

УДК 656.629(477)

### 3 історії розвитку транзитного пасажирського річкового флоту в Україні (1944-1960 рр.).

From the history of the development of the passenger transit river fleet in Ukraine (1944-1960)

**Андрій Цюпа**<sup>1</sup>

Andriy Tsiupa

<sup>1</sup> Кафедра загальної та експериментальної фізики, Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут», Київ, Україна.  
dimarzio@i.ua

**Ключові слова:**

Україна, пароплав, пасажирський річковий флот, Леонід Чубарев, Володимир Загородько

**Анотація:** Стаття присвячена характеристиці розвитку транзитного пасажирського річкового флоту України у період 1944-1960 років на прикладі Дніпровського річкового пароплавства. Аналізується склад флоту, особливості окремих суден та обговорюються можливості збільшення обсягу пасажирських перевезень шляхом введення в експлуатацію нових пасажирських пароплавів проекту 737, перші з яких були збудовані на київському заводі «Ленінська кузня». Згадується роль капітанів, які першими освоювали нові судна, вивчали їх експлуатаційні характеристики та пізніше стали наставниками для багатьох дніпровських судноводіїв, які почали працювати на таких судах. Робиться висновок про те, що завод «Ленінська кузня» і Київський суднобудівельно-судноремонтний завод зробили свій вагомий внесок у створення і початок експлуатації пасажирських суден нового покоління, що дозволило не тільки збільшити число пасажирських місць, але і суттєво поліпшити комфортність перевезення пасажирів.

**Key words:**

Ukraine, ship, passenger river fleet, Leonid Chubarev, Volodymyr Zagorod'ko

**Abstract—** This article is dedicated to characterising the development of the passenger transit river fleet in Ukraine, in the post-war period (1944-1960) based on the example of Dnieper River steam navigation. In the article peculiarities of individual ships are analysed, as well as the increment of the number of passenger transportations, specifically through the introduction into operation of new passenger ships, where the first ships were produced at the Leninska Kuznya factory (Project number 737). It is also mentioned in the article, the role of the captains who were the first to use these new ships, who studied their characteristics through practice and later became mentors to numerous Dnieper River navigators whom used these new types of ship. The conclusion is made that the Leninska Kuznya factory and the ship-repair and ship building yard in Kyiv made a valuable contribution to the creation and maintenance of this new generation of passenger ships. As a result, not only were the number of passenger seats increased but also the comfort of passenger transportation was improved.

В 1944 році, коли ще тривала Друга світова війна, на звільнених від німецьких окупантів територіях – в Придніпров'ї, де міста лежали в руїнах, люди вже налагоджували мирне життя, відбудовували будинки, відновлювали заводи та енергетичні підприємства, піднімали сільське господарство, відроджуючи економіку України. Вирішальна роль в цих процесах належала транспорту, зокрема річковому. Проте судноплавство на середньому Дніпрі відновлювалося з використанням старих довоєнних суден, більшість з яких було затоплено в 1941 році, а тепер піднято з річкового дна. Тому обставини вимагали термінового створення нового річкового флоту на Дніпрі, і, зокрема, пасажирського, до складу якого мали вийти більш зручні сучасні судна з кращими техніко-економічними характеристиками.

У зв'язку з цим для пасажирського флоту було розроблено проект № 737 нового пасажирського



Головне судно проекту 737 «Іосиф Сталин» і старпом пароплава В. М. Загородько (1952 рік)

пароплава. На заводі «Ленінська кузня» (Київ) було запущено у виробництво першу партію з п'яти таких

пароплавів, головним судном якої був «Йосиф Сталин», пізніше перейменованій у «Тарас Шевченко». Це судно було спущено на воду вже в 1951 році, а з 1952 року почало здійснювати регулярні рейси на лініях Київ-Дніпропетровськ та Київ-Херсон. Макет головного пароплава проекту 737 експонується в Державному політехнічному музеї при НТУУ «КПІ» в Києві.

Після побудови на заводі «Ленінська кузня» п'яти пароплавів цей проект передали до Угорщини – на суднобудівний завод на острові Обуда (місто Будапешт), на якому було виготовлено ще 76 таких суден, які здійснювали пасажирські перевезення на Дніпрі і на багатьох російських річках (Волга, Кама, Ока, Дон, Лена та інші). Так, на Дніпрі працювало 18 таких суден, частина з яких була передана Дніпровському пароплавству після експлуатації їх в Росії.

**Основні характеристики суден цього проекту є такі:**

Клас	Р (річкове судно)
Довжина	68,4 м
Ширина	15,2 м
Висота	10,8 м
Осадка	1,2 м
Водотонажність	542 т
Пасажирських місць:	360
з них:	
м'яких спальних	82
жорстких спальних	78
комбінованих	200
Вантажопідйомність	50 т
Потужність парової машини	450 кс
Швидкість	19 км/год
Екіпаж	50 чол.

До послуг пасажирів на борту пароплава були зручні гарно обладнані 1-2-місні каюти першого класу, 4-місні каюти другого класу, 6-8 місні каюти третього класу, душові приміщення, а також чудово 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 [1, с. 12]. Таке обладнання суден цього проекту дало можливість частину з них використовувати для туристичних подорожей по Дніпру, які, безсумнівно, є одним з найбільш захоплюючих видів відпочинку.

На початку 1960-х років до складу транзитного пасажирського флоту Дніпровського річкового пароплавства входили такі судна:

Першим капітаном головного судна проекту 737 було призначено Леоніда Маркеловича Чубарева, який

№	Назва пароплава	Збудований		Попередня назва
		Рік	Завод	
1.	Тарас Шевченко	1951	Ленінська Кузня	Йосиф Сталин
2.	Н. В. Гоголь	1952	Ленінська Кузня	
3.	Добролюбов	1952	Ленінська Кузня	
4.	Чернишевський	1953	Ленінська Кузня	
5.	Радищев	1953	Ленінська Кузня	
6.	Максим Горький *	1952	Обуда	
7.	Алексей Толстой *	1952	Обуда	
8.	Вячеслав Шишков *	1953	Обуда	
9.	Всеволод Вишневський *	1953	Обуда	
10.	Петр Павленко *	1953	Обуда	
11.	Некрасов	1953	Обуда	
12.	Богдан Хмельницький	1953	Обуда	
13.	Лермонтов *	1953	Обуда	
14.	Іван Франко	1954	Обуда	
15.	А. С. Пушкин *	1955	Обуда	Александр Малышкин
16.	Тургенев	1955	Обуда	
17.	А. П. Чехов *	1957	Обуда	
18.	І. П. Котляревський *	1958	Обуда	40 лет ВЛКСМ

\* – переданий Дніпровському річковому пароплавству після експлуатації в Росії.

ще у 1941 році був капітаном пароплава «Молотов». Після нападу німців на СРСР екіпажу пароплава було поставлено завдання доставляти боєприпаси на передові рубежі оборони, яке було успішно виконано [3, с.3].



Капітан Л. М. Чубарев

На Дніпро Леонід Маркелович повернувся у 1943 році. Разом з іншими дніпровцями він брав активну участь у відновленні зруйнованого флоту, працював капітаном на пароплавах «Н. Крупская» та «Ф. Енгельс», а у 1951 році був призначений капітаном пароплава «Иосиф Сталин».

«Я був безмежно щасливий, коли мені запропонували стати капітаном цього пароплава, – розповідав Л. М. Чубарев, – і я намагаюсь виправдати цю довіру» [3, с. 3]. Він першим освоїв експлуатацію



*В. М. Загородько на капітанському містку сучасного туристичного теплохода*

пасажирського судна нового проекту. Починаючи з 1952 року, впродовж кількох років Л. М. Чубареву присвоювалось почесне звання кращого капітана Міністерства річкового флоту СРСР. За багаторічну бездоганну працю на річковому транспорті він був нагороджений медалями «За трудову відзнаку» та «За трудову доблесть», від відзнаку Міністерства річкового флоту «Відмінник соціалістичного змагання».

Леонід Маркелович був вихователем і наставником багатьох славетних дніпровських капітанів. Серед них Герой Соціалістичної праці П. П. Жук та В. М. Загородько – старший помічник Чубарева, який працював разом з ним на пароплаві «Тарас Шевченко», а пізніше був призначений капітаном цього пароплава після виходу Чубарева на заслужений відпочинок.



*Пароплави з екскурсантами швартуються біля Канівського причалу. Кінець 1950-х – початок 1960-х років.*

Володимир Макарович Загородько очолював екіпаж пароплава «Тарас Шевченко» до 1967 року, з 1967 по 1979 рік працював капітаном-наставником, а в 1979 році був призначений капітаном нового теплохода «ХХV З'їзд КПРС» проекту 301. Як один з

найдосвідченіших судноводіїв, він перший освоїв експлуатацію пасажирських туристичних суден цього проекту. За сумлінну багаторічну працю на річковому транспорті В. М. Загородько нагороджено медаллю «За доблесну працю», «На відзнаку 100-річчя з дня народження В. І. Леніна», знаками «20 років бездоганної праці» і «25 років бездоганної праці», багатьма почесними грамотами.

Такими чином, транзитні пасажирські перевезення на ділянці Київ-Херсон в період 1944-1960 років виконувались двома видами пасажирських суден – довоєнними пароплавами, що в більшості були підняті з дна Дніпра і відремонтовані на судноремонтних заводах, та новими пароплавами проекту 737 [2, с. 4], перший з яких відкривав навігацію 1952 року. Після цього кількість суден проекту 737 на Дніпрі поступово збільшувалась за рахунок пароплавів, побудованих на заводі «Ленінська кузня» (м. Київ) та на угорському суднобудівному заводі в Обуда (м. Будапешт), які замінювали старі пароплави.

В результаті на початку 1960-х років судна типу «Тарас Шевченко» повністю замінили довоєнні пароплави, що призвело не лише до підвищення комфортабельності перевезення пасажирів, але й дало можливість відкриття туристичних маршрутів по Дніпру, які користувались величезною популярністю не тільки серед українців, але і мешканців інших республік колишнього Радянського Союзу.

#### **Джерела та література:**

1. Проект 737. Среднемагистральные грузопассажирские пароходы СССР середины XX века / Под ред. Е.Н. Казанцева. Часть 1. – Уфа: ООО "Инфинити", 2012 г. – 237 с.
2. Канів. До 150-річчя з дня народження Т. Г. Шевченка. 1814-1964. / Ред. А. Шустер. – К.: Державне видавництво «Мистецтво», 1964. – 36 с.
3. Лучшие люди бассейна. Капитан Чубарев // Днепровский водник. – 1952 г. – 5 марта. – № 19-20 (2959-2960). – 8 с.

**Цюпа Андрій Митрофанович** – старший викладач кафедри загальної та експериментальної фізики НТУУ «КПІ»

