

Дві заявки було подано в 2019 р. та в 2020 р. до проекту «Дім Європи», Інфраструктурні гранти від House of Europe — «Розроблення наукової концепції експозиції «Маневицьких човнів — моноксилів» для створення музею одного експоната «Маневицький човен — моноксил», тому що вчасно не були подані всі документи (перший не було довідки від податкової, в другому довго розглядався, але до фінішу не дійшли).

Відкриття музею одного експоната «Маневицький човен моноксил» дозволить нам не лише зберегти унікальну пам'ятку, а й стане першим кроком в розбудові на території Волинського Полісся, в смт. Маневичі історико-культурного комплексу, що сприятиме розвитку культурного та туристичного потенціалу регіону.

В перспективних планах ми маємо створити експозицію, яка б допомогла відвідувачам сприймати давні плавзасоби як безперечні та конкретні свідчення історичних процесів, технології суднобудування, навігаційних знань та навичок, організації річкової (морської) торгівлі та військової справи, організації берегової інфраструктури судноплавства тощо. Логічним доповненням мають стати такі елементи експозиції, як реконструкції плавзасобів у вигляді масштабних моделей чи графічних зображень. Це необхідно для створення у глядача повного уявлення про історію розвитку судноплавства на річках Полісся басейну Дніпра і можливого виходу у Чорне море.

Подальший розвиток музею спонукає нас до пошуку нових форм і видів роботи з туристичними агенціями, адже на Волині згідно перспективного плану, четвертий туристичний маршрут пролягає через с. Старий Чорторийськ з мальовничими панорамами на річку Стир, Оконські джерела та форолеве господарство, Маневицький краєзнавчий музей із човном-довбанкою, село Сваловичі та національний парк «Припять-Стохід» — місце відпочинку, яке в народі називають Волинською Амазонією.

ЧИ СТАТИ СУДНУ «КАМАНИ» МУЗЕЙНИМ ЕКСПОНАТОМ?

Цюпа А.М. Новікова-Вигран О.С.

Як відомо, музейна справа має величезне значення як для вивчення історії науки і техніки в цілому, так і для розуміння процесів розвитку їх окремих галузей. Однак, в сучасних технічних музеях, на нашу думку, майже не представлена така важлива для економіки України галузь, як судноплавство. Особливо це стосується річкового флоту, існування та розвиток якого впродовж багатьох років мали великий

вплив на людське життя народів, які проживали на берегах українських річок. При цьому, обізнаність громадськості з історією судноплавства та будівництва суден, а також з перевагами цього виду транспорту і його значенням для поліпшення екологічного стану українських річок (особливо невеликих) є вкрай низькою. Тож, чи не є це однією з причин майже повного знищення в теперішній час у нашій країні річкового судноплавства, не зважаючи на беззаперечні досягнення українських річковиків у цій галузі в минулому столітті? Експозиція технічних музеїв мала б на конкретних прикладах з історії флоту переконувати громадську думку в необхідності відновлення судноплавства на українських річках та будівництва для цього нових сучасних суден, яке можна було б здійснити на вітчизняних суднобудівельних заводах.

Так, наприклад, показовою є історія пароплава «Каманін», побудованого в 1934 р. на київському заводі «Ленінська кузня» (сучасна назва «Кузня на Рибальському»), який був головним судном проекту СБ-14, спеціально спроектованого для перевезення пасажирів на великих річках, зокрема, на р. Десна, яка в 2020 р., згідно з Постановою Кабінету Міністрів України, взагалі зникла з переліку судноплавних річок України.

Після виходу з заводу новозбудований пароплав «Каманін» був переданий Дніпровсько-Двінському управлінню річкового пароплавства Наркомату річкового флоту, де використовувалися для перевезення пасажирів і вантажу на верхньому Дніпрі та його притоках. Довжина судна, розрахованого на перевезення 280 пасажирів, складає 38,4 м, ширина 12 м, осадка 0,7 м, потужність парової машини 110 к.с. Саме через невеликі розміри пароплави СБ-14 могли використовуватись на річках з обмеженими габаритами суднового ходу та малими глибинами.



Рис. 1



Рис. 2

У червні 1941 р. пароплав був переобладнаний у шпитальне судно з перев'язочною та операційною, розраховане на 20 поранених, і включений до Пінської військової флотилії, у складі якої неодноразово

брав участь у бойових діях. Однак, у зв'язку з погіршенням ситуації на Південно-Західному фронті та наступною евакуацією, у вересні 1941 р. пароплав був затоплений екіпажем у Північному ковші Київської гавані.

Після окупації Києва німецькими військами, «Каманін» було піднято, відновлено і під назвою «Болгарія» використано для перевезень на Дніпрі. У 1943р., перед визволенням Києва, німці знову затопили пароплав у тому самому ковші Київської гавані.

У листопаді 1943 р. багатостраждальний пароплав був вдруге піднятий з Дніпровського дна, відновлений на Київському суднобудівно-судноремонтному заводі та переобладнаний у штабний корабель Дніпровської військової флотилії, але, через неможливість проходження судна на захід зруйнованим Дніпровсько-Бузьким каналом, війна для «Каманіна» закінчилася у вересні 1944 р. і його передали Дніпровському Військово-відновлювальному управлінню для подальшої цивільної експлуатації.

Однак, історія пароплава «Каманін» у 1944 р. не закінчилась. За найбільш вірогідною інформацією, він здійснював пасажирські перевезення на верхньому Дніпрі та його притоках до 60-х років минулого століття (рис. 2), після чого ніяких даних про судно відомо не було.

І от, 26 червня 2013 р. експедиція пошуковців товариства ветеранів розвідки ВМФ та військово-історичної спілки «Наша спадщина» знайшли біля села Лютіж, у 30 км від Києва, частково занесений піском корпус старого судна (рис.3, 4) [4], в якому вони впізнали пароплав «Каманін» та домоглися надання йому статусу «Пам'ятника культурної спадщини». Було запропоновано реставрувати пароплав та зробити його частиною експозиції Національного музею «Битва за Київ у 1943 р.» в селі Нові Петрівці. На території музею був забетонований фундамент для встановлення пароплава, корпус якого почали розрізати на окремі фрагменти та транспортувати до музею.



Рис.3.



Рис.4

Але, у вересні 2018 р. директор музею «Битва за Київ у 1943 р.» І.П. Вікован звернувся до Національної Академії керівних кадрів культури і мистецтв з проханням надати науково-мистецтвознавчий експертний висновок з питання встановлення часу створення, підтвердження оригінальності та приналежності залишків пароплава «Каманін» і можливості їх відновлення. Такий висновок було отримано, проте, він дає відповідь не на всі поставлені питання. Наприклад, на стор. 5 вказується, що рушієм цього судна був гребний гвинт. Це твердження повторюється у порівняльній таблиці характеристик знайденого судна та пароплава «Каманін», надрукованій на стор. 7. Виникає питання: чи бачили автори висновку фотографії, зроблені учасниками експедиції 2013 р., на одній з яких зображена кормова частина судна (рис. 4.)? Чи є там хоч якісь ознаки наявності гребного гвинта? Це питання невинново, оскільки автори зазначають, що побачили «залишки конструктивних кріплень для бортових гребних коліс» (стор. 6). «Гвинт чи гребні колеса» в даному випадку є принциповим через те, ще судно з гребним гвинтом не мало б до «Каманіна» ніякого відношення. Виміри довжини пароплава, яку автори вважають рівною 33 м, можуть бути, на нашу думку, не досить точними, враховуючи, що корпус судна на той час складався з окремих фрагментів, що знаходились у різних місцях.

Однак, не зважаючи на вказані протиріччя, автори цього документу вважають, що «дане судно могло бути побудоване за кресленнями судна «Каманін», які могли бути використані, як типовий проект» (стор. 9), а залишки самого судна «можуть бути використані, як автентичні фрагменти у новоствореній реконструкції річкового судна першої половини 20-го століття».

У зв'язку з цим доречно згадати, що всього на заводі «Ленінська кузня» у 1934-36 рр. було побудовано три пароплави за проектом СБ-14 (головний конструктор проекту інженер О.Л. Ніколаєнко) та два пароплави за однотипним з ним проектом СБ-21 (конструктори проекту інженери М.Г. Шнее та О.Л. Ніколаєнко). У технічній літературі не знайдено ніяких даних про відмінність між вказаними проектами, але можна припустити, що на пароплавах проекту СБ-21 повинна була використовуватись нова значно ефективніша клапанна парова машина, потужністю 200 к.с., проект та робочі креслення якої були розроблені на «Ленінській кузні», але її виготовлення було доручено заводу «Красный металлист» у м. Зеленодольську (Росія), якому у 1935 р. було передано всю необхідну документацію. Однак, освоєння цієї машини на вказаному заводі затягнулося на 5 років і тому на пароплави проекту СБ-21 встановлювали такі самі парові машини, як і на проект СБ-14.

Таким чином, враховуючи, що приналежність знайдених залишків пароплаву «Каманін» доведена не була, не виключена можливість, що вони належать іншому судну проектів СБ-14 або СБ-21, а можливо навіть, беручи до уваги зменшену довжину судна, буксирному пароплаву проекту СБ-20, що був виготовлений на «Ленінській кузні» у 1934-36 рр. [2]. Але виникає питання – бути чи не бути знайденим залишкам музейним експонатом? Звичайно, на долю багатостраждального «Каманіна» випали великі випробування і судно гідно їх пододало, але слід згадати, що в 1941 р. всі без винятку судна Дніпровського флоту були переобладнані для роботи в умовах війни – на них встановлювалась броньована рубка, бронею покривались борти та палуба. Пароплави отримали на озброєння гармати, зенітні установки, кулемети і стрілецьку зброю та увійшли до складу загонів річкових кораблів, сформованих для боротьби з німецькими окупантами. Про численні бойові операції дніпровських річковиків у 1941 р. можна дізнатися з багатьох джерел, зокрема, з роботи [3].

Нажаль, всі судна, які тут згадувались, затонули у дніпровських водах – одні в результаті зіткнень з ворогом, інші (як і «Каманін») були затоплені екіпажами перед окупацією нашої землі німецькими військами. Але одразу після звільнення Дніпра від окупантів всі придатні для подальшої експлуатації судна були підняті з річкового дна і відновлені на судноремонтних заводах для подальшої роботи на українських річках. Так невже ці судна не заслуговують бути представлені в експозиціях музеїв як технічного, так і військового профілю? Якою може бути така експозиція (стенди, фотографії, окремі деталі суден та ін.) вирішує, звичайно, музей, але, на нашу думку, найкращою пам'яттю про загиблих річковиків та суден, що були для них рідною домівкою, було б відтворення такого судна на фундаменті, який вже чекає на нього на території музею «Битва за Київ в 1943 р.».

На завершення хотілось висловити думку про те, що доля пароплава «Каманін» не може залишити байдужою людину, яка цікавиться історією розвитку техніки у нашій країні і тому експозиція будь-якого технічного музею (хоча б у вигляді стенду з фотографіями), присвячена цій темі, має привернути увагу багатьох відвідувачів. Крім цього, така експозиція доводить можливість і необхідність відновлення річкового флоту в сучасній Україні для поліпшення транспортних зв'язків як між українцями, що проживають на річкових берегах, так і між народами інших європейських країн.

Література

1. Цюпа А.М. З історії розвитку парового флоту України (1928-1958рр.) / А.М.Цюпа // Питання історії науки і техніки. - 2017. - №1(41). - с. 28-32.
2. Солдак Г.Ф. Буксирные п/х мощностью 150 и 300 л.с. для реки Днепра / Г.Ф.Солдак // Судостроение. – ОНТИ.1935. - №2.- с. 50-52.
3. Спичаков В.А. Пинская военная флотилия в документах и воспоминаниях / В.А. Спичаков. - Львов. - Лига пресс, 2009. – 384 с.
4. Военно-историческое общество «Наша спадщина»/<https://radio-rhodesia.livejournal.com/863215.html>.

ПЕРЕСУВНІ ВИСТАВКИ В УМОВАХ ЕПІДЕМІЙ НА УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ (кінець XIX – початок XX ст.)

Шандра І.О.

~~Час від часу людство стикається з епідеміями. З наростанням кількості захворюваності проблема переростає з особистої в загальнопланетарну, з медичної – в економічну. З одного боку, розвиток економічних зв'язків між державами обумовлював широке поширення інфекцій, з іншого – саме економіка найбільше потерпає від розмаху епідемії. «Божою карою» XIX ст. вважається холера.~~

~~У XIX ст. холера викликала у людей повний спектр переживань: від страху, незрозуміння й марновірства до безпідставних чуток і повного заперечення. Знадобились десятиліття спільних дій державних органів, наукових установ і громадських об'єднань, аби навчитися долати спалахи цієї хвороби. Важливу роль у боротьбі з холерою відіграли дії представницьких корпорацій підприємців, як, наприклад, З'їздів гірничопромисловців Півдня Росії (м. Харків), сфера впливу яких поширювалася на східні й південні промислово розвинені українські землі (за термінологією кінця XIX – початку XX ст. – Південний економічний район).~~

~~У XIX – на початку XX ст. світом прокотилося шість пандемій холери, які зачепили і українські землі. Епідемія літа 1892 р. це прояви п'ятої хвилі холерної пошесті на людство. До Російської імперії ця недуга прийшла з Персії, перші випадки захворювання були зафіксовані в травні, наприкінці червня інфекція досягла Ростова-на-Дону, тобто безпосередньо підібралася до східних українських терен.~~