

Косско Т.Г. Изобретательская деятельность учреждений Национальной академии наук Украины (1991 – 2013 гг.): исторический аспект. Работа посвящена охране интеллектуальной собственности. В статье приведены и анализируются показатели изобретательской работы по созданию и использованию объектов права интеллектуальной собственности в учреждениях НАН Украины. Показаны методы управления, осуществлен анализ достижений и проблем в этой области.

Ключевые слова: интеллектуальная собственность, научные разработки, инновации, изобретения, патентные отделы.

Kossko T. Inventive institutions of the National Academy of Sciences of Ukraine (1991 - 2013 years.): a historical perspective. The work is devoted to intellectual property protection. The article describes and analyzes the performance of inventive work on the creation and use of intellectual property rights in institutions of NAS of Ukraine. Showing management practices, carried out an analysis of achievements and challenges in this area.

Keywords: intellectual property, research and development, innovation, invention, patent offices.

УДК 656.629(477)

ВІДНОВЛЕННЯ ТРАНЗИТНОГО РІЧКОВОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ З 1944 ПО 1958 РР. (В ЕКСПОЗИЦІЇ ДЕРЖАВНОГО ПОЛІТЕХНІЧНОГО МУЗЕЮ ПРИ НТУУ "КПІ")

Цюпа А.М.

(Національний технічний університет України "Київський політехнічний інститут")

Стаття присвячена історії відновлення транзитного пасажирського та вантажного флоту України з 1944 по 1958 рік, яке стало можливим завдяки праці робітників та інженерів київського заводу "Ленінська кузня". Аналізуються основні технічні характеристики самохідних та несамохідних річкових суден, спроектованих та запущених у виробництво на заводі в цей період. Звертається увага на те, що макети всіх згаданих суден можна побачити в експозиції Державного політехнічного музею при НТУУ "КПІ".

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

Ще йшла друга світова війна, але до осені 1944 року Дніпро вже було звільнено для річкових перевезень від Могильова до Чорного моря. Однак, як згадував славетний дніпровський капітан Герой соціалістичної праці Петро Павлович Жук, на плесах порожнього тоді Дніпра лише інколи можна було побачити невеличкі старі катери та рибальські човни. Потужного транспортного флоту на річках України на той час не було. Але для відбудови проми-

слових підприємств, постачання сировини та палива, а також для інших потреб народного господарства країни, необхідно буде терміново відновити вантажні та пасажирські перевезення як на Дніпрі так і на інших придатних для судноплавства річках України. Отже для відновлення судноплавства річковому пароплавству держави стали вкрай потрібні самохідні судна з поліпшеними техніко-економічними характеристиками.



Рис. 1. Головний конструктор СКБ заводу "Ленінська Кузня" Байбаков О.Б.

Завдання по створенню проектів таких суден та технічної документації для їх будівництва було поставлене перед СКБ заводу "Ленінська кузня" (м. Київ), головним конструктором якого був талановитий інженер-суднобудівник Олександр Борисович Байбаков (рис. 1).

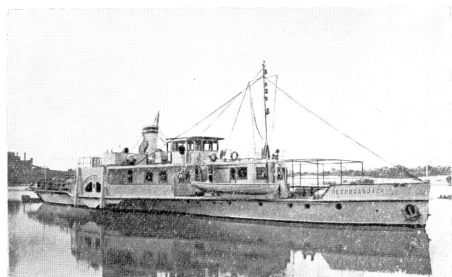


Рис. 2. Буксирний пароплав проекту 732

Проектні розробки були розпочаті восени 1944 року, а вже у 1945 році завод почав працювати над серійним виробництвом перших буксирних пароплавів потужністю 400 кінських сил (рис. 2, 3). Головне судно цього проекту, який отримав номер 732, - колісний річковий буксир "Академик Крылов" був прийнятий до експлуатації у березні 1947 року.



Рис. 3. Макети буксирних пароплавів проектів № 732, 733 в Державному політехнічному музеї при НТУУ "КПІ"

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 пароплаву потужністю 200 кінських сил [1,2], головне судно якого "Молодая гвардия" було прийнято до експлуатації у 1951 році.

Основні характеристики суден цих проектів є такими:

Характеристики	Проект 732	Проект 733
Тип судна	Буксирний пароплав з бортовими колесами	
Клас Регістру	Р	Р
Довжина	57,9 м	48,37 м.
Ширина	17,5 м	13,51 м
Висота	9 м	8,21 м
Осадка	1,05 м	0,91 м
Водотонажність повна	346 т	209,2 т
Місця для екіпажу	26	21
Автономність	8 діб	7 діб
Швидкість	16,5 км/год	15 км/год
Потужність парової машини	400 к.с.	200-220 к.с.

Одночасно з виробництвом буксирних пароплавів на заводі "Ленінська кузня" були сконструйовані і запущені в серійне виробництво річкові баржі, які були призначені для експлуатації з цими буксирувальниками. Це перш за все річкові суховантажні баржі-площадки вантажопідйомністю

800 т. з габаритними розмірами 60*14*2 м (проект 562Б та 562Д), створені у 1948 році та баржі-площадки вантажопідйомністю 600 т. з житловою надбудовою в кормі для перевезення руди та інших вантажів (проект 564) створені у 1950 році. Автором цих проектів був інженер-кораблебудівник Бойко М.М. Для роботи з буксирувальниками використовувались також баржі спеціального призначення – зерновози, нафтоналивні та інші.

Таким чином, річкові буксири проектів 732 та 733, серійний випуск яких було налагоджено в найкоротші терміни, і які будувались з 1947 по 1956 р.р. як на заводі "Ленінська кузня", так і на інших суднобудівних заводах не тільки в СРСР, але і в Угорщині, дали можливість швидко відновити вантажні перевезення з використанням барж різного призначення в залежності від транспортованого вантажу або безпосереднього транспортування деревини за допомогою плотів.

Звичайно, цей спосіб транспортування вантажів мав досить багато недоліків, особливо після створення на Дніпрі системи водосховищ і необхідністю проходження таких караванів барж через шлюзи, а тому його почали поступово замінювати більш прогресивним з використанням спеціалізованих вантажних теплоходів. Для цього на заводі "Ленінська кузня" у 1954 році було створено проект № 765 [3] озерно-річкового суховантажного теплохода з закритими трюмами вантажопідйомність 600 т. (рис. 4, 5) і запущено його у виробництво (головний конструктор проекту – інженер Соколов А.В.).

Основні характеристики судна:

Клас реєстру	О
Довжина	65 м
Ширина	9,6 м
Висота	7,3 м
Осадка	1,87 м
Водотонажність	249,5 т
Місце для екіпажу	14
Автономність	5 діб

Швидкість	17 км/год
Потужність ГД	2 *150 к.с.

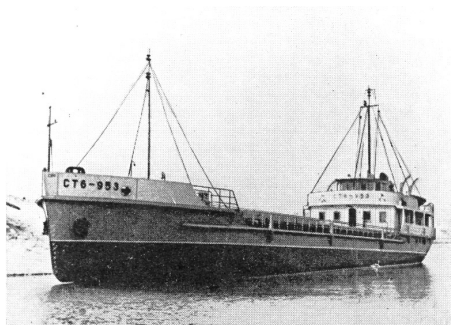


Рис. 4. Суховантажний теплохід проекту №765



Рис. 5. Макет теплохода проекту № 765 в ДПІМ при НТУУ "КПІ"

Серійний випуск таких теплоходів було налагоджено на заводі "Ленінська кузня", а також на чотирьох суднобудівних заводах Росії у містах Великий Устюг, Рибінськ, Іркутськ та Сретенськ. Деякі теплоходи цього проекту комплектувались ємностями і використовувались як нафтоналивні судна, а один з теплоходів київського виробництва після реконструкції зі збільшенням кількості місць для екіпажу використовувався як навчальне судно Київського річкового училища.

Наступним дуже важливим проектом, створеним в СКБ заводу "Ленінська кузня" був проект № 737 вантажно-пасажирського двохпалубного пароплава [4], який призначався насамперед для перевезення пасажирів на лінії Київ - Херсон (рис. 6, 7). За цим проектом на "Ленінській кузні" було запущено у виробництво першу партію

з п'яти пароплавів, головним судном якої був "Іосиф Сталин", пізніше перейменованій у "Тарас Шевченко". Це судно було спущене на воду у 1951 році, а з 1952 року почало здійснювати регулярні рейси на лініях Київ - Дніпропетровськ та Київ - Херсон.

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
Пасажи́рських 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



Рис. 6. Пасажи́рський пароплав проекту № 737

До послуг пасажирів на борту пароплава 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 прогуляно́ва тераса зі зручними кріслами та столиками для відпочинку пасажирів під час рейсу. Таке обладнання суден цього проекту дало можливість частину з них використовувати для ту-

ристичних подорожей по Дніпру, які безсумнівно є одним з найбільш захоплюючих видів відпочинку.



Рис. 7. Макети пароплава проекту № 737 та теплохода проекту № 860 в експозиції ДПМ при НТУУ "КПІ"

Після виготовлення на заводі "Ленінська кузня" п'яти пароплавів цей проект було передано до суднобудівного заводу на острові Обуда (місто 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). На Дніпрі до початку 60-х років працювали 18 таких суден, частина з яких була передана Дніпровському пароплавству після експлуатації їх у 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 колишнього Радянського Союзу.

Звичайно, буксирні та вантажно-пасажирські пароплави, сконструйовані і запущені у серійне виробництво на заводі "Ленінська кузня", дозволили відродити зруйнований під час другої світової війни річковий флот України, але ці судна мали і деякі недоліки. Адже відомо, що ефективність парової машини є нижчою, ніж у двигуна внутрішнього згоряння, та і управління такою машиною неможливо здійснювати дистанційно з капітанського містка. Крім цього, були проблеми з проходженням такими пароплавами водосховищ, які почали створюватись на Дніпрі при будівництві гідроелектростанцій. Тому на

початку 1958 року ЦКБ заводу "Ленінська кузня" розробило проект № 860 озерно-річкового вантажно-пасажирського двохпалубного теплохода (рис. 6,7), який, на жаль, не був реалізований на "Ленінській кузні", проте деяке обладнання для суден цього проекту було виготовлено в Києві. Пасажирські приміщення на суднах цього проекту подібні до аналогічних на пароплавах проекту № 737. Це каюти першого, другого та третього класу, два ресторани на 96 місць, два салони та приміщення з сидячими пасажирськими місцями, яке на суднах туристичного призначення використовувалось як кінозал.

Головне судно проекту № 860 [5], яке отримало назву "Ерофей Хабаров", було спущене на воду у 1958 році на судноверфі у місті Сретенськ (Росія) і передане Амурському річковому пароплавлу. В подальшому судна цього проекту будувались на Сретенській су-

дноверфі та на Тюменському суднобудівному заводі і перевозили пасажирів на річках Амур, Лена, Об та Іртиш. Деякі теплоходи проекту № 860 1958–1960 років випуску після модернізації продовжують перевозити пасажирів до теперішнього часу.

Більш детально ознайомитися з історією українського річкового флоту кожен бажаючий може в Державному політехнічному музеї при НТУУ "КПІ", в експозиції якого демонструються майстерно виконані макети всіх згаданих у статті суден, а також деяких інших суден технічного флоту, які в різні часи працювали на плесах Дніпра. Особливо корисною ця інформація може бути для студентів початкових курсів навчальних закладів річкового флоту, які тільки починають свій шлях оволодіння складною але захоплюючою професією працівників річкового транспорту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гнезділов В.В. Починали з пароплавів /В.В. Гнезділов //Водник. - 2007 р. - 31 березня № 23-24 (8906-8907). - 8 с.
2. История ордена Ленина завода "Ленинская Кузница" /А.Б. Байбаков, С.А. Яковлев. - Киев: КГУ, 1967 г. - 320 с.
3. Завод "Ленинская Кузница" /А.Б. Байбаков, Р.С. Кац.- Киев: Гостехиздат УССР, 1962 г. - 174 с.
4. Проект 737. Среднемагистральные грузопассажирские пароходы СССР середины XX века / Под ред. Е.Н. Казанцева. Часть 1. - Уфа: ООО "Инфинити", 2012 г. - 237 с.
5. Цюпа А.М. Теплоходи типу "Ерофей Хабаров" - перший український проект озерно-річкового пасажирського судна. /А.М. Цюпа //Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. - К.: ІВЦ "Видавництво "Політехніка", 2016. - Вип. 23. - 63 с.

Цюпа А.М. Восстановление транзитного речного флота Украины с 1944 по 1958 гг. (в экспозиции Государственного политехнического музея при НТУУ "КПИ"). Статья посвящена истории восстановления транзитного пассажирского и грузового флота Украины с 1944 по 1958 год, которое стало возможным благодаря работе инженеров и рабочих киевского завода "Ленинская кузница". Анализируются основные технические характеристики самоходных и несамоходных речных судов, спроектированных и запущенных в производство на заводе в этот период.

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

Tsiupa Andriy. Restore of transit river fleet of Ukraine from 1944 to 1958 in the exposition in the National Polytechnic Museum of the NTUU "KPI". Article is dedicated to the history of development transit passenger and cargo fleet of Ukraine from 1944 to 1958, which was made possible by the labor of workers and engineers of Kiev "Leninska Kuznya" factory. The main technical characteristics of self-propelled and non self-propelled river vessels are analyzed, although all of them where designed and put into production at the plant during this period.

Key words: Ukraine, ship, passenger and cargo river fleet.