План.

I. ВСТУПЛЕНИЕ

1. Волга - великая русская река.

II. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

1. ″Волга бурлацкая″

2. ″Корабли уходят в бой″

3. ″Большим кораблям - большое плавание″

4. ″Река и электроника ″

5. Великий Волжский каскад

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. ″Быть Волге чистой″

2. Список используемой литературы

Вот отсюда, именно отсюда,

Из глубин лесного родника

Выбегает голубое чудо -

Русская великая река.

Н. Палькин.

В России много больших и красивых рек, таких как - ИРТЫШ, ЛЕНА, АНГАРА, ОБЬ. Одной из самих больших в Европе и красивых русских рек является ВОЛГА, - 16-я по длине в мире и 5-я в СССР.

«Каждая страна имеет свою национальную реку, - писал Дюма. - Россия имеет ВОЛГУ - самую большую реку в Европе, царицу наших рек, - и я поспешил поклонится ее величеству ВОЛГЕ!»

Геологи по отложениям в земной коре определяют, что за неизмеримо долгую историю Земли значительные пространства нынешнего Поволжья не раз превращались в морское дно. Одно из морей медленно отступало к югу примерно двадцать миллионов лет назад, и тогда по его следам протекла ПРА - ВОЛГА. Пра - Волга начиналась не на Валдае, а возле Уральских гор. Она как бы срезала угол, взяв оттуда направление на Жи­гули, и дальше несла воды значительно восточнее, чем сейчас. Движения земной коры, образование новых возвышенностей и впадин, резкие коле­бания уровня Каспия и другие причины заставляли пра - Волгу менять на­правление.

РА - так называл ВОЛГУ греческий ученый Птолемей в своей «Географии». Он жил далеко от Волги, на побережье Африки, в городе Александрии, но и туда доходили слухи о великой реке. Было это во II веке нашей эры.

ИТИЛЬ, ЭТИЛЬ, АТИЛЬ... Такие названия Волги отмечены в средневе­ковых хрониках.

Исток Волги на Валдайской возвышенности, там, где выходят подземные воды. Волга - типичная равнинная река. Впадает Волга в Каспийское море. При впадении Волга образует дельту площадью 19 тыс. кв. км.

На протяжении почти 370 км. катит она свои воды из них на 3500 км. допускается движение судов. На этом расстоянии она спускается не более чем на 250 м. Падение реки небольшое. Средняя скорость течения - меньше 1 м/с.

Большинство рек являются притоками других более больших рек. ОКА - правый приток Волги, КАМА - левый приток Волги. Более мелкие реки при впадении в более крупные образуют бассейн главной реки, благодаря которому реки полноводные. Бассейн Волги равен 1360 тыс. кв. км.

Основное питание Волги составляют талые вешние воды. Дожди, выпа­дающие главным образом летом, и грунтовые воды, за счет которых река живет зимой, играют в ее питании меньшую роль. В соответствии с этим в годовом уровне реки выделяются: высокое и продолжительное весенние половодье, довольно устойчивая летняя межень и низкая зимняя межень. Продолжительность половодья составляет в среднем 72 дня. Максимум подъема воды приходится обычно на первую половину мая, через полме­сяца после весеннего ледохода. С начала июня до октября - ноября уста­навливается летняя межень. Таким образом, большая часть навигационного периода, когда река свободна ото льда (в среднем 200 дней), совпадает с периодом низких меженных уровней (2 - 3 м).

Верхняя Волга - от истока до Нижнего Новгорода, до впадения Оки, средняя - от устья Оки до устья Камы, нижняя Волга - от впадения Камы до Каспийского моря.

От города Нижний Новгород, после слияния Волги с Окой, как принято считать, начинается, среднее течение Волги. Ширина русла реки сразу же возрастает более чем вдвое, колеблясь затем в пределах от 600 до 2000 м. И более.

Для средней Волги характерны три основных типа берегов. Справа, воз­вышаются незатопляемые ни при каких уровнях воды древнее берега, спускающиеся к реке крутыми скатами; иногда, на повороте, такой берег вдается в Волгу, образуя утес. Слева преобладают чрезвычайно пологие, постепенно возвышающиеся к низкой луговой пойме песчаные берега, Че­редующиеся с «ярами - обрывистыми, почти отвесными откосами, глини­стыми, песчанно - глинистыми; в некоторых местах они достигают значи­тельной высоты. «Между ними величаво простерлась широкогрудая река; бесшумно, торжественно и неторопливо текут ее воды; горный берег от­ражается в них черной тенью, а с левой стороны ее украшают золотом и зеленым бархатом песчаные каймы отмелей, широкие луга». (М. Горький, «Фома Гордеев»).

Разница правого и левого берегов Волги сказывается на расселение и хозяйственном освоении берегов этой реки. Тихие затоны левого берега широко используются для стоянки, перезимовки, ремонта и строительства судов: по всему заволжскому побережью Волги располагаются поселки су­достроительных и судоремонтных заводов.

Левобережные села, и поселки располагаются, как правило, вдали от Волги, за пределами низкой, заливаемой поймы, исключением в этом от­ношении служат селения на высоких ярах. Широкая левобережная пойма богата лугами; косить сюда приезжают колхозники и с правобережья, пойменные участки на котором невелики. Иное дело - на правом берегу. Селения часто располагаются «прямо над Волгой», на вершине коренного берега и на скатах.

Высокий правый берег Волги таит в себе постоянную угрозу оползней и обвалов, что неблагоприятно для расселения на нем. Условием для их возникновения служит наблюдаемое на правобережье переслаивание водо­упорных глинистых и водоносных песчанистых горизонтов, с их выходом в сторону реки. Насыщенные водой после таяния снегов или летних ливней верхние песчанно - глинистые толщи начинают скользить по водоупорному слою в сторону реки. Скольжение это может быть очень медленным, но в конце концов, может привести к обвалу. С оползнями ведется борьба по­средством укрепления опасных участков берегов, сооружение водоотводов.

Волга «Бурлацкая».

...Вдоль реки

Ползли гурьбою бурлаки,

И был невыносимо дик

И страшно ясен в тишине

Их мерный, похоронный крик...

Н. А. Некрасов

Долгие десятилетия без бурлаков нельзя было представить себе Волгу. Бурлацкий труд - прошлое великой реки, о котором нельзя забыть.

Судя по старинным документам, уже в 14 веке беднота нанималась к купцам, чтобы проводить по реке бараки с товаром. Это было опасным делом. На волжские суда часто нападали воины татарского хана, который правил в Казани. Лишь после того, как хан был разбит, Волга стала глав­ной водной дорогой Русского государства.

Началась оживленная торговля с дальними странами. В Астрахань, к устью Волги, приезжали купцы с Кавказа, из Средней Азии, Ирана, Ин­дии. Появились в приволжских городах англичане.

Гребцов брали, чтобы спешно везти важных гостей - например, иностран­ных послов. Гребные струги были чем - то вроде нынешних пассажирских судов. Бараки же с товаром тянули бурлаки.

В 16 веке на Волге их было уже несколько десятков тысяч: ведь чтобы поднимать против течения самые большие суда, в лямку впрягались до трехсот - четырехсот человек.

Бурлаки были не только в России. В разное время бечеву знали во мно­гих государствах Европы.

В тридцатых годах прошлого века число бурлаков превысило 600 тысяч. Их было столько же, сколько солдат в армии Наполеона. А затем бурлац­кий промысел пошел на убыль.

Тем временем появились пароходы. Первые были тяжелыми, неуклю­жими, потом стали строить более сильные и быстроходные. Разве могли бурлаки тягаться с ними.

И за 30 - 40 лет растаяла бурлацкая армия. Пошли бурлаки в грузчики, кочегары, матросы, бакенщики.

К началу нынешнего столетия бурлацкий промысел исчез вовсе.

Ушли с Волги бурлаки, но осталась о них память.

«Корабли уходят в бой»

Весной 1918 года начался контрреволюционный мятеж в Самаре. В том же году июльской ночью белогвардейские мятежники ворвались в центр Ярославля. Коммунистов убивали на месте, либо бросали в трюм баржи, чтобы затопить ее посредине Волги.

С каждым днем положение становилось все тревожнее. К осени 1918 года враги захватили уже четверти страны. На Волге в их руках оказалась Самара, Симбирск, Казань. Они нацеливались и на низовья реки. Удары были направлены на Царицын, на Астрахань.

Поволжье пересекала линия Восточного фронта, на котором решалась тогда судьба революции.

За Волгу красные и белые дрались особенно ожесточенно. Слишком много значил для тех и других главный водный путь России. Сначала бои шли на берегах, потом стычки начались и на воде. Ожесточение боев все нарастало. Волга кипела от разрывов. По реке плыла масса оглушенной рыбы. В сражение втянулся волжский флот. На боевом счету Волжской военной флотилии - участие разгроме белых под Свияжском, в освобожде­нии Казани, Вольска, Сызрани, Самары. Ее корабли содействовали обороне Царицына. Волга была в огне два года.

Прошло менее четверти века - и на низовья Волги направил удар враг куда более жестокий, сильный, коварный.

Когда началась Великая Отечественная война, некоторые волжские суда, как и в гражданскую войну, превратились в боевые корабли. Они вошли в состав Волжской военной флотилии. Военные моряки действовали на плесе от Саратова до Астрахани. Отбивались от вражеской авиации, за­щищали при воздушных налетах грузовой флот, вылавливали из Волги мины.

Многое сделала флотилия для победы под Сталинградом.

Вместе с речниками боевые корабли перевезли через Волгу более чем полмиллиона людей, почти тридцать тысяч автомашин, свыше восьмисот орудий.

Зенитные пулеметы и орудия были установлены на обычных судах, ра­ботавших в низовьях Волги.

Буксирный пароход «Сократ» водил баржи с нефтью. За военные нави­гации он отразил девять атак, увеличив счет сбитых самолетов до пяти. Если на обычном судне осколок бомбы мог пробить борт или вызвать пожар, то для нефтеналивного он означал взрыв, катастрофу. Растекшееся горючее превращало воду в огонь.

Перевозки нефти и бензина продолжались на Волге без перерыва, хотя фашистские самолеты особенно охотились за танкерами и нефтеналив­ными баржами, зная, что в их трюмах - горючее для танков и самолетов.

«Большим кораблям - большое плавание»

Первые пароходы появились на Волге вскоре после окончания войны с Наполеоном. Их построили на Каме, главном волжском притоке.

Появление первых «посудин с печкой» вызвало на Волге немалый пере­полох. Завидев пламя и дым, поднимающиеся из трубы, люди на встреч­ных парусных судах в панике прятались под лавки, а некоторые бросались в воду.

Один пароход был довольно большой, примерно такой, как нынешний пригородный катер, другой поменьше.

Первый военный корабль «Орел» появился на Волге в 1669 году. Это было трехмачтовое судно, вооруженное двадцатью двумя пушками.

Пароходы для Волги долго строились однопалубными. В 1871 году «сормовичи» построили двухпалубный, проведя в пассажирские каюты во­допровод и паровое отопление.

Волжский флот не имеет равных в мире. Дело не только в числе судов, но и в их новизне, разнообразии, назначении. На многих зарубежных ре­ках - только грузовое движение. Нигде нет такого комфортабельного, мощного флота, пригодного для поездок и для отдыха, как на Волге.

Волжский флот непрерывно пополняется судами, построенными по по­следнему слову техники. Кроме «Красного Сормово», их спускают на воду многие верфи и заводы у нас и за рубежом.

На Волге работают - нефтерудовозы. Гибрид танкера и сухогрузного те­плохода имеет как обычный трюм, так и трюмы для нефти. У него почти не бывает порожних рейсов.

Ходят по Волге «Жигули». На палубах этого судна-автомобилевоза раз­мещаются сотни автомашин. Возят «Жигули» не только «Жигули», но и грузовики Горьковского автозавода.

По Волге ходят большие пассажирские грузовые катамараны. У каждого два узких корпуса, между которыми как бы широкая площадка. Внешним видом катамаран напоминает паром.

Достоинство катамараном - большая вместительность. Длина пригород­ного катамарана типа «Отдых» немногим превышает сорок метров, а на нем почти семьсот мест для сидения пассажиров, концертная эстрада, просторная танцевальная площадка.

Первый в мире грузовой речной катамаран был построен на Волге в 1961 году. Теперь есть грузовые линии, где работают только катамараны.

Те, кто торопится по служебным или своим делам - речники их назы­вают «деловыми пассажирами», - те, конечно, пользуются судами на под­водных крыльях.

«Река и электроника»

Как бы ни были талантливы и опытны люди, которым поручено управ­лять колоссальным транспортным хозяйством Волги, им нужны очень бы­стрые, расторопные помощники. Эти помощники - электронно-вычисли­тельные машины.

Вычислительный центр Волжского объединенного пароходства выполняет множество заданий. В рабочих помещениях вычислительного центра - те­летайпы. Здесь телетайпы принимают новости, в которых посторонний че­ловек не поймет ничего, хотя они и не зашифрованы. Бегут колонки цифр. Они рассказывают, сколько хлеба, руды, нефти, соли отправлено и принято во всех портах, на всех пристанях Волги.

Вычислительный центр Волжского объединенного пароходства собирает и обрабатывает огромный объем информации со всей Волги.

В «памяти» электронно-вычислительных машин - все, что полезно знать о волжском флоте. Она хранит расстояния между всеми пристанями волж­ского бассейна. В ней - все самое главное о Большой Волге.

Предвидеть влияние капризов природы можно лишь приблизительно. Синоптикам не всегда удается точный прогноз на всю навигацию, и не для одного какого-нибудь участка, а для всей площади, в которой она и ее бесчисленные притоки собирают воду.

Для того чтобы составить прогноз вскрытия отдельных участков самой Волги и ее главных притоков, определить характер паводка и предпола­гаемый уровень вод, приходиться анализировать результаты десятков тысяч наблюдений за много лет.

Но душа Большой Волги - человек. Машины лишь его верные помощ­ники.

Все суда крупнейшего пароходства Европы - под контролем пяти чело­век, дежурящих в пяти диспетчерских. В сложных случаях им помогают другие специалисты, но обычно именно дежурные диспетчеры руководят движением на всей Большой Волге.

Волга трудится без выходных.

Из одной диспетчерской управляют всеми грузовыми теплоходами, дей­ствующими на Верхней Волге. В соседней комнате диспетчерская Нижней Волги.

Кабинет начальника пароходства напоминает пульт управление гидро­станцией. Он за считанные секунды или минуты может «выйти на связь» с любым уголком огромного Волжского бассейна, с Москвой, с крупными предприятиями, отправляющими и принимающими грузы.

- Наша Волга, - говорит начальник пароходства, - усердная труженица. Сто миллионов тонн груза перевозим каждую навигацию. Кому? Городам, заводам, стройкам. Многое доставляем без перегрузки в судах типа «река-море». Например, так возили из Италии часть оборудования для Волж­ского автомобильного завода. Брали груз в Генуе, разгружали прямо в Тольятти. А Камский автомобильный? Туда в разгар стройки доставляли за навигацию несколько миллионов тонн. Или вот еще одна стройка - Чебоксарский завод промышленных тракторов. И ему Волга помощница.

Но грузы - грузами, однако есть у Волги и другое дело, не менее важ­ное людей радовать. Для речника Волга с притоками - рабочее место, а для сотен тысяч людей - огромный курорт длиной в тысячи километров. Многие просто не представляют себе отпуска без Волги. Им палуба лай­нера лучше санатория. И отдых, и развлечение, и познание родной земли - все вместе.

Волга - дивный мир покоя и отдыха, первоклассная трасса для туризма.

«Великий Волжский каскад»

Сегодняшняя Волга - труженица, движущая турбины крупнейших в Европе электростанций, почти вся превращенная гигантскую лестницу плотин и водохранилищ.

План Большой Волги предусматривал строительство на главной реке и ее притоках плотин, гидростанций, искусственных морей. Он намечал со­единение Волги каналами с другими реками и с морями, омывающие бе­рега страны. Часть волжской воды предполагалось использовать для оро­шения засушливых земель. Смысл был в том, чтобы великая река прино­сила наибольшую пользу человеку.

План Большой Волги должен был помочь превратить нашу страну в страну электричества.

Гидростанция, построенная возле бывшей деревни Иваньково (гор. Дубна) и поднявшая воду Московского моря, есть первая гидростанция Большой Волги. Вторым - Угличское, не широкое, но довольно длинное, третье - Рыбинское. Когда началась Великая отечественная война, Рыбин­ская гидростанция еще не была достроена. Ее здание казалось заброшен­ным, покинутым. Вокруг стен не были сняты строительные леса, потем­невшие от дождей. Вместо крыши колыхался по ветру серый брезент.

Фашистские летчики, летавшие в разведку, донесли, что Рыбинская гид­ростанция бездействует и на нее не стоит тратить бомбы. Да и шлюз вы­глядел как - то странно: недостроенные башни, причем одна вроде бы уже начала разваливаться...

Все это было ловкой маскировкой. Гидростанция была пущена осенью первого года войны и посылала ток оборонявшейся Москве. Через шлюз шли суда с военными грузами. Их старались пропускать ночью, в темноте, не зажигая огней.

Весь Великий Волжский Каскад - восемь гидростанций и искусственных морей.

Остальные - Горьковское, Чебоксарское, Куйбышевское, Саратовское, Волгоградское.

Плотина Чебоксарской ГЭС сооружена в десятой пятилетке. После того как она вступила в строй, вся Волга превратилась в цепочку водохрани­лищ, в единый глубоководный путь. Искусственные моря позволяют ра­зумно использовать Волжские воды для судоходства, получения энергии, орошения полей и других нужд народного хозяйства.

Общая мощность Волжских ГЭС - около 10 миллионов киловатт, а вы­рабатывают они свыше 40 миллиардов киловатт - часов электроэнергии в год.

Пока не были построены гидростанции на Ангаре, Енисее, Волжская ГЭС имени Ленина в Жигулях и Волжская ГЭС имени XXII съезда КПСС под Волгоградом были крупнейшими в мире.

Самое большое из Волжских морей - Куйбышевское. Его длина - 580 ки­лометров, ширина местами доходит до 30 км. Воды в нем вдвое больше, чем в Рыбинском море.

Гидростанции и водохранилища есть также на притоках Волги. Наиболее известен Камский каскад. Волго - Камский каскад дает 20% электроэнер­гии производимой на ГЭС в Росси, обеспечивает водными ресурсами про­мышленные центры.

Сегодняшняя Волга - водный путь, связанный с 5-тю морями Европы и переносящий более полвины всех речных грузов и пассажиров страны.

Волга соединяется с Балтийским морем - Волго - Балтийским водным пу­тем; с Белым морем - Северо - Двинской водной системой и Беломор - Бал­тийским каналом; с Москвой - каналом им. Москвы.

Канал имени Москвы привел Волгу в Москву. Открыл по нему дорогу для больших и мелких судов и дал Москве Волжскую воду. Каждый год Волга посылает Московскому водопроводу два миллиарда кубометров воды - два Московских моря. Волга превратила хилую Москву - реку в полновод­ную.

Волго - Балтийский водный путь доступен для судов грузоподъемностью около 5000 т., грузы перевозятся без перевалки. Суда идут прямо по озе­рам (вместо движения по обходным каналам). Преобладают перевозки в самоходных грузовых судах; ведется сквозная буксировка плотов. Резко возросла скорость перевозок (Череповец - Санкт - Петербург 2,5 - 3 суток против 10 -15 до реконструкции).

Значительно вырос грузооборот Волго - Балтийского водного пути по сравнению со старой Мариинской системой; увеличился удельный вес смешанных железнодорожных - водных перевозок.

Важнейшие грузы: с Кольского полуострова железно-рудный концентрат на Череповецкий металлургический комбинат; хибинский апатит, апатито­вый концентрат, карельский гранит и диабаз в разные районы страны; лес и пиломатериалы их Архангельской и Волгоградской областей на юг, в Прибалтику, Санкт - Петербург и на экспорт.

Черный метал из Череповца, донецкий и кузнецкий уголь, уральский се­рый колчедан, соликамские калийные соли - для Северо - Запада, Прибал­тики и на экспорт. Баскунчакская соль, зерно.

В танкерах с Волги идут нефтегрузы для Северо - Запада, Прибалтики и на экспорт.

Через Санкт - Петербург на Волго - Балтийский водный путь поступают импортные грузы для разных районов страны.

В пассажирском движении значительно возросло число туристских теп­лоходов.

Теплоходы с низов Волги торопятся в порты Волго - Вятского края с до­нецким углем, цементом, солью, хлебом, арбузами, а обратно везут авто­мобили, промышленное оборудование, пиломатериалы, бумагу, картофель.

Волжское речное пароходство из года в год наращивает грузооборот, полнее использует главную водную магистраль России, соединенную с Бе­лым, Балтийским, Азовским и Черными морями надежными судоходными каналами.

Волга - река, славящаяся своей рыбой: сельдью, осетровыми, воблой, на весь мир знаменитая поставщица черной икры.

« Быть Волге чистой»

Во всем мире за последнее десятилетие особенно сильно загрязняются воды рек и озер.

По их берегам растут берега города, фабрики, заводы, распахивается все больше земель, редеют леса. И прежде дожди уносили в реки всяческий мусор и хлам. Теперь особенно вредные отходы попадают туда с промыш­ленных предприятий.

С развитием индустрии Поволжья, с ростом речных перевозок нефти на­чала загрязнятся и Волга. На поверхности воды расплываются радужные нефтяные пятна, рыбаки жалуются на сильное оскудение рыбных запасов. Во всем Поволжье десятки, сотни тысяч людей начали действовать под лозунгом: «БЫТЬ ВОЛГЕ ЧИСТОЙ!»

Правительство приняло строгие меры против загрязнения бассейнов Чер­ного и Азовского морей.

К 1980 году ни одна капля неочищенных вод с промышленных предпри­ятий не должна попадать в Волгу и ее притоки. На это тратились колос­сальные средства.

Теперь промышленное предприятие не может вступить в строй, если у него нет установки для очистки промышленных стоков. На многих старых предприятиях также пущены очистительные сооружения. Флот, перевозящий нефть, бензин, смазочные вещества, удобрения, переоборудуется так, чтобы его груз вовсе не мог попасть в воду. Запрещено сбрасывать в реку мусор с пассажирских судов.

Список используемой литературы

1. Большая Советская Энциклопедия

2. Учебное пособие «География» - 6 -9 кл.

3. Серия «Советский союз». «Общий обзор». «Центральная Россия».

4. «Об охране окружающей среды». Сборник документов партии и

правительства 1917 - 1985 гг.