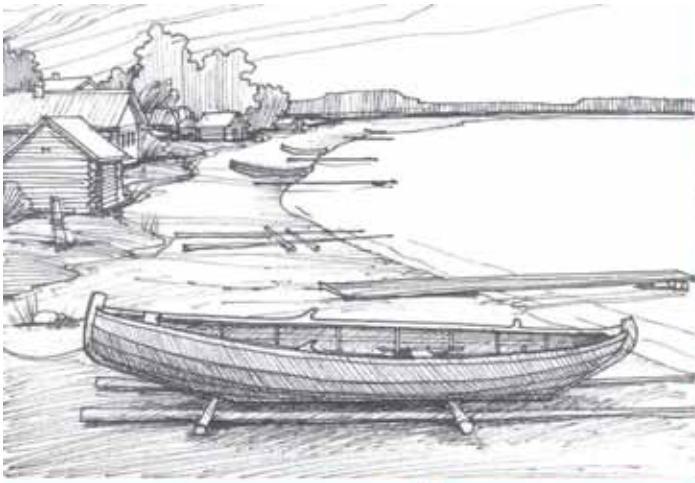


Карельские народные лодки



Карельские лодки, легкие, заостренные, приспособленные к короткой волне средних озер. Слева – «сямозерка», справа сверху – «калевальская» лодка, ниже – осиновая долбленка из Маньги

Как правило, лодки жителей поселений вблизи больших озер имеют свои местные особенности, а их названия часто связаны с названием самого озера или судостроительного центра, например, на Кенозере – «кенозерки», на Водлозере – «водлозерки», на Онежском озере – «кижанки», даже на реке Свирь – «свирянки» разных типов.

Озеро Куйто – одно из крупных в Карелии, находится в бассейне реки Кемь и состоит из трех озер – Верхнего, Среднего и Нижнего, соединенных проливами. После завершения строительства Кемского каскада ГЭС система озер Куйто стала искусственным водохранилищем с регулируемым стоком воды. Интересно, что Куйто располагается в районе, наиболее удобном для перехода и перевозки грузов из бассейна Белого моря в бассейн Балтийского. Этим путем издавна пользовались карельские крестьяне и коробейники, а в древние времена – ватаги викингов, приходя-

щих для сбора дани с коренных племен Поморья. На лодках можно было попасть в Юшкозеро и далее по реке Кемь – в Белое море, через реку Чирка, что находится на юге, – в Кемь и систему связанных озер, а затем через небольшой водораздел – уже в финское озеро Онтоярви, которое сообщается с Ботническим заливом Балтийского моря. Еще одно озеро – Сямозеро – относится к средним по размерам. Длина его – около 30 км, ширина достигает 15 км, а средняя глубина – 6.7 м. По реке Сяньга, единственному стоку озера, можно попасть в Вагатозеро и далее по реке Шуя – в Онежское озеро. Благодаря Шуе воды озера всегда были богаты рыбой. Берега изрезаны удобными заливами, в глубине которых расположены деревни. Островов немного, в западной части озера, вдали от берега, находятся луды и надводные камни, поэтому, по словам местных жителей, озера непросты для плавания.

Специальных исследований особен-

ностей традиционного судостроения в северных деревнях не было, очевидно, из-за отсутствия у этнографов и архитекторов специальных знаний, а у специалистов – интереса к местным малым судам. В работах же этнографов встречаются названия, размеры и общие описания оснастки и назначения малых судов, а вот история северных судостроительных школ отсутствует, неизвестны и имена мастеров-лодочников. По аналогии лодку с Сямозера можно назвать «сямозерка», а лодку с Куйто – «калевальской», хотя местные жители лодки по-карельски называли «шоутовене» – гребные.

Мы уже не раз писали о лодках Русского Севера – кижанках, карбасах. Сохранившаяся до наших дней терминология конструктивных элементов и технологии строительства «кижанки» свидетельствует о связях деревянного судостроения Карелии и с Новгородом, и с Поморьем, поскольку и там и там бытуют идентичные термины. На



Старые мастера-сямозерцы, слева – Павел Иванович Тергов из Трофим-Наволока, справа – Александр Степанович Алекин из Нижней Салмы

что «подужемские» карелы (из с. Подужемье на р. Кемь) в XIX в. считались лучшими судостроителями на Белом море. Характерно для карелов-плотников и столяров хорошее знание свойств всех пород дерева и их использование на практике. Это свойственно и мастерам-лодочникам Сямозерья: из осины они делают доски-набои, круглые суки и тонкие стволы ели используют для шпангоутов, а вместо мха применяют коноплю. Можно сказать, что сямозерские традиции деревянного судостроения имеют свои особенности, но перечисление и описание их требует специального изучения и сравнения карельских и русских лодок из разных районов, от Новгорода до Поморья.

основании имеющейся информации о традиционном карельском судостроении с уверенностью можно говорить о самостоятельной школе на Сямозере. Об этом свидетельствует наличие работающих мастеров, учившихся ремеслу у стариков, и конструктивных и технологических особенностей сямозерских лодок, а также карельской терминологии конструктивных элементов. Основные элементы корпусов типичны для лодок Русского Севера, но имеют местные карельские названия: матица, киль – «эма», передняя кокора, форштевень – «ези-нокку»; задняя кокора, ахтерштевень, транец – «перя-некку»; набой, доска обшивы – «лауда»; опруг, шпангоут – «куаре» и пр.

О самостоятельности карельского судостроения говорит С.Н.Максимов в книге «Год на севере», где отмечается,

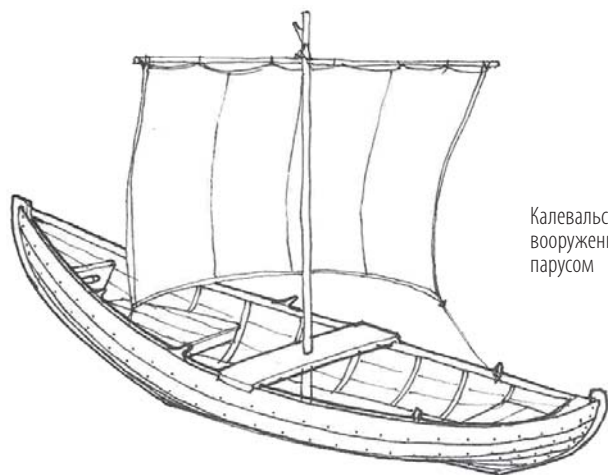
на Сямозере, как и в Заонежье, строили лодки нескольких размеров: 6,5; 5 и 4 м в зависимости от района плавания, в последние годы шьют в основном длиной 5,5 м. Сильные порывы ветра разгоняют на просторах озер большие и крутые волны, поэтому рабочая лодка должна быть надежной – остойчивой и ходкой под веслами и парусом, крепкой, чтобы много груза брала (несколько человек и четыре-пять неводов) и чтобы волну держала. Именно такой тип лодок, строившихся с учетом особенностей водоема и назначения, сформировался за исторический период заселения

и сямозерского края. Размеры и число пар весел зависели от длины лодки. Ширина на миделе – около 150 см, высота борта в носу – 80 см, средняя высота борта – 40–60 см. Рыбачьи лодки были длиной около 7 м, а шириной – около 2 м, на борт можно было вставить без страха. На больших лодках – три пары весел, мачта высотой в носу 4,5 м, парус с жердью длиной с мачту для удержания верхнего угла. Домотканый парус

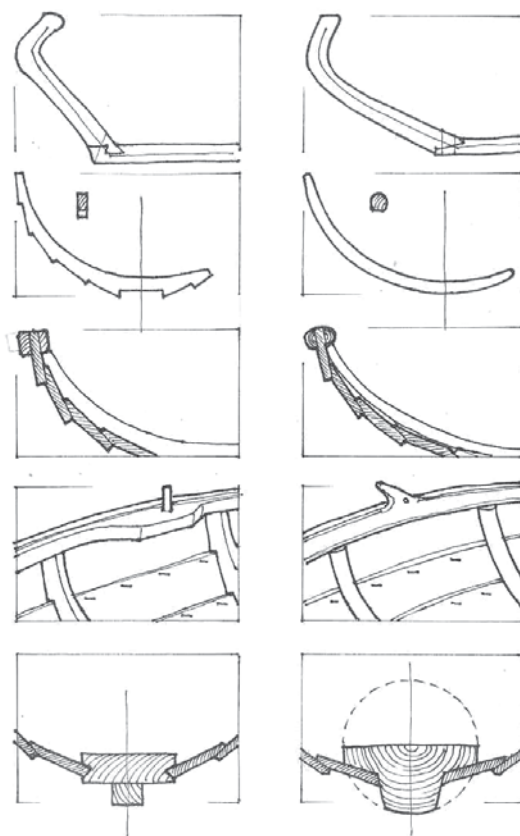


Калевальская лодка с озера Куйто. В носу видны «пентури» – поперечная доска с гнездом для мачты и «вемопуу, вемолаут» – доска с овальным отверстием для рук для вытаскивания лодки на берег. На уключине крепится «ханга» – кольцо из березовых веток для удержания весла.





Калевальская лодка,
вооруженная прямым
парусом



Характерные отличия конструкции карельских
озерных лодок (справа) от русских «кижанок» (слева)

шили женщины, расстилая на полу ткань для кроя. Парус у рыбаков обязательно был, хотя в сильный ветер они не ходили. Против сильного ветра или поперек не гребли, только «если очень надо было».

Штевни из обработанных кривых стволов елей с корнем устанавливались отлого, поэтому корпус в носу был шире, чем у кижанок. Своей формой лодка-«сямозерка» напоминает поморский карбас. Наиболее интересен киль, который вытесывали из половины соснового бревна топором, сечение его по всей длине – Т-образное. Такая форма киля сохранилась на карбасах в некоторых деревнях Поморья. Онежские лодки-кижанки имеют более острый корпус у штевней, чем сямозерки, киль – из толстой пластины с пазом. Шпангоуты сямозерских лодок – из кривых еловых суков или из тонких стволов елок, растущих на болоте, – круглые. Бортовые порубень и огибень – из распиленной пополам елочки, а мачты – сосновые. Конопатили смоляной паклей или коноплей. Киль – из сухой ели размерами 6–7×12–14 см, фальшкиль – из тонкой ели, круглой или распиленной пополам. Шпангоуты выполняли из кривых суков, круглыми, которые искали в лесу, или из тонких стволов деревьев, растущих на болоте; ставили через 40 см, а усиленные – через 50 см. В последние годы стали применять современную технологию изготовления шпангоутов из двух парных реек.

Доски для набоев лодки толщиной 14 мм – также сосновые, из бревен «под выбор», пилили сами. Смола лучше впитывается сосновой доской – лодка дольше служит. Осина для лодки тоже хороша – такая лодка служит до 40 лет, если смолить как надо. Доски не парили, замачивали на ночь, провеивали и гнули. Расстояние между гвоздями – 15–20 см. На Куйто доска обшивки – толщиной 11 мм, обычно еловая, но строили и из сосны или из осины. Рассказывают,

что финны и шведы строили дома из сосны с южных склонов, на которых растет черничник – это самый лучший лес: черника растет только на чистой почве. Заготовленное круглое дерево сушили два года (при сушке оно деформируется), потом распиливали, раскладывали на прокладки и сушили еще год, потому оно долго служило. Обшивка из ели держалась 20–25 лет, из сосны – поменьше. Обычно в качестве прокладки использовали два слоя просмоленной мешковины, а на конопатку шла смоляная пакля, реже – сукно. Шили подковными гвоздями.

Интересны свидетельства старых мастеров из местных деревень. Вот что рассказывает Леонид Петрович Контканен из села Ухтуа: «Отец шил лодку для себя, не на продажу. У тещи была «кривая» лодка. Сосед Николай Пертту, лет пятидесяти, работал в Беломорске на верфи «зоны» – строил карбаса и даже мотоботы, он говорил: «Главное – глазомер, почувствуй дерево и строй только по прямой линии». Я посмотрел, как он шьет, и начал строить сам, в 1953 г. построил первую лодку, а всего – 50–60 лодок, последнюю – в 1998 г. У меня каждая лодка не похожа на другие. Я бывал на всех озерах Куйто – волна везде разная: на Верхнем – короткая, здесь волна длиннее – от 4 до 6 м, поэтому строю лодки длиной 5.20 м – подходит для всех озер. Лодку шили прямо на дворе на бревнах, поворачивая с боку на бок. В Юшкозере не поворачивают. Самое малое, лодку шили за пять дней. Я шью лодку за семь–десять дней – медлительный».

Перту Сантери – главный мастер сплавного участка – говорит, что шили по 40–50 лодок за сезон. Его брат Николай и Кирилл Фокин шили вдвоем.

А Филиппов Иван из Вокнаволока мог сшить лодку за сутки. Только несколько мастеров работали на продажу – для этого нужен очень хороший инструмент. «Я не помню династий лодочников, – продолжает Леонид Петрович, – мастерство лодочника, по-моему, не наследственное».

Сейчас трудно судить о судостроительном потенциале района в разные периоды, но он был достаточен для нужд населения всего района, строили даже на заказ для транспортировки леса и планового лова. Мастера из Сямозерья, очевидно, начали строительство лодок в 30-е гг. XX в. на промкомбинате в Пряже, широко известны в советское время были «пряжинки» и маленькие «сямозерки».

Судя по наличию конструктивных особенностей и сямозерских лодок, и терминологии, можно говорить о существовании сложившихся традиций судостроения в прибрежных деревнях. К сожалению, как и везде на Русском Севере, сямозерское судостроение приходит в упадок, молодежь не учится у стариков – последних носителей этих традиций. Только в Пряже на бывшем промкомбинате по личной инициативе его директора С. Н. Зайцева продолжается строительство «пряжинок» на заказ, последних свидетельств судостроительной культуры карельского народа.