

Документ подписан простой электронной подписью
Информация о владельце:
ФИО: Новиков Денис Владимирович
Должность: Директор филиала
Дата подписания: 11.11.2024 11:28:17
Уникальный программный ключ:
3357c68ce48ec4f695c95789ac7a9678e502be60

Темы докладов

1. Роль транспорта в развитии человечества.
2. Транспорт от древности до XVIII века.
3. XIX век — век конкуренции и научных открытий.
4. История морского транспорта.
5. Зарождение и развитие русского торгового мореплавания в эпоху парусного флота.
6. Торговый флот Российской империи XIX — начала XX вв.
7. Морской транспорт СССР.
8. Морской транспорт в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945).
9. Морской транспорт в послевоенный период и восстановление народного хозяйства.
10. Современное состояние и перспективы развития морского транспорта.
11. История речного транспорта (внутреннего водного)
12. Транспорт Древней и Средневековой Руси
13. Развитие речного транспорта в период XIX — XX вв.
14. Речной транспорт в годы Великой Отечественной войны
15. Развитие речного транспорта во второй половине XX в. по настоящее время. Научно-техническая информация о историческом и мировом опыте строительства морских портов и других гидротехнических сооружений.
16. Современное состояние и перспективы развития речного транспорта. Стратегия развития транспорта в России до 2030 года
17. Развитие ж/д транспорта
18. Развитие автомобильного транспорта
19. Развитие авиационного транспорта
20. Развитие трубопроводного транспорта
21. Исторические аспекты развития транспорта. Влияние межкультурного разнообразия общества в социально-историческом, этическом и философском контекстах на развитие транспорта.

Календарь событий речного транспорта

(дополнительная к лекции информация)

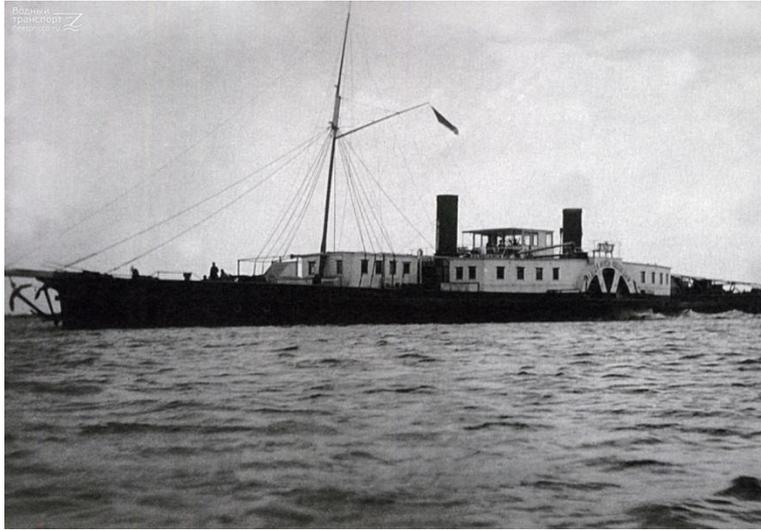
1. 20 ноября 1809 г. учреждено Управление водяными и сухопутными сообщениями, преобразованное в 1820 г. в Департамент путей сообщения.

2. 3.11. 1815 г. первое, построенное в России паровое судно «Елизавета» Карла Берда совершило первый рейс Петербург – Кронштадт, имевший колоссальный успех. Стимбот (так раньше называли пароход) при мощности всего в 4 л.с. развил скорость 8,75 версты в час. Корпус парохода представлял собой деревянную баржу длиной 18 м, шириной 4,6, с осадкой 0,6 м. В корпусе были установлены паровой котел и вертикальная паровая машина, приводившая в движение бортовые колеса с деревянными лопастями. Этот пароход первым в России работал на регулярной пассажирской линии Петербург—Кронштадт.



3. 10 марта 1837 года были изданы первые в России «Правила плавания для паровых судов».

4. 9 мая 1890 г совершил первый рейс, построенный на Мотовилихинском заводе в Перми в 1889 г., самый мощный в мире (в то время) речной буксир «Редедя князь Косогский» (в советское время «Степан Разин»). Мощность его паровой машины составляла 2000 л.с. В этом рейсе он провёл от устья Камы до Н.Новгорода караван из 3 барж и 13 «коломенок» с грузом мазута общим весом 8,8 тыс. тонн.



Журнал "Судостроение" №2 за 2002 г.

ПАРОХОД «РЕДЕДЯ КНЯЗЬ КОСОГСКИЙ»

И. И. Черников

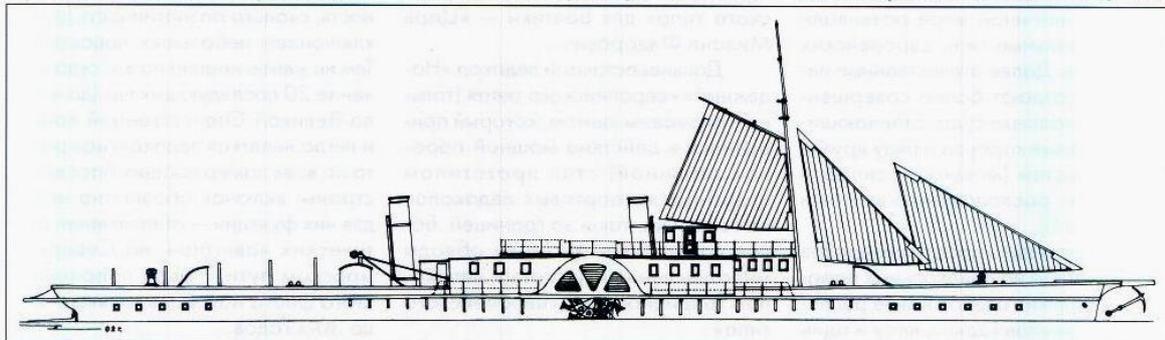
Буксирный пароход «Редедя князь Косогский» был построен в 1888—1889 гг. на Мотовилихинском пушечном заводе по заказу известного судовладельца П. Н. Ушакова. Кроме мощной силовой установки буксир был знаменит еще и тем, что на нем, видимо, впервые была применена электрическая сварка металлическими электродами, ко-

торые одновременно служили присадочным материалом. Этот способ сварки, открытый Н. Г. Славяновым в 1888 г., оказался очень практичным и быстро получил всемирную известность и признание.

После постройки заказчик отказался от приемки парохода из-за его большой осадки — 1,78 м, превышавшей контрактную и не соот-

ветствовавшей состоянию глубин на перекатах Волги. Долгое время судно оставалось в распоряжении завода, а потом было продано акционерному обществу «Мазут». 9 мая 1890 г. пароход «Редедя» совершил свой первый рейс от устья Камы до Нижнего Новгорода с грузом 8,8 тыс. т мазута, который размещался на 3 баржах и 13 «коломенках».

Несмотря на то, что пароход полной мощности в эксплуатации не развивал, он славился как первый «силач» на Волге, водивший на своем буксире до 40 судов. В первые годы эксплуатации из-за несовершен-



Пароход «Редедя князь Косогский». © Реконструкция чертежа. И. И. Черников, 2002

ства конструкции колес он имел низкую экономичность, потребляя до 20 т мазута в сутки. Огромный «воз» мелких судов, который тащил за собой «Редедя», был чрезвычайно труден в управлении, поэтому нередко случались обрывы каравана или потери барж. Вместе с тем при буксировке составов с расчетным грузом 16,4 тыс. т пароход мог развивать скорость на тихой воде до 8—9 км/ч.

Естественно, что для такого судна требовался подвижной состав более крупного водоизмещения, которого в начале 1890-х годов на Волге не было. Большая осадка также не позволяла «Редеде» успешно конкурировать с буксирными пароходами меньшего водоизмещения. Только в советское время, пройдя радикальную реконструкцию, судно стало буксировать составы нефтяных барж с грузом более 35 тыс. т.

Корпус судна имел следующие основные размерения: длина между штевнями 75,7 м, полная длина с кринолином 85,1 м, ширина 10,7 м и высота борта — 3,7 м. Проектная осадка с полным снабжением (запас топлива — мазута — 282 т) — 1,4 м оказалась в действительности больше почти на 0,4 м.

О конструкции корпуса судить трудно, так как документальных сведений по этому вопросу до сих пор обнаружить не удалось. Однако в книге А. С. Огневицкого и Л. Д. Радунского «Николай Гаврилович Славянов» сообщается: «Значительную часть швов данного парохода Н. Г. Славянов выполнил способом «электрической отливки» вместо клепки». Система набора — поперечная, обшивка — толщиной от 5,6 до 7,1 мм, палуба рифленая из 4,4-мм железа (не считая высоты рубчиков), 12 поперечных переборок из 4,8-мм котельного железа (из них 6 — водонепроницаемые). Продольными несущими балками служили четыре кильсона, продольный стрингер и шесть бортовых полок вдоль всего судна.

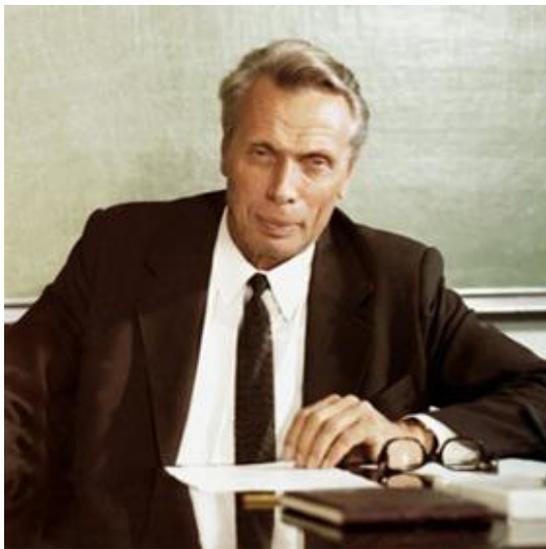
Четыре двухтопочных цилиндрических оборотных котла размещались в двух кочегарках и имели общую нагревательную поверхность 850,44 м². В 1901 г. их заменили на новые с общей нагревательной поверхностью 719 м². Проектная мощность четырехцилиндровой машины двойного расширения пара составляла 2000 л. с. при расчетном расходе топлива 19,7 т в сутки. Машина располагалась наклонно на клепаном

фундаменте. Подобного типа машины впоследствии довольно часто применялись в США на буксирах-толкачах. Однако машина парохода «Редедя князь Косогский» отличалась тем, что каждый цилиндр низкого давления имел по два штока.

Для подъема якоря служил паровой брашпиль с двухцилиндровой паровой машиной. Гребные колеса системы Моргана имели диаметр между центрами бабок плец 4,8 м. Плицы (по 13 на колесе) изготавливались из дуба и имели размеры: длина 4,6 м, ширина 1,06 м и толщина 102 мм.

В 1897 г. гребные колеса были переделаны на нижегородском заводе Курбатова. Число плец уменьшилось до одиннадцати, диаметр между центрами бабок стал 4,7 м, длина и ширина лопасти соответственно 4,72 и 0,96 м. В это же время судно электрифицировали и установили паровой рулевой привод, изготовленный на Сормовском заводе. Динамо-машина, рассчитанная на силу тока 85 А при напряжении 115 В приводилась в действие одноцилиндровой паровой машиной. Водоотливные средства состояли из трех паровых эжекторов и парового насоса подачи 635 м³/ч.

5. 5 (18) декабря 1916 года родился РостиславЕвгёньевичАлексёев — советский кораблестроитель, создатель [судов на подводных крыльях](#), [экранопланов](#) и [экранолётов с недостижимыми ранее скоростями от 60 до 500 км/час](#). Конструктор яхт, призёр всесоюзных соревнований, [мастер спорта СССР](#).Лауреат [Ленинской \(1962\)](#), [Сталинской премии](#) второй степени ([1951](#)) и [Государственной премия СССР \(1984\)](#).



[Судно на подводных крыльях проекта 342М «Комета»](#)



Экраноплан «Орлёнок»

6. 23 января (5 февраля по новому стилю) 1918 года подписан «Декрет о национализации торгового флота».

7. 27 февраля 1918 г. было принято Постановление СНК «Об управлении морским и речным торговым флотом и водными сообщениями», которое предусматривало создание при ВСНХ отдела водных сообщений, а в ведение ВСНХ передавались Управление внутренних водных путей Народного Комиссариата путей сообщения, Отдел торгового мореплавания и Отдел торговых портов Народного Комиссариата торговли и промышленности, а также другие учреждения по заведованию водными сообщениями и торговым флотом, сохранившиеся от прежней дореволюционной структуры управления.

8. 18 мая 1918 г. в целях укрепления централизованного руководства транспортом и усиления влияния государственных органов управления областного и районного уровней СНК принял постановление «О преобразовании органов управления водного транспорта». Отдел водных сообщений ВСНХ был преобразован в Главное управление водного транспорта (Главвод), а на местах создавались областные (облводы) и районные (рупводы) управления водного транспорта.

9. 10 января 1920 г. был принят декрет о передаче управления водным транспортом Наркомату путей сообщения (НКПС). Образованное в составе НКПС Главное управление водным транспортом (Главвод) принимало на себя все функции Главвода при ВСНХ и признавалось единственным административным органом по руководству водным

транспортом в республике. Однако в сентябре того же года Главвод был ликвидирован, а его функции возложены на два вновь созданных в составе НКПС центральных управления.

10. 5 ноября 1920 г. по приказу НКПС было введено раздельное управление речным и морским транспортом. 28 июля 1921 г. в составе НКПС было учреждено Центральное управление речного транспорта (ЦУРек), ведавшее всеми вопросами эксплуатации, содержания, ремонта и развития внутренних водных путей и флота. На местах создавались округа путей сообщения, которые объединяли все виды транспорта. Областные управления водного транспорта (Волжское, Северо-Западное, Северное, Днепро-Бугское, Доно-Кубанское, Западно-Сибирское) находились в двойном подчинении - ЦУРеку и округам путей сообщения.

11. 13.02. 1930 г. Постановлением ЦИК и СНК были созданы всесоюзные объединения морского и речного транспорта (22 управления речного транспорта).

12. 5 февраля 1931 г. вместо управлений речного транспорта было учреждено 15 государственных пароходств: Волжское, Московско-Окское, Камское, Днепровское, Днепро-Двинское, Северо-Западное, Северное, Доно-Кубанское, Закавказское, Средне-Азиатское, Западно-Сибирское, Енисейское, Восточно-Сибирское, Ленское и Амурское. Были созданы около 50 районных управлений речного транспорта. В 1937-38 годах созданы Центральное управление речных путей в составе Наркомвода и бассейновые управления пути.

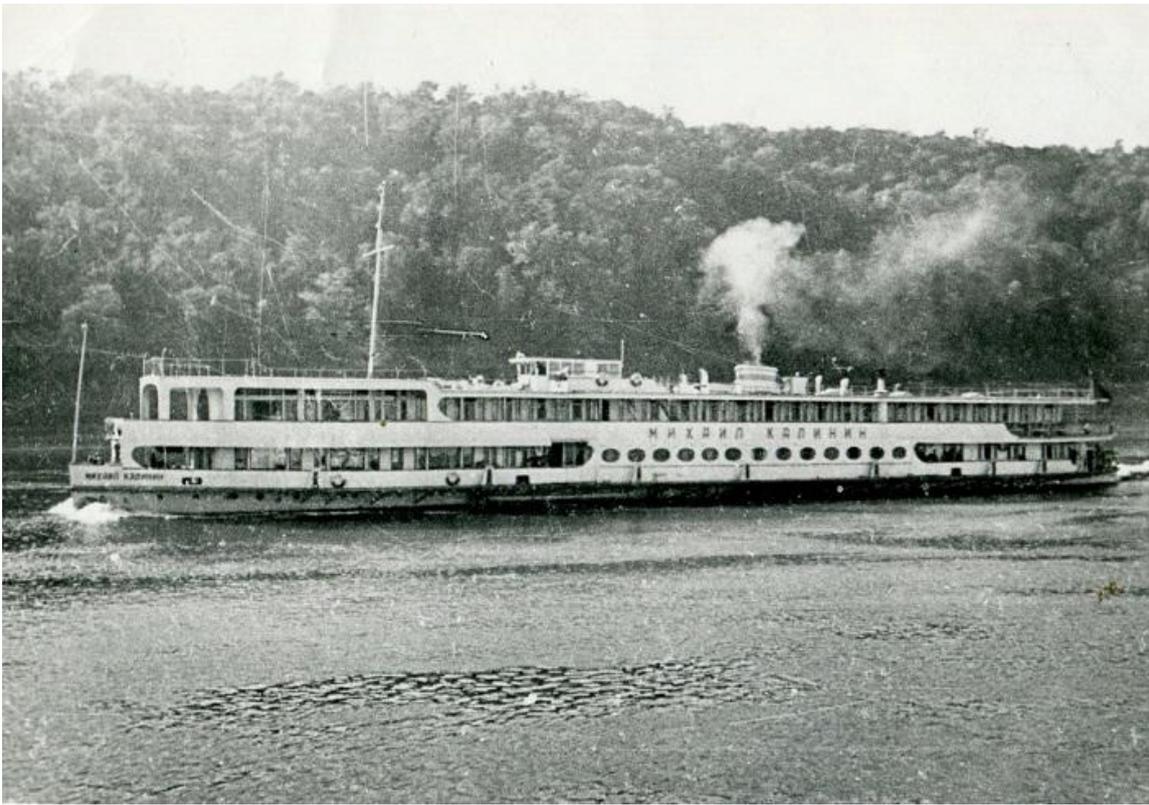
13. 20 июня 1933 года сдан в эксплуатацию Беломорско-Балтийский канал (открытие канала 2 августа 1933 года), соединяющий Белое море с Онежским озером и имеющий выход в балтийское море и к Волго-Балтийскому водному пути.
[https://ru.wikipedia.org/wiki/Беломорско-Балтийский канал](https://ru.wikipedia.org/wiki/Беломорско-Балтийский_канал).

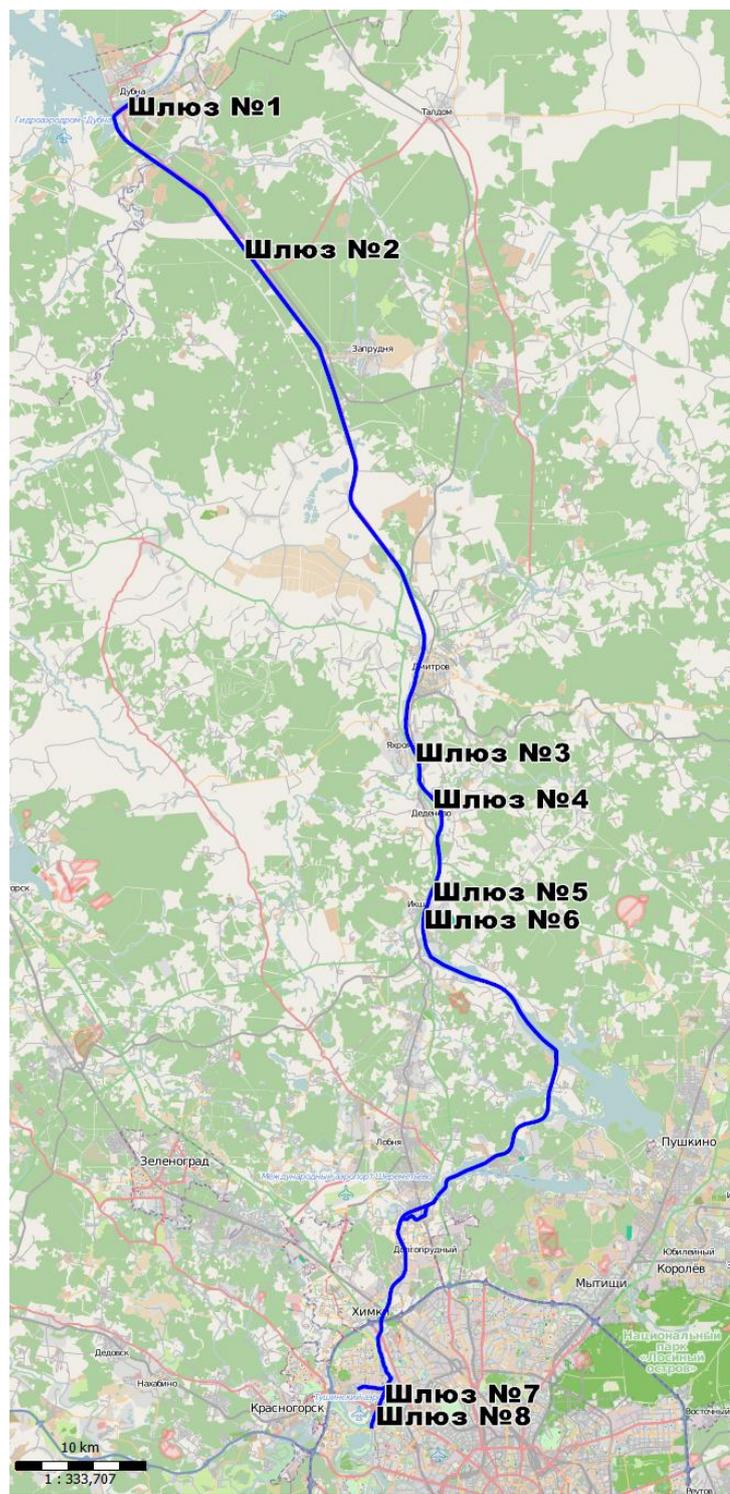




14. 17 апреля 1937 года заполнение водой всей трассы канала Москва – Волга, завершение строительства канала. 15 июля 1937 года ЦК ВКП(б) постановил открыть канал им. Москвы для грузового судоходства. В 1937 году специально для канала Москва-Волга под руководством инженера **В. М. Керичева** на заводе «Красное Сормово» была построена флотилия совершенно новых по техническим характеристикам и дизайну комфортабельных пассажирских судов: четыре теплохода на 205 пассажиров («Иосиф Сталин», «Михаил Калинин», «Клим Ворошилов», «Вячеслав Молотов»), 6 катеров на 300 мест и 6 катеров на 150 мест.

24 апреля 1937 года теплоход «Иосиф Сталин» (капитан А. Куприянов) прошёл шлюз № 1 канала Москва-Волга. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Канал имени Москвы.](https://ru.wikipedia.org/wiki/Канал_имени_Москвы)





15. 9 апреля 1939 г. на базе Наркомводасозданы Народный комиссариат речного флота и Народный комиссариат морского флота. В систему Наркомречфлота вошли 33 парходства и 20 бассейновых управлений пути.

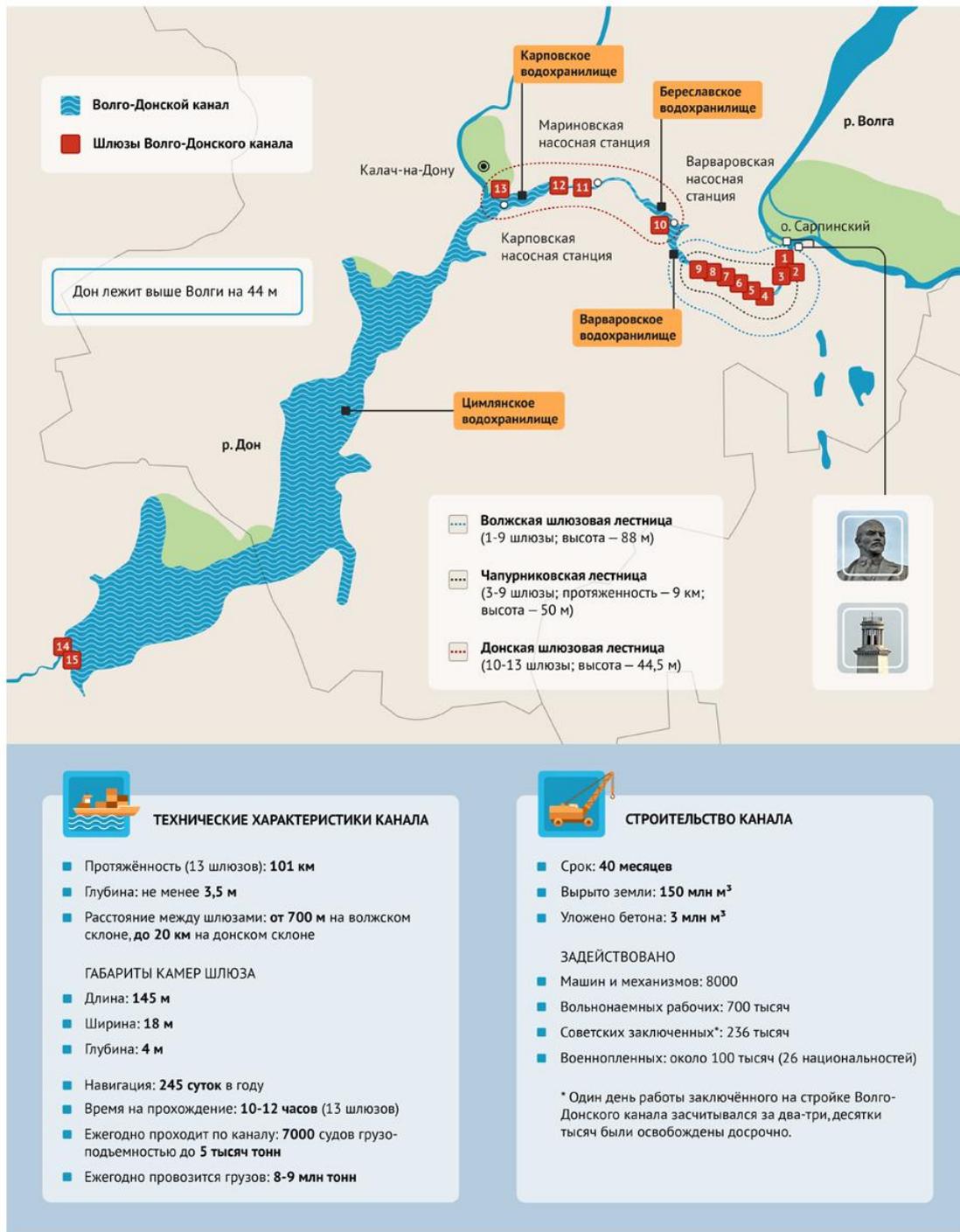
16. 15 марта 1946 г. вместо Наркомречфлота образовано Министерство речного флота СССР.

17. 27 июля 1952 года открыто судоходство на Волго-Донском канале, соединяющем реки Волгу и Дон и одновременно обеспечивающем связь Каспийского моря с мировым океаном. https://ru.wikipedia.org/wiki/Волго-Донской_канал.





КАК УСТРОЕН ВОЛГО-ДОНСКОЙ СУДОХОДНЫЙ КАНАЛ



Редактор: Алина Василенко
Дизайнер: Юлия Зырянова

АРГУМЕНТЫ
И ФАКТЫ
AIF.RU



/aif.ru



/aif_ru



/aifonline



/aifru

18. 15 марта 1953 г. образовано объединённое Министерство морского и речного флота, которое в 25 августа 1954 г. разделено на Министерство морского и Министерство речного флота СССР.

19. В 1956 г. вместо Министерства речного флота СССР были созданы соответствующие республиканские органы управления водным транспортом, в т.ч. Министерство речного флота РСФСР.

20. 25 августа 1957 года от Горького до Казани совершил свой первый рейс теплоход на подводных крыльях «Ракета» (проект 340), построенный на заводе «Красное Сормово», открыв тем самым эпоху судов на подводных крыльях (СВП). Расстояние в 420 км теплоход преодолел за рекордные в то время 7 часов со скоростью 60 км/час. Суда этой серии и последующих проектов конструктора Р.Е. Алексева (Метеор, Комета, Буревестник, Спутник, Восход) оказались очень удачными, по целому ряду параметров превосходящие зарубежные аналоги. Поэтому не случайно многие зарубежные компании Европы, Канады, Китая, Вьетнама закупили наши СВП.
[https://ru.wikipedia.org/wiki/Ракета_\(теплоход\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Ракета_(теплоход)).

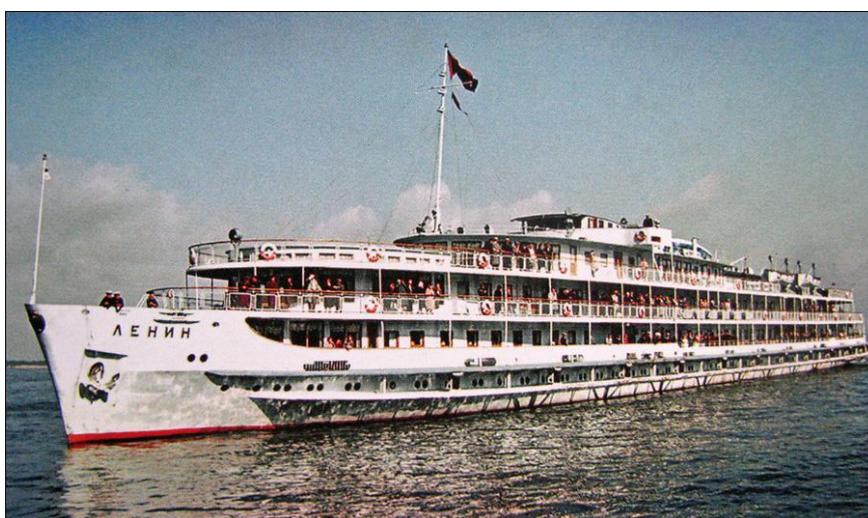


Теплоход проекта 340 «Ракета»



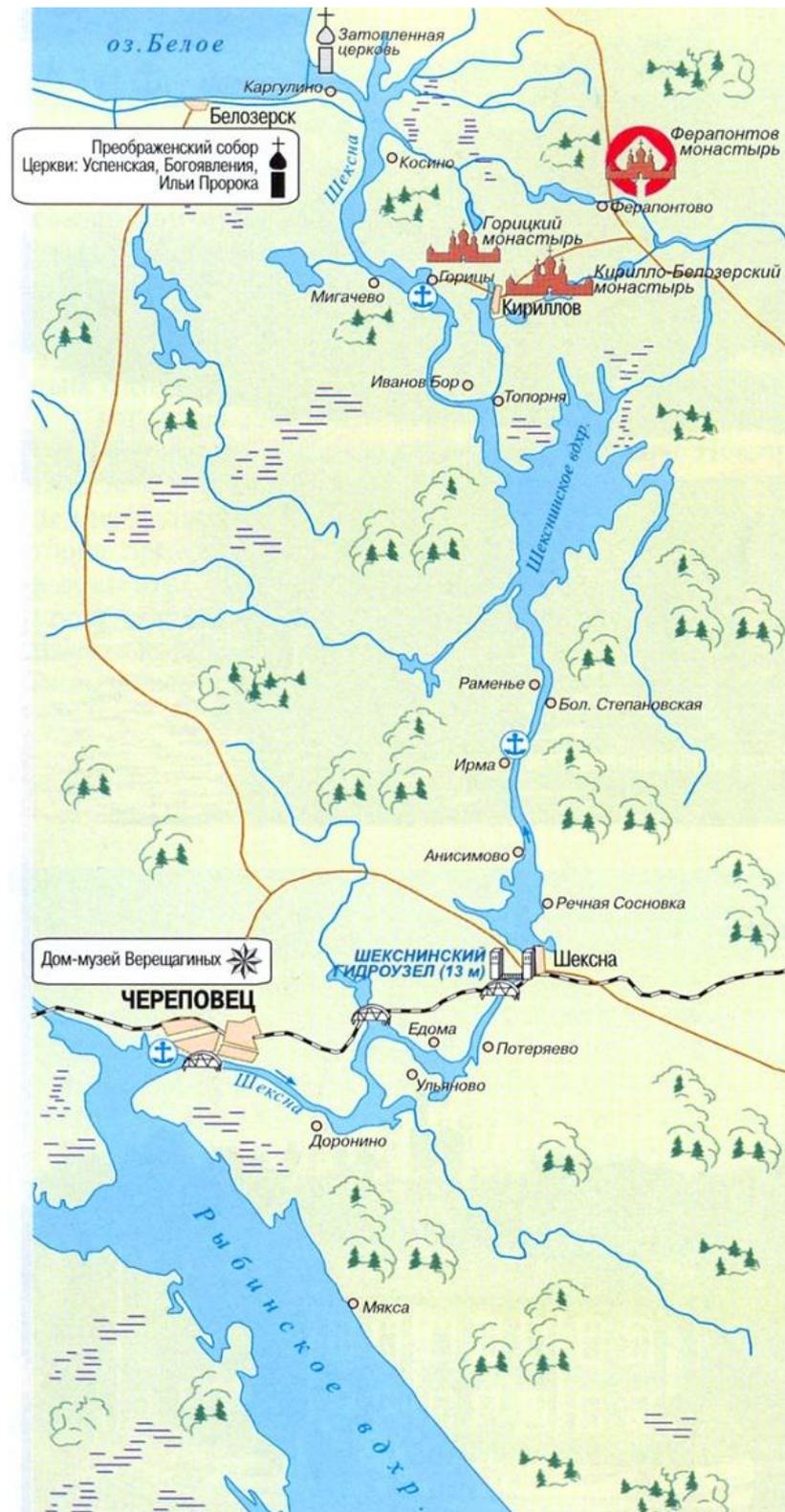
Судно на подводных крыльях проекта 342 Метеор

21. 31 октября 1958 года дизель-электроход проекта 20 «Ленин» сдан в эксплуатацию Волжскому объединённому речному пароходству. Судно, построенное на заводе «Красное Сормово» в Горьком было спроектировано в СССР еще до Великой Отечественной войны, стало первым советским речным круизным лайнером, которое было предназначено для транзитных пассажирских перевозок и туристических рейсов на дальность до 3500 км. Основные технические характеристики: длина габаритная 129,1 м, ширина габаритная 16,7 м, высота от основной линии 15,82 м, осадка средняя 2,94 м,, водоизмещение с грузом, пассажирами и полными запасами 2385 т., пассажироместность общая 332, мест для членов экипажа 98, мощность ГД 2700 л.с., скорость на глубокой воде 25,5 км/час.



22. 5 июня 1964 года открытие сквозного судоходства на Волго-Балтийском водном пути – системе каналов, рек и озёр на Северо-Западе Российской Федерации, соединяющая бассейны Каспийского и Балтийского морей. Продолжением ВБВП является Беломорско-Балтийский канал, соединяющий Онежское озеро с Белым морем. 27 октября 1964 года подписание правительственной комиссией акта о приёмке ВБВП в эксплуатацию. https://ru.wikipedia.org/wiki/Волго-Балтийский_водный_путь.





23. 5 июня 1990 г. на базе объединений, предприятий и организаций системы Министерства речного флота РСФСР был образован Концерн речного флота (Росречфлот). Все члены концерна сохраняли свою хозяйственную самостоятельность.

24. 1 июля 1992 г. вышел указ Президента РФ № 721 « Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий, добровольных объединений

государственных предприятий в акционерные общества», утверждена Государственная программа приватизации.

25. 15 марта 1996 г. образована Федеральная служба речного флота России (Росречфлот) в составе Министерства транспорта РФ, преобразованная в 1996 г. в Государственную службу речного флота.

26. 09 марта 2004 года Указом Президента РФ № 314 образована Федеральная служба по надзору в сфере транспорта в составе Министерства транспорта РФ. Является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере внутреннего водного транспорта, гражданской авиации, морского, железнодорожного, автомобильного (кроме вопросов безопасности дорожного движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства.

27. 23 июля 2004 года Постановлением Правительства Российской Федерации N 371 утверждено Положение о Федеральном агентстве морского и речного транспорта. Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского (включая морские торговые, рыбные, кроме рыбопромысловых колхозов, и специализированные порты) и речного транспорта.

Контрольные вопросы по теме:

1. Назовите три наиболее важных события в развитии образования на внутреннем водном транспорте.
2. Где и когда был построен первый русский корабль.
3. Какое событие ознаменовало начало создания искусственных водных путей.
4. Кто был первым министром речного флота СССР и РСФСР?
5. Чем различаются каботаж, коноводка и пароход?
6. Когда и кем был построен первый пароход в России?
7. Когда и где был построен самый мощный пароход-буксир в XIX в?
8. Основные заслуги конструктора Р.Е Алексева.

9. Значение каналов созданных в Европейской части СССР для народного хозяйства и обороны.

10. Наиболее эффективные типы речных пассажирских судов, построенных на отечественных верфях в послевоенный период.

Литература

для изучения курса «История транспорта России»

1. История транспорта России: учебник / Под общей редакцией Т.Л. Пашковой. – Москва: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2019. – 380 с. ISBN978-5-907055-03-2.

2. Речное судоходство в России / М.Н. Чеботарев, М.Д. Амусин, Б.В. Богданов [и др.]. — Москва : Транспорт, 1985. — 352 с.

3. Сеницын, Г.Я. История судоходства: учебное пособие / Г.Я. Сеницын, М.Г. Сеницын. — Новосибирск : СГУВТ, 2016. — 173 с.

4. Сичкарев, В.И. История судоходства в Сибири, Арктике и на Дальнем Востоке. Ч.2. История речного судоходства / В.И. Сичкарев. — Новосибирск: НГАВТ, 2005. — 251 с.

5. Транспортный комплекс Сибири и Дальнего Востока / под ред. В.С. Никифорова. — Новосибирск : НГАВТ, 2010 . — 204 с.

6. Поршнева Б. Ф. О начале человеческой истории (Проблемы палеопсихологии). М., «Мысль», 1974. — 487 с.

7. Гончаренко, В.В. Как люди научились летать / В.В. Гончаренко. — 2-е изд. — Киев : Веселка, 1986. — 194 с.

8. Зайцев, Г.Н. История техники и технологий: учебник / Г.Н. Зайцев, В.К. Федюкин, С.А. Атрошенко. — Санкт-Петербург : Политехника, 2012. — 416 с.

9. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период: 1798– 1898 / [сост. Житков С.М.]. — 2-е изд. — Москва : ЛЕНАНД, 2016. — 272 с.

10. Рубец, А.Д. История автомобильного транспорта России / А.Д. Рубец. — Москва : Эксмо, 2008. — 304 с.

11. Троицкая, Н.А. Единая транспортная система: учебник / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. — 3-е изд., стер. — Москва : Издательский центр Академия, 2007. — 240 с.

12. Ушаков, С.С. Транспортная система мира / С.С. Ушаков, Л.И. Василевский. — Москва : Транспорт, 1971. — 216 с.

13. Жилиев В.Н. Три страницы истории Отечества: развитие государства, культуры, флота; учеб.пособие: Бажанкин В.В., Жилиев В.Н., Шалаева Л.Н., Щевелева Е.А.-Н.Новгород, Изд-во ВГАВТ; 2007.

14. Щукин О.И.; Общий курс транспорта; конспект лекций; Щукин О.И.-СПб.,ГМАим.адм.С.О. Макарова; 2007.

15. Гусев Д.Е.; Общий курс транспорта; практикум для студ.очн. и заоч. форм обучения подготовки: 23.03.01; Гусев Д.Е. Нюркина Э.Н.-Н.Новгород; <http://94.100.87.24:8080/mareweb/>.

16. Крайнова В.В. Методические указания по организации и выполнению внеаудиторной (самостоятельной) работы [Электронный ресурс]: для преподавателей и студ. по направлениям подготовки (спец.) высш. И сред. Проф. образования /В.В. Крайнова; ВГУВТ.- Н.Новгород, 2018. —

1 текст/файл. – Авторский вариант. – Режим доступа:
<http://94.100.87.24:8080/MarcWeb/Tmp/f15520.pdf>.

Вопросы для самоподготовки к зачету

1. Роль транспорта в развитии человечества.
2. Транспорт от древности до XVIII века.
3. XIX век — век конкуренции и научных открытий.
4. История морского транспорта.
5. Зарождение и развитие русского торгового мореплавания в эпоху парусного флота.
6. Торговый флот Российской империи XIX — начала XX вв.
7. Морской транспорт СССР.
8. Морской транспорт в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945).
9. Морской транспорт в послевоенный период и восстановление народного хозяйства.
10. Современное состояние и перспективы развития морского транспорта.
11. История речного транспорта (внутреннего водного)
12. Транспорт Древней и Средневековой Руси
13. Развитие речного транспорта в период XIX — XX вв.
14. Речной транспорт в годы Великой Отечественной войны
15. Развитие речного транспорта во второй половине XX в. по настоящее время. Научно-техническая информация о историческом и мировом опыте строительства морских портов и других гидротехнических сооружений.
16. Современное состояние и перспективы развития речного транспорта. Стратегия развития транспорта в России до 2030 года
17. Развитие ж/д транспорта
18. Развитие автомобильного транспорта
19. Развитие авиационного транспорта
20. Развитие трубопроводного транспорта
21. Исторические аспекты развития транспорта. Влияние межкультурного разнообразия общества в социально-историческом, этическом и философском контекстах на развитие транспорта.