

Научно-исследовательская работа

ДЕДИНОВСКАЯ ТРАДИЦИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДЕРЕВЯННЫХ
ЛОДОК

Выполнила: учащаяся 10 класса

Муниципального бюджетного
общеобразовательного учреждения
«Дединовская школа-интернат среднего
общего образования»

Косенко Алёна Владимировна

Руководитель: учитель истории

МБОУ «Дединовская ШИСОО»
Кочетков Сергей Александрович,
заслуженный учитель
Российской Федерации

Оглавление

Введение	3-4
Дединовские деревянные лодки	4-11
Заключение	11
Приложения	12-15
Список источников и литературы.....	16

В 2017-2019 гг. наступает полоса знаменательных дат в истории России, к которым имеет непосредственное отношение мое село Дединово. 350 лет назад после указа царя Алексея Михайловича здесь начались работы на первой кораблестроительной верфи страны, организованной по европейскому образцу. 29 июня теперь в связи с этими событиями станет днем российского кораблестроения. В 2018 г. исполнится 350 лет со дня спуска первого морского корабля державы, а в 2019 г. нас ждет 350-летие рождение Государственного флага страны, поднятого в Дединове над кораблем «Орел» и яхтой.

Между тем село Дединово XVII -XVIII вв. известно как один из главных центров русского речного судостроения, обеспечивавшего стругами, барками, коломенками, «лодьями» Москворецко-Окско-Волжскую торгово-транспортную систему. Дединовские мастера считались лучшими в Московии «знатоками... и промышленниками по водяному ходу»¹ и нередко выступали в качестве учителей судового дела на разных реках Центральной России.

Однако, к сожалению, следует признать, что событиям 2 лет строительства «Орла» уделено гораздо больше внимания, чем 200 годам истории авторитетнейшего в XVII - XVIII вв. дединовского речного судостроения.

По мнению историков и краеведов, всякий, кто приступает к изучению данного вопроса, сталкивается с недостаточной освещенностью его в исторических документах, отсутствием на сегодняшний день свидетелей и очевидцев протекавших производственных процессов, частичной утратой памяти о них, видах и типах строившихся судов и т.п. Кроме того, в работах, посвященных отечественному деревянному речному судостроению, основное место отводится развитию соответствующей традиции во времени: смене и географии распространения типов и видов судов в разные эпохи, характеру их использования, эволюции технологий и т.п.

¹ Шаблин А.А., Кочетков С.А. Дединово – село морское. Рязань, 1996.

В этих условиях особое значение приобретает изучение его современного состояния в районах массового применения деревянных судов в хозяйстве и быту, что определенным образом позволяет установить особенности региональной и местной судостроительной традиций, ее преемственность с ушедшим в прошлое производством, дополнить имеющийся в распоряжении историков и краеведов материал ценной информацией.

Подобное этнографическое исследование проблемы помогает решить ряд задач:

1. Позволяет установить категории судов, которые прижились в повседневном обиходе местных сообществ и произвести их классификацию.
2. Оценить особенности местной судостроительной традиции, ее направленность на удовлетворение насущных потребностей сообществ.
3. Собрать материал о применяемых приемах производства и сохранения деревянных судов.

Практическая значимость состоит в том, что оно может быть использовано:

1. На уроках и при проведении внеклассных мероприятий
2. При написании докладов, рефератов и иных работ по теме
3. При решении научных проблем по теме.

Дединово является тем местом, где можно и должно проводить такое исследование, потому что здесь до сих пор широко используются самодельные лодки и еще есть люди, способные их делать, где практикуются интересные технологии. Мой личный интерес к этой теме связан с тем, что мой прадед Ключков Е.С. был последним специалистом, носившим народное звание «царского плотника» и участвовавшим в сооружении больших деревянных паромов и барок на Оке. В настоящей работе использованы его воспоминания, а также сведения, полученные от современных дединовских строителей челнов и дощатых лодок, без преувеличения являющихся хранителями той самой судостроительной традиции. В процессе общения с судовыми мастерами были

собраны фотоматериалы, отражающие ключевые этапы строительства лодок, иллюстрирующие применяемые ими технологические приемы.

Лодки в Дединове всегда были неотъемлемой частью образа жизни. Они являлись незаменимым видом транспорта на рыбалке, охоте, переправах, при перевозке самых разных грузов, а также средством спасения и жизнеобеспечения в периоды весенних половодий.

Еще 100- 150 лет назад челны и дощатые лодки имелись фактически при каждом дворе. Ныне многое поменялось. Деревянные лодки сильно потеснены на Оке металлическими и пластиковыми изделиями, уменьшилась потребность в использовании судов в домашнем хозяйстве вообще, многие считают их анахронизмом. Однако еще осталась категория дединовцев, отдающих предпочтение челнам и дощатым лодкам, жива еще память об использовании их в прошлом веке.

По рассказам жителей, самыми маленькими лодками в Дединове были ботники. Их заводили в дополнение к имевшимся в хозяйстве челнам. На рыбалке их черед наступал в основном в середине лета, когда рыба концентрировалась в прибрежной траве. Промысел тогда вёлся с применением поставных (ботальных) сетей, а рыбу выгоняли их травы специальным приспособлением – боталом. Отсюда и произошло название лодочки. Ходовые качества, лёгкость и манёвренность ботников весьма ценились при таком способе промысла.

В отличие от «ботников» Нижней Оки, дединовские имели малые размеры и, кроме ботальной рыбалки, использовались при лове мерёжами в спокойных водах, для переправ через небольшие ройки² и бохоты³, прогулок и иных текущих нужд.

Эти лодки относились к разряду долблёных однодеревок, основу которых или собственно всю конструкцию целиком составляла «труба». Делали трубу главным образом из осины или тополя. Сырые заготовки обрабатывали

² Рукотворные (отрытые) каналы

³ Рукотворные бухты. В Дединове их было 7.

топором и тёслами, получая глубокую долблёную колоду с узкими концами. Затем производили операцию распаривания.

Существовало несколько способов распаривания. Можно было сделать это на «сухом» огне: ботник размещали над небольшим костром внутренней стороной к земле и, как только он нагревался, его переворачивали и начинали растягивать, вставляя вовнутрь распорки. Аналогичная операция «на пару» предполагала нагрев судна над котлом с кипящей водой, от которого он набухал сам, после чего его также раскрепляли распорками-тягунами⁴. Распаривание можно было производить и так называемым «встречным теплом». Для этого выдолбленную колоду размещали на невысоких козлах, под ней во всю длину разводили нежаркий костёр, внутрь наливали горячей воды и постепенно опускали в воду раскалённые в костре камушки⁵.

Основными транспортными средствами в Дединове и соседних селах стали составные челны и дощатые лодки.

Составной чёлн – это разновидность блочных судов. По распространённому в науке мнению, этот тип судов, остался в прошлом и отсутствует в настоящем, является разновидностью «боковой ветви, не давшей прямого долгоживущего потомства»⁶. Вопреки данной гипотезе, дединовские, любические, никиткинские и другие окские составные блочные челны успешно выдержали испытание временем и используются до сих пор.

И это не случайно. Данные лодки обладают превосходными ходовыми качествами, грузоподъемны, необыкновенно остойчивы, в умелых руках легко управляемы. При правильном уходе челны служат по несколько десятилетий.

Их сооружение происходит по старинным (допетровским) технологиям⁷: из сырых «тюпок» (заготовок), при помощи топора и тесел, с использованием черемуховой лозы и скобок для ластового уплотнения швов. Несущую основу

⁴ Описано: Лебедева Н.И. Касимовские лодки. Рукопись 1924 г.//Мансуров А.А. Описание рукописей этнологического архива ОИРК. Вып.4. Труды ОИРК. Вып. XXXIX. Рязань,1930. С.27.

⁵ Описано: Дементьев В. Бухтины Кубенского озера //Наш современник. №8. 2005.

⁶ См: Дубровин Г. Е., Огороков А. В., Старков В. Ф., Черносвитов П. Ю. Особенности северорусского судостроения. СПб, 2001

⁷ См: Кочетков С.А. Дединовские челны //История и культура Подмосковья. Сборник III областной научно-практической конференции. Коломна, 2007.

челнов составляют соединённые днищевой доской две долблёно-тёсанные половинки. Носовая и кормовая части скрепляются сравнительно небольшими стреловидными штевневыми блоками из 3 деталей: шипа, играющего роль вставыша между половинками и доской, и «щёк» - закруглений от бортов к шипу, расположенных над половинками в передней и задней частях челна. Вследствие этого здешние челны состоят как минимум из 9, а с набойными досками для наращивания бортов из 11 обязательных деталей, которые отдельно вытесываются и выстругиваются при помощи топоров и тесел.

Дединовский чёлн и его аналоги не имеют никаких шпангоутов. Конструкция сохраняет прочность за счёт скоб, небольшого числа гвоздей и благодаря искусной подгонке деталей. В челне исключены соединения внахлёт, все они исполнены гладью - встык друг к другу. Блоки сшиваются гвоздями, забиваемыми в детали наискосок «впотай», чтобы при рыбной ловле не цеплялись сети. Дединовский чёлн отличается также одутловатой формой бортов, что придает ему большую остойчивость.

Такая конструкция судна вызвала огромный интерес на Петербургском конгрессе судостроителей. Его участники никак не могли поверить, что деревянное блочное судно, состоявшее из 11 частей, является прочным и надежным в эксплуатации без шпангоутов. Непосредственное знакомство с челном развеяло все сомнения на этот счет.

В зависимости от практического назначения и условий использования челны в свою очередь дединовцами делились на несколько видов.

«Утиный челн» имел небольшую длину, желательна – малую толщину бортов. Его использовали на весенней охоте на перелётных уток и гусей. Размеры и вес лодки имел значение, поскольку ее приходилось вручную перетаскивать с бугра на бугор.

«Мережный дединовский челн» также не отличался большими размерами, но должен был иметь вес, достаточный для того, чтобы противостоять волнам на Оке. Достигалось это увеличением толщины бортов и днища в основном из ветлы.

Дединовский рыбацкий чёлн, применявшийся на ловле плавными сетями, достигал длины примерно 7 метров при толщине бортов до 7 см. Лучшим материалом считалась ветла, хотя при желании мастер мог использовать любую древесину, в том числе осину, тополь. Из используемых в настоящее время челнов судно Шемарыкина В.В. сделано из сосны. Рыбацкий чёлн мог иметь «палуб» - настил из досок поверх бортов для разбора сетей. Под настилом рыбак часто устраивал спальное место, а палуба укрывала его от дождя и снега.

«Любический челн» при таких же габаритах делался в облегченном варианте: в основном из липы и имел тонкие прямые борта. Дело в том, что любичане занимались ловом рыбы на затопленной внешними водами пойме, в озерах, при берегах Оки, в речке Цне, чередуя свое присутствие при водоемах в зависимости от того, где ловилась рыба. «Мы сильны маневром», - говорили они. Маневр же на рыбалке требовал постоянного переноса лодок с одного места промысла на другое.

«Никиткинский челн» получил в регионе Средней Оки название по месту его использования – селу Никиткину района. Низкобортный, легкий за счет тонких липовых бортов, он хорошо служил на «спокойной воде» - в затопленном весной лесу, на укрытой деревьями от ветров речке Цне, мещерских озерах. Опыты его применения на Оке закончились неудачей: большая волна захлестывала через борта. По этой причине почти новый экземпляр «никиткинского челна» был сдан дединовцем Зиминным В.М. в сельский музей.

Самый большой, грузовой челн, отличался значительной длиной (10 и более метров) и грузоподъемностью. Строили такие лодки обычно в хозяйственных целях, чаще всего в последние времена для переправы людей.

Дединовские челны, несомненно, относятся к категории речных деревянных судов универсального типа и многолетнего пользования. При правильной сборке, обработке и уходе эта лодка, сделанная из сырых тюпок, может служить десятилетиями. Местные мастера Шустов А.В., Пивоваров В.Н., Большаков В.Г., Лисицын С.С., Бакунин Р.Н. и другие единоклюшны в

изложении рецептов долголетия челнов. Во-первых, собранный, стянутый и сбитый, но непроконопаченный чёлн следует просушить⁸. Для этого изделие помещают в притенённое место (под навес, в сарай, в подклет), чтобы под воздействием прямых солнечных лучей судно не испортилось. Во-вторых, после просушивания необходимо произвести коррекцию конструкции. В-третьих, следует соблюсти традицию пробивки швов. Сначала конопатят изнутри: делают это очень аккуратно, без напора, скрепляя швы скобами. После закрепления скоб изнутри, судно приобретает необходимую прочность.

Далее производится конопачение челна снаружи – с усилиями, достаточными для придания пробивке необходимой плотности. В-четвертых, нужно лодку почаще смолить от первой обработки конструкции до последнего её выхода на воду – добросовестно и регулярно. Процедура начинается с промазки челна изнутри. Вар обильно заливается прямо на днище и размазывается квачом по внутренней поверхности лодки. Потом судно обильно пропитывается варом снаружи. Ежегодное профилактическое смоление челнов происходило обычно и происходит сейчас перед половодьем. Запах разогретого вара в Дединове считается ароматом весны.

И, наконец, чёлн нужно вовремя доставать из воды, тщательно отмывать корпус изнутри и снаружи, а при хранении вывешивать на козлах, чурках и пр. днищем вверх и помещать под навес или в какое-либо затенённое место.

Третьим видом характерных для современного Дединова деревянных судов являются дощатые лодки. В послевоенное время их преимущественно применяли в период вешнего половодья для перевозки молока и других грузов, на переправах.

Как и три-четыре века назад, лучшим материалом для такого типа судна являлась сосна и особенно ёлка: она не кололась и хорошо «держала форму».

Лодку начинали делать со штевней и центральной днищевой (лыжной) доски. Из елового кругляша диаметром не менее 20 см мастерили

⁸ Подобным образом досушивают наборы морских кораблей на верфях. По существовавшим рекомендациям – не менее года.

форштевень-«волнорез»: вытёсывали из кругляша трёхгранник, выбирали четверть для подшива и подгонки бортовых досок. Для задней части изготавливали или второй такой же штевень, или транцевую часть из ёлки трапециевидной формы.

Далее соединяли форштевень с транцевой частью или ахтерштевнем осевой днищевой доской. Для улучшения ходовых качеств лодки применялась технология придания днищу выпуклой к центру судна формы. С этой целью при монтаже конструкции посередине днищевой доски подвешивали груз для прогиба. Затем подшивали днищевые (с прогибом или без) и бортовые шпангоуты. Борта лодки обшивались высотой в 2-3 доски. Слишком высокие борта мешали грести.

Бортовая обшивка лодки была сопряжена с проблемой крепежа досок в изгиб. Решалась она по-разному. Конечно, можно было обшить борта более податливыми сырыми досками, однако судно получалось тяжёлым и неудобным в эксплуатации. Поэтому практиковалось два способа работы с сухим материалом. Бригада Пивоварова В.Н., например, отбирала сухие и ровные еловые и сосновые доски, предварительно некоторое время держала их в принудительно изогнутом состоянии и только потом, когда они приобретали изогнутую форму, прибывала к набору.

Сухие доски можно было перед монтажом ненадолго замочить в холодной воде, но тогда нужно было подсушивать готовую конструкцию⁹.

Завершался монтаж устройством днища. Подшивка досок велась от центральной доски к краям. Последние крайние днищевые доски загонялись плотно, с силой. После конопачения швов их лучше было закрыть рейками-нащельниками, чтобы пенька или другой уплотнительный материал не вываливался.

⁹ Такой способ имеет применение при строительстве морских лодок и основан на эффекте удаления разных видов влаги из древесины (свободной и связанной).

Следует отметить, что дощатые лодки значительно больше используют в соседних селах – Ловцах и Белоомуте. Дединовцы же сохраняют привязанность к челнам.

Несмотря на уменьшение масштабов применения описанных типов лодок научное значение имеющегося в Дединове опыта их строительства и эксплуатации, наоборот, возрастает, как усиливается внимание к исследованию на разных уровнях пока еще сохранившейся, но постепенно уходящей местной судостроительной традиции. В этом смысле настоящая работа призвана зафиксировать интересные элементы данной традиции.

В целом же этнографическое исследование показывает:

1. В Дединове в хозяйственных, промысловых и бытовых целях используются лодки разных типов – однодеревные, блочные, дощатые.

2. Размеры, конструктивные особенности лодок зависят от их практического назначения.

3. Безусловный научный интерес представляют дединовские челны – разновидность блочных судов, считающихся исчезнувшими из обихода россиян и, следовательно, утраченными для непосредственного изучения.

4. Предметом исследования также должны быть сохранившиеся пока технологии изготовления деревянных лодок, уходящие корнями в допетровскую эпоху.

5. Судостроительный опыт нынешних мастеров, несомненно, является элементом национального культурного наследия, заслуживающий внимания и изучения.



Ботники- самые маленькие лодки.



Ботники.



Любический челн.



Дединовский « утиный» челн.



Никиткинский челн.



Небольшой грузовой челн.



Модель дощатой лодки в школьном краеведческом музее.

Литература:

История отечественного судостроения. Под ред. акад. И.Д.Спасского. Т.1.
Гл.1. СПб, «Судостроение»,1994.

Богословский П. О купеческом судостроении в России, речном и
прибрежном. СПб, 1859.

Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской
России. Казань, 1910.

Черников И.И. Флот на реках. СПб,2003.

Дубровин Г. Е., Окороков А. В., Старков В. Ф., Черносвитов П. Ю.
Особенности северорусского судостроения. СПб, 2001

Шаблин А.А., Кочетков С.А. Дединово – село морское. Рязань, 1996.

Кочетков С.А. Дединовские челны //История и культура Подмосковья.
Сборник III областной научно-практической конференции. Коломна, 2007.