1. ***Освоение Сибири.***

**Образование Красноярского края.**

Перед приходом в Сибирь русских на территории современного Красноярского края жили племена тюркской, кетской, самодийской и тунгусской языковых групп. Необъятные просторы Сибири, неизведанные ее богатства с давних пор привлекали к себе внимание правительственных кругов, торговых и промышленных людей России. В конце XVI столетия русский народ, по выражению А.М. Горького, «без помощи государства… присоединил Москве огромную Сибирь руками Ермака и понизовой вольницы, беглой от бояр».

После гибели Ермака дальнейшее продвижение в глубь Сибири продолжали царские воеводы, и, несмотря на национальный и классовый гнет, который нес царизм, присоединение к России малых народов. Населяющих Сибирь, сыграло огромную прогрессивную роль в развитии этого края. Оно взламывало господствовавшие здесь ранее патриархально-родовые отношения, несло с собой более высокую культуру. Правительство царской России было весьма заинтересовано в получении из Сибири ценной пушнины, занимавшей видное место во внешней торговле. Москва стремилась также к изысканию здесь рудных и других полезных ископаемых, а также к заселению обширного края путем принудительной отправки в Сибирь крестьян для обеспечения служивых, торговцев и промышленников хлебом.

Наряду с крестьянами-переселенцами в сибирские леса и степи бежали из крепостной, казарменной и монастырской неволи наиболее энергичные и свободолюбивые русские люди. Опираясь на созданные укрепления (военные крепости-остроги) они совершали географические и геологические открытия, способствовали распространению промыслов, торговали с местными туземными племенами. На протяжении трех столетий

1

единственной транспортной артерией в торговле и сообщении северных и южных районов Приенисейского края была река Енисей. До середины XIX века плотами и баржами сплавляли лес, скот, хлеб, овощи, рыбу, пушнину, графит. Доставка грузов в северные районы была сравнительно нетрудным делом.

Гораздо сложнее осуществлялись перевозки товаров из низовья, так как суда против течения приходилось водить конной тягой, а нередко и при помощи бурлаков.

Енисей (по эвенкийски Ионесси, буквально – большая вода, а по ненецки – Енасе, что значит «широкая река»). В гранитных порогах пути пробивая, От вольных тувинских степей

Спешит к океану река штормовая, Красавец тайги – Енисей.

( И. Рождественский ).

Истоками его являются Большой Енисей (Бий-Хем) и Малый Енисей (Ка-Хем). Река течет почти по меридиану на север в пределах Красноярского края и впадает в Карское море. Длина Енисея составляет 3 478 км, а по площади водного бассейна – 2 640 тысяч километров, он занимает второе место среди рек России (после Оби) и седьмое место среди рек мира. Для бассейна Енисея характерная резкая ассимитричность: его правобережная часть в 5,6 раза больше левобережной. Бассейн Енисея представляет собой возвышенность – горы Южной Сибири и большая часть Среднесибирского плоскогорья.

Основная часть бассейна покрыта тайгой. Гидрографическая сеть Енисея включает 198 620 рек и 126 364 озера. По величине стока Енисей занимает

2

первое место среди рек России. Максимальный расход у Игарки достигает 154 000 кубометров в секунду. Енисей – важнейший водный путь Красноярского края.

В состав края входят обширные пространства Енисейского Севера с многочисленными островами Ледовитого океана, знойные степи юга, таежные просторы, горные пики Саян и безбрежные хлебные нивы центральных районов Красноярья. Все эти разноликие в природном и экономическом отношении территории скреплены голубой лентой могучего Енисея и системой его притоков — Нижней и Подкаменной Тунгусками, Ангарой, Абаканом, Каном, Тубой и другими. Система рек бассейна Енисея придает территории края определенную компактность и выступает в качестве его своеобразного естественного хозяйственного «каркаса».

Это один из крупнейших индустриально-ресурсных регионов страны, обладающих огромными запасами природных ресурсов. Русская колонизация дошла до Енисея в начале XVII в., тогда же в 1628 г. был основан административный центр края город Красноярск , но фактически развитие края началось только в самом конце XIX в., когда через его территорию прошла Транссибирская магистраль. Современный Красноярский край образован в 1934 г., до революции на его территории существовала Енисейская губерния, территория которой на протяжении всего XIX в. служила местом ссылок. Именно здесь проходила ссылка будущих вождей советского государства - Ленина и Сталина.

3

1. ***Образование города Красноярска.***

В августе 1628 года у Красного Яра был построен острог. На вершине холма Кум-Тигей основатели города держали караул. Там же стояла и сторожевая вышка, с которой издалека можно было видеть неприятеля. Когда такое случалось, караульные зажигали костер, подавая знак, чтобы острог готовился к осаде. В память об этом красноярцы в 1805 году на месте сторожевой вышки поставили деревянную часовню, заменив ее каменной в 1855 году. А место это стали называть Караульной горой.

Красноярский острог – представлял собой деревянную крепость, обнесенную рвом, валом и стенами с пятью башнями. Прежде всего, его задачей была оборона от монгольских и тюркских племен. Острог защищал Енисейск, отчасти Томск, позднее – деревни русских поселенцев. Первым воеводой острога был Андрей Дубенский – умелый, дальновидный, талантливый правитель. Красноярский острог являлся и местом дипломатических встреч красноярских воевод с послами Алтын-хана. Сюда для переговоров являлись и послы кыргызских князьков. После присоединения Сибири к России Красноярск, как военное поселение, свое значение утратил и в 1690-х годах получил статус города.

4

1. ***Развитие судоходства на Енисее.***

31 мая (12 июня) 1863 года над рекой прозвучал гудок первого парохода, получившего имя «Енисей» (длина 25 сажен, ширина 3 сажени, мощность 60 л.с.). Построен был пароход в 1862 году в Енисейске. Строительство парохода вела компания енисейских купцов. Среди них – Баландин, Грязнов, Калашников, Кытманов, непосредственно строителем был механик-самоучка – Худяков.

Газета «Енисейские губернские ведомости» так сообщала об этом событии, которое стало отсчетом в деятельности енисейских речников:

*«Горожане взволнованно спешили на набережную – поглядеть, как чудо техники отходит в свое первое плавание… Величественно плыл пароход по гладкой поверхности Енисея, который своею тишиною как бы приветствовал нового гостя, нарушившего его вековое спокойствие…»*

В навигацию 1863 года пароход совершил несколько рейсов в низовья Енисея, в частности, первый из них сделан из Енисейска до Усть-Кеми и обратно.

Первым капитаном судна ходил Попов Андрей Павлович. Пароход проработал на Енисее до 1907 года. К 1875 году на Енисее было уже 4 парохода и 7 барж. Они перевозили за навигацию до 130 тысяч пудов груза. В 1881 и 1883 годах красноярский купец Н.Г.Гадалов покупает у немецкой фирмы «Кноп» поочередно пароходы: 80-сильную «Москву» и 100-сильный «Дальман». Соорудив быстро причал и подсобное хозяйство, Н.Г.Гадалов открывает свое пароходство.

Его пароходы курсируют по линии Красноярск-Минусинск. Вскоре пароходство пополняется пароходами «Россия», «Граф Игнатьев» и «Усердный». Укрепив пароходное дело, Н.Г. Гадалов пускает суда через Казачинские пороги до Енисейска.

Гадаловский фарватер оказался удачным, и енисейская артерия стала

5

полнокровно служить Красноярску.

В 1888 году небольшой пароход «Сибирячка» поднялся по Подкаменной Тунгуске, побывал на Вельмо и Тее. В следующем году этот же пароход плавал по Нижней Тунгуске и Большому Касу. Основным типом несамоходного судна на Енисее была баржа. Размеры барж составляли: в длину 14-30 сажен, ширину 1.4-6.7 сажени, а осадка с грузом – не более 10 четвертей. Грузоподъемность барж не превышала 40 000 пудов.

Пароходы на Енисее совершали рейсы обычно с возами, буксируя вверх две баржи, а вниз – не более трех. Скорость движения с баржами против течения выше Красноярска составляла семь, а вниз по течению – 19 верст в час. Наибольшее число судов работало на участке от Минусинска до Красноярска. Другие занимались перевозками грузов преимущественно на нижнем участке от Енисейска до устья, а также от Красноярска до Енисейска. С появлением паровых судов, ростом их количества, увеличением грузоподъемности, существенно расширяется номенклатура перевозимых грузов: хлеб, дрова, соль, лес, каменный уголь и т.д. Количество перевозок грузов по речным путям Сибири в 1913 году составляло 6,2% от общего объема перевозимых грузов по рекам Сибири. В Енисейском бассейне в упомянутом году было перевезено 145 тыс. тонн различных грузов. В губернии бойко развивалась торговля, и это требовало перевозки по Енисею большого количества грузов и пассажиров.

Несмотря на напряженный режим работы, в свободное от рейсов время пароходы часто выполняли необычную, благотворительную миссию. «Енисейские губернские ведомости» 3 июля 1882 года сообщали, что Н.Г. Гадалов устроил на своем пароходе «Москва» гулянья, а выручку – 256 рублей – передал в пользу приюта арестантских детей. Гадаловы бережно относились к этой традиции.

6

Та же газета 7 июня 1902 года извещала. Что Н.Н.Гадалов выделил бесплатно пароход «Сибиряк» для гулянья по Енисею, а собранные деньги передал на нужды Красноярской женской гимназии.

В 1893 году прибыл на Енисей пароход «Лейтенант Малыгин».

Пароход знаменит тем, что на его борту в 1897 году из Енисейска в Красноярск следовал вице-адмирал Макаров. В последующем, пароход был переправлен на озеро Байкал, где остался на постоянную работу.

В 1887 году для работы на Ангаре с высокими скоростями течения и множеством порогов были построены пароходы «Св. Николай» мощностью 560 л.с., «Св. Инокентий» (240 л.с.) и «Илим» (120 л.с.), а также несколько барж. Пароходы были приобретены крупным золотопромышленником Сибиряковым А.М. Поскольку пароход «Св.Инокентий» был оборудован туерной лебедкой, он в 1903 году был поставлен в Казачинский порог, где проработал до 1968 года.

. В 1890 году Гадаловы, объединившись с купцом Е.Жернаковым, учреждают Сибирскую акционерную компанию срочного буксирно-пассажирского пароходства по рекам Енисею, Оби и Иртышу с основным капиталом 1 млн.250 тысяч рублей.

К этому времени Гадаловы имели 8 пароходов и несколько барж. Пароходство давало ощутимую прибавку сибирской экономике. Особенно популярным Гадаловское пароходство стало после того, как летом 1891 года

в Красноярске побывал наследник престола, будущий царь России

Николай II. Наследник к Красноярску подъехал на пароходе «Св.Николай», конвоируемым гадаловским пароходом «Граф Игнатьев»..

После Октябрьской социалистической революции существенно изменилась и роль речного транспорта. Он становится важной составляющей единой транспортной системы страны. Речному транспорту поручается решение важнейших государственных задач. Так было на

7

строительстве многочисленных электростанций в бассейнах Сибири, когда речной флот обеспечивал стройки необходимыми материалами, так было, когда на севере Красноярского края начали осваивать богатейшие месторождения цветных металлов, строили Норильский горно-металлургический комбинат.

. В 1918 году был издан декрет Совнаркома о создании первого советского центрального органа управления национализированным флотом и судоходством, который спустя три месяца был переименован в Главное Управление водного хозяйства (Главвод).

Революционные события и гражданская война оказали влияние на сибирское судоходство. Флот Енисейского бассейна активно участвовал в военных действиях с интервенцией и белогвардейщиной. После восстановления советской власти на территории Сибири (1920 году) Главвод был передан в Народный Комиссариат путей сообщения (НКПС) и созданы управления внутренних водных и речных государственных пароходств. В 1923 году организованы Западно-Сибирское и Амурское Управления. В начале 30-х годов образовано Управление речного транспорта.

В 1931 году из состава Западно-Сибирского пароходства выделены Енисейское и Иртышское пароходства. С 1947 года по 1954 год центральным органом речного транспорта Сибири становится созданное в городе Новосибирске Главное Управление речного флота Восточных бассейнов (Главвосток).

В годы войны часть пароходов Енисейского пароходства была переоборудована для ведения боевых действий. На них были установлены пушки и пулеметы.

В основном эти суда работали в устье Енисея и Карском море. Весной 1942 года гитлеровское военно-морское командование в Норвегии разработало план операции «Вундерланд» (Страна чудес), главная цель

8

которой заключалась в нарушении нашего судоходства на трассе Северного морского пути, нанесении ударов по советским арктическим конвоям.

Надводные и подводные корабли германского флота должны были незамеченными проникнуть в Карское море для действия на коммуникациях проходящих вдоль северного побережья.

**16.08.42 года** рейдер “Адмирал Шеер” вышел из Нарвика в сопровождении 4 миноносцев и эскадрильи самолетов. От острова Медвежьего он шел уже самостоятельно вокруг мыса Желания, в обход Новой Земли. После безуспешных попыток обнаружить советские караваны “Адмирал Шеер” напал в районе острова Белуха на ледокольный пароход

“А.Сибиряков” (названный в честь знаменитого Иркутского купца Анатолия Сибирякова) со 104 пассажирами на борту. Капитан “А.Сибирякова” Анатолий Алексеевич Качарава попытался увести судно за о. Белуха, где было много отмелей, но из-за малой скорости сделать этого не смог и был вынужден принять неравный бой. “А.Сибиряков” был вооружен лишь 2 пушками и одним спаренным пулеметом. В ходе схватки, после очередного залпа “Адмирала Шеера” (имевшего на вооружении 28 крупнокалиберных орудий) на “А.Сибирякове” начался пожар. Теплоход погиб, успев оповестить суда в Арктике и Диксон, где располагался штаб морских операций, о появлении в наших водах фашистского корабля.

С тех пор “А.Сибиряков” вошел в историю под именем

“Северного Варяга”.

“Адмирал Шеер”, потопив “А.Сибирякова” пошел на Диксон, но в условиях непогоды, сделав несколько залпов по радиостанции вынужден был уйти под огнем орудий сторожевого катера СКР-19 (переоборудованного из ледокольного парохода “Дежнев”). В последствии “Адмирал Шеер” был потоплен англичанами у берегов Норвегии.

9

Согласно данных штаба военно-морских операций на Западном побережье Новой Земли, у Белужьей Губы находилась временная база германских подводных лодок.

В настоящее время в составе материально-технической базы речного транспорта Красноярского края главная роль принадлежит транспортному флоту. Здесь работают все виды транспортных судов: пассажирские и грузопассажирские, грузовые самоходные сухогрузные (грузовые теплоходы) и наливные (танкеры), грузовые несамоходные сухогрузные и наливные, а также буксирные.

Флот Енисейского бассейна выполняет перевозки большого количества грузов различной номенклатуры, работает в разных судоходных условиях: от крайнего мелководья до участков с озерными и морскими условиями плавания. В этой связи в пароходстве находятся многообразные типы транспортных судов, предназначенные для эксплуатации на различных участках. В связи с переходом страны на рыночную экономику и падением пассажиро и грузоперевозок по Енисею руководством Енисейского речного пароходства в 1994 году было принято решение об использовании флота на загранперевозках. В период с 1994 года до 1999 года осуществлено переоборудование и перегон для работы в бассейнах Черного, Средиземного и Балтийского морей 19 единиц флота. Суда выполняют грузоперевозки под фрахтом иностранных фирм и компаний.

10

1. ***Пассажирский флот Енисея.***

**Пассажирский флот Енисея до 2000г. являлся одним из лучших в бассейнах Сибири и Дальнего Востока.**

**Гордостью пассажирского флота являлся теплоход «Антон Чехов», который совершал рейсы, в основном с иностранными туристами, по маршруту «Красноярск-Диксон». Он построен в Австрии в 1978 году и отличается высоким уровнем комфортабельности.**

**В 1953-54 годах на верфи им. Матиас Тезен в Висмаре построены пассажирские теплоходы «Александр Матросов», «Валерий Чкалов» пассажировместимостью 343 человека, которые использовались по туристическому маршруту «Красноярск-Дудинка».**

**Видное место занимали дизельэлектроходы «Антон Рубинштейн», «Байкал»** (в 1993г. переименован **«Капитан Родин»**)**, «Бородин»** (в 1997г. переименован **«Годенко»**) **, «Прокофьев», «Композитор Калинников»,**

**«М.Ю. Лермонтов», «Литва»** после списания стоит как плав. гостиница**, «Латвия»** (в 1991г. переименован **«Годенко»** после списания стоит как плав. гостиница **«Маяк»**)**, «Ипполитов Иванов». Суда построены в 1955 – 1956 гг. на заводе Комарно ЧСР, имеют пассажировместимость 247 человек и скорость движения до 20 км/ч.**

**Перевозки пассажиров и туристов осуществлялись от верховьев Енисея в южных районах края до Диксона – на Севере.**

С 2005г. на линии «Красноярск-Дудинка» перевозкой пассажиров занимаются пассажирские теплоходы «Александр Матросов», «Валерий Чкалов» пассажировместимостью 343 человека, дизельэлектроход «М.Ю. Лермонтов» пассажировместимость 247 человек, теплоход «Близняк» пассажировместимость 200 человек.

На участках с ограниченными условиями плавания работают суда на воздушной подушке типа «Заря» пассажировместимостью 66 человек и

11

скоростью движения 43 км/ч. Также скоростные суда на подводных крыльях типа «Метеор» пассажировместимостью 150 человек и скоростью до 70 км/ч, типа «Восход» на базе теплохода «Ракета» пассажировместимостью 71 человек и скоростью до 60 км/ч.

Все суда связанные с пассажиро перевозками, состоят на балансе **(с 2006г.)**

**«Пассажир Речтранс».**

12

1. ***Заключение.***

В заключении хочется привести примерную хронологию исторических дат, связанных с развитием пароходства:

**1862г.** – появился первый пароход «Енисей» на Енисее,

**1882-1891гг.** – сооружен Обь-Енисейский канал,

**1909г.** – начало строительства Красноярской ремонтно-эксплуатационной базы флота,

**1918г.**- принято решение на общем собрании речников национализировать акционерное общество пароходства на реке Енисей,

**1922г**. – Совет труда и обороны утвердил положение «О правилах речного транспорта»,

**1923г.** – Красноярская судостроительная верфь выпустила первую продукцию – плашкоутные и моторные лодки,

**1929г.** – Советское правительство приняло решение о строительстве города Игарка и Игарского речного порта,

**1931г.** – объединенным постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР создано 15 речных пароходств. В том числе и Енисейское,

**1931г.** – осуществлена первая морская экспедиция по перегону речных судов по Северному морскому пути,

**1934г.** – образован Красноярский речной порт; организованы Минусинская и Павловская ремонтно-эксплуатационные базы флота,

**1935г.** – основана Кононовская РЭБ флота,

**1936г.** – основана Подтесовская РЭБ флота,

**1946г.** - основан Ачинский речной порт на реке Чулым,

**1950г.** – образовано Верхнеенисейское районное управление (г.Абакан) **1952г.** – основана Ермолаевская РЭБ флота,

**1971г.** – Енисейское речное пароходство награждено орденом Ленина, образован Маклаковский речной порт,

13

**1973г.–** образованы Таймырское (г.Дудинка) и Ангарское (п.Стрелка) районное управления,

**1974г.** – образовано Кызыльское районное управление (г. Кызыл),

**1976г.** – введен в действие Красноярский судоподъемник.

14

***VI. Список литературы :***

1. Павлов П.Н., Степынин В.А., Логвинов В.К. «История Красноярского края»

Учебное пособие по краеведению. Красноярское книжное издательство

1967.

2. Козаченко В.А. «Летопись Енисея». Красноярское книжное издательство

1997.

3. Е. Нифантьев «Город на Енисее». Красноярское книжное издательство

1973.

4. В.И. Чумаченко «Вахта на Енисее».Красноярское книжное издательство

1989.

5. Г.Ю. Симкин «Енисейское ускорение». Красноярское книжное

издательство 1978.

6. Л. Киселев «Сибириада Гадаловых». «История без вырванных страниц».

«Красноярский рабочий» 25 мая 1991 года.

7. Л. Киселев «Духа прерванный полет». «Страницы истории».

«Красноярский рабочий» 21 сентября 1999 года.

8. История Сибири «С древнейших времён до наших дней» в пяти томах.

История Сибири «Сибирь в составе феодальной России», Т.2, Ленинград:

Изд-во «Наука», 2002.

9. Зуев А. С., Сибирь — вехи истории (XVI – XIX вв.), Новосибирск: Изд-во

«ИНФОЛИО-пресс», 1999.

10. С сайта <http://rocich.ru/>

11. Красноярский край – О.А.Хонина, Р.Л.Иванова.1984год.

12. Энциклопедия “Города России” Научное издательство; 2002 г.

15

Содержание работы

1. Освоение Сибири.……………………………………………….………………..1
2. Образование города Красноярска ………………………………………4
3. Развитие судоходства на Енисее…………………………………………..5
4. Пассажирский флот Енисея***.***………………………………………………..11
5. Заключение………………………………………………………………………….13
6. Список литературы………………………………………………………………15

Министерство транспорта РФ

Федеральное агентство морского и речного транспорта

Енисейский филиал

Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования

«Новосибирская государственная академия водного транспорта»

(г. Красноярск)

Контрольная работа

ПО ИСТОРИИ

Тема: Развитие судоходства на Енисее.

Выполнил: ст. 21гр. ОП

Гончаров А.И.

Проверил: преподаватель

Плотников В.П.

Красноярск 2011