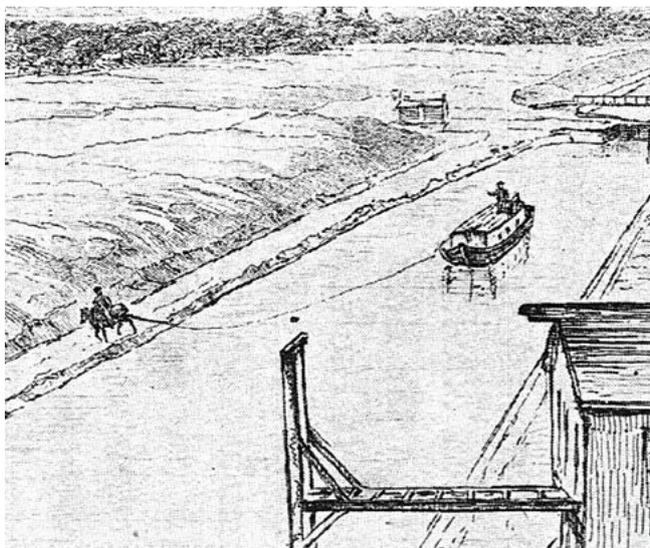


Узкий флот

АНТОН КОВАЛЕВ

Похоже, Великобритании всегда не хватало воды. Мало того, что Владычица морей была окружена ею со всех сторон, так и сам остров британцы покрыли разветвленной сетью каналов...





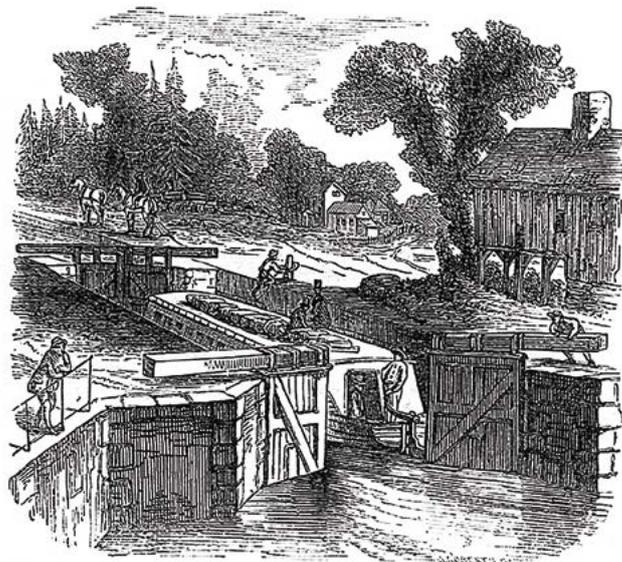
СXVIII по XX вв. каналы служили транспортными магистралями, по которым во все уголки страны доставлялись разнообразные грузы. Эти водные пути изобиловали шлюзами и не отличались большой шириной, кроме того, через них были наведены многочисленные мостовые переправы с узкими судовыми проходами. Местами каналы уходили под землю и шли в вырубленных там тоннелях.

Все эти особенности сформировали определенный тип лодок для работы в этих условиях. Их стали именовать *naftowboat* — «узкая лодка». Было бы ошибочно называть их баржами, ведь, несмотря на многие схожие черты назначения и эксплуатации, конструктивно они кардинально различались. Это действительно были очень узкие суда шириной не более 7 футов (2,13 м). Их длина тоже диктовалась техническими условиями рукотворных рек и составляла 17–22 м. Как видите, отношение длины к ширине (L/B) могло достигать у этих лодок значения «10». Действительно, очень узкие лодки!

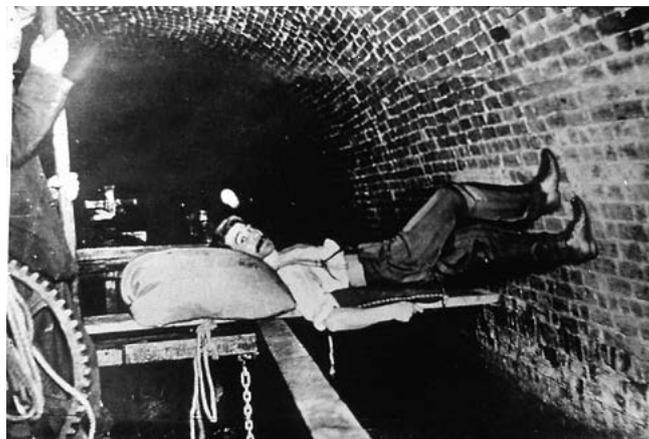
Жизнь на каналах кипела, деревянные лодки, буксируемые лошадьми, следующие по бечевнику вдоль бровки реки или канала, шли одна за другой. Грузоперевозки на «узких лодках» играли огромную роль в бурных экономических изменениях, характерных для времен британской промышленной революции. Кроме грузовых, существовали пассажирские и почтовые лодки.



Жизнь на каналах кипела, деревянные лодки, буксируемые лошадьми, следующие по бечевнику вдоль бровки реки или канала, шли одна за другой



Ошибочно думать, что это был медленный транспорт. В романе Сесила Скотта Форестера «Хорнблауэр и «Атропа»» есть великолепное описание типичного путешествия по внутренним водным путям Великобритании: «Пройдя шлюзы, конный паром двигался теперь вдоль живописных берегов Котсуолда. Хорнблауэра радовало все: и перспектива вскорости принять под командование новое судно, и незнакомые пейзажи, и необычный способ передвижения... Встав на сундук, он оглядел непривычное судно. Оно имело футов семьдесят в длину и не более пяти в ширину — те же несуразные пропорции он видел у туземных долбленок в Вест-Индии. Осадка едва ли фут — это ясно по тому, как паром несется за скачущими галопом лошадьми со скоростью не меньше восьми узлов... Паром шел из Глостера в Лондон по Темзе и Севернскому каналу. Трясло меньше, чем в дилижансе, и при почти такой же скорости поездка обо-



Местами каналы уходили под землю и шли в вырубленных там тоннелях

На «узких лодках» практически постоянно жили семьи их шкиперов



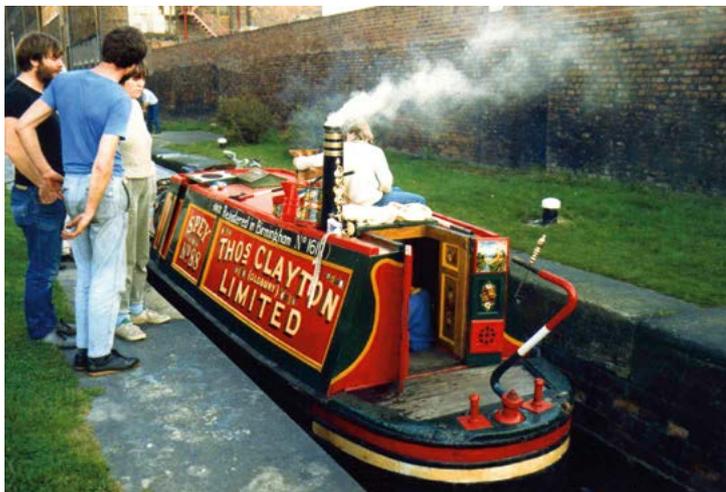
шлась значительно дешевле — всего пенни за милю в первом классе... Лошадей меняли каждые полчаса... Два буксирных конца были привязаны к верхним оконечностям шпангоутов на носу и на корме. Один из паромщиков ехал на задней лошади форейтором, подгоняя переднюю криками и щелканьем бича. На корме сидел другой паромщик, угрюмый, с крюком вместо правой руки; левой он держал румпель и вел судно по извилистому каналу с мастерством, вызывавшим у Хорнблауэра восхищение... На носу “Королева Шарлотта” несла блестящее лезвие косы, гордый символ своего превосходства. Этим лезвием она перережет буксирный трос любой баржи, которая не успеет уступить ей дорогу. Полсотни крестьянок, сидящих со своими курами, утками, яйцами и маслом в каюте второго класса, едут на рынок аж за двадцать миль, твердо зная, что обернутся одним днем. Удивительно...»

И хотя переводчик романа назвал эту лодку конным паромом, перед нами описание типичной *naagowboat*. Этот термин, определяющий данный тип судна, прижился в Англии и со временем распространился на современные, теперь уже прогулочные суда, которые сегодня популярны в этой стране для отдыха и путешествий по внутренним водным путям.

Для такой трансформации были все основания. На «узких лодках» практически постоянно жили семьи их шкиперов. Это было связано с усиливающейся конкуренцией со стороны железных дорог. Подобная практика обеспечивала дополнительные

рабочие руки на борту, а значит, лодки могли эксплуатироваться дольше и делать более продолжительные рейсы. Нельзя не отметить и тот факт, что благодаря этому сохранились многие семьи лодочников — муж и жена всегда были вместе.

Кормовая часть канальной лодки была оборудована небольшой рубкой, в которой находилась маленькая, но уютная каюта с совершенно домашним интерьером: теплая печь, дымящийся чайник на плите, надраенные медяшки и плетеные коврики-маты. Сами лодки и их надстройки ярко окрашивались и богато украшались узорами и картинками. Традиционными были изображения роз и старинных замков.





Шло время, и на смену конной тяге пришел мотор. Сначала, конечно, это был паровой двигатель. С его появлением на канальных лодках стало возможным перевозить еще больше грузов, экономя время, необходимое на смену лошадей. Мало того, теперь к моторной лодке на буксир можно было ставить еще одну лодку, которую стали называть *buttyboat*, а сам караван из двух судов окрестили *бутербродом*. Нововведения позволяли достаточно успешно продолжать конкурентную борьбу с железнодорожным транспортом и экономили количество рабочих рук. Постепенно лошади исчезли с берегов каналов, а на смену паровому мотору пришел двигатель внутреннего сгорания. Стоит сказать, что грузоперевозки по каналам просуществовали до середины XX века. Сегодня на каналах и реках нет-нет да и встретишь еще классический грузовой *narrowboat*, за «ру-

лем» которого будет стоять человек, страстно желающий сохранить эту чисто английскую традицию, пусть даже речь идет лишь об одноразовой поставке, а не о регулярных рейсах. Но современный флот «узких лодок» состоит в основном из туристских и прогулочных судов, многие из которых по общей идее термина можно назвать яхтами: плавание на них доставляет владельцам не коммерческую выгоду, а удовольствие. При этом количество судов «узкого» флота внушительно — примерно 27 000 лодок, и это только те, что имеют лицензию для плавания по британским водным путям.

Современные *narrowboats* чаще всего имеют стальной или стеклопластиковый корпус и дизельный мотор. Они по-прежнему ярко раскрашены и имеют большое число характерных для этого типа лодок черт. Длинная высокая





надстройка позволяет даже в столь узком корпусе разместить достаточно удобные помещения, в которых находится место всему необходимому для жизни на воде: спальные места, камбуз, обеденный уголок, душ и туалет. Многочисленные шкафы и рундуки позволяют иметь под рукой достаточно много вещей, без которых не мыслит своей жизни современный человек. Обычно на этих лодках смонтирована эффективная система отопления, позволяющая комфортно жить на них, невзирая на погоду за окном. Управление на большинстве современных «узких лодок» остается традиционно румпельным, причем рулевой часто стоит на корме или сидит там на высоком стуле. Высокая посадка позволяет полностью контролировать свое судно и узкую акваторию меж двух берегов, ведь ее особенности требуют постоянного и повышенного внимания. Часто румпель

имеет удлинитель, благодаря которому рулевой управляет судном, стоя на верхней ступеньке трапа в проеме входа в каюту. В холодные дни рулевой может даже закрыть двери позади себя и находиться в весьма комфортных условиях, во всяком случае, нижняя часть его тела будет в тепле.

На этих лодках путешествуют, проводят выходные и отпуска, часто эти суда используются просто как плавучие дома, ведь жить на воде так здорово.

Владельцы «узких лодок» нередко объединяются в клубы любителей narrowboat, проводят фестивали, которые собирают большое число участников и привлекают внимание многих людей. Жизнь флота этих своеобразных судов столь же ярка, как и их традиционная раскраска.

