

АРХИТЕКТУРА ДЕРЕВЯННЫХ СУДОВ



Москва, Москва
Россия

АРХИТЕКТУРА ДЕРЕВЯННЫХ СУДОВ Плыть 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 срубить. 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 барж. С 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 полулодкой, 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 задраным 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 — беяна. 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. Беяны 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](#)

