

ВІН УЧИВ СУДНА ХОДИТИ ПО ДНІПРУ: КАПІТАН В.М. ЗАГОРОДЬКО

Цекот М.В., Цюпа А.М., Лук'яненко Е.В.

Національний технічний університет України

«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»

м. Київ, пр. Перемоги, 37, Україна

e-mail: otmaryana2004@gmail.com

У середині минулого століття у нашій країні велика увага приділялась відновленню судноплавства на Дніпрі та інших українських річках, особливо враховуючи фактичне знищення річкового флоту під час Другої світової війни. Вирішальна роль у створенні нових суден для оновлення річкового флоту належить двом київським заводам – «Ленінській Кузні» (сучасна назва «Кузня на Рибальському») та Київському суднобудівному – судноремонтному заводу (КССРЗ), про виробничі успіхи яких можна прочитати у роботах [1,2]. Зрозуміло, що для освоєння та введення в експлуатацію нових суден були потрібні висококваліфіковані судноводії. Так у 1951 р. на «Ленінської Кузні» було спущено на воду головне судно проєкту 737 – середньо-магістральний пасажирських пароплав, пізніше названий «Тарас Шевченко» [3]. Експлуатацію цього судна першими освоїли капітан Леонід Маркелович Чубарєв та його старший помічник Володимир Макарович Загородько, який після виходу Чубарєва на заслужений відпочинок був призначений капітаном. Таким чином з освоєння першого створеного за новим проєктом пароплава почалась капітанська вахта В.М.Загородька, світлій пам'яті якого присвячується ця доповідь.



Володимир Макарович народився 15 грудня 1926 р. у придніпровському селі Ходорів Миронівського району Київської області в родині вчителів.

Дитинство його проходило на мальовничих Дніпровських берегах, де Володя разом із іншими хлопчачками захопленими поглядами та з неприхованою заздрістю проводжали пасажирські і вантажні судна, що проходили повз їх село. Мабуть саме тоді у душі юного Володимира народилась та любов до Дніпра – Славутича, яку він проніс через все своє життя.

Як і у більшості його ровесників, юність Володимира була обпалена війною – він брав участь у боях із німецько – фашистськими загарбниками на Ленінградському фронті, отримавши численні бойові нагороди [4].

Після закінчення у 1951 р. Київського річкового технікуму Володимир Макарович працював на командних посадах пасажирського флоту України і, що дуже важливо, разом із капітаном Чубарєвим вивчав експлуатаційні особливості управління головного судна нового проєкту №737 – пароплаві «Тарас Шевченко». У 1967 – 1979 рр. В.М. Загородько працював капітаном – наставником, щедро передаючи свій досвід молодим судноводіям, а також деякий час виконував обов'язки заступника директора КССРЗ з технічної експлуатації флоту.

Слід зазначити, що для суттєвого збільшення пасажирських перевезень по Дніпру виникла необхідність організації туристичних маршрутів із використанням пасажирських суден змішаного плавання, які могли б заходити у чорноморські порти. У зв'язку з цим було прийняте рішення про використання для таких перевезень теплоходів проєктів 301 та 302 виробництва НДР, які мали можливість виходу (з дуже суттєвими обмеженнями) у Чорне море. Але ці судна, створені для великих волзьких водосховищ, мали завеликі для Дніпра габарити (довжина 125 метрів, ширина 17 метрів, осадка 3,05 метра), що ускладнювало можливості їх експлуатації на Дніпрі. Це, насамперед, стосується їх розміщення у камерах деяких шлюзів (наприклад у 3-х камерному Запорізькому), а також труднощі маневрування, особливо при наявності сильного вітру, в місцях із обмеженими габаритами акваторії, при проходженні складних і неглибоких ділянок ріки (наприклад Кам'янських воріт) та ін. Враховуючи це, капітаном теплохода «Євген Вучетич» – першого судна цього проєкту, переданого Головнічфлоту України, було призначено Володимира Макаровича Загородька, як одного з найдосвідченіших судноводіїв на Дніпрі. І знову, як у 1952 р., йому довелося освоювати принципово новий тип судна: розраховувати оптимальне положення у камері шлюзу, відслідковувати вплив зовнішніх факторів на керованість судна при різних режимах роботи головної силової установки та вирішувати ще багато інших питань щодо безпечного руху цих теплоходів по Дніпру та у прибережних водах Чорного моря. Необхідні для експлуатації судна знання та навички Володимир Макарович отримав перш за все під час

перегону «Вучетича» з Німеччини, де судно будувалось, до порту приписки – міста Києва. Особливо важливо є те, що набутими знаннями він щедро ділився зі своїми помічниками та стажистами під час роботи судна на Дніпрі. Хотілось би відмітити дуже чемне і тактовне ставлення Володимира Макаровича до своїх підлеглих – він віддавав накази так, що їх було просто неможливо не виконати – згадували його колишні помічники. Після недовгої роботи на «Вучетичі» В.М. Загородька призначають капітаном на наступне судно, пізніше назване «Леся Українка», капітаном якого він був до дня своєї раптової смерті, яка сталась 7 квітня 1980 р.



За сумлінну багаторічну працю на річковому транспорті В.М. Загородька нагороджено медалями «За доблесну працю», «У пам'ять 1500-річчя Києва», знаками «20 років бездоганної праці» і «25 років бездоганної праці», багатьма почесними грамотами.

На завершення хотілось би побажати молодим капітанам, які, сподіваємось, у недалекому майбутньому прийдуть на нові українські судна, за своїми професійними та людськими якостями бути схожими на судноводія і вчителя, якому присвячена ця доповідь.

ЛІТЕРАТУРА

1. Цюпа А.М. До проблеми відродження українського річкового флоту// Питання історії науки і техніки. 2019. №2(50). с. 43 - 46
2. Цюпа А.М. Транзитний пасажирський флот для малих річок України – історія і сучасність / А.М. Цюпа // Матеріали 17-ї Всеукраїнської наукової конференції “ Актуальні питання історії науки і техніки ”. – Київ, 27 – 29 вересня 2018. – К.,2018 – 312 с., с.280 – 283.

3. Цюпа А.М. З історії розвитку транзитного пасажирського річкового флоту в Україні (1944 – 1960 р.р.) /А.М. Цюпа// Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – К.: ІВЦ «Видавництво Політехнік», 2016. с.911.
4. Пам'яті товариша. Водник. - 1980 р. – 12 квітня. №29 (6003). с.3.