

Лодка, традиционное средство передвижения по воде, небольшое легкое судно с бортами и днищем, сделанное простейшим инструментом из природных материалов. Приводится в движение шестом, вёслами или парусом.

От слова лодья произошло современное слово «лодка» (маленькая лодья). В Русской Правде 1282 года перечислены лодья, морская лодья, набойная лодья, чёлн и струг. В Древней Руси большую плоскодонную ладью с парусом и вёслами называли «ушкой». Развалистую печорскую ладью называли «брусянка». Промышленное строительство лодей на территории России прекращено в начале XVIII века.

Суда Древней Руси



Челн-однодеревка

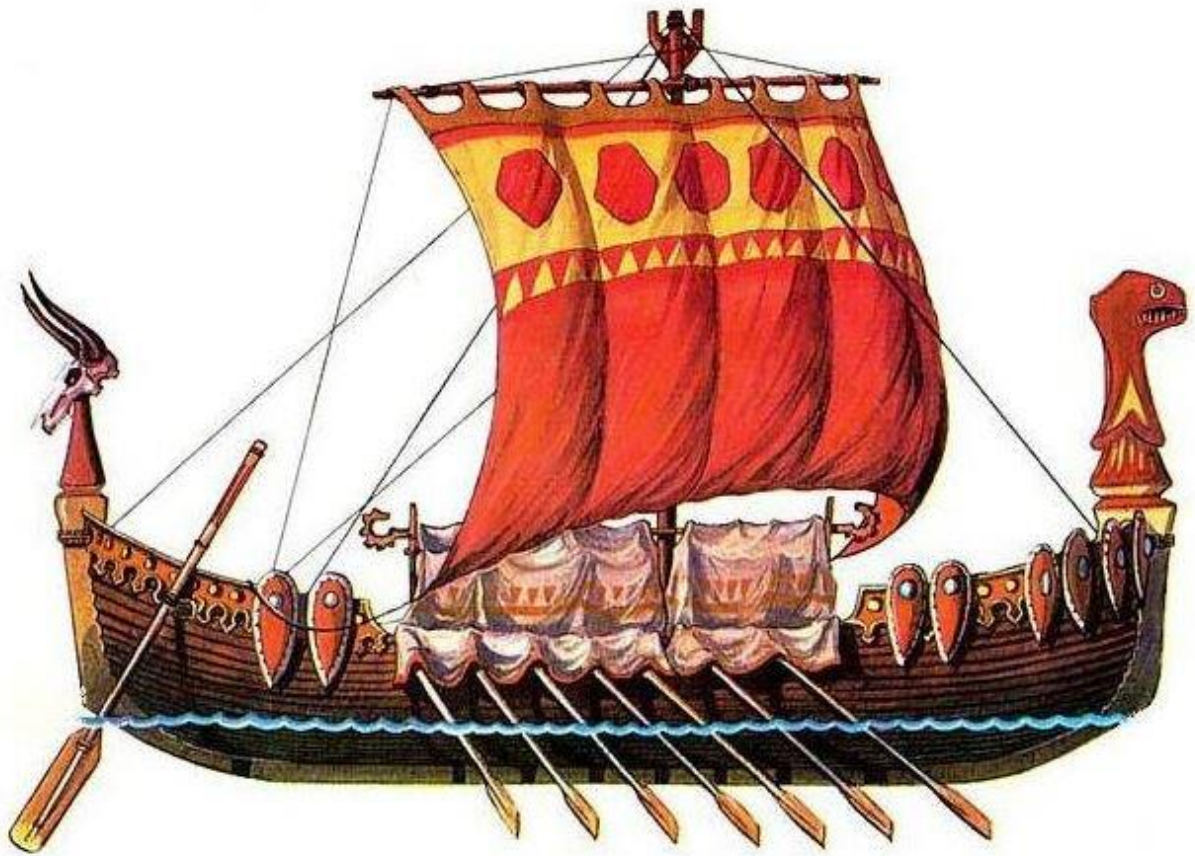
Первым славянским «кораблем», по сути, была большая плетеная корзина, обшитая корой или кожей. На смену ему быстро пришел челн-однодеревка, выдолбленный из целого дерева. Иногда челн создавался иным способом.

Древние корабелы делали в живом древесном стволе трещину на всю длину челна, постепенно, год за годом, вбивая в него клинья и распорки, чтобы добиться нужной формы будущего корпуса. Только после этого дерево срубали и лишнюю древесину стесывали, выжигали и выдалбливали. Затем дерево обрабатывали водой и огнем, чтобы придать ему гибкость, после чего вставляли внутрь примитивный шпангоут - опруги. На кропотливую работу над корпусом челна порой уходило до пяти лет.

Впервые челн-однодеревку на берегу Ладожского озера нашла в 1878-1882 гг. экспедиция А. А. Иностранцева. Возраст, приписываемый историками этому небольшому судну длиной всего 3,5 м и шириной 0,86 м, огромен - около 4,5 тысячи лет. Славяне долго не хотели расставаться с легкими однодеревками. Видоизмененные челны с обшивкой и больших размеров - насады - плавали в русских водах вплоть до конца XV в. Позже их вытеснили наборные корабли.

Преемницей челна стала созданная в X в. для торговых плаваний и боевых походов «набойная лодья». По сравнению со своими собратьями она имела более высокие борта, к которым крепились стойки. На них прибавляли несколько досок внакрой. Такое нехитрое усовершенствование значительно увеличивало внутренние размеры «лодья», и главное - ее грузоподъемность. Теперь легкое и небольшое судно могло взять на борт ни много ни мало 15 т груза. После достройки судно снабжали веслами, якорем и мачтой с простым прямым парусом. Кстати, эти суда делали небольшими из-за того, что через пороги Днепра судно приходилось тащить волоком. Но несмотря на это они все равно были великолепно приспособлены к морским плаваниям, и русские мореходы смело бороздили на них воды Черного моря.

В IX в. русские торговцы стали частыми гостями на константинопольском рынке. Весной 860 г. в Константинополе произошел инцидент, во время которого были схвачены несколько русских купцов. В ответ русские, собрав мощную флотилию из 250 кораблей, немедленно осадили Константинополь, с лихвой рассчитавшись с его вероломными гражданами. Этот и другие морские походы восточных славян на Византию, несомненно, сделали свое дело: торговля русских купцов с Востоком и Западом долгое время оставалась беспопышной.



Русская ладья

В XII в. в набиравшей силу Киевской Руси все чаще стали строить крупные ладьи, имевшие сплошную дощатую палубу, укрывавшую сверху гребцов. Нос и корма у этих судов были одинаково заострены, и на них размещалось по рулевому веслу - потеси. Они позволяли, не разворачивая ладьи, быстро менять курс. В русских летописях такие суда также называли скедией, наседой и кораблем. Конечно, 20 м в длину, 3 м в ширину и 40 человек команды не так уж много для корабля, и все-таки это был настоящий корабль. Постепенно на первый план среди центров судостроения выдвинулся «Господин Великий Новгород». И неудивительно. Ведь через него проходил знаменитый путь «из варяг в греки», то есть из Балтики по рекам в Черное, тогда носившее название Русское море. Когда в середине XI в. государство Ярослава Мудрого распалось на множество враждующих княжеств, значение речных и морских транзитных путей сильно пошатнулось. Именно тогда новгородское судостроение начало развиваться независимо от Киева.

История сохранила немало свидетельств мощи славянского военного флота. Хотя славяне и не отличались агрессивностью, они преподали хороший урок шведскому королю Эрику, который в середине XII в. осадил город Ладогу. Новгородцы разбили шведов, пленив 43 из 55 вражеских судов. В ответ был предпринят поход на город Сигтуну, закончившийся блестящей победой русских.

Новгородцы долгое время держали в руках ключевые выходы к Белому морю. Они плавали в экстремальных условиях, постоянно защищаясь от соперников. Постепенно сформировались новые типы судов, которые было удобно перетаскивать волоком из одной реки в другую. Это были плоскодонный легкий шитик и ладья «ушкуй». Ушкуи, вмещавшие до 30 воинов, были удобными судами для набегов на соседние славянские княжества, чем в XIII в. и промышляли новгородцы. Рыболовный промысел, бывший в особой чести у славян, привел новгородских переселенцев к берегам северных морей. Постепенно поморы становились такими же хозяевами Балтики, как и норманны. С XII в. поморы доходили до Гру - манта (Шпицберген), а колонии славян появились даже на берегах Англии.



Долбленая лодка - осиновка

Суровые северные моря диктовали корабелям свои условия, и поморы начали строить новые, непохожие на другие суда: осиновки, раньнины, кочмары и шняки. Шняки имели в длину от 6 до 12 м и снаряжались одной или двумя мачтами с прямым или шпринтовым парусом. Лодки-осиновки перевозили добытый улов на берег. Но наибольшей популярностью пользовались парусно-гребные карбасы. Эти суда могли иметь палубу, а могли обходиться и без нее, но обязательным атрибутом этого корабля были полозья, крепившиеся на днище. С их помощью карбас легко передвигался по льду.



Кочмара

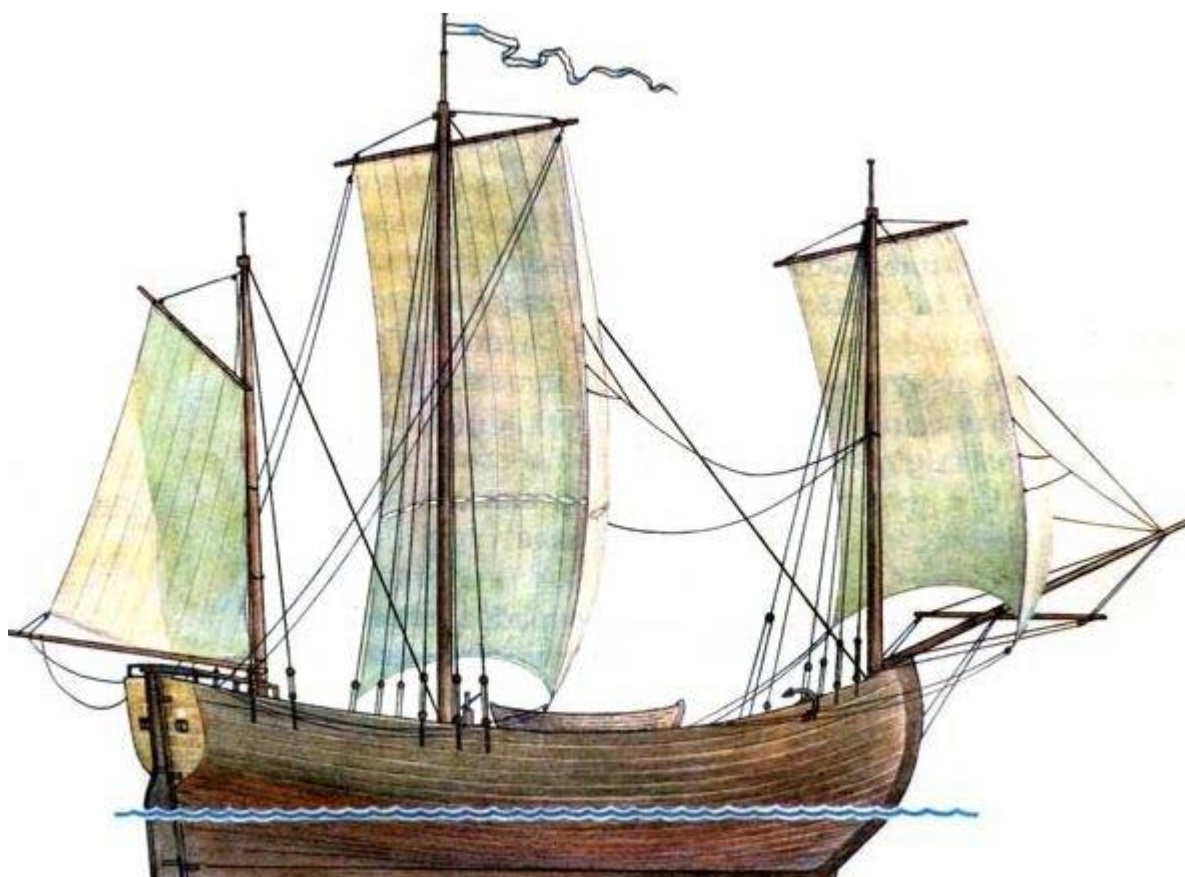
В дальних морских скитаниях поморы использовали коч - однопалубное плоскодонное судно максимум 25-метровой длины. При водоизмещении в 60 т коч имел осадку около полутора метров. Обшивку первых кочей к набору корпуса привязывали ремнями или пеньковыми веревками и только много позже стали использовать железные гвозди и болты. Пазы и стыки обшивки тщательно конопатили просмоленной паклей, заливали варом и закрывали рейками на скобах. Подводная часть корпуса судна была округлой, а нос и корма приподняты. Благодаря такой обтекаемой форме коч, зажатый льдами, как бы выдавливался на поверхность, оставаясь при этом невредимым. На корме этого судна делали казенку - небольшую каюту для капитана и приказчика. Экипаж, состоявший из 10-15 человек, размещался в трюме. Парусное вооружение было очень простым: оно включало мачту и прямой парус, на первых кочах сшитый из кожи, а впоследствии - холщовый. Весла, парус и попутный ветер позволяли кочу достигать скорости 6-7 узлов.



Коч поморский

Поморские кочи, много веков остававшиеся в строю, заложили фундамент для дальнейшего развития российского мореходства. Именно эти суда в XVIII в. стали прообразом военно-морского флота, созданного при Петре Первом. Значительную роль они сыграли и в географических открытиях XVI-XVII вв. Достаточно вспомнить поход С. И. Дежнева, впервые спустившегося на коче по Индигирке до Северного Ледовитого океана и морем достигшего реки Алазеи.

Самым быстрым судном, плававшим на большие расстояния в северных водах, считают морскую (в летописях «заморскую») ладью с тремя мачтами. Хорошее парусное вооружение при попутном ветре давало морской ладье возможность проходить до 300 км в сутки, при этом она могла унести на себе до 300 т груза. В длину ладья достигала 18-25 м, а в ширину 5-8 м. «Заморские» ладьи были первыми полностью наборными плоскодонными судами с транцевой кормой и навесным рулем. Корпус судна разделялся переборками на три отсека. В переднем обитала команда, в среднем размещался грузовой трюм, а кормовой отсек отводился в распоряжение рулевого.



Ладья поморская

Одна из наиболее древних и наиболее известных династий новгородских кораблестроителей - семья Амосовых. В XIV в. Трифон Амосов, внук одного из первых русских мореходов, охотившихся на зверя в Белом и Карском морях, переезжает из Новгорода в Холмогоры, где приступает к строительству корабельной верфи, ставшей матерью первым большим русским кораблям, ходившим в северных льдах. Корпусам наиболее крупных из них придавалась форма, напоминавшая обводы современных ледоколов. Нос и корма холмогорских судов были сделаны с высоким подъемом, а борта - со значительным развалом. Судно управлялось при помощи навесного руля. Традициям славной семьи Амосовых следовали и их потомки, построившие в XIX в. такие знаменитые корабли, как фрегат «Паллада», 110-пушечный корабль «Ростислав», бриг «Меркурий» и многие другие суда российского флота