

История развития судоходства

Уникальное географическое положение России обуславливало особое отношение к мореплаванию и стимулировало развитие судоходства. Средства морского транспорта под влиянием научно-технического прогресса непрерывно совершенствуются: растет грузоподъемность судов, их скорость, безопасность.

Самыми первыми средствами передвижения по воде были незамысловатые **плоты**. Позднее **лодки** стали выдалбливать из целых деревьев, появились - **челны и каноэ**.



Первые сведения о славянах, освоивших водную стихию, заложивших основы будущего судоходства, относятся к **1 веку до н.э.**, т.е. до образования русского государства.

Во времена Киевской Руси (**9 век**) суда имели довольно совершенную по тем временам конструкцию. Это были **лодья** – парусно-гребные суда, вмещавшие до 60 человек со снаряжением, оружием, запасами продовольствия и воды.

Непременной принадлежностью лодей являлась мачта, парус, снасти и якоря.



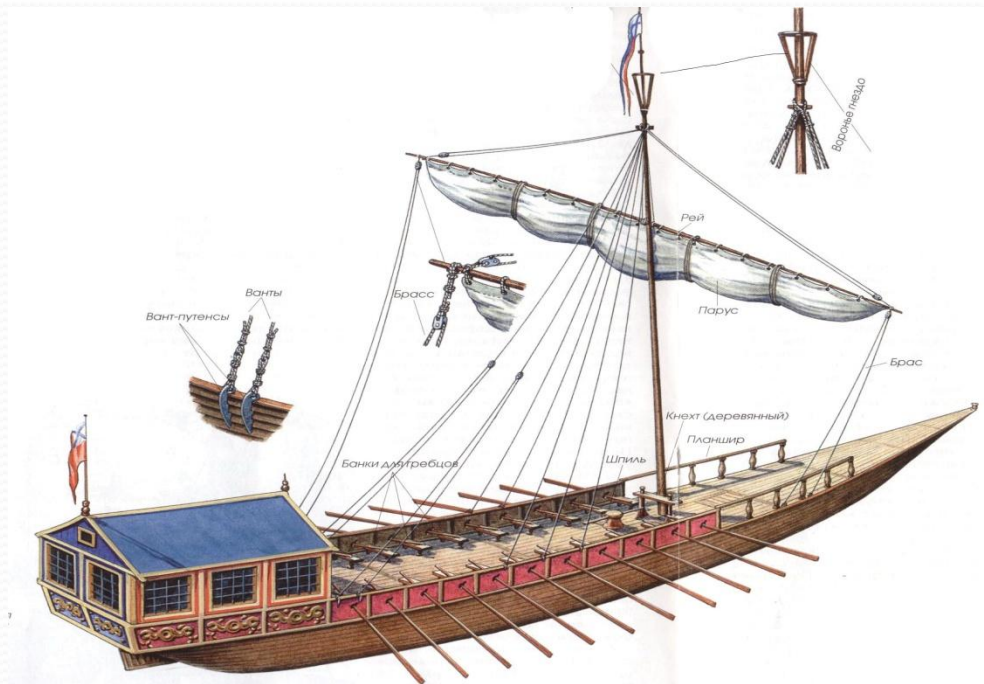
В 1151г. Впервые на Руси появилась палубная лодья. Она имела большее водоизмещение, чем обычная лодья.



В 12-13 веках Новгородцы вместо «набойных» лодий стали строить дощатые суда – «заморские» лоды. Также применялись «кочневые ладьи», имевшие по бортам ледовые крепления в виде пояса из прочных дубовых досок. Постепенно совершенствуясь кочневая ладья переросла в новый тип быстроходного парусного судна – коч. Приспособленный для ледового плавания коч имел яйцеобразную форму корпуса, благодаря чему при сжатии льдов он «выжимался» на поверхность.



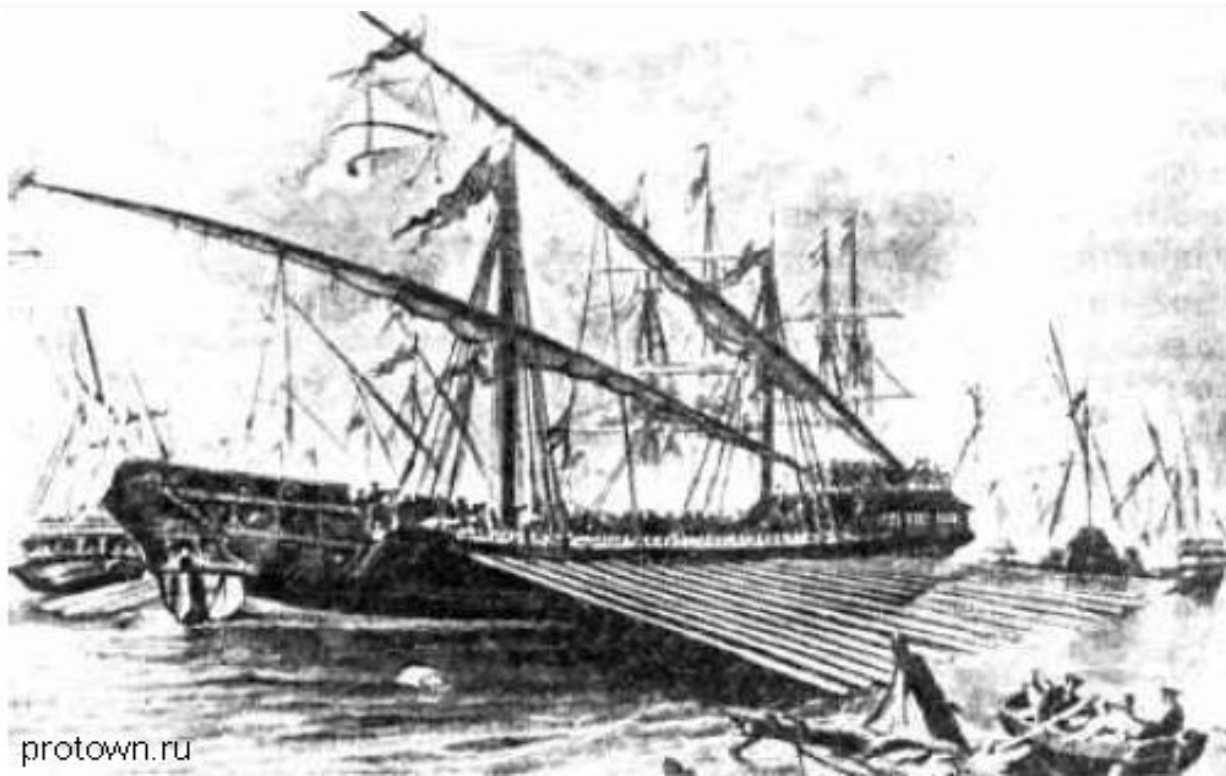
В 16-17 веках основным типом морского судна по-прежнему являлся коч. Однако в акватории Азовского моря и у запорожских казаков распространенным типом судов были «чайки» – бескилевые и беспалубные челны длиной свыше 18 м, оснащенные веслами и парусом. На Дону и Волге использовались струги – суда, по своим размерам занимавшие промежуточное положение между челном и лодьей. Позднее стругами стали называться более крупные грузовые суда с наборной конструкцией, с лубяной кровлей (отсюда «палуба») и «чердаками» (каютами) для знатных пассажиров.



В 18 веке, при Петре I, судостроение развивалось динамично и плодотворно. После распоряжения Петра I в 1714 году в Охотске мастера-корабельщики Иван Каргопол, Михаил Кармакулов, Варфоломей Федоров заложили первое настоящее морское судно. Это была построенная в 1716 г. – **лодия**. Несмотря на свою простоту, корабль показал хорошие мореходные качества, легкость на ходу и прочность.

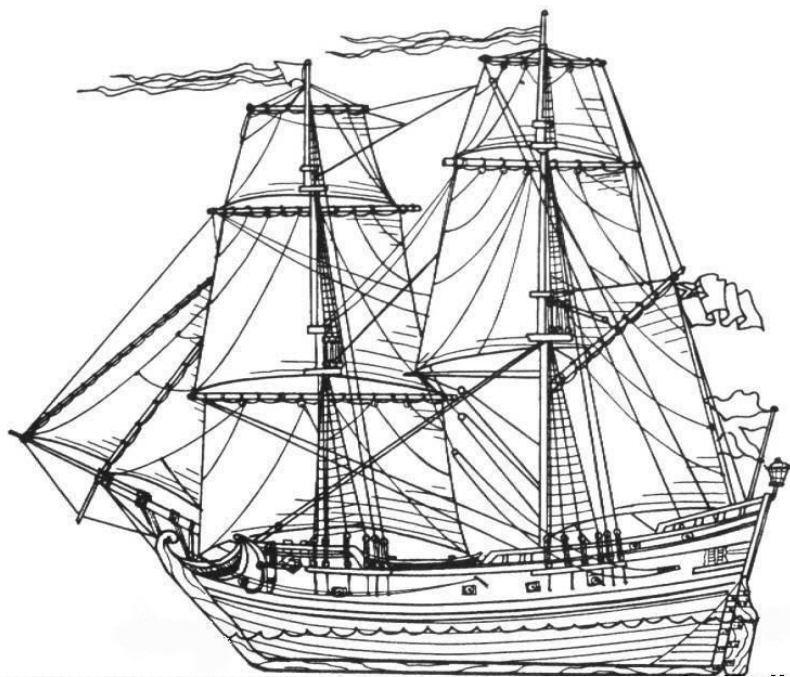
В 1715 году Петри издает указ о запрещении строительства «староманерных» судов, предлагая строить «новоманерные». К ним он относил суда иностранных типов: прочные, из пиленых досок с металлическими креплениями.

При строительстве военной флотилии главным типом корабля утвердили – галеру.

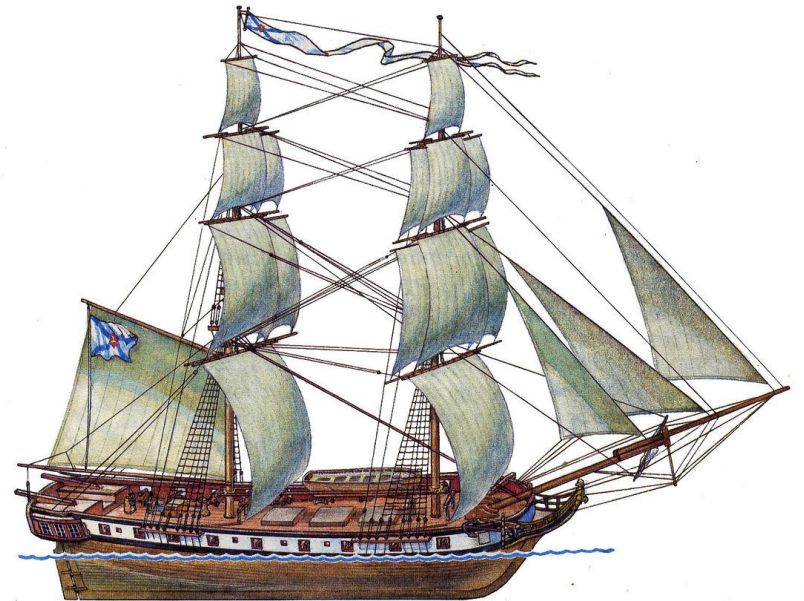
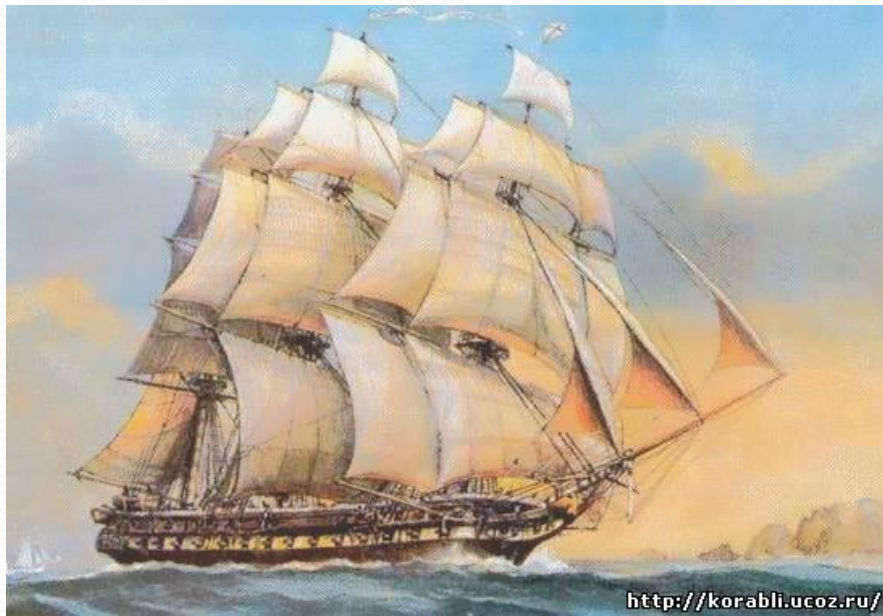


РУССКАЯ ГАЛЕРА XVIII в.

При Петре строились: галиоты, гукоры, каты. Также строились и ластовые суда-версы, предназначавшиеся для перевозки грузов. Это были небольшие одномачтовые суда с гафельным грот-парусом, одним-двумя кливерами и вспомогательными парусами. Во второй половине 18 века строились военно-транспортные суда – пакетботы.



Следующим типом судна, построенным в 1775 году был **фрегат** в 200 ластов.
В конце 18 века появились **бриги**.



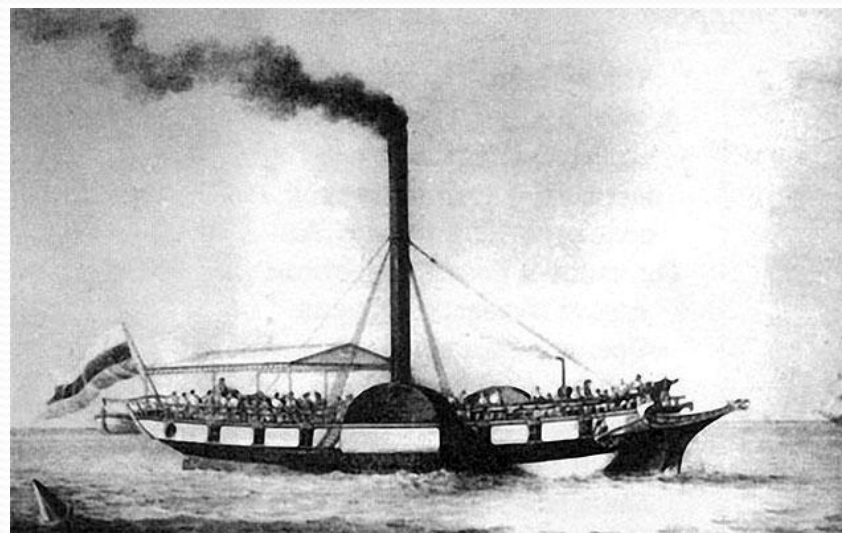
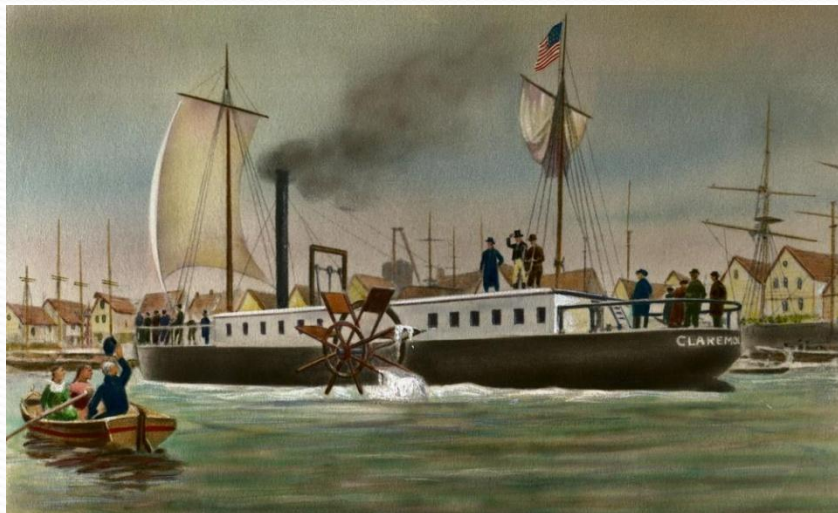
В 19 веке основными типами судов были:

- коммерческие корабли с двумя-тремя мачтами с фрегатной оснасткой;
- транспортные суда с двумя мачтами с яхтенской или бригантинской оснасткой;
- морские яхты с двумя мачтами;
- бриги с двумя мачтами.

Таким образом, основу морского флота к концу первой четверти 19 века составляли мелкие парусные суда.

Техническая революция на флоте началась с внедрения паровых машин, колесных и винтовых двигателей.

Первым парходом явился парход американца Роберта Фултона, получивший название «Клермонт». Свой первый рейс он совершил 17 августа 1807 года. Первым парходом, построенным в России, являлась «Елизавета», в 1815 году работавшая на линии Петербург – Кронштад.

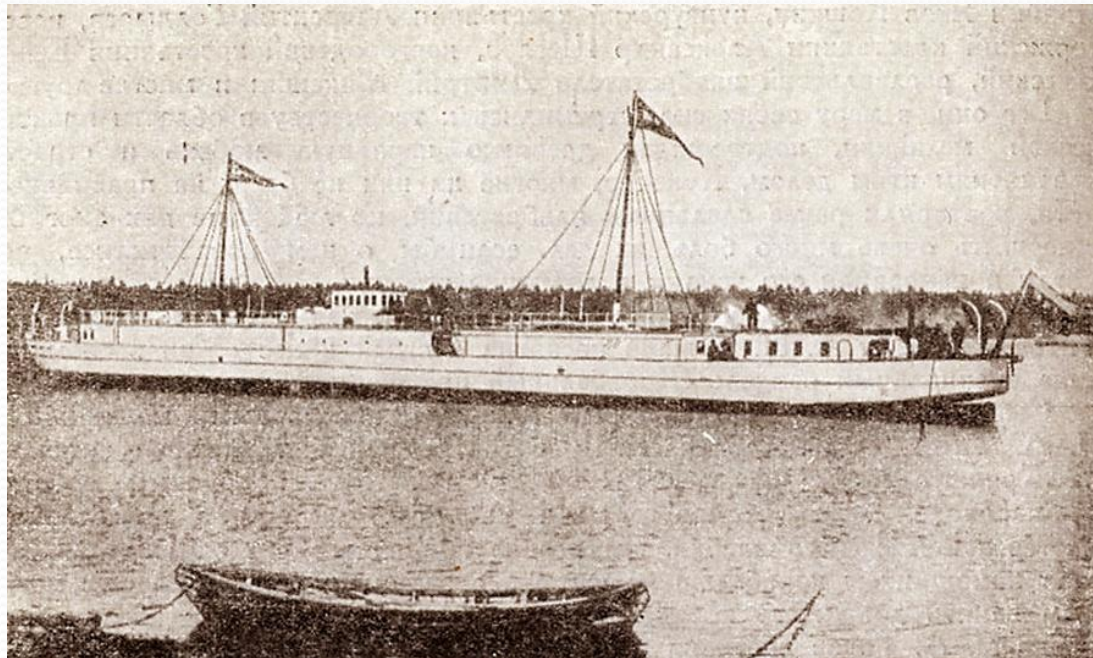


В 1896 году англичанин Ч.Парсонс построил первое судно «Турбиния» с турбинной установкой. На испытаниях «Турбиния» показала скорость выше 30 узлов.



В конце 19 века русский инженер Костович изобрел **двигатель внутреннего сгорания** мощностью 80 л.с., явившимся первым двигателем для транспорта.

Спустя 4 года **керосиновый двигатель** предложил Австрийский инженер Даймлер, а в 1892 г. Немецкий изобретатель Рудольф Дизель запатентовал **двигатель внутреннего сгорания с воспламенением топлива от сжатия**. Россия стала родиной важнейшего изобретения в области силовых судовых установок – **электродвигателя**. В 1912 г. появляются **теплоходы**.



В 20-30гг. 20 века создаются суда с **дизельным и турбоэлектрическим приводом**. Одновременно совершенствуются котлы высокого давления. Во время Второй Мировой войны получили распространение суда с **газотурбинными двигателями**.

В целом 20 век знаменуется внедрением **атомной энергетики** (первым стал советский атомоход «Ленин», построенный в 1959 г.), созданием судов ледокольного типа, развитием судовой автоматики, электроники, развитием специализированных судов: танкеров, контейнеровозов и др. Большинство крупных судов оснащаются подруливающими устройствами, которые устанавливаются в носу и в корме. Благодаря им судно может двигаться боком.



Конец 20 века и начало 21 века характеризуются широким развитием судов с новыми принципами поддержания: на подводных крыльях, на воздушной подушке, экранопланов, которые вбирают в себя новейшие достижения судостроения.

