



Деревянное судостроение в Англии

Василий Галенко,
штурман дальнего плавания



КАЮТ-КОМПАНИЯ

Кажется, всю жизнь меня сопровождают деревянные лодки — обычно неуклюжие создания с топорными веслами между парой нагелей на планшире, заменяющих уключины. От такой лодки тянет теплом и надежностью — дерево само по себе не тонет.

А сколько жителей Беломорья, не умеющих плавать, доверялись лодейщику, перевозившему их на ближние и дальние острова. История же почти каждого деревянного корабля начинается с плотогонов — людей особой специальности, имеющих дело с деревом, и наблюдая за их действиями, я всегда замираю от страха за них самих.

Приобщаясь к профессии штурмана, постигал я азы спортивной гребли и парусного мастерства на тузиках, ялах, катерах и баркасах, не думая о том, что править бал моей жизни будет железо. Вечно ржавое, с подкрасами свинцовым или железным суриком — наши большие стальные гиганты, всегда подрагивающие от работающих на них электрогенераторов. Но на рострах этих судов были гребно-парусные малютки, которым на выходные «давали волю». И вот тогда я с радостью уходил в крейсерские походы на веслах или под парусами, доверяясь пахучим посудинам, ощущая «на генном уровне» родство человека и живого дерева.

Мне и самому доводилось строить деревянные лодки, правда, с примесью эпоксидки, а участие в создании океанской лодки «МАХ-4» для моего друга Евгения Смургиса подвигло меня к странствиям. Долгие годы я плывал на простой лодке от Белого моря до Владивостока. Наверное, после этого стал обращать внимание на копии знаменитых судов прошлого. Копировать же каракки и клипера, корабли Магеллана и Дрейка со временем стало модным. Лет 30 назад и Россию захлестнула волна строительства ретрокораблей. В Петрозаводске, Владивостоке и Петербурге появились призраки прошлого, от «Паллады» и петровского ботика до фрегата «Штандарт», присутствие которых стало обязательным на всех фестивалях парусных кораблей.

И пошло-поехало. На множестве частных верфей появлялись ушкуи, боты, кочи, струги, фрегаты и шхуны, лодьи «Вера», «Надежда», «Любовь». Затем были построены натурные копии фрегата «Святой Дух», струги для ермаковских дружин. Теперь вот должна пойти в плавание и ладья «Русич» — копия древнерусского судна IX–XI вв. Лихое это судно с закрученными штевнями, выносным рулем, семью парами весел и подъемной мачтой с прямым парусом. Вот только персидской княжны не хватает. На коче «Помор» я «кочевал» по северу Тихого океана, а на просмоленной лодье «Святитель»

Николай” участвовал в финском фестивале...

Помню свое участие в эпопее создания в Петрозаводске шхуны для журнала “Вокруг света”. Правда, финансовый крах 1998 г. прекратил мое “капитанство” на суше, и в памяти моей — лишь отливающий золотом деревянный набор этой копии беломорской шхуны XIX в. А ведь я начинал с нуля, с поисков и закупки пахучих дубовых досок в Липецкой области, где по берегам Дона еще сохранились дубравы со строевым лесом.

Вспоминается кое-что из “большой” истории судостроения. Судно с килем и ребрами-шпангоутами “изобрели” финикийцы за два тысячелетия до нашей эры. В античные времена придумали защиту деревянного корпуса от извечного его врага — червя-древоточца, в XV–XVI вв. — обшивку судна листовым свинцом или медью, что долго считалось заслугой англичан и голландцев. Но позднее оказалось, что обивку деревянного корпуса свинцом на медных гвоздях применяли римляне еще во времена императора Калигулы, в самом начале нашей эры. Гребно-парусные галеры существовали вплоть до XIX в., но в XIII в. в Средиземноморье появляются принципиально новые парусные суда — каравеллы и каракки, а затем, в XIV в., и галионы. Их корпуса стали прочнее, парусная оснастка позволяла ходить уже не только по ветру. Толстые пояся обшивки выдерживали любые шторма, и корабли могли совершать дальние плавания, которые определили эпоху Великих географических открытий на Земле.

К концу XVII в. появились классические парусники с прочными, ныне хорошо знакомыми деталями. Почти сплошная установка шпангоутов, киль, стрингеры, бимсы и пиллерсы придавали жесткость корпусу, а оконечности судов делались

по примеру древних таранов сплошь из массива дерева. Эти дейдвуды — “глухое дерево” в носу и корме — спасали корабли при неминуемых посадках на мель. Снаружи и внутри шпангоуты покрывали обшивкой, которая проконопачивалась смолистой пенькой. Толщина бортов нередко достигала 60–70 см, а на зверобойных судах и метра. Понятно, что для их постройки требовалось много деревьев — для трехпалубного линейного корабля до двух тысяч. Заметим, наконец, что все дельные вещи, от блоков и полиспастов до прекрасных носовых фигур, также делались из деревьев лучших сортов.

“Лесными деревьями Российская империя, — писал историк Василий Татищев, — пред всеми протчими государствами избытцествует, между которыми дуб, к корабельному строению употребляемый, предпочтению достоин есть”. Тем не менее еще в разгар становления Российского флота тщательно оберегали от порубки Корабельные рощи, а Петр I неоднократно приказывал “не переводить добрый лес на дрова” и даже установил запрет на “делание гробов из дуба для сановников”. В Англии же быстро извели дуб для строительства кораблей и стали привозить его из других стран.

Корабли, построенные из высушенной в течение многих лет и обработанной древесины, служили более 50 лет, в отличие от галер конца XVII в., строившихся из сырого леса в мерзлом лесу — они приходили в негодность уже спустя пять лет.

Несмотря на вытеснение деревянных судов стальными, отношение к дереву мало изменилось. Более того, в последние годы в Англии наметился бум — деревянные суда идут нарасхват, а их цена постоянно растет. Вот я и задумал посмотреть, как же строят сегодня настоящие деревянные суда





группа компаний
КОМПОЗИТ

МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ СТЕКЛОПЛАСТИКОВОГО СУДОСТРОЕНИЯ



– полиэфирные продукты (смолы, гелькоуты, склеивающие пасты);



– армирующие материалы (стекломатериалы, материалы для сэндвич структур);



– сопутствующие материалы (антиадгезивы, полировальные составы);



– основное и вспомогательное оборудование для стеклопластикового производства.

Комплексное оснащение производства Содействие в освоении современных технологий

193079, Россия, Санкт-Петербург, Октябрьская наб., д. 104
Тел. (812) 446-27-52, 446-23-15, факс (812) 446-52-21,
E-mail: office@composite.ru, www.composite.ru

на небольших частных верфях в юго-западной части Англии, которые по-прежнему фантастически преданны дереву.

Самым “деревянным” оказался полуостров Корнуэлл. Здесь, в Фалмуте, находится новый прекрасный музей и судостроительный колледж, где учатся строить наиболее распространенные суда — деревянные рыбацьи лодки. Но главное — в небольшой деревне Гвик близ устья речки Гельфорд (Helford), впадающей в Фалмутский залив, находится

судостроительная верфь “Working Sail”, где как раз и возрождаются традиции деревянного судостроения XIX в.

Владельцы верфи — семейная пара Люк и Сара Пауэлл — основали ее в 1994 г. Несмотря на скромный возраст, “Working Sail” привлекает внимание многочисленных туристов со всей Британии и даже из многих стран за ее пределами. Сама верфь — это небольшой стапель под съемным навесом прямо в центре деревни из двух десятков домов, стоящих вдоль речки, которая каждые шесть с половиной часов взбухает от приходящего с моря 6–7-метрового прилива. Течение обращается вспять до самых верховий реки, длина которой — всего несколько десятков километров.

Люк — потомственный судостроитель, в детстве жил в Греции, там и познакомился с этим ремеслом. Затем он набирался опыта в мастерских и на верфях восточного побережья и на Темзе. Жена Люка — Сара — окончила университет в Экзетере и получила специальность морского историка. Ее диссертация была посвящена полузабытому опыту постройки лоцманских судов с островов Скилли (западная оконечность Англии), которые в XIX в. считались самыми крепкими, быстрыми и мореходными “проводниками” приходящих в Британию судов с запада.

Можно сказать, что Люк и Сара не ошиблись в своем выборе — крепкие лоцманские суда с отличным парусным вооружением и довольно мощным двигателем завоевали признание любителей старины и ценителей “дерева”. Теперь такое судно (а точнее, комфортабельный, надежный и почти “вечный” парусник) стоит 400–500 тыс. долл.

Построенное в 2001 г. судно “Lizzie May” и сегодня стоит у причала в устье речушки Гельфорд как своего рода рекламный образец.

Об этом — мой фоторепортаж.

