

Цюпа А.М.

ПЕРШІ УКРАЇНСЬКІ ПРОЕКТИ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН ДЛЯ МАЛИХ РІЧОК

Стаття присвячена історії проектів СБ-14 та СБ-21 перших українських пасажирських пароплавів для малих річок, спроектованих та побудованих на Київському заводі «Ленінська кузня» у 1934-1936 роках, вказані їх основні технічні характеристики та експлуатаційні якості. Також згадується проект № 331 першого транзитного пасажирського теплохода для малих річок, спроектованого у київському ЦПКБ-10 у 1954 році. Приділяється увага аналізу основних технічних характеристик суден проекту №331, виробництво яких було налагоджене на Київському суднобудівно-судноремонтному заводі (КССРЗ) та на кількох суднобудівних заводах у Росії, а також описуються особливості експлуатації цих теплоходів, обговорюються виявлені при цьому недоліки та можливість їх усунення.

У статті висловлюється занепокоєння припиненням судноплавства на Десні та інших невеликих річках України у теперішній час і ставиться питання про актуальність відновлення пасажирських перевезень на цих річках для здійснення річкових круїзів, враховуючи велику кількість визначних місць на їх берегах. Обговорюється можливість будівництва сучасних туристичних пасажирських суден для відновлення судноплавства на таких річках з використанням найбільш вдалих конструкторських розробок, реалізованих у проектах суден, згаданих у цій статті, головною метою якої є привернення уваги громадськості до необхідності відновлення пасажирського судноплавства на малих річках України.

Ключові слова: Україна, теплохід, Десна, малі річки, пасажирський річковий флот.

Постановка проблеми. Вже майже два роки річка Десна, яку називали колискою українського судноплавства, виключена урядом України з переліку судноплавних. Це та «Зачарована Десна», яка є першою за довжиною і другою за водністю притокою Дніпра, постачаючи при цьому питну воду багатьом містам України (наприклад більше 60% води, яку споживає Київ, надходить з Десни). Очевидно, що припинення судноплавства на Десні, крім негативного впливу на економіку відповідного регіону, через замулення річища призводить до значного погіршення екології цієї річки, що може призвести до її зникнення.

На нашу думку, одним з основних факторів, що може відвернути цю вкрай небезпечну загрозу екосистемі річки Десна, є відновлення на ній судноплавства, яке стимулює проведення руслоочисних робіт та оцінює якість їх виконання. 100 років тому цю проблему розуміло тодішнє керівництво галузі і тому після створення у 1928 році на Київському заводі «Ленінська Кузня» (сучасна назва «Кузня на Рибальському») судно-механічного конструкторського бюро, що займалось розробкою проектів річкових суден, та будівництва корабельні значну увагу на заводі було приділено суднам, призначеним для експлуатації на мілководних річкових плесах з обмеженими габаритами суднового ходу, що є характерним для річки Десна. Після Другої світової війни ці роботи були продовжені з залученням до них Київського суднобудівно-судноремонтного заводу (КССРЗ). Історії створення та експлуатації транзитних пасажирських суден для малих річок України присвячена ця стаття.

Аналіз публікацій. Основними джерелами інформації при написанні роботи стали праці відомого кораблебудівника начальника ЦКБ заводу «Ленінська Кузня» О.Б. Байбакова, завідувача кафедри в ДУІТ Сьоміна О.А. та особистий досвід роботи автора.

Метою статті є привернення уваги громадськості та уряду України до необхідності відновлення судноплавства на Десні та деяких інших малих річках України.

Виклад основного матеріалу. Як відомо, після закінчення Другої світової війни велику увагу в Україні було приділено розвитку транзитного пасажирського річкового флоту. В першу чергу були відновлені пасажирські перевезення на середньому та нижньому Дніпрі з використанням пароплавів проекту № 737, спроектованих і виготовлених на Київському заводі “Ленінська Кузня” (сучасна назва – “Кузня на Рибальському”) [1].

Однак завдання відновлення пасажирських перевезень на малих річках виявилось значно складнішим через те, що для роботи на таких річках можна використовувати лише судна, технічні характеристики яких дозволяють їх безаварійну експлуатацію на даній річці. Наприклад, на річці Десна регулярні пасажирські перевезення, які почались з 1951 року, виконувались в основному пароплавами проектів СБ-14 та СБ-21, виготовлених на заводі “Ленінська Кузня” у 1934 – 1936 роках спеціально для роботи на малих річках [2]. Ці судна були затоплені у 1941 році [3], а після звільнення Придніпров’я від німецьких окупантів у 1944 році підняті з дна Дніпра та відремонтовані на судноремонтних заводах, після чого продовжили перевозити пасажирів на Десні, Прип’яті та верхньому Дніпрі.

Всього на заводі «Ленінська кузня» було побудовано 3 пароплави за проектом СБ-14 (рис. 1) та 2 пароплави за аналогічним йому проектом СБ-21. Основні характеристики цих суден були такими (див. Табл.1).

Таблиця 1 – Загальні характеристики

Тип судна	Вантажно-пасажирський пароплав з бортовими колесами
Довжина	38,4 м
Ширина	12,2 м
Висота борту	2,15 м
Осадка	0,75 м
Водотонажність	155 т
Пасажирських місць	240
Потужність парової машини	110 к.с.
Швидкість	15 км/год.
Екіпаж	32 чол.

Але, не зважаючи на надійність та гарні експлуатаційні якості, продемонстровані пароплавами вказаних проектів під час тридцяти років роботи на малих річках, ці судна мали і суттєві недоліки. Крім застарілого дизайну та некомфортабельності самих суден, їх парові машини мали меншу ефективність, ніж двигуни внутрішнього згоряння, а регулювання швидкості обертання вала такої машини було неможливо здійснювати дистанційно з капітанського містка. Тому у 1954 році Київське ЦПКБ-10 розробило проект № 331 пасажирського теплохода (рис. 2) для роботи на мілководних річкових плесах [4]. Першу партію суден цього проекту було запущено у виробництво на Київському суднобудівно-судноремонтному заводі (КССРЗ). Головне судно проекту – теплохід “Олександр Довженко” у 1956 році успішно пройшов ходові випробування і почав здійснювати регулярні рейси на лінії Київ-Чернігів.



Рисунок 1 – Пароплав проекту СБ-14

Крім КССРЗ теплоходи за проектом № 331 будувались також на трьох російських суднобудівних заводах у містах Великий Устюг, Красноярськ та Качуг (Іркутська область) з подальшою експлуатацією на річках Сухона, Північна Двіна, Біла, Іртиш, Лена, Єнісей і ряду інших (див. табл..2).



Рисунок 2 – Теплохід проекту № 331

Таблиця 2 – Загальні характеристики

Тип судна	Вантажно-пасажирський пароплав з бортовими колесами
Клас реєстру	Р
Довжина	49,3 м
Ширина	8,3 м
Висота	7,3 м
Осадка	0,8 м
Водотонажність	168 т
Пасажирських місць	162
Потужність парової машини	2x150 к.с.
Швидкість	19 км/год.
Екіпаж	16 чол.

До послуг пасажирів на борту теплохода були зручні 1-2 містні каюти першого класу, 4-містні каюти другого класу, спальні місця третього класу, салон для відпочинку, буфет, а також прогулянкова тераса зі зручними кріслами [5].

На збудованих в Україні теплоходах проекту № 331 в якості головного двигуна використовувались два дизельних двигуни типу ЗД6 (6ЧСП 18/22) потужністю по 150 к.с., а на деяких російських суднах 6L160PN чехословацького виробництва. Суднова

електростанція складалась з дизель-генератора постійного струму ДГ-13 потужністю 13,5 кВт напругою 115 В і валогенератора постійного струму марки ПН-68 потужністю 4,8 кВт. При експлуатації суден потужність валогенераторів ПН-68 виявилась недостатньою і тому їх було замінено на генератори марки П-62 потужністю 11,5 кВт.

Слід відзначити, що теплоходи, збудовані до 1959 року за початковим проектом були з водометними рушіями, які створювали значні незручності при перемиканні на задній хід, маневрах або підходах до приплавів, тому на теплоходах російського виробництва, збудованих після 1959 року, водомети були замінені на гребні гвинти, що призвело до необхідності збільшення допустимої глибини під днищем судна, при якій воно могло безпечно рухатись після такої зміни рушія.

Деякі теплоходи проекту № 331, збудовані у Росії починаючи з 1960 року, після реконструкції почали використовуватись для туристичних перевезень. Наприклад, теплохід “Николай Яковлев”, збудований у 1962 році на Великоустюгському СБЗ, після капітального ремонту з повним переплануванням пасажирських приміщень, який було виконано у 2005 році, продовжував перевозити пасажирів до теперішнього часу. Після цієї реконструкції на борту теплохода до послуг пасажирів стало 33 каюти (з них 2 каюти – люкс) на 2, 3 або 4 місця кожна, гарно обладнані ресторан, бар та музичний салон, що дозволило використовувати судно для організації річкових круїзів. Загальна кількість пасажирських місць на цьому теплоході становила 71.

Як бачимо, судна проекту № 331, збудовані в Україні у 1956-1958 роках, були першими і тому їм, на жаль, були притаманні всі недоліки, про які згадувалось у цій статті, через це їх експлуатація в реальних умовах виявилась досить складною і не всі з побудованих суден використовувались за призначенням. Частина з них обслуговувала лінії Київ-Чорнобиль та Київ-Канів, на теплоході “В. Косенко” організовувались короткотермінові екскурсії по Дніпру. У 80-х роках минулого століття після закінчення терміну експлуатації їх було списано на металобрухт або передано зацікавленим підприємствам для організації відпочинку співробітників. Після цього на Десні для перевезення пасажирів деяких час використовувались швидкісні судна, та з 90-х років ХХ століття такі перевезення були припинені.

Очевидно, що для відновлення пасажирських перевезень на малих річках України необхідною умовою є будівництво придатних для цього сучасних суден, при створенні яких може знадобитись досвід експлуатації теплоходів проекту № 331 на річці Десна.

Аналіз незручностей, що виникали при експлуатації вказаних суден, дає підстави стверджувати, що рушіями для них повинні бути не водомети, а бортові гребні колеса на зразок тих, які використовувались на судах проектів СБ-14 та СБ-21, також згаданих у цій роботі.

Згадуючи історію будівництва та експлуатації суден на малих річках України слід замислитись над теперішнім станом річкового флоту у нашій країні. Адже держава Україна має дуже гарні природні умови для розвитку річкового транспорту. Відомо, що в недалекому минулому довжина її судноплавних водних шляхів становила 4800 км, з яких майже половина припадала на малі річки. Але, на жаль, вже кілька десятків років пасажирські та вантажні перевезення як по Десні, так і по інших малих річках України практично припинились. Це сталось через відсутність суден, придатних для роботи на таких річках з обмеженими габаритами судового ходу та малими глибинами. Та, як показано у даній роботі, суднобудівні підприємства у нашій країні мають великий досвід будівництва придатних для цього суден.

Очевидно, що при відновленні пасажирських перевезень можуть бути перспективними річкові круїзи по Десні та частині Дніпра з використанням нових туристичних суден, призначених для цього району плавання. При будівництві таких суден можна використати проекти корпусів з рушіями, описаних у даній роботі суден, які показали гарні експлуатаційні якості та надійність під час багаторічної роботи на малих

річках. Слід відзначити, що найсучасніші туристичні судна на річках Луара (Франція) та Рейн (Німеччина) мають рушіями саме гребні колеса.

Дуже хочеться вірити у те, що уряд України знайде можливість відновити судноплавство на “зачарованій Десні” та деяких інших малих річках, замість виключення їх з переліку судноплавних, що, крім вирішення транспортних проблем, дозволить організувати на них річкові круїзи, а також, активізувавши руслозберігаючі роботи на цих річках, значно поліпшити їх екологію.

Висновки. Таким чином, судноплавство на Десні, Прип’яті та інших малих річках України, яке припинилось в теперішній час, здійснювалось у минулих століттях з використанням спеціально збудованих для цього суден. Для транзитних пасажирських перевезень у 1935-1960 р. використовувались пароплави проєктів СБ-14 та СБ-21, збудовані на заводі «Ленінська Кузня», а у 1956-1995 р.- теплоходи проєкту №331, збудовані на КССРЗ. Аналіз роботи цих суден дає можливість стверджувати, що найкращими рушіями для них мають бути гребні колеса, і отже робочі креслення їх корпусу та рушіїв придатні для використання при створенні проєктів сучасних пасажирських суден для малих річок. У статті також зроблено спробу на прикладі р. Десна довести, що значне погіршення її екології в теперішній час може бути припинене при відновленні на ній судноплавства через необхідність систематичного проведення руслоочисних робіт.

ЛІТЕРАТУРА

1. Завод « Ленинская Кузница ». / А.Б. Байбаков, Р.С. Кац. – Киев: Гостехиздат УССР, 1962. 174 с.
2. Цюпа А.М. З історії розвитку парового флоту України (1928-1958 рр.)/ А.М.Цюпа.// Питання історії науки і техніки. 2017. №1. С. 28-32.
- 3.Сємин А.А. Погибший флот Днепра. / А.Сємин // Флот и круизы. 2007. №3. С. 34 – 36.
- 4.Днепр. Путеводитель. / Сост. Мирошниченко Б.А. Киевское областное книжное издательство. 1962г. 333 с.
5. Цюпа А.М. Транзитний пасажирський флот для малих річок України – історія та сучасність/ А.М.Цюпа.// Матеріали 17-ї Всеукраїнської наукової конференції “Актуальні питання історії науки і техніки”, м. Київ, 27-29 вересня 2018 р. – К., 2018. С. 280 – 283.

Tsiupa A.M.

THE FIRST UKRAINIAN PROJECTS OF PASSENGER SHIPS FOR SMALL RIVERS ПЕРШІ УКРАЇНСЬКІ ПРОЕКТИ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН ДЛЯ МАЛИХ РІЧОК

The article is devoted to the history of projects SB-14 and SB-21 of the first Ukrainian passenger steam ships for small rivers, designed and built at the Leninska Kuznia (Lenin's Forge) plant in Kyiv in 1934-1936, as well as project № 331 of the first passenger motor ship for small rivers, designed in Kyiv Central Design Bureau number 10 (CDB-10) in 1954. Attention is paid to the analysis of the main technical characteristics of the ships from the Project 331, the production of which was established at the Kyiv Shipbuilding and Repair Plant (KSSRZ) and several shipyards in Russia, also the article describes the peculiarities of operation of these ships, and discusses the identified shortcomings and possibilities for their elimination.

The article expresses concern about the current cessation of navigation on small rivers of Ukraine and discusses the possibility of building modern tourist passenger ships to resume navigation on such rivers using the most successful design developments implemented in the ships' projects mentioned in this article.

Key words: Ukraine, motor ship, Desna, small rivers, passenger river fleet.