

УДК 656.629 (477)

## З ІСТОРІЇ РОЗВИТКУ ПАРОВОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ (1928-1958 рр.)

Цюпа А.М.

(Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»)

*Стаття присвячена характеристиці розвитку буксирного та пасажирського парового флоту України у 1928-1958 роках. Аналізуються склад флоту та особливості окремих суден як у довоєнний (1928-1941 рр.), так і повоєнний (1944-1958 рр.) періоди. Особлива увага приділяється проблемі відновлення флоту після війни за рахунок суден нового покоління з полішеними техніко-економічними характеристиками. Відзначається вирішальну роль заводу «Ленінська кузня» у створенні цих суден.*

**Ключові слова:** Україна, пароплав, вантажний та пасажирський річковий флот

На початку 20-х років минулого століття в результаті Першої світової і подальшої Громадянської війни були не тільки знищені більшість суден Дніпровського флоту, але і втрачені кадри суднобудівників та технічна документація на суднобудівних заводах. Разом з тим потреби відновлення народного господарства вимагали зростання обсягу транспортних перевезень в тому числі і річковим транспортом.

Вирішальна роль у відновленні Дніпровського річкового флоту в цей період належить Київському заводу «Ленінська кузня», на якому після рішення уряду про спеціалізацію на річковому суднобудуванні у 1928 році було організовано судномеханічне конструкторське бюро для розробки проектів і робочих креслень суден та механізмів, а також розпочато будівництво суднобудівної верфі [6], яка почала працювати в тимчасових цехах вже навесні 1929 року і після цього всі судна будували лише на судноверфі [1, 2].

У 1929-1931 роках на заводі будували металеві тентові баржі ванта-

жопідійомністю 250 т і 500 т та було розпочато будівництво буксирних пароплавів для верхів'їв Дніпра потужністю 125 к.с. і для Дніпра потужністю 250 к.с. (після модернізації силової установки 300 к.с.). Одночасно на базі тієї самої машинно-котельної установки 250 к.с. заводом були спроектовані та будувались одно- та двоповерхові (так їх тоді називали) пасажирські пароплави («Молотов» – проект СБ 7а, «Чекіст» – проект СБ 7б та інші) (рис.1, 2). Їх основні характеристики: довжина 61,4 м, ширина 13,4 м, висота борту 2,4 м, швидкість до 16 км/год [3].

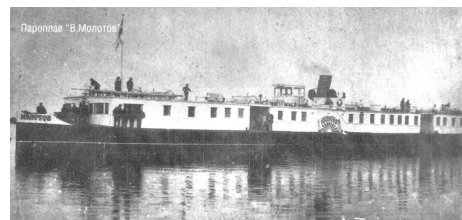


Рис. 1. Пасажирський пароплав проекту СБ 7а (1932 р) [3]

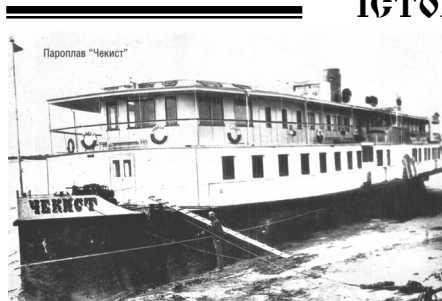


Рис. 2. Пасажирський пароплав проекту СБ 76 (1933 р) [3]

У 1934-1935 роках була також збудована серія пасажирських одноповерхових колісних пароплавів («Каманін» – проект СБ 14 та інші) потужністю 100 к.с. (довжина 40,5 м, ширина 10,7 м, висота борту 2,15 м, швидкість 15 км/год) для роботи на притоках Дніпра (рис. 3). Слід відмітити, що на всіх вказаних типах пароплавів використовувались низькоефективні золотникові парові машини, що призводило до перевитрат пального та зниження швидкості суден.

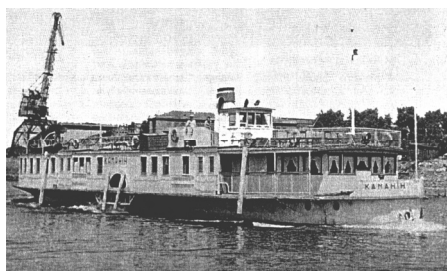


Рис. 3. Пасажирський пароплав проекту СБ 14 (1934 р) [3]

У 1932 році групою молодих інженерів заводу «Ленінська кузня» була спроектована перша радянська похила двохциліндрова клапанна парова машина для річкових суден потужністю 400 к.с. У 1933 році перша така машина була виготовлена на заводі, після чого почалось її серійне виробництво. Ця машина (діаметри циліндрів 520 мм та 1100 мм, хід поршня 1200 мм) не поступалась за своїми характеристиками кращим закордонним

зразкам, була значно легшою та набагато економічнішою, ніж золотникові парові машини [1].

На базі згаданої парової машини заводом були спроектовані нові колісні буксирні пароплави потужністю 400 к.с. (довжина 61,0 м, ширина 16,5 м, висота борту 2,4 м), будівництво яких було розпочато у 1933 році, а перші п'ять з них були здані в експлуатацію вже в 1934 році. Високі якості нової парової машини були одразу оцінені експлуатаційниками. Клапанні машини будувались заводом у великій кількості як для власних потреб, так і для інших суднобудівних заводів. Всього на «Ленінській кузні» було побудовано біля 300 таких машин.

З 1935 року завод на базі спроектованої клапанної машини розпочав випуск двоповерхових колісних пасажирських пароплавів потужністю 400 к.с. (довжина 78,5 м, ширина 16,1 м, висота борту 2,7 м, швидкість до 18,7 км/год), більшість з яких в розібраному вигляді було відправлено на річку Лена і там добудовано, але три судна («Маршал Ворошилов» – проект СБ 40; «Сталінська конституція» та «20 років Жовтня» – проект СБ 50) залишились на Дніпрі для експлуатації на експресній лінії Київ-Херсон (рис. 4). Вони були кращими і найбільш комфортабельними пасажирськими пароплавами довоєнних років.



Рис. 4 Пасажирський пароплав проекту СБ 50 (1938 р) [3]

Але у 1941 році на українську землю прийшла війна, в ході якої був майже повністю знищений Дніпровсь-

кий річковий флот, і коли у 1944 році головну річку України було звільнено для річкових перевезень від Могильова до Чорного моря невідкладні проблеми відбудови народного господарства України вимагали швидкого вводу в експлуатацію великої кількості вантажних і пасажирських суден. Однак у перші повоєнні роки не було можливості забезпечити новостворювані судна ані дизельними двигунами, ані дизельним паливом. Тому єдиним видом самохідних суден, придатних до серійного виробництва на заводі «Ленінська кузня» в той час, були пароплави. Протягом 1944-1945 років на верфі було відновлено кілька пароплавів («Ільч» та інші), піднятих з річкового дна після затоплення у 1941 році та побудовано два буксирні пароплави з використанням уцілілих в період окупації парових машин та котлів довоєнного виготовлення. Але основним завданням заводу було будівництво нових суден з поліпшеними техніко-економічними характеристиками.

Завдання по створенню проектів таких суден та технічної документації для їх будівництва було поставлено перед СКБ заводу «Ленінська кузня», враховуючи досвід будівництва подібних суден у довоєнний період. Проектні розробки були розпочаті восени 1944 року, а вже у 1945 році завод почав працювати над серійним виробництвом перших буксирних пароплавів потужністю 400 к.с. (довжина 57,9 м, ширина 17,5 м, висота борту 2,4 м, швидкість 16,5 км/год) (рис. 5). При будівництві цих суден були перероблені і вдосконалені довоєнні конструкції водотрубних парових котлів, парових клапанних машин і гребних коліс, а також допоміжних

суднових парових механізмів (стернових машин, брашпілів та інших). Всі ці механізми стали легшими, надійнішими в експлуатації та економічнішими.

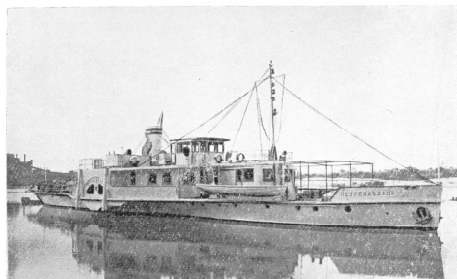


Рис. 5. Буксирний пароплав проекту № 732 (1947 р) [1]

Головне судно цього проекту, який отримав № 732, колісний річковий буксир «Академик Крылов», було прийняте до експлуатації в березні 1947 року. У 1948 році групі робітників заводу «Ленінська кузня» за розробку проекту та освоєння буксирних пароплавів потужністю 400 к.с. були присвоєні почесні звання лауреатів Державної премії. Серед нагороджених – начальник СКБ Солдак, головний конструктор Байбаков та провідний конструктор проекту Зейгермахер [4].

Для роботи у верхів'ях Дніпра, на річках Десна та Південний Буг (на мілководних річкових плесах) у 1948 році СКБ почало розробляти проект № 733 колісного буксирного пароплава потужністю 200 к.с. (довжина 48,3 м, ширина 13,5 м, висота борту 2,25 м, швидкість 15 км/год), головне судно якого «Молодая гвардия» було прийнято до експлуатації у 1951 році.

Слід відзначити, що річкові буксири цих двох проектів, які будувались у 1947-1956 роках як на заводі

«Ленінська кузня», так і на інших суднобудівних заводах не тільки в СРСР, але і в Угорщині, були основою річкового пароплавства країни і відгравали важливу роль у виконанні державних планів вантажних перевезень як на Дніпрі, так і на інших річках СРСР.

Наступним дуже важливим проектом, створеним в СКБ «Ленінська кузня», був проект № 737 вантажно-пасажирського двохпалубного пароплава, який призначався насамперед для перевезення пасажирів на середньому та нижньому Дніпрі. Цей пароплав був створений на базі парової машини та котельного обладнання буксирних пароплавів проекту № 732, але його потужність була збільшена до 450 к.с. за рахунок збільшення числа обертів тієї самої стандартної парової машини ПМ-6. Інші характеристики пароплава були такими: довжина 71,4 м, ширина 15,7 м, висота борту 2,7 м, швидкість 20 км/год. На «Ленінській кузні» було запущено у виробництво першу партію з п'яти пароплавів, головним судном якої був «Йосиф Сталин», пізніше перейменованій у «Тарас Шевченко». Це судно було спущено на воду в 1951 році, а з 1952 року почало здійснювати регулярні рейси на лініях Київ-Дніпропетровськ та Київ-Херсон [5].

До послуг пасажирів на борту пароплавів цього проекту були зручні гарно обладнані одно-двомісні каюти першого класу, чотирьохмісні каюти другого класу, шести-восьмимісні каюти третього класу, душові приміщення, а також гарно оздоблені натуральною деревиною і декоративними світильниками музичний та читальний салони і два ресторани на головній та верхній

палубах. На верхній палубі була також прогулянкова тераса зі зручними кріслами та столиками для відпочинку пасажирів під час рейсу (рис. 6).



Рис. 6. Пасажирський пароплав проекту 737 (1951 р) [7]

Після виготовлення на заводі «Ленінська кузня» п'яти пароплавів цей проект було передано до суднобудівного заводу на острові Обуда (м. Будапешт), на якому було виготовлено ще 70 таких суден, які здійснювали пасажирські перевезення не тільки на Дніпрі, але і на багатьох російських річках (Волга, Кама, Ока, Дон, Лена та інші) [7]. На Дніпрі до початку 60-х років працювали 18 таких суден [5], частина з яких була передана Дніпровському пароплавству після експлуатації їх в Росії. Це призвело не лише до підвищення комфортабельності перевезення пасажирів, але і дало можливість відкриття туристичних маршрутів по Дніпру, які користувались величезною популярністю не тільки серед українців, але і мешканців інших республік Радянського союзу.

Очевидно, що буксирні та вантажно-пасажирські пароплави, сконструйовані і запущені в серійне виробництво на заводі «Ленінська кузня», дозволили в найкоротші терміни відродити зруйнований під час війни річковий флот України. Це дало можливість значно прискорити відновлення народного господарства України та налагодити мирне життя громадян у післявоєнний період.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Завод «Ленинская кузница» / А.Б. Байбаков, Р.С. Кац. – Киев: Гостехиздат УССР, 1962 г. – 174 с.
2. История ордена Ленина завода «Ленинская кузница» / А.Б. Байбаков, С.А. Яковлев. – Киев: КГУ, 1967 г. – 320 с.
3. Семин А. Погибший флот Днепра / А. Семин // Флот и круизы. № 3, осень 2006 – зима 2007. – С.34-36.
4. Гнезділов В.В. Починали з пароплавів / В.В. Гнезділов // Водник. – 2007 р. – 31 березня №23-24 (8906-8907). – 8 с.
5. Цюпа А.М. З історії розвитку транзитного пасажирського річкового флоту в Україні (1944-1960 рр.) / А.М. Цюпа // Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – К.: ІВЦ «Видавництво «Політехніка», 2016. – С. 9-11.
6. Двопалубні пароплави на Дніпрі // Водник № 15-16 (8796-8797), 25 лютого 2006 р.
7. Проект 737. Среднемагистральные грузопассажирские пароходы СССР середины XX века / Под ред. Е.Н. Казанцева. Часть 1. – Уфа: ООО «Инфинити», 2012 г. – 237 с.

**Цюпа А.М. Из истории развития парового флота Украины (1928-1958 гг.).** *Статья посвящена характеристике развития буксирного и пассажирского парового флота Украины в 1928-1958 годах. Анализируются состав флота и особенности отдельных судов как в довоенный (1928-1941 гг.), так и послевоенный (1944-1958 гг.) периоды. Особое внимание уделяется проблеме восстановления флота после войны за счет судов нового поколения с улучшенными технико-экономическими характеристиками. Отмечается решающую роль завода «Ленинская кузница» в создании этих судов.*

**Ключевые слова:** Украина, пароход, грузовой и пассажирский речной флот

**Tsiupa A.M. From history of development of the steamer fleet of Ukraine (1928-1958).** *The article is devoted to the development of the towing and passenger steam fleet in Ukraine in 1928-1958, respectively. Analyzes the features of the fleet and individual ships both in the pre-war (1928-1941 gg.), And the post-war (1944-1958 gg.) Periods. Particular attention is paid to the issue of the restoration of the fleet after the war at the expense of the new generation of ships with improved technical and economic characteristics. The critical role of "Lenin's smithy" plant in the creation of these courts.*

**Keywords:** Ukraine, steamship, cargo and passenger river fleet