

Юрий Наумов, Александр Скворцов

Фото В. Кацабова и Ю. Наумова



Возрожденное штормом

13 октября 2009 г. в 9 часов утра раздался звонок из Олонца. Валерий Кацабов, представитель районной администрации, сообщил, что последним днем шторма на Ладоге, недалеко от устья р. Олонки, на пляж выкинуло старинный корабль 30 м длиной и 7 м шириной, и выслал по «электронке» три фото. Только увидев остов судна такого размера, кокоры штевней и шпангоутов, мы решили: надо срочно выезжать. Пока ехали, перебирали возможные варианты типа находки – сразу вспомнились галеасы, может, потому, что название

этого типа грузового судна чаще других попадалось в исторических источниках и литературе об озерах Ладожском и Онежском.

Ночью в Петрозаводске шел снежок, ближе к Пряже он прекратился, а у Олонца уже таял – влияние большого и глубокого озера. С Валерием и его приятелем Николаем, который живет недалеко от озера, встретились на шоссе, свернули на проселок и поехали дальше по лесной дороге. Остановились, не доезжая метров 200 до берега Ладоги. До олонцкого судна, как мы его будем называть, пришлось идти лесом, потом по

гребню прибрежной песчаной гряды – длинной дюны, поросшей соснами. Снег почти стаял, только местами ночная корочка льда сохраняла его на песке. Выброшенные на берег останки судна своими шпангоутами напоминали костяки двух мамонтов, лежащих на спинах на самом урезе воды. Фантастика!

Местные жители рассказывали, что вечером 9 октября недалеко от берега в высоких валах прибоя видели две фигуры, торчащие из воды и похожие на два силуэта рыбаков, проверяющих сети. Все, кто видел, удивлялись, потому что

только сумасшедшие могли выйти на промысел – заканчивался многодневный ладожский шторм, и уже пять дней рыбаки не ходили к сетям. А наутро на берегу обнаружили останки разломанного на две части судна.

По всему пляжу метров за 300 до остова судна были разбросаны прибором отдельные части корпуса. Очевидно, при ударах о берег киль судна разошелся в центральном замке на две части, а кильсон в этом же месте переломился. Кормовая часть потеряла свою половину кильсона, почти все шпангоуты, доски обшивки и, облегченная, была пере-

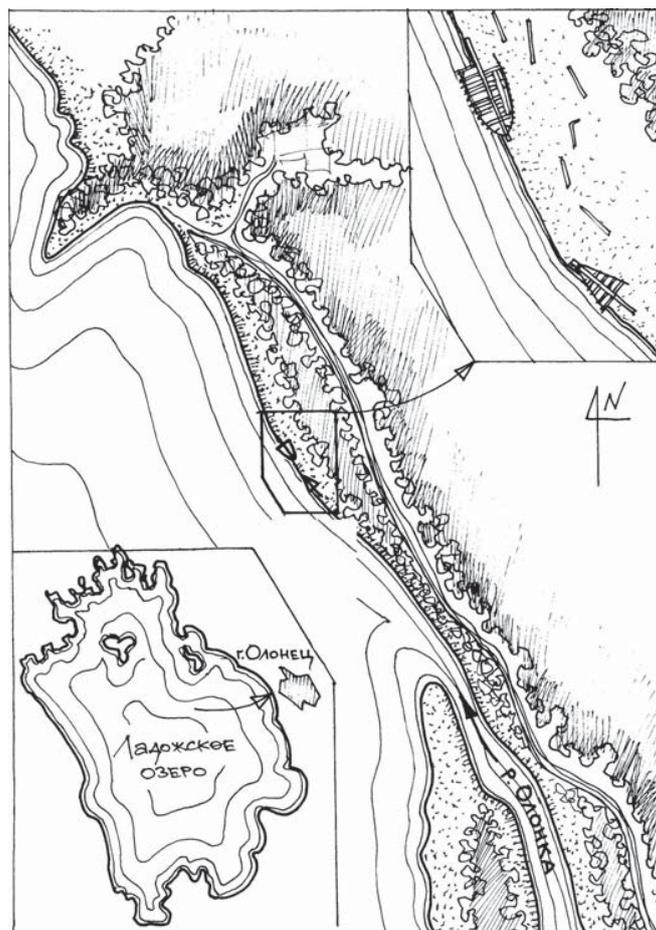


Рис. 1. План берега, на котором было обнаружено судно

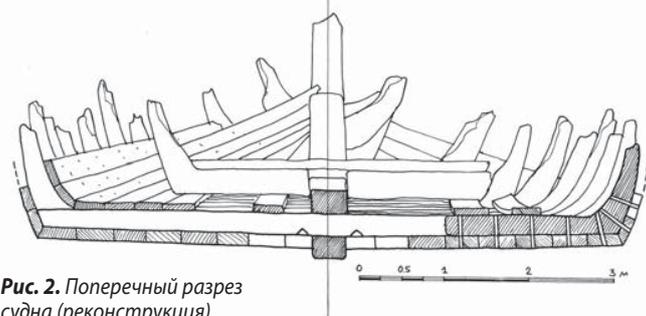


Рис. 2. Поперечный разрез судна (реконструкция)

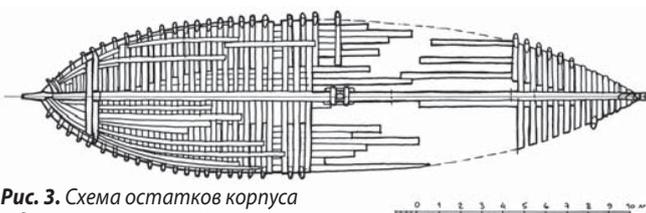


Рис. 3. Схема остатков корпуса судна (реконструкция)

несена волнами дальше и выкинута на берег перед носовой.

Носовая часть сохранилась лучше, благодаря кильсону и обшивке. Мощный киль (27×42 см) с таким же мощным форштевнем из елового комля с корнем, кильсон (26×42) и сплошной набор шпангоутов (25×25 см, длиной до 7 м) – из чередующихся кокор и днищевых брусков. Форштевень украшен красиво отбитыми линиями ровных треугольных насечек – грузовых марок. Основной крепеж всех конструкций и обшивки корпуса деревянный, выполненный с помощью нагелей – это очень древняя судостроительная традиция!

Кильсон уже был поврежден местными варварами: бензопилой вырезано

несколько кусков – вероятно, для табуретов на дачи. На берегу рядом лежали кормовые остатки кильсона, в том числе четырехметровый со степсом под мачту и еще два подобных фрагмента. Но и там уже потрудились дачники с пилой, во-

обще эти три дня показали потребительский «интерес» местных жителей к истории своей страны.

Со слов местных жителей, кто-то из мародеров утащил на дачу якорь, к большому сожалению нашего проводника, который

покаялся найти варваров и выкупить его, конечно, за разумные деньги. По описанию, якорь был сделан из ствола с корнями, на которые были уложены крупные камни и примотаны к стволу берестой. Мечта дачника покруче колеса от телеги, тут есть, чем похвастаться рачительному хозяину перед своими, очевидно, такими же недалекими гостями.

Добрались мы до судна к 15 часам, поэтому в условиях короткого осеннего дня провели выборочные обмеры основных конструкций и сфотографировали части корпуса и детали, включая разбросанные по всему пляжу шпангоуты и доски обшивки. На основании предварительных обмеров А.Скворцовым составлен ситуационный план берега в момент обнаружения судна (рис.1), реконструирован схему остатков корпуса (рис.3) и сделал его поперечный разрез (рис.2), предположительно по мидельшпангоуту. Сохранившиеся конструкции свидетельствуют о профессиональном мастерстве строителей судна.

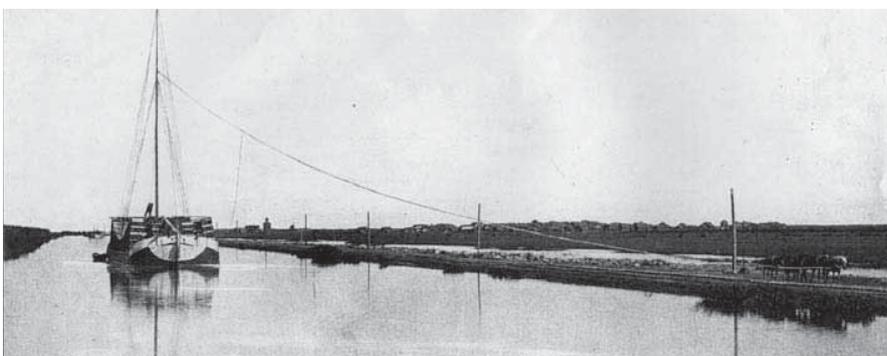
Очень хорошо выполненный набор корпуса, мощные доски почти плоского днища (14×30 см) и нижней части бортов (8×27-33 см) и внутренняя обшивка (7×30 см) позволяли предположить их военное происхождение, возможно, XVIII в. Может быть, это была лодейнопольская шнява? Тем более что в носовой части сохранились слегка обугленные изнутри доски двойной обшивки – вероятно, следы пожара после боя со шведами или после учебных стрельб военных кораблей по старому корпусу? Увидев остов деревянного судна, впервые в истории подаренный нам

ладожской пучиной, по-ходив по древнему паруснику, мы пришли в восторг от происшедшего, которое могло бы не случиться, и уж во всяком случае, вряд ли повторится. С такими мыслями мы ехали домой, и

«Полярный Одиссей» Виктор Дмитриев, который предположил, что это – остатки грузовой барки или баржи, построенной на крестьянских верфях. Он же привез в Петрозаводск образец корабельной древе-

середины XX в. эти деревянные суда-труженики перевозили большинство грузов внутри России, чем способствовали экономическому развитию страны. Нужно понимать, что даже деревянные баржи являются

находки – на северном берегу Ладожского озера. Из фотографий и проведенной реконструкции видно, что это не простая баржа, которую в числе прочих буксировали по рекам и каналам бурлаки и лошади, а позже



Галиот – грузовое судно, способное ходить по северным морям. Фото из книги акад. Н.Я.Озерецковского. Справа: суда на Ново-ладожском канале буксировались упряжкой лошадей

даже грузовые марки не заставляли нас вспоминать о галеесе.

Сразу после обнаружения находки весь Олонецкий район начал очень активно работать над изучением и сохранением остатков судна. Республиканский центр по охране памятников озабочился постановкой олонецкого судна на учет. Правительство Карелии поддержало инициативу районной и карельской общественности, а Глава Республики С.Л.Катанандов принял решение о финансировании исследований и обмеров судна и его перевозки для дальнейшего сохранения и музеефикации в Олонце.

На место находки выезжал руководитель карельского Морского историко-культурного центра

сины, которая дендрохронологическим методом была исследована специалистами Карельской педагогической академии. Был получен первый результат, приоткрывающий тайну и завесу времени – древесина для строительства срублена в 1874 г. С учетом высокой точности шкалы годовых древесных колец, составленной по нашему региону, можно уже констатировать, что это – не петровский фрегат. Тогда что за судно подарили нам глубины Ладоги?

Некоторые историки уже уверенно называют это судно «баржой», да и возраст в 130 лет считают не заслуживающим внимания. Но баржа, как и «топорная» работа, не умаляют исторической ценности олонецкого судна. Еще до

памятником традиционной судостроительной культуры XIX в., а значит, относятся к той части исторического наследия страны, которая, к сожалению, уже полностью утрачена.

Для определения типа судна, найденного на берегу Ладоги, необходимо, пользуясь архивными данными и трудами путешественников и исследователей XVIII–XIX вв., проследить историю судоходства и судостроения на двух великих озерах Европы. Только перечислив и подробно рассмотрев все типы грузовых судов, работающих здесь в период предполагаемой постройки олонецкого судна, можно приблизиться к разгадке. При этом необходимо учитывать размеры и обводы корпуса судна и место его

пароходы. Судно такого размера и оснастки, скорее всего, может относиться к так называемым мореходным судам.

Речники

Известно, что активное экономическое развитие всего Северо-Запада России началось с Петра I, который, одержав первые победы над противниками, вышел к Балтийскому морю и заложил в устье реки Невы новый город Санкт-Петербург. Для его строительства и флота, снабжения всем необходимым развивающейся промышленности и жителей новой столицы, для доставки грузов из морских портов Балтики во внутренние губернии России, начиная с XVIII в., особенно в 1860–1870 гг., основными маги-

стралями стали Мстинская, Тихвинская и Мариинская системы. Этот поток грузов шел по древнему водно-волоковому пути с Востока в Европу через Онежское и Ладожское озера, соединенные рекой Свирь.

Самыми сложными участками на этом пути были пороги на Свири и Неве и огромные пространства открытой воды на озерах. Одновременно с открытием внутренних водных путей в столицу началась постройка обводных каналов, которые соединяют устья рек в обход больших озер. Для перевозки грузов по Онежскому и Ладожскому озерам строились мореходные суда.

Рассмотрим и сравним технологии постройки, размеры и описания всех грузовых судов, которые достигали бассейнов Ладожского и Онежского озер, сделанные Н.Боголюбовым и опубликованные им в 1870 г. Одним из типов грузовых судов на основных внутренних водных путях России были барки. «Барки – самое многочисленное семейство из речных судов, употребляемых в России. Строятся на одну путину и способны поднимать наибольшие грузы, доходящие до 145 000 пудов (2320 т). Разнообразие их и по наружности и по размерам огромное и состоит в тесной зависимости от ширины и глубины тех рек и каналов, по которым они ходят...

Постройка барок очень не хитрая: в основу кладут брус, иногда цельный, иногда же составной и на концы утверждают по стойке (штевни) под прямым углом к брусу; горизонтально же кладут (иногда до 60) брусья с кокорами» (тягуны, ко-

панцы, т.е бревна, выкопанные с корнями), наблюдая что бы корни смотрели вертикально и шли через одно на правый борт и на левый. Длину корней или кокор добавляют стойками до желаемой вышины. Днищевой



Кормовая часть кильсона со степсом мачты

брус с кокорами связывают нагелями. На тягуны настилают дюймовые доски (мост) и ряд бересты или соломы. Стены обшиваются досками, скрепленными с кокорами и стойками нагелями. Швы конопатят мочалой, а для прочности подводную часть стен снаружи обтягивают порубнями, т.е. расколотыми пополам бревнами толщиной около 7 дюймов укладывая их параллельно горизонту: концы их у штевней крепятся железными скобами, а с бортами нагелями».

Из приведенного описания можно увидеть явные различия в постройке барок и олонецкого судна, и в первую очередь в устройстве носа и кормы, днища и бортов.

Еще один тип больших грузовых судов – это баржи.

«Баржи ... – новый тип судов окончательно будет господствовать там, где будет развиваться пароходное буксирное движение. ... Длина баржи от 30 до 47 и даже до 50 сажень (от 60 до 100 м), а ширина от 4.5 до 5 и более

шпангоуты и если нужно, наставляются. На копани, нарубаются несколько кильсонов, на средней ставят штевни (пыжи)».

Уже из этого текста видно, что баржи больше нашего судна, а их острые носовая и кормовая оконечности не соответствуют круглоскулым остаткам его корпуса. Пыжами называются прямые штевни или наставки на них, а у олонецкого судна штевни выполнены из кокор – елей с корнем. Описание конструкций днища баржи с несколькими кильсонами еще больше убеждает, что найденное судно не баржа.

Мореходы

Кроме обводных каналов Мариинской системы существовал и другой, более быстрый путь – по озерам на суда, которые смогли бы на Ладожском озере «принимать груз в устьях ... и везти прямо в Петербург ... не более 2–3 дней. Сохранилось бы время, ... и деньги на содержание безобразных барок и дорогостоящих каналов...», но для этого требуется большое количество мореходных судов.

Из известных с того времени мореходных коммерческих судов, которые использовались еще в начале XX в., можно назвать бриг, гуккар, галеас и шхуну. Одним из самых распространенных в Олонецкой губернии грузовых коммерческих судов стал голландский галеас, который в исторической литературе и документах имеет различные названия: «гальяс», «галеот», «галиот», «галеас», что зависит от источников, которыми пользовались авторы.

Академик Н.Я.Озерецковский, исследователь



Северо-Запада России в конце XVIII в., сообщает в 1785 г. интересные подробности о судоходстве по Мариинской системе: «Для торгова с низовыми поволжскими городами и для препровождения доставляемых оттуда товаров и продуктов к Санкт-Петербургскому порту, ... ходят в оба пути на парусах галиоты и другие мореходные ластовые суда» («Путешествие по озерам Ладожскому и Онежскому», Петрозаводск, 1989 г.). Из разных источников известно, что в это время мореходные галиоты кроме Вытегры строились в Мегрегском и Оштинском погостах на Онежском озере, строили их и в других погостах на обоих озерах, на реке Свири в Лодейном Поле и на Неве, на Охтинской партикулярной верфи.

Озерецковский сделал и первое в исторической литературе описание этого мореходного судна: «Галиот – парусное озерно-морское судно, первоначально сконструированное в Голландии. Озабоченный развитием отечественного торгового мореплавания, Петр Первый в 1714 г. специальным указом повелел, чтобы на верфях Русского Севера «делали морские суда галиоты». С этого времени

этот тип преимущественно грузового (ластового) судна вошел в практику русского судостроения. Галиот имел длину до 30–50 м, полные обводы корпуса и небольшую осадку. Его парусное вооружение состояло из грот-мачты с прямыми парусами и бизани с косым парусом. Грузоподъемность обычно составляла около 100 т. Галиоты использовались для каботажного плавания в Белом, Баренцевом и Балтийском морях, а также на Ладожском и Онежском озерах».

О галеасах в это же время есть следующие сведения: «длиной по килю до 70 (до 21 м), вышиною в трюме 11 футов (3.3 м); поднимает тяжести до 15 000 пудов (240 тонн)... В 1834 г. одно из таких судов доходило до Америки». (Пушкарев, Описание Олонецкой губернии, СПб., 1845). Это свидетельствует о том, что интересы олонецких купцов не ограничивались товарами, идущими через бассейн губернии, а их суда местной постройки позволяли вести торговлю в Балтийском море и даже пересекать Атлантику.

В 1870 г., близко ко времени постройки нашего олонецкого судна, Н. Боголюбовым сделано очень подробное описание Ладож-

ского озера и судоходства по нему. К Петербургу в то время «ежегодно приходит до 20 000 судов различных величин и конструкций», а в грузовом флоте Ладожского озера «одних пароходов и галиотов ... до 130 штук, не включая мелких судов ... и, кроме того, несколько бригов до 450 тонн величиною», – сообщает Н. Боголюбов. Пароходов, способных таскать баржи с грузом в открытом озере, в описываемый отрезок времени немногим больше, чем бригов. Значит, как мы и предполагали, с наибольшей степенью вероятности на севере Ладоги могло оказаться только одно из мореходных судов.

Вот подробное описание галеаса, сделанное в 1870 г.: «От времен Петра Великого... исказилось временем и невежеством строителей, ибо он походит близко к пловучему ящику, его строят из сосны, до 100 футов (32 м) в длину, поднимает до 10–12 тысяч пудов (160–190 т) грузу ... углубляется на 10 футов (3.2 м).

Постройка не хитрая и весьма несовершенная, строят, ... конечно, неумелыми и неграмотными мастерами ... ставят средние шпангоуты, как на простых барках из кокор, отчего бока

его почти прямые. Носу и особенно корме дают некоторые возвышения ... выходит седловатый с такой же верхней палубой. Нос и корма закругляются очень круто и выходят от того тупыми. Седлистая палуба имеет к бокам скаты. Средин судна предназначена для груза, а в корме имеющей крытый ют, устроено помещение для экипажа ... и горница (каюта) для шкипера.

Гальот имеет две мачты, передняя со стеньгою, составляющую второе дерево, задняя однодеревка и бушприт с утлегарем ... руль навешен на петлях. В палубе есть несколько люков, и она обнесена невысоким бортом 2 фута (60 см) ... на грузовой ватерлинии отверстие для загрузки пиломатериалов ... которое после погрузки заделывается.

Гальоты конопатятся, смолятся и красятся довольно пестро: поверху красятся черной краской, под нею идут полосы зеленая с белой или желтой. Окрашенных одним цветом немного. Железа в постройку идет мало. Якоря поднимаются брашпилем устроенным на баке; канаты цепные; шлюпок одна ...15 футов (4.7 м)... таскают за кормой и поднимают на палубу в очень сильный ве-

тер. ... не ходят скорее 5–6 уз и то в попутный ветер, при боковых их валит ...в волну, прячутся в затишье. Гальоты меньших размеров 50–60 футов (15–18 м) длиной имеют ту же оснастку и называются полугалиотами. Ценность галиотов и полугалиотов от 3000 до 5000 рублей. Число людей для управления 5–6 человек.

... Число всех галиотов на Ладожском озере... имеется не менее 120; о числе сойм собрать сведенья довольно трудно. Иные галиоты в продолжении навигации делают по 6 – 9 рейсов в одну сторону. Главный представитель ладожского судоходства есть галиот...». (А.П. Андреев, «Ладожское озеро», 1875 г.)

Основные размерения и описание теории и кон-

струкций корпуса галеаса, приведенные в этой цитате, соответствуют останкам корпуса судна, выброшенного на берег Ладоги.

Далее тот же автор приводит основные размерения галиота и дает описание других мореходных судов: «Галиот – судно из соснового леса, ... Длина его 100 (32 м), а ширина до 28 футов (9 м), он плоскодонный и кубоватый. Грузу он поднимает от 15 (248 т) до 25 000 пудов (400 т) и сидит тогда в воде до 12 футов.

Вообще здешние суда ... не имеют постоянных размеров, а строятся такой величины, как заблагорассудится строителю и судовладельцу. Должно так же сказать, что этим судам дается оснастка и парусность без всяких правил».

Хотя галеасы, по общему мнению исследователей XIX в., строились на частных верфях без проектов, имели невысокое качества отделки и оснастки, однако это никак не сказывалось на традиционных теории и конструкциях корпусов, а следовательно, на мореходности и надежности этих купеческих судов. Размеры корпуса и описания его конструкций, плоского дна и закругленных носа и кормы галеаса вполне соответствуют остову олонецкого судна. Приведенные описания всех типов грузовых коммерческих судов, речных и мореходных, перевозящих грузы по Мариинской системе и в бассейне Ладожского озера, позволяют с большой степенью вероятности сказать, что

найденное олонецкое судно – галеас, как мы и предположили вначале.

После дальнейших исследований остатков корпуса можно будет сделать более точные выводы о судне, возрожденном из небытия, и получить много новых сведений об особенностях традиционного судостроения Северо-Запада в XIX в., в том числе о теории и технологии строительства мореходных судов в России.

Об авторах: Юрий Наумов – старший научный сотрудник музея Кижы, член правления ассоциации «Морское наследие России», организатор Кижской гребной регаты. Александр Скворцов – архитектор-судостроитель, яхтенный капитан.

ЛОДКИ КОМПАНИИ “КВИНТРЕКС РУС”

310 DART

Длина габаритная, м - 3,21
Ширина габаритная, м - 1,41
Высота борта на миделе, м - 0,74
Максимальная мощность ПМ, л.с. - 8
Вес (только лодка), кг - 61



Цена: 62 000

455 COAST RUNNER

Длина габаритная, м - 4,53
Ширина габаритная, м - 1,87
Высота борта на миделе, м - 1,07
Максимальная мощность ПМ, л.с. - 50
Вес (только лодка), кг - 242



Цена: 185 000

475 COAST RUNNER

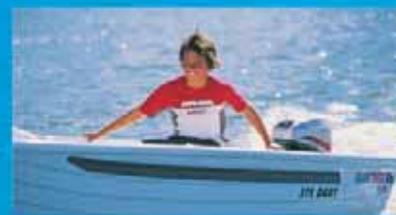
Длина габаритная, м - 4,85
Ширина габаритная, м - 1,90
Высота борта на миделе, м - 1,18
Максимальная мощность ПМ, л.с. - 70
Вес (только лодка), кг - 284



Цена: 206 000

375 DART

Длина габаритная, м - 3,80
Ширина габаритная, м - 1,58
Высота борта на миделе, м - 0,88
Максимальная мощность ПМ, л.с. - 20
Вес (только лодка), кг - 91



Цена: 78 000

Вместе с Вами мы строим лодки Вашей мечты!



ООО «КВИНТРЕКС РУС»

Адрес юр.: 394016, г. Воронеж, ул. 45 Стрелковой дивизии, дом 259

Телефон/ факс: 8 (4732) 75-54-17, 8-910-344-06-10

Веб-сайт: www.quintrexrus.ru

Email: tatiana@telwater.com