

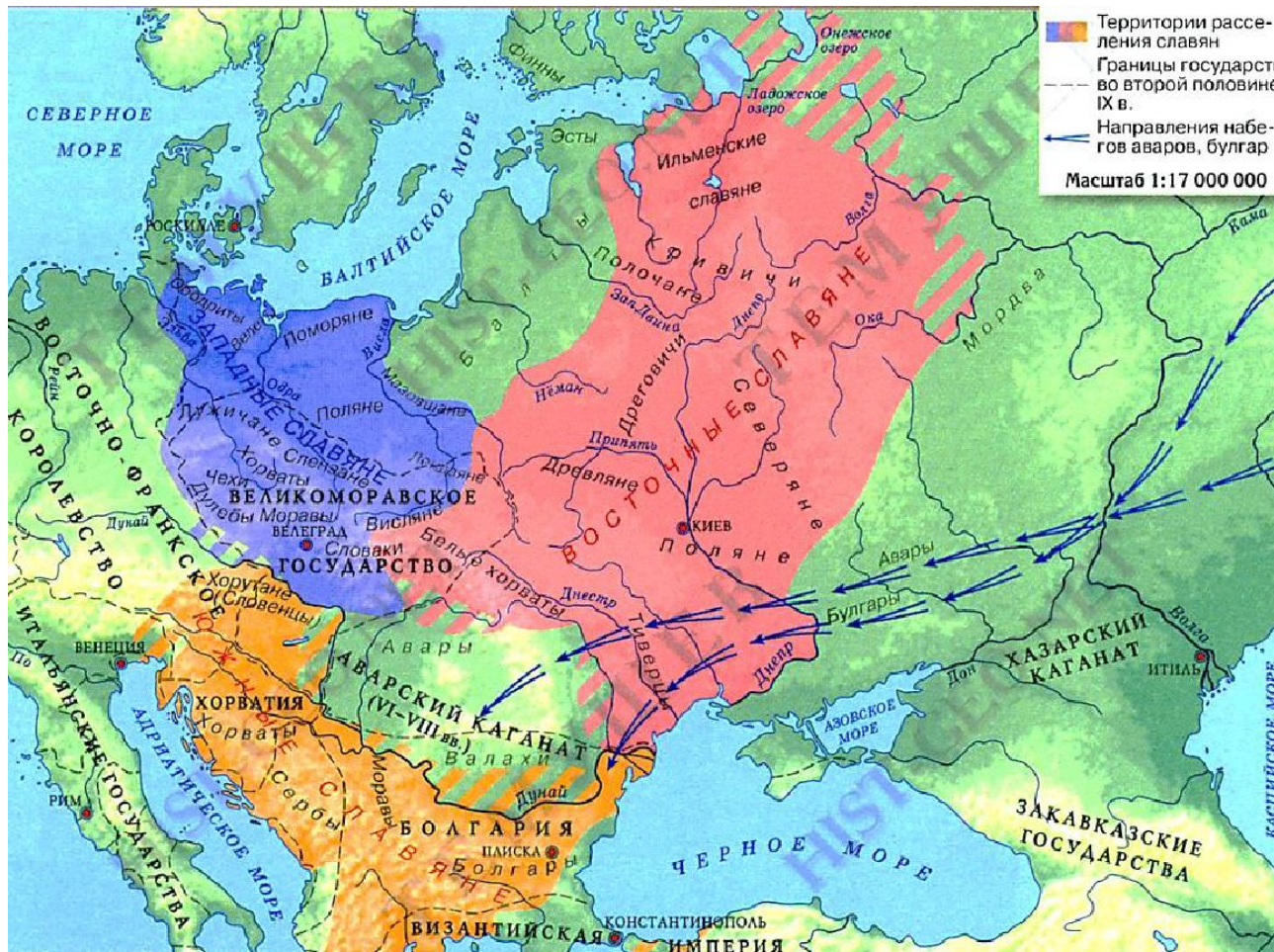
Лекция 3. «История морского транспорта»

Вопросы:

1. Зарождение и развитие русского торгового мореплавания в эпоху парусного флота.
2. Торговый флот Российской империи и морской транспорт СССР.
3. Морской транспорт в годы Великой отечественной войны.

1. Зарождение и развитие русского торгового мореплавания в эпоху парусного флота

Восточные славяне начали осваивать водные и морские пути Русской равнины в VII-VIII вв. в ходе переселения с берегов Вислы и среднего Дуная.



К XIII в. Древняя Русь распространила свое влияние до берегов Белого, Черного и Каспийского морей.

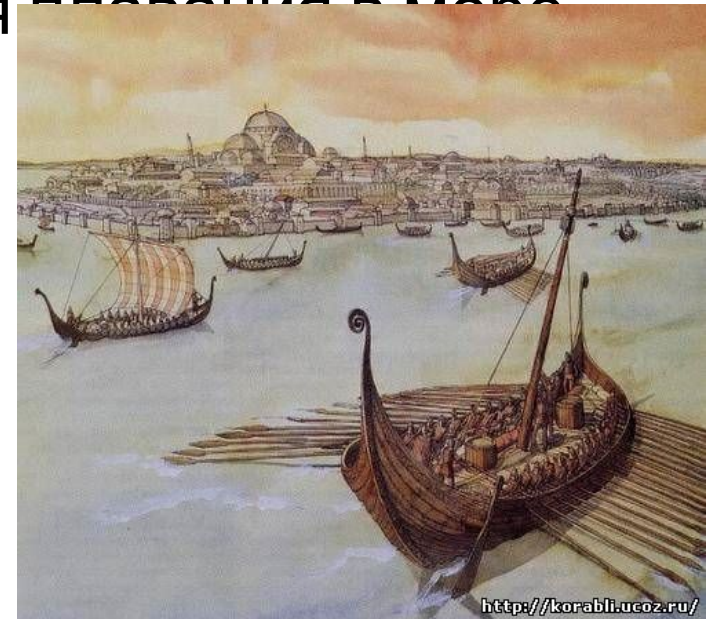
Первоначальные навыки мореходства славяне могли получить от



Ладья



Восточные славяне совершали плавания по Черному и Каспийским морям. Древнейшим судном у восточных славян являлся **корабль**. Судно было легким, удобным для переноски через волоки, но обладало плохой устойчивостью и не подходило для плавания в море.



Наиболее мореходным был **дощаник** – судно, целиком сделанное из досок. Размеры его были произвольными и полностью зависели от желания судостроителя.

В XV–XVII вв. единственным регионом, где продолжало развиваться морское судоходство и судостроение, был Север. Начала действовать политика государственной колонизации огромных пространств от Баренцева моря до Тихого океана. Продолжительные плавания в северных морях привели к усложнению парусного вооружения на основном типе поморских судов – **кочах**. В XVI в. на них начинают



Одним из важнейших событий в истории развития русского торгового судоходства стало основание в 1584 г. в устье Северной Двины морского порта *Архангельск*, называвшегося вначале Новые Холмогоры.



Во время царствования Петра I город стал колыбелью отечественного торгового судостроения.

В 1696 г. после взятия Азова Россия приступила к созданию регулярного военно-морского флота.

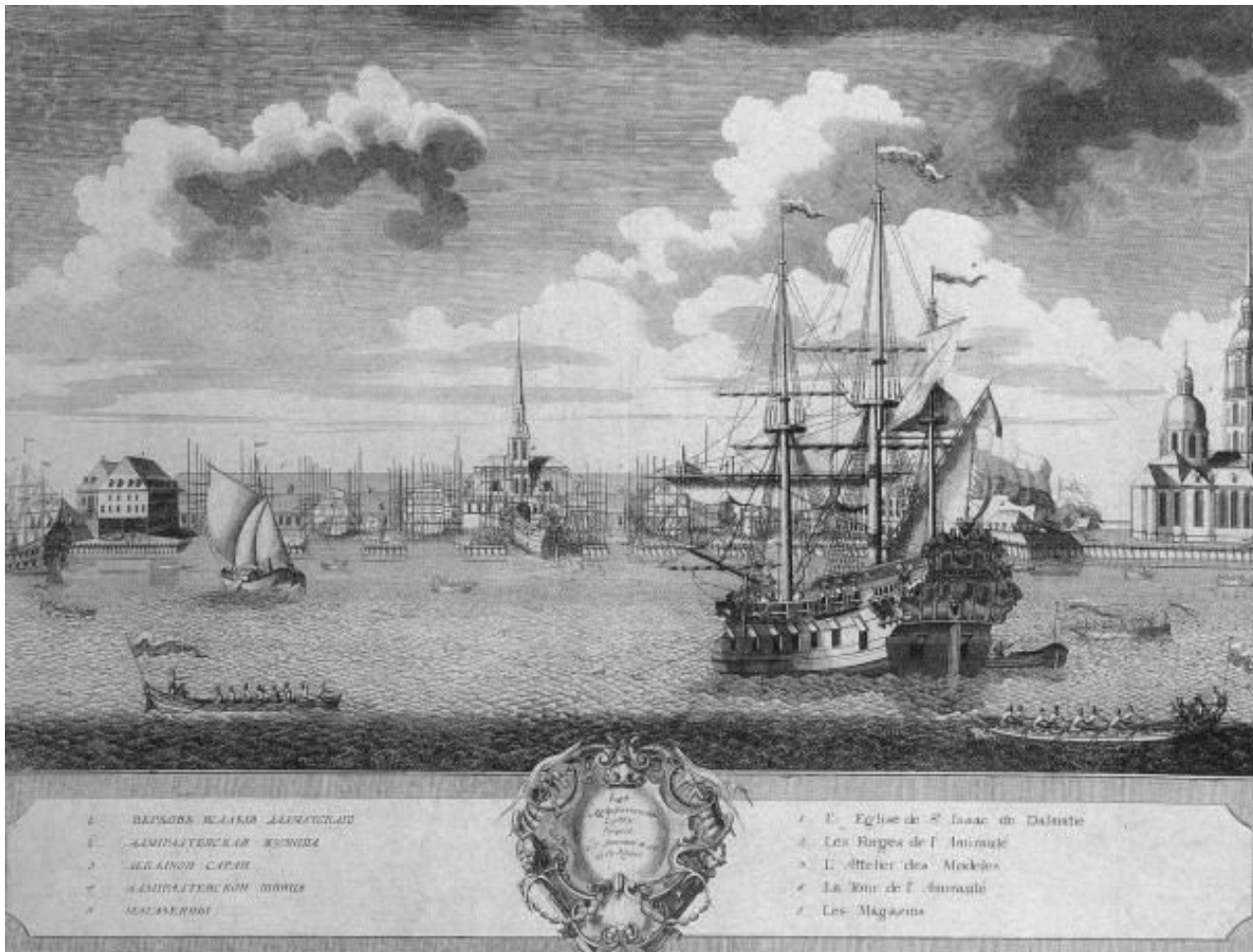
В 1700 г. началась Северная война за выход к Балтийскому морю.

16 мая 1703 г. в устье р. Невы, освобожденным русскими войсками от шведов, был заложен *Санкт-Петербург*.



С 1713 г. началась регулярная деятельность Санкт-Петербургского порта.

Отечественное судостроение осуществлялось в основном на государственных верфях. Адмиралтейская, Галерная и Партикулярная верфи в Петербурге стали центрами судостроения, развиваясь за счет удовлетворения нужд военного флота.

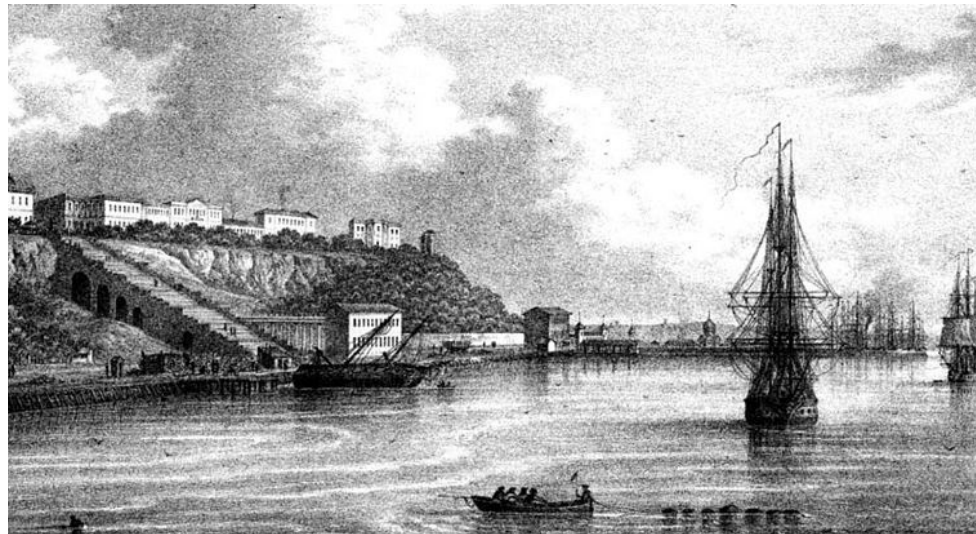


При Петре I были заложены основы отечественного морского торгового законодательства. 31 января 1724 г. Император утвердил *морской торговый регламент и устав*, содержащий 41 статью. Реформы Петра I заложили основу для будущего развития морского коммерческого



В 1781 г. в России был издан *Устав купеческого водоходства*. Он содержал 298 статей и являлся сводом ранее изданных и вновь установленных законоположений, регулировавших все стороны плавания по морям, рекам и озерам.

Победа в русско-турецкой войне (1768-1774) и присоединение Крыма в 1783 г. вывели Россию на северо-западное побережье Черного моря. 27 мая 1794 г. Екатерина II издала указ о строительстве морского порта с военной и купеческой гаванью в районе бывшего турецкого поселка Хаджибей. Через год возле строящегося порта был заложен новый город Одесса. Таким образом Черноморско-Азовский бассейн стал главным районом российской морской торговли в XIX в.



Начало мореходному образованию в России было положено в царствование Петра I. В 1701 г. в Москве открылась Школа математических и навигацких наук, а затем и инженерная, выпускающая техников и артиллеристов.

В 1781 г. в Холмогорах было основано учебное заведение для подготовки матросов торгового флота.

В 1786 г. в Петербурге было учреждено Водоходное училище – первое государственное учебное заведение торгового флота по подготовке штурманов.



2. Торговый флот Российской империи и морской транспорт СССР

После Отечественной войны 1812 г. в торговом мореплавании наметились важные изменения. Началось создание принципиально новых судов – пароходов.

В России первый пароход «Елизавета» был предпри



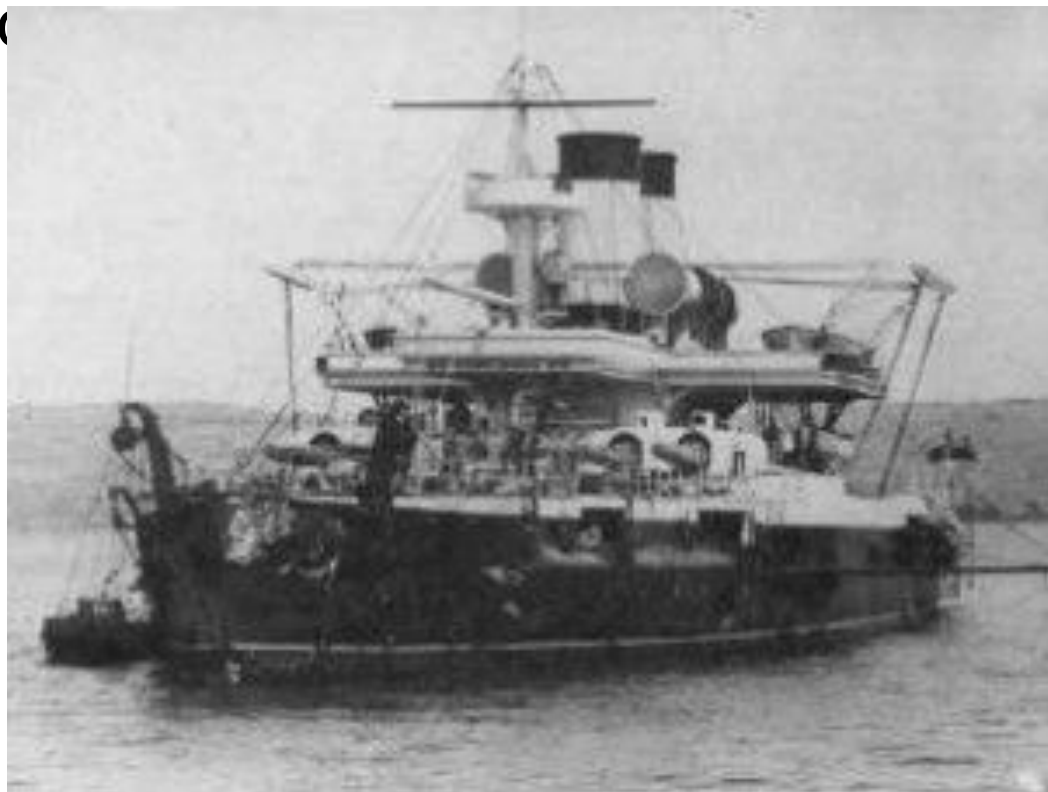
В России первый винтовой пароход, получивший название «*Архимед*» был спущен на воду в Петербурге в 1848 г., но через два года он разбился у острова Борнхольм в Финск



Несмотря на некоторые успехи в развитии парового флота, в России в первой половине XIX в. в основном продолжалось строительство небольших деревянных судов для каботажного плавания.

Во второй половине XIX в. начался переход от парусного флота к паровому.

15 августа 1856 г. Александр II утвердил Устав «Русского общества пароходства и торговли» (РОПиТ). Опираясь на государственную поддержку РОПиТ вскоре превратилось в самую значительную и процветающую пароходную компанию со своими верфями, портами и судами.

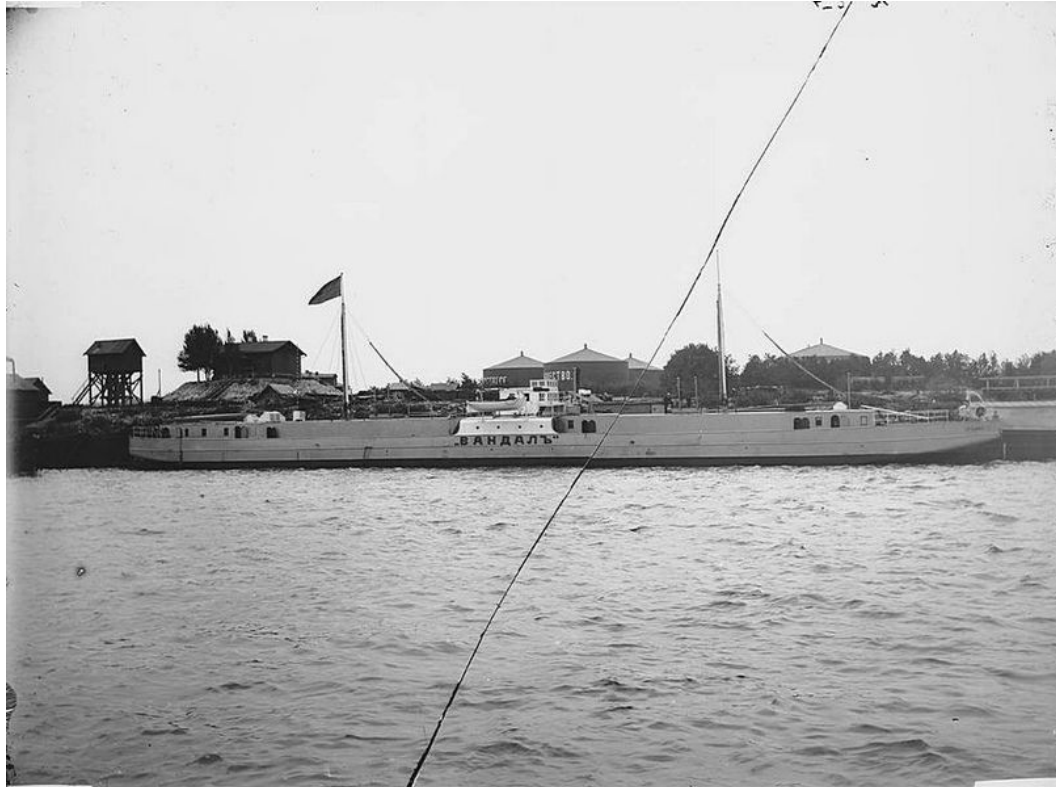


Во второй половине XIX в. значительное развитие получили пароходные компании на Каспийском море. В первую очередь это было связано с ростом объемов перевозок бакинской нефти и нефтепродуктов. Появились специальные суда для перевозки нефти –



Колёсный
пароход-
танкер
«Калмык»

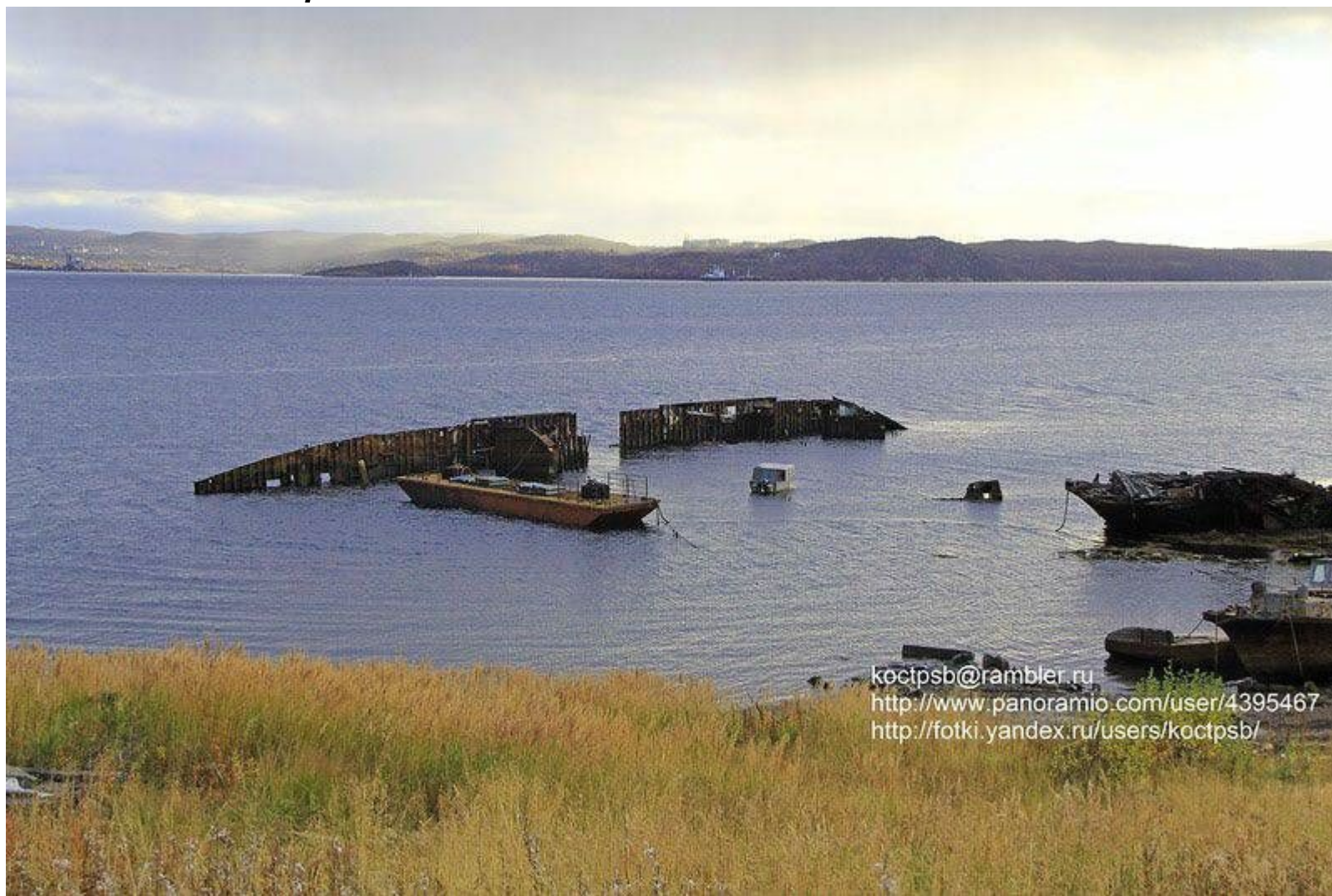
Своеобразный технический переворот в торговом флоте произвело изобретение и внедрение на флоте двигателей внутреннего сгорания и появление судов – теплоходов. Впервые идею применения качественно новых судовых силовых установок предложил в 1898 г. российский кораблестроитель К.П. Боклевский. Первым стал вступивший в строй в 1903 г. теплоход «Вандал».



Проект первого в мире большого железного морского ледокола для работы в Арктике был разработан С.О. Макаровым, командующим эскадрой на Балтике. Строительство производилось в Ньюкасле под руководством автора. 17 октября 1898 г. ледокол «Ермак» был торжественно спущен на воду.



В конце 1962 года «дедушка» отечественного ледокольного флота совершил свой последний поход в Арктику. Он вернулся в Мурманск в сопровождении почетного эскорта атомохода «Ленин».



Несмотря на интенсивное строительство железных дорог, в начале XX в. приоритет во внешнеторговых перевозках России традиционно сохранялся за *морским транспортом*. На его долю приходилось до 70 % экспортно-импортных перевозок страны.

Состав парового флота по бассейнам распределялся следующим образом:

- ✓ на Белом море находилось 28 пароходов;
- ✓ на Балтийском – 85;
- ✓ на Каспийском – 181;
- ✓ на Черноморско-Азовском – 228 пароходов.

При этом на долю российского торгового флота приходилось менее 3 % от общего числа и менее 2 % вместимости мирового флота.

Развитие торгового флота требовало создания системы централизованного управления сложным хозяйством морского транспорта. Начавшаяся в 1904 г. русско-японская война еще раз показала, какую важную роль играет национальный торговый флот в обороне государства.

Еще одним серьезным препятствием для развития являлось отсутствие квалифицированных кадров



**Цусимское сражение,
(14) 27-(15) 28 мая 1905 г.**

23 января (5 февраля) 1918 г. Совет народных комиссаров принял декрет о национализации торгового флота.

Одной из главных задач существования Советского правительства было сохранение торговых отношений с западными державами через Петроград.

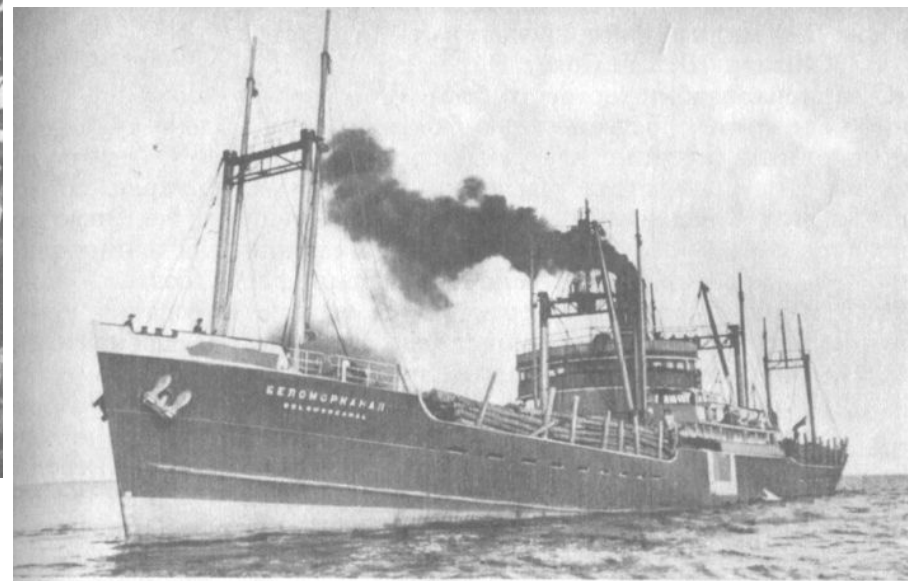
К концу гражданской войны в составе советского торгового флота осталось 270 судов. В тяжелом состоянии находилось портовое хозяйство.

Кроме того, в результате выхода из состава России Прибалтийских государств, страна лишилась нескольких благоустроенных портов на Балтике.



В 20-30-е гг. начался активный процесс восстановления и развития морских портов. В ходе восстановительных работ к концу 1925 г. были достигнуты довоенные глубины, а также воссоздана довоенная навигационная обстановка на каналах и подходах к рейдам.

Продолжилось освоение Арктики и Дальнего Востока. Восстановление лесной промышленности внешней торговли через

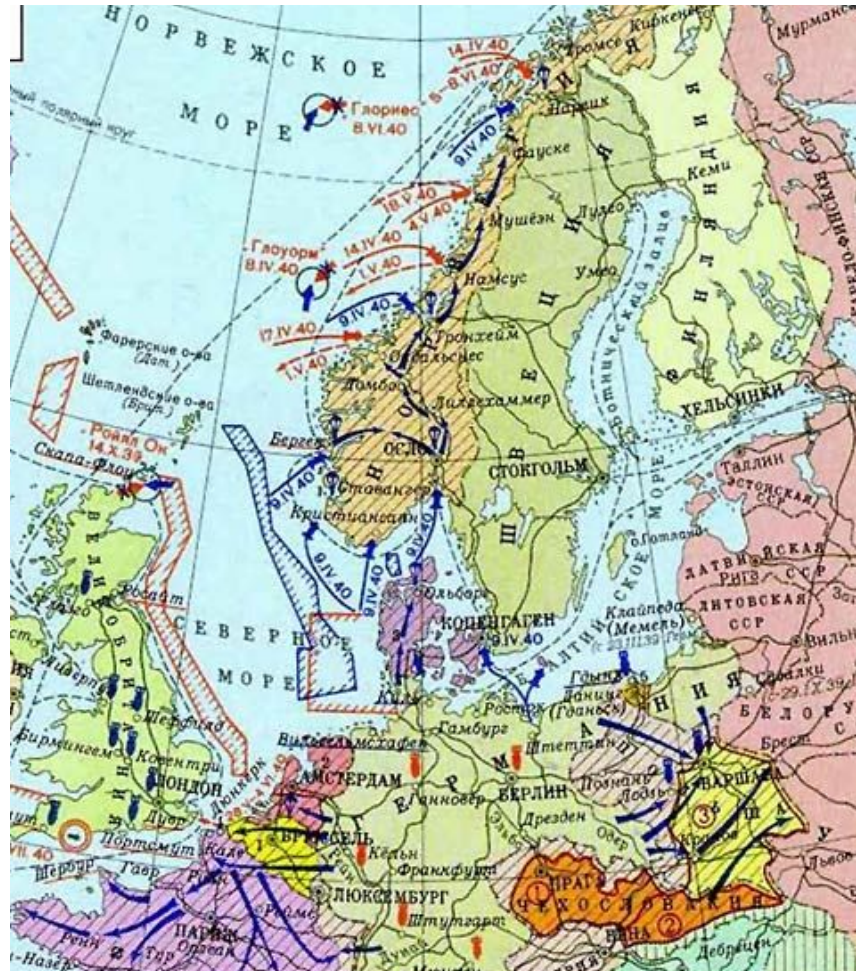


Накануне Второй мировой войны в составе новообразованного Наркомата морского флота числилось 870 транспортных судов общим дедвейтом 2 млн. т, 14 морских пароходств, 51 морской порт, 27 судоремонтных предприятий, 2 высших учебных заведения и 11 I



3. Морской транспорт в годы Великой отечественной войны

1 сентября 1939 г. после нападения Германии на Польшу началась Вторая мировая война. 3 сентября в войну вступили главные морские государства Западной Европы – Великобритания, и Франция.



Цифрами на карте обозначены:
1 Бельгия 3 Дания
2 Нидерланды 4 Греция
5 Вспомог. город Данциг (Гданьск)

Государства и территории, оккупированные нацистами (Австрия, Чехословакия, Кипр, Албания) и в начале второй мировой войны
Административные образования и метрополитенские государства, созданные агрессорами при расчленении оккупированных стран:
"Протекторат Чехия и Моравия" (C) Словакия (C) Генерал-губернаторства (C) Хорватия (C) Сербия (с августа 1941 г.)
Государства и территории, включенные в состав:
Германии (■) Италии (■) Венгрии (■) Болгарии (■)
Наступление немецких и союзных им войск (→)
Наступление английских войск (→)
Бомбардировка военных и промышленных объектов немецкой и английской авиацией (☉)
Высадка немецких морских и воздушных десантов (■)
Высаживание и эвакуация англо-французских (Норвегия, Франция) и английских (Греция) войск с указанием дат (☉)
Захват англичанами французских кораблей (в Плимуте и Портсмуте), в Александрии после капитуляции Франции (☉)
Атака английскими кораблями французского флота в Орлеане 3.VII.1940 г. (☉)
Удар английской авиации по итальянским кораблям в Таранто 11-12.XI.1940 г. (☉)

Морские пути сообщения (→)
Основные военно-морские базы (■)
Районы минных постановок (■)
Районы действий немецких подводных лодок (■)
Районы главных столкновений кораблей противников (с указанием названий погибших крупных кораблей) (☉)
Границы государств (иностранцев на 1.II.1938 г., СССР на 21.VI.1941 г.) (---)
Часть территории Югославии, включенная Италией в состав Албании (■)

В 1940 г. после присоединения к СССР Прибалтийских республик и Бессарабии были созданы Эстонское и Латвийское государственные морские пароходства. В их состав вошли 180 судов, пять портов и ряд судоремонтных предприятий.

После начала Великой Отечественной войны на основе мобилизационных планов часть судов была передана военно-морскому флоту.



В первые дни войны потребовалось срочно перебазировать транспортные суда из прифронтовых портов.



Bundesarchiv, Bild 141-0154
Foto: o.Ang. | 1. September 1941

Таллинский переход



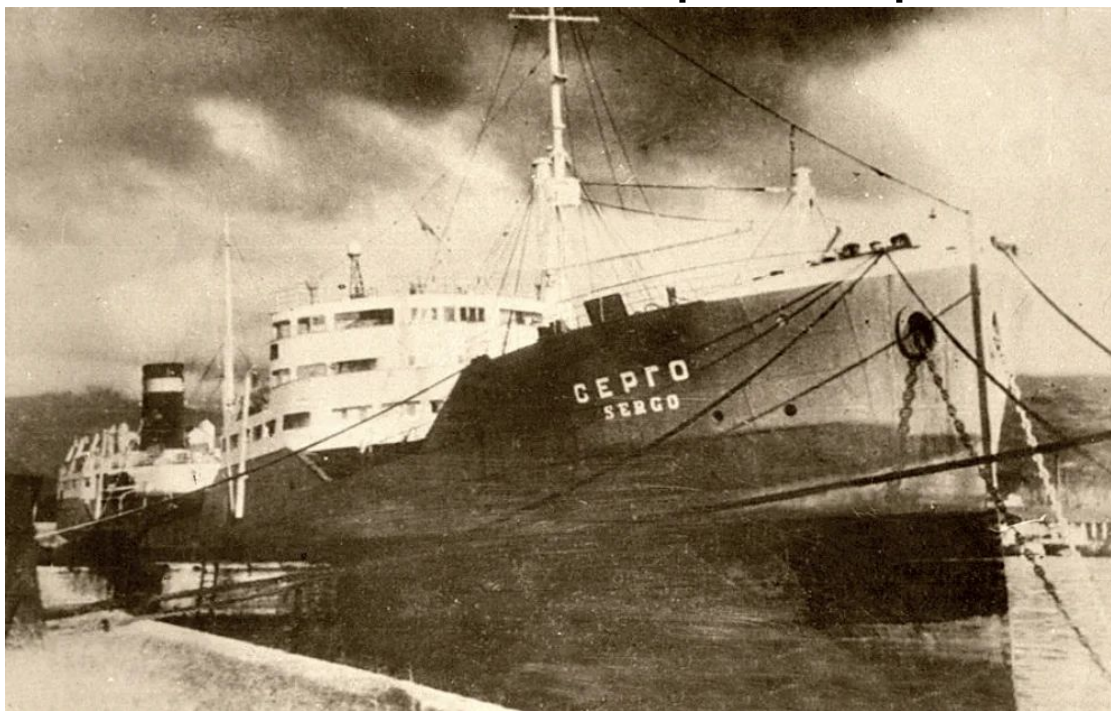
В условиях установления блокады Ленинграда часть транспортных судов продолжала действовать, перевозя по ладожской Дороге жизни продовольствие в осажденный город, эвакуируя жителей и раненых, перебрасывая подкрепления на Ораниенбаумский плацдарм. 27 января 1944 г. была снята блокада Ленинграда. К этому времени годных к плаванию транспортных судов на Балтике практически не осталось.

Крейсер «Киров»,
флагман Таллинского
перехода, участник
обороны Ленинграда



Пароходства Черноморско-Азовского бассейна с началом войны принимали активное участие в обороне Одессы. Примером мужества черноморцев может служить подвиг экипажа танкера «Серго».

Танкер
«Серго»



Кочегар
Б. С. Каркер

В 1942 г. основным тыловым портом на Черном море стал Поти. В январе-феврале 1943 г. только три танкера — «И. Сталин», «Кремль» и «В. Кутюрье» доставили из

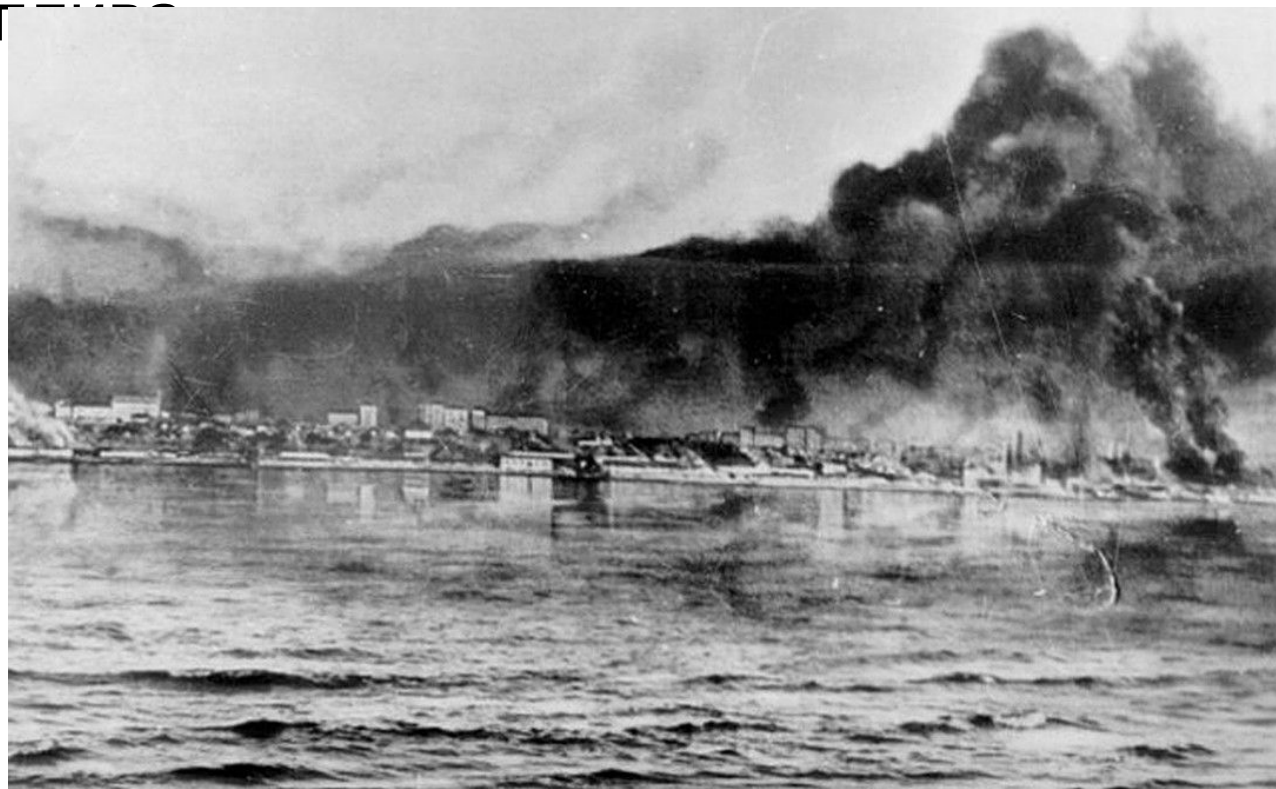
С переходом Черноморской группы войск в наступление транспортные и промысловые суда принимали участие в высадке морских десантов и освобождении Крыма. С освобождением Приазовья осенью 1943 г. началось восстановление портов Таганрог, Мариуполь, Бердянск, а с освобождением Крыма весной 1944 г. – портов Кры

Тем самым были созданы предпосылки для восстановления судоходства на всем Черноморско-Азовском бассейне.

Немецкая карта Таганрога 1940 года



Важную роль в снабжении флота и тыла горючим, в перевозке войск, эвакуации населения сыграли моряки торгового флота трех каспийских пароходств. В период обороны Сталинграда перевозка нефти в Астрахань осуществлялась даже в период ледостава. Взрывая динамитом лед, каспийцы и речники-волжане доставили к обороняющемуся Сталинграду свыше 100 тыс. т жидкого топлива.



На Севере в годы войны торговый флот стал фактически единственным видом транспорта, который осуществлял арктические перевозки, обеспечивая снабжение военных гарнизонов и полярных станций.

Однако главной задачей торгового флота было обеспечение поставок военной техники, материалов и продовольствия по договору о ленд-лизе через порты Владивосток, Архангельск и Мурманск.



Северный конвой PQ-17



Погрузка танков в английском порту

После окончания войны началось восстановление материально-технической базы морского транспорта.

