МКУ Межпоселенческая библиотека
МО Киренский район

ХОДИТ КОЧ ПО ЛЕНСКИМ ВОЛНАМ

КИРЕНСК 2022

МКУ Межпоселенческая библиотека
МО Киренский район

ХОДИТ КОЧ ПО ЛЕНСКИМ ВОЛНАМ

ББК 39.4
Х 68

Х 68 Ходит коч по ленским волнам / сост. И. В. Суханова. – Киренск, 2022. – 51 с.

ББК 39.4
© Авторский текст – И. Суханова

ВВЕДЕНИЕ

Река Лена – крупнейшая река России. Входит в тройку самых крупных рек мира. Она сыграла огромную роль в освоении Восточной Сибири и территории Дальнего Востока.

Велико значение и в экономическом развитии края, вклад в который внес речной флот. В сборнике собран материал о речных судах, которые положили начало ленскому флоту: этимология названий, устройство. Использованы интересные факты. Изложение текста сопровождается иллюстрациями, среди которых исторические фотографии из краеведческих коллекций.

Рассказ об исторических судах, которые несколько веков использовали жители ленского края, являются базовыми знаниями об истории развития ленского края.

Их изучение способствует созданию наиболее благоприятных условий и возможностей для воспитания гражданственности, патриотизма, формирования гражданской позиции подрастающего поколения. Информация также будет полезна всем, кто интересуется историей Киренского района.

Выделенные курсивом слова объясняются в словаре терминов.

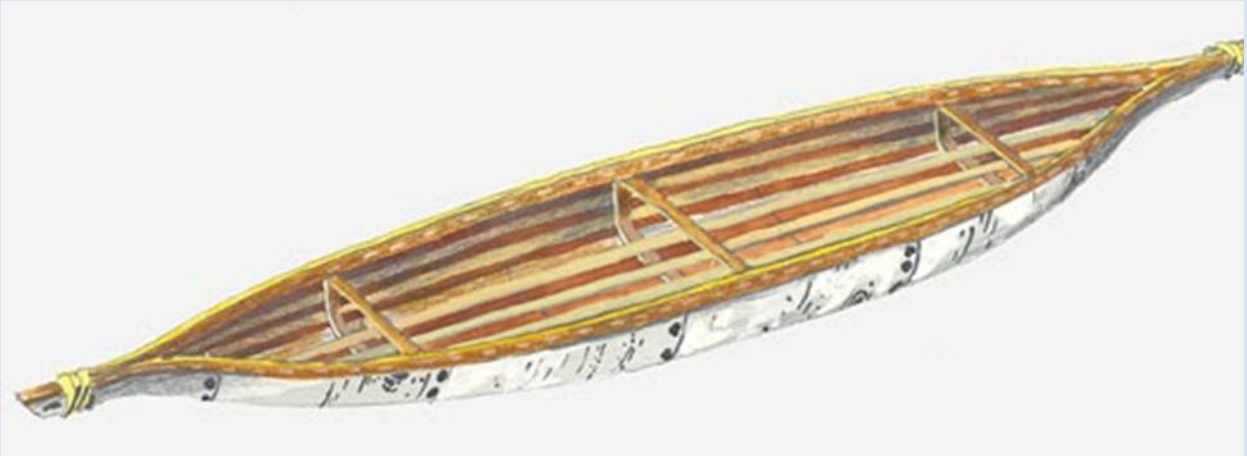
ХОДИТ КОЧ ПО ЛЕНСКИМ ВОЛНАМ

Богата Сибирь – матушка. Да путь к её богатствам труден был. Продираться первопроходцам приходилось сквозь чащи густые, буреломы непролазные, горы высокие. Это сейчас дорог понастроено, да проложено. А еще 3-4 века назад дорога была одна – река да междуречье. По рекам сибирским и происходило завоевание и освоение Ленского края. Дело это было непростое, в помощь был топор, да руки умелые, которые строили суда разные для дела всякого.

Коренное население – тунгусы, по воде передвигались на плотах **(тэму),** лодках с 2-х лопастным веслом: долбленых (**онгочо**), с дощатыми бортами (**утунгу**) или на берестяных **(дяв).** Для переправ пользовались лодкой из толстых веток, обтянутых лосиной кожей (**мурекэ**)**.**

Тунгусская лодка – долбленка онгочо

Тунгусская лодка – дощанка утуннгу



Тунгусская берестяная лодка дяв

Тунгусская лодка из лосиной кожи на каркасе мурекэ

Лодки долбленки или челны, были у всех народов мира. Понятие «челн» имело 2 значения. 1. «длинный» «узкий», 2. «рубить», «долбить». Отсюда и название этой гребной лодки из досок или цельного ствола дерева, обычно без киля, с острым носом и тупой кормой.

Завоевание Сибири проходило под знаком весла и паруса. В это время на Руси использовалось несколько видов судов. Основным из них была ладья. Она являлась и торговым судном (так как могла принимать до 15 тонн груза), и, боевым кораблем. Но ее изготовление было трудоемким и затратным. Поэтому для покорения сибирских просторов необходимы были совсем другие корабли. История сохранила для нас рассказы о том, что Ермак с дружиной пришел в суровый край на стругах.

СТРУГ

Струг – русское плоскодонное парусно – гребное судно, использовалось в XI – XVIII веках. Служило для транспортировки людей и грузов, а также активно применялось в военных кампаниях. Впервые о стругах упоминается в Русской Правде в 1054 году.

Войско Александра Невского очень быстро добралось до шведов как раз на стругах, что и обеспечило неожиданность для врага и победу над ним. На стругах войска Петра I осаждали Азов и способствовали Победе над шведами в Гангутском сражении. Сильные стороны струга — скорость, натиск, манёвр. Именно струги стали первыми судами, на которых казаки отправились покорять неведомую землю - Сибирь.

Происхождение названия «струг» историки и лингвисты относят к значению скользить. Для постройки использовались струганые доски, обработанные с помощью *струга* - столярного инструмента, который скользил по поверхности доски. Это и обеспечивало его быстроходность.

Строение струга было таким. На *киль* или матицу крепили шпангоуты. Расстояние между шпангоутами, могло быть в пределах 0,9 — 1,2 м. Предпочтительное изготовление из корней и прикорневого ствола ели, реже из сосны. Основным несущим конструктивным элементом является *клинкерная обшивка* корпуса, пояса которой скрепляются металлическими заклёпками диаметром 7 - 9 мм на *клинк-шайбах* размером 20 х 25 мм. Корабелами применялись доски шириной от 0,24 до 0,5 м. и толщиной от 0,25 до 0, 34 м.

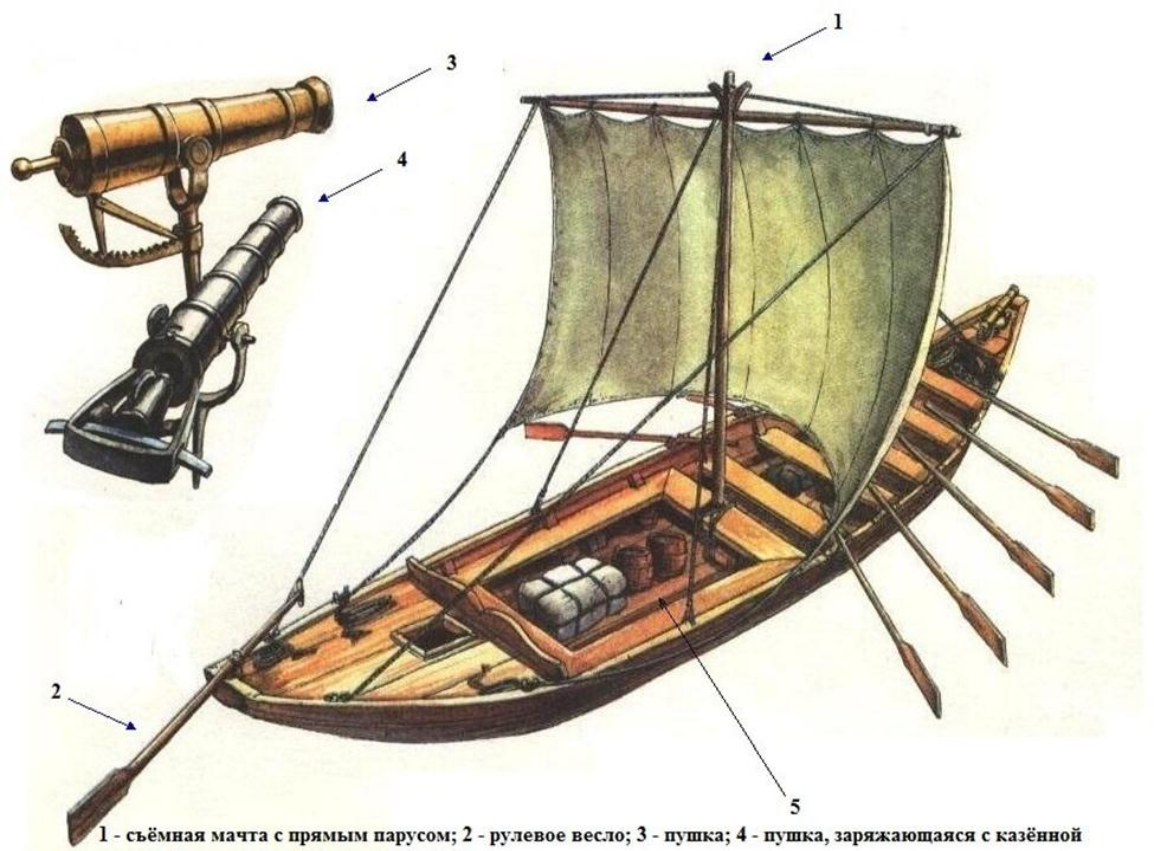
Пояса обшивки перекрывали друг друга на 30 - 40 мм, а на судах длиной более 20 м это перекрывание достигает 70 мм. Устраивали палубу из нестроганых досок, дабы не скользили ноги при походе. Устанавливали *банки* или скамьи. Корма приподнята и имела кормовую надстройку, где можно укрыться от плохой погоды.

Основа струга

Устраивали *уключины* или прорезали весельные порты в фальшборте струга диаметром 90 — 110 мм. На стругах использовались только *распашные вёсла* длиной около 6 м. Устанавливали *мачту однодеревку*. При хорошем ветре судно с парусом площадью около 70 м^2 легко шло со скоростью 11 узлов (20 км/ч).

С одной стороны, двойное управление движением судна являлось преимуществом. Ветер надувает парус, и струг несется по волнам. Это для художественной картины хорошо и для морского путешествия. Сибирские же реки в большинстве своём хоть и полноводны, но извилисты. Ставить паруса дело многотрудное, так же как и быстро убрать его. А теперь представим, струг идет под парусом и тут река делает поворот. Парус убрать быстро не получится, а это значит, что печальная участь судна предрешена. Поэтому парус присутствовал, но пользовались им при полноводном течении и на длинных ровных участках. Поэтому основной силой была мускульная.

Своенравность сибирских рек вошла в легенды. Есть и *плёсы и перекаты*. Поэтому струг как стратегическое судно было плоскодонным. Мачта была съёмная. Использовали только прямой парус.



1 - съёмная мачта с прямым парусом; 2 - рулевое весло; 3 - пушка; 4 - пушка, заряжающаяся с казённой части; 5 - трюм для хранения припасов

Устройство струга

К сожалению, трудно судить о рулевом устройстве струга. На некоторых картинах можно различить *перо руля (кормило)*. Скорее всего, был и якорь.

Струги использовали разные. Чердачный струг имел надпалубное помещение. А «ертаульные» или передовые строили, «чтоб подняли те струги по 30 человек и больше». Струг выступает здесь как быстрое маневренное судно, пригодное для разведки и вооруженных столкновений. От 6 до 12 весел, как с уключинами, так и с расположением в специальных весельных отверстиях. От этого зависела и длина судна, которая колебалась от 20 до 35 метров. Ширина составляла от 4,5 до 6, 5 метров. Высота борта от 1 до 1,5 м. Осадка 1, 2 – 1,5 метров.

В легкий, походный струг вмещалось 10 – 12 человек плюс столько же груза. Груз – припасы, снаряжение и оружие (пищали, мелкие мортиры и большой запас пороха и картечи). Гребцы сидели парами, на каждое весло 1 человек. Возможно, был рулевой. На мелких перекатах люди выходили прямо в воду и шли по дну, чтобы протащить лодку со снаряжением. Если перекат был неглубокий, а груз тяжелый, то использовали бечевую тягу.

Суда Ермака относились к категории «легких» стругов, что облегчило их перетаскивание через 25-верстный Тагильский волок от Серебрянки до Баранчи. Погодинский летописец сообщает, что казаки «суды на себе волочили», а это понимается так: из-за неровности и каменистости местности струги пришлось нести на руках. При перетаскивании через волок суда максимально облегчались, весла и мачта снимались.

Перетаскивание струга через волок

На многочисленных рисунках в «Истории сибирской» С.У. Ремезова Ермаковы суда изображены с 4-8 парами весел, кормовым веслом и мачтой с «ногами» (вантами). На некоторых миниатюрах струги идут под парусами.

Для исследования притоков использовали однодеревой стружек или осиновку (см. также «ботник»), которая представляла собой неглубокую лодку с заостренным носом и кормой грузоподъемностью около 200 кг, длиной около 3 м, рассчитанную на двух человек или одного человека с грузом. Лодка могла иметь *банку*, т. е. скамью, или быть без сиденья. Управляли ее движением с помощью одного весла с кормы или двумя веслами, которые вставляли в уключины, расположенные по центру лодки.

Внешний облик стружека варьировался в рамках своего основного типа. Так, например, иногда его делали с очень сильно суженными и вытянутыми носом и кормой, а иногда они были более широкими и не так круто поднятыми. Стружек изготавливали из ствола осины диаметром 75—80 см, длиной около 3 м. Для него выбирали здоровое, ровное дерево,

срубленное зимой. Еще свежее дерево обтесывали с двух концов таким образом, чтобы наметились контуры будущей кормы и носа. Затем его выдалбливали изнутри топором и теслом.

Стружек - осиновка

Позднее, обычно ближе к весне, приступали к изготовлению струга: придавали окончательную форму носу и корме, выстругивая их рубанком, и начинали обработку внутренней части. Эта работа называлась у мастеров «открытие лодки» и проводилась в теплую безветренную погоду и заключалась в осторожном выскабливании слегка нагретой древесины с помощью долота. Этот процесс продолжался до тех пор, пока не появлялись шляпки от колышков из ольхи или ели, предварительно вбитых в заготовку лодки с внешней стороны. Колышки выделялись по цвету, и это позволяло выдерживать одинаковую толщину корпуса лодки.

Для крепления упругов (шпангоутов) на дне и по бокам с внутренней стороны лодки оставляли клампы (выступы высотой до 10 см) с просверленными в них отверстиями. Затем лодку подвешивали на веревках

или устанавливали на козлах над костром, который старались разжечь по всей длине лодки. Распаривание лодки проводили или с помощью налитой в нее горячей воды, или с помощью сырой коры, брошенной на горячие угли костра и дававшей сильный пар. Корпус лодки для равномерного прогревания и увлажнения обычно вращали или покачивали над огнем.

Внутрь лодки вставляли еловые или рябиновые распорки, которые менялись на более длинные в процессе разведения бортов. Когда мастер решал, что борта лодки разведены на нужную ширину, в нее вставляли шпангоуты. Они опирались на клампы и закреплялись на них с помощью берестяных лент. Струги были с давних времен распространены по всей территории России, особенно в лесных районах Русского Севера и Сибири. Они имелись там почти в каждом хозяйстве, наряду с лодками из досок. Это объясняется тем, что струги были удобным транспортным средством.

Благодаря малой осадке и небольшому весу их легко можно было переносить между реками.

БОТНИК

Трехместная лодка – однодеревка с одинаковой формой носа и кормы, применявшаяся для рыболовства. Происхождение названия связано со славянским словом «ботать», то есть болтать воду, выгонять рыбу из кустов в заранее расставленные сети при помощи ботала, шеста с деревянной или металлической воронкой на конце. Корпус такой лодки выдалбливался целиком из осинового ствола, и обрабатывали при помощи топора, тесла, ножа, рубанка, веревки, куска угля, коловорота, двуручной пилы. Ботник приводится в движение только кормовым веслом (никаких пара весел и уключин). Грузоподъемность ботника довольно велика для его размеров. Примерно в 2 т. Владельцы перевозили даже крупногабаритные грузы – стог сена, например.

Процесс изготовления ботника растягивается на несколько месяцев и начинается с выбора дерева, поздней осенью или ранней зимой. Осина

выбиралась с чистой корой, с минимальным количеством сучков, толщиной примерно в обхват взрослого человека. Непосредственно к работам приступали в конце марта, когда уже не было сильных морозов. После валки дерево обследовалось и выпиливался кряж - кусок бревна по длине будущего судна. В процессе кряжевания уже выбиралось дно ботника (для днища использовалась выпуклая сторона дерева). После определения верха, низа, кормы и носа судна, мастер приступал к обтесыванию боков заготовки. Параллельно друг другу протесывались две почти прямые плоскости. Верх протесывался ровным, а днище старались сделать несколько яйцеобразным так, чтобы перепад между средней частью днища и кормой с носом был примерно 50 мм. После этого при помощи топора и пилы ножовки формировались очертания кормы и носа. С окончанием этой операции определялась осевая линия. При помощи шнура, намазанного углем от центра кормы до центра носа «отбивалась» прямая линия, которая и служила основной осью будущего судна. Таким образом, задавались наружные очертания судна, после чего приступали к самой сложной операции - внутренней обработке. При помощи тесла из ствола выбиралась сердцевина и заготовка судна приобретала вид грубой колоды. Затем заготовка переворачивалась вверх дном и при помощи рубанка осуществлялась чистовая обработка днища. После этого при помощи куска угля или обожженной палочки, на глаз прорисовывались контуры будущих бортов. Для того чтобы стенки бортов были одинаковой толщины устанавливали сторожки. Из веток черемухи, толщиной примерно 5 мм и длинной 20 мм. Их забивали в просверленные коловоротом дырки. Очень важно было не только не пробить стенку борта насквозь, но и добиться максимально одинаковой толщины стенки. В противном случае во время разведения бортов могли возникнуть сложности.

После чистовой выборки древесины начинался процесс разведения бортов при помощи нагревания. Но для проведения этой операции ботник на несколько дней замачивался в воде. После чего разводился большой костер

по длине судна. Ботник устанавливался на козлы с таким расчетом, чтобы между огнем и днищем судна было примерно полметра пространства. После часового нагревания древесина ботника становилась очень пластичной и его борта начинали разводить при помощи установки внутрь согнутых веток рябины (требовалось около 50 упругих веток одной длины, диаметром 8-10 мм). Под воздействием силы упругости стенки ботника начинали разводиться по ширине. После разведения от борта до борта устанавливались временные еловые распорки и начинался процесс сушки, который занимал примерно месяц. Обязательным условием была сушка в тени, без попадания солнечных лучей. В противном случае ботник мог потрескаться. По окончании процесса сушки временные распорки удалялись и устанавливались уже постоянные опруги-шпангоуты, а также лавочки-банки. Последней операцией была осмолка. Для этого выбирали жаркий солнечный день, смолу нагревали до кипения в металлической емкости и тряпкой, намотанной на палку, наносили на ботник два слоя смолы. После просушки ботник спускали на воду и эксплуатировали. Примерная его длина составляла от 4 до 7 м метра, ширина 0,3 - 0,5 метра, высота борта около 0,5 метра. В среднем такое судно служило около 15 лет, в зависимости от ухода за ним.

Ботник

ДОЩАНИК

Плоскодонное деревянное речное судно небольшого размера с палубой (или полупалубой) и одной мачтой. Дощаник мог передвигаться при помощи весел, его могли тянуть бечевой вдоль берега, но главным движителем дощаника был парус. В XVII в. стал самым распространенным грузовым судном на сибирских реках. По грузоподъемности речной дощаник в Сибири уступал только большому кочу, она составляла от 700 кг до 2 тонн. Сибирские дощаники в среднем принимали груз весом до 500 кг.

Мачта была приблизительно равна его длине. Очень важно было надежно укрепить мачту, что осуществлялось с помощью веревочных «ног» (ванты).

Сибирский дощаник. Реконструкция

Поручные записи и переписка позволяют узнать, как же производилась постройка.

В основе корпуса дощаника лежала килевая колода (денная матица), по которой определяли длину судна. Популярный размер «козачьего дощаника» от 6 м. до 22 м (30 аршин). Верхняя матица представляла балку (тоже цельную), на которую настилалась палуба; к ней же крепились верхние кокоры. Бетью называлась перекладина для крепления мачты, и находилась она в средней части судна и равнялась она 4,5 м. Кокорами в древней Руси называли шпангоуты, которые связывали корпус судна и придавали ему прочность. Кокора изготовлялась из прикорневой части дерева с основным корнем, так как она уже имела необходимую изогнутую форму. Они крепились к килю и служили ребрами для обшивки судна досками. Верхними кокорами тогда называли бимсы, на которые настилаются доски палубы. Бимсы своей изогнутой стороной, обращенной вниз, тоже крепились к бортовой обшивке. Шпангоуты клались чаще, чем *бимсы* (расстояние между ними соответственно равнялось 22,5 см и 1 м). Высота дощаника от киля до палубы составляла 2 с небольшим метра; осадка его вряд ли могла быть больше 1 м. Порубнями специалисты считают толстые доски, которые шли по бортам судна в районе ватерлинии (в нашем случае указан как раз 1 м, считая от киля).

Подтоварины - настил из досок в трюме. Бортовая обшивка производилась, видимо, вгладь (в отличие от другого способа - внакрой). Щели между бортовыми досками конопатились и смолились. Что означает выражение «... и конопатить те дощаники скобами накрепко»? Здесь имеется ввиду, что на внешних продольных краях, стыкующихся досок, делали срезы (растески). В образовавшийся на стыке двух досок паз закладывали конопать из лыка. Конопать прижимали клиновидными планками (лостами), поверх которых и прибивались П-образные скобы, стягивающие соседние доски. На один дощаник казна выделяла в 1649 г. 1350 скоб и 50 гвоздей четвертных, а в 1697 г. - 1200 скоб и 25 гвоздей. Железными гвоздями скреплялись наиболее ответственные части корпуса; наряду с ними применялись деревянные гвозди - нагели.

Дощаник. Гравюра 19 в.

КАЮК

Небольшое грузовое судно, которое имело улучшенные обводы корпуса, дощатую крышу и усиленную бортовую обшивку, но слабый продольный набор. Надежная, вместительная, удобная в управлении. Конструкция корпуса отличалась округленными скулами, плоским днищем, отвесными бортами и приподнятой, загнутой кверху носовой частью. Ходили под парусами, на веслах, а также и бечевой. Палубное килевое судно с наклонными штевнями и бортами. Конструкция корпуса отличалась большой прочностью и была приспособлена для плавания в ледовых условиях. В Сибири размерения каюков были следующие: длина – от 14,9 до 23,5 м; ширина – от 3,2 до 5,3 м; грузоподъемность – от 32,8 до 49,2 т.

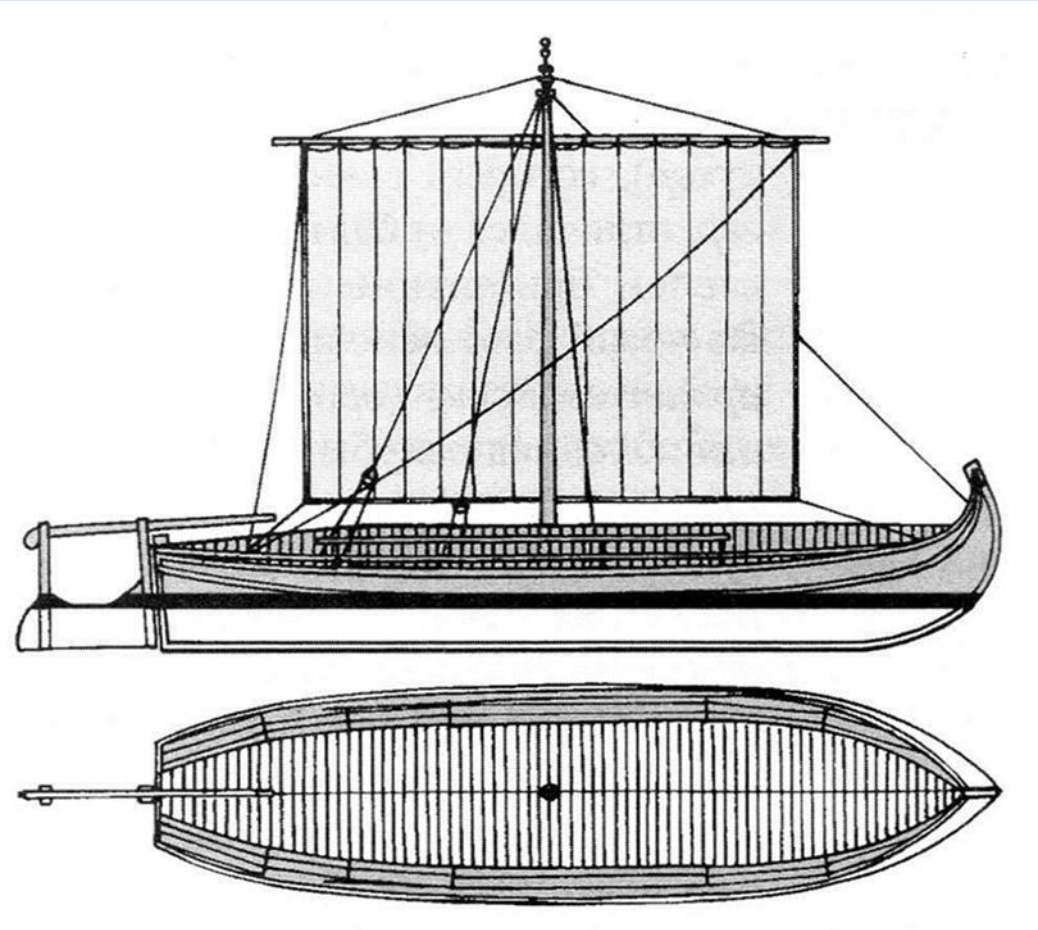
Каюк на р. Ангара

Сибирский каюк представлял собой парусно-гребную беспалубную крытую лодку. Каюк имел 1-2 пары весел, кормовое весло и мачту с парусом.

Большой торговый каюк мог достигать даже 7 саженей (15 м) в длину и поднимать до 300 пудов хлеба. Стоил каюк на рынке в среднем 5-6 руб.

КОЧ (КОЧМАРА)

Коч - слово русское. Первоначальное его значение можно найти в словаре В. И. Даля. «Кочь и коць, старинная верхняя одежда, род плаща, епанчи», холмогорский промышленник Пантелей Орлов, ходивший на Новую Землю, в своей челобитной писал о «коце - шубе льдяной», имевшейся на его судне. Отсюда и окоченеть. Как это связано с судном, прояснится далее.

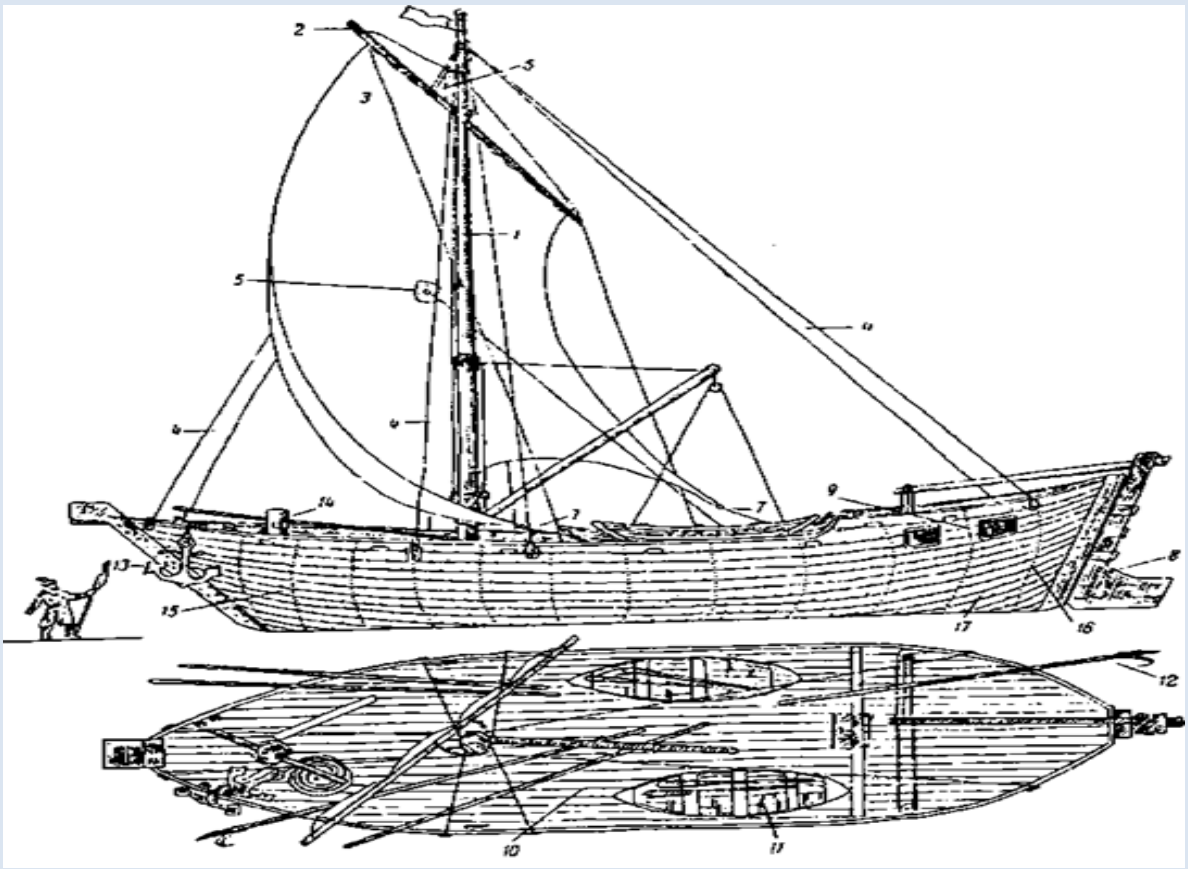


Устройство коча

По своим размерам кочи были малые и большие. Длина малого коча составляла около 6 саженей или 13 м., а грузоподъемность - 6-7 т. Большие

кочи длиной в 8 и 10 саженей (17 и 23 м.) строились на плотбищах Западной Сибири. Их максимальная грузоподъемность была от 40 до 60 т. 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. Нужно отметить, что обшивка была двойной. И именно вторую обшивку называли «коцем».



Графическая модель коча 1951 г.

Подводная часть корпуса судна была округлой (яйцеобразной), 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*. Судно как нельзя лучше подходило к освоению новых земель. Условия то были суровые. Река была судоходной 5 месяцев в году. А такое судно не боялось зимовки в ледяном плену.

Поморская кочмара или коч

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 продвижении первопроходцев и в географических открытиях XVI-XVII вв. Достаточно вспомнить поход С. И. Дежнева, который не только проплыл уже проторенным путем по Лене, но и впервые спустившегося на коче по

Индигирке до Северного Ледовитого океана и морем достигшего реки Алазеи.

По мнению историка Василия Саблина, торговые и промышленные люди перестали ходить в Мангазею кочами с тех пор, как «Енисейский острог распространился и Лена объявилась».

КА́РБАС

Ка́рбас, карбаз, карбус - парусно-гребное промысловое и транспортное судно среднего размера, одно из основных у поморов а также жителей Севера и Сибири. Существовавшие в нескольких районах плавания разновидности карбасов варьировали по размеру и устройству. Все они были беспалубные, с заострёнными оконечностями и прямыми вертикальными штевнями. Вёсел было от 3 до 10 (чаще 4—6); парусов — два, как правило, шпринтовных, четырёхугольных, с древком по диагонали (до́лонью). Предназначались для хождения по рекам и в море, на промыслы. Длина составляла от 14 до 28 футов (4-9 м); были способны перевозить от 40 до 60 пудов (600-1000 кг) грузов. Известны карбаса промысловые (мелкие частные карбасы управлялись двумя людьми и могли иметь один парус), разъездные и даже почтовые, грузовые, таможенные, лоцманские, извозные (перевозили до 45 человек). Строительным материалом служил сосновый и еловый лес. Металлические детали (в том числе, гвозди) не применялись. Киль и форштевень вырубался из одного елового ствола с корнем. Шпангоуты ставили редко, через 0,8 - 1 м, и крепили деревянными нагелями. В форштевне вынимали шпунт, в который заводили доски обшивки (сердцевинной стороной доски наружу, «шерстью по ходу лодки»), далее между собой их сшивали вицами (еловыми или можжевёловыми корнями).

Карбас – это одноразовое судно. Привезя до порта назначения людей или груз, он разбирался на дрова или для построек. Поэтому их не строили, а сшивали.

Борт карбаса, прошитый еловым корнем
(обнаружен на территории бывшей Мангазеи)

На ленских карбасах были даже полозья, крепившиеся на днище. С их помощью карбас легко передвигался по бревнам на суше, а зимой по льду. Существовало несколько разновидностей карбасов, из которых выделался ленский. Киль и форштевень вырубали из одного елового ствола с корнем. Шпангоуты ставили редко, через 0,8-1 м, и крепили деревянными *нагелями*. В форштевне вынимали шпунт, в который заводили доски обшивки. К остальному набору обшивку крепили вицами. По числу набоев (поясьев обшивки) Карбаса называли четверниками, пятерниками и т. д. Сибирский, или ленский карбас - несамоходное плоскодонное грузовое судно с заострённой носовой частью и вертикальными бортами, использовавшееся в XVIII-XIX веках для доставки грузов сплавом по течению («перевозное») в низовья сибирских рек. Управлялся ленский карбас длинными рулевыми вёслами - гребями, по окончании рейса распиливался на дрова. Длина ленского карбаса составляла 10-15 м, ширина 6-8 м, полная высота борта 1,5-2,5 м при осадке до 1,2 м.

Карбас. Качугский район. Начало 20 в.

Вот как описывает карбас иркутский коллекционер-филокартист Сергей Медведев: «Карбаз - это не баржа, не лодка, а какой-то утюг на воде. Днище карбаза - плоский пятиугольник, к грузовой прямоугольной площади примыкает треугольная носовая часть. Каркас состоит из кокор-шпангоутов. Стволы кокор составляют основу днища, корневая часть — основу бортов. Днища и борта обшиты досками. Все крепления выполнены деревянными штырями-пятниками.

Каюта карбаза - это небольшое помещение площадью около 4 м^2, обшитое тесом. Половина стенки каюты занимает входная дверь, открывающаяся вовнутрь карбаза. Внутри каюты есть стол и топчан из теса для постели сплавщиков. В оснастку карбаза входят кормовое рулевое весло и так называемые «оплеухи» - устройства для сталкивания карбаза с мели.

Примитивные с технической точки зрения плавсредства десятилетиями обеспечивали северные районы, вплоть до Моря Лаптевых, всем необходимым.

Бригады речных корабелов работали по всему побережью верховья Лены, вплоть до Аная, а также впадающих в неё рек. По сохранившимся данным, самой верхней точкой строительства карбасов было Алилейское плотбище. Потом спускали до Качуга, там их ждал груз из Иркутска. Один карбас брал на борт 40-50 тонн груза, их спаривали и уже отправляли на север.

Но туда еще надо было добраться, почти 2 тысячи вёрст, – вспоминал один из старейших строителей карбасов Гаврила Васильевич Нечаев, житель села Большие Тарели Качугского района, что стоит на р. Иликте.

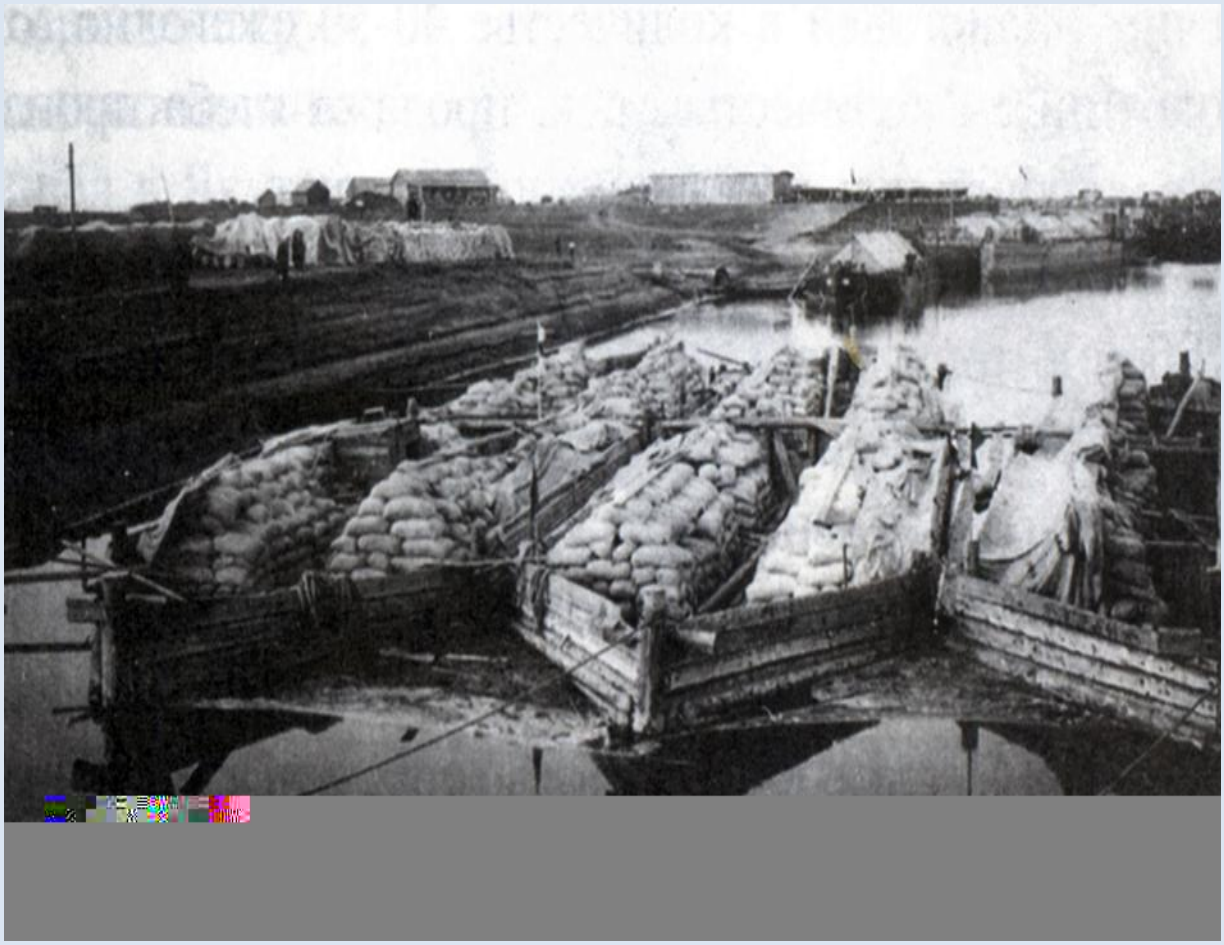
В среднем за 40 дней доплывали до Якутска. В верховье, Лена не такая широкая, не такая норовистая, но чем дальше на север, тем она становится шире, удалее и опаснее. Старики рассказывали, что ниже Киренска реку зажимают скалы, образуя щёки, вот там, было дело, и тонули, и груз теряли. Отвесные утёсы назывались Пьяный бык и Похмельный бык, а вот про третий забыл. Говорили, что река проверяла лоцманов на похмельный дух и на плохие мысли. Если что не по ней – враз в воду. Вроде как до революции купцы, плывшие на север за мехами, устроили пьянку, орали непотребные песни, да ещё мочились в реку, в итоге щёки эти не одолели – как провалились – ни брёвнышка, ни пучка конотопи никто не выловил. Зато потом речные караваны останавливались, если удачно прошли речные утёсы, отдыхали и даже могли выпить.

Утес Пьяный бык

В Якутске товар принимали, рассчитывались с проводниками, обратно они добирались как кто мог, в основном — на лошадях.

Чаще всего карбасом управляли втроём, более опытные сплавщики и перегрёбщики могли и вдвоём довести — один вставал у гребного весла, второй — у рулевого. Лоцман правил, а гребок держал курс подальше от берега. Остаётся лишь догадываться, как удавалось сплавщикам удержать карбас длиною семнадцать и шириною семь метров на поворотах, и не посадить на мель на речных перекатах.

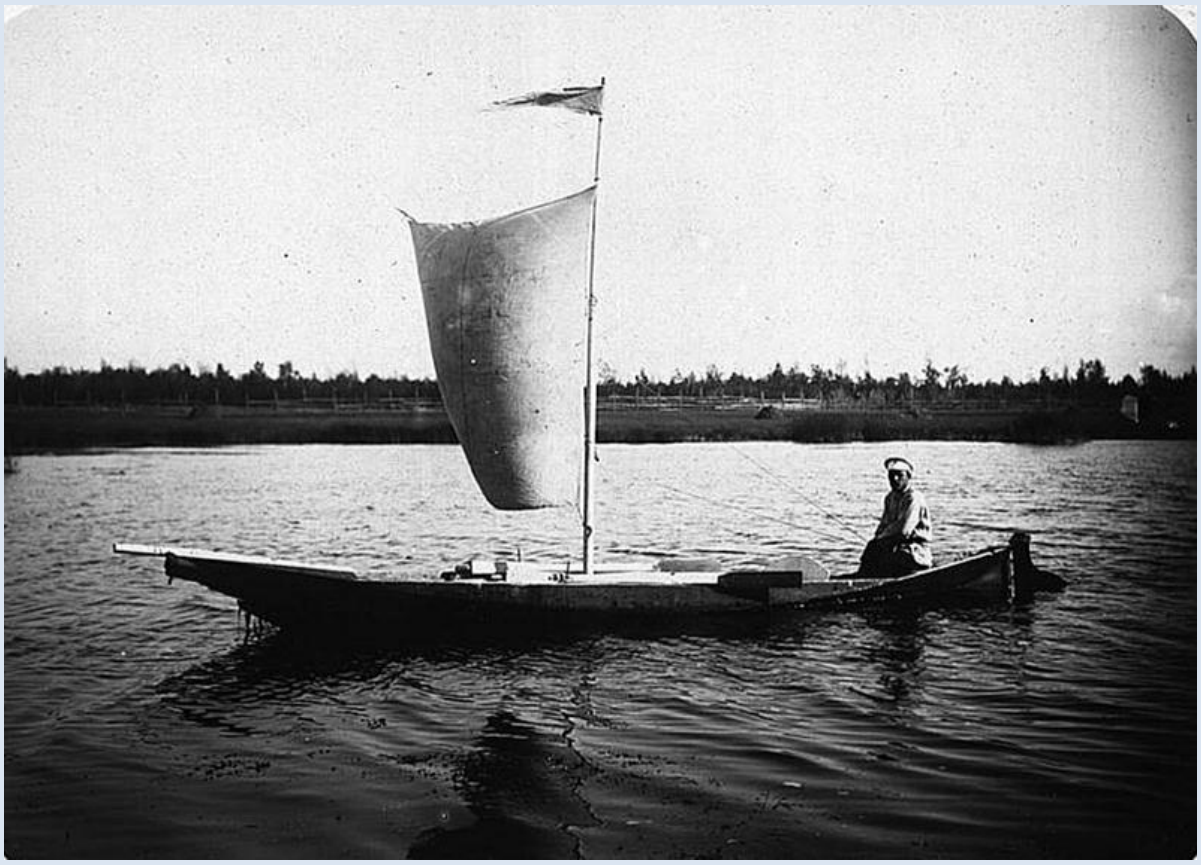
Гружёный карбас, почти как «Титаник», отправлялся в своё первое и последнее плавание. В отличие от корабля, слава Богу, никто не тонул. Но и вверх по течению их уже не возвращали, для этого потребовалась бы большая сила.



Паузок и карбас на пристани в Якутске

Карбасы в лесах Качугского района строили до 1955-56 годов. Огромную отрасль приговорила железнодорожная магистраль Тайшет – Лена, принявшая на себя значительную часть груза, остальное забрало себе речное пароходство.

достатком, для доставки грузов на небольшие расстояния. Её стоимость оценивалась в 8 рублей серебром (по данным на конец 19 века). Происхождение названия связывают с процессом набивания соснового пояса для увеличения высоты борта



Лодка - набойня

На носу лодки было место для приготовления пищи: «Костёр горел на носу, варили на ходу».

Население использовало простые лодки, сделанные вначале из подручных материалов, позже из досок. Для предотвращения гниения и течи лодки смолили, для чего использовали живицу - смолу лиственницу и сосновый вар. Сосновый вар столетиями использовался для просмаливания лодок, кораблей, канатов, одежды бурлаков и матросов, деревянных

строений. Производство смол из дерева было известно в Древней Греции, активно использовалось в Скандинавии с железного века.

Сосновый вар получают при обжиге древесины в специальной яме, уплотненной глиной, имеющей наклонное дно в сторону выходного отверстия. Древесина расщеплялась на мелкие части и плотно укладывалась. Сверху плотно закрывалась грязью со мхом, чтобы прекратить доступ воздуха. Дерево поджигалось. Продукты пиролиза начинали вытекать наружу через несколько часов и продолжали вытекать несколько дней.

Смоление варом лодки

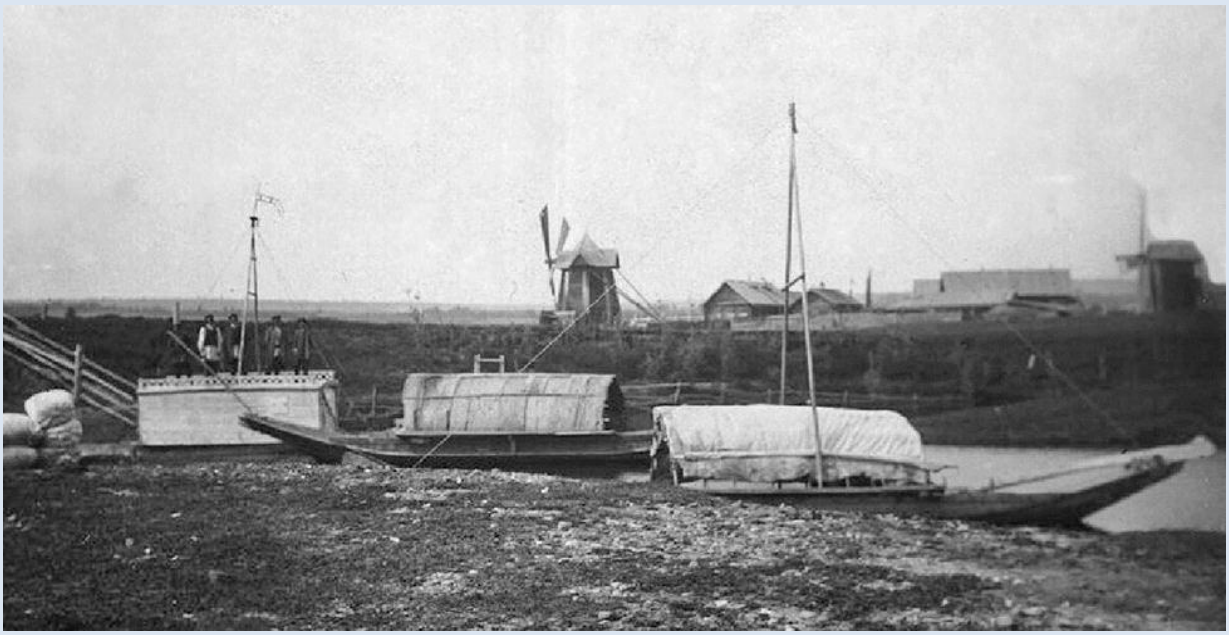
Вот такие лодки использовались ленскими жителями.

Прогулка на лодке напротив Соколиной горы. Начало 20 века.

Перевоз на лодке на р. Лене

На реке Лене. Начало 20 века

Почтовая лодка на реке Лене. Начало 20 века

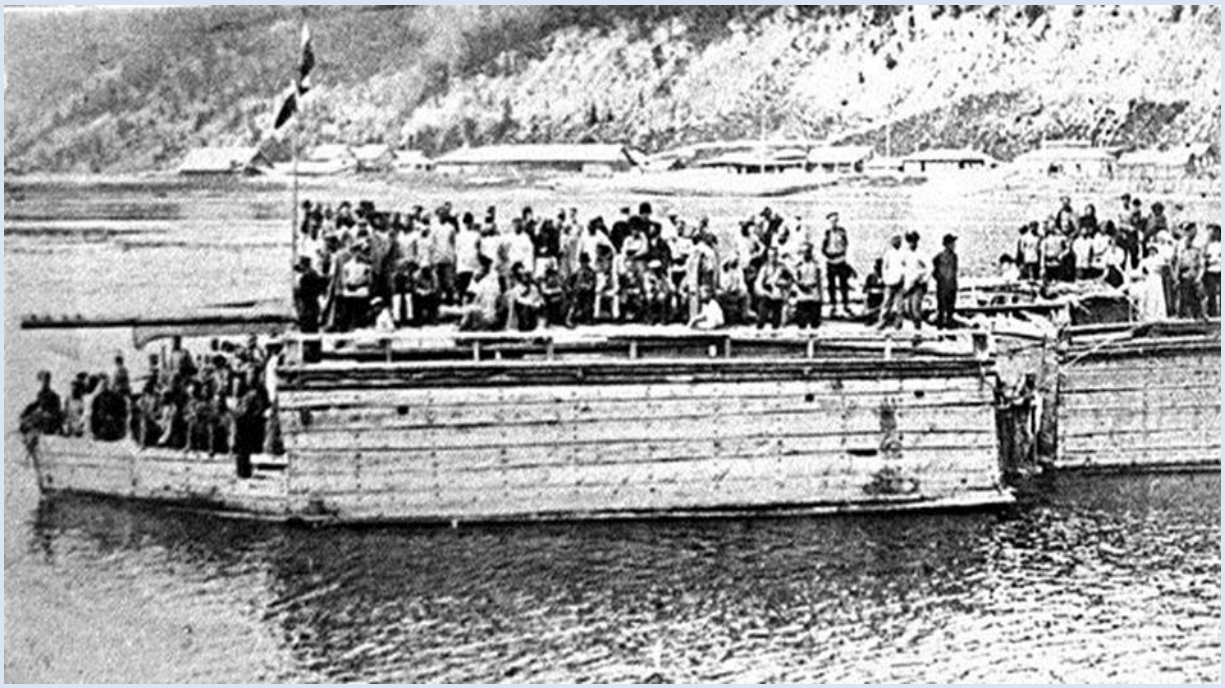


Грузовые лодки. Якутск. 1890 г.

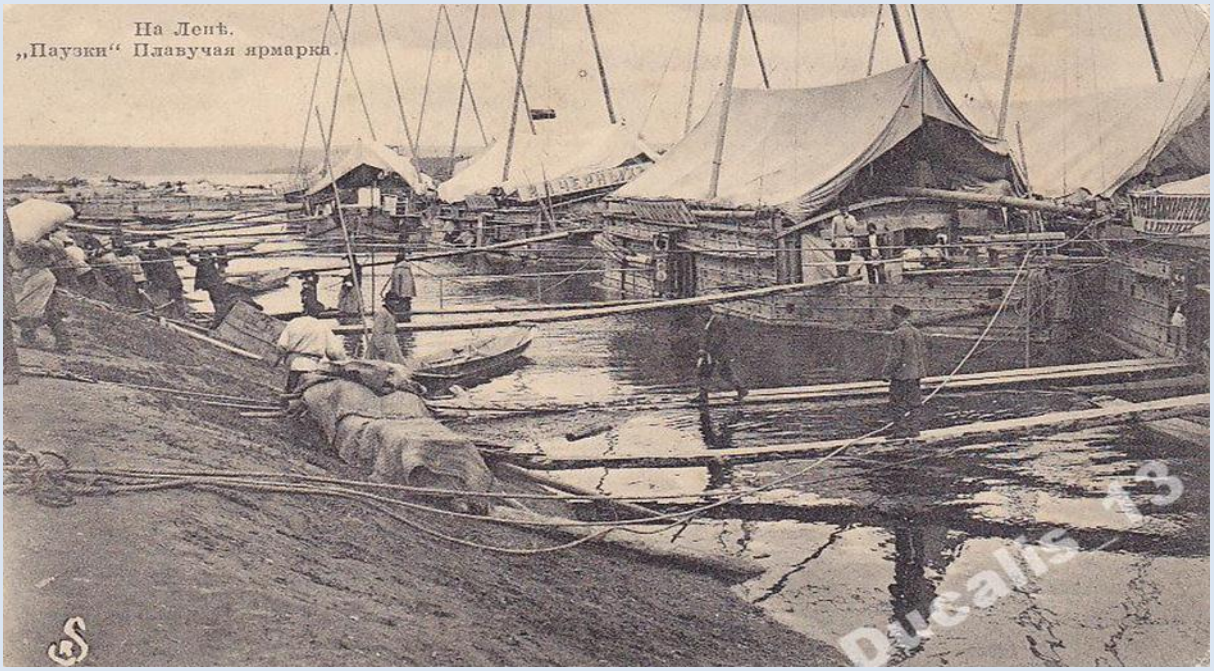
Лодка – дощанка

ПАУЗОК (ПАВОЗОК)

Это речное несамоходное, деревянное, беспалубное, плоскодонное парусно-гребное судно, которое было распространено на северных реках России. Они имели одну мачту, длина корпуса до 24 метров и грузоподъёмность до 120 тонн.



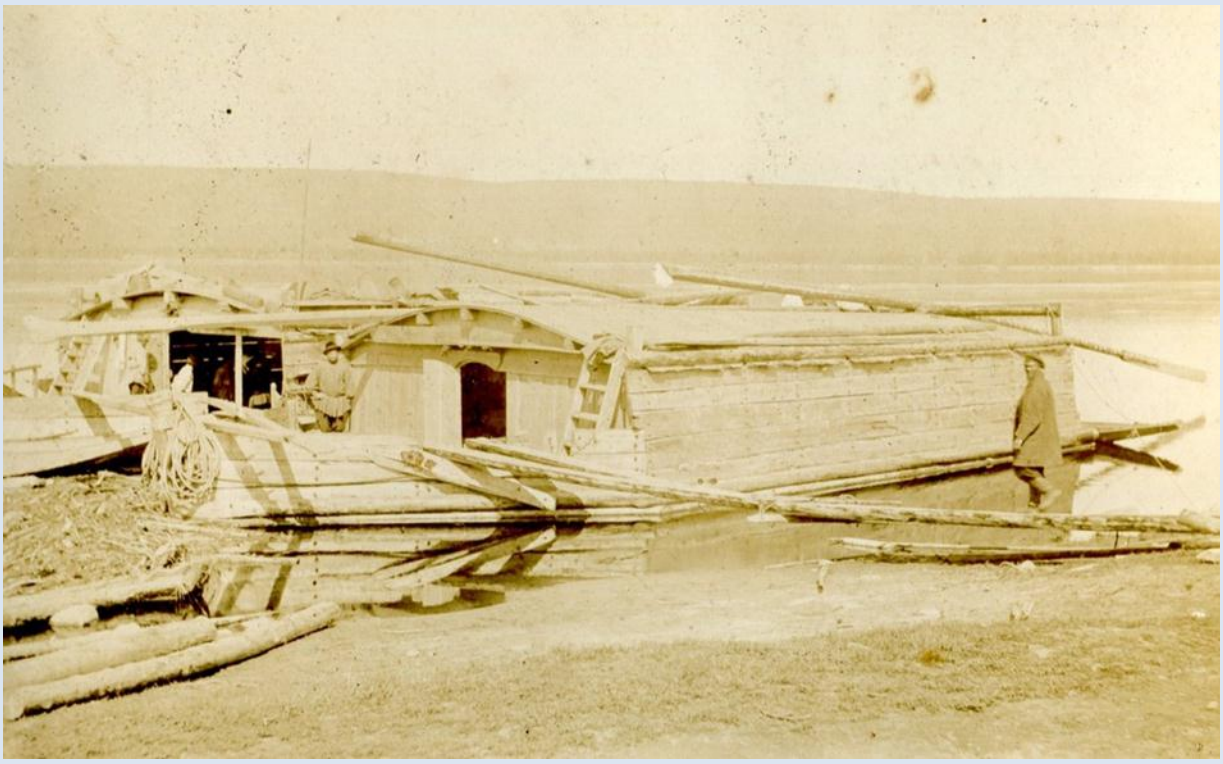
Паузок ссыльными (фото из архива фельдшера Ф.Ф. Суходольского)

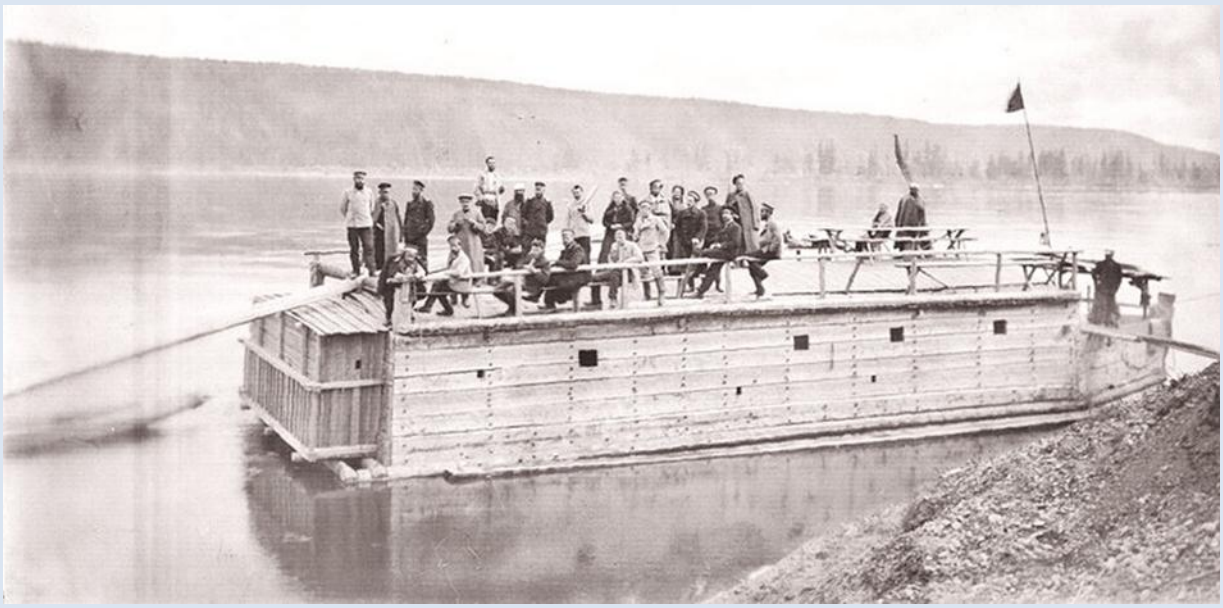


Паузок на Лене. Воронцовская пристань

Паузок на Лене, в район Якутска

Само название этого плавсредства говорит о том, что это конструкция для перевоза. Сшивался паузок точно также как и карбас. Но в отличие от карбаса его не разбирали после привоза груза, а нередко на бечевой тяге поднимали в сторону истока. Зачастую на паузках в одной компании плыли священнослужители епархиальной миссии, купцы и полицейские.





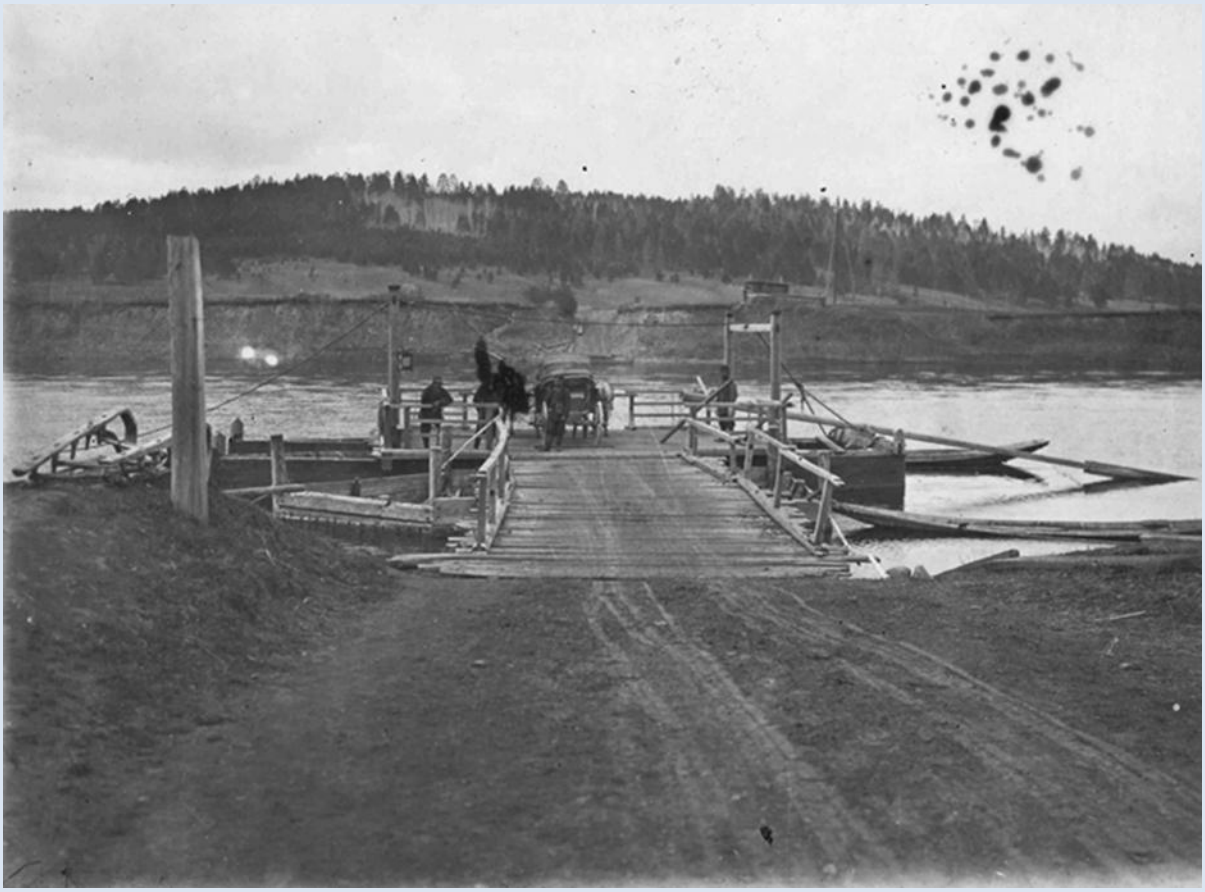
Паузки на р. Лена

ПАРОМ

Это плоскодонное плавсредство для переправы пассажиров и транспортных средств через реку. Оно используется фактически с момента образования населенного пункта, расположенного на берегу водоема и где нет возможности построить мост. Поначалу эту роль выполняли плоты, перевозя скот на пастбища, людей, транспорт, грузы.

Город Киренск, расположенный на острове сегодня имеет 3 переправы, которые образованы на месте исторически сложившихся переправ, на удобном месте. Ранее их было 4. Все они соединяли Киренск с «большой землей». Одна находилась в районе Полоя, там, где сейчас дамба, (строительство закончено в 1970 году). Вторая соединяла с выселком Мельничным, третья с Пролетарским выселком. И четвертый с выселком Кирпичики.

На переправе. Город -- Кирпичики. Фото И. Воробьёвой. 1958 г.



Ленская переправа

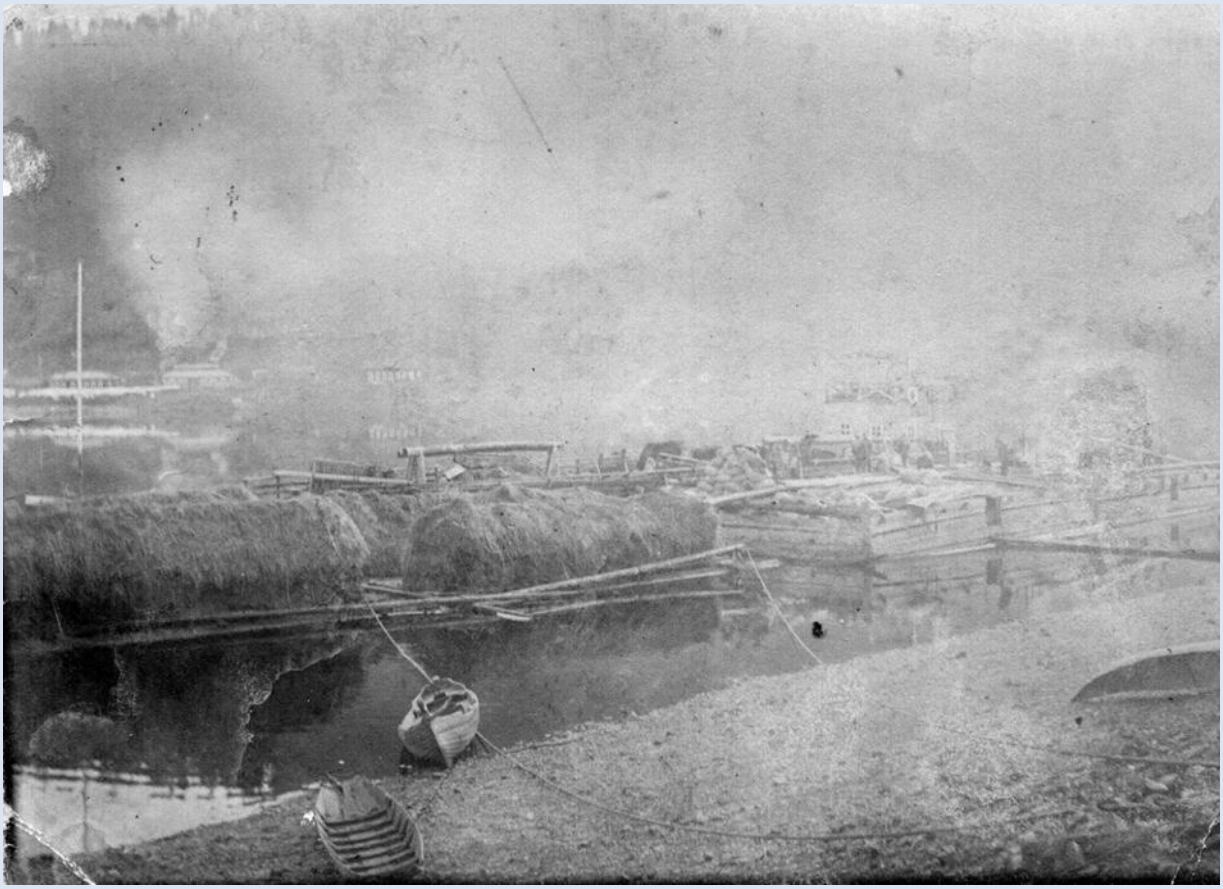
Переправа сена. Фото И. Воробьёвой. 1958 г.

Речная переправа в Киренске. (ГАИО. Оп ЧПБ. № 178)

ПЛОТ

Плавучее сооружение, конструкция из связанных совместно брёвен, предназначенная для перемещения людей и грузов по реке от одного населенного пункта до другого.

Сплав сена на плоту по реке Киренге



Грузовой караван. Карбаса и плоты

ШИТИК

Плоскодонное парусно-гребное транспортное судно, с широким дном, части корпуса которого были сшиты ремнями или виней (прутьями можжевельника и ели). Название происходит от глагола шить.

Шитики были важным нововведением на сибирских реках. Многочисленные отмели и рифы сделали киль бесполезным, а нехватка гвоздей привела к необходимости совершенствования техники сшивания досок. Активнее всего он использовался в верховьях Лены, где глубина реки была небольшая, и дно заросло водорослями. Шитики успешно эксплуатировались на протяжении 18-20 веков.

Шитик в верховьях реки Лены

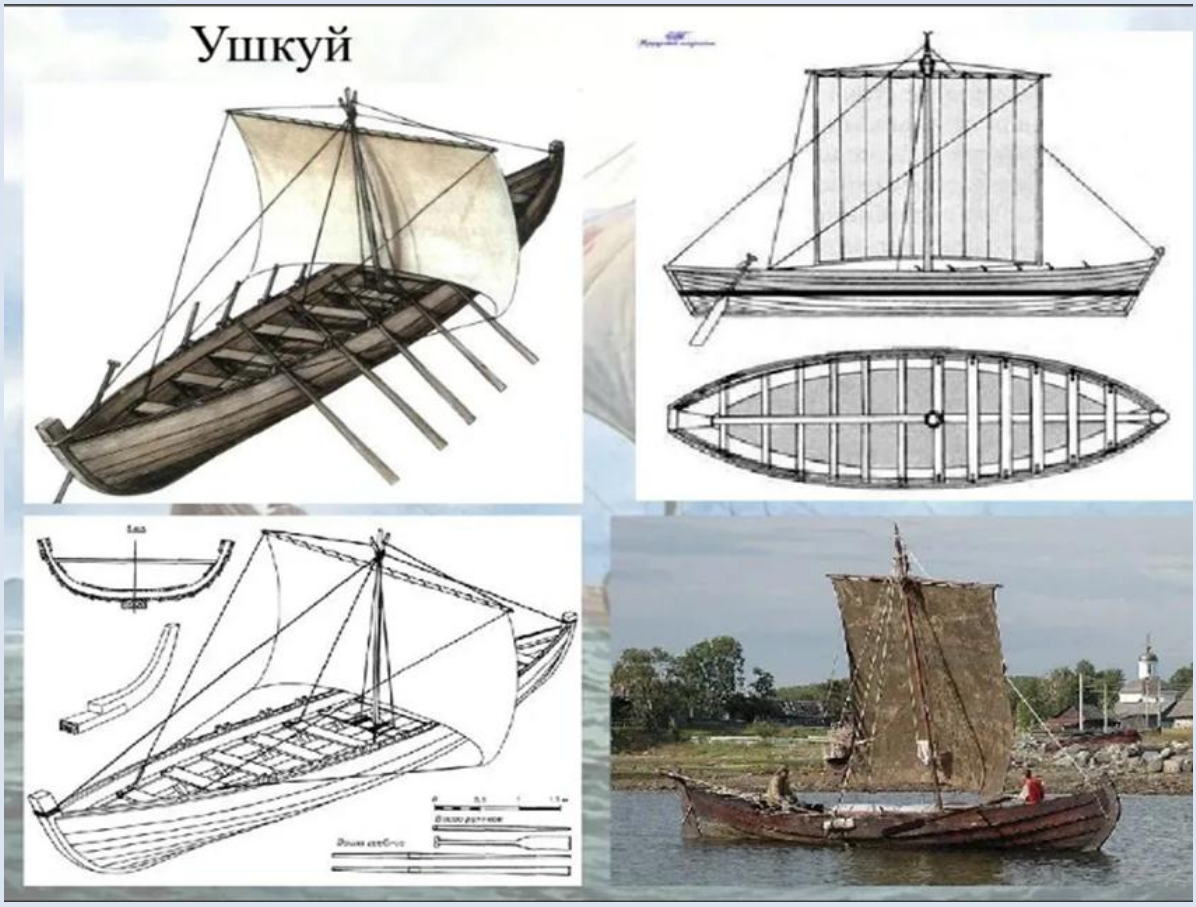
Шитики полезны при преодолении отмелей, так как они обладают скоростью и достаточной грузоподъемностью. Отсутствие киля является проблемой, поскольку это приводит к плохой остойчивости. Такая лодка не переносит волну, и каждое движение пассажира может привести к опрокидыванию судна.

Такой тип судна активно использовали рыбаки и охотники.

УШКУЙ

Это историческое название новгородских плоскодонных речных судов, известных на Руси более 10 веков. Новгородцы ходили на ушкуях по рекам. А поморы выходили и в море. Поэтому ушкуи в шутку называли суда типа «река - море». Ширина корпуса обычно не превышала 3,2 метра, высота в носовой части - 1,4 метра, а высота по центру - 1,2 метра. Ближе к носу обустраивались шесть пар уключин для дюжины гребцов.

Их было удобно перетаскивать волоком из одной реки в другую. Ушкуи, вмещавшие до 30 - 40 воинов, были удобными и для военных действий. Грузоподъёмность достигала 15 тонн.



Конструкция ушкуев

Ушкуи использовали из-за их особенностей и преимуществ разбойничьи ватаги. И поэтому в народе понятие «ушкуйничать» приравнено к понятию «разбойничать».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Создатели сборника «Ходит коч по ленским волнам» надеются, что знакомство с материалом было полезно нашему читателю. Свои отзывы и предложения вы можете оставить у библиотекаря. А также надеемся, что вы поделитесь фотоматериалами и документами об истории ленского флота из вашего архива.

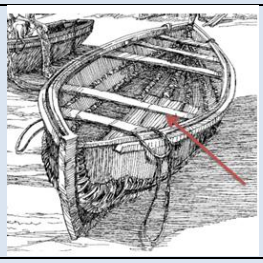
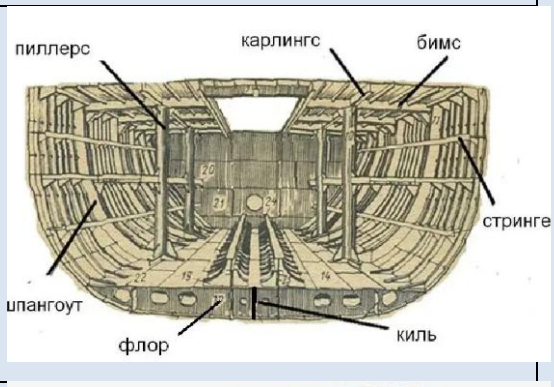
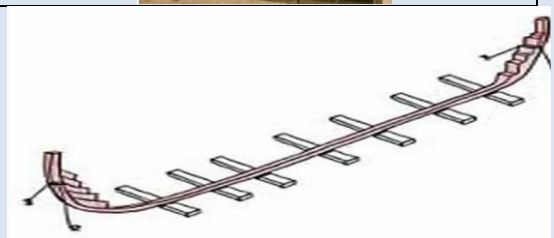
СОДЕРЖАНИЕ

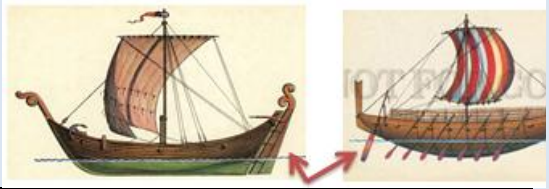
Введение	4
Ходит коч по ленским волнам	5
Струг	7
Ботник	14
Дощаник	17
Каюк	20
Коч (кочмара)	21
Карбас	24
Лодки	30
Паузок	35
Паром	39
Плот	42
Шитик	43
Ушкуй	44
Заключение	46
Содержание	47
Список использованных источников	48
Словарь терминов	49

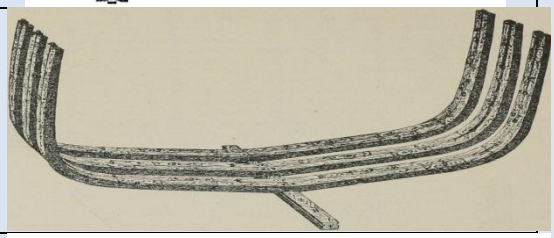
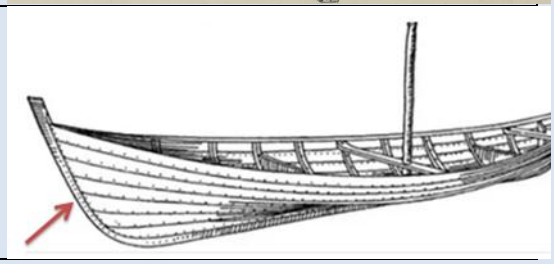
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Вершинин Е.В. Дощаник и коч в Западной Сибири (XVII в.) / Е.В. Вершинин. – URL: http://ostrog.ucoz.ru/publikacii_2/4_76.htm (Дата обращения 22.06.2022)
2. Карбас. - URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Карбас (Дата обращения 27.06.2022)
3. Карбасы: сага о речных титаниках. - URL: http://lenskayapravda.ru/articles/media/2020/12/25/karbasyi-saga-o-rechnyih-titanikah/ (Дата обращения 27.06.2022)
4. Набойня. - URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Набойня (Дата обращения 28.06.2022)
5. Однодревка, струг или челн. – URL: http://iamruss.ru/odnodrevka-strug-ili-cheln/ (Дата обращения 23.06.2022)
6. Паузок. - URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Паузок_(судно) (Дата обращения 28.06.2022)
7. Суда Древней Руси. – URL: http://sea-library.ru/morskie-stati/604-suda-drevnej-rusi.html (Дата обращения 21.06.2022)
8. Тунгусы (эвенки) до русской колонизации. – URL: http://irkipedia.ru/content/tungusy_evenki_do_russkoy_kolonizacii (Дата обращения 21.06.2022)
9. Филиппов Ю.В. Нижегородская лодка-однодеревка - керженский ботник. – URL: https://cyberleninka.ru/article/n/nizhegorodskaya-lodka-odnoderevka-kerzhenskiy-botnik (Дата обращения 24.06.2022)
10. Шитик. - URL: https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.baeb6d42-62bbd552-f236806a-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/Shitik (Дата обращения 29.06.2022)

СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ

БАНКА - сиденье на судне без спинки, предназначенное для размещения гребцов и пассажиров.	
БЕТЬ - максимальная ширина в средней части судна	
БИМС (от англ. beams — «брусья») — поперечная балка, поддерживающая палубу, платформу, крышу надстройки. Часть набора корпуса корабля. Предназначен для придания жёсткости перекрытиям, распределения нагрузки палубы на борт, конструкции и переборки, обеспечения поперечной прочности корабля	
ВЕСЛО РАСПАШНОЕ - специальное приспособление в виде узкой лопаты для приведения малых судов в движение. Распашные, когда на банке сидит один гребец и гребёт одним веслом (распашные вёсла всегда с круглыми вальками).	
КАЗЕНКА или чердак – надпалубная настройка обеспечения остойчивости.	
КИЛЬ (или матица) - нижняя горизонтальная балка или балки, проходящие посередине днища судна от носовой до кормовой его оконечности, и служащие для обеспечения прочности корпуса судна и	
КЛИНКЕРНАЯ ОБШИВКА - метод строительства лодок, при котором края досок корпуса перекрывают друг друга	

КЛИНК – ШАЙБА – железная заклепка, установленная на килевой доске	
КОКОРЫ – см. шпангоут	
КОРМА - задняя часть корпуса корабля или судна; подразделяется на надводную и подводную части. Форма подводной части кормы в определённой мере влияет на управляемость судна	
МАЧТА – ОДНОДЕРЕВКА - сделанная целиком из одного дерева	
НАГЕЛЬ – деревянный крепежный гвоздь	
НОС - передняя часть судна, противоположная корме. Устроен таким образом, чтобы сократить до минимума сопротивление воды. Передняя оконечность носа судна называется форштевнем.	
ОЛЬЯЛ - будка на барках (см. казенка)	
ПЕРЕКАТ - **м**елководный участок русла реки	
ПЛЁС – глубокий участок русла реки	
ПЕРО РУЛЯ (кормило) - руль судна, кормовое весло, при помощи которого управляют ходом судна	
ПАРУС - ткань или пластина, используемая для движения под действием силы ветра на парусных судах, буерах и других средствах передвижения.	
ПЛОТБИЩЕ (сибирская судоверьф) – место постройки речных судов	
ПРЯМОЙ ПАРУС - парус, который ставятся поперёк судна и крепятся к реям, поднимающимся на мачты и стеньги. Имеют вид равнобокой трапеции	

СТРУГ – столярный или плотницкий инструмент, применяемый для остругивания досок	
ТАКЕЛАЖ - общее название всех снастей на судне	
УЗЕЛ (ру. уз) - единица измерения скорости. Равен 1852 км/ч	
УКЛЮЧИНА - элемент лодки, гребного судна, для подвижного крепления весла к борту. При гребле уключина удерживает весло и создает упор.	
ШПАНГОУТ (кокоры, упруги, тугуны) крепятся к килю и служат ребрами для обшивки судна досками, то есть связывали корпус судна и придавали ему прочность.	
ШТЕ́ВЕНЬ - особо прочная часть корпуса судна, которой заканчивается остов судна на носу и корме