

Нижегородская лодка-однодеревка – керженский ботник

Аннотация. В статье рассматривается технология изготовления лодки-однодеревки – керженского ботника. Уделяется внимание истории возникновения и распространения. Также рассматривается краткая история места, откуда он происходит и пути попадания в фонды музея.

Ключевые слова: Керженец, ботник, пила, топор, костер, НГИАМЗ.

Река Керженец протекает по территории левобережья Нижегородской области с севера на юг. Протяженность реки составляет 290 километров. Начало свое Керженец берет в лесах на севере Нижегородской области, а впадает в Волгу недалеко от стен знаменитого Макарьевского монастыря. Ширина русла в верхнем течении Керженца варьируется от 10 до 20 метров, ближе к истоку достигает 40 метров [1]. На протяжении последних двух столетий до недавнего времени по Керженцу шел молевой сплав леса, что сильно загрязнило эту реку. Даже при ширине 30 метров, глубины Керженца достигают не более одного метра, поэтому очень много бревен оставалось в русле, замывалось и осложняло судоходство. Вообще, Керженец считался несудоходной рекой, но судя по свидетельствам П.И.Мельникова-Печерского, по Керженцу ходили некоторые суда. «В стары годы наша Лева Керженка славной рекой слыла, суда ходили по ней, косные плавали... теперь и званья нашей реки не стало: завалило ее, голубушку, каршами, занесло замоинами, пошли по ней мели да перекаты...» [2]. Конечно, судоходной рекой Керженец мог быть только в паводковые периоды, а в межень из-за многочисленных мелей по Керженцу могли передвигаться только маломерные суда с минимальной осадкой. Самым распространенным таким судном был ботник.



Ботник представляет из себя долбленную лодку-однодеревку, сделанную из цельного ствола дерева. Само название происходит от слова «ботать» (болтать) воду, выгонять рыбу из кустов в заранее расставленные сети при помощи ботала, шеста с деревянной или металлической воронкой на конце [3]. Размеры ботников, по наблюдениям автора, варьируются от 4,5 м до 7,5 м, в зависимости от места, где судно было сделано. В верховьях Керженца ботники были короче, в низовьях, что логично, длиннее. Ботник приводится в движение кормовым веслом, такое понятие, как пара весел и уключины, отсутствует. Грузоподъемность ботника довольно велика для его размеров. Примерно в 2000 г. автор наблюдал, как на ботнике перевозили целый стог сена. Также по поводу грузоподъемности ботника писал Т. Дж. Вильямс, английский журналист, который в конце 1950-х годов путешествовал по Керженцу: «...изящные керженские ботники – это идеальные лодки для малых рек и озер. Они быстроходны, имеют хорошую маневренность, и их грузоподъемность удивительна. Когда нагруженный сеном ботник плывет по течению реки, то издали создается странное впечатление, будто стог сена движется самостоятельно, и только на близком расстоянии можно различить крошечную “скорлупу” под ним и заметить взмахи весла» [4].

Как уже было отмечено выше, ботник изготавливается из цельного ствола осины при помощи топора, тесла, ножа, рубанка, веревки, куска угля, коловорота, двуручной пилы и пилы-ножовки. В последнее время для грубых работ стали применяться бензопилы. Процесс изготовления ботника растягивается на несколько месяцев и начинается с выбора дерева. Осина выбирается с чистой корой, с минимальным количеством сучков, толщиной примерно в обхват взрослого человека. Выбирали дерево поздней осенью или ранней зимой, в зависимости от того, как подмерзли дороги, но еще не было глубокого снегового покрова. Непосредственно к работам приступали в начале марта, когда уже не было сильных морозов.



Само производство ботника начиналось со спила выбранного дерева. После валки дерево обследовалось и выпиливался так называемый кряж – кусок бревна по длине будущего ботника. В процессе кряжевания уже выбиралось дно ботника. Как известно, дерево идеально ровным не бывает и 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.



То есть, 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 карандаша, на глаз прорисовывались контуры будущих бортов. Для того, чтобы при последующей чистовой выемки древесины, стенки бортов оставались одинаковой толщины, необходимо было установить так называемые сторожки. Сторожки нарезались из веток крушины, толщиной примерно 5 мм и имели длину 20 мм. Крушина использовалась

потому, что на воздухе она быстро приобретала коричневый оттенок, осина же оставалась белой. Далее размечались места для установки сторожков, при помощи коловорота просверливались дырки и сторожки забивались в «тело» будущего ботника. 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 должен был несколько дней замачиваться в воде. После необходимого намокания судна разводился большой костер по длине ботника. Далее устанавливались козлы, и ботник ставили на них 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.



Для этого требовалось около пятидесяти 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 изготовления



ботника 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. В среднем такое судно служило около 15 лет, в зависимости от ухода за ним [5].

В коллекции Нижегородского государственного историко-архитектурного музея заповедника имеется ботник, найденный автором статьи в деревне Осинки Семеновского городского округа Нижегородской области. Этот ботник был выкуплен у Смирнова Германа Павловича. А сам ботник был изготовлен в конце XIX века по заказу прадеда вышеупомянутого Германа Павловича. По семейной легенде прадед был очень запасливым человеком и по его заказу было изготовлено целых четыре ботника, которые хранились на чердаке дома. Три из них были использованы, а четвертый так и пролежал на чердаке до настоящего времени и был музеефицирован в 2017 г.



ПРИМЕЧАНИЯ

[1] См. подробнее: URL: https://water-ru.ru/%D0%92%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BE%D0%B1%D1%8A%D0%B5%D0%BA%D1%82%D1%8B/2336/%D0%9A%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D1%86 (дата обращения: 06.09.2020).

[2] Мельников П.И. (Андрей Печерский). В лесах / П.И.Мельников. – Горький, 1976 . – С. 207.

[3] Народное судостроение в России : Энциклопедический словарь судов народной постройки / П.А.Филин, С.П.Курноскин. – СПб.,: 2016. – С. 55.

[4] Техника-молодежи. –1960. –№ 6. – С. 34-35.

[5] При работе над статьей использовались материалы фильма Ю.Л.Немцова «Сделай себе ботник» (URL: <https://www.youtube.com/watch?v=UkBtXXtpXDo>) и авторские фотоматериалы Р.Гоголева.

© Филиппов Ю.В., 2020.

© Филиппов Ю.В., илл., 2020.

Филиппов Юрий Владимирович,

генеральный директор,

Нижегородский государственный историко-архитектурный музей-заповедник (Нижний Новгород),

e-mail: rurik_fil@mail.ru

Filippov Yu.

Nizhny Novgorod one-tree boat - kerzhensky botnik

Abstract. The article deals with the technology of manufacturing a single-tree boat - Kerzhensky botnik. Attention is given to the history of origin and distribution. Also the short history of a place from which it comes and ways of getting to the museum funds is considered.

Key words: Kernel, botnik, saw, axe, fire, NGIAMZ.

Filippov Yuri Vladimirovich,

DG, Nizhny Novgorod State Historical and Architectural Museum-Reserve (Nizhny Novgorod)