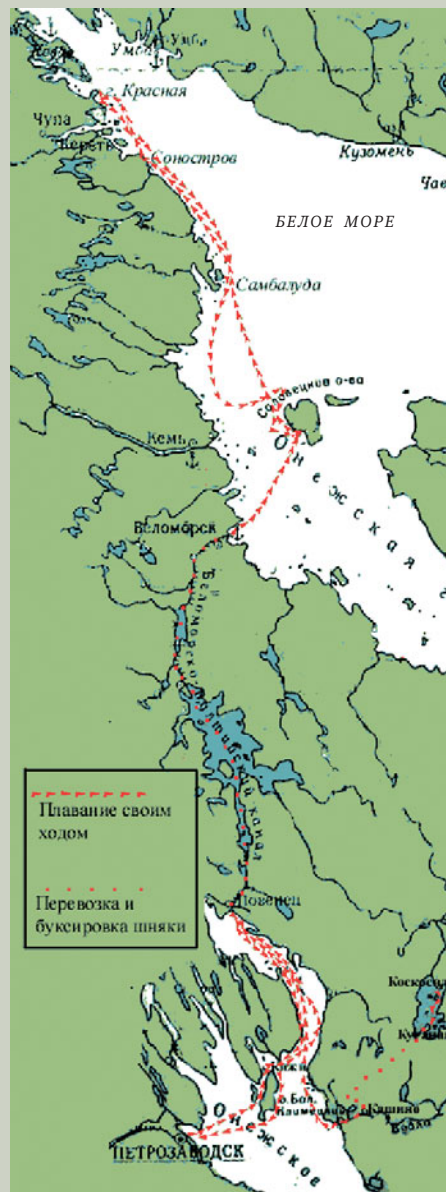


› Марк Наймарк, Москва. Фото автора и Генри Бергиуса

Поморская шняка

в открытом море

Дневник
первого
плавания



В наших предыдущих публикациях («Шитые лодки Севера» в «КиЯ» № 178 и «Поморская шняка, шитая вицей», № 191) говорилось о том, что шитые суда были широко распространены. Таким способом, без единого гвоздя, строились даже мореходные кочи и лоды водоизмещением до 300 т.

С целью экспериментального восстановления этой давно утраченной технологии автором была сшита копия поморской шняки длиной 12 м. Это было традиционное для Белого и Баренцева морей судно, в XVIII–XIX вв. использовавшееся в основном на лове трески.

Владельцем судна является Товарищество Северного Мореходства – общественная организация, возрождающая старинные традиции мореплавания на Соловках. Летом 2005 г. на шняке было совершено первое плавание – переход от места постройки (Национальный парк «Водлозерский» в Карелии) к будущему «порту приписки» – гавани Благополучия на Большом Соловецком

острове. Плавание позволило оценить мореходные качества шняки и проверить реконструированный шов на жизнеспособность – без такого испытания археологический эксперимент нельзя было бы считать завершенным.

Какой бы то ни было двигатель отсутствует, вооружение состоит из одной мачты с прямым парусом площадью 27 м² и двух пар весел для одного–четырех гребцов. Из снаряжения на борту имелись простейший GPS-навигатор, туристский компас, набор необходимых морских карт и надувная лодка. Огонь для приготовления пищи на борту разводился в деревянном лотке с песком и камнями (поморы называли его «алажмой» или «алажем»). Запас дров, в том

числе сухое смолье и бересту для разжигания очага в сырую погоду, возили с собой. Ночевали в так называемом «собачьем чердаке» – убежище под кормовой палубой.

7 июня. Началом можно считать мой одиночный переход по Водлозеру из деревни Коскосалма, где шняка была построена, в Куганаволок. Расстояние – всего 20 км, но при встречном ветре плавание получилось довольно тяжелым и заняло 17–18 часов. Лавируя в узких проходах, галс пришлось менять 12 раз, а при управлении большим прямым парусом в одиночку каждая смена галса означала постановку на якорь (их было три – пятирогие кошки весом от 30 до 50 кг), спуск и подъем реи с парусом, а это, между прочим, около 70 кг. В Куганаволоке шняку погрузили автокраном на трейлер – «шаланду» – и перевезли в деревню Кашино, в 15 км выше устья р. Водла.

Эта 90-километровая перевозка по ухабам местных грунтовых дорог была, вероятно, самым серьезным испытанием, вообще когда-либо выпадавшим на долю шитого вице судна. Я со страхом ожидал, что сразу после спуска на воду оно начнет наполняться водой и тонуть прямо у стенки. К счастью, течи не открылось, что вселяло надежду.

28 июня. Команда на этом этапе насчитывала четыре человека – это Михаил Наймарк, Феодосий Травин и финские участники – Фредрик Койвусало и Генри Бергиус*. Мы спустились по Водле и к вечеру вышли из ее устья. Дул юго-юго-западный ветер, почти попутный в сторону Повенца (на языке поморов – «прямая поветерь»), и наша скорость была великолепной – 4–5 уз. Шли всю ночь, посменно стоя на руле, но к полудню следующего дня ветер стих. Пришлось бросить якорь и заняться варкой обеда.

После штиля направление ветра сменилось на противоположное, т. е. для нас почти встречное. Оставшиеся 25 км пришлось идти в крутой бейдевинд («идти в рей» – говорили поморы). Выяснилось, что шняка способна подниматься против ветра под углом около 60° между направлением ветра и истинным курсом (с учетом дрейфа). В Повенец прибыли поздно вечером. Переход приблизительно в 150 км был проделан за 1.5 суток.

Теперь необходимо было организо-

* В 1991–2001 гг. Фредрик Койвусало организовал крупный проект: были построены три судна-реплики по находке эпохи викингов, и на одном из них («Heimlosa Rus») совершено плавание вокруг Европы от Финляндии до Астрахани. Генри Бергиус принимал в нем участие. См. сайт www.qnef.fi/rus-project/

вать проводку шняки через Беломорско-Балтийский канал. Этот вопрос не был достаточно продуман: судов шло очень мало, на буксир нас никто не брал. Финны оценили ситуацию и уехали домой, причем оказались совершенно правы. После 11 суток безнадежного ожидания решено было отправиться не на север, а в Петрозаводск.

9 июля. Вечером при легком северо-восточном ветре мы вдвоем с Феодосием вышли в сторону Кижей и Петрозаводска. В Кижях остановились на три дня и продолжили плавание только 13 июля. Ветер был южный, слабый.

14 июля. Наутро ветер повернул к юго-западно-западному, и мы двинулись на юг вдоль Клименицкого острова в бейдевинд. Почти все время, за исключением кратковременного шквала с дождем, дуло умеренно или слабо, а вечером все и вовсе скисло.

Здесь, на самой середине Онежского озера, несмотря на безветрие, зыбь оставалась довольно крупной. В таких условиях возникло досадное явление: когда волны попадали в такт с собственными колебаниями судна, амплитуда качки становилась раздражающе большой, шняка неистово махала мачтой из стороны в сторону, а ненаполненный воздухом парус болтался, как тряпка, его пришлось спустить (и лечь спать). Утром задул юг, и позволил к 3–4 часам следующего дня добраться до Петрозаводска. От Оленьего острова примерно 100 км шли около 32 часов, хотя и с остановкой на ночь.

Причалили у Морского историко-культурного центра, воспользовавшись гостеприимством его основателя и директора Виктора Дмитриева. Я начал было хлопотать об устройстве шняки

здесь на зимовку, когда появилась информация о том, что на днях знакомый лоцман поведет через ББК небольшой сейнер.

19 июля. Обрадованные, мы вечером отчалили, чтобы снова идти на Повенец при слабом южном ветре. Выйти из Петрозаводской губы без лавировки помог умеренный шквал от запада, вызванный грозовой тучей. Ночью южный ветер («летник») дул с оптимальной для нас силой, шняка спокойно делала 3–4 уз в галфвинд, и еще до рассвета мы достигли шхер.

21 июля вечером ветер повернул к восточно-северо-восточному и усилился, создав самые подходящие условия – курс галфвинд или даже бакштаг, а близость островов и восточного берега не давала разойтись большой волне. По GPS следили за скоростью – временами делали до 7 уз. 22 июля в 9 утра бросили якорь на знакомом месте в Повенецком порту. Показатели этого перехода – 180 км за 2.5 суток.

25 июля. Подошел сейнер, и мы, наконец, вошли в первый шлюз. Буксировка – одна из самых неприятных операций на воде, а тем более при бесчисленных швартовках борт к борту. К нервотрепке добавлялись инспекции, необходимые при прохождении канала. Приходилось еще гадать, как оценит ГИМС саму идею сшить судно еловым корнем? А пока (до прихода в Соловки) шняка никаких судовых документов не имела.

27 июля. Все на свете имеет конец, кончился и Беломорканал. Мы распрощались с рыбаками, пожелали друг другу удачи и отдали буксирный конец в рыбном порту Беломорска. Имея благоприятный прогноз, с началом отлива около полуночи вышли на Соловки.





Итак, впервые шняка знакоилась с Белым морем. За исключением того, что на выходе из Сорокской губы мы прошли в опасной близости от Беляевского стамика, плавание прошло без всяких происшествий, при попутном слабом «обеднике» (юго-востоке).

Поначалу, с непривычки, приходилось до холодного пота пугаться полос морского гороха-фукуса на воде, которые впотьмах казались обсохшей банкой, и огромных медуз, которые на двухметровой глубине выглядели в точности, как подводные камни. Более положительные эмоции вызывали многочисленные любопытные нерпы, нисколько не боявшиеся нашей безмоторной посудины.

Впечатлил резкий переход к более холодному климату – в разгар лета в море приходилось одеваться теплее, чем в январе в Москве. В ночные вахты пошли в ход рукавицы, зимние шапки и тулупы поверх спасжилета.

28 июля в 5 часов пополудни мы причалили в гавани Благополучия, за 17 часов покрыв почти 70 км.

Несколько дней посвятили отдыху и ознакомлению с монастырем и островом. Команда снова пополнилась до четырех человек – в нее вошли Стас Маркин и Евгений Шкаруба.

4 августа. Утром отдали швартовы, взяв курс на Соностров. Ветер был попутный, сначала слабый, но во второй половине дня он значительно посвежел.

До сих пор нам не приходилось попадать в волну, которая казалась бы для шняки сколько-нибудь опасной, но теперь, разогнавшись на 200 км открытого моря взводни достигли высоты 1.5–2 м; по крайней мере, они то и дело заслоняли горизонт для стоящего во весь рост человека. Наше 12-метровое суденышко стало казаться маленьким и утлым, но всходило на волну легко благодаря своей небольшой массе. Пока никаких проблем не возникло, гребни ни разу не захлестнули через борт, рифов на парусе брать не потребовалось – ограничились, как обычно, приспусканием реи. Но и ветер нельзя было назвать штормовым, он оставался просто хорошим – свежим. Стало очевидно, что шняка все-таки не создана для открытого моря, и в случае настоящего шторма должна искать укрытие у берега. На место прибытия около 5 утра, пройдя примерно 160 км за 20 часов.

9 августа. На Сонострове долго ждали смены ветра, который оставался противным для возвращения на Соловки. Но его направление не менялось,

терпение тем временем кончилось, и мы двинулись дальше на северо-запад, «на поветерь», до губы Красная. При том же «обеднике», от слабого до умеренного, неспешно прошли 40 км за 12 часов.

В губе Красной (это самая северная точка нашего первого морского маршрута, до Полярного круга оставалось около 6 миль) гостили у моих



родственников, которые построили там избушку и проводят в ней каждый летний отпуск.

14 августа. Подул юго-западный ветер, который позволил пуститься в обратный путь – в бейдевинд вдоль побережья. Команда вновь сократилась до двух человек – остались я и Феодосий, остальным из-за нехватки времени пришлось ехать домой через Чупу.

От мыса Красного до Самба-луды 110 км прошли за день без приключений, но затем попали в штиль, простоявший двое суток. Штиль был такой, что, проснувшись среди ночи, я не сразу сообразил, где нахожусь – не ощущалось ни малейшей качки, не слышалось привычного плеска воды за бортом.

16 августа. День выдался тяжелым – пришлось двумя галсами подниматься против восточно-юго-восточного ветра силой не менее 10 м/с через всю Западную Соловецкую салму, да еще в сильный дождь. К ночи очутились в районе Белужих стамиков; тут внезапно совершенно «стишало», ничего не оставалось, как готовиться ко сну.

Ночное затишье продолжалось недолго. Еще более неожиданно резко задуло с северо-северо-востока, а возобновившийся дождь и наступившая темнота скрыли все берега и ориентиры.

Из-за волны и темноты начались проблемы с буксиром лодкой, пришлось идти «малым ходом», приподняв рею всего на 1.5–2 м. Дожидались рассвета, встав на якорь в закрытой от волны акватории («на затишье») – в паре миль от Соловецкого острова. Выяснилось, что в непогоду «собачий чердак» протекает: спальные мешки в нем насквозь

промокли, и защищал он теперь только от ветра. О комфорте и полноценном отдыхе пришлось забыть.

К утру разыгрался настоящий шторм, зайти в гавань не представлялось возможным. Даже под прикрытием берега трепало сильно, лил дождь. Только 19 августа удалось войти в бухту Благополучия – плавание успешно завершилось. В этот последний 180-километровый переход мы пять суток не ступали на землю, хотя из них более двух простояли на якорю.

Подведем итоги. Пройденный своим ходом по Онежскому озеру и Белому морю путь – это более 900 км, из них около 200 км – с 8-метровой лодкой на буксире. Полное время в пути при поднятом якорю – примерно 220 часов, что дает среднюю скорость ок. 4 км/ч. Цифра не слишком впечатляет, но можно переформулировать результат более оптимистично: усредненная по всему времени плавания протяженность суточного перехода $4.1 \times 24 = 100$ км, поскольку ночных остановок шняки не делала. Наибольшая достоверно замеренная скорость составила 7 уз, или 12–13 км/ч. Условия плавания следует признать тепличными, так как оно проходило без полной нагрузки и в наиболее благоприятные летние месяцы.

По современным стандартам обводы и пропорции шняки далеко не оптимальны, она слишком узка, мала высота борта. Обводы остры, ожидать высокой остойчивости и мореходности не приходится. Испытания подтверждают эти выкладки; давно известно, что мореходность шняки гораздо ниже, чем, например, спасательной шлюпки равного водоизмещения. По нашим впечатлениям,

со снятым парусом и опущенной мачтой шняка все же способна выдержать в открытом море серьезный шторм, но при этом она окажется лишенной хода и беспомощной перед опасностью быть выброшенной на берег. Словом, всегда нужно держать на примете якорные места для укрытия.

Ошибки неопытной команды в свежую погоду могут привести к заливанию шняки через борт и опрокидыванию – такое отсутствие «защиты от дурака» сегодня кажется недопустимым.

Построенная копия, безусловно, не должна считаться образцом. Нет гарантии, что за отсутствием чертежей мы смогли воспроизвести лучшие особенности народной лодки и тем более – секреты технологии. В некоторых пределах обводы можно улучшить, но радикальных изменений тут не добиться, иначе судно перестанет быть шнякой. В старину мастер руководствовался накопленным столетиями опытом и прежде всего предпочтениями заказчика-рыбака: легкость хода на веслах диктовала минимальную парусность корпуса – отсюда низкий надводный борт, варьировались полезный объем и грузоподъемность. В качестве круизной яхты шняка недостает как мореходности, так и обитаемости, в конце концов, это всего лишь большая рыбацкая лодка. Чтобы объективно оценить все ее достоинства и недостатки, следовало бы нагрузить в нее многокилометровый ярус, несколько сот килограммов мойвы для наживки, насадить, закинуть и выбрать ярус, а потом довести его и тонну-другую улова обратно до становища.

Главный же объект интереса в этом проекте – реконструированный шов вицей – выдержал испытание успешно без каких-либо оговорок. Прочность шитого корпуса опасений не вызывала, водотечность оставалась вполне приемлемой – в пределах 10 ведер в сутки. Течь за время плавания слегка увеличилась*, но точно оценить ее нелегко.

Разумеется, о долговечности шитых вицей судов говорить рано, об этом судить можно будет только через несколько лет, но в мечтах и планах** на будущее – новые плавания, а возможно, и новые суда. ☞

* Существует мнение, будто деревянные суда в соленой воде текут сильнее, чем в пресной. Возможно, это связано с какими-то осмотическими явлениями при разбухании древесины в воде. Увеличение течи как раз совпало по времени с выходом шняки из канала в море.

** Текущая информация по проекту – www.sewboat.narod.ru/shnjaka.

