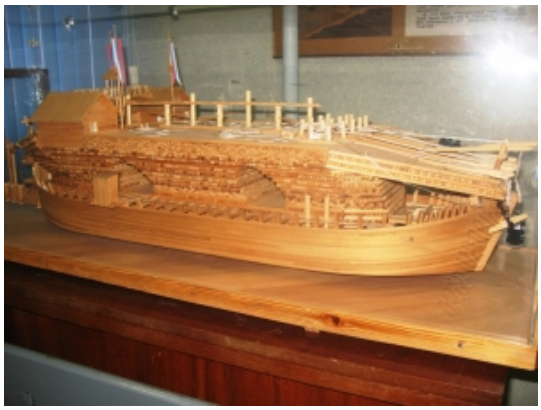
АРХИТЕКТУРА ДЕРЕВЯННЫХ СУДОВ



Москва, Москва
Россия

АРХИТЕКТУРА ДЕРЕВЯННЫХ СУДОВПлыть только по течению и подниматься против него — таким вопросом задавались еще наши предки, когда река служила единственной дорогой для близких сообщений, связи со странами Севера и «коломенью» (окраиной) на Урале. В те времена строили плоты и долбили из колод челны-однодеревки. Из бревна, толщина которого была намного меньше ширины будущего челна, делали заостренную по концам «трубу» с продольной прорезью, через которую выбирали середину колоды. Затем колоду распаривали над костром или в черной бане и распорками раздвигали борта.На севере выращивали челноки на корню. Молодую осину надкалывали вдоль ствола и распорками заставляли дерево расти в виде лодки. Такая «постройка» занимала целую жизнь, но ежегодно пуская в рост по одному челноку, можно было по челноку и срубать. Суда-колоды вмещали в древности до сотни воинов. Следующим звеном в эволюции корпуса были набойные ладьи. Днище вырубалось из целой колоды, а борта наращивались досками-тесинами.С рубежа первого и второго тысячелетий известны струги — широкие, низкобортные дощатые суда, легко шедшие против течения; вскоре появились в летописях и новгородские ушкуи — суда легкой, но прочной наборной конструкции из тонкого дубового теса. Их шили вицей (ивовыми прутьями), корневыми плетями, ремнями, а потом ярко расписывали и украшали резьбой, черепами животных для устрашения врага.В средние

века дощатые грузовые струги были беспалубными — с частичной палубой и лубяной шатровой кровлей, с грузовым лабазом для груза, боящегося дождя. Оконечности были одинаковой утюгообразной формы; отвесные борта соединялись под прямым углом. Простой в изготовлении, такой струг служил лишь один год и шел на продажу под разбойку. В XVI в. длина стругов достигала 40 м, а ширина — 8 м. Заметно оличались насады — при плоском днище у них были сильно приподнятые нос и корма, наклонные наружу борта, большая (до 3 м) осадка и сплошная палуба. К концу XVII в. их грузоподъемность была около 200 т. Против течения насады вели «подачами» якорей, которые завозили за версту вперед на лодках. Разновидностью насадов стали менее «лесистые» облегченные досчаны.С XVI до начала XX в. плавали коломенки — длинные и узкие суда без палубы, с полутупыми носом и кормой, плоским днищем и отвесными штевнями и бортами. Борта были в середине судна параллельны, а в остальных двух третях переходили в кривые, пересекаясь у штевня под прямым углом. Нос выполнялся несколько шире или полнее кормы: это увеличивало скорость, а главное — плавность хода. Много коломенок строилось в верховьях Камы, имели грузоподъемность до 300 т. Грубые, но прочные, они служили для сплава соли, железа и камня по опасным уральским рекам.Все эти суда эксплуатировались лишь одну навигацию, а потому были грубой топорной работы, из свежесрубленного леса, с которого иногда даже не счищали кору, с обшивкой без конопатки пазов и нередко без смолки. Доски скреплялись металлическими скобами. Для водонепроницаемости доски обшивки слегка растесывались, укладывались растесанными краями наружу, а в клинообразную щель паза забивали мох. Чтобы мох не выпадал, снаружи на паз крепили лосты из липовой драни или разрезанные надвое прутья; все это замокало и не пропускало воду.На снимке - караван из деревянных баржС открытием Вышневолоцкой водной системы подобные суда стали сотнями гибнуть на р. Ладога, вследствие чего Петр I попытался внедрить «новоманерные» суда по иностранному образцу. В результате появились тихвинки — лучший тип озерно-речного судна с более-менее округленной подводной частью, плававший как вниз по течению, так и

вверх. У тихвинки, выросшей из голландского гальота, было плоское днище, в корме верт. транец, лыжеобразный форштевень с полным округлым носом, небольшая седловатость, большое раскрытие палубы. Вооружение на одной мачте состояло из прямого рейкового паруса. Тихвинки были прочными судами с необыкновенной легкостью хода. Крупные назывались полулодком, средние — межеумком, маломерные — канавка и соминка. Их грузоподъемность составляла от 32 до 500 т. Настойчивость Петра I в строительстве германских эверсов — крупных, широких плоскодонных судов со сравнительно низким бортом и задранным носом с ложкообразными обводами — принесла плоды, когда эверс наряду с русскими судами ладейного типа (романовки, палубные шитики) послужил основой для появления самого знаменитого на Волге грузового парусного судна — расшивы.Тихвинка
Новые типы судов, появившиеся взамен стругов и коломенок, — с плоским днищем, отвесными бортами и штевнями, стали называть барками. Это название потом широко распространилось для небольших судов, главным образом Мариинской и Тихвинской систем и верхневолжских. Пример — гусяны, а также более мелкие — гусянки или полугусяны, строившиеся на р. Гусь для мелководного Окского бассейна. Это были низкобортные беспалубные плоскодонные суда, плававшие с грузом дров или камня.Как шаг к смешанному барочно-лодочному типу было создано самое своеобразное судно — беляна. Штевни и борта у нее были несколько наклонны наружу, форма носа и кормы тупая, но не закругленная, как у многих других видов барок, а заостренная. Для уменьшения сопротивления воды судну на ходу допускалось небольшое закругление скул. Беляны предназначались для перевозки лесных материалов и двигались только самосплавом. Они поражали своими размерами — длина достигала 100 м. Эти суда работали на реках до 1930-х.

Сообщить Другу

СТРОИТЕЛЬСТВО И ТРАНСПОРТ
база проектно-строительных организаций