**РОЛЬ РЕКИ ЧУСОВОЙ В ТРАНСПОРТИРОВКЕ ПРОДУКЦИИ УРАЛЬСКИХ ЗАВОДОВ**

Почти 200 лет самым значительным ежегодным событием апреля был сплав караванов с грузами по реке Чусовой. До открытия уральской горнозаводской железной дороги река служила практически единственным путем транзита продукции с уральских заводов. Ею же сплавлялись предметы торга с окраин Сибири в центральную Россию. С пуском Пермь-Тюменской железной дороги в 1878 году Чусовая стала терять свое значение. В первом десятилетии XX сплав по Чусовой был полностью прекращен, однако этот путь из Азии в Европу до сих пор интересуют историков и краеведов.

**Цель учебно-исследовательской работы**: рассмотреть использование реки Чусовой как единственный путь транзита продукции с уральских гор до постройки железной дороги через Урал.

**Задачи исследования**: изучить и проанализировать литературу по теме исследования; определить роль и значение реки Чусовой в качестве транспортной артерии; познакомиться со способом транспортировки грузов; выявить проблемы, с которыми сталкивалась команда коломенки при транспортировке продукции уральских заводов; систематизировать и предоставить экономические данные по теме исследования.

**Теоретическая значимость** учебно-исследовательской работы заключается в том, чтобы обобщить теоретические представления по теме исследования; изучить богатую историю реки Чусовой.

**Практическая значимость** учебно-исследовательской работы заключается в том, что результаты исследования могут быть использованы в качестве тематических часов по учебным дисциплинам «История», «География», «Экономика».

С серьёзной логистической проблемой доставки уральского металла столкнулись уже в самом начале XVIII века. Стало понятно, что единственным рентабельным маршрутом может быть только сплав по Чусовой до Камы и Волги. Ревдинский завод в этом смысле оказался в исключительно хорошем положении. Ревда впадала в Чусовую неподалеку от предприятия и, следовательно, отпадала необходимость длительной транспортировки грузов на санях. В местах слияния рек была обустроена «пристань». А чуть выше от устья Ревды находилось «плотбище» - верфь, на которой ежегодно строили корабли ревдинской «флотилии».

По мере увеличения заводских мощностей, год от года росло количество кораблей: от 10 в середине XVIII, до двадцати к концу XIX столетия. Основным же типом грузового судна на Чусовой с 1730 х годов стала «коломенка». Уральские коломенки названы так, потому что они строились из «коломенных» бревен - ровных стволов столетних деревьев, как правило, из елового леса. Строили всю зиму, чтобы к февралю 30-40 штук было готово. Это были длинные (30-40 м) и довольно широкие (до 6 м) корабли с совершенно плоским дном, отвесными бортами и тупыми образованиями носа и кормы.

Очевидно, что без людей коломенка далеко не уплывет. Нужен экипаж. Караванный приказчик, или просто караванный - это человек, персонально отвечавший перед заводовладельцем за успешную проводку каравана и доставку груза.

Сплавщик (капитан, штурман и лоцман в одном лице) - сама главная фигура на коломенке. Во многом именно от его действий и распоряжений зависел успех сплава. Удачно провести караван барок через всю Чусовую, миновав пороги и скалы, могли только опытные сплавщики, хорошо знающие характер реки.

На Урале долго помнили легендарных героев-сплавщиков: Акинтия Гилева, Лупана Долматова, Севостьяна Кожина, Афанасия Мушникова, но десятки и сотни имен других «укротителей Чусовой» канули в Лету.

Бурлаки - команда коломенки. Обязанности чусовских бурлаков заключались в загрузке коломенки металлом, работа во время сплава на веслах, а по прибытии в пункт назначения - разгрузка судна.

Сплав начинал Ревдинский завод. Его коломенки, поднявшиеся на водяном валу, перепрыгивали через понуры Шараминского и Барановского заводов и устремлялись вниз по Чусовой. В шести километрах их появление ждали «шайтаны» (первоуральцы). Шайнаты спускали свои барки. И вот уже 60-70 барж, опережая по скорости водяной поток, неслись дальше.

Барки шли своим ходом. Вначале по Чусовой, потом по Каме. А вот подойдя к Волге, против течения уже плыть не могли. И караванные нанимали из местных жителей бурлаков, которые за определенную плату тянули суда вверх по реке до самого Нижнего Новгорода.

Конечно, везло не всем. Сплав по Чусовой - настоящая рулетка. Случаи, когда обходилось без жертв, можно пересчитать по пальцам. Почти всегда река забирала 5-10 человек. Но были годы, например, 1877, когда на одном только камне «Разбойник» разбилось 23 коломенки и утонули свыше 100 человек… В связи с этим на Чусовой в XVII-XIX веках проводились массированные работы по улучшению условий судоходства. Были взорваны наиболее опасные скалы-бойцы, перекаты и пороги очищены от крупных камней, установлены сотни причальных столбов. С целью уменьшения скорости движения судов в условиях быстрого течения за борт барок выбрасывались лоты - тяжёлые чугунные слитки с шипами.

Итогом стал рост грузопотока по реке до 8049 тыс. пудов в 1873 году. В 1890-е года количество случаев крушения судов на реке уменьшилось с 10 % до 4 % от общего количества рейсов.

Важным этапом в освоении Чусовой стал 1878 год: тогда было пущено движение по Горнозаводской железной дороге, после чего транспортное значение реки стало падать (годовой грузопоток по реке до конца XIX века держался в районе 6700 тыс. пудов). В начале XX века заводские караваны судов по реке уже не проводились. Последние барки по Чусовой прошли в 1920-е годы.

Более 50 заводов сплавляли свою продукцию, общим количеством грузов (по весу) до 5 млн. пудов, и еще примерно 3 млн. пудов купеческих грузов. Всего по Чусовой до 1878 г., т. е. до введения в строй Уральской горнозаводской железной дороги, ежегодно сплавлялось до 6-8 млн. пудов.

Значительная доля, до 40%, поступала для продажи на Нижегородскую ярмарку, активными потребителями являлись Ижорские и Олонецкие заводы. Сплав приносил большие потери и убытки. Средняя за год цифра потерпевших крушение барок равнялась 20. Были годы, когда число разбитых судов увеличивалось до 60 (1873 г.), или изредка сплав был настолько удачным, что процент потери равнялся нулю (1839 г.). Потери судорабочих во время сплава были различными и число жертв иногда вырастало от 3-4 человек до 100.

Трудности доставки грузов не могли не отразиться на удорожании уральского металла. В 50-х годах цена на ближайшем рынке-Нижегородской ярмарке-превышала заводскую стоимость на 22%. Цена в Петербурге, куда железо доставлялось по очень длинному пути, была на 39% выше уральской. Пока железо доходило до Киева, оно несколько раз меняло вид транспорта (водный и гужевой) и после такой доставки его цена была на 78% выше производственной. Достигая западных границ, железо обходилось в 2-3 раза дороже. Таким образом, естественные путевые трудности приводили к удорожанию уральского металла, что, в свою очередь, отражалось на экономическом положении горнозаводского производства вообще.

Также сплав в некоторых местах был очень опасным. Так в 1849 г. был составлен проект постройки упругих заплывей. Общая стоимость устройства для 52 камней составляла сумму в 30 213 рублей серебром. Проект был утвержден в 1853 г.

Таблица 1. Потери при судоходстве

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Годы | От недосмотра  рабочих | От подводных камней | От бурь | Ото льда | Число  судов | Ценность  грузов, руб. |
| 1861 | - | 20 | - | 7 | 27 | 36850 |
| 1862 | 4 | 13 | 3 | 1 | 21 | 28740 |
| 1863 | 2 | 4 | - | - | 6 | 6050 |
| 1865 | 6 | 37 | 3 | 8 | 54 | 71640 |

Работы на Чусовой проводились после 1861 г. в условиях, когда заметно оживилась частная промышленность и стали расти и укрепляться рыночные связи между Уралом и Центром.

В этом можно убедиться, если обратить внимание на факты развития судоходства по Чусовой в 1862-1875 гг., обобщенные в следующей таблице.

Таблица 2. Обобщённые данные по объемам судоходства

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Годы | Судов | Плотов | Перевезено грузов,  тые. пудов | На сумму, руб. | Число разбитых судов |
| 1862 | 302 | - | 3094 | 3252 | 21 |
| 1863 | 448 | - | 3367 | 3691 | 7 |
| 1864 | 407 | - | 4298 | 4634 | 18 |
| 1865 | 607 | 7 | 5326 | 6233 | 17 |
| 1866 | 606 | 3 | 5266 | 6293 | 16 |
| 1867 | 518 | 3 | 4340 | 6181 | 12 |
| 1868 | 546 | 1 | 5195 | 5845 | 15 |
| 1869 | 536 | 9 | 4957 | 6400 | 26 |
| 1870 | 612 | 8 | 6318 | 7601 | 11 |
| 1871 | 644 | - | 6209 | 6607 | 28 |
| 1872 | 638 | 2 | 6099 | 7730 | 18 |
| 1873 | 826 | - | 8045 | 7925 | 52 |
| 1874 | 617 | 19 | 6698 | 7132 | 28 |
| 1875 | 615 | - | 6715 | 7219 | 19 |

Река Чусовая, пожалуй, самое дорогое сокровище в «золотом» фонде горнозаводской цивилизации. Величественная панорама береговых утесов, необозримая даль лесных просторов, бурные перекаты, спокойные заводи - суровая красота реки восхищает и притягивает. И как-то даже забывается, что наша красавица - река горная, капризная и своенравная.