



Странные творения Александра Макдугалла

Сергей Афонин

Чего только не увидишь в Интернете! Тут общаются «плоскоземельцы», там — сторонники теории «великого потоп», случившегося, по их мнению, совсем недавно... И вот однажды на YouTube мне попался сюжет о странных судах, похожих на старинные подводные лодки или инопланетные корабли. Автор, демонстрируя их изображения, естественно, говорил о следах исчезнувшей цивилизации и даже о таинственных пришельцах. Как бы там ни было, видеоролик заинтересовал меня: суда действительно выглядели по меньшей мере необычно. И вот какая история открылась...

Американский моряк Александр Макдугалл с юных лет ходил на грузовых судах по Великим озерам. Они расположены в Северной Америке, на территории двух стран: Канады и США. В их составе пять крупнейших: Верхнее, Гурон, Мичиган, Эри и Онтарио, — но еще есть ряд довольно крупных озер, к ним примыкающих, и все они соединены между собой короткими реками и протоками. Это самая обширная группа пресноводных озер на нашей планете: общая площадь акватории 244 106 кв. км, что составляет 21% поверхности пресной воды в мире и 84% пресной воды Северной Америки. Условия плавания здесь похожи на морские, и суда должны иметь возможность противостоять самым суровым штормам.

С середины XIX в. на Великих озерах стали использовать пароходы, в основном — для буксировки грузовых

парусников и барж. С характером навигации в этих местах Макдугалл познакомился рано и знал его очень хорошо. Он начал ходить по Великим озерам матросом и со временем стал капитаном. Не раз попадал в непогоду.

Размер местных судов ограничивался шлюзами, по которым они шли, следуя из озера в озеро, а также судостроительными материалами, используемыми в то время, да и самой кораблестроительной наукой, а мощность паровых двигателей была небольшой.

Макдугалл на собственном опыте знал о трудностях, возникающих при буксировке грузовых судов. Их надводный борт изрядно парусил при сильном ветре, полные обводы носовой части оказывали большое сопротивление при буксировке. И вот однажды, уже в зрелом возрасте, капитан Макдугалл решил, что знает, как должно



выглядеть идеальное грузовое судно для Великих озер. Он задался целью создать такую баржу, которую было бы легко буксировать независимо от погоды, и в 1888 г. на воду спустили баржу под № 101, построенную на верфи Роберта Кларка в Дулуте (штат Миннесота) по его проекту. Судно водоизмещением 428 т имело длину 58 м и ширину 6,4 м, его грузоподъемность составляла 1200 т, корпус был выполнен из стали. Концепция была уникальной: надводная часть корпуса с коническими оконечностями походила на сигару. Подводная часть в принципе была обычной, но палуба имела практически цилиндрическую форму, за что судно прозвали whaleback — по ассоциации с китовой спиной. На палубе, в корме и в носу, были установлены надстройки, своим видом напоминающие башню монитора или рубку подводной лодки.

Идея капитана Макдугалла о судне с цилиндрическим корпусом поначалу встретила большое сопротивление со стороны судостроителей. Но он был упрям и, заручившись финансовой поддержкой бизнесменов из Нью-Йорка, основал American Steel Barge Company. В 1889 г. компания спустила на воду еще две баржи по 77 м длиной. Годом позже Макдугалл построил

свой первый пароход «Colgate Hoyt», названный так в честь одного из директоров компании. Это тоже был whaleback. Интересно, что он оказался быстрее многих обычных пароходов того времени и развивал скорость 16 узлов.

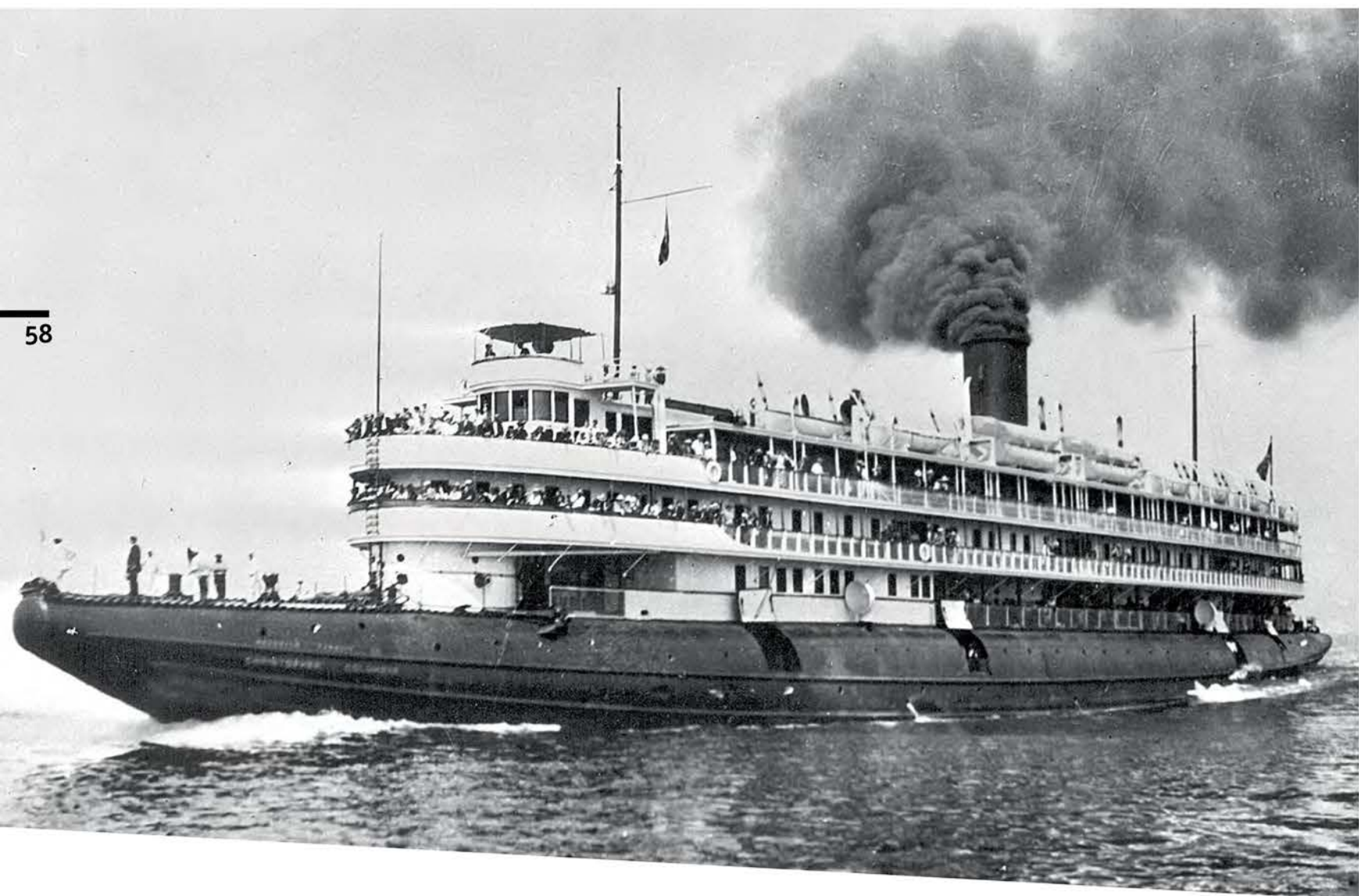
С 1889 по 1898 г. Макдугалл построил 19 пароходов whaleback, одно пассажирское судно и 23 баржи.

Судно с округлой низкой палубой и круглыми башнями-надстройками было хорошо адаптировано к сильной крутой волне, что позволяло эксплуатировать его



в свежую погоду. При полной загрузке над водой оставалась только обтекаемая часть корпуса, похожая на спину кита. Волны просто перекашивались через нее, встречая лишь незначительное сопротивление надстроек. Из-за оконечностей конусообразной формы для крепления якорей судно оснащалось якорными трубами, что вместе с направляющей для буксира делало его носовую часть похожей на свиную морду. Острые на язык моряки не раз шутили на этот счет. Но несмотря на насмешки, конструкцией своих судов Макдугалл был доволен: они вполне оправдали его ожидания. Буксируемые или идущие собственным ходом, whaleback оказались достаточно мореходными и быстроходными для своего времени. Их отличала простая конструкция, дешевая и технологичная в строительстве. Все это положительно отражалось на стоимости грузоперевозок.

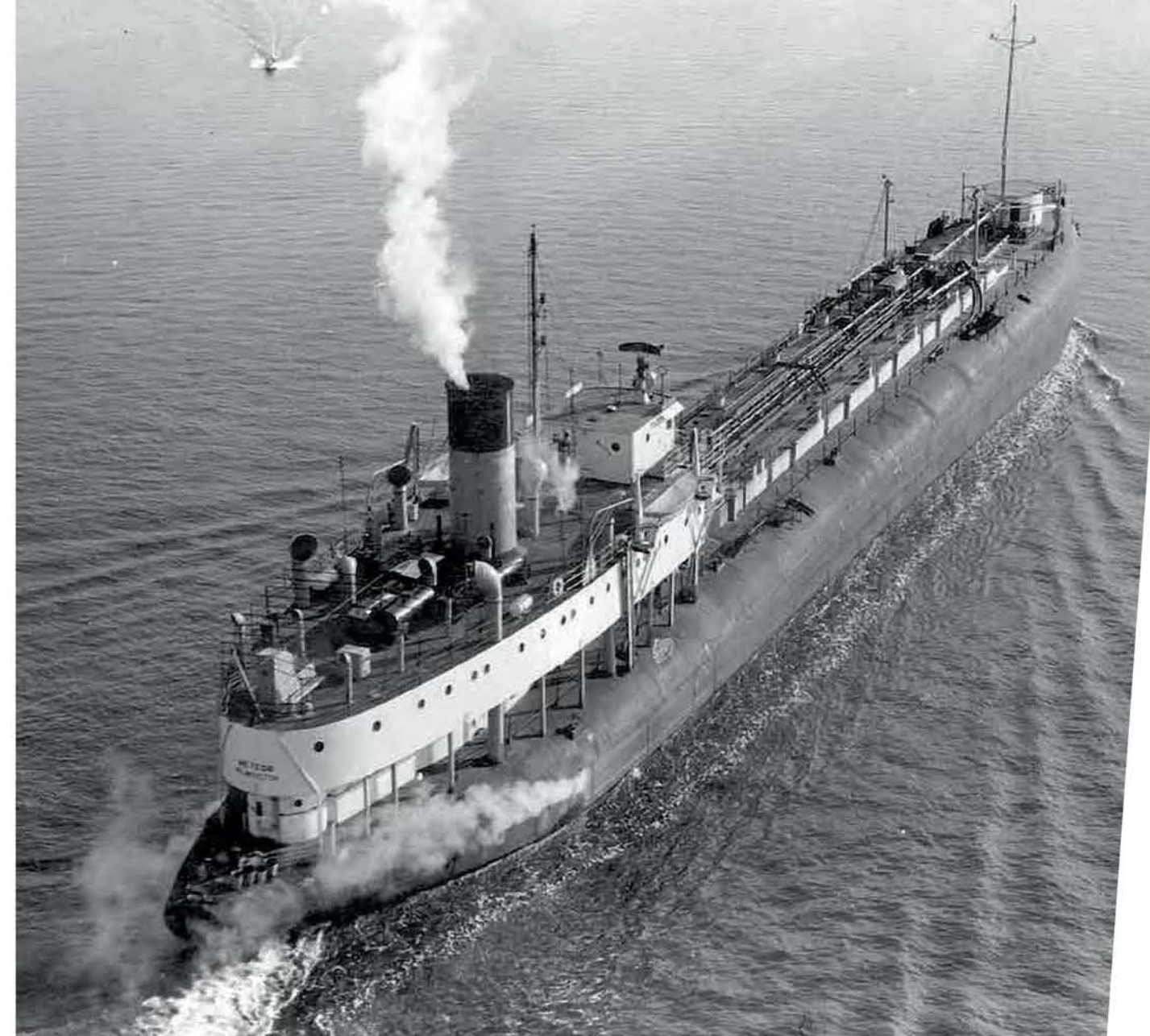
Whaleback образца 1893 г. мог перевозить 3600 т насыпного груза, имея при этом осадку около 5 м; в этом случае запас плавучести у него составлял всего 25% (для надводных судов это обычно 50–60%). Одним из основных недостатков судна этого типа было отсутствие защищенного прохода между носовой и кормовой частями, что затрудняло работу экипажа в ненастную погоду, а кроме того, конструкция грузовых люков. Они были откровенно неудачными: маленькими и не обеспечивающими полную герметичность. Процесс погрузки и разгрузки «китовой спины» был медленным и утомительным, ну а водотечность люков при небольшом запасе плавучести представляла прямую угрозу для жизни моряков. Возможно, эти самые люки и сыграли свою роль в том, что со временем суда этого типа пытались модернизировать, но все попытки оказались неудачными.



«Charles W. Wetmore» (81 м), построенный в 1891 г., был первым судном типа whaleback, которое вышло в море. С грузом зерна этот пароход пересек Атлантику и доставил его в Ливерпуль. Вернувшись к берегам

Америки, «Charles W. Wetmore» загрузился в Нью-Йорке, вновь вышел в океан, обогнул м. Горн и доставил материалы для новой верфи Макдугалла в Эверетте (штат Вашингтон). Единственный whaleback, построенный там, тоже отличился — стал первым американским пароходом, прошедшим через Суэцкий канал, и первым американским пароходом, совершившим кругосветное плавание!

В 1893 г. Макдугалл построил пассажирский пароход «Christopher Columbus». Это был не только самый длинный (110 м) whaleback из спущенных на воду на то время, но и самое большое судно на Великих озерах. Белоснежный пароход называли не иначе как «королевой озер». Свои первые рейсы он совершил, перевозя пассажиров из центра Чикаго на колумбийскую выставку. За время эксплуатации четырехпалубный «Christopher Columbus» перевез больше пассажиров, чем любое другое судно, пересекающее Великие озера.



Последний whaleback, названный именем своего создателя — «Alexander McDougall», был построен в 1898 г. и побил рекорд длины среди всех эксплуатировавшихся на Великих озерах судов: она составляла 126 м. Правда, нос этого парохода имел уже традиционную форму.

Судьбы всех этих судов сложились по-разному. Многие погибли во время сильнейших штормов, столкновений. Со временем их переделывали в танкеры для перевозки бензина, в зерновозы или земснаряды.

В 1923 г. умер их создатель. К 1930-м годам о судах этого типа стали забывать, лишь несколько из 43 построенных whaleback все еще работали на Великих озерах. В числе «последних из могикан» был «Henry Cort», считавшийся одним из лучших грузовых судов ледокольного типа на этой акватории.

Единственный сохранившийся до наших дней whaleback — пароход «Meteor» (ранее «Frank Rockefeller»). Сейчас он стоит на берегу и служит музеем в г. Супериоре (штат Висконсин). 🚩

