

Остров живых традиций

Алексей Даняев, фото автора







Морской центр «Полярный Одиссей» вырастил целую когорту специалистов-судостроителей, чьими усилиями живет сегодня малотоннажное судостроение Карелии

Наши публикации о Кижской гребной регате давно перестали носить спортивный или узкий культурно-просветительский характер, да и сама регата в общем не была никогда «настоящим» спортивным событием. Благодаря инициативе ее бессменного вдохновителя, научного сотрудника Кижского музея-заповедника Юрия Наумова, она однажды приросла ежегодным этнографическим праздником народной гребли, фольклора и ремесел местного сообщества, в котором вскоре начали принимать участие гости из других районов Карелии и Северо-Запада. Новое руководство кижского музея радикально развернулось в сторону увеличения массовости «праздника народной лодки» и занялось привлечением к нему местного бизнеса.

В программу третьего дня Кижской регаты вошел и центр сельского поселения Великая Губа, всегда испытывавший, прямо скажем, потребность в поддержке от знаменитой на весь мир достопримечательности. Результаты 15 лет работы по сохранению и развитию народного судостроения позволили с полным правом назвать регату событием российского масштаба.



Главные действующие лица фестиваля: директор музея-заповедника А. В. Нелидов, старший научный сотрудник Ю. Наумов, директор Морского центра В. Дмитриев

Глобальные заботы не только для местных властей

Начнем с проблем. «Стабильность результата – свидетельство мастерства», – говорят спортсмены. Вот только плоды дел наших, по-

мимо запланированных, бывают еще и побочными, и не всегда благими. И если планы не менять подолгу, проблемы накапливаются.

За день до начала регаты, называемой теперь Первым Кижским международным фестивалем водного туризма, в Петрозаводске прошло заседание межведомственной комиссии по морскому наследию, в

котором с чиновниками из правительства Республики Карелия встретились руководители морских музеев и заинтересованных общественных и бизнес-организаций региона, а также представители служб, отвечающих за использование местных водных ресурсов. Взаимный интерес понятен: Карелия – край водный, в нем доходы от туризма составляют значи-

тельную часть бюджета. В 2013 году учтенный доход от туризма составил около 6 млрд руб., и принесли их большей частью посетители островов Киж и Валаам – при активном участии маломерного флота. Но развитие законодательства в водном транспорте у нас шло таким образом, что легально использовать большинство маломерных судов сейчас можно только в некоммерческих целях под контролем ГИМС. Те, что перевозят туристов наравне с «большими», с 2012 года оказались вне закона, в похожей ситуации пребывают и музейные суда-копии. Где как не в Карелии этой проблеме сказать наиболее остро?

Как отметил министр экономического развития Карелии В. Я. Чмиль, 70% оборота водного туризма сейчас находится «в тени», и в его легализации заинтересованы все стороны кроме той, что ведет надзор – ведь случись что, как с «Булгарией», спросят именно с нее. Начальник карельского ГИМС В. Д. Панпушин выра-

зил категорический отказ от такой обязанности, ведь его ведомство по закону занимается только прогулочным флотом. Начальник центра «Полярный Одиссей» В. Л. Дмитриев,



«Это неправда, что мастера таят свои секреты. Говорите с ними, перенимайте опыт...»

С. Куликов

напротив, утверждал, что перевод бизнес-маломерки под Регистры вместо ГИМС сделает эксплуатацию маломерки невозможной – и технически, и экономически. На лицо тот самый «накопленный» кризис системы управления, вызванный нежеланием сторон брать на себя ответственность за качество услуг перевозчика. И это в ситуации, когда музейщики стремятся расширить предло-

жение платных услуг и развлечений для туристов – ведь в трудные времена первой всегда страдает менее защищенная культура, и на госбюджет нет надежды. Так, директор кижского заповедника А. В. Нелидов сообщил о планах организации на острове стоянки для проходящих маломерных судов, а также предло-

жил идею обзавестись собственным флотом судов на воздушной подушке – чтобы поток посетителей не прерывался на «мертвый» зимний сезон. Постановка задачи есть, решение многообещающее, дело за организационными стыковками, а они на сегодня кажутся непреодолимыми. Возможен ли консенсус?

Председатель карельского госкомитета по туризму В. А. Кирьянов считает бесполезным и неперспективным принудительный перевод коммерческой маломерки под надзор Регистра – слишком много для этого надо менять в системе освидетельствования и лицензирования. При этом процедуры освидетельствования в своей нынешней форме безопасности на воде не добавляют, а затрат требуют непомерных, вплоть до «убийства» самого бизнес-плана. Он предложил обратиться в Правительство РФ с идеей замены лицензирования перевозчика на обязательное страхование гражданской ответственности; это решение окажется выгодным всем сторонам – и пере-



Открытая в этом году гавань с пристанью и лодочной мастерской – важный шаг в расширении экспозиции музея-заповедника



Классическая кижанка Сергея Давыдова принесла ему победу в конкурсе мастеров



Сверхлегкая гребнушка Петра Стрелецкого принесла ему сразу несколько побед



Вельбот «Ксения» и кедровый фюфан-ялик



Осиновая долбленка Сергея Куликова



Эскимосский каяк Александра Шутихина

Инсценировка морской баталии – часть программы кижского фестиваля



возчику, и музеям, и бюджету, и самому туристу. Ведь это перевозчик в конце концов оплачивает все трудности, связанные с предоставлением какой-либо услуги – пускай платежи будут целевыми. В. Я. Чмиль пообещал содействие на уровне правительства Республики и сообщил, что глава РК уже обратился в правительство РФ с предложением облегчить доступ к рынку коммерческих пассажирских перевозок владельцам маломерных судов. Кроме того, он намеревается ходатайствовать перед ФСБ и МВД об открытии пограничного поста в Кеми для идущих Беломоро-Балтийским путем иностранцев, чтобы не заставлять их заходить в неблизкий Архангельск. Карельское заседание МВК по морскому наследию оставило ощущение конструктивности и заботы местной власти об экономике вверенного ей региона. В Карелии с ней можно договариваться.

А потом был праздник – целых три дня, два на острове Кижы, третий в Великой Губе, с нарядными красавицами, петушками на палочках, танцами, играми, песнями с эстрады (музыкально довольно сложными, даже авангардными), но мы остановимся на народном судостроении, как первооснове морской культуры – именно так его характеризует Виктор Дмитриев.

Каноны и импровизации

В розыгрыше «Кубка конструкторов» приняли участие 15 мастеров, с традиционными и современными лодками примерно поровну. Напомним, в конкурсе участвуют только вновь построенные либо восстановленные лодки, за все годы их набралось около сотни. Интересная особенность этого года: среди любителей традиции наметилось тяготение к стилю «фьюжн», когда постройка выглядит «настоящей» с технологической точки зрения, используются «правильные» гвозди и доски, конопатка и пропитка, но геометрия и конструкция лодок до-



«Церковная лодка» финской делегации гребцов

статочно сильно отклоняются от канонов. Скажем, гафельный шлюп «Карелия» И. Громова выглядел очень стильно, щеголял медными гвоздями и кокорным набором, но конструктивно лодка получилась скорее «по мотивам» северного судостроения, и автор сознательно пошел на это ради повышения ее практичности. Если современные материалы и инструменты дают больше свободы при сборке и подгонке деревянных деталей, почему бы этим не воспользоваться? Поэтому жюри отнесло лодку к группе современных, так же как и спасательный вельбот «Ксения» исторического клуба «Корабелы Прионежья». Известный



«Шведские матросы» отправляются на абордаж

заняли первое и второе места в номинации нетрадиционных лодок. За ними с заметным отрывом и с равными баллами шли гребная лодка С. Халаимова для обучения курсантов азам судостроения, парусный ботик «Орешек» И. Стрелецкого и лодка-фокан братьев Гурбаевых. Ботик, впрочем, вполне заслуживал отдельного приза симпатий. При том, что эта каютная лодка просто симпа-

нового хозяина и восстановленный ботик своим ходом пришел на Кизи через онежскую непогоду.



«Кижанка – это не только те самые изогнутые штевни из кокеры»

С.Давыдов

«Настоящие» традиционные лодки были представлены преимущественно кижанками, и с выявлением победителя у них тоже получилось не все однозначно – «фьюжн» начал проникать и сюда. Хотя обладатель Губернаторского гран-при музейный мастер С. Давыдов всегда тя-



Регата стартовала по измененному маршруту – в новую музейную гавань

под названием «вельбот Уайта», он входил в оснащение российских спасательных станций в позапрошлом веке. На пару со шлюпом они

тична, у нее еще и непростая судьба – построенный в конце 90-х корпус несколько лет пролежал на берегу без всякого ухода, но сейчас нашедший

готел к эксперименту с конструкцией кижанки, но в этот раз он победил по всем критериям, построив абсолютно каноническую лодку – не придаться. А занявший первое место в конкурсе Д. Мишин, тоже работник музея, напротив, смело модифицировал геометрию кижанки, уменьшив ее до 5 м в расчете на более легкий ход. Остойчивость тоже снизилась, хотя для регатной лодки это не так важно. Вторым стал настоящий народный мастер С. Куликов, который в этом году вытесал еще один, более длинный, вариант осинового долбленки размерами 6.8 × 0.7 м. В ней уже можно было встать без риска перевернуться, но главное – это абсолютно аутентич-

ный проект, сработанный вручную и из естественных материалов и пропиток. «Природа способна дать человеку все что нужно» – таким был девиз мастера. Занявшая третье место в конкурсе кижанка «Пантелеймон» С. Токарева из Вологды заслуживает упоминания – она была построена «с картинки», и хотя и с неизбежными неточностями вроде излишне задранных штевней, все же энтузиазм строителя был оценен экспертами. Наконец, мастер А. Шутихин, в прошлом поразивший всех изящным берестяным каюком, не остановился на достигнутом

и привез в Кижы другой каюк – эскимосский. Обтянутый сыромятными шкурами по лубяному набору, он светился на солнце как китайский фонарик, привлекая внимание гостей музея.

Надо сказать, что противостояние «фьюжн»-новодела и аутентичной традиции в народных ремеслах существует давно и не только у нас. Придерживаясь либо той, либо другой идеологии, хороший мастер всегда может получить положительный результат – важно не «замылить» те образцы, конструкция которых отработана веками при-

менения простейших технологий – именно в них уникально соединены самые базовые, соразмерные отношения человека с окружающей средой, материалом, инструментом. Это ценность, которую стоит прочувствовать и сохранить. Не случайно уже много раз предлагалась идея «монотипизации» кижанки – канонизации основных принципов ее геометрии и конструкции. С другой стороны, обучение молодежи основным приемам работы с материалом можно проводить на проектах лодок «по мотивам» любого сорта, достаточно, если это будет идеологически обоснованный проект, а не некая абстрактная учебная лодка. И для этого тоже нужно иметь перед глазами тот самый «монотип», от которого можно оттолкнуться. Уже 8 лет Петрозаводский госуниверситет ведет отдельный курс традиционного деревянного судостроения, в рамках которого студенты и преподаватели участвуют в фестивале. Есть намерение в следующих конкурсах мастеров сделать особый упор на молодежь

Фестиваль продолжился собственнорегатой, в которой участвовали не только местные жители и гости из соседних регионов, но и финские гребцы, а к празднику, который сопровождался песнями, танцами и реконструкциями настоящих морских боев из Петрозаводска пришли даже две финские «киркковене» – большие гребные лодки для специфической «церковной» регаты. Поскольку каждая вмещала по 14–15 человек вместо разрешенных 12, лодки запрашивали специальное разрешение на переход в местной ГИМС и шли под ее сопровождением.

Особо отметим, что экспозиция Кижского музея-заповедника теперь обзавелась новой, прибрежной площадкой с гаванью, мостками, слипами с воротами, вешалами для сушки сетей и лодочной мастерской, которая была торжественно открыта в ходе праздника. Наряду с планируемой стоянкой для частных лодок они стали важными знаками признания «народного флота» как одной из основ материальной культуры народов России ✕



Экипаж Ксении Наумовой, как всегда, украсил гонку

Победители и призеры Кижской регаты – 2014

Номинация «Традиционные народные лодки»

Кижанки однопарные: I – Е. Теремов; II – М. Теремов; III – Г. Янчев
Кижанки двухпарные: I – А. Агафонов; II – Б. Москин; III – И. Стрелецкий
Кижанки трехпарные: I – экипаж К. Наумовой (И. Сюгияйнен, Я. Сюръялайнен)

Номинация «Традиционные деревянные лодки»

Лодки однопарные: I – А. Кирьянов
Лодки двухпарные: I – Е. Борисов; II – П. Поухола
Лодки трехпарные: I – экипаж А. Дерябина

Номинация «Современные прогулочные лодки»

Лодки однопарные: I – П. Стрелецкий; II – А. Ткачев; III – А. Костин
Лодки двухпарные: I – экипаж Ю. Протасова; II – экипаж Д. Доленко;
III – экипаж И. Королева

Номинация «Другие категории лодок»

Лодки одиночные: I – И. Черник; II – С. Куликов; III – В. Неронов
Лодки командные: I – экипаж А. Ковальчука; II – экипаж О. Гапеева; III – экипаж А. Расчетина

Победители «Конкурса мастеров»

Губернаторский гран-при «Лучшая лодка-кижанка» – С. Давыдов

Номинация «Традиционные лодки»

I – Д. Мишин; II – С. Куликов; III – С. Токарев

Номинация «Современные лодки»

I – клуб «Корабелы Прионежья»; II – В. Громов; III – С. Халаимов