



Краеведение

DOI 10.34685/ИИ.2021.26.81.003

Филиппов Ю.В., Огороков А.В.

Находки деревянных судов на реке Ветлуге

Аннотация. Осенью 2021 г. в Нижегородской области на реке Ветлуга в результате низкого уровня воды были обнаружены останки пяти деревянных судов. Оперативное обследование находок было проведено сотрудниками Нижегородского государственного историко-архитектурного музея-заповедника. Предварительные исследования показали, что останки могли принадлежать несамоходным судам типа баржи, использовавшимся на реке Ветлуге в XIX – первой половине XX веков.

Ключевые слова: судно, баржа, река Ветлуга, строительство речных судов, археологические находки, обследование объектов культурного наследия.

Ветлуга – река, расположенная на северо-востоке Русской равнины, протекающая через Кировскую, Костромскую, Нижегородскую области и Республику Марий-Эл. Длина Ветлуги составляет 920 километров, и она является третьим по величине, после Камы и Оки, притоком Волги.

Археологические исследования показали, что на берегах Ветлуги люди начали селиться с древнейших времён, в основном это были предки финно-угорских народов. Примерно с X века Поветлужье начинают осваивать русские, однако активное заселение края, по всей видимости, происходит с середины XVI в., после взятия Казани войсками Ивана Грозного.

О происхождении названия реки «Ветлуга» существует несколько версий. По одной, оно происходит от марийского слова «вытла», что означает «чайка». По другой, от слова «Вюд», что на марийском языке означает «вода» с прибавлением суффикса «ла», который указывает на множественное число или величину, т.е. «многоводная река».

Еще по одной версии название реки происходит от своеобразной топонимической пары: коми-зырянского гидронима Ветлуга (Ветлюг) и марийского – Вютля, имеющие одинаковое смысловое значение – Река куликов.

Но есть и более романтическое толкование происхождения названия реки, обратившееся в народную легенду, дожившую до наших дней.

По этой легенде, в древности около нынешнего города Ветлуги располагалось татарское селение. Жили в нем и русские. Среди русских девушек особенной красотой отличалась Луга. Полюбилась она татарскому князю, и захотел он взять ее в жены. Но Луга любила русского парня. Сначала отец Луги отказал князю, зная о любви Луги, но вскоре под его давлением вынужден был уступить. Назначили день свадьбы. Во время свадебных торжеств, на которых присутствовал и любимый парень Луги, жених и невеста с гостями решили покататься на лодке по реке. И вот, когда лодка поравнялась с ветлами, росшими над глубоким омутом, поднялись Луга с любимым парнем, обнялись и бросились под этими ветлами в реку. В память о любящих сердцах и назвали реку «Вет-Луга». Красивая легенда.

История ветлужского судоходства изучена и освещена в отечественной историографии довольно слабо. Скучные сведения о нем приводятся в знаменитом труде И.А.Шубина «Волга и волжское судоходство» (1927) [1]. Отрывочная информация о дореволюционных судовладельцах и развитии флота в советский период есть в работах краеведов Поветлужья Н.ПБирючёва, Ф. П.Минина, Е.В.Сигаевой, Л.Н.Успенского и др.

Первой фундаментальной работой по истории освоения реки Ветлуги и северного Поветлужья стал труд инженера путей сообщения Е.А.Палицына «Река Ветлуга: (Материалы для ее описания)», опубликованный в 1905 г. [2].

Инженер отмечал, что Ветлугу можно считать сплавной рекой для производства сплава леса россыпью, а также в плотках, имеющих незначительную осадку от устья реки Малюг Вятской губернии (ныне Кировской области). Наиболее обследованной на тот период река была от Кажировой пустыни, ныне относящейся к Вохомскому району Костромской области.

Исследование реки проводилось частями в 1900-1903 гг., а в 1904 г. было произведено сплошное обследование реки от Кажировой пустыни до устья. Однако на большинстве участках съемка проводилась не инструментально, а глазомерно. Длину магистрали промеряли шагами, число которых определялось шагомером, а зарисовку береговых контуров производили на глаз. Это, естественно, определило качество полученной информации. Дальнейшие исследования для изучения условий судового хода на реке производились в 1940-х – 1950-х г. Этим работам уделялось особое внимание, так как водный путь был единственно возможным для отправки лесоматериалов, заготовленных в промышленных количествах – основного товара здешних мест. Следует отметить, что сплавляли не только лес-кругляк и деловую древесину, но и другие продукты лесопереработки (смолу, дёготь и мочало). Водным же путем при весеннем завозе

осуществлялась и доставка основных грузов. При этом следует заметить, что Ветлужское судоходство всегда осложнялось ранними ледоставами и поздним вскрытием реки, по сравнению с Волгой и Окой, а также сильными паводками и очень низким меженным уровнем воды. В XIX-XX вв. основными месяцами, пригодными для судоходства, являлись апрель, май и июнь. В некоторые годы, из-за обильных осадков, осенние месяцы тоже могли быть судоходными, а в некоторые засушливые годы река мелела катастрофически, и передвижение по ней было возможно только на плоскодонных судах с небольшой осадкой. В перестроечные и постперестроечные годы XX в. судоходство на Ветлуге исчезло полностью, что повлекло за собой отток населения из Поветлужья в другие регионы страны. Очень большое количество деревень оказались полностью брошенными, в немногих оставшихся живут пенсионеры, а также в летний период – дачники. В последние годы ситуация еще более осложняется заметным обмелением реки.

Основным судами на Ветлуге для транспортировки лесоматериалов были сначала беляны, которые использовались вплоть до 1930-х гг., барки, дощаники, плоты-соймы, а затем – деревянные несамоходные баржи.

Количество вывозимого леса из Ветлужского бассейна было очень велико. По сведениям Козьмодемьянской судоходной дистанции, в конце XIX – начале XX в. с ветлужских пристаней и по притокам ежегодно сплавляли лес более 100 судов и свыше 200 плотов.

Шли они по реке на бечевой тяге или самоплавом, используя для маневрирования «лоты» или чаще якорь, при помощи которых нередко подвигались «забежкой»: якорь со снастью вывозился в лодке, и бросали на грунт, затем выбирали снасть на судне и таким образом подтягивали судно вперед. Позже для движения барж по реке использовали буксиры.



«Лот» беляны

«Лоты» представляли собой чугунные массивы в 200-300 пудов неправильной формы (пирамидальной, овальной и пр.), с «шишками» на обеих широких сторонах и с ухом («серьгой») в суженном верхнем конце. В ухо вдевалась цепь, переходящая выше в «косяк» (толстый канат, сплетенный из нескольких канатов). На косяке лот опускался с кормы судна на дно фарватера реки, по которому и волочился сзади беляны, соймы или баржи, сдерживая своей тяжестью скорость судна и не давая ему сойти с фарватера.

Интересные сведения о строительстве барж на Ветлуге приводятся в неопубликованной рукописи, хранящейся в архиве Нижегородского государственного историко-архитектурного музея-заповедника. Они базируются на воспоминаниях К.И.Тарасова, в юности работавшего в артели, строившей с декабря 1916 до апреля 1917 г. баржу в деревне Подвалье Воскресенского уезда. В артели числились 18 человек, причем все они были исключительно крестьяне

Дмитриевской волости Варнавинского уезда. Интересная деталь: в артель приходили со своим инструментом, который каждый плотник делал своими руками.

Ремесло строительства ветлужских барж, так же как и большинства речных судов в России, осуществлялось не по чертежам, а главным образом на основе опыта, который передавался даже не от отца к сыну, а от старшего плотника к младшему.

Артель ставила из бревен возле реки клетки. Поперек их укладывали ровные бревна или брусья – кладки. На них настилались доски днища, на которые устанавливали шпангоуты, сделанные из копани. Шпангоуты ставили на баржах через каждые полметра и временно скрепляли между собой тонкими брусьями. К днищу крепили пыжную доску, которая проходила через всю его длину. На ее концах ставили пыжи – носовые и кормовые бревна, сделанные из копани. Затем баржу начинали обшивать. Доски обязательно все прострагивали настругом, а затем, поставив на ребро, еще и фуганком. Доски обшивки должны были плотно прилегать друг к другу, причем паз делался «на волю», чтобы легче было пробивать паклей. При переходе днища к носовой и кормовой частям судна доски обстрагивались по-особенному: брали доску, к краю которой был приделан металлический стержень – его плотники называли «часы», им мерили угол. И на дощечке ставили цифры: 1, 2, 3... Это были номера копаней по счету от края баржи. Затем по «часам» выбирали паз на доске обшивки, делали ее «косой». Доски прикручивали на болты к копаням. В артели была бригада пробойщиков или наклепщиков, которые сверлили буравами отверстия и пробивали судно паклей.

Завершив обшивку, начинали ставить палубу. Делали ее наравне с бортами: устанавливали пимцы – корабельные лаги, на них клали доски. На корме строили каюту. Устраивали руль: по центру кормы на навески крепили несколько досок и к ним внизу – брус. От него с обеих сторон шли вертикальные стойки, они соединялись верхним брусом, один конец которого выступал над каютой. С помощью этого бруса и руль поворачивали.

Судно и слозни (бревна, по которым его весной будут спускать на воду) смолили. Смолу использовали свою, местную: смолокурня судостроя находилась возле деревни Сиянье [3].

На протяжении последних пяти лет сотрудниками Нижегородского государственного историко-архитектурного музея заповедника было сделано шесть находок остатков деревянных судов. Первое судно, предположительно беляна, находится в ветлужском районе и частично изучено [4]. В 2021 г. из-за засушливого лета и, как следствия, обмеления Ветлуги в Воскресенском районе были обнаружены ещё четыре остова деревянных судов и один на территории Республики Марий-Эл. Скорее всего, это не последние находки, так как целенаправленных экспедиций по обследованию русла реки и стариц еще не предпринималось. Все находки были сделаны в непосредственной близости от населенных пунктов, которые в прошлом играли важную роль в ветлужском судоходстве.



Фрагмент судна № 1

Находка № 1 была сделана около деревень Сухоборка и Сысуево и представляет собой фрагмент носа деревянного судна с днищевым настилом. Общая длина фрагмента составляет 5,50 м, ширина – 5,10 м. В XIX и XX веках в Сухоборке существовала пристань и даже одна из улиц этой теперь уже малонаселённой деревни носит название Пристанской. Хотя эта находка требует детального изучения с точки зрения возможного попадания туда этого фрагмента. Дело в

том, что фрагмент остова лежит на самом прижиме течения к правому берегу и дно рядом с ним усеяно бревнами, которые ежегодно тонули на Ветлуге во время лесосплава молевым и плотовым способами. Так что не исключено, что фрагмент судна был принесён сюда во время ледохода.

Находка № 2 зафиксирована в непосредственной близости от деревни Денисовка и в шаговой доступности от крупного села Марьино, где в XIX и XX вв. существовало несколько пристаней. Также деревня Денисовка известна тем, что там добывали известь, пережигали её и водным путём доставляли на стеклозавод, который находился на реке Люнде, впадающей в Ветлугу на пять километров ниже села Марьино. Находка представляет собой останки деревянного судна длиной 21,50 м. Части конструкции скрепляются металлическими шпильками длиной 1,10 м и диаметром 12 мм.



Фрагмент судна № 2



Фрагменты судов № 3 и № 4

Находки № 3 и № 4 находятся в старице Ветлуги, которая соединяется протокой с Затоним им. И.В.Михеева, который был основан в 1921 г. и где в первый же сезон зимовали пять деревянных барж. В 1926 г. в затоне было основано сразу несколько мастерских по изготовлению деревянных несамоходных барж, которые на Ветлуге назывались дощаниками. Так что нахождение там

двух остовов судов не является неожиданностью. Скорее всего при более тщательном исследовании акватории затона количество таких находок увеличится. В 30-е – 80-е годы XX в. Затон им. И.В.Михеева являлся настоящим центром ветлужского речного транспорта.



Фрагмент судна № 3

Находка № 3 представляет собой остатки днищевого набора деревянного судна длиной 23,20 м и шириной – 6,70 м. Находка № 4 – остатки днищевой части деревянного судна с заостренными штевнями имеет длину 29,50 м и ширину – 6,30 м.

Останки судна № 5 находятся на левом берегу Ветлуги напротив села Воскресенское, которое в настоящее время является районным центром, а в прошлом было крупным речным портом.

Находка представляет собой днищевую часть деревянного судна с продольным и поперечным набором и треугольной носовой или кормовой частью. Общая длина фрагмента – 19,00 м, ширина – 6,60 м.



Судно № 5

По сведениям, полученным от исследователей Ветлуги при помощи эхолота, километром ниже в русловой яме лежит ещё одно судно довольно крупного размера. Предположительно это могут быть останки беляны.

В заключение можно сделать вывод, что в случае организации целенаправленной экспедиции, которая должна охватить район от г. Ветлуги до устья, возможно обнаружение ещё нескольких судов. Некоторое время назад появились сведения о ещё одном судне, которое находится в старице Ветлуги, в Краснобаковском районе.

Изучение полученных при экспедиционных исследованиях материалов по останкам ветлужских судов начато специалистами Нижегородского государственного историко-архитектурного музея-заповедника и Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия им. Д.С.Лихачева (Москва). О результатах исследований говорить пока рано, но предварительно находки можно датировать концом XIX – началом XX в. Они представляют значительный исторический интерес не только для Нижегородской области, но и для истории речного судостроения России в целом.

Авторы выражают благодарность за помощь в проведении экспедиции водителю НГИИМЗ Бурову С.В. и дизайнеру музея Дремину С.Н.

ПРИМЕЧАНИЯ

[1] Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. – М., 1927. – 908 с.

[2] Река Ветлуга: Материалы для ее описания / Сост. Е.А. Палицын. – Казань: Казан. окр. пут. сообщ., 1905. – 111 с.

[3] Морохин Н.В., Замыслов И.Л. На ветлужских пароходах / Рукопись. Хранится в Нижегородском государственном историко-архитектурном музее-заповеднике.

[4] Филиппов Ю.В. Нижегородская баржа-беляна: прошлое и настоящее // Журнал Института Наследия : [сайт]. – URL: <http://nasledie-journal.ru/ru/journals/255>. (дата обращения: 10.11.2021).

Филиппов Юрий Владимирович,

доктор педагогических наук, профессор,
генеральный директор Нижегородского государственного
историко-архитектурного музея-заповедника (Нижний Новгород).
Email: rurik_fil@mail.ru

Окороков Александр Васильевич,

доктор исторических наук,
заместитель директора по научной работе Российского научно-исследовательского института
культурного и природного наследия им. Д.С.Лихачева (Москва),
действительный член Академии военных наук,
действительный член Русского географического общества.
Email: info@heritage-institute.ru

Filippov Yu., Okorokov A.

Finds of wooden ships on the Vetluga river

Abstract. *The remains of five wooden ships were discovered as a result of a low water level in the fall of 2021 in the Nizhny Novgorod region, on the Vetluga river. The staff of the Nizhny Novgorod State Historical and Architectural Museum Reserve was an operational research of the finds. Preliminary studies have shown that the remains could have belonged to nonself-propelled vessels of the barge type used on the Vetluga River in the 19th - first half of the 20th centuries.*

Key words: *ship, barge, the Vetluga river, building of river vessels, archaeological finds, investigation of cultural heritage assets.*

Filippov Yuri Vladimirovich,

D. in Education, full professor,
General Director of the Nizhny Novgorod State Historical

and Architectural Museum Reserve (Nizhny Novgorod).

Email: rurik_fil@mail.ru

Okorokov Alexander Vasilievich,

D. in History,

Deputy Director for Science, Russian Scientific Research Institute
for Cultural and Natural Heritage named after D.Likhachev (Moscow),
full member of the Academy of Military Sciences,
member of the Russian Geographical Society.

Email: info@heritage-institute.ru

© Филиппов Ю.В., Огороков А.В., 2021.

© Филиппов Ю.В., Огороков А.В., фото, 2021.

Статья поступила в редакцию 20.11.2021.

URL: http://cr-journal.ru/rus/journals/560.html&j_id=49