

2. Цюпа А.М. До проблеми відродження українського річкового флоту // *Питання історії науки і техніки*. 2019. № 2(50). С.43-46.
3. Спичаков В.А. Пинская военная флотилия в документах и воспоминаниях. Львов: Лига Пресс. 2009.384 с.

З ІСТОРІЇ ВІДРОДЖЕННЯ УКРАЇНСЬКОГО РІЧКОВОГО ФЛОТУ ДЛЯ МІСЦЕВИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У 1947 – 1957 РОКАХ

Внуков О.Д., Цюпа А.М., Лук'яненко Е.В.

*Національний технічний університет України,
“Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського”
пр-т Перемоги 37, Київ, Україна, 03056,
e-mail: smithdayz401@gmail.com*

Після закінчення Другої світової війни через відсутність суден на плесах українських річок велику увагу в нашій країні було приділено розвитку річкового флоту. Про відновлення вантажного та транзитного пасажирського флоту присвячено багато праць, зокрема [1, 2]. Натомість для налагодження повсякденного життя було необхідно відновити також місцеві пасажирські перевезення. Для цього на Херсонському суднобудівельно – судноремонтному заводі (ХССРЗ) у 1949 р. було налагоджено серійне виробництво теплоходів за проектом №544 (Рис.1).



Рис.1. Теплохід проекту №544.

Теплоходи цього проекту, основні характеристики яких указано у табл.1, використовувались для міських та приміських пасажирських перевезень на короткі відстані, а також як прогулянково – екскурсійні судна в усіх портах на середньому та нижньому Дніпрі. Пасажири на борту теплохода розмішувались у двох салонах носової та кормової частин, які знаходились у надбудовах, частково занурених у корпус судна, а також на відкритій палубі. Слід відмітити, що значна кількість суден проекту №544 після ремонтів і модернізацій знаходяться в експлуатації до нині.

Табл.1 Характеристики теплоходів №544 та №839

Показники	Проект №544	Проект №839
Клас реєстру	Р	О
Довжина (м)	27,25	29,54
Ширина (м)	4,80	5,21
Висота борту (м)	1,4	2,1
Осадка (м)	0,77	1,22
Водотонажність (т)	39,8	60,89
Пасажирських місць	150	138
Потужність двигуна (к.с.)		150
Швидкість (км/год)	20	19
Екіпаж (осіб)	2	3

Окрім ХССРЗ такі теплоходи будувались на багатьох заводах колишнього СРСР, так що їх загальна кількість досягла 500 одиниць. Слід також відмітити, що у Бобруйську було налагоджено виробництво суден цього проекту зі зменшеною осадкою для малих річок Білорусі та України.

При значному зростанні пасажиропотоку, наприклад до місць масового відпочинку у вихідні дні, теплоходи цього проекту обладнувались зчіпними пристроями для штовхання пасажирських барж – приставок, спеціально збудованих на Київському ССРЗ. Це давало можливість додатково перевозити під час рейсу до 90 пасажирів.

Звичайно, ці теплоходи дозволили відродити зруйнований під час Другої світової війни річковий флот для місцевих пасажирських перевезень, але як видно з їх характеристик, ці судна можна використовувати лише на річкових плесах. Адже відомо, що на середньому та нижньому Дніпрі було запроектовано будівництво каскаду гідроелектростанцій із водосховищами і вже у 1950 р. на

Каховській ГЕС було розпочато будівельні роботи. Для експлуатації на водосховищах теплоходи проекту №544, маючи клас реєстру Р (річкове судно), були непридатними і тому з 1956 р. той самий Херсонський ССРЗ розпочав будівництво річкових пасажирських теплоходів типу МО (малоозерний) за проектом №839.

Це одногвинтовий теплохід із надбудовою, призначений для масового перевезення пасажирів на приміських та місцевих лініях (Рис.2). Окрім цього теплоходи проекту №839 використовувались для шляхових і технічних служб, а також, як науково - дослідницькі та навчальні. Їх основні характеристики наведено в табл.1.

Цікавим є той факт, що один із таких теплоходів під назвою «Київський піонер» був побудований на ХССРЗ з металу, отриманого при переплавці металобрухту, зібраного школярами міста Києва. Його було передано у розпорядження Київського Палацу дітей та юнацтва та протягом багатьох років використовували для організацій екскурсійних подорожей школярів, в якості навчального судна для учасників гуртка юних судноводіїв.



Рис. 2. Теплохід проекту №839.

Згадуючи історію розвитку Українського річкового флоту у повоєнні роки, велике занепокоєння викликає сучасний стан цього флоту, який фактично

зник як із самого Дніпра, так і з його мальовничих притоків. Тому головною метою цієї роботи автори вбачають у приверненні уваги громадськості до необхідності відновлення пасажирського судноплавства на всіх придатних для цього українських річках.

Отже теплоходи, побудовані на Херсонському суднобудівельно – судноремонтному заводі у 1949 – 1957 роках, дозволили у найкоротші терміни відродити зруйнований під час війни український річковий флот, що дало можливість досить швидко налагодити повсякденне життя у післявоєнний період.

ЛІТЕРАТУРА

1. Цюпа А.М. З історії розвитку транзитного пасажирського річкового флоту в Україні (1944 – 1960 рр.)// *Дослідження з історії техніки*. К.: ІВЦ «Видавництво Політехнік», 2016. С.9 – 11.
2. Цюпа А.М. З історії будівництва вантажних теплоходів для українського річкового флоту (1945-1985 р.р.) // *Матеріали 19-ї Всеукраїнської наукової конференції «Актуальні питання історії науки і техніки»*. К.: 28-30 жовтня 2020. С.282 – 286.
3. Куленко В. Річковий транспорт на Дніпрі до створення Кам'янського водосховища в 1963-1964 роках. – Режим доступу: <http://www.fotik.top/richkoviy-transport-na-dnipri-do-stvorennya-kam-yanskogo-vodoshovishha-v-1963-1964-rokah/>

ДІЯЛЬНІСТЬ ХЕРСОНСЬКОЇ МІСЬКОЇ ДУМИ ТА УПРАВИ В ПОГЛИБЛЕННІ ГИРЛА ДНІПРА, БУДІВНИЦТВІ НАБЕРЕЖНОЇ, ФУНКЦІОНУВАННІ ПОРТУ ТА МИТНИЦІ В КІНЦІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ

Коваль Г. П.

*Новосафронівський заклад ЗСО I-II ступенів
вул. Христина, буд.21, с. Новосафронівка,
Новоодеський р-н, Миколаївська обл., 56620
e-mail: genkoval0805@gmail.com*

Людина назавжди змінила обличчя Землі, але природа завжди вносила та буде вносити свої корективи в життя та діяльність людства. Порт міста Херсона