

ДИСЦИПЛИНА:
ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТА РОССИИ

Лекция 2

История внутреннего водного транспорта

История развития водных путей сообщения России

Основными видами транспорта Древней и Средневековой Руси были водный и гужевой.

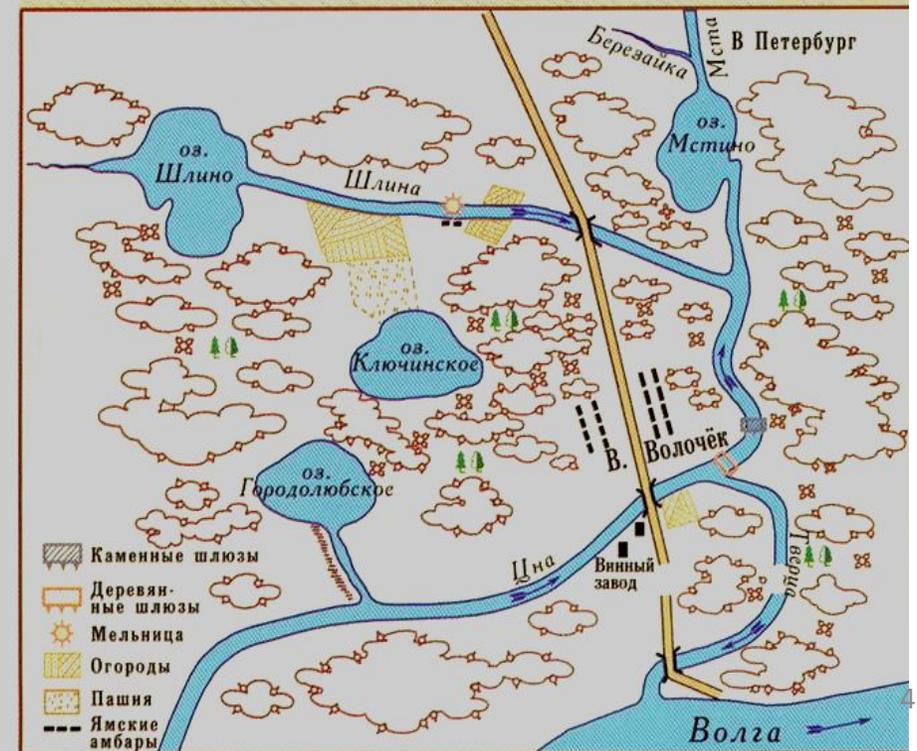
С появлением торгового обмена и разделения труда речные системы Днепра, Дона, Западной Двины, Волхова, Волги, а также рек Приуралья и Сибири приобрели важное транспортное значение.

Трассы водных путей, соединявших Балтийское море с Волгой, определились задолго до основания Санкт-Петербурга и шли по 3-м направлениям водной системы: **Вышневолоцкой, Тихвинской, Мариинской.**

Вышневолоцкая система

Вышневолоцкий канал — путь из Волги в Балтийское море. В одном из указов Петр Первый писал: «Надумали мы главнейшие реки во империи нашей в одно водяное тело СПЛОТИТЬ».

12 января 1703 года Петр издал указ о "перекопной работе" в Вышнем Волочке. По указу следовало соединить Тверцу, впадающую в Волгу, с Цной, несущей свои воды к Балтийскому морю, с помощью Тверецкого канала в несколько сотен метров.



Вышневолоцкая водная система имела огромное государственное значение, по её артериям шли хлебные караваны из центральных районов России, также в новую столицу поставляли муку, пеньку, кожу и множественные строительные материалы.

Тихвинская система — из р. Волги по р. Мологе, откуда через волок попадали в р. Тихвинку, затем в р. Сясь и далее Ладожским озером шли в р. Неву.

Тихвинский путь был самым коротким.

По Тихвинской водной системе путь от Рыбинска до Петербурга составлял всего 924 км, тогда как иным водным дорогам — значительно дальше: по Мариинской системе — 1143 км, по Вышневолоцкой — 1440 км. Кроме того, судоходство по Тихвинской системе шло в обе стороны.

Мариинская система была удостоена большой золотой медали всемирной выставки в Париже, как выдающееся достижение инженерной мысли.

Из р. Волги по Белому озеру и р. Ковже до деревни Бадогои, откуда гужом доставлялись в г. Вытегру и далее судами перевозились по Онежскому озеру, р. Свири, Ладожскому озеру и р. Неве.

Мариинская система - искусственно созданный водный путь, соединяющий р. Волгу с Балтийским морем.

С её развитием тесно связана жизнедеятельность всего Присвирья и особенно Вознесенского края.

Наиболее известен водный путь «из варяг в греки», который проходил по Днепру и соединял Балтийское море с Черным, путь от Скандинавии до Византии

Путь "из варяг в греки", название водного торгового пути в Киевской Руси, связывавшего Северную Русь с Южной, Прибалтику и Скандинавию с Византией. Он шёл из Варяжского (Балтийского) моря по р. Неве в Ладожское озеро, затем по р. Волхов в Ильменское озеро, далее по р. Ловать, откуда волоком в Днепр. Впервые термин встречается в "Повести временных лет". Путь возник в конце 9 — начале 10 вв. Наибольшее значение имел в 10 — 1-й трети 11 вв. Южная его часть хорошо знали византийцы. По сведениям Константина Багрянородного (10 в.), кривичи и др. подвластные Киеву племена весной свозили в Смоленск, Любеч, Чернигов и др. города большие (на 30—40 чел.) долблённые ладьи — "однодерёвки", которые затем сплавлялись по Днепру в Киев. Здесь их переоборудовали, загружали и отправляли вниз по Днепру.

Колыбелью русского речного судоходства на Балтике был **Великий Новгород.**

К XII в. новгородцы наиболее активно торговали:

- с немцами,
- шведами,
- балтийскими племенами,
- волжскими булгарами,
- хазарами,
- византийцами,
- северо-восточными финскими племенами.

С 1553 по 1713 гг. река **Северная Двина** была единственной безопасной торговой артерией, связывавшей Россию напрямую со странами Северной и Западной Европы.

К XIX веку она утратила торговое значение, но ее устье рассматривалось Российской империей как стратегическое место для обороны Архангельска на пути к центру европейской России.

Северо-Двинская водная система (СДВС), или, как ее раньше называли, «канал герцога Виртембергского», **открылась в 1820 г.** и проходит по центральной части Вологодской области.

СДВС была ключевым водным путем севера России: Кириллов — Кубенское Озеро — Вологда — Тотьма — Устюг — Котлас.

После присоединения Казани и земель Приуралья к Московскому государству (1552 г.) открылись возможности водных переходов:

- a) из бассейна р. Камы в бассейны Оби и Иртыша через реки Чусовую, Туру и Тобол,
- b) из Обской губы в приток Енисея Турухан.

Великие сибирские реки **Обь, Енисей и Лена** с их многочисленной сетью притоков и при наличии волоков **обеспечивали транспортную связь поселений от Урала до Охотского моря.**

Параллельно с развитием судоходных путей совершенствовались транспортный флот и способы передвижения по рекам.

Передвижение судов по рекам и озерам осуществлялось **самосплавом, на веслах и парусах, при помощи тяги людьми или лошадьми.**

Скорость сплава была очень низкой, например, по р. Каме не более 100 км в сутки, а движение против течения составляло всего лишь 8—10 км.

28 февраля 1798 г. Высочайшим указом был учрежден Департамент водяных коммуникаций, на который возлагалась забота о водных путях сообщения всей Российской империи.

20 ноября 1809 г. было учреждено Управление водяными и сухопутными сообщениями.

Вся Россия была разделена на 10 округов путей сообщения.

Был учрежден специальный Институт Корпуса инженеров путей сообщения.

История развития речного транспорта России

Речной транспорт России имеет богатейшую историю. Найденные при раскопках дубовые челны на побережье Ладожского озера, в Южном Буге, у г. Изюм на Украине свидетельствуют о том, что **первые суда Древней Руси появились в тот же период времени, что и на африканском континенте.**

Характер русских рек, мелководность их притоков, многоводье озер, пороги, частые переволоки на водоразделах — все это определило конструкцию и устройство судов Древней Руси, их размеры, осадку и способы движения.

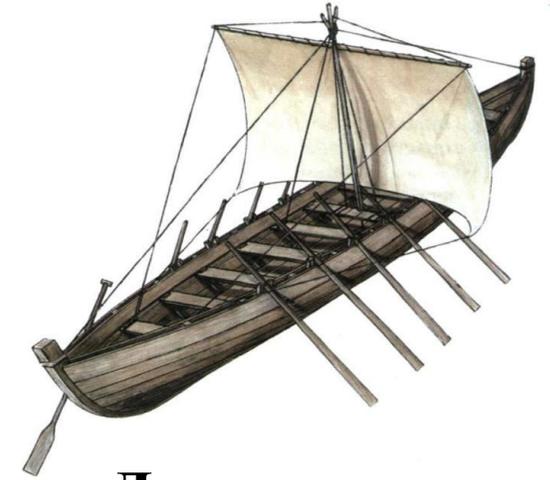
Из большого числа типов судов, имевших широкое распространение на Руси, известны:



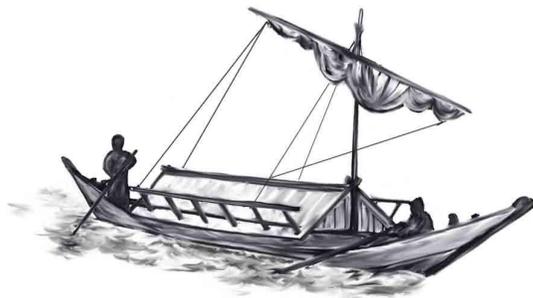
Судно насада



**Учан - среднее по размерам
грузовое торговое судно,
предназначенное для плавания
по озёрам и рекам**



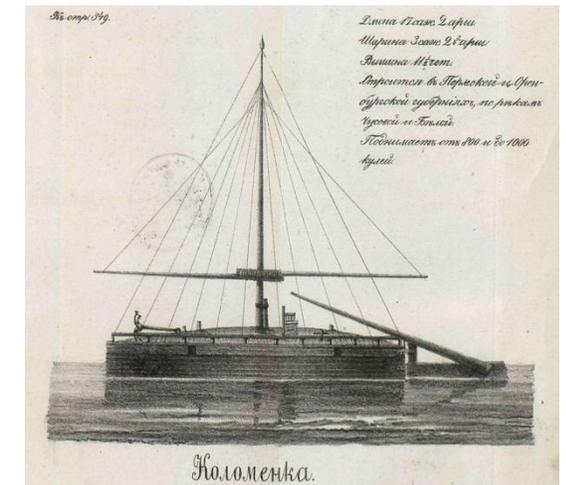
Ладья-ушкуя



Дощаник



Белян – русский деревянный авианосец



Коломенка

Характеристики основных типов судов в Древней Руси

Беляны

1. Беляны использовались для перевозки лесных грузов.

Были распространены с XVI в. в притоках Волги

Грузоподъемность 9 тыс. т при длине 106 м, ширине 26 м и осадке до 4,6 м.

Интересный факт:

Корпуса делались из несмоленого леса и по прибытии в конечный пункт вместе с грузом шли на продажу как строительный лес

Коломенки

2. Коломенки служили для доставки железа и изделий уральских заводов в низовьях Волги с XVI в.

Беспалубные суда с двускатной крышей;

Грузоподъемность примерно 190 т.

Длина корпуса 36-46,5 м при ширине 6,4—7,4 м.

Корпус в носовой части шире, чем в кормовой для более устойчивого движения судна на речном потоке.

Струги

3. Струги использовались для перевозки грузов и пассажиров до XVII в. почти во всех речных бассейнах.

Грузоподъемность стругов в зависимости от их размеров и осадки, была различна, но не превышала 130-160 т.

длина – 35,5 м;

ширина – 8,5 м;

осадка – 1,2 м.

Мокшаны

4. Мокшаны использовались для перевозки грузов и пассажиров с XVII в. на Вышневолоцком водном пути (к Петербургу).

Беспалубные суда имели двускатную крышу.

Отличались прочностью и улучшенным внешним видом. Борта украшались рисунками, в том числе изображениями различных фантастических чудовищ, в средней части устанавливалась «казенка» (жилое помещение)

Судно имело длину 30—60 метров, глубину 1,5—2,5 метра.

Грузоподъёмность 3—5 тонн.

Коч

5. Кочи (кочневые ладьи) использовались для преодоления волоков и плаванию на мелководных морских участках с XVII в. на Северной Двине, реках Сибири.

Имел по бортам ледовое подкрепление в виде пояса из прочных дубовых досок.

Длина — 19 м,

ширина — 5 м,

грузоподъемность — 30 - 40 т.

Для речного плавания с переходом через волоки строились малые кочи грузоподъемностью 12 -15 т.

Основными недостатками водного транспорта России всегда были **сезонность** (судоходство по Белому морю и Северной Двине ограничивалось 3 - 4 месяцами в году) и **мелководность** в осенний период навигации.

Развитие речного транспорта в период с начала XIX в. и до середины XX в.

XIX в. примечателен важнейшими техническими открытиями и прежде всего изобретением **паровой машины**.

Первый русский пароход был построен в Санкт-Петербурге владельцем механико-литейного завода К. Бердом. Осенью **1815 г.** проходили испытания судна на р. Неве по маршруту Санкт-Петербург — Кронштадт.

Паровая машина делала 40 оборотов в минуту, при этом пароход прошел данный участок со средней скоростью около 9,3 км/ч.

Первые пароходы на Волге появились в конце **1810-х — начале 1820-х гг.**

В 40-х гг. XIX в. появляются пароходы и на реках Сибири.

Постройка первых пароходов на Иртыше датируется **1838 г.** («Основа», 30 л. с.), Ангаре — **1843 г.** («Император Николай I», 32 л. с.).

К середине 70-х гг. XIX в. на реках России использовалось около 1 тыс. пароходов.

В 1843 г. было создано первое акционерное судоходное предприятие — пароходное общество «По Волге». Впоследствии на Волге были организованы и другие крупные пароходные общества — «Самолет», «Кавказ и Меркурий», а также множество других небольших компаний, конкурирующих друг с другом.

Образование судоходных предприятий на реках Сибири началось во второй половине XIX в.

С начала XX в. паровую машину на речных судах вытесняет двигатель внутреннего сгорания.

Впервые его использовали сормовские судостроители, установившие дизель на самоходном наливном судне «Вандал» (1903 г., позднее на таком же судне «Сармат»), Дизели на этих судах **не имели заднего хода, поэтому были установлены генераторы и электромоторы. Таким образом, «Вандал» и «Сармат» были не только первыми теплоходами, но и первыми в мире дизель-электроходами.**

В 1913 г. тот же Сормовский завод выпустил первый речной сухогрузный теплоход «Данилиха», явившийся **прообразом современных грузовых теплоходов.**

К концу XIX в. во всех основных речных бассейнах России **акционерный капитал стал главным владельцем речного флота.**

На его долю приходилось 62 % всех пароходов, индивидуальные владельцы имели 35 % флота, казенные учреждения и общественные организации — около 3 %.

В 1915 г. по внутренним водным путям России объем перевозок составил 35,5 млн т,

в 1916 г. — 31,8 млн т,

в 1917 г. — всего 53 % от довоенного уровня.

Во время Гражданской войны и иностранной военной интервенции перевозки грузов сократились.

Так, **в 1918 г.** по рекам страны было перевезено лишь 8 млн т (около 23 % уровня 1913 г.).

В 1922—1924 гг. общая мощность транспортного самоходного флота составляла лишь 53,3 % флота царской России.

К началу 1923 г. в стране действовали 9 речных государственных пароходств: Волжское, Северо-Западное, Северное, Верхне-Днепровское, Нижне-Днепровское, Доно-Кубанское, Западно-Сибирское, Средне-Азиатское и Амурское.

В годы трех предвоенных пятилеток — в 1928—1940 гг. создано свыше 200 крупных предприятий, способных строить и ремонтировать суда.

Развернулась реконструкция портово-пристанского хозяйства.

В Москве, Ленинграде, Горьком, Новосибирске, Омске и других городах были построены речные порты.

Речной транспорт в годы Великой Отечественной войны (1941—1945)

ЗАДАЧИ, ВОЗЛОЖЕННЫЕ НА РЕЧНОЙ ФЛОТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ:

1. Участие переоборудованных судов в боевых операциях и обслуживании военных переправ;
2. Снабжение фронта и народного хозяйства нефтью и нефтепродуктами;
3. Эвакуация населения;
4. Перевозка в тыл важнейших московских предприятий оборонного значения;
5. Доставка в города необходимых хозяйственных грузов;
6. Обеспечение переправ, высадка десантов.

ВОССТАНОВЛЕНИЕ РЕЧНОГО ФЛОТА В ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ

1. Подъем и восстановление затонувших и поврежденных судов, строительство флота.

(Всего было возвращено в строй около 400 самоходных судов и 1100 несамоходных металлических барж, налажено серийное производство грузовых теплоходов, буксирных теплоходов).

2. Пополнение грузового и пассажирского транспортного флота.

3. Изменения в системе управления внутренним водным транспортом.

Планом четвертой пятилетки (1946—1950) предусматривалось ускоренное восстановление речного транспорта в районах, подвергшихся оккупации.

В первые годы

- было восстановлено сквозное движение судов по Днепру и Мариинской системе, Беломорско-Балтийскому и Днепро-Бугскому каналам,
- улучшены судоходные условия на многих магистральных реках, - получили развитие перевозки на малых реках.
- в 1950 г. по малым рекам перевезено грузов почти в 10 раз больше, чем в 1946 г.

15 марта 1946 г. вместо Наркомречфлота было образовано Министерство речного флота СССР.

15 марта 1953 г. два воднотранспортных министерства были объединены в одно — Министерство морского и речного флота СССР, просуществовавшее до 25 августа 1954 г.

25 августа 1954 г. вновь были воссозданы Министерство морского флота и Министерство речного флота.