

# Дедушкины лодки

В России, в таежной глубинке, как и в ряде других стран, имеющих районы со слаборазвитой инфраструктурой и своеобразными географическими условиями, строительство малых судов – жизненная необходимость. Традиционный опыт деревянного судостроения в наши дни востребован там, где фанера, стеклоткань и синтетические смолы еще попросту недоступны, зато в избытке имеются древесина, металл и пожилые мастера, поддерживающие местные традиции. Один из таких уголков, где пока не угасает древнее лодочное ремесло – Турочакский район Республики Алтай. Здесь есть село, расположенное на берегах реки Бия, с символическим названием Кебезень, что значит по-алтайски «Лодка, здравствуй». Уйдут ли мастерство предков и оригинальные самобытные лодки вместе со старыми мастерами? Вот вопрос, который интересовал меня



Александр Глебов,  
г. Горно-Алтайск

Долбленка-«разведенка» с самого юга Западной Сибири. Схожие лодки строили разные народы на огромном пространстве лесной зоны севера Евразии с близкими физико-географическими условиями, конечно, привнося свои особенности. Из коллекции краеведческого музея им. А. В. Анохина на Алтае.

Найденное днище было выполнено по традиционной\* для долбленых лодок технологии. Для их изготовления повсеместно использовались мягкие листовые породы древесины – осина или тополь. Носовая часть вытесывалась из комлевой части бревна. На днище и бортах заготовки снаружи сверлили отверстия, в которые забивали сторожки (колки, шканти) из древесины, отличающейся по цвету

## Деревянные лодки

По воспоминаниям старожилов села Турочак, для доставки снаряжения и грузов на прииски, расположенные в верховьях реки Лебедь, еще в 50-е гг. XX в. использовали долбленые лодки. Сейчас их мало кто строит. Когда я с турочакскими мужиками беседовал о долбленках, те вспомнили, что у дедов были поперечные топоры, а как те топоры звались – забыли. А слово-то простое – тесло.

Тем неожиданнее была находка долбленого днища лодки в июле 2004 г. участниками летней школы яхт-клуба «Алые паруса» на Телецком озере. Остатки днища лодки размерами 3.67×0.40×0.16 м лежали вверх дном в полутора метрах от кромки приюта на юго-восточном берегу залива Айрыташ (по-алтайски – «Камень раздваивается»). На днище местами вырос мох, что говорило о его долгом пребывании на берегу.

На выпуклой поверхности днища выступал вырубленный киль размерами 10×6 см. С внутренней стороны в 1.1 м от носовой оконечности сохранился обломок шпангоута, при-

битый гвоздями длиной 120 мм через квадратные жестяные шайбы. Сохранились гвозди, крепившие еще два шпангоута, что позволило определить размер шпации – около 0.9 м. Вдоль сохранившихся в носовой части кромок днища были забиты изнутри 100-миллиметровые гвозди с шайбами (вазгиб снаружи). Гвозди, выступающие с внешней стороны на 15 мм, скрепляли внакрой (кромка на кромку) днище с досками борта.

Лодка была приспособлена к движению под парусом – об этом свидетельствует установленный сразу за обломком шпангоута деревянный степс для мачты прямоугольной формы 24×22 см с квадратным отверстием для шпора 4×4 см.

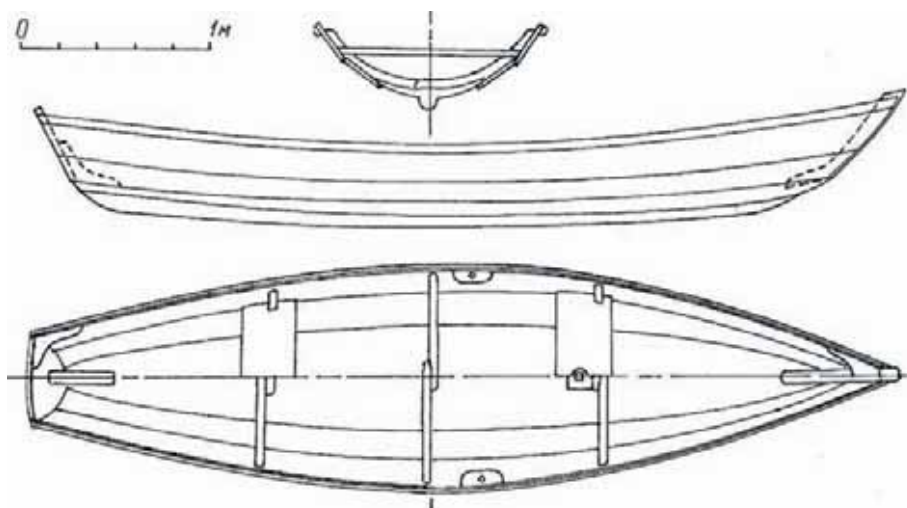
Трещины вдоль киля, на внутренней стороне днища, скреплены П-образными скобами из стальной проволоки диаметром 1 мм. Гвозди, скобки и жестяные заплатки на днище не утратили прочности из-за коррозии металла, значит, лодка была построена сравнительно недавно. Срок службы таких судов при своевременном ремонте – больше десяти лет.

\*«Западносибирский вариант остроконечных долбленок, помимо челканцев и других таежных групп Северного Алтая, был распространен у обских угров, долганов, сымских эвенков, тувинцев, чулымских тюрков, томских карагасов, кетов, селькупов и отчасти у ненцев. Известен он был также некоторым финноязычным народам – коми, карелам, эстонцам. Для обозначения лодки тюркоязычные народы использовали слово «кеме» (кеме, кебе). Оно является общетюркским. Термин (кеме) был известен тувинцам, алтайцам, томским татарам, татарам, казахам, туркам и другим тюркоязычным народам.

Много общего у народов Северного Алтая, Западной Сибири и коми было в технологии изготовления долбленок. Для достижения одинаковой толщины лодки челканцы, туба, кумандинцы, шорцы, чулымские тюрки, нарымские селькупы, коми использовали один прием: снаружи на заготовке просверливались продольные и поперечные отверстия. В них забивались одинаковые по длине шканти. Древесину выбирали до появления верхушек круглых клиньев...

Западносибирскому варианту остроконечных долбленок у населения Северного Алтая, видимо, предшествовала колодообразная лодка. В прошлом она имела место у шорцев и бурят. В любом случае, однако, остроконечные долбленки на территории Северного Алтая стали выполнять лишь после того, как появились железные орудия.

Не исключено, что переработка колоды в лодку-долбленку у обских угров была начата населением Северного Алтая, где имелись «древние навыки кузнечества, позволявшие создавать необходимые орудия труда». – Е. Бельгибаев и И. Назаров. Традиционное рыболовство таежных групп Алтая // Древности Алтая, 2003, № 10, с. 169.



Так должна была выглядеть алтайская долбленка-«разведенка»

от бревна-заготовки, либо с зачерненными торцами. Сторожки обычных для Сибири размеров – длиной около 45 мм, диаметром 10 мм – служили для контроля толщины обшивки при долблении лодки изнутри. Изготавливали их из ветвей ольхи. Отверстия для сторожков делали по определенной системе – поперечными рядами через 0.4 м на расстоянии друг от друга в ряду около 0.1 м.



Изнутри долбленка Гладкова чудо как хороша! Внешний вид портит гудроновое покрытие – других здесь нет.



Автор (справа) с лодочным мастером В. И. Гладковым



Заготовка лодки с выбранной изнутри (до появления торцов сторожков) древесиной нагревалась (распаривалась) над костром и разводилась (разворачивалась) – отсюда ее название «разведенка». Для сохранения формы внутрь устанавливали поперечные распорки либо шпангоуты – сплошные из толстых прутьев или составные из заготовок с естественной кривизной. При необходимости повышения грузоподъемности или мореходности борта долбленок наращивали досками-набоями.

Обнаруженное на Телецком озере долбленое днище лодки сделано из кедровой днищевой доски обтекаемой формы с выступающим наружу килем – основы для корпуса с наборными бортами. Лодка, вероятно, имела длину корпуса 4.6 м, ширину 1.2 м, высоту борта на миделе 0.4 м. Она могла нести парус площадью до 5 м<sup>2</sup> на мачте высотой до 4 м. Кстати, выступающий киль на днище лодок был известен, судя по этнографическим описаниям, челканцам – народности северных алтайцев в Турочакском районе.

В начале XX в. традиция изготовления однодеревок с разведенными бортами существовала повсеместно на севере Евразии от Финляндии до Восточной Сибири и сохраняется до нашего времени в разных регионах России. Судя по находке в заливе Айрыташ, в прителецком районе навыки строительства однодеревок с разведенными бортами сохранялись до недавнего времени. Спустя три года это предположение подтвердилось.

В селе Артыбаш живет Владимир Иванович Гладков 1933 г. рождения. В прошлом году он сделал долбленку для московского гостя, увлеченного деревянным судостроением.

Вообще он начал строить гребные лодки с долбленным днищем еще юношей, до армии, и до сих пор строит. Из половины бревна диаметром 0.5 м мастер вытесывает заготовку, затем выдалбливает, «чтобы не выгнать». На днище вытесывает киль. Форштевень – кокорный, «самородный». По лекалам кладет обшивку внакрой. Первые четыре пояса – кедровые, по-



Остатки долбленого днища лодки, найденные на Телецком озере



Народные технологии позволяют скопировать даже формы «фофанов» и «Пелл»



Лодка из Артыбаша имеет плоское днище из плахи и наборные дощатые борта. Набор – из корок.



Лодка с берегов залива Айрыташ – с тесаным набором и мощным привальным внутренним брусом



Вместо простых дощатых наборов на Бии делают и более трудоемкую клинкерную обшивку

том – ель. После крепления трех банок-сидений ставит пару «самородных» шпангоутов. Изнутри лодочка чудо как хороша! Увы, местные пожилые умельцы смолы прежней не гонят, яхтенных лаков и красок не знают, поэтому снаружи используют для защиты днища гудрон.

Одна из сфер применения старых технологий – использование при «копировании» промышленных прототипов. Владимир Иванович недавно построил гребную лодку – аналог «Пеллы». Обводы – по обмеру прототипа. Ее особенность – комбинация трех технологических методов обшивки. К долбленной днищевой части крепятся внакрой пояся обшивки днища. Надводный борт обшит вгладь на мощных пазовых рейках. Набор составляют «самородные» форштевень, шпангоут из двух ветвей в носу, флор на миделе и транец. Борта распирают три сиденя-банки.

Такая деревянная лодка у нас и сейчас более доступна по цене, чем «заводская».

Также Владимир Иванович восста-

навливает фанерную моторку, доставшуюся ему от соседа. В прошлом он делал деревянные лодки по алюминиевым прототипам.

Свой опыт строительства долбленки-«разведенки» – у Сергея Петровича Ерофеева, бывшего директора Алтайского заповедника. Он рассказал, что в селе Верх-Томское Кемеровской области в 1968–1969 гг. – тогда ему было 14 лет – он с мальчишками решил построить долбленку, которые были в ходу на реке Томь. В роли учителя выступил 75-летний дед Данил Алексеевич Кузьмин. Он сделал из топоров три тесла – два больших и одно маленькое. Долго выбирал дерево, остановился на белом тополе без сучков. После того как вырубили обводы заготовки лодки, два дня готовили еловые сторожки диаметром 1 см.

Самый ответственный момент после долбления – «развалить» лодку. После разогревания над костром лодку «развели». Затем вставили упруги из черемухи – получился широкий мидель, узкие оконечности. Нос – более полный, чтобы лодка была «ходче». Добавили

набой из доски 20×200 мм. Долбленка получилась размерами 5.8×1.4×0.4 м. Сначала ребята использовали гребки, затем сделали распашные весла. Гребли вдвоем, сидя на одной банке. Чтобы лодка не растрескивалась и служила дольше, дед Данила посоветовал при хранении заливать ее водой. Лодка прожила три года, пока ее не раздавил теплоход «Заря».

На Томи, в Крапивинском районе Кемеровской области в селе Медвежка строили дощатые лодки-тайдонки. Эту разновидность народных лодок из кедра изготавливали шорцы – «родичи» северных алтайцев. Широочные (8×2 м) тайдонки имели выпуклое днище, дифферент на корму. Сергей Петрович вспоминает, как на одной из таких лодок поместились трое взрослых парней, дед-хозяин и ...корова. Стуча допотопным стационарным движком, лодка уверенно доставила всех по назначению. Дело было где-то в 1978 или в 1979 г.

Похожие, но транцевые лодки Сергей Петрович видел в 1990-е гг. на р. Абакан, в Хакасии. Там их назы-

вают дощаники. В лодке вмещалось восемь-девять человек с багажом. На транец навешивали два мотора. На них доставляли к лечебным источникам – аржанам – людей, приехавших подлечиться. Дощаники чуть было не исчезли при СССР, когда страждущих стали доставлять к источникам вертолетами. Спас их капитализм, который сделал авиацию недоступной для подавляющего большинства дорогих россиян, и дощаники снова оказались востребованы.

Следующим шагом в развитии судов после лодок-долбленок была комбинированная конструкция – долбленое днище и наборные борта\*. Далее – переход к полностью сборной конструкции с поперечным набором и дощатой наружной обшивкой. Следует отметить еще одну конструкцию переходного типа: дощатые лодки-плоскодонки с днищем из толстой плахи, служившей основой для постройки корпуса. Такие лодки характерны для мастеров Урала, Сибири и Дальнего Востока. В селе Иогач, что напротив Артыбаша, тоже строят деревянные лодки трех разных типов, но с одним общим признаком – плахой в основе днища.

Подобные лодки нередки в Артыбаше. Одну полуразрушенную плоскодонку обнаружили за забором обгоревшего дома. Днищевая плаха имеет лекальные в плане обводы. Кокорный форштвень, транец и трапециевидный шпангоут из доски да четыре распорки-банки – весь набор плоскодонки. Лодка имела четыре пояса обшивки внакрой на гвоздях взагиб. Перед миделевой банкой на днище расположен прямоугольный степс с круглым гнездом для мачты. Лодка в плане похожа на мою реконструкцию по найденному в 2004 г. юными яхтсменами долбленому днищу.

Похожая рыбацкая лодочка лежала на берегу залива Айрыташ у причала. Здесь были применены форштвень из доски, четыре натесных шпангоута и транец, приспособленный для подвесного мотора. Возможно, поясьев на

этой лодке было больше двух. Имеется внутренний привальный брус – своеобразный планширь, прикрепленный к верхнему поясу обшивки изнутри.

Шесть гребных лодок-близняшек с клинкерной обшивкой базируются близ истока из озера р. Бии. Размеры – чуть меньше, чем у пластмассовой «Пеллы». Форштвень – из доски, пара шпангоутов и транец – весь набор.

### Жестяные лодки

Лет десять назад в селе Турочак я впервые увидел длинные узкие лодки с композитным корпусом: дерево–жесть. Жестяные челны используются на таежной реке Лебедь для рыбалки, охоты и доставки грузов в отдаленные села. После войны они пришли на смену долбленкам и дощатым лодкам. Замена жестью промежуточных поясьев между ширстреком и днищем из плахи и привела к появлению подобных комбинированных лодок.

За последние годы ушли из жизни старые мастера. Один из последних мигикан Володя Пономарев. Сейчас мастеру, который построил больше 50 таких лодок, под 70. В 2006 г. наводнение унесло много «деревяшек». Поэтому нынче дядя Володя, как его тут все называют, делает под заказ лодки по цене от 5 до 10 тыс. руб. в зависимости от степени знакомства и симпатий мастера, ну и, конечно, доступности материалов. При наличии материалов (а длинные плахи и в сибирских леспромах – дефицит) и заготовок шпангоутов на работу у него уходит неделя.



Мастер рассказал о своем способе постройки лодок, бегло набросав эскиз на блокнотном листе. За основу он берет длинную двухдюймовую плаху из кедра – сосна гниет намного быстрее кедра. При длине днищевой плахи 7 м длина корпуса получается около 8 м. Ширина по борту у больших лодок – 1.2 м. Если плаха короче 5 м, ширина лодки берется 1.15 м. Высота борта в носу и корме – 450 мм, на миделе – 330 мм (не уточнил – от днища до верха или низа борта, деревянного ширстрека, счет идет).

Заготовку днища он фугует до размеров 400×40 мм и стесывает по концам. Подгоняет и устанавливает носовину (форштвень) и корму (ахтеркницу) с узким транцем. Носовину и корму вытесывает из пихтовых корней. К днищу крепит их на болтах. На днище ставит три «бала» – лекала из доски в виде буквы Т, которые задают ширину борта (1.2 м). Балы притягиваются к днищу брусом при помощи веревки через просверленные в нем отверстия. К балам прибавляют борта (ширстреки) – один гвоздь в каждую перекладину. Борты размерами 200×20 мм – из доски во всю длину лодки.

Затем подгоняет и приклепывает к днищу и борту упруги (ветви шпангоутов). Заготовки шпангоутов 40×30 мм вытесывает заранее из черемухи и гнет на лекалах, концы связывает проволокой и сушит около месяца. Шпация зависит от длины лодки. Отвязав веревку и выдернув гвозди, балы убирает.



«Народный композит»: лодки с обшивкой из оцинкованной жести на днище-плахе и деревянном наборе

\* Эволюция деревянных дедушкиных лодок мне представляется такой: долбленка-колода; долбленка-разведенка; долбленка с набоями; долбленое днище и наборные борта; наборная конструкция / вариант – днищевая доска с наборными бортами; композитная конструкция – днищевая доска, деревянный набор и ширстреки, жестяная обшивка. – Прим. авт.



Деревянно-жестяные «Кефали» из Кебезени



После этого он начинает выполнять обшивку жостью. На семиметровую лодку идет три стандартных листа 1.2×2.4 м. Листы обшивки кроит по длине шпации. Первый лист – кормовой, чтобы обшивка легла по ходу лодки. Вырезанные из жести заготовки прибавляет изнутри к борту, к шпангоутам (внакрой) и боковой кромке днища (жесть отгибается) гвоздями 50 мм в шахматном порядке через 3 см. Под жость подкладывает ткань (полосы из старых простыней) на краске.

Снаружи на борт набивает обнову – буртик 20×30 мм. На внутреннем конце штевня ставит дощатую перегородку. В носу и корме борта стягивает стальной тягой на гайках. Для предотвращения коробления и растрескивания днища близ каждого шпангоута (не вплотную) ставит стальные уголки на болтах или заклепках. Заканчивается постройка лодки установкой двух-трех банок-сидений по нижнему краю борта.

Оцинковка выглядит красиво и служит долго, стоит недорого. На массе

обшивки – выигрыш втрое. Вес корпуса небольшой – порожнюю лодку в «КамАЗ» грузят трое мужиков.

Используются длинные лодки только под мотором, по преимуществу под стареньким «Вихрем». При этом лодка с грузом «по борт» (тонны 1.5) может делать до 20 км/ч. Хотя, лодки идеально соответствуют плаванию в водоизмещающем режиме при мощности мотора 8–10 сил, да только речки у нас быстрые. По словам мастера, в Кемеровской области такие лодки делают с длинной носовиной, чтобы не заливало на порожистых речках.

В селах Кебезень и Верх-Бийск строят короткие деревянно-жестяные лодки. Используют их для рыбалки и переправы через мощную Бию. По конструкции они напоминают эдакую жестяную «Кефаль», заканчивающуюся дощатым транцем. Длина лодок – около 4 м, ширина – 1.2 м, водоизмещение в грузу – до 400 кг. Самый неудачный вариант загрузки – вдвоем. В одиночку и втроем лодочка идет на веслах веселей.

Может, кто-то увидит в турочакских деревянных лодках регресс – использование элементов древних технологий для упрощения конструкции в ущерб другим качествам. Однако они исправно выполняют свою незамысловатую службу: с них рыбачат, на них охотники забираются в таежные дебри, жители сел, разделенных рекой, переправляются с одного берега на другой.

И ответ на вопрос, поставленный в начале статьи, может быть только один – лодочному ремеслу в нашей стране не кончаться.

## ООО «Слайдер» производство и продажа катеров

(843) 296-22-90, [www.slider-kazan.ru](http://www.slider-kazan.ru)

Москва «Дельфин Спорт»  
тел. +7 (495) 184-56-11, +7 (495) 184-79-22  
[www.motolodka.ru](http://www.motolodka.ru)

Нижний Новгород «Мир рыболова»  
+7 (831) 272-37-27  
[www.mir-rybolova.ru](http://www.mir-rybolova.ru)

Казань «Слайдер»  
+7 (843) 296-22-90  
[info@slider-kazan.ru](mailto:info@slider-kazan.ru)

Самара «Абсолют Марин»  
+7 (846) 341-60-81, +7 927 184-79-22  
[www.absolut-marine.ru](http://www.absolut-marine.ru)

«Аква Хаус»  
+7 (846) 978-56-26, +7 (846) 978-56-16  
[www.aquahouse-samara.ru](http://www.aquahouse-samara.ru)

Тольятти «Альфа-Марин»  
+7 (8482) 61-12-50, +7 (8482) 77-04-01  
[www.alpha-marine.ru](http://www.alpha-marine.ru)

Расширяем дилерскую сеть

Длина наибольшая  
Ширина наибольшая

5 850 мм  
2 380 мм

Рекомендуемая максимальная  
мощность двигателя

140 л.с.

