



Алексей Крысанов

Лодки из Гридино

Летом 2009 г. маршрут экспедиции Товарищества Северного Мореходства на МРБ «Историк Морозов» проходил вдоль Карельского берега Белого моря. Два дня члены экспедиции провели в селе Гридино.

Губа Гридина вдается в Карельский берег (западное побережье Белого моря) между мысом Толстик (широта 65° 53' N, долгота 34° 50' O) и удаленным от него на 5,2 мили к NW мысом Кирбей-Наволоок, который одновременно является юго-западным входным мысом Кандалакшского залива. Мысы Кирбей-Наволоок и Толстик очень приметны.

Берега губы сложены из гранита и изрезаны многочисленными мелкими губами, бухтами и заводьями. Губа заполнена множеством небольших островов, голых гранитных луд и корг и имеет шхерный характер.

Мелкие промысловые суда и боты могут становиться на якорь в устье реки Гридина, которое защищено от всех ветров. Местные мелкие суда на зиму вытаскиваются на берег у селения и ставятся на городки¹.

Скалистый берег и многочисленные подводные камни вынудили жителей села Гридино приспособлять свои лодки к плаванию в этих водах. Сейчас лодок около 20–25, как на плаву, так и доживающих свой век на берегу. Почти все они одинаковы: 7–9 бортовых парных досок-набоев, острые нос и корма. В последнее время появилась транцевая корма для подвесного мотора (Рис.1). У некоторых лодок у ахтерштевня приколочено П-образное крепление для подвесного мотора.

Чтобы прикрыть со стороны носа скулы лодки и днище от протирания о камни и пробоин, по бортам лодки приколочена пара деревянных колец — «креньков» (Рис. 1, 2, 4). «Креньки» принимают все боковые удары на себя. Носовая кокоря-форштевень страдает только от ударов прямо в камень. Серьезные повреждения, нанесенные морем, были заметны на лодке, стоящей на береговой скале посередине селения (Рис. 4). Второй и третий снизу набои ее правого борта отремонтированы наколоченными внахлест досками. А поверх этих досок пущен не один «креньк», а пара. Видно, что несчастье заставило хозяина удвоить защиту. Весла удерживаются при гребле при помощи простейшей уключины (деревянного нагеля — «кочета», вставленного в отверстие в верхней грани борта, и веревочной петли). В таком виде весло легко переваливается внутрь лодки через борт и не мешает при причаливании к борту судна или причалу. При движении под мотором весло в дополнение к петле у «кочета» привязывают у лопасти к шпангоуту веревочкой. У двух лодок в носовом брештуке есть отверстия для крепления мачты (Рис. 3).

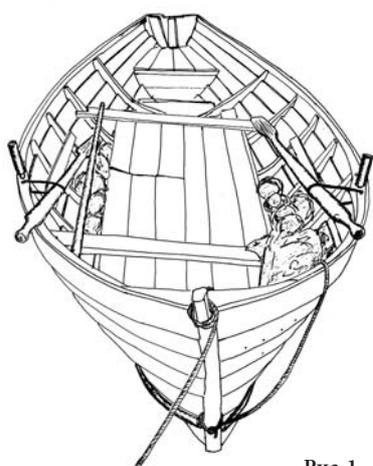


Рис. 1

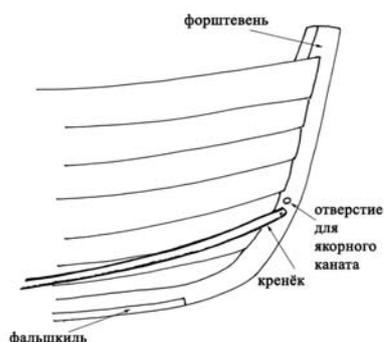


Рис. 2

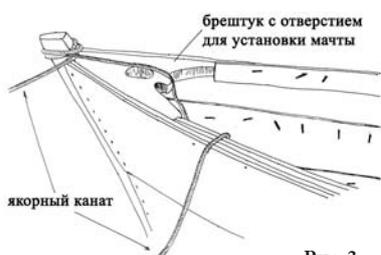


Рис. 3

¹ Лотция Белого моря. Упр. гидрографической службы ВМФ. 1957. С. 230, 231.

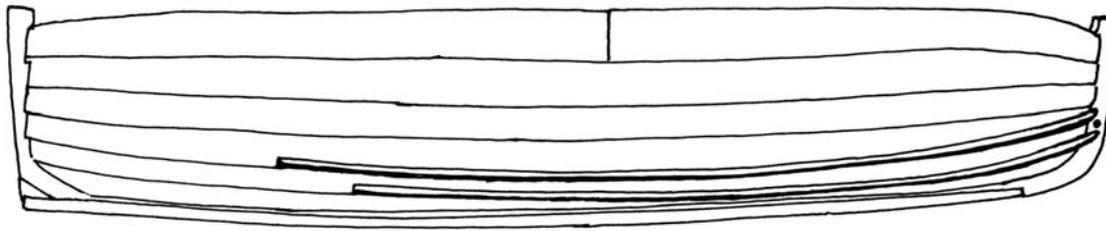


Рис. 4

Строят в Гридино лодки до сих пор, но вынуждены отходить от традиционной технологии из-за новых экономических условий. Так, вместо доски толщиной 16 мм покупают стандартную доску 18 мм в соседнем селе Калга (26 км по дороге или 15 км морем). Местный житель Валентин Анатольевич Мехнин (1966 г.р.), строящий лодку для себя, рассказал: «Раньше старики ходили по несколько недель дерево выбирали. У елки лопатой окапываешь все корни дочиста, потом хороший корень выкапываешь. Опилываешь плохие, а в последний момент опилываешь конец хорошего корня». Киль составляет из двух еловых стволов с корнями, с косым сростом почти посередине. Раньше его соединяли двумя нагелями (Рис. 5). Сейчас у Мехнина поставлен один нагель и один болт. Киль установлен в сарае на две небольшие подставки. К верхним концам носового и кормового штевней приколочена доска, не дающая бортовой обшивке разорвать лодку, пока не поставлены шпангоуты-опруги. Здесь же к штевням прибиты и распорки, удерживающие киль от падения, они расходятся вверх к потолочным балкам. Строить лодку приходится в отпуск летом, поэтому и делает ее в сарае, чтобы доски от солнца не разорвало.

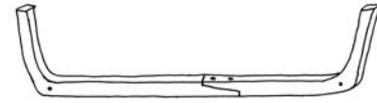


Рис. 5

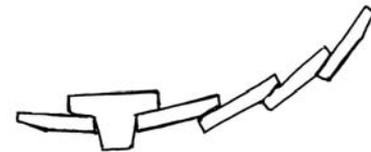


Рис. 6

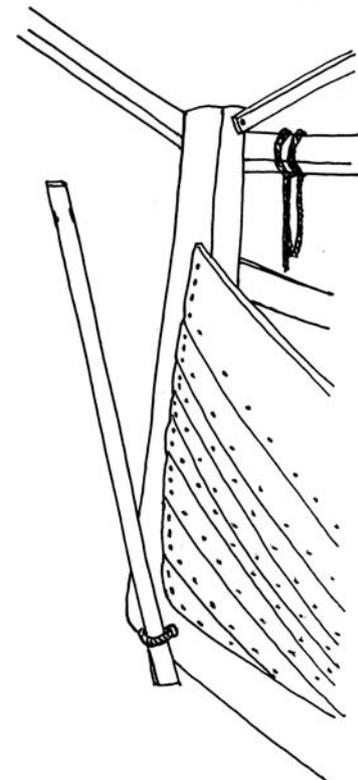


Рис. 7

Доски обшивки еловые, пиленные, с шероховатой поверхностью. Место, где бортовые доски находят внахлест друг на друга, пристрагивается. Место это называется «мочка». Подстрагиванием достигается не только плотность прилегания, но и развал бортов. У карбасов он широкий (Рис. 6). Раньше «мочку» прокладывали мхом и смолили, теперь — лентами из старого х/б одеяла и пропитывают краской или олифой. Зауживая лодку к носу и корме, концы досок «топят», т. е. больше заводят друг на друга. Раньше для сколачивания доски притягивали друг к другу при помощи клещей, а последние годы стягивают струбцинами. В носу (корме) бортовую доску прижимают простым приспособлением, состоящим из крепкой палки и двух веревок (Рис. 7). Для продевания веревок сверлом-напарьей сверлят по одному поперечному отверстию в носовой и кормовой частях киля. Привязав нижний конец палки к килю, действуя верхним концом как рычагом, прижимают бортовую доску к штевню. Затем привязывают верх палки к продольной доске. И начинают заколачивать гвозди. Если доска вплотную не поджималась, то оставляли недожатой на ночь или еще мочили, а дожимали на следующий день.

Доски обшивки у разных мастеров соединяются по-разному:

1. На медных заклепках с железными шайбами. Иногда заклепки делают только на шесть нижних набоев, находящихся постоянно в воде, а выше сколачивают обычными гвоздями. Стараются заклепками скрепить и концы досок у штевней.

2. На самодельных гвоздях из медной проволоки. Проволока осталась от линии правительственной связи, от загонов для оленей (диам. 5 мм).

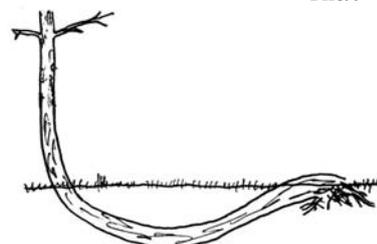


Рис. 8

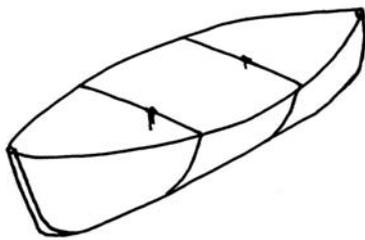


Рис. 9

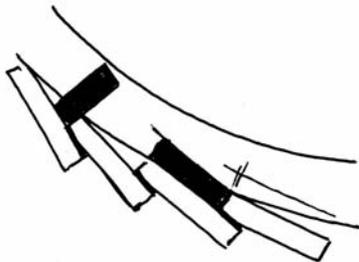


Рис. 10

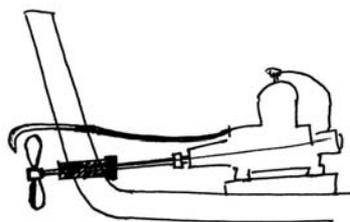


Рис. 11

3. На обычных покупных гвоздях. Для киля используются гвозди 90 и 120 мм, на метровом пространстве в носу и корме — 60 мм, на бортах ближе к середине лодки — 70 мм.

Когда все бортовые доски прибиты, в образовавшийся корпус ставят шпангоуты-опруги. Они могут быть и составные, но целые прочнее. В носу и корме ставят по одному короткому шпангоуту до четвертого набоя, а остальные шесть ставят до верха корпуса. Изготовить и поставить опруги — самая долгая работа. Ищут стволы деревьев для шпангоутов на болотах. Смотрят, где из мха растет ствол сосны: вверху он должен быть прямым, а внизу — чуть-чуть набок. Разрывают мох, а под ним идет загиб ствола метра на два, — поваленное дерево продолжало расти, загнув верхинку кверху (Рис. 8). Иногда кривые деревья находят на скалах. Ствол вырубает. Затем отесывают на два канта. Валентин Анатольевич объясняет: «Ставя опруги, я лодку сжимаю». Корпус лодки в двух местах, ближе к середине, стянут канатами так, что верхние края бортов чуть сближены (Рис. 9). Вставляя внутрь опруг, мастер причерчивает его к выступам бортовых досок при помощи маленького бруска. Прижимает брусок одной гранью к бортовой доске, а вдоль другой чертит карандашом параллельную линию на боку опруга. Вынимает, надпиливает и скалывает лишнее, приколачивает опруг на место (Рис. 10). Когда все опруги вставлены, сняты поперечные канаты, мастер отбивает верхнюю доску. Лодка чуть вздрагивает и становится длиннее на 4–5 см. Мастер не пояснил, для чего он так крепит шпангоуты. Можно предположить, что корпус лодки после спуска на воду и загрузки, опять принимает такое же сжатое состояние, как и при постройке, и таким образом все соединения испытывают минимальные деформации.

Валентин Анатольевич вспоминает: «Смолили низ, верхние два–три набоя красили. Населения летом около 100 человек, а зимой — 60. Сейчас лодок около 20, а раньше вся губа была заставлена, не проехать. МРБ, „дори“² — в субботу весь залив был заставлен. Водоросли сдавали на судно с Беломорска. Председатели стали приезжие, меняются и всё. Колхоза не стало, ничего не стало, весь флот сожгли, а медные заклепки и гвозди собрали и сдали на металлолом. Лодку строишь на 5–6 лет, за это время выржавеют гвозди, дерево сгниет. Лет семь — и на свалку. А раньше старики ходили по нескольку недель — дерево выбирали... Обычно лодки делают весной в апреле, чтобы к маю были готовы. Два человека — две недели, и лодка готова. Долго опруги ставить, шесть опругов на лодку. На лодках еще приколачиваем елочки («креньки») чтобы набой не рвало, когда тащишь по мели, набой может о камень рваться».

Якорные канаты лодок намотаны на выступающий верх форштевня, излишек каната собран в лодке. Коренной конец каната вновь свешивается наружу и закреплен за поперечное отверстие в форштевне, в 10 см выше уровня воды. Мехнин пояснил: «Для буксировки лодки, чтобы не ломало при буксировке... Сейчас почти все перешли на подвесные моторы. Строгают электрорубанком, пропитывают тем, что купишь в магазине, смолы не достать. При колхозах строили на улице весной. В селе пьют лодки несколько человек». Пока МРБ «Историк Морозов» два дня стоял в Гридино, мимо нас в сторону моря и обратно много раз прошли лодки с подвесными моторами, в которых сидело по 3–4 женщины в белых платочках и мужчина на руле. Видели только два карбаса со стационарными моторами: один двухцилиндровый, а второй одноцилиндровый (Рис. 11). Прошел мимо нас на своей старой лодке и Валентин Анатольевич (Рис. 12).

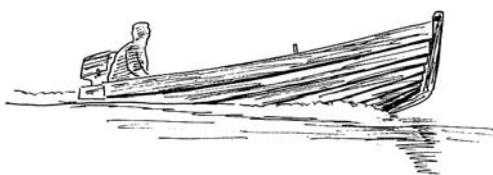


Рис. 12

² МРБ — малый рыболовный бот, «дори» — тип лодки (строились в Архангельске, корпус на медных заклепках с медными шайбами, медных гвоздях, латунных шурупах).



Для сравнения двух морских культур, поморской и норвежской, в феврале 2010 г. были изучены традиционные лодки на побережье у г. Тромсё (Северная Норвегия). Лодки строятся норвежскими энтузиастами по старым образцам с использованием современных инструментов. Если гридинские лодки ходят через каменистые отмели и на мелководье, где поднимается высокая волна с загнутым гребнем, то норвежские — в глубоких проливах с высокой, но более пологой волной. Всё это наложило отпечаток на своеобразие корпусов лодок.

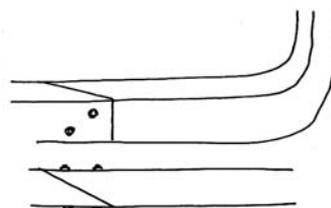


Рис. 13

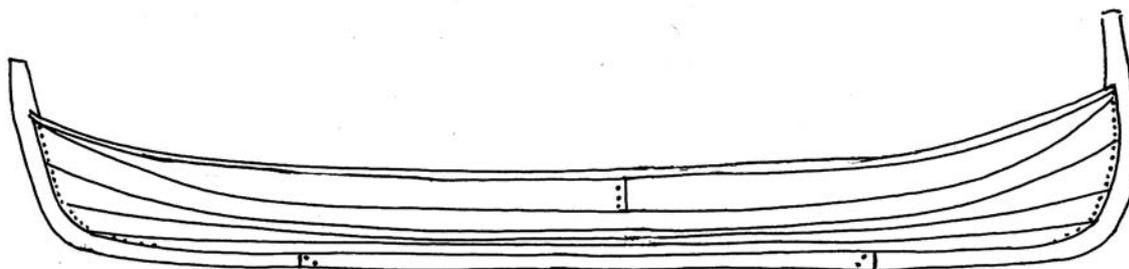
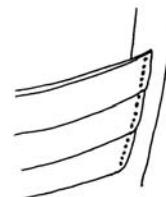
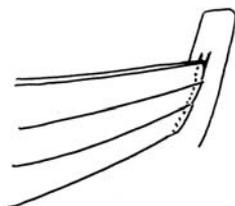
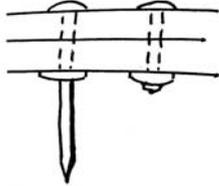
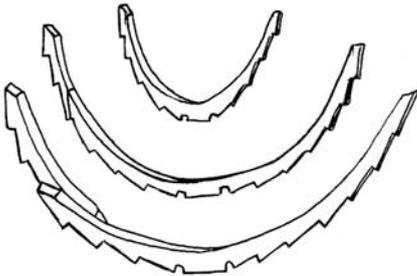
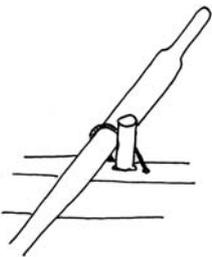
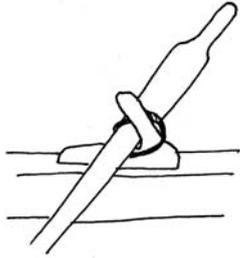


Рис. 14

Конструкция	Гридинская лодка (карбас) 7 м длиной	Норвежская лодка 7 м длиной
Киль и штевни	Киль из двух половинок. Часть елового ствола с выступающим корнем представляет половину киля со штевнем. Половинки соединены горизонтальным косым сростом на двух нагелях (болтах). (Рис. 5)	Киль из трех частей. Тонкие еловые кокоры-штевни по концам лодки, высокий утонченный киль, соединенный с кокорами вертикальными косыми сростами (на двух заклепках с клеем). Соединения в двух метрах от носа и от кормы. (Рис. 13, 14)
Бортовая доска	Еловая доска стандартной ширины толщиной 18 мм (ранее пилили специально на 16 мм). Обстругана по возможности.	Специально выпиленная широкая сосновая доска толщиной 14 мм в середине лодки и утончающаяся к носу и корме до 12 мм. Строганая.
Крепление к штевням	Доски прилегают к штевню под углом, входя в специальную канавку. Заводские гвозди длиной 60 мм и толщиной около 3 мм с маленькой шляпкой диаметром 5 мм. Под шляпки подкладываются шайбы из жести. Могут быть гвозди из медной проволоки. «Утапливание» концов досок (набоев) между собой, для малого возвышения носа и кормы.	Доски прилегают к штевню под острым углом. Короткие толстые гвозди толщиной около 4 мм с большими шляпками диаметром около 15 мм, перекованные из длинных четырехгранных заводских гвоздей. Соединение усилено клеем. Ширина досок по всей длине одинаковая, в результате сильный подъем носа и кормы.





<p>Крепление бортовых досок между собой</p>	<p>Заводские гвозди длиной 70 мм. Гвоздь с двойным загибом его на внутренней стороне корпуса лодки.</p> 	<p>На заклепках. Толстый четырехгранный заводской гвоздь, с большой шляпкой пробит сквозь доски, надета шайба, конец гвоздя обкушен, выступающий остаток гвоздя над шайбой расклепан.</p> 
<p>Шпангоуты</p>	<p>8 шпангоутов: 1 в носу и 1 в корме из цельных кокор, 6 в центре — составные из двух кривых стволов деревьев. На некоторых лодках составные шпангоуты из нескольких частей.</p> 	<p>8 шпангоутов: 2 в носу и 2 в корме из цельных кокор, 4 в центре — составные из трех деревянных частей.</p>  <p>по мидель-шпангоуту</p>
<p>Крепление весел</p>	<p>При помощи деревянного нагеля — «кочета» и веревочки, с заваливанием весла внутрь лодки при необходимости.</p> 	<p>При помощи выступающего сучка-ветки на куске ствола дерева.</p> 
<p>Срок службы</p>	<p>6–7 лет, пока не выржавеют гвозди. При медных заклепках срок службы длиннее. Раньше ежегодно пропитывали древесной смолой, сейчас красят.</p>	<p>30 лет при хорошем уходе, качественная сталь гвоздей мало ржавеет. Ежегодно пропитывают олифой.</p>



Столь разительные отличия гридинских лодок имеют глубокие исторические корни. Недостаток времени на их строительство, связанный с низким жизненным уровнем (необходимость помимо этого отвлекаться на другие важные дела), приводил к выбору наиболее дешевого способа заготовки и изготовления деталей корпуса, упрощению и огрублению их обработки и подгонки. А тяжелые условия эксплуатации наложили свой отпечаток как на крепость корпуса, так и на его долговечность.

В разговоре с норвежцами выявился интересный исторический момент. Увидев их строящуюся лодку (7 м, на трех гребцов) и рассмотрев старые фото более крупных рыболовецких лодок с каютой на корме, назвал ее «ёла». Такие лодки на Русском Севере называли: ёла, ёла-карбас, ёла-отторин (100–150 пудов), ёла-фембуриин (250–400 пудов). Норвежцы пояснили, что для них «ёла» — это совсем маленькая лодочка (на одного гребца), которую брали с собой в большую лодку с каютой «fembøringen». Из затруднения вывело норвежское слово «fakta», слышимое как «екта», которое означает парусную лодку. Так и возникло предположение о слиянии в восприятии поморов «екты» и «ёлы» в одно общее понятие, переводимое русскими как «ёла» — парусная лодка, для которых характерными были значительная килеватость, высокий вертикальный форштевень, правильность форм.



Крысанов Алексей Александрович

Директор Онежского историко-мемориального музея. Капитан пяти Онежских комплексных этнографических экспедиций по Лямецкому и Поморскому берегам Белого моря. Автор книг «Поморские промыслы (Онежский уезд 1861–1916 гг.)», «Тресковый промысел онежан на Мурмане (1850–1920 гг.)», соавтор книги «Не век жить — век вспоминать. Культура Поонежья и Онежского Поморья». По местительству моторист МРБ «Историк Морозов».



Рисунки автора