

Марцінковський І. Б.

кандидат медичних наук, доцент кафедри теоретичних основ олімпійського та професійного спорту, Навчально-науковий гуманітарний інститут Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова, Україна (Україна, Миколаїв), mib-1958@yandex.ua

ЦИВІЛЬНІ СУДНА ТА ВІЙСЬКОЇ КОРАБЛІ З ІМЕНЕМ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА

Досліджено історію найменувань різних типів суден і кораблів з іменем Тараса Шевченка та їхню «долю», починаючи від парового суднобудування до сучасних дизель-електроходів.

Ключові слова: судна, карабоніміка, Тарас Шевченко.

Постановка проблеми

На офорті Т. Г. Шевченка «У Києві» (1844) зображено один з перших пароплавів на Дніпрі. Поет спілкувався з моряками з часу навчання в Академії мистецтв, плавав Балтійським, Каспійським і Аральським морями, Волгою, Невою, Дніпром та іншими ріками, а в творах ним згадані різні типи суден, морські терміни, арготизми моряків [4]. Ім'я Т. Г. Шевченка нерозривно пов'язане з історією українського народу, але поет за життя переслідувався, твори заборонялися російською царською владою, а потім фальшувалися більшовицькою в СРСР. В усі часи зазнавали утисків дослідники творчої спадщини та шанувальники поета. Зважаючи на зазначене, творчість поета та його ім'я набуло широкої популярності серед народу, а тому за комуністичної системи стало використовуватися з пропагандистською метою, що знайшло відображення у назвах вулиць, сіл, заводів, театрів тощо, у тому числі й суден.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Назви цивільним суднам і військовим кораблям люди давали здавна. Проте вивчення цього процесу відбулося відносно недавно. Дослідження власних імен кораблів, суден, катерів тощо є сферою розділу лінгвістичної науки ономастики

– карабоніміки (від грецького корабель та ім'я; раніше наутоніміка і кароніміка) [5, с. 212]. Водночас треба пам'ятати, що назви судноплавних засобів відображають історію народу, країни, характеризують світогляд нації.

Незважаючи на широкий спектр студій, пов'язаних з іменем Т. Г. Шевченка, вивчення назв судноплавних засобів з його іменем дотепер не робилося, що зумовлює актуальність нашої розвідки.

Метою дослідження є з'ясувати історію суден з іменем Т. Г. Шевченка і привернути увагу мовознавців, шевченкознавців та корабелів до питань карабоніміки.

Завдання статті:

- дослідити застосування імені поета у назвах суден в історичному розвитку;
- простежити «долю» суден з іменем поета.

Виклад основного матеріалу

За архівними матеріалами встановлено, що іменем Т. Г. Шевченка одним з перших був названий приватний річковий пароплавний буксир «Шевченко» (у 1900 № суднового знака МПС – 122), який здійснював рейси Дніпром, Дністром, Південним Бугом та Чорним морем. Порт прописки – Миколаїв. Судно побудоване у 1888 р. на Брянсько-Бежицькому заводі. Параметри і технічні дані судна: корпус залізний, палуба дерев'яна, довжина 17 сажнів (1 сажня = 2,1336 м), ширина 3 сажні, висота борту 2 сажні, осадка 4 1/2 фути (російський 1 фут = 12 дюймам, або 0,3048 м), кількість парових котлів – 1, число машин – одна двоциліндрова зі змінним тиском, потужністю 200 к. с. (побудована «Товариством Коломенського машинобудівного заводу»). Тоннажність пароплава 80 000–85 000 пудів. Рухалося судно за допомогою гребного колеса. Мало пристрої для гасіння пожежі – ручну і парову помпи, а для рятування 4 рятувальних круги, 6 поясів, 1 барку. Екіпаж складався з 8-ми осіб. Власник судна – Коваленко, капітан – державний селянин С. Л. Туркалов, машиніст – миколаївський міщанин А. Л. Петров [2]. У вересні 1919 р. пароплав «Шевченко» мобілізований і включений більшовиками до складу Дніпровської воєнної флотилії. Використовувався в якості судна для

гідрозагону і штабно-командного мінного загону. 20 липня 1920 р. він повернений Обводу Дніпровського басейну [1, с. 429]. Подальша доля судна не відома.

Окрім зазначеного з такою ж назвою був пасажирський пароплав побудований у 1914 р. на Н.-Новгородському заводі С. Бор. Його потужність 120 к. с., швидкість – 12 км/год., вантажопідйомність – 20 т., кількість екіпажу й пасажирів – 22 / 218 осіб. Власниця судна Ефремова-Богомазова. Судно «Шевченко» курсувало між портами на Волзі. Під час Другої світової війни доправляло снаряди під Ржев, а поранених відвозило у шпиталі, доставляло дрова в Москву.

У Миколаєві на заводі «Руссуд» у 1919 р. будувався бойовий корабель Українського державного флоту Української Народної Республіки (УНР), легкий крейсер «Тарас Шевченко». Проте подальші події – окупація українського Причорномор'я військами Антанти й російськими білогвардійцями, наступи білих і червоних військ Росії, дві російсько-українські війни, окупація УНР Червоною армією радянсько-більшовицької Росії – призвели до падіння УНР і захоплення її флоту, що не дало змоги завершити вчасно будівництво крейсера. Майже готового, його підірвали на заводі інтервенти, механізми і зброю вивели з ладу, тому за радянсько-більшовицької влади, його розібрали на брухт [3, с. 586].

Пароплав з назвою «Тарас Шевченко» працював у Північно-Західному річковому пароплавстві СРСР курсуючи Північною Двіною. У цьому ж пароплавстві був ще трипалубний теплохід «Т. Г. Шевченко», що здійснював рейси озерами і річками, виходив у Балтійське море до Выборгу (у 1973 р. судно було зняте в епізодах фільму-комедії Е. Рязанова «Неймовірні пригоди італійців в Росії»). Теплохід побудований (проект судна 588) у Німеччині в 1959 р, весь час працювало в Російській Федерації. У пароплавстві він був до 1995 р., потім його продали приватним особам і змінили назву на «Святой Петр» та порт прописки на Москву (зиму 1995/1996 років провів біля причалу № 16 на Північному річковому вокзалі Москви на Хімкінському водосховищі). Весною 1996 р. судно перегнали в Ірландію у порт Слайго, де 1998 р. було

перейменоване на «Anichka». У 2001 р. на судні сталася пожежа, що змусило судновласників продати його на брухт і впродовж 2002–2003 рр. було утилізоване.

У 1901 р. в Коломні був побудований пароплав «Т. Г. Шевченко» і по Північно-Двінському каналу судно прийшло до Вологди. Параметри і технічні дані судна: довжина – 51,7 м, ширина – 7,36 м, потужність машини – 252 к. с. 1940 р. пароплав пройшов капітальний ремонт із заміною котлів і модернізацією машини. Судно орендувалося для зйомок фільму «Целуются зори» (1977) і йшло від Вологди до Тотьми.

Вантажно-пасажирський пароплав «Тарас Шевченко» побудований (проект судна 737) у 1952 р. на заводі «Ленінська кузня» (Київ). Судновласник Дніпровське річкове пароплавство, порт – Київ. У 1963 р. перейменований на «Н. А. Добролюбов». Судно виведене із експлуатації у 1963 р. і використовувалося як несамохідна база відпочинку, а потім утилізоване на брухт.

Теплохід (дизель-електрохід) «Т. Г. Шевченко» – двопалубне пасажирське річкове судно. Побудоване 1958 р. на верфі Národný Podnik Škoda Komárno в Комарно (Чехословаччина). Параметри і технічні дані судна: довжина – 80,2 м, ширина – 14 м, осадка – 1,9 м, кількість двигунів – 2, потужність одного – 273 кВт (800 к. с.) швидкість – 20,5 км/год., Пасажиромісткість – 140 осіб (максимальна – 233). Судно, перша назва якого «В. И. Ленин», у 1958 р. було доставлене до Дніпропетровська, де поступило у розпорядження Дніпропетровського річкового пароплавства. Працював теплохід на пасажирських лініях на нижньому Дніпрі. У 1980 р. його перейменували на «Т. Г. Шевченко». Мав одно-, дво-, чотири-, шести- і восьмимісні каюти для пасажирів. Деякі каюти були обладнані умивальниками. Теплохід мав два ресторани і два салони.

У 1986 р. теплохід використовували як готель для ліквідаторів аварії на Чорнобильській атомній електростанції, а також для постачання електроенергією берегових служб (для використання у зимовий час утеплили, обшивши фанерою з утеплювачем). У жовтні 1989 р. теплохід перевели до

Києва в район Гідропарку, але був покинутий безгосподарністю. 1994 р. всередині судна, що стояло на приколі, сталася пожежа, яка його знищила, воно накренилося і лягло на дно. Потім корпус почали розрізати на брукт.

Пасажирський чотирипалубний річковий круїзний теплохід «Тарас Шевченко» (1992–2010), класу «ріка – море» проекту 302МК/ВіFa129М був побудований в 1991 р. на німецькій судноверфіElbwerftBoizenburg у Бойценбурзі. Параметри і технічні дані судна: довжина – 129,1 м, ширина – 16,7 м, висота – 15,93 м, середня осадка – 2,94 м, три силові установки потужністю по 736 кВт (3 000 к. с.), швидкість – 25 км/год., тоннажність – 3852 т, пасажиромісткість – 258 осіб. До 2010 р. був прописаний до Дніпровського річкового пароплавства, порт прописки Херсон. Після продажу ТОВ Каспій Ак Желкен, з листопада 2010 р. – «Т. Г. Шевченко» з портом прописки Актау (під прапором Республіки Казахстан) на Каспійському морі, ставши готелем для нафтовиків.

Судно мало «люкс» (10 кают на верхній палубі), одно- (10 кают на верхній палубі), дво- (8 кают на сонячній палубі, 7 на верхній палубі, 61 на середній палубі, 36 на головній палубі) та чотиримісні (8 на нижній палубі) каюти обладнані кондиціонерами, холодильниками, телефонами, санвузлами. На судні два салони, кінозал, конференц-зал, сауна, сувенірний кіоск, два ресторани «Одеса» (62 місця) на верхній палубі та «Київ» (170 місць) на середній палубі, а також два бари – «SkyБар» (80 місць) на сонячній палубі та «Панорама» (50 місць) на верхній палубі. Теплохід відповідав міжнародним стандартам і призначається для річкових круїзів з короткотерміновим виходом у море. Здійснював рейси Дніпром і Чорним морем, ходив за маршрутом Київ – Миколаїв– Одеса – Севастополь та Київ – Севастополь – Одеса – Стамбул (Туреччина) з поверненням до Києва. У 2004 р. теплохід зробив круїз із Києва до Петербургу (через три моря – Чорне, Азовське, Балтійське, пройшовши сім рік – Дніпро, Дунай, Дон, Волгу, Щексну, Сквир, Неву і два озера – Ладозьке та Онежське, подолавши 6 шлюзів на Дніпрі, а від Ростова до Петербурга – 43), заходячи в російські порти Ростов-на-Дону, Волгоград, Саратов, Самара, Казань, Чебоксари, Нижній Новгород, Кострома, Ярославль, Кижі, Санкт-

Петербург. У міжсезоння судно використовували як плаваючий готель не тільки у Києві, але воно забезпечувало проведення Таврійських ігор у Новій Каховці, ряд фестивалів у Севастополі. Теплохід часто фрахтували іноземні туристи, а найбільше з української діаспори для подорожей водами своєї історичної Батьківщини.

Морський лайнер «Тарас Шевченко» (1967–1995, 2001–2004), «TarasShevchenko» (1995–2001) – круїзний теплохід, який здійснював рейси Чорним і Середземним морями. Судно побудоване (закладене 16 січня 1965 р.) в Німеччині на верфі VEB «MathiasThesenWerftWismar», введене в експлуатацію у 1967 р. Його параметри і технічні дані: найбільша довжина – 176,14 м, ширина – 23,6 м, висота максимальна – 39,5 м, висота борта – 13,5 м, кількість палуб – 11, середня осадка – 8,3 м, потужність силових установок (2-а двигуни) – 15 445 кВт, швидкість – 20,5 км/год. (18 вузлів), екіпаж – 370 осіб, кількість пасажирських кают – 291, пасажиромісткість – 738 осіб. Порт прописки Одеса, власник – Чорноморське морське пароплавство, а потім інші. 2001–2003 рр. лайнер пройшов повну модернізацію відповідно до вимог Регістру. Судно обладнали стабілізаторами хитавиці, кондиціонерами, використали сучасні матеріали оздоблення для забезпечення комфортних умов відпочинку. До послуг туристів на судні були два басейни з морською водою, спортзал з тренажерами, волейбольний та баскетбольний майданчики, зимовий сад, солярій, музичний салон, ресторан, нічний клуб з дискотекою, кінозал, салон краси, каюти 13-ти різних категорій (від класу «люкс» до недорогих на 4 – 6 місць). У листопаді 2004 р. лайнер продали для переробки на брукхт, у січні 2005 р. перейменований на «Тага» і переправлений з Іллічівська до Чіттагонгу (Бангладеш) на металобрукхт.

Перспектива подальшого дослідження: порівняльне вивчення назв суден з іменем Т. Г. Шевченка у загальному контексті карабоніміки й ономастики загалом.

Висновки

1. Першим судном з іменем Т. Г. Шевченка був приватний (власник Коваленко) річковий пароплавний буксир з портом прописки у Миколаєві, побудований у 1888 році на Брянсько-Бежицькому заводі.

2. Військовий корабель – легкий крейсер «Тарас Шевченко», який на замовлення уряду УНР будувався на заводі «Руссуд» у Миколаєві у ході воєнних протистоянь майже побудований був підірваний, а згодом розібраний на брухт у 1920-х роках.

3. Найбільше з іменем Т. Г. Шевченка було цивільних пасажирських суден, які у різні роки здійснювали перевезення Волгою – пароплав «Шевченко» (побудований 1914 р.); Північною Двіною – пароплави «Тарас Шевченко» (рік побудови не встановлений), «Т. Г. Шевченко» (побудований 1901 р.), теплохід «Т. Г. Шевченко» (побудований 1959 р.); Дніпром – пароплав «Тарас Шевченко» (побудований 1952 р.), теплоходи «Т. Г. Шевченко» (побудований 1958 р.) і «Тарас Шевченко» (побудований 1991 р.); Чорним і Середземним морями курсував теплохід «Тарас Шевченко» (побудований 1967 р.).

4. Судна з іменем Т. Г. Шевченка «пережили» початок пароплавного і теплохідного суднобудування, а їхні «долі» переплелися з історією народів – війни, техногенні аварії, людське недбальство, здійснюючи пасажирські та вантажні перевезення у мирні часи та у війну, технічно старіючи вони завершували свій вік утилізацією.

5. У наш час судна з іменем Т. Г. Шевченка, яке б здійснювало річкові чи морські перевезення ні в Україні, ні поза її межами немає.

Список використаної літератури:

1. Бережной, С. С. Корабли и вспомогательные суда советского Военно-Морского Флота (1917–1927 гг.). Справочник / С. С. Бережной (руководитель), Т. Д. Лыскова, В. С. Гигаури и др. – М. : Воениздат, 1981. – 585 с.

2. Державний архів Миколаївської області. – Ф. 253. – Оп. 1. – Сп. 20. Список судовладельцев. 5-ая Судоходная дистанция. 1900 г. – Арк. 21, 21 зв., 22, 22 зв.

3. Крип'якевич, І. Історія укр. війська (від княжих часів до 20-х років ХХ ст.) / І. Крип'якевич, Б. Гнатевич, З. Стефанів, О. Думін, С. Шрамченко.

Упор. Б. З. Якимович. – 4-те вид., змін. і доп. – Львів : Світ, 1992. – С. 433–446, 585–592.

4. Марцінковський, І. Суднобудівні, судноплавні та корабельні терміни у творчій спадщині Т. Шевченка / літ. ред. та передм. Валерія Бойченка / І. Марцінковський. – Миколаїв : Вид-во НУК, 2011. – 56 с.

5. Позніхиренко, Ю. І. Передумови виникнення та розвиток ергонімів як розділу ономастики / Ю. І. Позніхиренко // Науковий часопис Національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова. Серія 9. Сучасні тенденції розвитку мов. Випуск 10. – Київ, 2013. – С. 210–214.

References:

1. Berezhnoy S. S., Lysikova T.D., Gigaury V. S. Korabli i vspomogatelnyye suda sovetskogo Voenno-Morskogo Flota (1917–1927 gg.) [Ships and auxiliary ships of the Soviet Navy (1917–1927)]. Moscow, Voenizdat Publ., 1981. P. 429.

2. Derzhavnyi arkhiv Mykolaivskoi oblasti [State archive of Mykolaiv Region]. – F. 253. – Op. 1. – Sp. 20. Spysok sudovladeltsev. 5-aia Sudokhodnaia dystantsiia. 1900 h. [The list of ship-owners. The 5th Shipping line] – Ark. 21, 21 zv., 22, 22 zv.

3. Krypiakevych I., Hnatevych B., Stefaniv Z. Dumin O., Shramchenko S. Istoriia ukrainskoho viiska (vid kniazhykh chasiv do 20-kh rokiv KhKh st.) [The History of Ukrainian Army (from the time of kniaz to 20ies of XX century)]. Ord. B. Z. Yakymovych. 4th edition. L'viv, Svit Publ., 1992. Pp. 433-446, 585-592.

4. Martsinkovskyi I. Sudnobudivni, sudnoplavni ta korabelni terminy u tvorchii spadshchyni T. Shevchenka [Shipbuilding, ship and vessel terms in oeuvres of T. Shevchenko]. Edition and foreword by Valeriia Boichenka. I. Martsinkovskyi. Mykolaiv, NUK Publ., 2011. 56 p.

5. Poznikhirenko Yu. I. Peredumovy vynyknennia ta rozvytok erhonimiv yak rozdilu onomastyky [Preconditions for rising and development of ergonyms as a part of onomastics]. Naukovyi chasopys Natsionalnoho pedahohichnoho universytetu imeni M. P. Drahomanova. Seriiia 9. Suchasni tendentsii rozvytku mov. Vypusk 10. [Scientific periodical of The National Pedagogical Dragomanov University. Series 9. Modern tendencies in studding languages. No. 10.]. Kyiv, 2013. Pp. 210-214.

Martsinkovsky I. B., Candidate of Sciences (Medical), Associate Professor of the Department of Theoretical Basics of Olympic and Professional Sports, Educational and Research Institute of Humanities of National University of Shipbuilding after Admiral Makarov (Ukraine, Mykolaiv), mib-1958@yandex.ua

Ships and naval ships named after Taras Shevchenko

Annotation: the history of various ships named after Taras Shevchenko and their «destiny» were investigated from the steam shipbuilding to modern diesel-electric ships.

Key words: ships, carabonymics, Taras Shevchenko.

Марцинковский И. Б., кандидат медицинских наук, доцент кафедры теоретических основ олимпийского и профессионального спорта, Учебно-научный гуманитарный институт Национального университета кораблестроения имени Макарова (Украина, Николаев), mib-1958@yandex.ua

Гражданские судна и военные корабли с именем Тараса Шевченко

Исследовано историю разных кораблей с именем Тараса Шевченко и их «судьбы», начиная от парового судостроения до современных дизель-электроходов.

Ключевые слова: корабли, карабонимика, Тарас Шевченко.