

УДК 930.85(470.1/.2)(082)+94(470.1/.2)(082)
ББК 71.083я43+71.061я43+63.3(23.1)-7я43
К 906

Под редакцией:

Марковой Маргариты Михайловны,
Перхиной Евгении Михайловны.

Рецензенты:

доктор философских наук, профессор, заведующий кафедрой философии и религиоведения ФГБОУ ВО «Владимирский государственный университет имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых» *Аринин Евгений Игоревич*;

кандидат культурологии, заведующая кафедрой начального образования ГАОУ ДПО «Архангельский областной институт открытого образования» *Подчердниченко Надежда Андреевна*

Культурное наследие Русского Севера: интерпретация

К 906 **смыслов:** коллективная монография / Федер. гос. автоном. образоват. учреждение высш. образования. «Сев. (Аркт.) федер. ун-т им. М.В. Ломоносова» ; [под редакцией Марковой М.М., Перхиной Е.М.]. – Архангельск : КИРА, 2023. – 228 с.

ISBN 978-5-98450-826-1

Монография представляет собой научную работу коллектива авторов и содержит раскрытие ключевых вопросов осмысления культурного наследия Русского Севера.

УДК 930.85(470.1/.2)(082)+94(470.1/.2)(082)
ББК 71.083я43+71.061я43+63.3(23.1)-7я43

ISBN 978-5-98450-826-1

© ФГАОУ ВО Северный (Арктический)
федеральный университет
им. М.В. Ломоносова, 2023
© Издательство «КИРА», 2023

К ВОПРОСУ О ФОРМИРОВАНИИ МАСТЕРОВ И ИХ РОЛИ В НАРОДНОМ СУДОСТРОЕНИИ ЗАОНЕЖЬЯ, ПООНЕЖЬЯ И ПОМОРЬЯ¹¹

В крестьянской жизни на Русском Севере труд плотника, лодочника, печника и даже пастуха не был работой подёнщика за кусок хлеба, а представлял собой свободно избранный жизненный путь человека. Овладение секретами традиционных ремёсел происходило в процессе совместной работы молодого ученика со старшими, знания и навык сохранялись и передавались дальше. Мастерство всегда было связано с природным талантом и склонностями человека, в живой традиции обучения он сам учился у старших мастеров, тайна строительства лодки, дома или печи постигалась самостоятельно.

Этнографические экспедиции XIX–XX вв. собрали богатые материалы по народной культуре. При изучении устного народного творчества, особенно былин, большое внимание уделялось не только собиранию текстов, но и сохранению для истории имен сказителей и раскрытию личности Мастера слова, анализа его подходов к текстам. У этнографов собрано много сведений по материальной культуре различных народов, в т.ч. о развитии, технологиях и достижениях традиционных ремесел, но крайне редко встречались имена и фамилии мастеров – носителей нематериального наследия предшественников. В настоящее время почти невозможно назвать имена мастеров-плотников, строителей многочисленных деревянных церквей и часовен, даже самых известных в традиционной архитектуре Русского

¹¹ Статья подготовлена в рамках договора с ФГБУ "Национальный парк "Кенозерский" на исследование по теме "История и современное состояние традиционного судостроения и судоходства на территории национальных парков «Кенозерский» и «Онежское Поморье».

Севера. За редким исключением, так же утрачены имена мастеров в истории судостроительной культуры этого региона, существовавшей еще со времен Великого Новгорода.

Личность творца материальной культуры не интересовала исследователей так как:

– в задачи исследований входило описание ремесел, как составной части традиционной жизни и объекты материальной культуры конкретного времени.

– роль мастера была очевидна – он представитель традиции и создатель материальных ценностей народной культуры.

– изучение личности мастера предполагает узнавание и понимание конкретного человека, его подходов к ремеслу и результатов его работы за длительный период.

Устное народное творчество важно для развития представлений о личности мастера и его роли в ремесленных традициях. Пословицы и поговорки, былины и сказки, местные легенды раскрывают различные подходы к ремеслу и показывают отношение народа к мастерству, Мастерам и результатам их труда. Особенное отношение к ремеслу проявилось у безымянных мастеров церковного строения – они вкладывали в работу все свои силы, ум и душу, и были уверены, что никто не будет повторять построенный ими храм. Из народных легенд видно, что работа Мастера – это показатели верхнего предела в ремесле, которое уже переходит в Творчество, что подразумевает большую духовную составляющую труда, всегда работа Мастера – служение Богу и миру – людям.

Легенда, записанная в 1859 году С. Максимовым на севере Кольского полуострова, сохранила слова безымянного Мастера: «Я-де Богу работаю. Этот мастер, известный строительством многих церквей, после постройки 18-ти главой церкви выбросил свой топор в реку Тулому со словами: «Не было на свете такого мастера и не будет» [5]. Легенда о постройке Нестором на о. Кижы Преображенской церкви, гласит: «... построил, выбро-

сил свой топор в Онежское озеро со словами: “Нет, не было и не будет такой церкви”» [6].

Формирование мастера, его учеба происходили по традиционной для народных ремесел последовательности: ученик – подмастерье – мастеровой – мастер первой руки – Мастер – Творец. Начиная помогать деду, отцу или близким родственникам, мальчик приобретал навыки и получал советы старших, а иногда и пожелания матери: «Строгай-строгай сыночек, папа придет топориком поправит». Как правило, опыт и навыки, полученные у старших, не подвергались критике, что говорило об авторитете учителей, а закреплялись в дельнейшей практике и использовались всю жизнь. Мастеровой средней руки до глубокой старости работал «как старики говорили (делали)» или «как знает».

Способности и характер личности превращали подмастерье в самостоятельно работающего ремесленника, который или оставался исполнителем, или становился мастером первой руки и руководителем строительства домов и судов по известным типам. Из мастеров первой руки в артели всегда выделялся голова – «артель без вожака, что топор без держака», а среди «вожаков» появлялись Мастера-творцы, наделенные талантом развивать полученный опыт и создавать новые образцы.

Архитектор А.В. Ополовников стал главным идеологом развития в СССР реставрационных работ и автором многих проектов – первым стал ансамбль Кижского погоста. Тогда же появилась потребность в мастерах-плотниках традиционной школы, сохранивших опыт поколений. В 1948 году на о. Кижы была создана первая бригада из местных жителей, музею «Кижы» удалось сохранить имена и собрать сведения о мастерах-плотниках, известных всей округе и даже всей стране. М. К. Мышев, Б.Ф. Елупов, Ф. К. Елизаров, Н. П. Федосов, Н. И. Мотов, К.П. Клинов учились у стариков, о которых всегда рассказывали с большим уважением. Навыки закреплялись работой в артели, где учил и

воспитывал коллектив. Хорошие плотники строили и традиционные лодки-«кижанки» – каждый мог сделать дома лодку для себя, многие делали на продажу [6].

Традиционное судостроение в России, как и плотницкое ремесло, существовало «испокон веков». Громадные пространства Русского Севера были освоены с помощью постоянно строящегося речного и морского флота. Интересное описание особенностей работы судостроителей традиционной поморской школы оставил П.А. Богословский: «Любопытно смотреть на этих самоучек..., о чертежах и разбивке они конечно не имеют никакого понятия, о вычислениях и подавно; на его подели видите только сажень, разделенную на аршины и вершки, ватерпас, пилу да топор – вот инструменты, которыми этот смелый строитель прямо на деле решает теоретические вопросы» [1]. Эти слова подтверждают, что в традиционном плотницком и судостроительном ремеслах, мастера пользовались полученными навыками, опытом и руководствовались природным чутьем.

Со времен Петра I деревянное судостроение в России при государственной поддержке стало развиваться с учетом опыта европейского судостроения, но традиционная судостроительная культура продолжала существовать, остатки ее мы можем встретить и в наше время. Лучше всего сохранилась она в бывших центрах судостроения на Белом море, Онежском и Ладожском озерах и ряде небольших озер, где лодка является традиционным видом транспорта.

Народное судостроение – это часть народной материальной культуры, как традиционные ремесла и промыслы. Термин «народное судостроение» предполагает строительство местными жителями для собственных нужд разнообразных средств передвижения по воде с целью освоения и использования водоёмов и окружающей территории в местах постоянного проживания. Строительство различных народных плавсредств

в процессе многовековой деятельности обеспечивается мастерами с помощью передачи традиции в процессе совместной деятельности. Понятия, термины и технологии народного судостроения являются частью нематериального этнокультурного наследия, сохранения и наследования семейных и местных традиций. Судостроительные традиции, сохранившиеся до нашего времени в центрах русского народного судостроения Заонежья, Поонежья и Поморья, технология и терминология подтверждают исторические новгородские корни традиционной культуры судостроения.

Основные признаки нематериального наследия народного судостроения:

– Коллективность опыта. Лодка или судно создаётся мастерами благодаря постепенному отбору тех или иных характеристик его корпуса в ходе продолжительной практики строительства и эксплуатации многими поколениями. Мастера опираются на знание и опыт своих предшественников.

– Традиционность технологий. Мастера осваивают местную судостроительную традицию, как определенную систему образцов, правил, техник, норм и т.п., которой руководствуются в своей деятельности, воспроизводят её.

– Способ передачи знаний – преимущественно устно-зрительный. Наблюдение за постройкой судна, непосредственное в нём участие, изустное посвящение в секреты мастерства и закрепление технологических приёмов в своей практике [8].

Терминология также является объектом нематериального наследия – известны с древних времён устойчивые названия разнообразных типов российских судов и лодок – ладьи морские и набойные, соймы, насады, струги, лодки, челны, учаны, дощаники и другие. Автором статьи в экспедициях были зафиксированы терминология лодкостроения десятков локальных центров русских, карел и вепсов Русского Севера. Все термины удалось сохранить благодаря старым и работающим мастерам наиболее развитых центров лодкостроения.

Системная работа автора по изучению и сохранению традиций деревянного судостроения началась в 1980-х годах в экспедициях клуба «Полярный Одиссей» (г. Петрозаводск). Изучение истории и современного состояния народного судостроения в 1999 году продолжилось в музее-заповеднике «Кижи». Главным результатом работы стал вывод о том, что на всех водоёмах Русского Севера лодка – неотъемлемая часть народной культуры. На больших и средних озерах и реках сформировались самостоятельные центры народного судостроения со своими устойчивыми традициями, передающимися от мастера к ученику, свои типы лодок традиционные для каждого конкретного локального центра. Мастера – хранители традиций народного судостроения. Опыт общения автора с мастерами – плотниками и судостроителями многих районов Русского Севера и материалы, собираемые в экспедициях и научно-практической работе, позволяют сделать некоторые выводы. На основе имеющейся информации можно показать роль мастера в обучении ремеслу, сохранении и развитии традиций.

На протяжении столетий формировалась самостоятельная культура судостроения, как сказал один из мастеров: «В деревне могли забыть свои лодки, но новых лодок не придумывали». Форма, размеры и оснащение лодки выработаны развитием национальных особенностей традиций каждого локального центра с учётом природно-климатических условий конкретных территорий, навигационной специфики водоемов, хозяйственного назначения лодок. Поэтому лодки, бытующие на разных акваториях, внешне сохраняя общую сущность, в то же время различны и характерны для конкретного локального центра. Раскрытие роли Мастера в традиционных ремеслах требует специального комплексного подхода, в настоящей работе будет сделана попытка показать личность и формирование мастера-ремесленника. К сожалению, список мастеров ограничен только кругом специалистов, с которыми автор работал или был зна-

ком с их работой, лично или из сообщений информаторов. В настоящей статье приводятся отдельные цитаты записанных интервью с мастерами из полевых дневников экспедиционных исследований автора [6,7].

Отметим важную роль в сохранении народного судостроения государственных и колхозных мастерских в 1930–1960-е годы, которые обеспечивали производственные потребности предприятий и частного сектора различными лодками. Интересна новая история (1930-е – 1990-е гг.) традиционного судостроения исторической Кижской волости. Само название местной лодки – «кижанка», терминология конструктивных элементов и технология говорят о многовековой истории этого центра и развитой традиции. Главным центром судостроения Кижской волости в XX веке был район Волкостров – о. Еглов – о. Рогачев. В 1932 году здесь начала работать колхозная судостроительная мастерская – Волкостровская верфь, в которой можно было создавать одновременно 4 большие (до 8 м) лодки. На стапеле, рядом с мастерской, строили большие суда до 20 м, что говорит о большом потенциале судостроения этого района. Мастерская стала школой обучения ремеслу и местом работы 3-х десятков крестьян из близлежащих деревень. Эту школу прошли молодые судостроители 1930-х годов рождения, которые пронесли традиционные приемы кижского лодкостроения до XXI века.

Один из последних мастеров-лодочников кижской волости – Н.В. Судьин говорил, что «лодку делать не заставишь, очень важно иметь желание её построить», но при этом добавлял: «обязательно нужен верный глаз и умение работать топором». Сам он обрабатывал кокоры-штевни лодок-«кижанок» по «папиному шаблону», а на вопрос почему при постройке лодки он делает так, а не иначе? – отвечает: «так надо, старики так делали. Я не могу учить строить лодку, если человек хочет, пусть работает со мной – сам научится». Больше тридцати лет прора-

ботал в реставрации на о. Кижы самый известный из последних плотников – И.Ф. Вересов. Его уважали даже старшие по возрасту плотники за ум, добросовестность, честность, мастерство и знания. Он строил лучшие лодки-«кижанки» и выполнял любые плотницкие и столярные работы [6]. За 5 лет до смерти он ослеп, но не уезжал из своей деревни, сам выполнял все работы по дому, готовил себе еду и даже пёк хлеб. «Я чужого хлеба никогда не ел», – говорил Мастер. Память о нём увековечена – по решению местных жителей и музейных сотрудников пассажирское судно музея «Кижы» названо «Иван Вересов».

Ключевым вопросом настоящего исследования является народное судостроение двух территорий Русского Севера, маркируемых границами национальных парков «Кенозерский» и «Онежское Поморье» В статье представлены сведения экспедиций автора, собранные в 2007–2009 и 2016–2018 годах у жителей деревень, расположенных на берегах озёр Лекшмозеро, Кенозеро, Лаче, на Онежском и Летнем берегах Белого моря, а также у жителей города Каргополя [7]. Интересно, что в 1870-х годах И.С. Поляков, побывав в Пудожском уезде и Каргополье, составил подробное описание озера Лача, особенностей рыболовства и ведения промыслов [9], однако, о лодках он даже не упоминает. Первые специальные исследования лодкостроения на территории национального парка «Кенозерский» были проведены этнографом А.Н. Давыдовым, сведения об изготовлении местных лодок приводятся в разделе его отчёта 1982 года [2]. Много информации о народном лодкостроении собрал К.К. Логинов, один из немногих этнографов, включивших в круг своих интересов традиционное судостроение и судоходство [4]. Разрозненную информацию о типах лодок и их использовании в традиционных крестьянских занятиях можно встретить в опубликованных работах и отчётах об экспедициях XIX–XX вв. этнографов и местных краеведов, в различных сборниках советского периода (Рис. 1).

Озеро Кенозеро

Изучение истории и традиций лодкостроения и водопользования Кенозерья в 2007 г. началось в деревне Семёново. Первая информация о лодках и водных путях была записана у В.В. Баженова (1956 г.р.): «Все делали плоты и умели выдолбить дубаны из осины, в основном только для себя – рыбачили на маленьких озерах и по рекам ходили. Многие могли шить и лодки из досок для себя или родным, и своим соседям, поэтому почти в каждом доме была традиционная лодка». В д. Вершинино у В.М. Лоскутова (1941 г.р.) была записана информация о местной технологии шитья лодок, терминология и нехитрая крестьянская экономика кенозерского лодкостроения: «У меня лодка стоит на берегу – сам шил. Дед и отец, раз уж всё делали, наверное, и лодки шили – у озера жили, и дед Глущевский по маминой линии шил лодки – для себя и по родне, мои дядья И.В. Глущевский и его брат Михаил много лодок шили». М.В. Глущевский (1928 г.р.) рассказал, что в 29 лет начал шить лодки с дядей: «После войны лодка стоила дорого – заказчик отдавал мастеру 2 пуда ржи (т.е. 50–60 трудодней, из расчёта 500–700 г хлеба на т/д – Ю.Н.). Построил, наверное, 50 лодок, разной длины – 5,0–5,3–5,5 м., в д. Коровино лодок 30 сшил – там пило-рама была, последнюю лодку сшил в 2006 году» [7].

В деревне Усть-Поча до перестройки была лодочная мастерская леспромхоза и лодки строили много мастеров, в 2007 году открылась лодочная мастерская, в которой молодые местные жители попытались начать постройку лодок по заказу национального парка «Кенозерский» для развития водного туризма. К сожалению, из-за отсутствия опыта организации лодкостроения и проблем со сбытом продукции, поработав немного, мастерская закрылась. В 2016 г. удалось встретиться с известным лодочным мастером И.Д. Ошонковым (1934 г.р.), который рассказал, что «самый лучший мастер – Калитин Фёдор Иванович (1900-е–1970-е гг.), он много и хорошо шил традиционные

и большие лодки для сплавных работ, я у него и учился шить лодки» [7].

Озеро Лекшмозро

Знакомству автора с лодкостроением и судоходством Каргопольского сектора национального парка «Кенозерский» в 2007 г. помог его руководитель – Н.И. Попов (1959 г.р.), который тогда был единственным мастером-лодочником в деревне Моршихинской. У него удалось записать много информации о местном лодкостроении: «Шили лодки мастера во всех деревнях, почти в каждом доме была своя лодка, но мой отец и дед по отцу лодок не шили, а дед по матери И.С. Брызгунов (1897–1974) из деревни Орлово шил лодки для себя. Я начал строить лодки в 1991 году, до постройки своей первой лодки не видел, как шьют местные мастера, но ни к кому за советом не подходил. У меня была своя лодка, сшитая лучшим мастером В.А. Брызгуновым, я много на ней ездил, а чем больше смотришь, тем лучше узнаешь лодку. Строить стал на глаз – измерил у старой лодки только высоту борта, ширину посередине и размеры транца под мотор, за 10 лет построил 13–14 лодок» [7] (Рис. 2).

У Н.И. Попова не было практики совместной постройки лодок со старыми мастерами, но были образцы – лучшие из традиционных местных лодок 1970–1990-х гг., которые он использовал для своей работы. Из опыта старых лодочников он перенял традиционный конструктивный набор, но был свободен в выборе пропорций корпуса лодки и способов её постройки, накопив личный опыт лодкостроения. Мастер экспериментировал для достижения лучшего результата. В 2005 году Н.И. Попов познакомил со своей технологией изготовления лодок В.А. Морозова (1951 г.р.), который сшил больше 12 лодок. Сначала он делал по 2–3 лодки в год, в том числе по заказу Кенозерского национального парка «Кенозерский» изготовил 3 лодки для туристических маршрутов. Н.И. Попов привлек к работе своего сына – А.Н. Попова (1981 г.р.), который сшил в 2008 году свою

первую лодку, и в 2016 году ещё две. К 2017 году Н.И. Попов сшил ещё 12–13 лодок, три из них – длиной 6,2–6,3 м и шириной около 1,5 м на 6–7 человек для туристического маршрута Парка. Благодаря Н.И. Попову и его интересу к местным судам в деревне Марщикинской удалось сохранить традиционное лодкостроение.

В 2007 году на Лекшмозере в соседней деревне Орлово мастер-лодочник Ю.В. Макаров (1940 г.р.) сообщил о местном лодкостроении и мастерах. Он учился у стариков в деревне и уже давно делает лодки, в том числе и на заказ. В 2016 году в деревне Орлово автором настоящей статьи была найдена только одна старая деревянная лодка и зафиксирован рассказ последнего мастера-лодочника Н.А. Тарасова (1958 г.р.). Он сообщил, что «раньше мастеров было много, шили лодки похожие, но каждый мастер делал лодку по-своему». А.П. Тарасов (1937–2000), отец мастера, также шил удобные и хорошо «скользящие» лодки. Н.А. Тарасов перенял мастерство от отца и мог бы шить лодки, но нет заказчиков – местные жители рыбачат на моторных катерах заводской постройки [7].

Озеро Лаче, река Онега

На реках и лесных маленьких озёрах использовали плоты и дубаны – по два «корыта» скрепляли, были и «чолны» с разведенными бортами, на которых рыбачили. В деревне Нокола на берегу озера Лаче рядом с деревней долбили осинового «челны», распаривали их над костром и «разводили» борта. Старики делали их в лесу, для этого – уходили с теслом и ружьём. Сделав лодку и настреляв глухарей, они возвращались с добычей на лодке домой. Хорошие специалисты высоко ценились, последний мастер, который делал традиционные осинового «челны»-долблётки с разведёнными бортами – И.Н. Пригодин. Один чёлн его постройки был обнаружен автором статьи в 2016 году.

В конце XX века в деревне Нокола рыболовный промысел и лодкостроение были развиты более, чем в других поселениях,

поэтому здесь было много хороших мастеров, которые шили лодки для рыболовного промысла на озере Лаче и для лесосплава. В.И. Пригодин сделал около 100 лодок для рыболовецких колхозов, лесосплава и односельчан. Его сын, В.В. Пригодин (1949 г.р.), помогал отцу и после его смерти стал шить лодки по заказам соседей (Рис. 3). В городе Каргополе работал уникальный мастер-лодочник – Понамарёв Пётр Иванович (1927 г.р.), который за 70 лет сшил более 1000 лодок! Его отец Иван Ефимович (1888–1968) родился в деревне Морщихинской на берегу озера Лёкшмозера. Он делал лодки длиной больше 5 м. и обучил сына. Пётр Иванович Понамарёв начал шить лодки с 13 лет и всю жизнь делал лодки на «Промкомбинате» в городе Каргополе, продолжал строить и после выхода на пенсию. В 2009 году П.И. Пономарев рассказывал: «Я шью на глаз и углы никогда не измерял. Раньше карбас делали вдвоём за 3 дня: 1 день – днище, 2 – борта (5–8 набоев), на 3 день – «обнабойка»: обортовка, тугуны, бесёдки, оключины. В теперешние годы (в 82 года! – Ю. Н.) один за неделю лодку сделаю, уже на пенсии, было, что за лето один сшил 24 лодки больших и маленьких. Сейчас ещё заказывают сшить 9-ти метровую лодку, но отговариваюсь, предлагаю сделать на 7 м. – тяжело одному с бока на бок поворачивать. В 2011 году, с помощью заказчиков, всё-таки сделал новую лодку длиной 10 м для рыбаков – они ловят неводом и держат лодку в озере Лаче. Делаю и модели наших карбасов – в 2008 году около 30 штук сделал, точно таких, как мои лодки: копыльный штевень, киль со шпунтом, опруги цельные. Модели сдаю в музей на продажу– туристы покупают» [7] (Рис. 4).

Река Онега

По течению реки Онега, на её притоках, небольших озёрах и реках так же делали «челны»-долблёнки и дощатые лодки. Изучение старых фотографий середины XX века свидетельствует о том, что традиционные лодки-карбасы были однотипны по всему течению реки Онега от истока до устья.

В крестьянских мемуарах села Чижиково, расположенного при впадении реки Кожа в реку Малая Онега описана технология постройки лодок и развитие лодкостроения в период коллективизации: «Большинство деревенских плотников занимались шитьём лодок весной (до посевной) и осенью (после уборки урожая). Каждый мастер знал на глаз и точно делал нужный угол загиба штевней. Правильная установка кокор к днищу – основа, которая определяла традиционную теорию корпуса лодки» [10]. В 1929–1930-е годы в Чижикове была создана лодочная артель, в которую объединились 25 лучших мастеров-лодочников, шили лодки по госзаказам для онежской сплавной конторы и частным лицам. Делали большие лодки, которые привязывались к пароходам, чтобы перевозить на них различные грузы. Лодкостроение приносило артели и мастерам хороший доход. Позднее ряд мастеров переехали в город Каргополь и продолжили строить лодки на государственном Промкомбинате.

Онежский полуостров

Онежский полуостров расположен в южной части Белого моря и разделяет два больших залива – Онежский и Двинской. Примыкающий к устью реки Двины северо-восточный берег полуострова называется Летний, а юго-западный берег, от устья реки Онега имеет название Онежский. Уже в XV веке в устье реки Онега крестьянское судостроение развивалось активно и имело большой потенциал. Морские лоды и кочмары строились для промыслов в Белом и Баренцевом морях, высоко ценились суда «онежского дела». В начале XVI века в селе Подпорожье на реке Онеге построено судно для посольства Московского государя, в 1564 году 4 лоды были зафрахтованы для посольства в Данию, в 1692 году судостроительный потенциал Онежского берега был использован молодым Петром I для создания Российского флота, но в деревнях традиции ремесла были сильны и старые типы судов, наряду с новыми, были в употреблении до 30-х гг. нашего века. В XIX веке в центрах судостроения на Белом море

были созданы училища, где поморы изучали теорию и практику судостроения и судовождения. В период коллективизации нарушился традиционный уклад и большие суда стали строить только на государственных верфях, хотя потенциал локальных центров использовался в строительстве малых рыболовецких ботов и лодок. В городе Онега у местного лодочника и рыбака Е.А. Крестьянинова (1934 г.р.) удалось получить некоторые сведения о местном судостроении, основных типах лодок и терминах. Из архивных документов известны имена онежских судостроителей, благодаря работам краеведов сохранились фамилии многих мастеров-лодочников второй половины XX века [3].

Сведения по истории и современному состоянию судостроения и судоходства собирались автором статьи в 2016–2018 годах в сёлах, расположенных на Летнем и Онежском берегах Белого моря [7].

Онежский берег

К сожалению, в деревнях Онежского берега не удалось найти ни одного старого мастера-лодочника, последние карбасы были построены здесь в начале 2000-х годов, период, когда местное судостроение уходило в небытие. В селе Пурнема были мастера – шили карбаса белушья, сельдяные и другие, была специальная мастерская, в которой сейчас склад, удалось зафиксировать имя последнего мастера – Н.Т. Родионова (1930-е гг.– 2008). В деревне Лямце Харитонов Александр (ок. 1880–1890-е г.р.) – самый старый мастер и Харитонов Савватий шили карбасы для односельчан. В 1960-х годах братья В.П. Денисов (1934 г.р., позднее работал в городе Онега мастером по шитью карбасов) [3] и А.П. Денисов (1940 г.р.) строили карбаса длиной около 6 м и поменьше для рыбаколхоза и личных нужд. В деревне Пушлахта после революции 1917 года мастерская располагалась в клубе (бывшей церкви), где самые старые мастера Ф.А. Агафонов и Н.В. Агафонов шили маленькие карбаса для рыболовных участков-«тонь». После Великой Отечественной войны в Пуш-

лахте построили новую мастерскую, где шили лодки старые мастера И.А. Каменский (1920–1970) и Ф.А. Каменский (1920–1980). Новые лодки в деревнях на Онежском берегу шили редко, их берегли, смолили, служили они долго, по 10–20 лет. Последние местные лодки в деревне Пушлахта шили в 2010–2011 годах. Новые карбасы привозили из Лопшеньги, где шил лодки мастер Н.М. Майзеров, и приезжая в деревню Летнюю Золотицу, обучал мастерству золотичан. В деревне Летняя Золотица сохранилась старая «карбасная» мастерская, в которой мастер Ф.М. Кропачёв (1890-е гг.–1970-е гг.) шил для колхоза самые большие карбасы – до 8 м длиной и шириной около 3 м. Помощником его был К.И. Молоков (1904–1964). Мастера Б.С. Молоков (1920-е– 1980-е гг.) и Н.К. Молоков (1940-е–2010-е гг.) за весну шили в «карбасной» по 6–7 карбасов для рыболовецкого колхоза «Беломор». Самойлов Алексей Васильевич – современный мастер, рассказал, что по направлению колхоза учился шить карбасы у Н.М. Майзерова из деревни Лопшеньги. На лесных озёрах жители беломорских поселений рыбачили на маленьких карбасах длиной меньше 5 м., сшитых, как морские, только нос и корпус у них изготавливается более узкий. Перевозили карбасы на озёра зимой на лошадях [7]. За последние годы во всех исследуемых деревнях Онежского берега не удалось встретить действующих лодочников и даже не сохранилось традиционных инструментов.

Летний берег

Судостроение, рыбная ловля и промысел морского зверя традиционно составляли основные источники доходов и продовольствия жителей Летнего Берега. В деревнях, имеющих свои географические особенности и условия для промыслов, различаются и типы лодок для прибрежного плавания.

В.А. Пирожников (1958 г.р.) рассказывал, что в деревне Яреньге лодки делал не каждый: «Мой дед Ф.К. Пирожников (1890-е гг. – 1970-е гг.) и отец (1926–1981) шили карбасы и я начал шить с отцом ещё в школе. Приглядывался, после армии

стал сам пробовать – первый же карбас получился, всего сшил около 10 карбасов разных размеров от 3,5 м до 6 м, и сейчас шью для себя 3,5–4,5м. Большие карбаса стоят на колхозном складе, на берег их сейчас не вытаскивают – лов запрещён» [7] (Рис. 5).

В деревне Лопшеньге зафиксировано более 30 рабочих карбасов, большая часть из них вытащены на берег, несколько стоят в море у берега на якорях. В настоящее время в Лопшеньге более 150 домов, и раньше здесь было много мастеров-лодочников. В 1960-х годах начала работать мастерская, в которой трудилось больше 10 старых мастеров – братья Майзеровы – Лука и Кирилл Нестеровичи, последний шил лодьи ещё до революции. Изготавливали карбасы в основном для рыболовецкого колхоза – надёжные, с хорошей устойчивостью на море, старики учили молодёжь – поэтому привилегия шить лодки и карбаса была за Лопшеньгой. Последний из мастеров Н.М. Майзеров (1969 г.р.) рассказал: «Отец – Михаил Леонтьевич шил карбаса, я с детства помогал отцу – смотрел и только строгал всё после его подготовки. После армии в 1998 году начал работать в колхозной мастерской – «карбасной». Тогда колхоз работал в полную силу, рыбацких участков-«тонь» было много и лодок было нужно много. В колхозной карбасной мастерской в бывшем овощехранилище работали 6 человек – сразу делали 3 карбаса. Почти каждая семья имела дорки с мотором, а если нет своей лодки – нужно было нанимать за деньги, поэтому раньше вдоль берег лодки одна к одной – целый флот стоял на воде, в шторм все вытягивали на берег. В деревне 100 домов – вполовину только частных дорок и карбасов стояло, да ещё колхозный флот. Сейчас карбас длиной 4,6 м шью, не отвлекаясь за 10 дней, длиной 6–7–8 м – дольше, т.к. больше заклёпок. По договору с рыбколхозом «Беломор» в 2013–2014 годах мы вдвоём с Алексеем Васильевичем Самойловым (1979 г.р.) в Летней Золотице сделали 12 карбасов и моторных лодок – заказывали в две деревни – в Летнюю Золотицу и Пушлахту и частники» [7].

Ф.С. Гуляев (1933 г.р.) рассказал, что в поселке Перто-минск шили карбаса 5 мастеров: «Мой отец Сиверьян Федотович никогда не шил, но приступил и сшил, и я так же, в детстве видел, как старые мастера шили, помогал и делал, как отец. На пенсию вышел, приступил и сшил 5 разных лодок и 2 карбаса с рубкой, вроде солоубальского проекта – ходил в Город (больше 150 км) даже один, знаешь в какой реке укрыться можно от шторма. Больше не слышно, чтобы кто-нибудь шил здесь» [7].

Результаты полевой работы позволили зафиксировать местные технологии и терминологию судостроения, все типы традиционных лодок, бытовавших в XX веке. Впервые была записана сохранившаяся информация о всех лодочниках и интервью с работающими мастерами, составлены списки мастеров-лодочников в деревнях локальных центров. Описание информаторами постройки своих лодок соответствует технологии, применяемой в XIX – начале XX века, только вместо шитья корнем-«вицей» мастера применяют кованые или заводские гвозди, используют медные заклёпки. Собранные в экспедициях материалы дали возможность определить уровень сохранности традиций народного лодкостроения исследуемых районов. В 2017 году удалось зафиксировать более 20 действующих мастеров и более 100 традиционных лодок постройки начала 2010-х годов. Полученные сведения позволяют утверждать, что ещё в 1990-х годах, когда были живы старые мастера, сохранялись все типы традиционных плавсредств.

В исследованных районах местные жители до сих пор предпочитают использовать для рыболовства традиционные деревянные, а не дюралевые, пластиковые или надувные резиновые лодки. В конце XX века традиционные технологии лодкостроения постепенно утрачивались, лишь мастера, продолжающие шить лодки, сохраняли традиции локальных центров. До начала XXI века берегались традиции формирования мастера-лодочника и его роли в народном судостроении. Но, зафиксированная

технология постройки традиционных лодок из досок и обеспечения их сохранности, позволила понять, что новые мастера используют не только традиции поморского лодкостроения и Соломбальской судоверфи конца XX века, но знакомятся со специальной литературой и применяют современные технологии деревянного судостроения.

Удалённость изучаемых нами территорий от городов и автодорог положительно повлияла на сохранение традиций лодкостроения. Там, где оставались старые мастера, ремесленные приемы строительства судов сохранялись до конца XX – начала XXI века. Упадок крестьянских технологий судостроения связан в первую очередь с постепенным уходом из жизни мастеров 1920–1930-х годов рождения.

Экспедиции автора настоящей работы в 2007–2018 годах зафиксировали хорошую сохранность традиций местного народного лодкостроения, обследованные деревни Лекшмозерья, Кенозерья и Онежского полуострова являются уникальными для Архангельской области. Результаты работы позволили зафиксировать местные технологии и терминологию судостроения, все типы традиционных лодок, бытовавших в XX веке. Впервые была записана сохранившаяся информация о всех лодочниках и интервью с работающими мастерами, составлены списки мастеров-лодочников в деревнях локальных центров. Удалось зафиксировать более 20 работающих мастеров и более 100 традиционных лодок постройки начала 2010-х годов. На территории национальных парков «Кенозерский» и «Онежское Поморье», благодаря активной работе по сбережению традиционных промыслов и ремесел, лодок, построенных по местным технологиям, изготавливается больше, чем в других районах Поморья.

Изучением и сохранением традиций судостроения Русского Севера занимаются не только потомственные мастера. С 1978 года под руководством В.Л. Дмитриева группа энтузиастов из

города Петрозаводска занимается изучением морской культуры Поморья. Собранный материал позволил начать практическую работу по строительству исчезнувших типов судов. В 1987 году по проекту В.Л. Дмитриева и под руководством старого кижского мастера Николая Карпина строится и спускается на воду первая в России копия исторического парусника – легендарного поморского коча – промыслового судна для работы в высоких широтах. С этого времени, по поморскому обычаю, клуб «Полярный Одиссей» каждую зиму строил от 1 до 3 деревянных исторических судов, которые сразу же проходили испытания на традиционных для них водных путях. Виктор Дмитриев стал автором проектов строительства всех судов, построенных на стапелях клуба, кандидат архитектуры А.П. Скворцов конструировал и руководил строительством больших судов разных типов. Это более 30 больших и малых судов известных только по рисункам и книгам: коч, две поморские ладьи, три боевые ладьи, 5 казацких стругов и 10 лодок, галеас и сойма, карбас и несколько кижанок, поморская шхуна и два фрегата – исторический флот, который дает реальное представление о прошлом российского судостроения.

Интересен опыт практического обучения деревянному судостроению, который накоплен в Республике Карелия. В 1990 году в деревне Еглово, пользуясь советами мастера-лодочника И.Ф. Вересова, инженер Е.В. Давыдов построил по заказу музея-заповедника «Кижы» сойму длиной 9 м. Советы старого мастера помогли ему начать строительство лодок-«кижанок», которых построил уже более 70 и обучал школьников в городе Петрозаводске. В 1999 году был организован первый в России фестиваль народного судостроения и гребли «Кижская регата», который способствовал сохранению и возрождению интереса к лодкам-«кижанкам» и традиционным лодкам других центров судостроения. С 2008 года проводится конкурс мастеров «Народная лодка», в котором приняли участие более 200 новых лодок, в т.ч.



*Рис. 1. Лодки Кенозера на берегу у деревни Вершинино. 1927 г.
Российский государственный архив литературы и искусства.*



*Рис. 2. Мастер
Н.И. Попов
у своей лодки.
Фото
Ю.М. Наумов.
2007 г.*



*Рис. 3. Чинка
сетей с лодки
на озере Лаче.
Национальный
архив Республики
Карелия.
Фото
И.А. Никольского.
1901 г. № 148.*



*Рис. 4. Мастер П.И. Понамарёв, г. Каргополь.
Фото Ю.М. Наумов. 2016 г.*



*Рис. 5. Карбас на берегу у деревни Лопишеньги.
Фото Ю.М. Наумов. 2018 г.*

около 30 новых кижанок и 4 онежские соймы. В музее «Кижь» совместно с клубом «Полярный Одиссей» начались работы по программе «Традиционное судостроение «Кижской волости» – несколько лодок были построены сотрудниками музея и сегодня уже накоплен опыт обучения деревянному судостроению. На озере Водлозеро ещё остались лодочники и в 1990-х годах мастер М. Наймарк, занимаясь строительством местных лодок-водлозерок, возродил древнюю технологию шитья лодок «вицей». Он сшил копии поморской шняки, набойного челна, несколько водлозерок и других лодок по заказам российских и зарубежных музеев.

В результате многолетней работы клуба «Полярный Одиссей» и музея-заповедника «Кижь» удалось сохранить и возродить традиции мастеров судостроителей и лодочников, вернуть интерес к традициям российского судостроения. Сейчас уже во многих областях России организованы центры строительства местных типов исторических судов и лодок, на которых проводятся фестивали традиционной народной гребли.

Активная заинтересованность Национального парка «Кенозерский» на Лекшмозере привела к положительным результатам – лодки местной постройки используются на водных туристических маршрутах, проводится Лекшмозерская гребная регата. С 2017 года началась системная работа по обучению школьников основам и навыкам строительства традиционных лодок. Успешная работа судоверфи проекта «Матица» при заинтересованной поддержке САФУ и Северного Морского музея позволила организовать обучение у старых мастеров и создать свою школу, возродить в Архангельске строительство поморских карбасов и проводить «Карбасные регаты».

Опыт музея-заповедника «Кижь» показал, что многолетняя системная работа по изучению и популяризации традиционного судостроения охраняемой территории, ежегодное проведение конкурсов мастеров-лодочников, праздников народной

гребли и работа с молодёжью способствуют сохранению исчезающих традиций лодкостроения и привлечению молодёжи к этой деятельности. Поэтому очень важно поддерживать инициативы общественных организаций и отдельных ремесленников по возрождению традиций деревянного судостроения.

Список использованной литературы и источников

1. Богославский, П.А. О русском купеческом судостроении. – Санкт-Петербург, 1859. С. 27.
2. Давыдов, А. Н. Рыболовство и изготовление лодок. // Научный отчёт «Разработка научной документации для проектируемого Национального парка Плесецкого района Архангельской области». Архангельск: Архангельский государственный педагогический институт им. М.В. Ломоносова (АГПИ), 1982. Т. 2. С. 44–46.
3. Киселёв, В.В. Онежские мастера-корабелы. – Онега, 2006.
4. Логинов, К.К. Лодка-«кенозерка» на о. Водлозере // Кенозерские чтения – 2015. «Заповеданное Кенозерье: природа, культура, человек»: сборник материалов VII Всероссийской научно-практической конференции. Архангельск, 2016. С. 322–328.
5. Максимов, С.В. Год на севере. В 2 т. Т. 1. Белое море и его побережья. СПб, 1859.
6. Наумов Ю.М. Экспедиционные записи бесед с жителями Заонежья, Водлозера, Поморья, Новгородской и Псковской областей. 1999–2008гг. // Научный архив ФГБУК «Государственный историко-архитектурный и этнографический музей-заповедник «Кижь». №№ 3229–3233.
7. Наумов, Ю.М. История и современное состояние традиционного судостроения и судоходства на территории Кенозерского национального парка (оз. Кенозеро, Лекшмозеро) и части бассейна реки Онеги. Рукопись. 2016 // Научный архив ФГБУ «Национальный парк «Кенозерский». Ф.1. Оп. 8. Д. 444; Наумов Ю.М. Результаты работы по изучению истории и современного состояния традиционного судостроения и судоходства территории Онежского полуострова (д.д. Луда, Яреньга, Лопшеньга, Летняя Золотица, п. Пертоминск). Рукопись. 2017 // Научный архив ФГБУ «Национальный парк «Кенозерский». Ф. 2. Оп.2/2. Д.15; Наумов Ю.М. Результаты

работы по изучению истории и современного состояния традиционного судостроения и судоходства западного берега Онежского полуострова (Пурнема, Лямца, Пушлахта). Рукопись. 2018 // Научный архив ФГБУ «Национальный парк «Кенозерский». Ф. 2. Оп. 2/2 Д. 35.

8. Огороков, А.В., Филин, П.А., Наумов, Ю.М. Морское культурное нематериальное наследие России // Сборник Всероссийской научной конференции «Нематериальное культурное наследие России: современное состояние, вопросы сохранения и освоения» Наследие. Москва, 2022. С. 470–478.
9. Поляков, И.С. «Три путешествия по Олонецкой губернии» (1871, 1873, 1875 гг.). Петрозаводск: Карелия, 1991.
10. Шишкин, А.К. Кенозеры и Кенозеро // История от первого лица. Мир северной деревни начала XX века в письменных свидетельствах сельских жителей: сборник / сост., науч. ред., В.Н. Матонин. Архангельск; Москва: Товарищество Северного Мореходства, 2011. С. 62–64

Матонин Василий Николаевич

профессор кафедры культурологии и религиоведения ФГАОУ ВО «Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова», доктор культурологии, доцент (г. Архангельск)

Мелютина Марина Николаевна

ведущий научный сотрудник, начальник отдела изучения и интерпретации историко-культурного наследия ФГБУ «Национальный парк «Кенозерский», кандидат философских наук (г. Архангельск)

Наумов Юрий Михайлович

заместитель руководителя отдела Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ) Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д.С. Лихачёва (г. Москва)

Перхина Евгения Михайловна

ассистент кафедры культурологии и религиоведения ФГАОУ ВО «Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова» (г. Архангельск)

Сибирцева Юлия Александровна

заведующая кафедрой культурологии и религиоведения ФГАОУ ВО «Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова», кандидат философских наук, доцент (г. Архангельск)

Смирнова Марина Александровна

главный библиотекарь научной библиотеки ГБУК Государственного музейного объединения «Художественная культура Русского Севера», кандидат исторических наук (г. Архангельск)

Фельдт Ирина Николаевна

доцент кафедры культурологии и религиоведения ФГАОУ ВО «Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова», кандидат исторических наук, доцент (г. Архангельск)