

ТЕМА : КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ В РОССИИ 18-19 ВЕКА

Выполнил: Идиятуллин Шамиль

ИБМ4-12

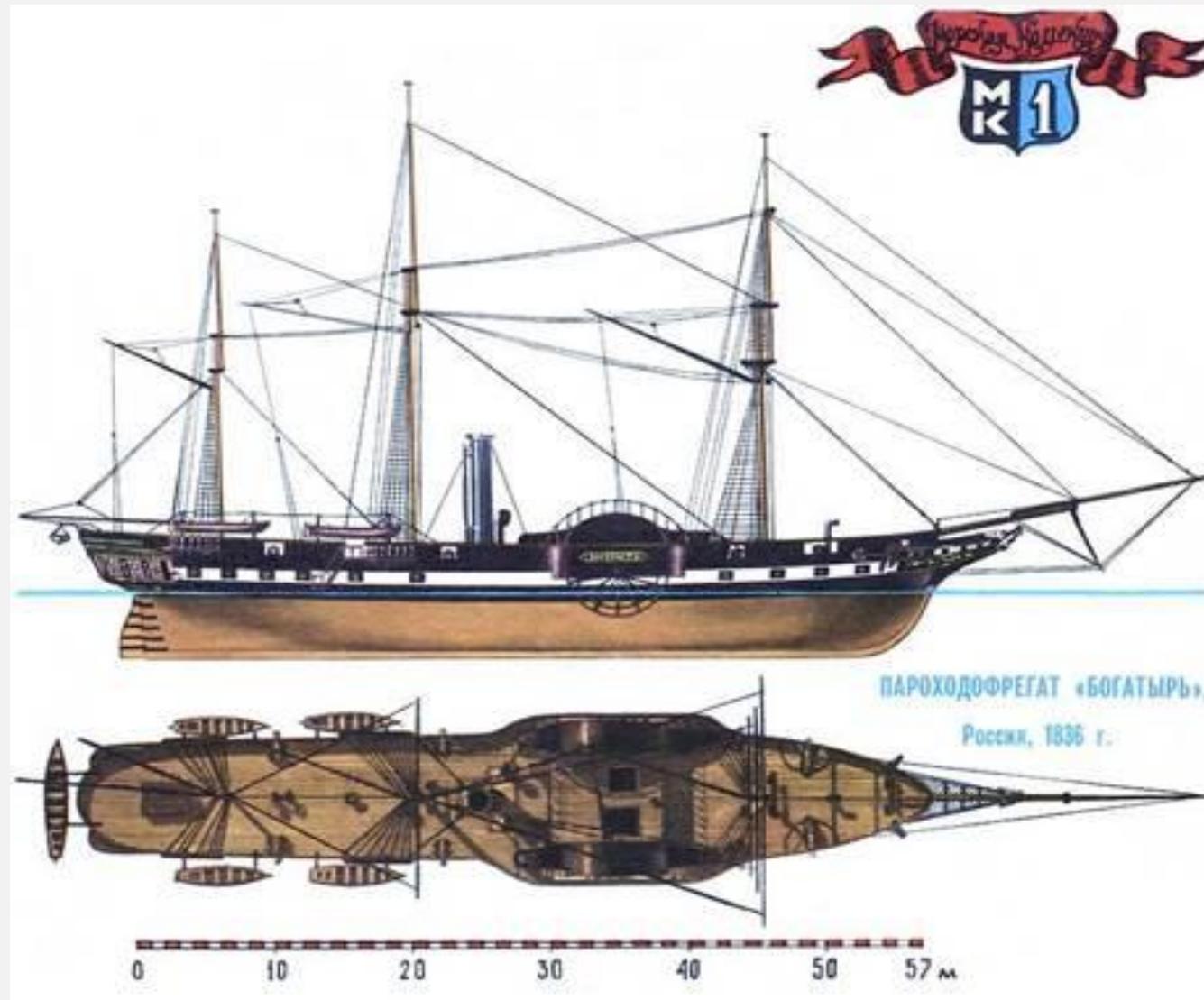
ФЛОТ РОССИИ В XIX ВЕКЕ.

Зарождение парового флота в России относится, также, к началу XIX века. Первое российское паровое судно - пассажирская барка "Елизавета" - открыла в 1815 г. и первую в стране пароходную линию Санкт-Петербург-Кронштадт. Установленная на барке паровая машина Уатта мощностью в 16 л.с. позволяла развивать судну скорость 5 узлов. К сожалению, морское военное ведомство России не спешило внедрять паровые двигатели в военное кораблестроение в широком масштабе.

Несмотря на то что первый военный колесный пароход «Скорый» с машиной мощностью 30 л. с. был построен в 1817 г. В 1825 г. в Архангельске был спущен пароход «Легкий» длиной 34 м, с машиной мощностью 60 л. с, а в 1828 г. — два парохода типа «Кура» длиной 28 м, с машинами по 40 л. с.

Тем не менее первый русский полноценный боевой корабль с паровой машиной и боковыми колесами — пароходофрегат «Богатырь» — был построен на верфи Главного Адмиралтейства только в 1836 г. Судно имело паровую машину мощностью 240 л. с. и полную парусную оснастку. Длина его была 56,7 м, ширина 10,0 м, водоизмещение 1342 т. Вооружение состояло из 28 пушек.

ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ ПАРОХОДОФРЕГАТ "БОГАТЫРЬ".



В 1836 - 1850 гг. на Петербургских верфях было построено 7 колесных пароходофрегат. В Николаеве строились небольшие военные пароходы с мощностью машин, не превышавшей 80-120 л.с. К началу Крымской войны Россия намного отставала от Англии и Франции в развитии военного парового флота. Она не имела ни одного парового линейного корабля, в то время как английский флот насчитывал 21, а французский 20 кораблей этого класса.

В это же время строительством пароходов начал заниматься владелец Пожевского металлургического и механического завода на р. Каме В. А. Всеволожский. Первые пароходы на его заводе были снабжены паровыми машинами, разработанными горным инженером П. Г. Соболевским. В архивных документах указывается, что Всеволожский «имел уже хождение летом 1816 и 1817 годов по рекам Каме и Волге на двух построенных им в собственных его пермских заводах стимботах».

В 1818 г. Всеволожский начал постройку двух новых пароходов. Первый из них, «Всеволод», построенный в 1819 г. под руководством Петра Казанцева и Данилы Вешнякова, имел длину по палубе 30 м, ширину 6,4 м, осадку порожнем 0,4 м, осадку в грузу 1,3 м.

29 апреля 1820 г. на р. Мологе было испытано паровое судно Волга, построенное Бердом для его компаньона Д. П. Евреинова. Это был буксирный колесный пароход, имеющий длину по килю 25,5 м, длину по палубе 33,8 м, ширину по палубе 6,1 м. На судне было две машины по 30 л. с. каждая. Любопытно, что Волга, помимо колес, имела в качестве движителя также и кабестан— ворот, приводимый во вращение паровой машиной. Кабестаны ые суда, ходившие некоторое время по Волге и другим рекам, — чисто русское детище: они являлись прямыми наследниками «коноводок»: их якорь также завозился сначала на специальной лодке или паровом катере, а затем, якорный канат наматывался паровым кабестаном.

Скорость кабестанного судна не превышала 3 км/ч, но зато оно тянуло сразу несколько барж с общим грузом до 10 тыс. т!



В. А. Всеволожский



П. Г. Соболевским.

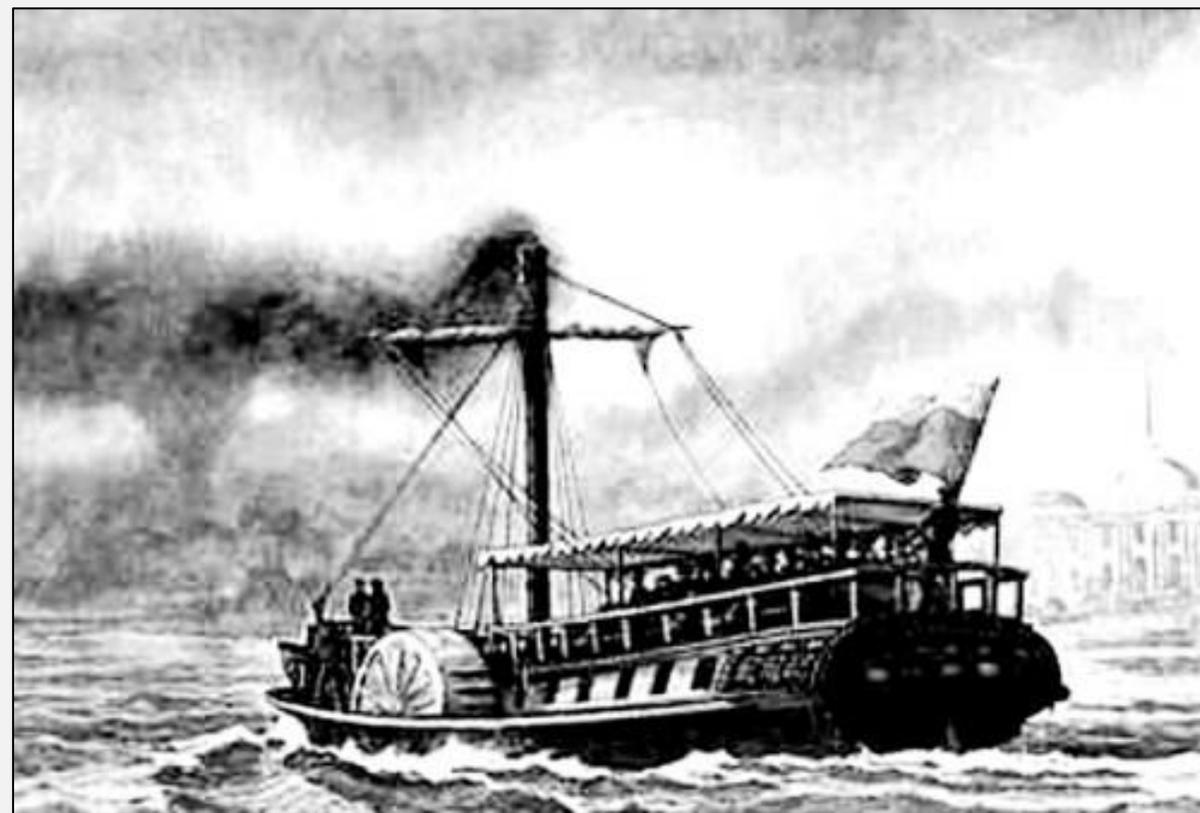
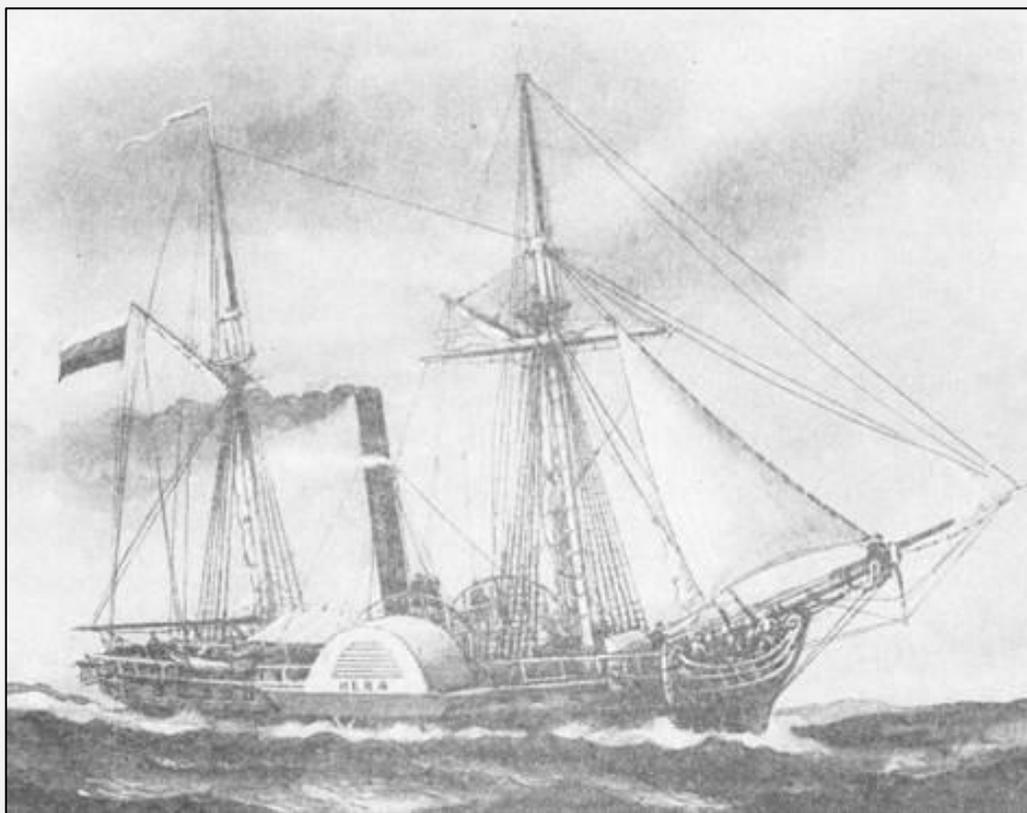
Некоторым видоизменением и усовершенствованием кабестанных судов явились так называемые туэрные суда. Для буксировки барж по рекам с очень быстрым течением (напр. на Шексне, а позднее на Ангаре) по дну реки на большом протяжении прокладывалась цепь. Пароход-туэр наматывал эту цепь на свой барабан и таким образом передвигался вперед, конец цепи выпускался за корму. На Казачинском пороге Енисея последний в нашей стране туэр действовал еще в пятидесятых годах XX в.

К концу 30-х годов XIX в. паровое судостроение и судоходство прочно укрепилось не только на Волге, но и в бассейнах рек, впадающих в Черное и Балтийское моря. Летом 1827 г. начало рейсы из Одессы в Херсон первое паровое транспортное судно «Надежда». В 1828 г. в Николаеве для плавания на линии Одесса—Крым был построен пароход «Одесса» с двигателем 85 л. с.

В мае 1830 г. на верфи Александровского завода в Петербурге было спущено на воду грузопассажирское судно «Нева», имевшее кроме двух паровых машин, приводивших в движение гребные колеса, еще и парусное вооружение. Пройдя вокруг Европы из Петербурга до Одессы, Нева стала плавать на первой на Черном море пароходной линии Одесса—Константинополь. Регулярные рейсы пароходов в порты Прибалтики и Северной Германии совершались из Петербургского порта.

До 1844 г. на двух казенных петербургских заводах было построено 40 паровых судов, в том числе 14 грузопассажирских, 14 буксиров, 3 военных корабля и 9 землечерпалок. В печати того времени неоднократно отмечалось, что безопасность пароходных сообщений в России была значительно выше, чем в Западной Европе и Америке.

РУССКИЙ ПАРОХОД «НЕВА».
1830 Г.



Знаменательным для русского судостроения стало 13 сентября 1838 г. В этот день в Петербурге успешно прошел испытания на Неве первый в мире электроход, изобретенный русским академиком Б. С. Якоби. Судно представляло собой лодку, рассчитанную на 12 пассажиров, с электродвигателем мощностью 0,25 л. с, который работал от батареи из 320 гальванических элементов.

Переломными в истории русского речного судоходства стали 1842—1843 гг. К этому времени относится основание пароходного «Общества по Волге». Первый пароход общества Волга, заказанный в Роттердаме, имел машины общей мощностью 250 л. с. и колесный движитель. Носовая часть судна напоминала своей ложкообразной формой расшиву, резко отличаясь этим от обычных зарубежных конструкций. Очевидно, такая форма была обусловлена требованиями заказчиков.

В 1845 г. на Суксунском заводе на Каме был построен первый в России железный пароход. В следующем году Николаевская верфь спустила на воду первый большой железный рабочий баркас.

К середине XIX в. в России плавало уже 182 парохода— почти вдвое больше, чем в Германии.

Первым в мире сражением с участием редких на тот период военных пароходов стал бой парусофрегата «Владимир» с турецко-египетским парусофрегатом «Перваз Бахри», произошедший еще до начала осады Севастополя – 5 ноября 1853 года. Парусофрегат «Владимир» был спущен на воду в марте 1848 года, за пять лет до описываемых событий. Его водоизмещение достигало 1713 т., длина – 61 м., ширина – 11 м. К моменту начала Крымской войны он считался лучшим парусофрегатом Черноморского флота.

