

КРУГОЗОР

«Розовый карбас»

Владимир Чепелев ♦ На южном побережье Белого моря (т. н. Поморский берег) недалеко от устья быстрой и порожистой реки Сумы расположено старинное поморское село Сумский Посад, которому в прошлом году исполнилось 575 лет (основано выходцами из Новгорода в 1436 году).

В центре села, на островке, омываемом водами Сумы, под легким дощатым навесом установлено старинное мореходное рыбацкое судно, окрашенное в розовый цвет – «розовый карбас», как его называют местные жители. Об этом старинном судне-реликвии постоянно упоминается в различных публикациях, посвященных Сумскому Посаду, но в большинстве случаев как-то мимоходом, а потому и поверхностно. Из просмотренных публикаций наибольший интерес представляет статья корреспондента газеты «Водный транспорт» Ю. Колмакова, опубликованная еще в 1979 году.

«И вот Сумский Посад. С высокого берега хорошо виден каменный порог на середине реки Сумы, разделяющий село надвое. На пороге под деревянным навесом – выкрашенный в розовый цвет корпус небольшого судна с изящно выгнутым массивным форштевнем и развалом бортов», – так начиналась статья Юрия Колмакова «Гордость и боль Сумского Посада», опубликованная в газете «Водный транспорт» (№№ 107–108, от 6 и 9 сентября 1979). На вопрос корреспондента, что это за судно, тогдашний председатель сельского Совета Ю. Свинына показала решение от 30 августа 1977 года. В повестке заседания, кроме прочих дел, рассматривался и вопрос об охране памятников истории и куль-

туры, среди которых значилась и «старинная мореходная лодка – памятник судоходства XVIII–XIX веков на Белом море», что до сих пор стоит на камнях Мельничного (Черного) порога.

Беседуя с жителями Сумского Посада, Ю. Колмаков обратил внимание, что все они с болью душевной говорили о «розовом карбасе», о его тогдашнем состоянии. Оказалось, что зимой старое судно напором льда сбросило с порога (причем не в первый раз), проломило прогнившее днище и повредило киль. Кое-как его подняли на прежнее место, опять соорудили над ним крышу, но большего сделать не смогли. Сделать полный или хотя бы частичный ремонт судна-памятника у сельского Совета не было ни денежных средств, ни возможностей, так как реставрация – это довольно сложное дело и заниматься им должны специалисты, а не дилетанты. «Если наш корабль – ценность для науки, – говорили старожилы, – пусть уж увезут его поскорей да отремонтируют, хоть и жалко с ним расставаться...».

На столбе, поддерживающем кровлю навеса, под которым находится старое судно, журналист увидел жестяную доску с поразившей его надписью: «Памятник истории судоходства на Белом море. Мореходная лодка. XVIII в. Село Сумский Посад. Подлежит охране как всенародное достояние. Министерство культуры КАССР».

«Вот уж не знали, не гадали, что у

судна есть хозяин!» – писал он далее. О существовании такой доски давно забыли. Как выяснилось, ее случайно отыскал в траве гостивший здесь художник Р. Кунников и прибил подвернувшимся под руку камнем: а вдруг прочтет кто, да усовестит Министерство культуры Карелии. Сама эта надпись, сделанная добротным стандартным шрифтом, показалась нам злой насмешкой над памятником. Можно с уверенностью сказать, что об уникальном памятнике в Министерстве культуры КАССР не вспоминали с тех пор, как была прибита табличка об охране «всенародного достояния»...

Правда, в октябре 1980 года, видимо, под влиянием публикации Ю. Колмакова, судно-памятник было обследовано группой специалистов архитектурно-реставрационной мастерской №6 московского объединения «Росреставрация». Почему-то результаты этой работы были опубликованы только в 2001 году, причем не самими авторами исследования, и, к сожалению, мало кому известны. Памятником старинного судостроения заинтересовался и ВООПИК, ремонтно-реставрационная бригада которого в 1984 году побывала в Сумском Посаде и возвела через Суму мост, соединяющий Черный порог с берегом, так как старый развалился, подлатав заодно и навес над «розовым карбасом», но реставрацией самого судна при этом не занималась.



Мореходная лодка XIX века. Сумский Посад, Беломорский район. Фото Никиты Светашева, 2007 год

Листерские лодки. Северная Норвегия, около 1905 года Норвежский морской музей, Осло (Arne Emil Christensen Jr. Boats of the North. Det Norske Samlaget. Oslo, 1968. P. 84)



«Но самое неожиданное было впереди, – писал далее журналист. – Столь трогательно оберегаемый памятник оказался без паспорта – легенда о его появлении и причина водворения судна на самом видном месте в селе прочно и, по всей вероятности, навсегда забыты».

Ю. Колмакову удалось опросить многих долгожителей Сумского Посада, которых тогда было еще немало. Так, одна пожилая женщина вспомнила рассказ своей матери о том, «что та в молодости ходила на этом паруснике в Архангельск, и что судно, единственное во всей многочисленной флотилии села, всегда красили в розовый цвет». Другая женщина припомнила рассказ стариков о том, что «судно было подарено селу кем-то из царской фамилии за какие-то заслуги». Некоторые из опрошенных высказали предположение, основанное на смутных воспоминаниях своих родителей, что «памятник этот каким-то образом связан с именем Петра I», который якобы подарил его сумчанам за оказанные ими услуги. Забегая вперед, скажем, что это судно не имеет никого отношения к Петру I, так как появилось здесь значительно позже.

Пожалуй, это были и все сведения, которые тогда удалось получить журналисту о судне, сохраняемом в Сумском Посаде. Ему даже не удалось определить тип судна, но он отметил совершенство его форм и тщатель-

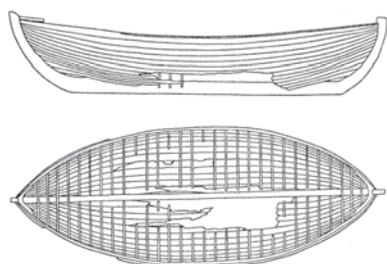
ность исполнения. Он также обратил внимание на то, что судно-памятник, называемое местными жителями карбасом, во многом не похоже на беломорский карбас. Так, например, по давней традиции карбаса «сшивались» вицей, то есть распаренными тонкими корнями можжевельника или ели, а судно из Сумпосада было изготовлено с помощью медных гвоздей и заклепок. Следует упомянуть и о том, что оно построено не из местных пород дерева – ивы или ели, а из дуба, который не произрастает в Беломорье. Применение медных креплений и привезенного издалека дуба нехарактерно для поморского народного судостроения, так как это усложняло процесс постройки судна и значительно удорожало его. Далее Ю. Колмаков предположил, что судно из Сумского Посада «создано руками архангельских корабелов» и, следовательно, «место ему там, в крупном речном и морском порту страны, где ценителями судостроительного искусства поморов могут стать тысячи людей».

Пытаясь обосновать появление этой необычной промысловой лодки в Сумском Посаде, Ю. Колмаков высказал предположение о том, что судно «было создано не для черной работы» и подарено Великим князем Константином Николаевичем, побывавшем на Русском Севере в 1844 году, в память «о былых заслугах сумчан». В том же году Великий князь на пароходе «Ла-

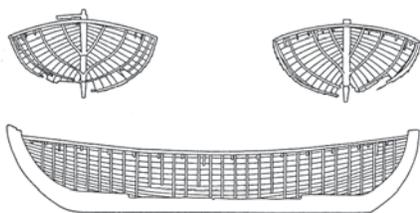
дога» перешел из Санкт-Петербурга по рекам Нева и Свирь до города Вытегра, потом сухим путем до Холмогор, а оттуда по Северной Двине прибыл в Архангельск. На шхуне «Полярная Звезда» он плывал из Архангельска к Соловецким островам, а затем поступил для прохождения службы на 74-пушечный парусный линейный корабль «Ингерманланд» под флагом вице-адмирала Ф. П. Литке, и на этом корабле в июне-августе того же года перешел в Кронштадт.

Согласно другой версии, «розовый карбас» был оставлен в Сумпосаде Великим князем Алексеем Александровичем, который в 1870 году сначала на пароходе «Онега», а затем на паровом катере Гвардейского экипажа сделал переход по внутренней водной системе из Санкт-Петербурга до Архангельска. Поступив на парусно-винтовой корвет «Варяг», в составе отряда военных судов под флагом вице-адмирала К. Н. Посьета он совершил плавание по Белому морю, Северному Ледовитому и Атлантическому океанам до Кронштадта, посетив при этом Соловецкие острова, Новую Землю, Екатерининскую гавань, норвежские порты Варде, Хаммерфест, Тромсё, остров Исландию и столицу Дании – Копенгаген.

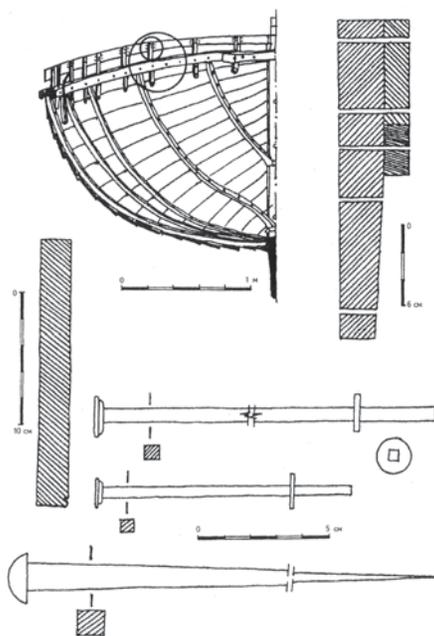
Этой версии придерживается в своей книге «Подаренные» (1984) карельский писатель Виктор Иванович Пулькин – знаток и певец Русского Севера. Он уточнял, что карбас был



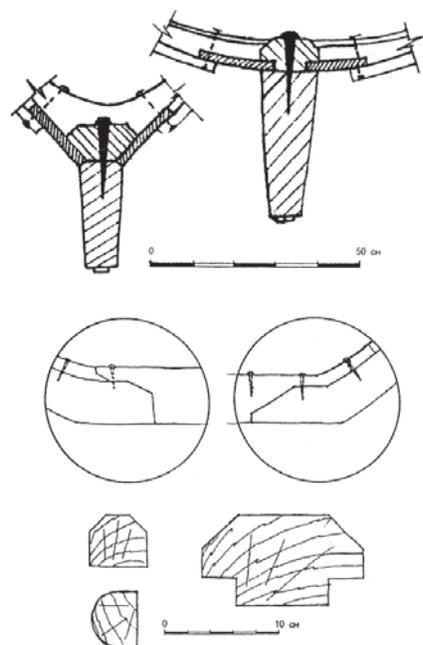
Общий вид сбоку и сверху
(История северорусского судостроения /
Г. Е. Дубровин и др. АЛЕТЕЙЯ, 2001)



Продольный разрез и вид в нос и корму



Система наложения обшивки и крепления



Способы соединения деталей киля

оставлен в Сумпосаде Великим князем Алексеем Александровичем, причем произошло это 7 июля 1870 года. Аналогичная информация была помещена и под фотографией «розового карбаса» в Карельском краеведческом музее в Петрозаводске на выставке «Поморский корабль», а именно: «Листер-бот Великого князя Алексея Александровича. Оставлен после путешествия на Русский Север в 1870 г. Сумпосад. Фото 1951 г.». Но так ли это?

Ясность в вопросе о появлении листерской лодки в Сумском Посаде помогли внести документы, хранящиеся в Государственном архиве Карелии (ГУНАРК) в Петрозаводске, в котором имеется дело «О доставлении в Сумский Посад норвежского ботика...», включающее 22 документа на 72 страницах. Наибольший интерес представляет содержание двух из них. Первый, от 30 июля 1872 года (сообщение из канцелярии Начальника Архангельской губернии в Сумскую Посадскую Ратушу о доставлении ботика), включает в себя следующее:

«Его Императорское Высочество Великий Князь Алексей Александрович, посетив в 1870 году поморский берег, между прочим и Сумский Посад, и сделав несколько переездов на карбасах, принадлежащих по-сещенным Его Высочеством ме-

стам, удивлялся искусной гребле поморок, бывших гребцами за отсутствием поморов на промыслах, но не мог не заметить, что для плавания под парусами как самые карбаса, так и их вооружение требуют улучшений. Желая дать поморам образец судна вполне испытанного, как для прибрежного плавания, так и для исполнения лоцманской службы, Великий Князь, по возвращении из путешествия ходатайствовал к постройке в Морском ведомстве такого судна по чертежу известных своими морскими качествами датских ботиков, вследствие чего в мастерских Санкт-Петербургского речного Яхт-Клуба и был сооружен Норвежский ботик, пожалованный Его Императорским Высочеством для поморов или г. Кеми, или Сумского Посада, или села Сороки (сейчас Беломорска – В.Ч.), куда по моему усмотрению, будет полезнее.

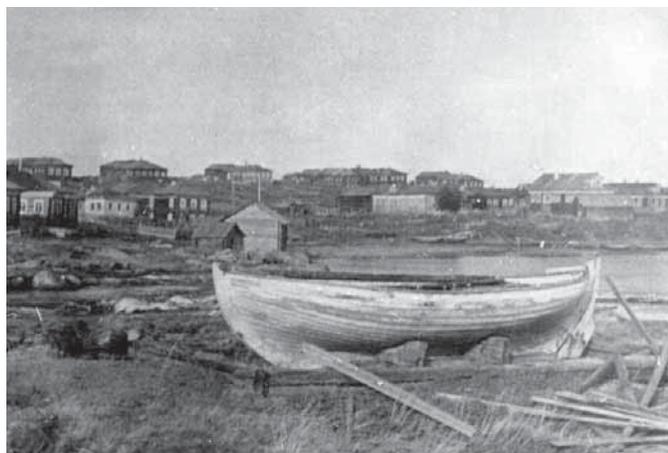
Находя назначение ботика в Сумский Посад наиболее целесообразным, и сделав вместе с сим распоряжение об отправлении ботика на пароходе Товарищества Беломорско-Мурманского срочного пароходства «Качалов» в Сумский Посад, пред-

лагаю ратуше, по прибытии этого парохода в Суму, принять упомянутый ботик с роспискою и передать Обществу Сумского посада от Имени Его Императорского Высочества Великого Князя Алексея Александровича».

Второй документ, от 2 августа 1872 года, представляет собой описание судна, подаренного Великим князем Алексеем Александровичем:

«Бот дубовый, сосновая палуба с предохранительными ящиками, длиною 32 фута, шириною 11 футов, глубиною 4 1/2 фута (9.75×3.35×1.37 м соответственно – В.Ч.). При нем: 1. Один якорь. 2. Одна цепь. 3. Один руль с румпелем. 4. Четыре весла. 5. Два багра. 6. Шесть железных уключин. 7. Камин с двумя трубами: медною и железною, с одною медною крышкою. 8. Одна помпа с поршнем. 9. Один парусный чехол для люка. 10. Один флюс чугунный. 11. Одна водяная бочка. 12. Одно дубовое ведро. 13. Три кливера и одна бизань/паруса. 14. Мачта с бушпритом и всеми принадлежностями снастей. 15. Четыре кранца. По сей описи сдал: Пристав..., принял: Шкипер (подпись неразборчива)» (НАРК. Ф. 585. Оп. 3. Д. 19/195. Л. 6–6 об.).

Вероятней всего, судно из Сумпосада – это так называемый листер-бот (Lister Boat), или иначе листерская лодка – сравнительно небольшое мореходное парусно-гребное судно лодочного типа с расположением обшивки внакрой, хорошо лавировавшее и выдерживавшее штормовую погоду, впервые появившееся на юго-западном побережье Норвегии (мыс Листер) в начале XIX века и распространившееся потом на Север России. Листер-боты имели длину 10–15 м, ширину 3.5–4.5 м, высоту борта 1.5–2 м, до пяти банок, одну мачту со шпринтовым или гафельным парусом, расположенную на 1/3 длины



Листер-бот. Сумский Посад, Беломорский район

корпуса от носа, и 2–3 кливера на бушприте. В носу и корме имелись небольшие участки палубы, средняя же часть оставалась открытой. В передней части находилась каюта. Листер-боты могли брать на борт небольшой гребной ял. Предназначались для лова рыбы сетями (МЭС. Т. 2. СПб., 1993; Arne Emil Christensen Jr. Boats of the North. Oslo, 1968). Окончательную ясность в вопросе устройства судна и определении его типа могли бы внести его подлинные чертежи, но, к сожалению, нам не известно их местонахождение.

Как уже отмечалось, в октябре 1980 года архитекторами московского объединения «Росреставрация» О. Г. Мышкиной и И. Г. Карташовой были сделаны обмерные чертежи и составлен акт технического состояния лодки. Согласно их данным, основные размерения лодки таковы: длина наибольшая – 9.91 м, ширина по миделю – 3.57 м, высота борта – 1.20 м, и это почти совпадает с данными, приведенными в документе, хранящемся в НАРК (некоторое различие в размерах можно отнести к неточности измерения и естественной деформации дерева). Киль лодки клиновидной в сечении формы выполнен из дуба и имеет длину 6 м, толщину 40–50 см. С наружной стороны киля крепился фальшкиль, выполненный из металлической полосы, шириной 7.7 см и толщиной 1 см.

Форштевень, ахтерштевень, фальстарпост и фальстем почти одинаковой конфигурации также сделаны из дуба. Оконечности лодки симметричны относительно мидель-

шпангоута и имеют довольно острые образования, как у вельбота. Обшивка бортов выполнена внакрой, по 14 поясьев с каждого борта. Внутри на обшивку наложены 30 гнутых дубовых шпангоутов. Крепление обшивки к шпангоутам, а также носовой и кормовой брештуки выполнены при помощи медных заклепок, длиной 8–10 см и сечением 4×4 мм, с круглой шляпкой диаметром около 1 см и круглой шайбой. Всего таких заклепок было использовано более 500 штук.

Металлическая полоса фальшкиля с килем, форштевнем и ахтерштевнем, а также брештуки, планширь, привальный брус были скреплены также при помощи медных гвоздей и клепок, но более крупных размеров. Так, длина гвоздя для крепления киля составляет 18–20 см, сечение у шляпки 1×1 см, диаметр шляпки – 2 см. Всего было использовано 200 штук клепок данного размера.

Стойки фальшборта в количестве 32 штук спилены или сломаны до основания борта и уровня планширя, отсутствует и настил на днище. В самом днище, с правой стороны на уровне киля и нижних поясьев обшивки, большая дыра. В верхней части форштевня было сделано отверстие, в котором сохранился фрагмент нагеля со шкивом.

Лодка имела руль, на что указывают остатки железных петель в верхней части ахтерштевня. Согласно описи,

лодка имела сосновую палубу, банки и весла для гребцов, но в настоящее время они отсутствуют, также как и принадлежности парусной оснастки. Следы ремонтов говорят о длительном

и интенсивном использовании судна. Согласно натурным исследованиям, корпус вельбота не конопатился и не смолился (История северорусского судостроения / Г. Е. Дубровин и др. СПб., 2001).

К счастью, «розовый карбас» существует и в наши дни. Изменилось ли что-либо в его судьбе? К сожалению, почти ничего, если не считать того, что за прошедшие более чем три десятка лет старое судно еще

больше обветшало, да поубавилось в нем количество медных гвоздей и заклепок, которые нерадивые жители выдергивают из него, чтобы обменять на «огненную воду». Судно-памятник сильно нуждается в ремонте, или, точнее сказать, в реставрации. Особенно сложным и трудоемким будет процесс смены поврежденной обшивки, так как для этого необходимо будет сначала срубить старые, а затем поставить новые гвозди-заклепы, но для судостроителей, специализирующихся на деревянном судостроении (до сих пор таким способом строятся корабельные и судовые шлюпки), это не будет представлять большой сложности, были бы только желание и материально-техническое обеспечение.

Старое судно вполне заслуживает внимания к себе как памятник судоходства и быта поморов и, конечно, лучших условий существования, чем те в которых оно сейчас пребывает. Считаю, что «розовый карбас» – главная достопримечательность Сумского Посада, необходимо полностью восстановить его и построить для него приличное здание, на основе которого создать пусть небольшой, но настоящий музей поморского мореплавания и быта.

В заключение за помощь в работе хотел бы поблагодарить Ю. В. Пижанова, Л. В. Соболеву, Никиту Светашева, К. Р. Проккуева и сотрудников НАРК. ■