

Занятие 10.

Типы волжских судов до появления пароходов.

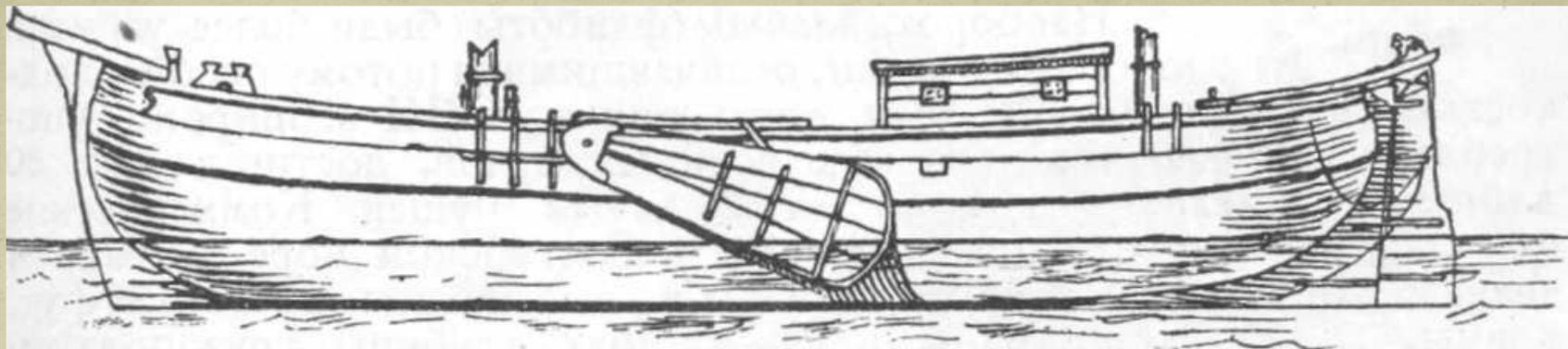
О судовых рабочих.

О бурлаках.

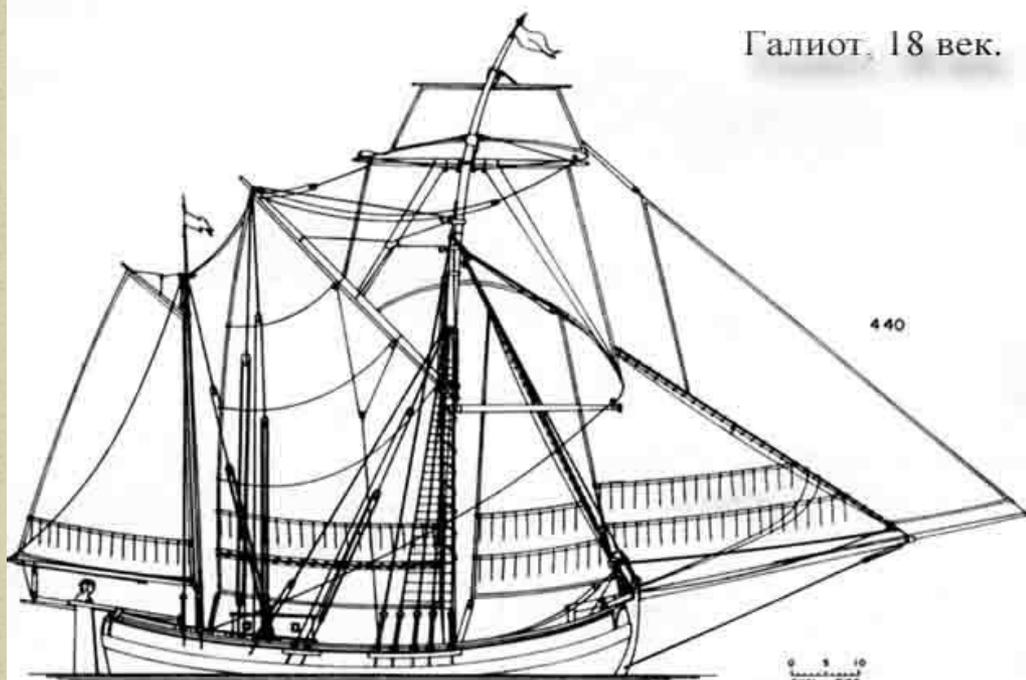
О грузчиках.

О разбое на Волге.

Создание волжского пароходного дела.

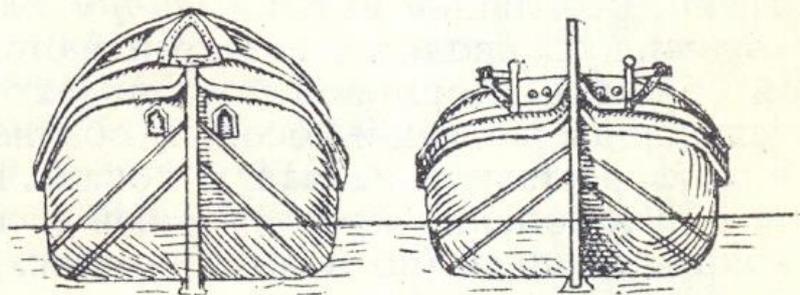
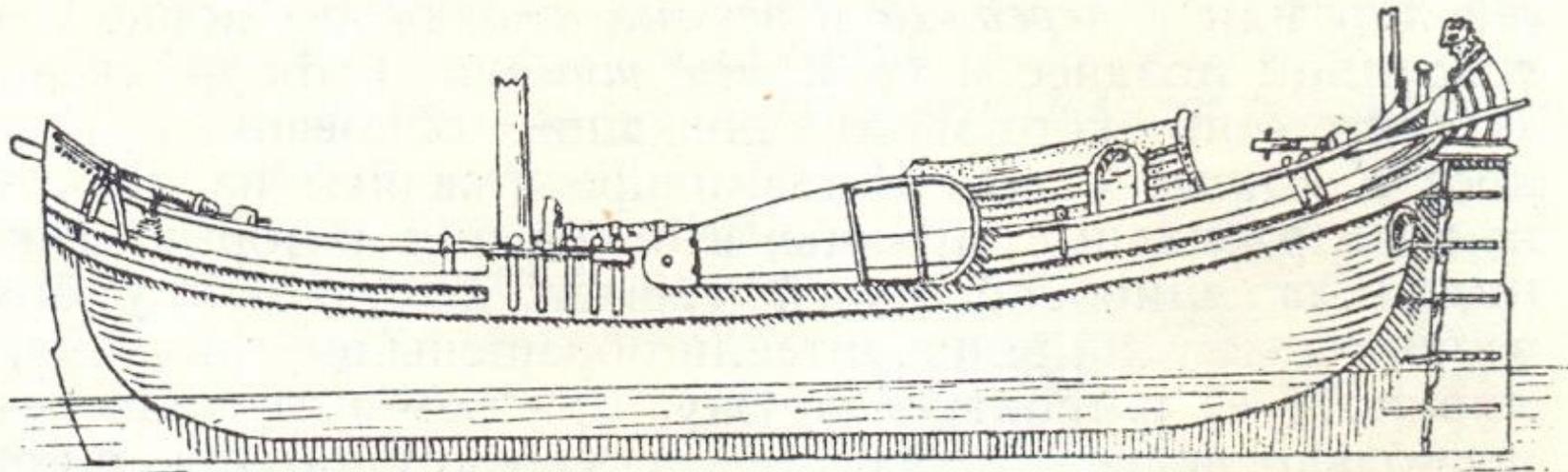


Галиот, 18 век.



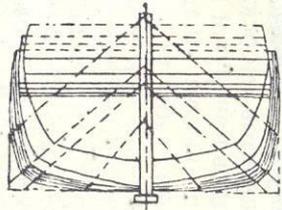
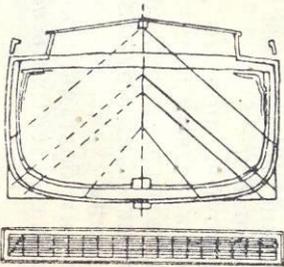
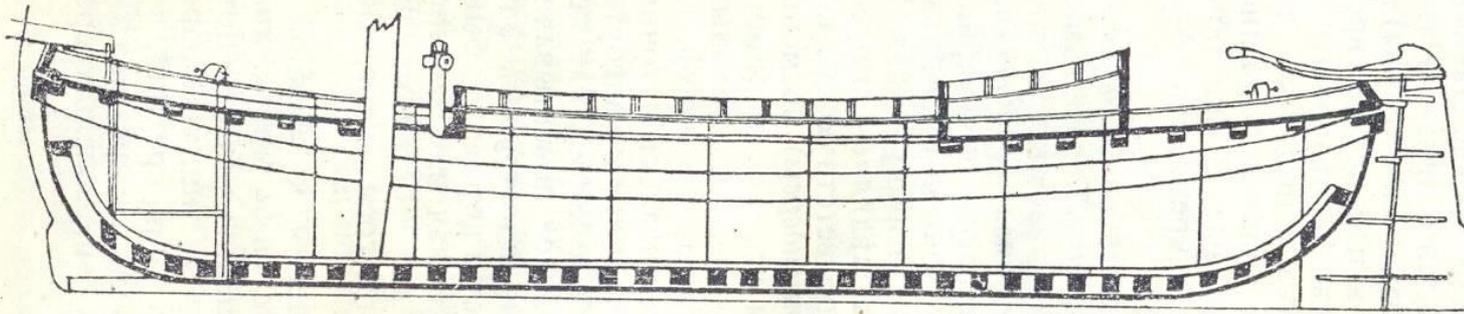
Гальот.

«Гальот по формам не отличается от галеры, но размерами менее последней, имеет одну палубу, наибольшее число банок (для гребцов) 23».



Шмак .

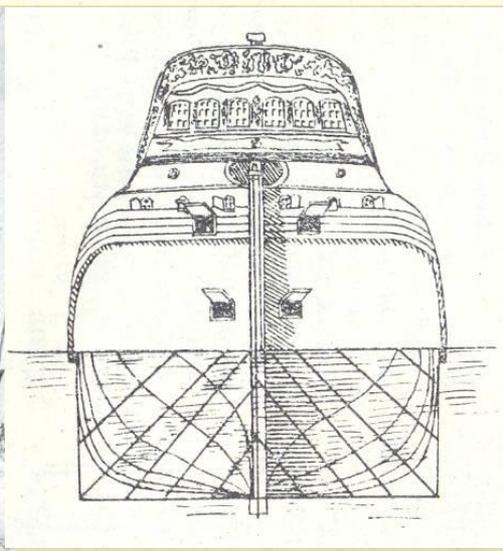
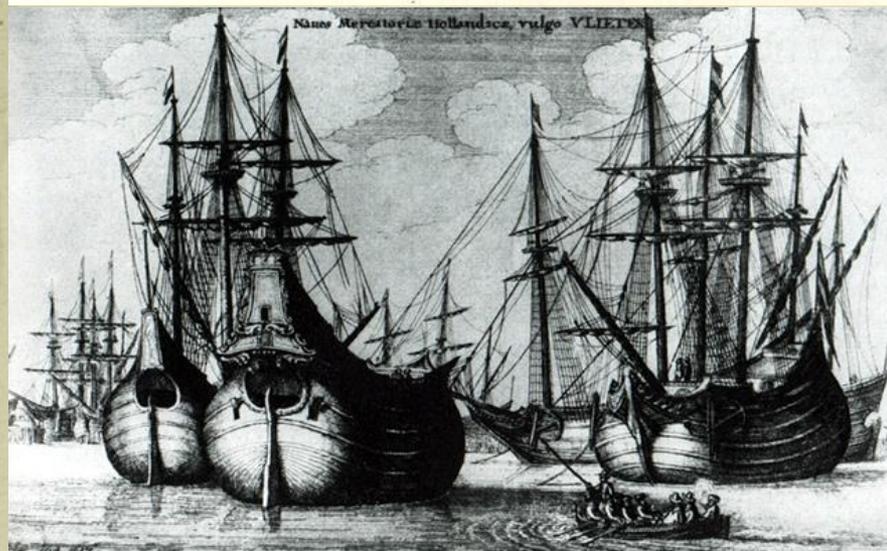
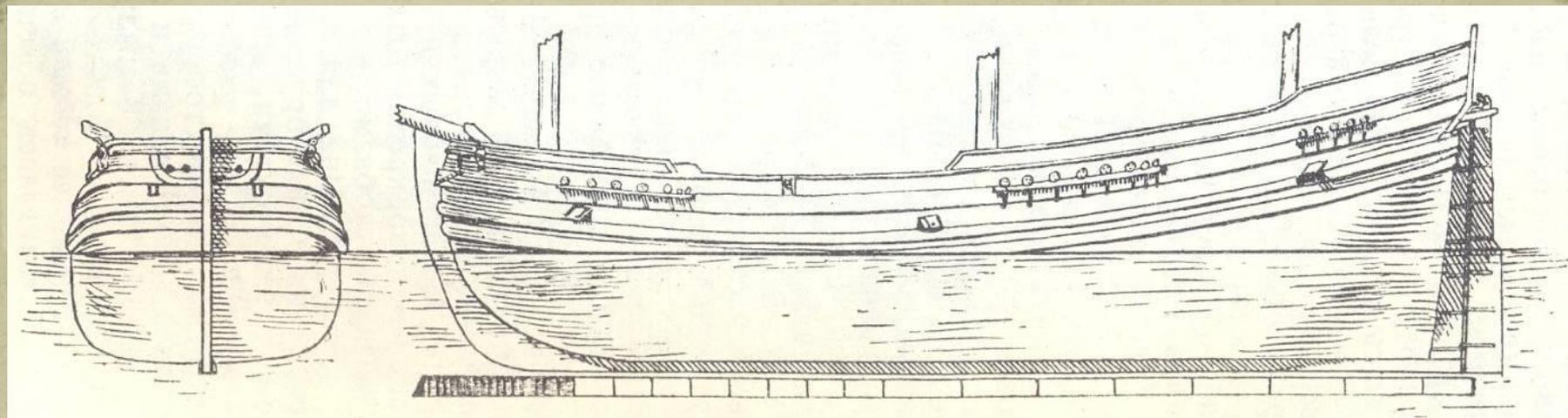
Шмаки - голландские суда каботажного плавания, сравнительно более короткие и округленные, с плоским дном большой устойчивости.



Тялки – более широкие и вместительные суда, особенно пропагандировавшиеся Петром I для Волги и Каспийского моря в первый период его царствования.

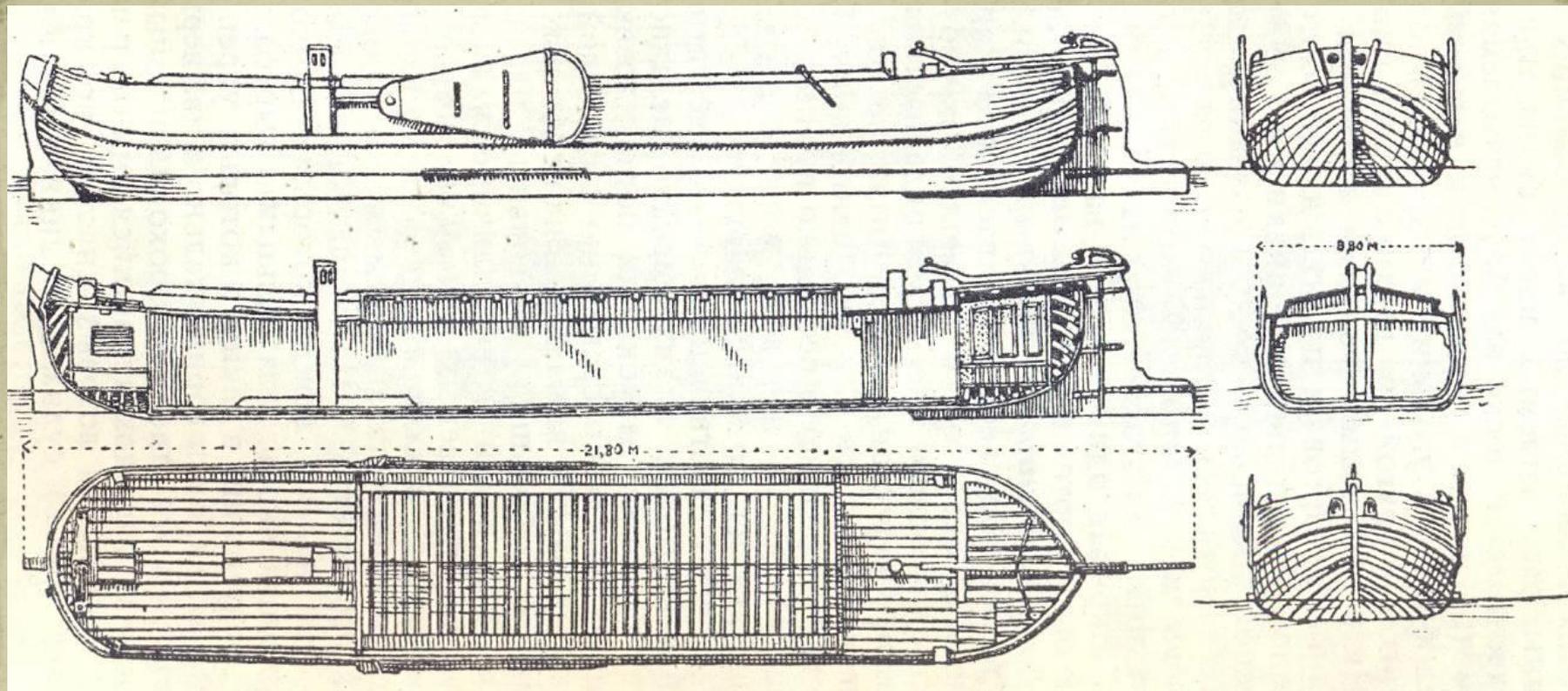


Тялк .



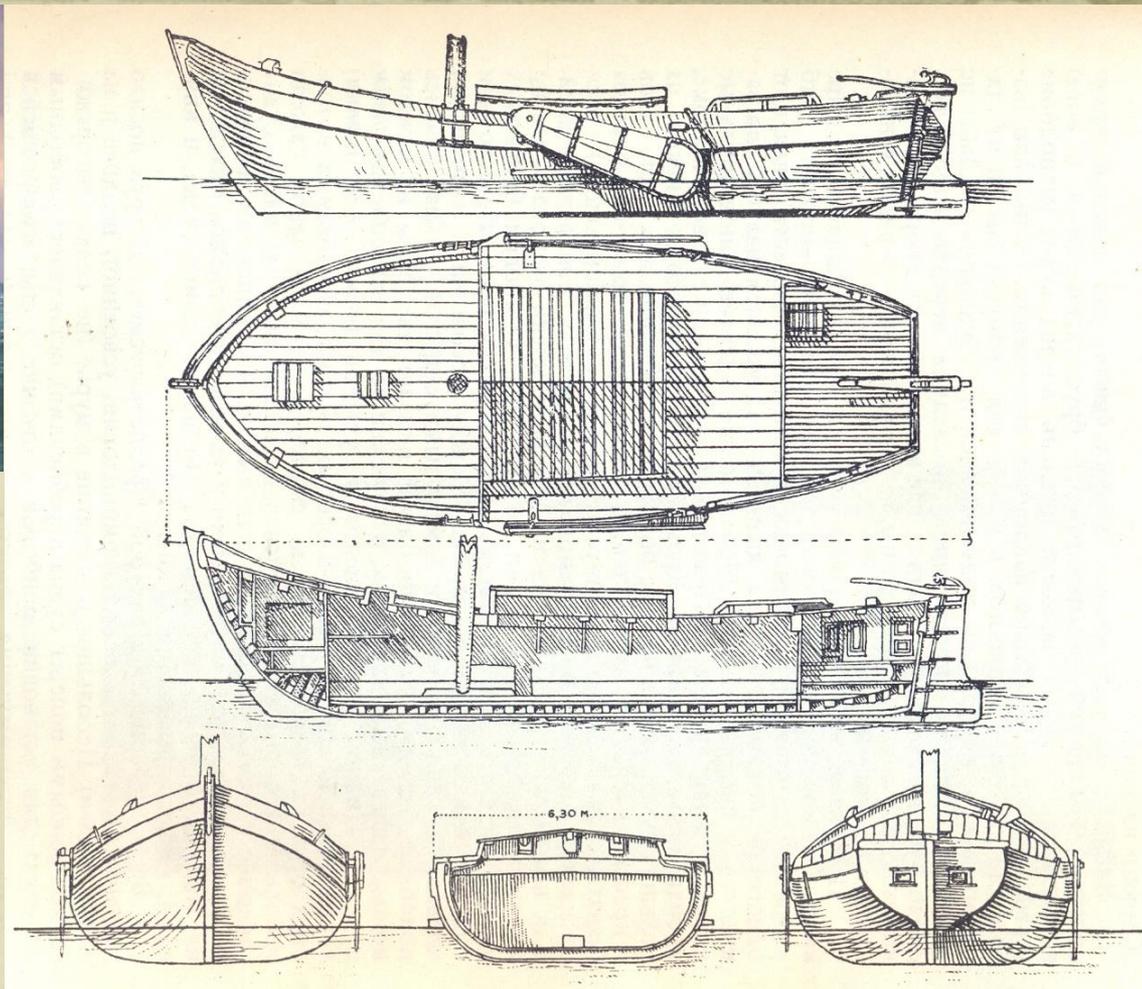
Флейт (флибот) .

В XVIII в. широко употреблялись на Волге
в качестве грузовых военных судов .



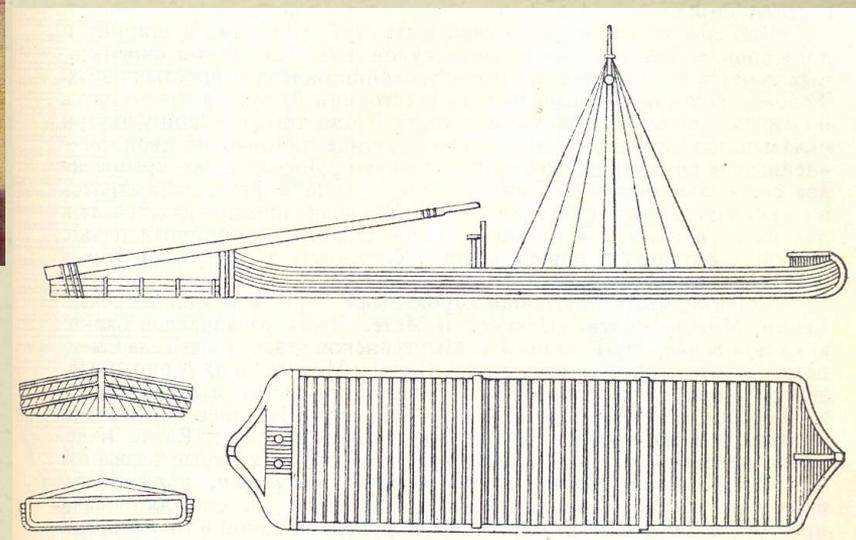
Прам.

Судно начала XVIII в. Прамы имели заостренные оконечности (по крайней мере, одну – носовую) при длинной и узкой общей конструкции, в виду чего были также «ходкими» судами.



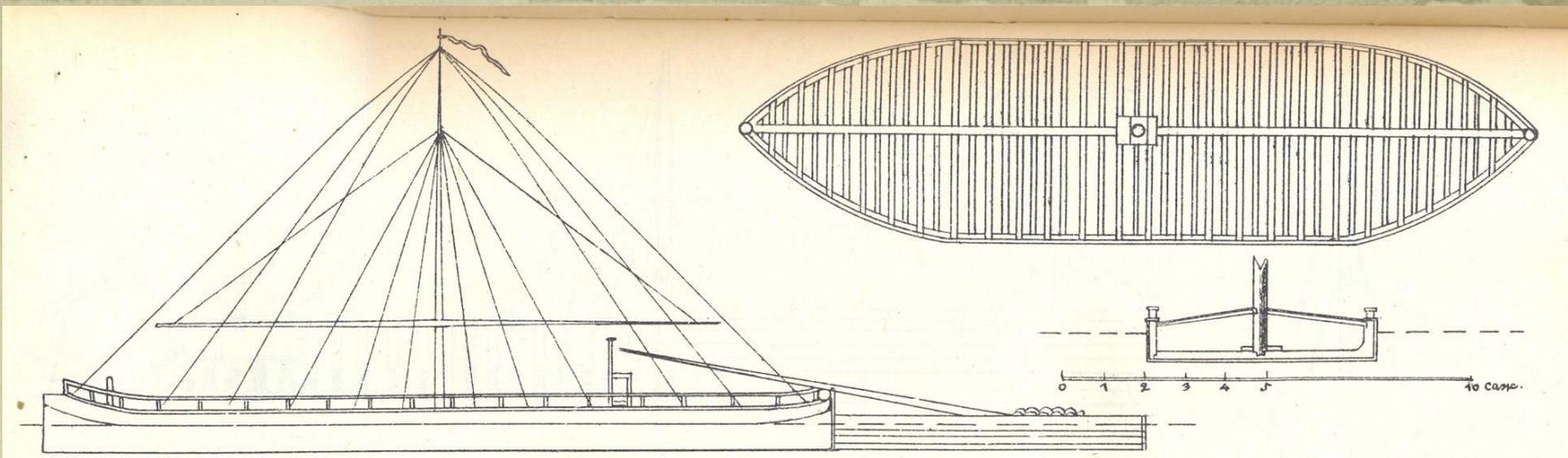
Эверс .

Эверсы возникли из первобытных рыбачьих судов Германии и, насколько известно, появились впервые около Гамбурга .



Барка .

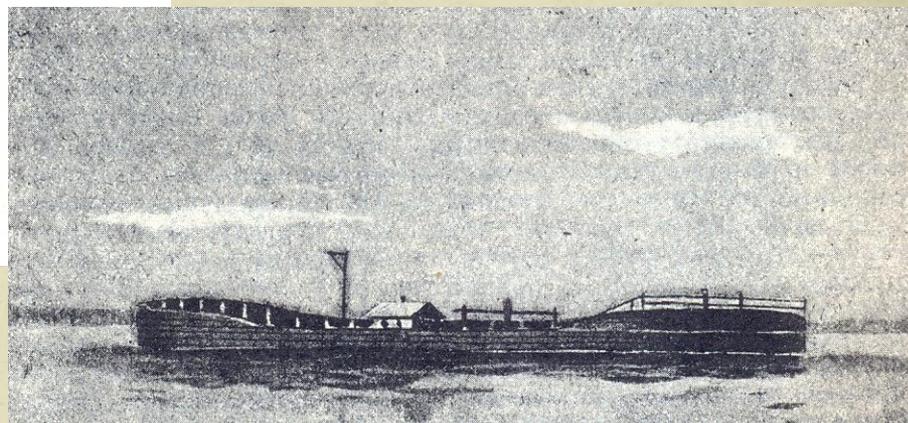
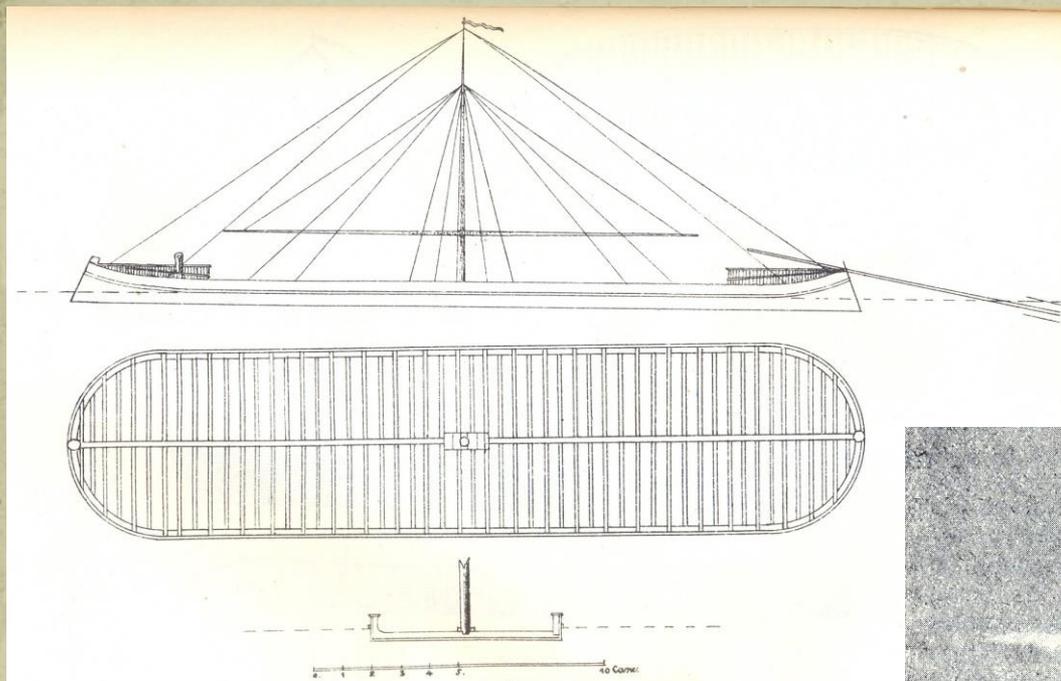
Первые суда типично барочной постройки появились верхней Волге и Вышневолоцкой системе, от которой в начале получили и свое название – вышневолодки.



Боровлянка .

Разновидность барки .

Боровлянки – довольно большие беспалубные, «эластичные» суда, предназначенные для прохождения порогов на мелководье волжских притоков .



Гусяна .

Разновидность барки .

Гусяны представляли собой плоскодонные беспалубные и низкобортные суда .

Паром.

Разновидность барки.

Паромы были небольшие, беспалубные, низкобортные суда.

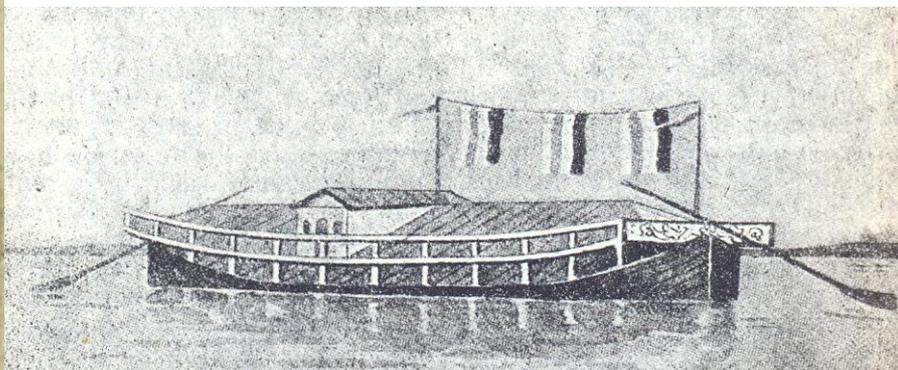
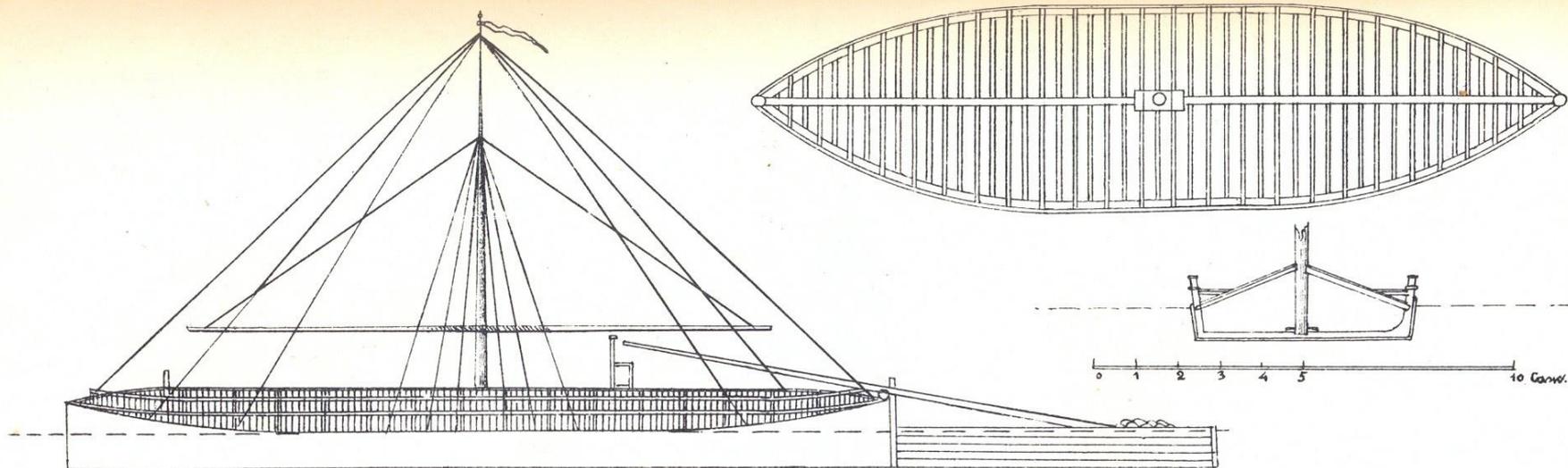
Плавали преимущественно в окском бассейне, выходя иногда на Волгу не далее Нижнего Новгорода.

Широко употребляющиеся доныне для переправ через реки.

Клязминка .

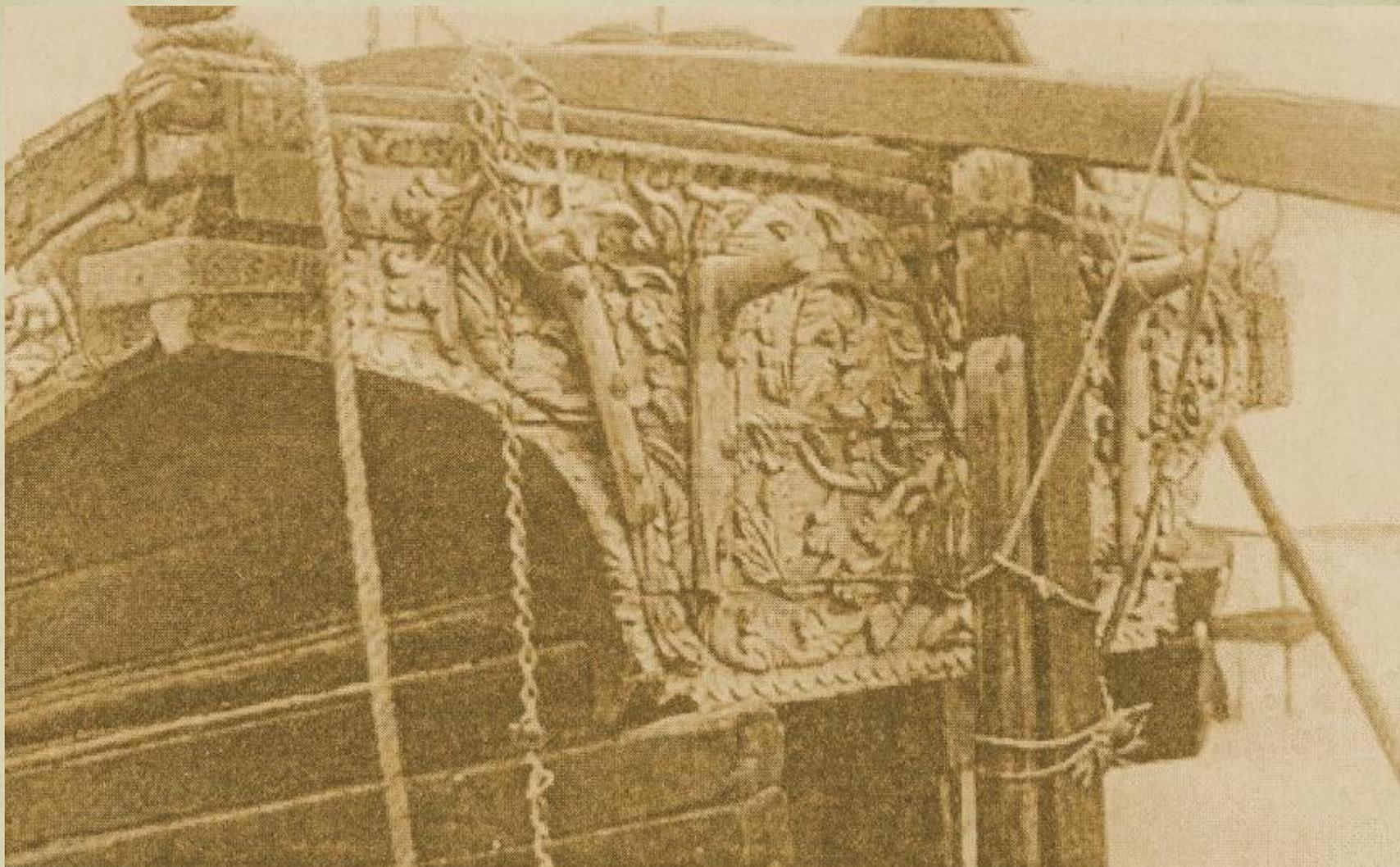
Разновидность барки .

**Клязьминки плавали преимущественно по
Клязьме , откуда и получили свое
название .**

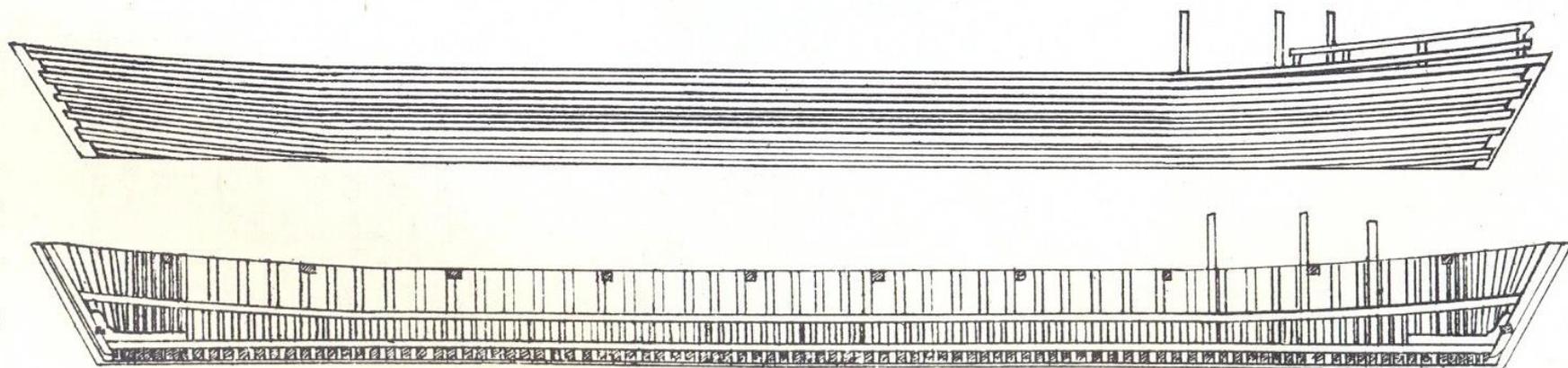


Мокшана .

**Разновидность
барки .
Мокшаны были одними
из самых
распространенных в
окском бассейне (а
также на р. Суре) .
Служили, для
перевозки хлебных
грузов до Рыбинска .**



Резная корма мокшаны.

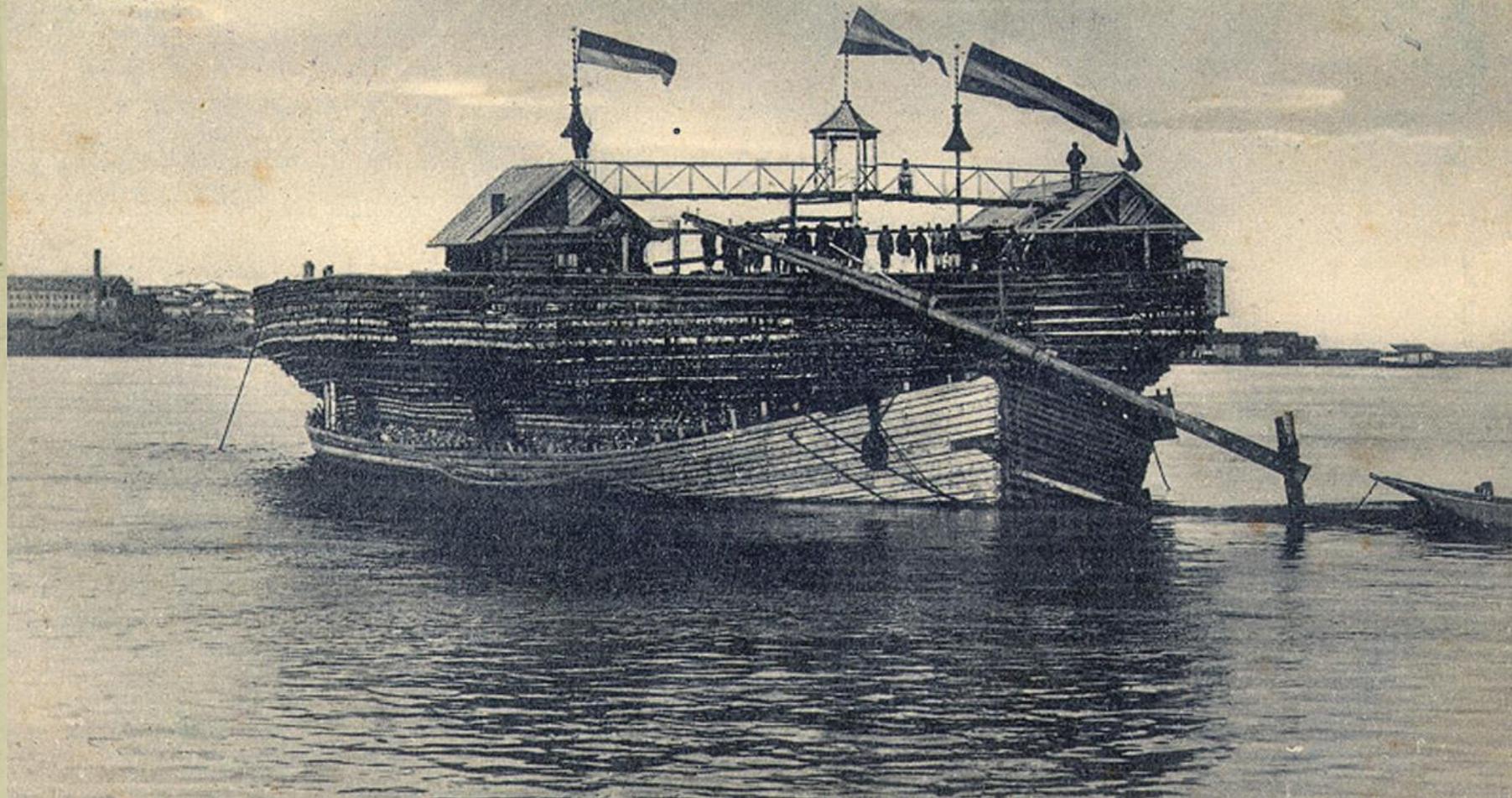


Беляна .

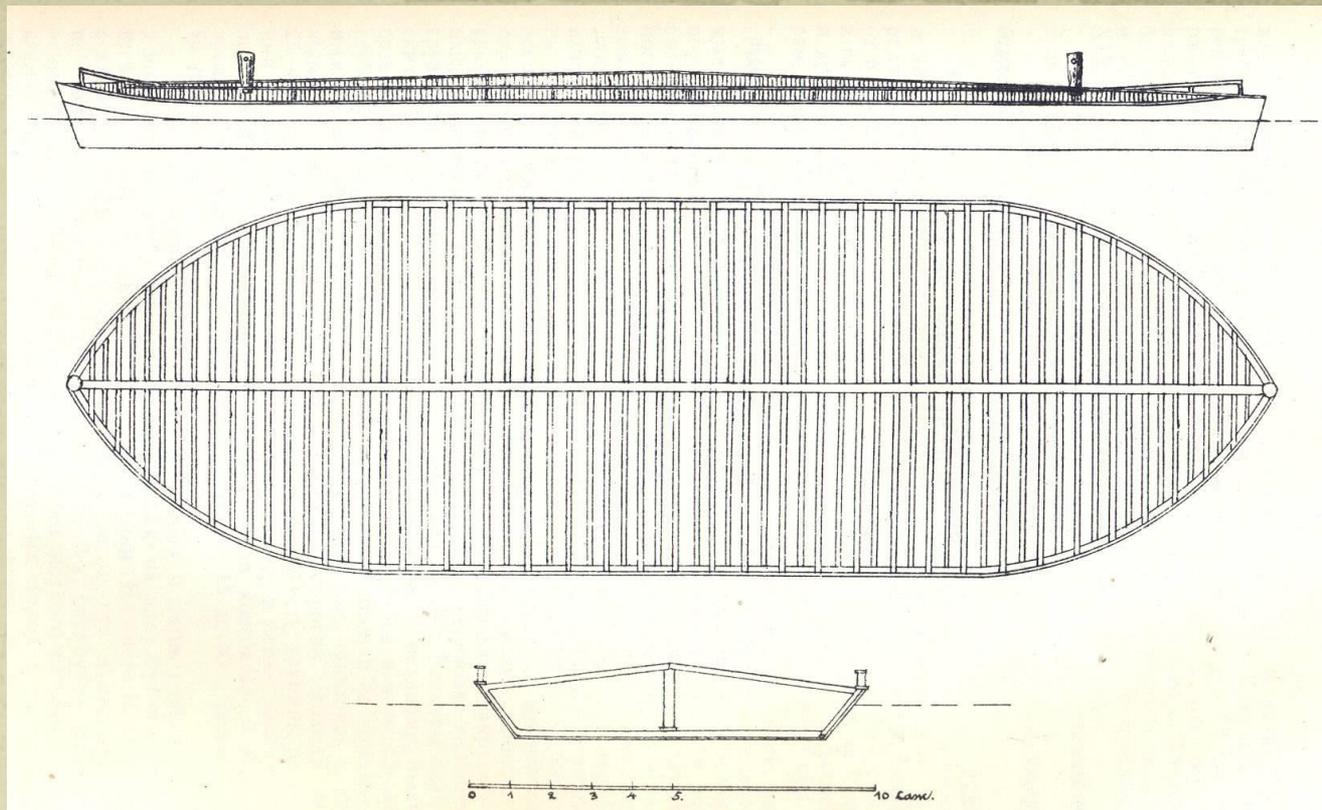
Разновидность барки.
Беляны употреблялись
исключительно для
перевозки разных
лесных материалов:
теса, дров, шпал,
лык, рогож и проч.
Двигалась она только
вниз по течению.



Бѣяна.



Беляна на Волге.

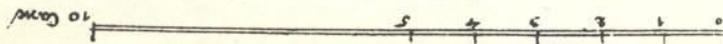
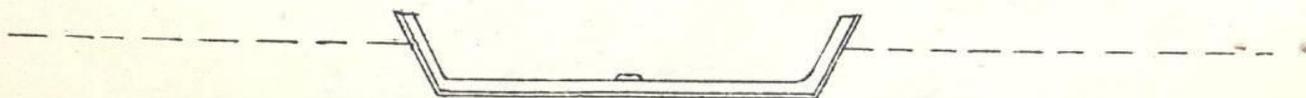
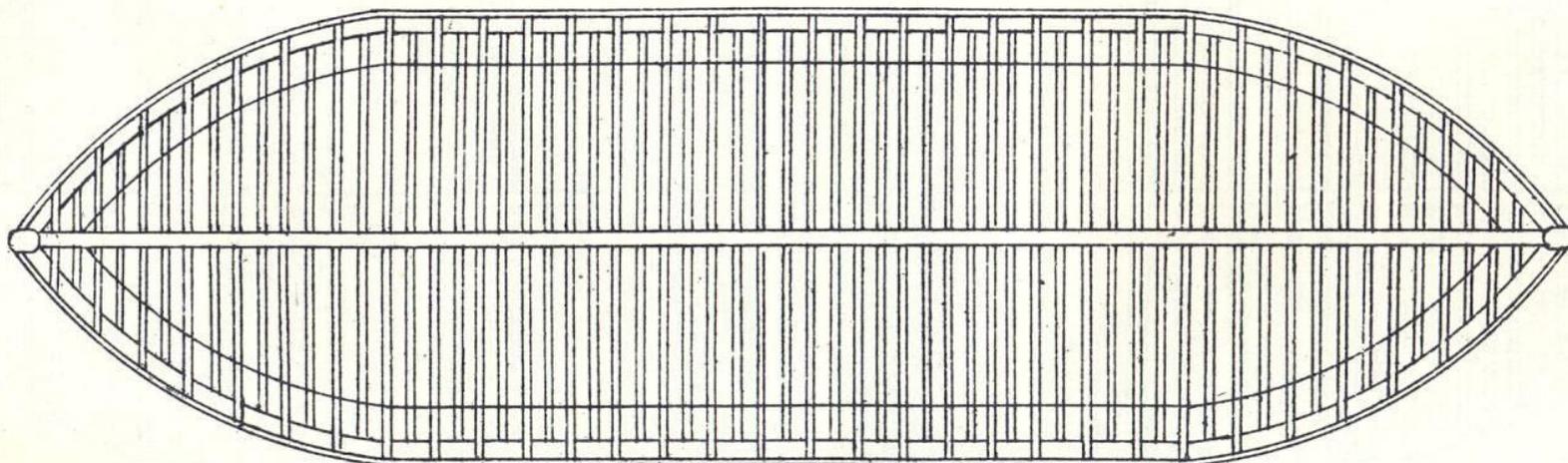
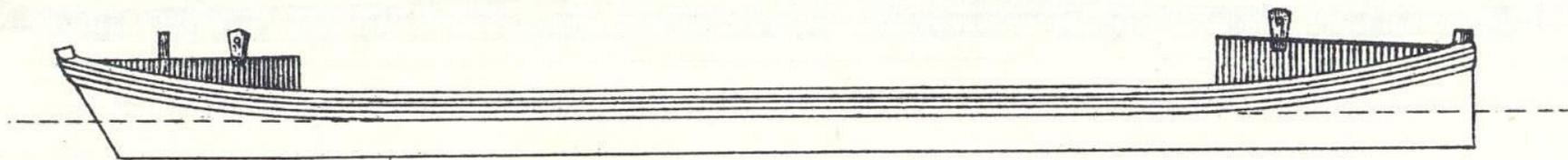


Ладья.

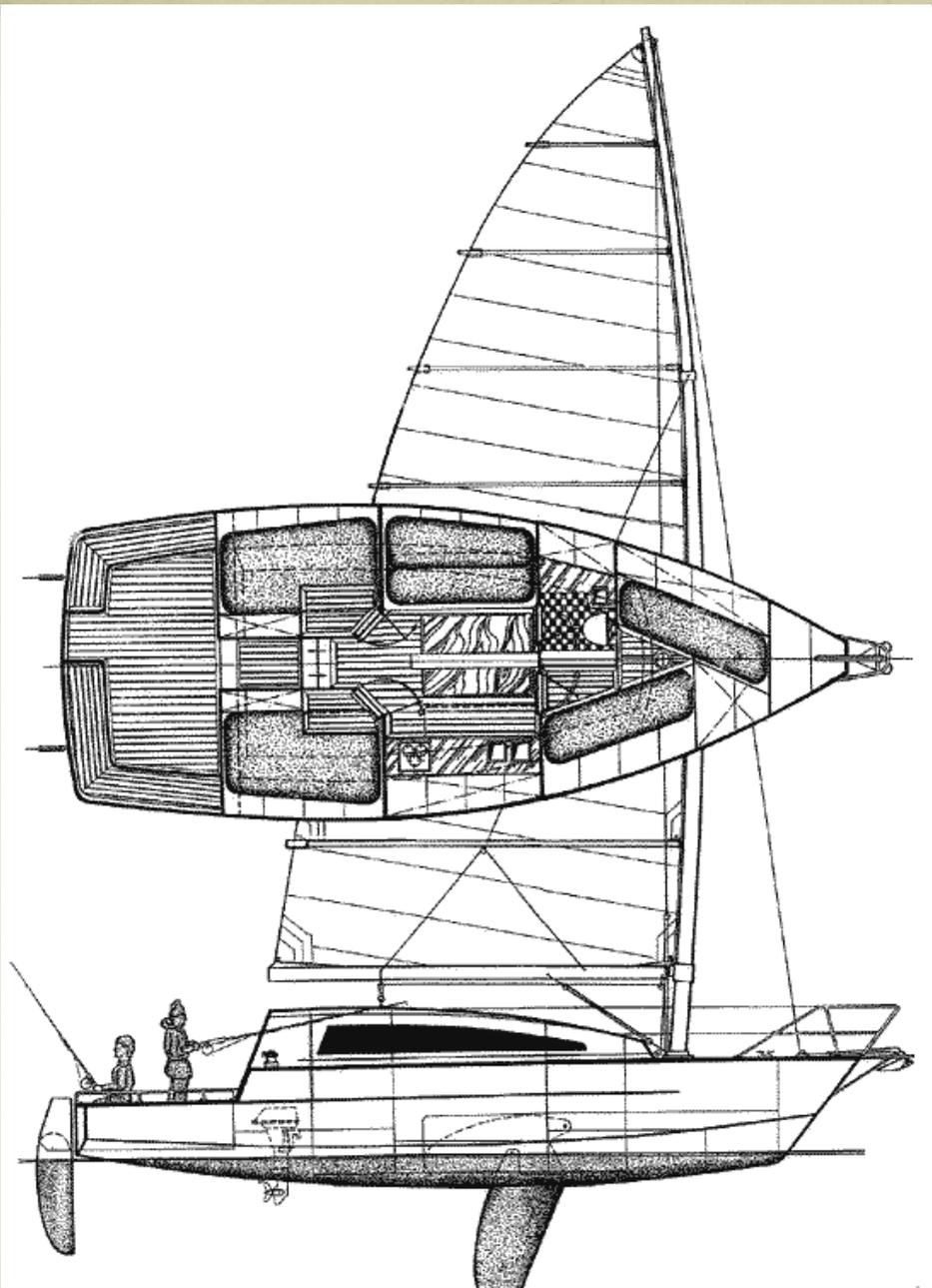
Разновидность беляны.

Ладьи употреблялись для перевозки соли с Камы.

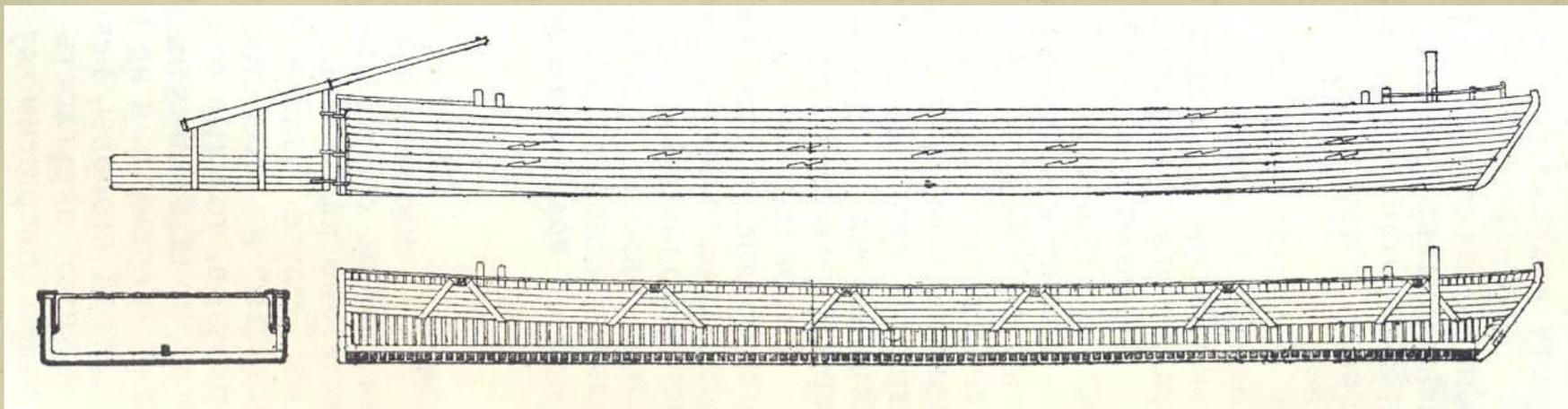
В отличие от белян плавали против течения.



Бархот. Разновидность беляны.



**Подчалок .
Небольшое
прицепное судно .
Подчалки получили
свое название от
того , что они
обычно
подчаливались к
белянам по
несколько штук ,
забирая на себя
небольшие остатки
груза , не
помешавшегося на
самой беляне .**



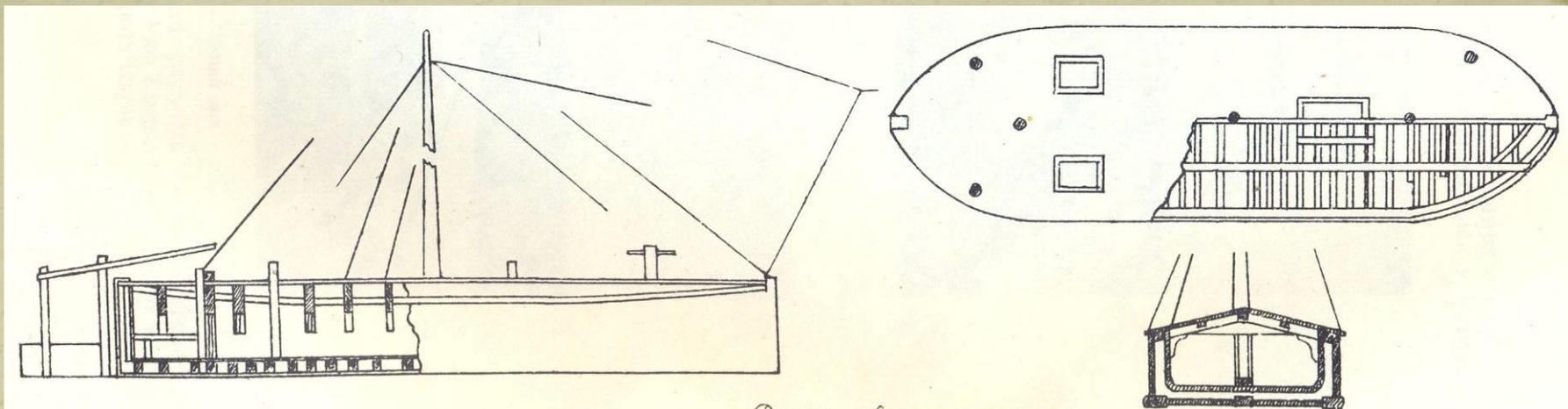
Унжак .

Появились на реке Унжа .

Унжаки двигаются бичевой за другими «ходовыми» судами .

Плавали унжаки только по рекам и каналам , не входя , по слабости постройки , в большие озера .

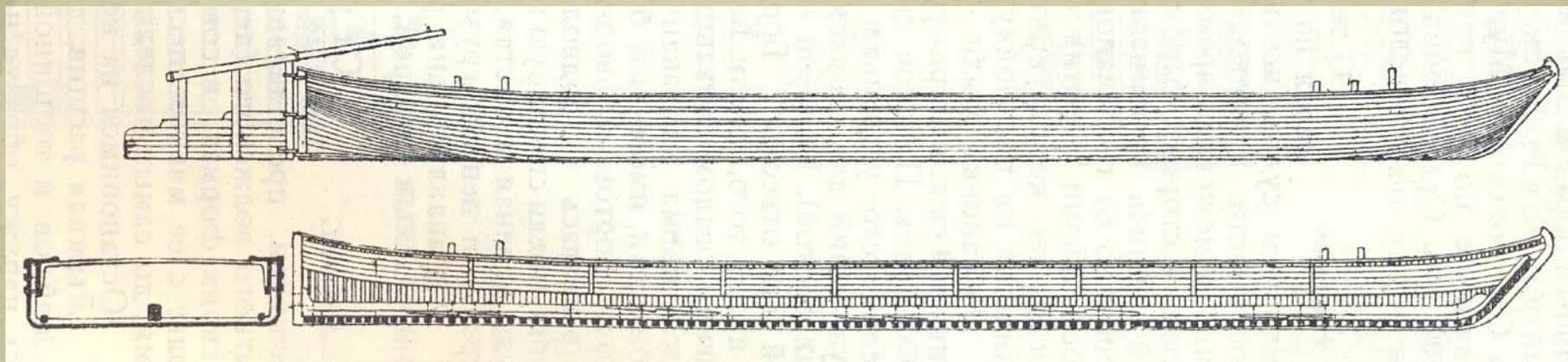
В них перевозились главным образом хлебные и лесные грузы .



Досчаник .

Досчаник были разновидностью барки ,
но с плоским дном .

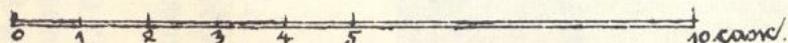
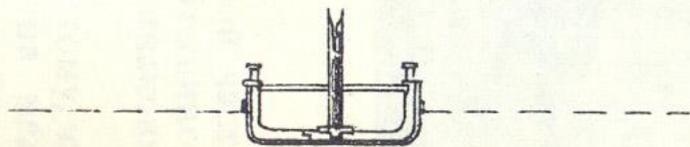
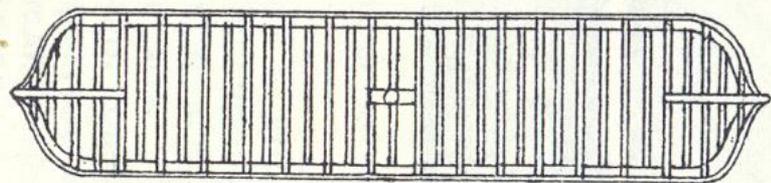
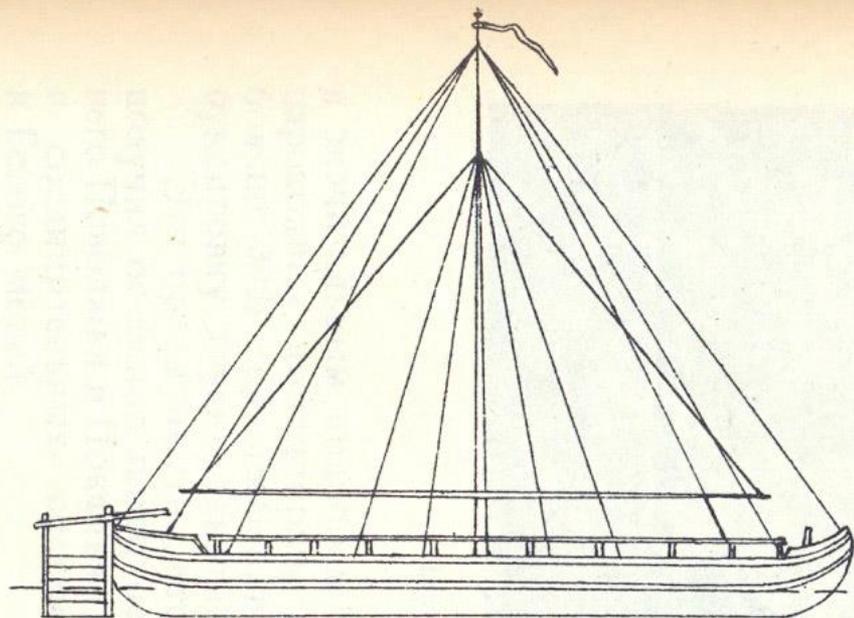
Главное отличие досчаников от барок
состояло в том , что они были уже
последних , строились чище и прочнее .



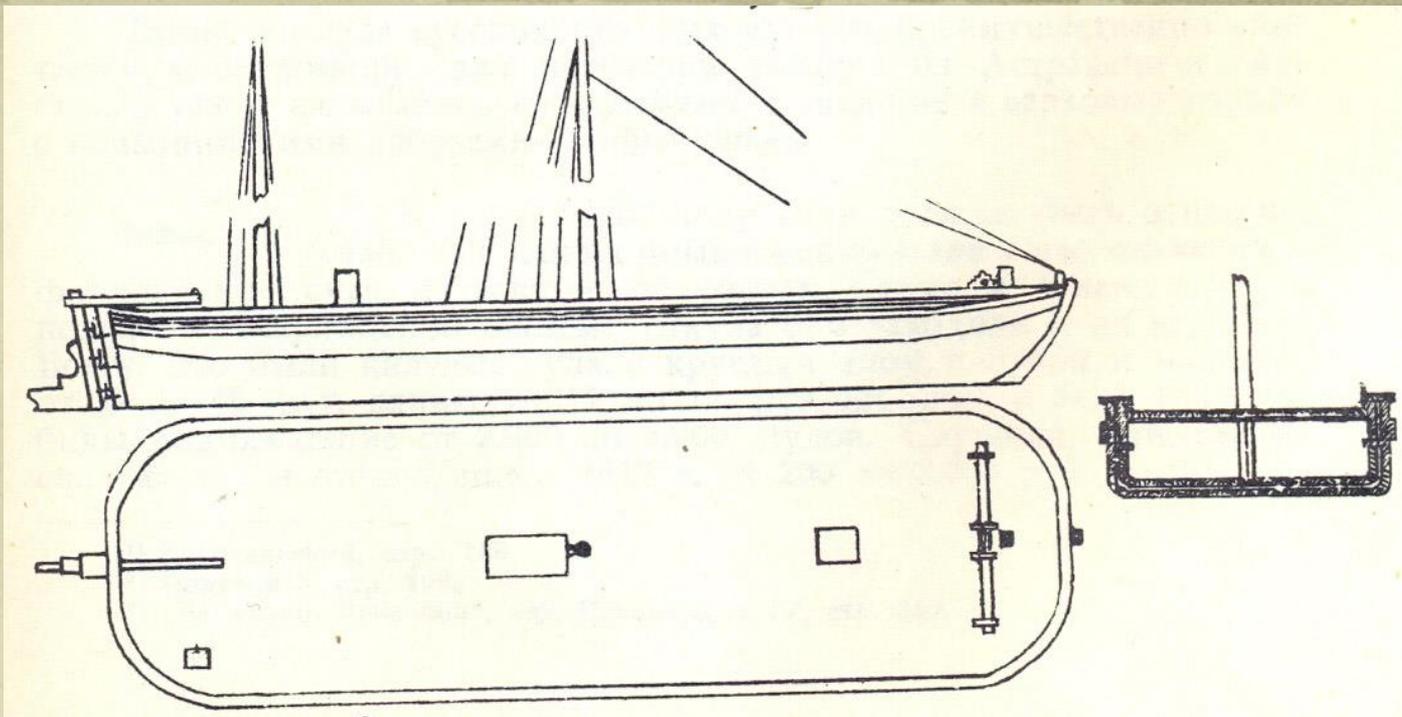
Третник .

Третник представлял из себя большую плоскодонную, преимущественно открытую лодку, с высоко поднятыми кормой и носом .

Употребляются для обслуживания пристаней и мелких местных перевозок . Название свое получили от того , что имели три пары весел .

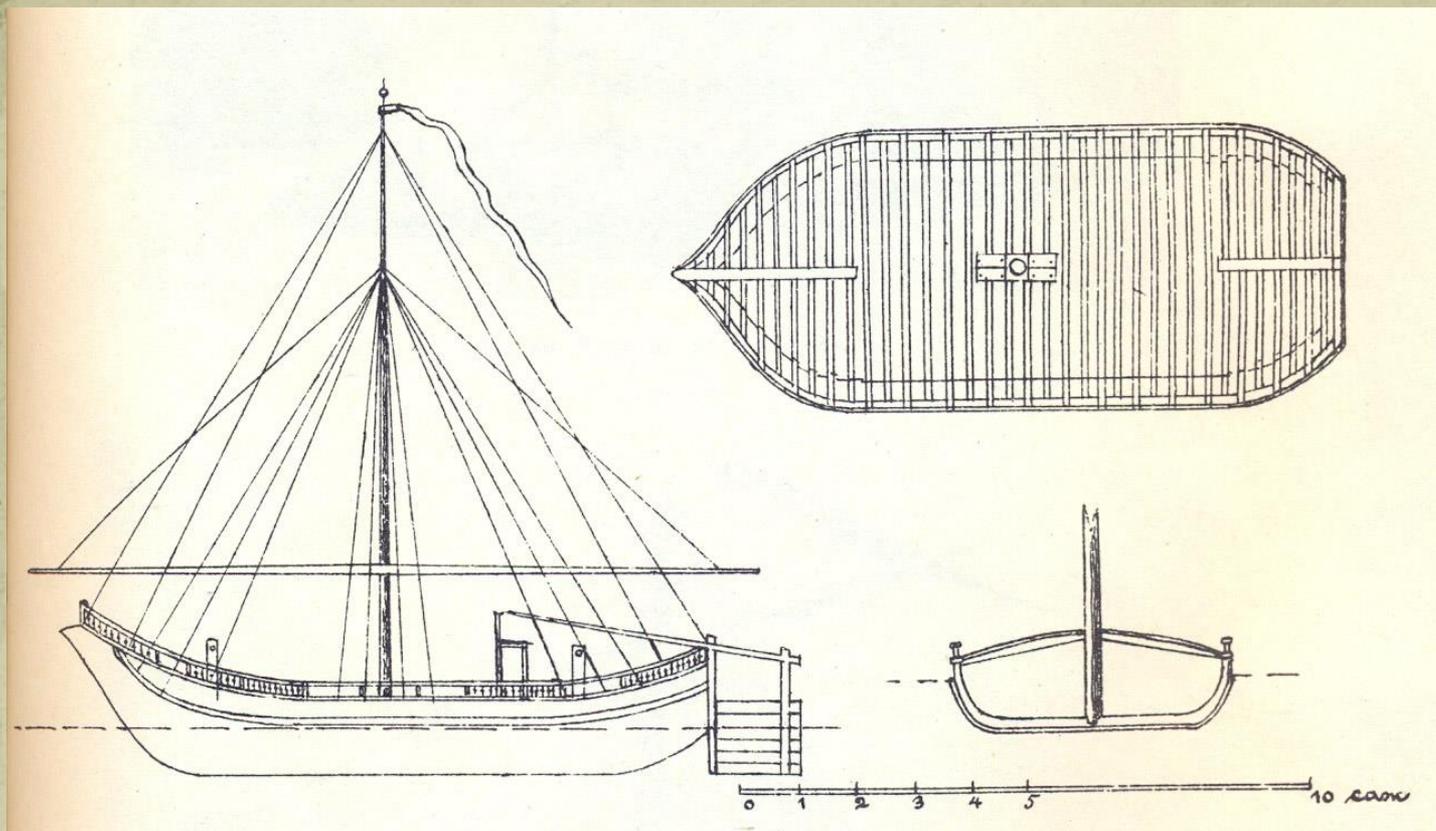


**Тихвинка .
Главным
достоинством
тихвинок были
чистота ,
прочность
постройки и
необыкновенная
легкость на ходу ,
объясняемая
закругленными
формами их
подводной
поверхности .**



Водовик .

Еще больше приближались к типу лодок водовики - узкие и открытые парусные суда с круглым дном. Название свое получили от того, что в них нередко наливалась вода для подвозки к крупным судам, стоящим на рейде.



Расшива .

Представляла собой кульминационный пункт самобытного волжского (деревянного) судостроения, не превзойденный в своих формах, в совершенстве приспособленных к плаванию по Волге с ее мягким песчаным ложем, обильным мелями и перекатами.



Расшива на Волге. 1894 г.

Лоцман – правил судном во время пути, главный распорядитель судна.

Кормщик и завоженный – помощники лоцмана, в обязанности которых входило руководство работами по заводу якорей.

Водолив – ведал всей хозяйственной частью на судне, на нем лежало наблюдение за состоянием судна и руководство по откачке из него набирившейся во время пути воды.



Само название «бурлак», производимое от татарского слова буйдак – бездомный, беспутный человек, так же, как и первоначальное название судорабочих – ярыжный, получило с течением времени определенно отрицательное значение буйного, грубого и дикого человека.



**Еще в начале 30-х гг. XIX в. бурлаков
насчитывали до 412000 на Волге и Оке и
свыше 50000 на Каме.**

Бурлаки делились на два разряда.



Первый составляли бурлаки-профессионалы, почти все с коренной Волги, в значительной части нижегородские «водохлебы».



Второй разряд составляли случайные бурлаки – «ягутки» и «водоброды» – из крестьянской бедноты и городской голытьбы.



**Бывало, что молодой бурлак приходил
домой полным калекой.**



Нередко в бурлацкую лямку впрягались и женщины.

Особую группу рабочих в судоходстве составляли грузчики.

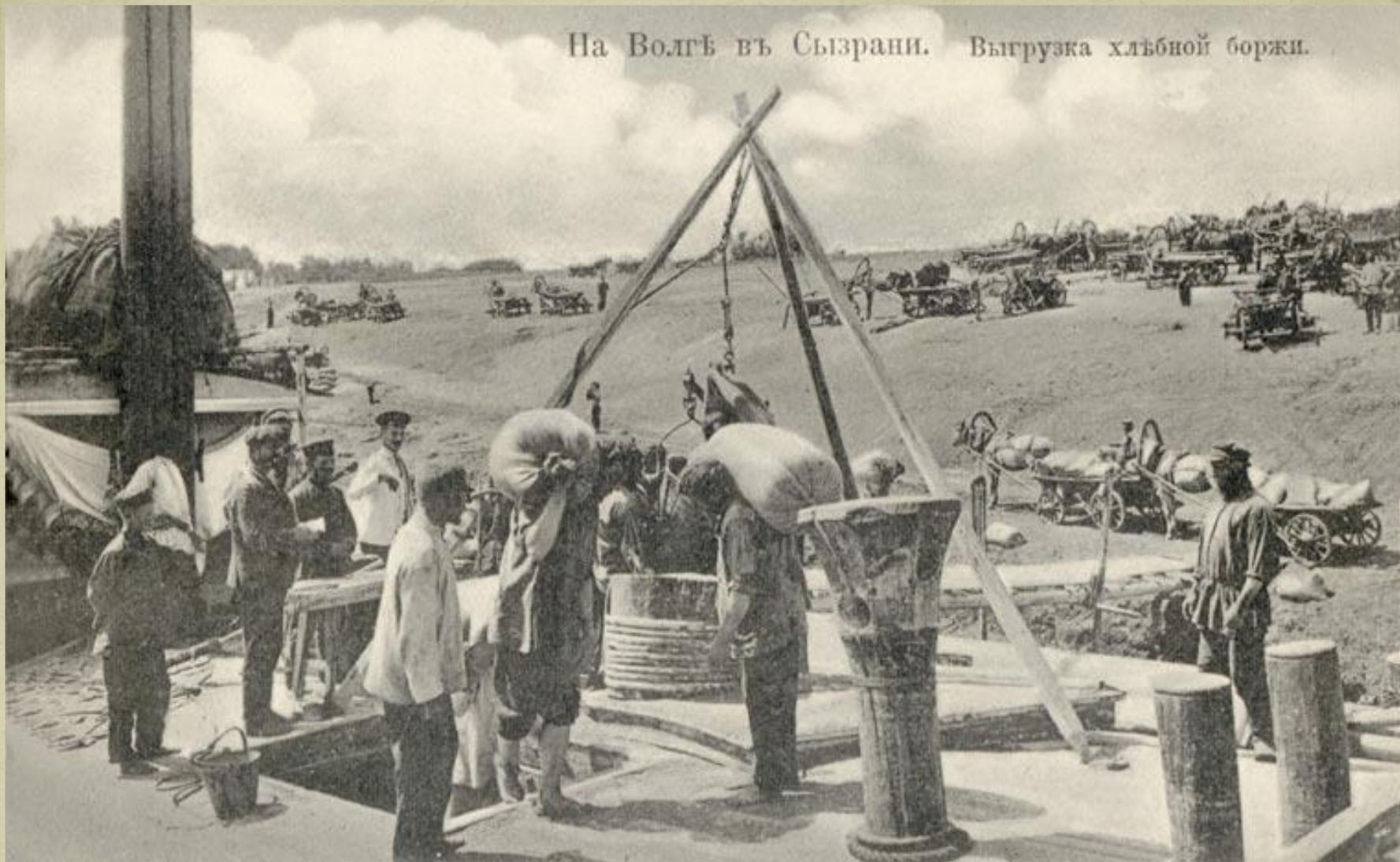
В большинстве это были крестьяне, имевшие малые земельные наделы.

По национальности профессиональные грузчики были главным образом русские, но в некоторых пунктах более или менее значительную часть составляли и инородцы: в Казани и Нижнем – татары, в Астрахани – персы («амбалы»).



Волжские грузчики работали артелями, которые составлялись особыми подрядчиками – «батырями».

На Волгѣ въ Сызрани. Выгрузка хлѣбной боржи.



Работа грузчика состояла в переноске с берега обратно тех грузов, которые ежегодно перевозились на волжских судах.

Различались разные категории грузчиков :

«подавальщики» - подавали груз на спины и плечи грузчиков или на тачки;

«горбачи» - переносили груз;

«спускальщики» - принимали груз в трюм судна или руководили спуском;

«укладчики» - размещали и укладывали груз на судне или в лабазе;

«весовщики» или «перевесчики» - в случае надобности перевешивали переносимый товар.

В XVIII–XIX вв. грузчики и бурлаки часто пополняли разбойничьи шайки.

В донесении за 1756 г. говорится: «Одна шайка оперировала ниже города Чебоксар на Волге, в двух лодках, в 50 человеках, и при них ружья да 6 пушек». Кроме того, по показанию захваченного участника этой шайки, отряд ее в 34 человека на двух лодках был на Оке, «и согласие имели с ними соединиться на Нижнем Услоне и ехать до Астрахани, и дорогою чинить разбой».

С началом XIX в. начинается период пароводного судостроения.

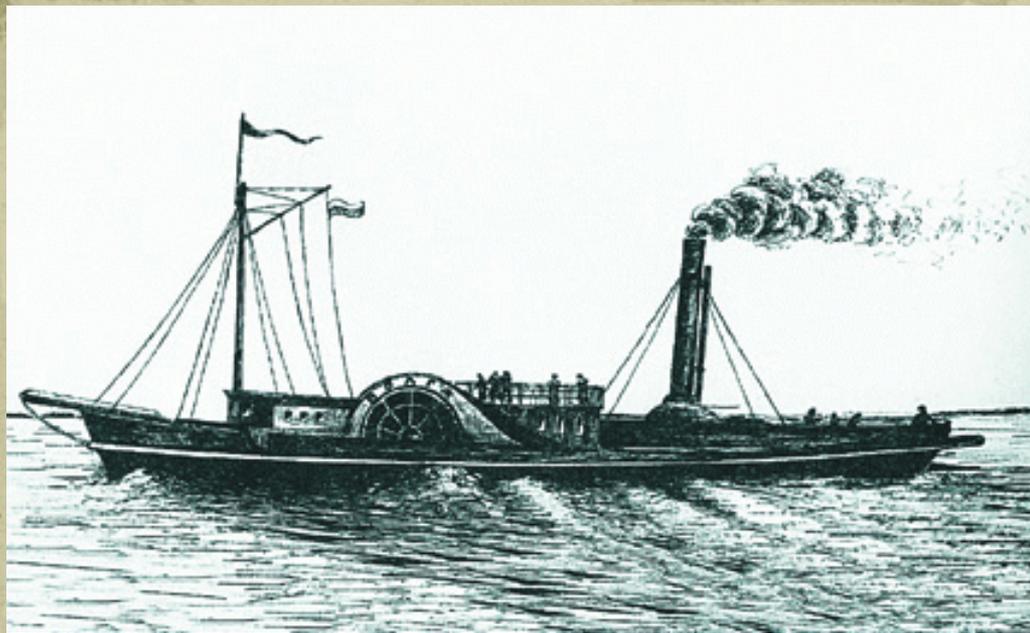
За период с 1815 по 1842 гг. на Волге было построено 16 пароводов.

Пароходство «По Волге».

Акционерное товаро-пассажирское «Общество пароходства по Волге» было создано в 1843 г. и просуществовало до 1918 г.

Центральная контора и правление общества располагались в Санкт-Петербурге.

Суда пароходства плавали по Волге, Каме и другим рекам волжского бассейна.



**Пароход «Волга»
– первый
пароход
пароходства
«По Волге».**

**Команда парохода
«Геркулес»,
принадлежавшего
пароходству
«По Волге».**



Пароходство «Кавказ и Меркурий».

Пароходное общество «Кавказ и Меркурий» являлось самым крупным на Волге в 1858–1917 гг.

Весь конец XIX в. «Кавказ и Меркурий» активно занималось перевозками по Волге, сыграв огромную роль в развитии промышленного переворота в России, являясь крупнейшим транспортным предприятием и владельцем нескольких заводов, используя передовые технику и технологии.

Волга. Пароходъ общ. Кавк. и Мерк. „Фельдмаршалъ Суворовъ“.



**«Фельдмаршал Суворов» — пароход
пароходства «Кавказ и Меркурий».**

Пароходство «Самолет».

Акционерное пассажирское общество «Самолет» было создано в 1853 г. и активно действовало до 1918 г.

Центральная контора и правление располагались в Санкт-Петербурге.

Транспортная деятельность осуществлялась с 1854 г. на Волге, а с 1858 г. и по Каме.

В отличие от большинства других пароходств, «Самолет» осуществлял пассажирские перевозки и по р. Оке и по Волге – до г. Рыбинск.