

# ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ, СПОРТА, ТУРИЗМА

THEORY AND HISTORY OF PHYSICAL CULTURE, SPORT, TOURISM

УДК 797.149; 797.17  
ББК 75.3

DOI 10.47475/2500-0365-2022-17204

## ХРОНОЛОГИЯ И МАРШРУТЫ ШЛЮПОЧНЫХ ПОХОДОВ В СССР В ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ

И. В. Зуб

*Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова,  
Санкт-Петербург, Россия*

Предвоенные годы в Советском Союзе памятли не только индустриализацией страны, введением комплекса «ГТО», но и большим скачком в развитии массового спорта, в том числе и гребного. В Советском Союзе гребля на шлюпках входила в состав народной гребли и была очень популярна. Гребля имела военно-прикладное значение. Подготовке призывной молодежи в те годы уделялось большое внимание, а гребля или хождение под парусом на шлюпке развивало не только физические качества и умение работать в команде, но и чисто прикладные профессиональные навыки как военной, так и гражданской направленности.

**Ключевые слова:** *шлюпки, маршруты шлюпочных походов, спортсмены-водники, шлюпочные эстафеты.*

**Актуальность.** Подготовка специалистов водного транспорта является важной экономической задачей, так как в стране происходит возрождение морского и речного флота. Не смотря на то, что строящиеся суда имеют современное оборудование, курсанты традиционно проходят гребно-парусную подготовку на ялах, занимаются морским многоборьем и греблей на ялах. Проводимые в советское время шлюпочные походы способствовали популярности гребного спорта. Для дальнейшего развития не только спортивных дисциплин, в которых используются ялы, но и дальних шлюпочных походов необходимо изучить опыт предшественников и найти его применение в современных условиях.

Исторический опыт шлюпочных походов, накопленный в предвоенные годы, энтузиазм и мужество участников походов послужат примером для будущих специалистов водного транспорта.

**Цель и задачи исследования.** Рассмотреть в хронологической последовательности географию маршрутов шлюпочных походов и условий, в которых они проходили в предвоенные годы.

Для достижения поставленной цели были поставлены задача исследования: определить значимость шлюпочных походов для развития спортивно-массового движения и прикладных аспектов водного транспорта.

**Материалы и методы исследования.** Материалами исследования послужили газеты и журналы 1930—1940 гг. и другие литературные источники. Метод исследования — анализ литературных источников.

**Результаты и их обсуждение.** С первых лет образования Советского Союза водным видам спорта уделялось большое внимание. Комсомольские организации, Военно-Морской Флот, учебные заведения готовящие кадры для гражданского и военного флота, сотрудники морского и речного флота активно занимались шлюпочным делом. На шлюпках проводились соревнования по гонкам под парусом и на веслах. В настоящее время также проводятся соревнования по гонкам под парусом и на веслах, но уже на ял-6, который сейчас является основным гребно-парусным судном для

таких видов спорта как морское многоборье и гребля на ялах. Так как ял-6 получил статус национального парусного судна, то на них проводятся соревнования и по правилам парусного спорта. Такой важный аспект подготовки морских кадров, как шлюпочные походы, остался в историческом прошлом.

В 1928 году было проведено два шлюпочных похода. 13 мая 1928 года из Смоленска в Севастополь на 2-х шлюпках вышло 20 человек, все они состояли в спортивном обществе «Динамо». Шлюпки были привезены с кораблей Черноморского флота. Опыта поход на шлюпках у участников похода не было. Навыки гребли приобретали во время похода. За первые 5 дней было пройдено 200 километров. Затем шлюпки в сутки проходили до 100 километров. Ходовое время составляло 16—18 часов. Шли на 4 веслах, гребцы постоянно менялись. 25 мая 1928 г. шлюпки подошли к Киеву. После суточного отдыха в Киеве было продолжено движение. Команды шлюпок приобрели опыт, что позволило им пройти Днепровские пороги. 4 июня участники похода подошли к Херсону. 15 июня шлюпки пришвартовались в Севастополе. За время похода было пройдено 1823 километра по реке и 472 километра по морю. Общее ходовое время составило 353 часа. Средняя скорость движения составляла 6,5 км/час [1—3].

В июле 1928 г. был проведен поход гребно-парусных шлюпок. Задача проведения такого похода была поставлена Высшим советом физической культуры (ВСФК) при Всероссийском центральном исполнительном комитете (ВЦИК) РСФСР совместно с Центральным советом Осоавиахима. Цель этого похода заключалась в проверке достижений в области водного спорта и его пропаганда среди населения. Документ был подписан председателем ВСФК В. М. Михайловым, заместителем председателя Осоавиахима И. С. Уншлихтом и начальником военно-морских сил Р. А. Муклевич.

Маршрут похода начинался с верховьев Волги, Оки и Камы до Каспийского моря. Для сбора шлюпок были определены два пункта. Суда с верхней Волги и Оки прибыли 1 июля в Нижний Новгород, а с Камы 5 июля в Богородск. Конечным пунктом была Астрахань. К походу допускались лица не моложе 17 лет. Этот маршрут участники похода прошли за 45 суток [4].

С 17 июня по 17 августа состоялся шлюпочный поход по маршруту Чита — Александровск на Сахалине. Поход проходил по рекам Дальнего Востока, Татарскому проливу. В походе участвовало более 100 любителей водного спорта. За время

похода пройдено 7000 километров. Первый такой поход состоялся в 1928 г., в котором участвовало 40 человек. В 1929 г. в походе приняло участие 109 человек, в числе которых было 30 женщин. В походе участвовало 8 шлюпок. Поход проходил в формате эстафеты, со сменой команды в пять этапов [5; 6].

30 августа 1933 г. из Киева в Севастополь на 3-х шестивесельных ялах вышли в поход 25 комсомольцев. За время похода было пройдено 1600 километров. Переходы от Триполья до Канева, от Кременчуга до Орлика, от Каховки до Херсона, от Евпатория до Севастополя проходили в условиях сильных ливней. Во время морского перехода шлюпки шли в полосе штормов, два раза участникам похода пришлось выбрасываться на берег, но не смотря на все трудности поход был завершен. Задачей похода была популяризация водных видов спорта и подготовка участников к службе в Военно-Морском Флоте [7].

В июне 1934 г. Ленинградский областной совет Осоавиахима организовал поход на шестивесельной шлюпке по маршруту Ленинград — Баку. В походе участвовали рабочие из числа допризывной молодежи [8].

В июне из Ленинграда был дан старт еще одному шлюпочному походу, в котором участвовали рабочие Северной верфи. Маршрут этого похода проходил по маршруту: Ленинград — Ладожское озеро — река Волхов — озеро Ильмень — река Лопать — река Березина — река Западная Двина — река Днепр — порты Черного моря — Батум, который был конечным пунктом похода. Через 2 месяца похода шлюпка прибыла в Киев. Поход продлился 3 месяца [9; 10].

24 июня 1934 г. в Благовещенске был дан старт шлюпочному походу Благовещенск — Владивосток, который проходил по Амуру и Японскому морю. Участники похода делали остановки в Термее и Тетюхе. 29 августа участники похода прибыли в бухту Ольга. За время похода на шлюпках пройдено около 5000 километров, более половины из которых — морем. Через два месяца и 10 дней шлюпки подошли к пристани водной станции «Динамо» во Владивостоке. 60 процентов участников похода — допризывная молодежь, готовящая к службе на флоте [11; 12].

В августе — сентябре ВСФК СССР совместно с ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ, Центрального совета Общества спасения на водах (ЦС ОСВОДа) и рядом других добровольных организаций провел всесоюзную многозвездную водную эстафету имени А. В. Косарева (*Александр Васильевич*

Косарев — советский партийный и государственный деятель).

В отличие от всех других типов водная эстафета проводится по принципу многозвездной. Все маршруты эстафеты объединены в восемь «кустов». Движение команд эстафеты происходит самостоятельно внутри каждого куста и в назначенный день и час: в 18 часов 24 сентября все команды одновременно финишируют в центрах кустов: Горьком, Самаре, Сталинграде, Ростове на Дону, Одессе, Киеве, Ленинграде и Архангельске. 24 августа 1934 г. первым в эстафете взял старт Воронеж. Всесоюзная многозвездная водная эстафета им. Косарева охватывала все важнейшие водные пути и магистрали европейской части СССР: побережья Каспийского, Черного, Азовского, Балтийского и Белого морей, реки Волгу, Днепр и Северную Двину с их притоками, Мариинскую, Северо-Двинскую и Березинскую системы, Беломоро-Балтийский канал имени Сталина и ряд второстепенных рек. Общее протяжение маршрутов эстафеты 25 252 километра. Целью эстафеты было развитие всех видов водного спорта: плавания, гребли, парусного и моторного. Циркулярное письмо о содействии и помощи участникам эстафеты было разослано по все пароходствам и организациям водного транспорта. Письмо подписали: Народный комиссар водного транспорта СССР Н. Пахомов, Начальник Политуправления Наркомвода А. Зашибаев и Председатель ЦК союза водников И. Юзefович [13; 14].

2 сентября 1934 г. с пристани ЦПКиО имени Горького в Москве стартовали две гребные команды ОСВОДа, участвующие во всесоюзной многозвездной водной эстафете имени А. В. Косарева. Маршрут эстафеты — Москва — Коломна. Команда воронежского ОСВОДа прошла по маршруту Воронеж — Павловск. По маршруту Вятка — Халтурин прошла команда физкультурников Вятки в количестве 8 человек. С пристани Сосновец стартовала команда г. Сороки [15]. 8 сентября 1934 г. стартовала команда Череповца и по Шексне пошла на Рыбинск. Одновременно из города Вельягонска по реке Мологе дополнительным маршрутом шлюпка пришла в Рыбинск. Команда Калинина прошла по Волге. В среднем течении Волги соединились команды Горького и Алатыря, которая прибыла по притоку Волги — реке Суре. По реке Каме команды Перми, Елабуги, Вятки прибыли в Сокольи Горы. Команда Баку, прошла по морю на парусных судах в Махачкалу, где пришлось задержаться из-за сильного ветра и морской зыби. 14 сентября бакинцы вручили

эстафету команде Астрахани. Навстречу команде Баку шла команда Самары. Продвижение эстафеты затруднил разразившийся на Волге шторм [16].

В эстафете, которая прошла по крупнейшим водным путям и побережьям морей Советского Союза, приняли участие 156 команд общей численностью 1670 человек. Возраст участников был различным, в походе участвовала не только комсомольская молодежь, но и те, кто уже вышел из комсомольского возраста, половина участников была старше 30 лет. В эстафете участвовало 225 гребных и 55 парусных шлюпок. Длилась эстафета 24 дня. За это время пройдено свыше 25 000 километров. Эстафета была разделена на группы в зависимости от дистанции: первая группа 1500—3000 километров, вторая группа 500—1500 километров, третья группа до 500 километров [17]. Некоторые команды преодолевали огромные трудности в пути. Команда города Онеги на весельной шлюпке прошла 550 километров до Архангельска по Белому морю при непрерывных штормах. Команда города Кутаиса в тяжелых условиях проплыла на плоту 215 километров по горной реке Рион, где до этого не проходило ни одно судно, ни один плот [18].

Шлюпочные походы 1934 г. сыграли большую роль в развертывании массового морского спорта. На 1935 г. были разработаны маршруты походов на Дальнем Востоке, Волге, Севере и по другим водным артериям Советского Союза [19]. 30 мая 1935 г. по маршруту Тула — Батум протяженностью 5900 километров отправились допризывники, для подготовки к службе на флоте [20].

Комсомольцы-водники Верхней, Средней и Нижней Волги, Камы, Московско-Окского пароходства, Севера и Северо-Запада, Амура, Верхнего Иртыша и Селенги на весельных и парусных шлюпках организовали шлюпочный поход. Руководство шлюпочным походом возложено на помощника начальника Политуправления Наркомвода П. Я. Кюбарь. Единый день старта похода для всех маршрутов был назначен на 25 июня. В этот день комсомольские шлюпки вышли в путь по Волге, Каме, Иртышу и другим рекам. Поход продлился до 15 июля [21; 22].

Шла подготовка к шлюпочному походу и в других бассейнах, разрабатывались маршруты. На Днепре было намечено пять маршрутов. По трем маршрутам комсомольцы прошли на весельных шлюпках. По Нижней Волге были намечены два маршрута. В составе участников похода были врач и парикмахер [23]. На Верхней Волге по четырем маршрутам одновременно вышли

40 участников на весельных шлюпках. В походе участвовали врачи, парикмахеры, фотографы, радисты и культурно-массовые работники. Северо-Западное речное пароходство разработало шесть маршрутов, охвативших важнейшие участки рек бассейна. В походе участвовали 88 комсомольцев [24]. 25 июня в Киеве был дан старт похода по Днепру по маршруту Киев — Кременчуг. на Северо-Западе одновременно 25 июня стартовали шлюпки из Ленинграда, Шлиссельбурга, Вознесенья и Новгорода. На Вытегре старт был дан 26 июня. В походе участвовали свыше 60 человек. Старт маршрута Кременчуг — Днепропетровск был дан 27 июня. В это же день стартовали участники похода, идущие по маршруту Киев — Запорожье. 28 июня стартовали шлюпки, которые шли по маршруту Днепропетровск — Херсон [25]. Один из маршрутов шлюпочного похода, организованный политотделом Камского пароходства, проходил по Каме, Вятке и Белой. По этому маршруту шла 31 шлюпка. В походе участвовало свыше 200 человек. Финиш шлюпочного похода на Каме состоялся 15 июля 1935 г. [26].

Итоги шлюпочных походов рассматривались заместителем народного комиссара водного транспорта А. С. Зашибаевым. В 1935 г. на шлюпках пройдено свыше 17 000 километров. На старт похода вышло 447 человек, к концу похода количество участников составляло более 1000 человек. Поход был направлен не только на развитие физических и психологических качеств участников, он имел определенные цели — интересовались проблемами сотрудников водного транспорта на отдаленных участках, затем все просьбы и замечания участники похода передали в соответствующие инстанции, проводили культурные и спортивные мероприятия, изучали возможность судоходства на малых реках. Руководство Наркомвода высоко оценила проделанную работу участниками походов [27].

30 июня 1935 г. по маршруту Ленинград — Астрахань вышли студенты Ленинградского кораблестроительного института [28]. Студенты Ленинградского института инженеров водного транспорта (ЛИИВТа) отправились в поход, немного позже, так как у ЛИИВТа не было своей спортивной базы, ни водной станции, не говоря уже о шлюпках. Шлюпочный поход начали с поиска самой шлюпки, которую своими силами оборудовали студенты института и под командованием студента Федченко, семеро студентов пошли в шлюпочный поход по маршруту: Волхов — Новоладожский канал — Сясь-Тихвинская водная система — Чагодоща — Молога — Вол-

го — Ока — Москва. Не смотря на трудности, студенты ЛИИВТа успешно прошли маршрут [29].

17 октября 1935 г. в 6 утра комсомольцы порта Махач-Кала вышли на шестивесельной шлюпке «Комсомолец Дагестана» в поход до Астрахани. Не смотря на штормовую осеннюю погоду, они прошли весь маршрут за 86 часов [30; 31].

13 июля 1936 г. взяла старт шлюпка с командой, которая состояла из студентов ЛИИВТа. В составе команды было пятеро девушек и двое юношей. Конечным пунктом шлюпочного похода была Москва. Протяженность маршрута Ленинград — Москва составил 3048 километров, из них 1500 километров против течения. Весь маршрут студенты-лиивтовцы прошли за 43 дня [29].

7 июня 1936 г. бассейновой организацией Осоавиахима был организован военизированный шлюпочный поход по маршруту: Омск — Тобольск — Тюмень. Протяженность маршрута, который пролегал по рекам Иртыш, Тобол, Тура, составляла 1650 километров. В походе приняли участие 40 комсомольцев. В пути были запланированы 16 остановок. Время за который был пройден маршрут составил 50 дней [32].

Комсомольской организацией Верхнеиртышского бассейна был организован шлюпочный поход по маршруту Тополев Мыс — Семипалатинск. В походе участвовало 11 человек. Протяженность маршрута составила 740 километров [33].

Спортивное общество «Вымпел» организовало шлюпочный поход по маршруту Печора — Москва. 12 июня 1936 г. из устья реки Уса на двухпарной шлюпке 6 молодых рабочих вышли в поход. Маршрут проходил против течения. Через 50 дней пришли в Горький, преодолев за этот промежуток времени около 3000 километров. Из Горького они взяли курс на Москву, куда прибыли 20 августа 1936 г. [34].

6 июня 1937 г. был дан старт очередному шлюпочному походу, в который отправились одни девушки — студентки ЛИИВТа. Поход был рассчитан на 56 ходовых дней. Маршрут протяженностью 3 116 километров, девушки прошли за 45 ходовых дней, что на семь дней раньше намеченного срока. Маршрут пролегал по Неве, Ладожскому озеру, реке Волхов, озеру Ильмень, реку Ловать. Конечным пунктом похода был Херсон. Цель похода — исследовать малые реки для выяснения возможности судоходства, попутно ставилась задача популяризации спорта среди работников водного транспорта [29].

25 июля 1937 г. был дан старт шлюпочному походу по маршруту Благовещенск — Зея —



Благовещенск. В поход был рассчитан на 30 суток, вышли две восьмивесельные шлюпки с парусным вооружением и одна плоскодонная лодка. В походе приняли участие спортсмены Верхнеамурского бассейна — футболисты, баскетболисты и волейболисты, которые по пути следования проводили товарищеские матчи с местными спортсменами [35].

Группа студентов Мурманского морского техникума в июле месяце 1937 г. провели поход по маршруту Мурманск — Москва. За время похода участники прошли 2700 километров, из них 1100 километров они прошли морем. Самым трудным этапом был переход Мурманск — Баренцево море — Белое море — порт Сорока (В 1940 г. порт получил название Беломорский морской торговый порт). Далее маршрут проходил по Беломоро-Балтийскому каналу имени Сталина, Онежскому озеру, затем по Мариинской системе шлюпки спустились к Волге и через канал «Москва — Волга» вышли к Москве [36].

В июле 1938 г. восемь учащихся 10 класса школы водников совершили шлюпочный поход в низовье Иртыша. Во время похода учащиеся доставили в отдаленные пункты литературу, проводили беседы с местным населением [37].

Красноярским краевым ОСВОДом в июне 1940 г. был организован шлюпочный поход по маршруту пристань Даурское — Красноярск. Протяженность маршрута 185 километров, расстояние по сравнению с другими маршрутами небольшое, но в этом шлюпочном походе участвовало 115 школьников. Целью похода было приобретение практических навыков военно-морского дела [38].

В июле 1940 г. моряки архангельской лоцманской вахты организовали учебный шлюпочный поход протяженностью 160 километров по рукавам Северной Двины и Белому морю. В походе, который был приурочен к Дню Военно-морского флота участвовало 2 шлюпки. За время похода все участники, 14 человек, сдали нормативы на значок «Моряк» [39; 40].

В этом же месяце 8 моряков с теплохода «Багиров» совершили переход Махачкала — Баку. За 5 ходовых дней моряки прошли 260 миль [41].

**Выводы и заключение.** Анализ литературных источников показал, что сотрудники водного транспорта, как береговых организаций, так и плавсостав морских и речных судов были вовлечены в спортивно-массовое движение. Развитию водных видов спорта уделялось большое внимание со стороны руководства отраслью. Участники шлюпочных походов принимались в комиссариате водного транспорта первыми лицами.

Звездные эстафеты и шлюпочные походы имели не только спортивную направленность, но и производственную. Многие отдаленные участки и объекты водного транспорта не имели доступной связи с бассейновыми центрами. Полученные навыки гребного спорта сыграли важную роль в Великой Отечественной войне, при высадке десанта, форсировании водных преград.

### Список литературы

1. Псодин, В. Большой шлюпочный поход Смоленск — Севастополь на веслах 2300 километров / В. Псодин // Физкультура и спорт. — 28 июля 1928 г. — № 30. — С. 3.
2. Псодин, В. Большой шлюпочный поход Смоленск — Севастополь на веслах 2300 километров / В. Псодин // Физкультура и спорт. — 4 августа 1928 г. — № 31. — С. 5.
3. Псодин, В. Большой шлюпочный поход Смоленск — Севастополь на веслах 2300 километров / В. Псодин // Физкультура и спорт. — 11 августа 1928 г. — № 32. — С. 5.
4. Военно-спортивный поход гребно-парусных шлюпок // Физкультура и спорт. — 5 мая 1928 г. — № 18. — С. 8.
5. Дальневосточный лодочный поход Чита — Александровск на Сахалине // Физкультура и спорт. — 20 июля 1930 г. — № 40 (144). — С. 9.
6. Даешь Сахалин! Физкультурников не пугают бешеные волны Татарского пролива // Физкультура и спорт. — 15 сентября 1930 г. — № 50—51 (155—156). — С. 14.
7. В походе // Водный транспорт. — 28 октября 1933 г. — № 249 (529).
8. Ленинград — Баку на шестивесельной шлюпке // Водный транспорт. — 5 июня 1934 г. — № 128 (708).
9. На шестивесельной шлюпке. Поход Ленинград — Батум // Водный транспорт. — 11 июня 1934 г. — № 133 (713).
10. Ленинград — Батум // Водный транспорт. — 17 августа 1934 г. — № 189 (769).
11. Благовещенск — Владивосток на шлюпках // Водный транспорт. — 4 сентября 1934 г. — № 204 (784).
12. 5 тысяч километров на шлюпке // Водный транспорт. — 8 сентября 1934 г. — № 207 (787).
13. Всесоюзная многозвездная водная эстафета им. Косарева // Водный транспорт. — 18 августа 1934 г. — № 190 (770).
14. Первым стартует Воронеж // Водный транспорт. — 23 августа 1934 г. — № 194 (774).

15. Команды идут точно по расписанию // Водный транспорт. — 6 сентября 1934 г. — № 206 (786).
16. Пройдено 10 тысяч километров // Водный транспорт. — 16 сентября 1934 г. — № 214 (794).
18. Геркан, Л. Итоги водной эстафеты им. Косарева / Л. Геркан // Физкультура и спорт. — 1934. — № 21. — С. 5.
19. Итоги всесоюзной водной эстафеты имени Косарева // Водный транспорт. — 4 ноября 1934 г. — № 255 (865).
20. Массовые шлюпочные походы // Водный транспорт. — 10 апреля 1935 г. — № 48 (958).
21. Тула — Батум на шлюпках // Водный транспорт. — 30 мая 1935 г. — № 72 (982).
22. Большой шлюпочный поход // Водный транспорт. — 20 июня 1935 г. — № 83 (993).
23. Комсомольский шлюпочный поход начался // Водный транспорт. — 26 июня 1935 г. — № 86 (996).
24. С наказом Наркома // Водный транспорт. — 22 июня 1935 г. — № 84 (994).
25. Завтра — старт комсомольского шлюпочного похода // Водный транспорт. — 24 июня 1935 г. — № 85 (995).
26. Шлюпки в пути // Водный транспорт. — 28 июня 1935 г. — № 87 (997).
27. Комсомольский шлюпочный поход // Водный транспорт. — 8 июля 1935 г. — № 92 (1002).
28. Блестящие итоги // Водный транспорт. — 2 августа 1935 г. — № 104 (1014).
29. Мы в такие ходили дали... Летопись шлюпочных походов корабелов (1935—2015). — СПб., 2015. — 608 с.
30. Зуб, И. В. Становление гребного спорта в Ленинградском институте инженеров водного транспорта / И. В. Зуб // Сборник научных статей национальной научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова». — СПб., 2020. — С. 123—130.
30. Махач-Кала — Астрахань на шлюпках // Водный транспорт. — 18 октября 1935 г. — № 141 (1051).
31. Махач-Кала — Астрахань на шлюпке // Водный транспорт. — 28 октября 1935 г. — № 147 (1057).
32. Шлюпочный поход // Водный транспорт. — 8 июня 1936 г. — № 77 (1164).
33. Шлюпочный поход по Иртышу // Водный транспорт. — 24 июня 1936 г. — № 85 (1172).
34. На шлюпке от Печеры до Москвы // Водный транспорт. — 2 сентября 1936 г. — № 111 (1199).
35. На шлюпках Благовещенск — Зея — Благовещенск // Водный транспорт. — 22 июля 1937 г. — № 102 (1280).
36. Мурманск — Москва // Водный транспорт. — 26 июля 1937 г. — № 104 (1282).
37. Шлюпочный поход // Водный транспорт. — 20 июля 1938 г. — № 99 (1457).
38. Шлюпочный поход школьников // Водный транспорт. — 16 июня 1940 г. — № 81 (1794).
39. 150 километров на шлюпках // Морской флот. — 4 июля 1940 г. — № 1.
40. 160 километров на шлюпках // Морской флот. — 10 июля 1940 г. — № 2.
41. По Каспию на шлюпке // Морской флот. — 28 июля 1940 г. — № 10.

*Поступила в редакцию 14 ноября 2021 г.*

**Для цитирования:** Зуб, И.В. Хронология и маршруты шлюпочных походов в СССР в предвоенные годы / И. В. Зуб // Физическая культура. Спорт. Туризм. Двигательная рекреация. — 2022. — Т. 7, № 2. — С. 24—31.

### Сведения об авторе

**Зуб Игорь Васильевич** — кандидат педагогических наук, доцент, заведующий кафедрой физической культуры. Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. Санкт-Петербург, Россия. **ORCID ID:** 0000-0001-9381-3761. **Author ID:** 328210. **E-mail:** [zubiv@gumrf.ru](mailto:zubiv@gumrf.ru)

**PHYSICAL CULTURE. SPORT. TOURISM. MOTOR RECREATION**

2022, vol. 7, no. 2, pp. 24—31.

**Chronology and routes of boat trips in the USSR in the pre-war years****Zub I.V.***Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping. Saint Petersburg, Russia.*

zubiv@gumrf.ru

The pre-war years in the Soviet Union are memorable not only for the industrialization of the country, the introduction of the “Ready for Work and defense” complex, but also for a great leap in the development of mass sports, including rowing. In the Soviet Union, rowing on boats was part of folk rowing and was very popular. Rowing had a military-applied significance. Much attention was paid to the training of conscripted youth in those years, and rowing or sailing on a boat developed not only physical qualities and the ability to work in a team, but also purely applied professional skills, both military and civilian.

**Keywords:** *boats, boat trips routes, water athletes, boat relay races.*

**References**

1. Psodin V. Bolshoiy shlyupochnyy pohod Smolensk — Sevastopol na veslah 2300 kilometrov [Big boat trip Smolensk — Sevastopol on oars 2300 kilometers]. *Fizkultura i sport* [Physical Culture and sport], 1928, no. 30. (In Russ.).
2. Psodin V. Bolshoiy shlyupochnyy pohod Smolensk — Sevastopol na veslah 2300 kilometrov [Big boat trip Smolensk — Sevastopol on oars 2300 kilometers]. *Fizkultura i sport* [Physical Culture and sport], 1928, no. 31. (In Russ.).
3. Psodin V. Bolshoiy shlyupochnyy pohod Smolensk — Sevastopol na veslah 2300 kilometrov [Big boat trip Smolensk — Sevastopol on oars 2300 kilometers]. *Fizkultura i sport* [Physical Culture and sport], 1928, no. 32. (In Russ.).
4. Voенно sportivnyy pohod grebno-parusnyh shlyupok [Military sports Hiking rowing and sailing boats]. *Fizkultura i sport* [Physical Culture and sport], 1928, no. 18. (In Russ.).
5. Dalnevostochnyy lodochnyy pohod Chita — Alexandrovsk na Sahaline [Far Eastern boat trip Chita — Alexandrovsk on Sakhalin]. *Fizkultura i sport* [Physical Culture and sport], 1930, no. 40 (144). (In Russ.).
6. Daesh Sahalin! Fizkulturnikov ne pugayut bolshenye volny Tatarskogo proliva [You give Sakhalin! Physical culture students are not afraid of the furious waves of the Tatar Strait]. *Physical culture and sport*, 1930, no. 50—51 (155—156). (In Russ.).
7. V pohode [On trip]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1933, no. 249 (529). (In Russ.).
8. Leningrad — Baku na shestiveselnoj shlyupke [Leningrad — Baku on a six-oared boat]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1934, no. 128 (708). (In Russ.).
9. Na shestiveselnoj shlyupke pohod Leningrad — Batum [On a six-oared boat. Leningrad — Batum sailing]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1934, no. 133 (713). (In Russ.).
10. Leningrad — Batum [Leningrad — Batum]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1934, no. 189 (769). (In Russ.).
11. Blagoveshchensk — Vladivostok na shlyupkah [Blagoveshchensk — Vladivostok on boats]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1934, no. 204 (784). (In Russ.).
12. 5 tysyach kilometrov na shlyupke [5 thousand kilometers by boat]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1934, no. 207 (787). (In Russ.).
13. Vsesoyuznaya mnogozvezdnyaya vodnyaya estafeta imeni Kosareva [All-Union multi-star water relay named after Kosareva]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1934, no. 190 (770). (In Russ.).
14. Pervym startuet Voronezh [Voronezh starts first]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1934, no. 194 (774). (In Russ.).
15. Komandy idut tochno po raspisaniyu [The teams go exactly on schedule]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1934, no. 206 (786). (In Russ.).
16. Projdeno 10 tysyach kilometrov [10 thousand kilometers passed]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1934, no. 214 (794). (In Russ.).
17. Gerkan L. Itogi vodnoj estafety imeni Kosareva [Results of the water relay named after him. Kosareva]. *Fizkultura i sport* [Physical Culture and sport], 1934, no. 21. (In Russ.).
18. Itogi vsesoyuznaya mnogozvezdnyaya vodnyaya estafeta imeni Kosa [Results of the All-Union Kosarev water relay race]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1934, no. 255 (865). (In Russ.).
19. Massovye shlyupochnye pohody [Mass boat trips]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1935, no. 48 (958). (In Russ.).
20. Tula — Batum na shlyupkah [Tula — Batum on boats]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1935.

но. 72 (982). (In Russ.).

21. Bolshoj shlyupochnyj pohod [Big boat trip]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1935, no. 83 (993). (In Russ.).

22. Komsomolskij shlyupochnyj pohod nachalsya [Komsomol boat trip began]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1935, no. 86 (996). (In Russ.).

23. S nakazom Narkoma [With the order of the People's Commissar]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1935, no. 84 (994). (In Russ.).

24. Zavtra — start komsomolskogo shlyupochnogo pohoda [Tomorrow is the start of the Komsomol boat trip]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1935, no. 85 (995). (In Russ.).

25. Shlyupki v puti [Boats on the way]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1935, no. 87 (997). (In Russ.).

26. Komsomolskij shlyupochnyj pohod [Komsomol boat trip]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1935, no. 92 (1002). (In Russ.).

27. Blestyashchie itogi [Brilliant results]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1935, no. 104 (1014). (In Russ.).

28. *My v takie hodili dali ... Letopis shlyupochnyh pohodov korabelov (1935—2015)* [We went to such places.... Chronicle of boat trips of shipbuilders (1935—2015)]. St. Petersburg, 2015. 608 p. (In Russ.).

29. Zub I.V. Stanovlenie grebnogo sporta v Leningradskom institute inzhenerov vodnogo transporta [The formation of rowing at the Leningrad Institute of Water Transport Engineers]. *Collection of scientific articles of the National scientific and practical conference of the teaching staff of the Admiral S.O. Makarov GUMRF* [Collection of scientific articles of the National Scientific and practical conference of the teaching staff of the Admiral S.O. Makarov GUMRF]. St. Petersburg, 2020. Pp. 123—130. (In Russ.).

30. Makhach-Kala — Astrakhan na slyupkah [Makhach-Kala — Astrakhan on boats]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1935, no. 141 (1051). (In Russ.).

31. Makhach-Kala — Astrakhan na slyupkah [Makhach-Kala — Astrakhan on a boat]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1935, no. 147 (1057). (In Russ.). (In Russ.).

32. Shlyupochnyj pohod [Boat trip]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1936, no. 77 (1164). (In Russ.).

33. Shlyupochnyj pohod po Irtyshu [Boat trip on the Irtysh]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1936, no. 85 (1172). (In Russ.).

34. Na slyupke ot Pechory do Moskvy [On a boat from Pechora to Moscow]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1936, no. 111 (1199). (In Russ.).

35. Na slyupkah Blagoveshchensk — Zeya — Blagoveshchensk [On boats Blagoveshchensk — Zeya — Blagoveshchensk]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1937, no. 102 (1280). (In Russ.).

36. Murmansk — Moskva [Murmansk — Moscow]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1937, no. 104 (1282). (In Russ.).

37. Shlyupochnyj pohod [Boat trip]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1938, no. 99 (1457). (In Russ.).

38. Shlyupochnyj pohod shkolnikov [Boat trip of schoolchildren]. *Vodnyiy transport* [Water transport], 1940, no. 81 (1794). (In Russ.).

39. 150 kilometrov na shlyupkah [150 kilometers on boats]. *Morskoy flot* [Marine], 1940, no. 1. (In Russ.).

40. 160 kilometrov na shlyupkah [160 kilometers on boats]. *Morskoy flot* [Marine], 1940, no. 2. (In Russ.).

41. Po Kaspiyu na slyupke [Across the Caspian Sea by boat]. *Morskoy flot* [Marine], 1940, no. 10. (In Russ.).



Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-NonCommercial» («Атрибуция — Некоммерческое использование») 4.0 Всемирная — <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>