

ИСТОРИЧЕСКАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ ДРЕВНЕЙ КАРКАСНОЙ ЛОДКИ ИЗ БЕРЕСТЫ: ОТ ИДЕИ К ВОПЛОЩЕНИЮ

Шутихин А.В.

Александр Владимирович Шутихин – народный мастер по бересте, краевед

Более ста лет историки, археологи, этнологи, антропологи и другие ученые разных стран с успехом используют в своих исследованиях данные, полученные в результате реконструкции и исторического эксперимента. Значение этих методов особенно важно, когда исследователи обращаются к древней истории человечества и не располагают письменными свидетельствами. Для восстановления облика изучаемого объекта, иногда им приходится пользоваться только иконографией или скухими на информацию легендами, сказаниями, житиями святых.

Естественно, реконструкция и исторический эксперимент имеют как сторонников, так и противников, и полученные результаты ни в коем случае не должны идеализироваться, приниматься за абсолютную истину. Ведь совершенно неизвестно, как именно действовал древний человек. Однако несомненно, что полученные результаты дают повод размышлять над проблемой более широко. В распоряжении учёных появляется ещё один инструмент, с помощью которого можно приблизиться к истине.

Этот метод не раз приходил на помощь исследователям, часто оказываясь единственным путем разрешения наиболее сложных и спорных вопросов, возникающих при изучении истории.

В 1883 г. экспериментальное плавание через Атлантический океан на судне «Викинг», которое представляло копию «дракара из Гокстада» (IX век, Норвегия) дало возможность предположить, что открытие Америки викингами произошло задолго до плавания Колумба, и впоследствии археологи нашли тому свидетельства.

Тур Хейердал, отважный норвежский исследователь, называл себя «почитателем древнего человека». Он построил бальсовый плот «Кон-Тики», на основании старинных испанских описаний плотов инков; камышовые лодки «Ра I» и «Ра II», по древнеегипетским изображениям; копию тростниковой лодки шумеров «Тигрис».

Его путешествия на этих судах вызвали не только огромный общественный интерес к подобным плаваниям, но и заставили учёный мир по-другому взглянуть на историю человечества и роль Мирового Океана в ней.

Английский писатель и географ Тим Северин на основе ирландского эпоса разработал маршрут, от Ирландии через Исландию до острова Ньюфаундленд, сделал реплику древней ирландской кожаной лодки и совершил со своими единомышленниками очень важный и рискованный исторический эксперимент. Практическим путём была доказана возможность трансатлантического перехода команды ирландского монаха – Святого Брендана, к берегам Нового Света в VI веке н.э. Многие специалисты считали эту версию чистой выдумкой.

В настоящее время морские и речные виды реконструкции стали широко распространены – просторы морей и океанов бороздят драккары викингов, греческие триеры, плоты, лодки-долбленки, берестяные каноэ и сотни других древних плавучих средств.

Ненадёжные с точки зрения современного человека материалы для судостроения, такие как кожа, камыш, древесина бальса и береста оказались вполне пригодными для таких сложных испытаний. Можно сказать, они были реабилитированы в глазах человечества.

Береста – уникальный материал, который используется человеком с древнейших времён. Из-за своих свойств (доступности, пластичности, лёгкости обработки, герметичности и др.), береста стала применяться человеком во многих сферах деятельности, в том числе, в судостроении.

Эпоха мезолита на территории современной Европы, по данным радиоуглеродного метода, началась 10, а закончилась 7 тыс. лет назад (в северных районах – 6-5 тыс. лет назад). Это время знаменуется окончанием ледникового периода, на земле установился привычный

для нас климат, животный и растительный мир. Во время мезолита люди расселились далеко на север, освоили территорию Прибалтики и Карелии, часть побережья Северного Ледовитого океана, проникли в Америку и Австралию. Вошли в обиход орудия из камня – топоры, тѣсла, кирки, а также орудия из кости и рога – наконечники копий, гарпуны, рыболовные крючки и др. Распространились лук и стрелы, разнообразные приспособления для рыболовства и охоты на морского зверя – лодки и сети.

Археологические находки эпохи мезолита на территории Поморья доказывают, что человек умел обрабатывать и применять бересту для своих нужд. Петроглифы, найденные в Карелии на Онежском озере, изображают сцены морской охоты на лодках. Лодки – короткие и довольно широкие, с высоким бортом; люди на этих лодках, заняты добычей белух и тюленей. Согласно описанию карельского исследователя профессора Ю.А. Саватеева, лодки, изображенные на беломорских петроглифах, несли на себе от 3 до 24 гребцов.

Архангельский учёный, кандидат исторических наук, археолог А. Мартынов, рассуждая о первобытном мореплавании, в частности на Соловецкий архипелаг, рассматривает три возможных варианта передвижения по Белому морю; на плотках, на лодках-долбленках, снабженных балансирами и на каркасных лодках. Наиболее вероятной учёный считает версию каркасных лодок с кожаным покрытием.

Именно на каркасных лодках люди были способны преодолевать небольшие морские пространства, борясь с течениями, волнами и ветрами. Но если учесть, что кожа долго обрабатывается, требует дополнительной подготовки, для использования в плавании, и что рядом был материал, практически сразу готовый к применению, а по качеству почти не уступающий коже, то лодки с берестяным покрытием явно имеют больше преимуществ перед кожаными лодками. Те и другие могли существовать в одну эпоху, параллельно. Но возникли лодки с покрытием из коры деревьев – «их кожи» намного раньше, благодаря своей доступности и практичности.

Берестяные лодки, возможно, строились вдалеке от морского берега: на Северной Двине, Онеге, на их притоках. С их помощью первобытные люди могли в короткий срок преодолевать большие пространства вниз по течению, совершать прибрежные плавания, и даже попадать на близлежащие острова. Археологи нашли на Соловецких островах каменные орудия труда, которые на 90 % состояли из привозного (со среднего течения Северной Двины) кремня, а также сланца, песчаника и кварца. Природа Соловецкого архипелага допускает произрастание берёзы, что позволяло ремонтировать, а может быть и делать новые лодки, непосредственно на островах.

Таким образом, появляется новая гипотеза, о каркасной берестяной лодке, как средстве передвижения по рекам и морю в эпоху позднего мезолита и позднее. Лодка строится с помощью простейших инструментов – топора или большого ножа и шила. Ножом заготавливается и режется береста, срезаются, рубятся, обрабатываются ветви, щепается древесина, вырезаются углубления. Береста и ветви не требуют термической обработки. Простейшая технология сборки с применением несложных приёмов шитья и связывания деталей. Используемые каменные орудия труда появились в эпоху мезолита, тогда же могли с их помощью строиться каркасные лодки из бересты и веток.

На Стефановских чтениях 2004 года была подробно изложена идея и историческое обоснование существования каркасной берестяной лодки в древности на территории Северного трѣхречья. Тогда я не думал, что придётся эту идею осуществить самому. В какой-то мере даже рад, что так случилось.

Прошло четыре года, и я готов сообщить о проделанной работе. В 2005 году этой идеей заинтересовалось Товарищество Северного Мореходства. В лице его председателя Василия Николаевича Матонина была высказана заинтересованность в постройке таковой лодки, а это означало, что его мысли и мои по поводу реальности существования лодки на Европейском Севере совпадают.

Ещё несколько лет назад и археолог А.Я. Мартынов (Соловецкий музей-заповедник) высказал гипотезу о каркасных лодках, как более предпочтительных по сравнению с долблёнными лодками и плотами. По его мнению, только на каркасных лодках древние люди могли преодолеть морское пространство между материком и Соловецким архипелагом. Товарищество Северного Мореходства активно занимается сбором материала о мореплавании на Белом море. Оно и организовало на Соловках Морской музей, где и предполагалось экспонировать берестяную лодку.

Решено было сделать лодку в три этапа, за три года, в следующем порядке: макет, пробный вариант одноместной лодки и большую лодку для перехода по реке. В августе 2007 года в деревне Бушманиха была построена пробная лодка. Она превзошла все ожидания при испытаниях, оказалась надёжной и устойчивой.

Чтобы не терять времени, в сентябре был совершён переход протяжённостью в 141 км по рекам Пушма и Юг с целью испытания бересты на корпусе лодки. И береста в очередной раз доказала свою уникальность, послужив в качестве материала для малого судостроения.

В начале июня 2008 года в деревне Княжево Котласского района на реке Северная Двина за пять дней и силами двух человек построили (из местных материалов – ветки ели и рябины, береста, еловая смола, сосновый корень, с помощью только топора и ножа) берестяную лодку длиной 4,5 метра и шириной 0,95 метра.

Вес лодки составил 30 кг. С 17 по 30 июня известный котласский турист Виктор Бужинский прошёл на лодке по Северной Двине от деревни Княжево до Малых Корел, протяжённость маршрута составила 600 км. По словам путешественника, лодка имеет хорошие судоходные данные, её не захлёстывает и не бьёт волна, у неё хорошая всхожесть на волну и по скорости она не уступает современным типам лодок. Лодка прошла весь маршрут почти без ремонта.

Можно сказать, осуществилась на практике идея возможности существования берестяных каркасных лодок на реках Европейского Севера.

Какова дальнейшая судьба лодки? Товарищество Северного мореходства протянуло с приобретением лодки, музей «Малые Корелы» в лице директора, несмотря на заинтересованность сотрудников музея, занимающихся темой лодок Поморья, от лодки отказался. Но появился музей, который увидел уникальность и свежесть идеи и захотел иметь её своим экспонатом. И сейчас лодка находится на Соловках в Государственном историко-архитектурном и природном музее-заповеднике.

Теперь вернемся в прошлое и зададим себе вопрос, как долго существовала каркасная лодка на Руси?

Мнение историков Н.П. Загоскина и В.В. Мавродина: «древнейшим судном восточных славян (да и всех славян вообще) является архаический «корабль», сделанный из гибких прутьев, скорее всего ивовых, и обшитый корой, а затем и кожами, напоминающий пироги индейцев и каяки эскимосов, чрезвычайно легкий, удобный при переноске через бесчисленные «волоки» и пороги, быстрый на ходу». Время монопольного господства таких судов у восточных славян, по их словам, отделено от первых письменных источников не сотнями, а тысячами лет.

Н.П. Загоскин так объяснял слово «корабль», которое встречается в ранних русских летописях. Корень «кор», «кора», «корье», лежащий в основе слова «корабль» («корабль»), лежит в основе и таких слов как «короб», «коробка», «корзина». Данный корень служит для обозначения некоего вместилища, сделанного из коры. Не случайно и до сих пор в чешском языке слово «korab» означает и древесную кору, и большую лодку. И это вполне понятно, если мы учтем, что древнейшие суда делались из прутьев и обшивались корой, а позднее кожами.

Средневековый учёный Исидор объясняет: «*carabus* — есть малая ладья из сплетенных прутьев, обтянутых кожей». Таким образом, в славянских языках понятие «судно» обозначалось словом «корабль» потому что в очень отдаленные времена суда действительно представляли собой лодки, сделанные из коры.

Более ста лет в науке существует проблема ушкуя. Легендарное судно средневековья, о котором есть упоминания в древнерусских летописях, как оно могло выглядеть? Этот вопрос волнует многих исследователей кораблестроения Древней Руси. В чём сходятся все, кто занимается изучением этого вопроса? (Информация с форума сайта журнала «Катера и яхты»)

1. Лодки должны иметь симметричные оконечности (так выглядят ушкуи в иконографии).

2. Лодки должны одинаково хорошо ходить под парусом и веслами (сведения из иконографии и летописей).

3. Лодки предназначены для перевозки до 30 человек вместе с вооружением на достаточно приличное расстояние по рекам и морю (сведения из описаний походов новгородцев).

4. Должна быть обеспечена возможность переноски лодок силами экипажа по многочисленным волокам, и нужно это делать очень быстро.

5. Требования к долговечности, размещению грузов и экипажа минимальны. Незачем был путешественникам, первопроходцам, воинам комфорт. Груз у них был небольшой и не промокаемый. Лодки могли бросаться по ненадобности.

6. Лодки должны ходить одинаково хорошо вперед любой своей оконечностью. В бою это обязательное условие, отступить всегда можно.

7. Технология строительства лодок должна обеспечивать их абсолютную идентичность и возможность производства массовыми сериями с наименьшими затратами, прежде всего времени. Если плавали большими компаниями, на многих судах, то лодки должны быть идентичными для одинаковой скорости передвижения.

Расходятся исследователи только во мнении, из каких материалов были сделаны ушкуи, какова была их конструкция? По моему мнению, ушкуем называлось любое судно, на котором передвигались люди с помыслами ушкуйников. Устройство и оснащение таких лодок определялось целями, задачами, направлением и продолжительностью похода. Ушкуем могла быть и берестяная лодка, так как она удовлетворяет всем требованиям, перечисленным в п.п. 1-7.

Каркасные лодки-берестянки в Сибири были распространены между Енисеем и Леной, за исключением северных районов этой территории, и в бассейне Амура. Кроме этих двух основных зон, они употреблялись также восточнее Лены, постепенно исчезая к Охотскому морю. Сохранялись они в быту до середины XX века. Судя по фольклорным и историческим данным, берестяные лодки прежде широко были известны в Западной Сибири, от Урала до Енисея, и в Юго-Западной Сибири.

Кетский воевода Чеботай Федорович Челищев, составляя в 1617 году подробное описание пути из Тобольска (Обский речной бассейн) «в тунгусы» (район реки Верхней Тунгуски Енисейский речной бассейн), говорит, чтобы пройти маршрут придётся «делати струги или зырянские каюки страдные».

Последние вполне могли быть берестяными лодками аборигенного населения Сибири. Их спешно делали из местных материалов с помощью нехитрых инструментов, они легко шли против течения. Имеют малый вес, что является для путешественников несомненным преимуществом по сравнению с другими типами лодок во время преодоления волоков и быстрого встречного течения.

Интересны сведения, почерпнутые из книги Загоскина. В статье о строительстве русскими промышленниками судов в Сибири он приводит данные о крупном центре судостроения XVII века на великом сибирском пути – Илимском остроге или Ленском Волоке. В «Наказной памяти» 1639-го года перечислены материалы для судостроения, судовые принадлежности и сами суда, которые являлись предметами купли-продажи. Среди материалов для строительства судов кроме тёса, продавались драницы и скалы. Драницы – это колотые сосновые дощечки, лучина. А скалы – листы бересты. Вполне возможно, что из таких материалов могли строиться каркасные берестяные лодки для нужд промышленников.

Таможенные книги государства Московского – очень интересный и оригинальный источник по многим вопросам экономической истории, в том числе и по речному судоходству на Европейском Севере в XVII веке. Они содержат записи о движении торговых людей и товаров, их количество. Упоминают пункты начала и конца маршрутов, и что наиболее интересно для нашей темы: названия и типы речных судов того времени, количество прошедших таможенный пункт, сведения о числе «осначих» (экипажа) и основное содержание груза.

По рекам Вычегда и Северная Двина передвигались в обоих направлениях наряду с дощаными суднами, лодками, суднами, берестяные каюки и каючки. Маршруты у них были довольно продолжительные, например, от Архангельска шли на Вятку и к Соли Камской, с Устюга на Печору, Пустозерск, Сибирь и обратно. Только за период с 22 по 30 сентября 1655 г. мимо Сольвычегодска прошло 15 берестяных каючков с Печоры, вероятно с пушниной. Экипаж каючка составляли 2-4 человека. По размеру взимаемой пошлины в сравнении с другими судами, берестяной каюк был одним из самых малых. По количеству проходящих мимо Сольвычегодска судов это самое распространённое судно.

В ту пору на Европейской части Урала жили манси, коми, которым была известна технология каркасных лодок. Сюмодпыж – берестяная лодка, она была, по мнению Л.В. Жеребцова, древнейшим средством передвижения по воде у народа коми.

Русские промышленники и путешественники могли покупать лодки у местного аборигенного населения или сами легко их делать. Берестяные лодки были, как никакие другие, приспособлены к прохождению рек, к преодолению волоков.

В 2003 г. на краеведческой конференции в Онеге мною был сделан доклад о берестяном каючке. В прениях местный житель из зала сказал, что, когда они в детстве делали «лодку-осиновку», то его дедушка заметил: «Это что, осиновка! Берестяная лодка быстрее на воде была, так мой дед говорил». Пока это единственный живущий информатор о берестяных лодках в Поморье.

Археологи не находят останков берестяной каркасной лодки на территории Северной Европы, но они находят полотнища бересты, прошитые. Береста часто использовалась, например, для укрывания или пеленания умерших людей. Существовал обряд захоронения в лодках. Береста долго сохраняется в почве, а тонкие деревянные детали каркаса сохраниться не могут. Даже если рядом с полотнищем бересты обнаружат несколько остатков веток, служивших каркасом лодки, то при отсутствии гипотезы, что такие лодки бытовали, на них и смотрят по-другому. Берестяная лодка в брошенном состоянии на воздухе или в воде превращается в куски бересты и ветки очень быстро.

Итак, сделана попытка, первая, восстановить это судно в памяти и в жизни. Предстоит ещё много дел, прежде чем гипотезы подтвердятся новыми изысканиями в архивах, новыми путешествиями, в том числе и до Соловецких островов. Не сомневаюсь, что рано или поздно появятся и археологические подтверждения существования каркасных лодок в Поморье.

Берестяная лодка достойна новой современной жизни не только в качестве почетного экспоната в археологическом музее или поморского быта, но и действующего средства передвижения в программах российского этнографического туризма!

Литература

Семенов С.А. Изучение первобытной техники методом эксперимента // Новые методы в археологических исследованиях. – М.-Л., 1963.

Гуляев В.И. Доколумбовы плавания в Америку. – М., 1991.

Северин Т. Путешествие на «Брендане». – М., 1983.

Ошибкина. С.В. Статья. «Каменный век в Каргополье» // Сб. трудов «Каргополь. Историческое и культурное наследие». – Каргополь. 1996.

У истоков древних культур (Эпоха мезолита). // Материалы и исследования по археологии СССР, № 126. – М.-Л., 1966.

Бадер Н. О., Мезолит, в кн.: Каменный век на территории СССР. – М., 1970.

- Саватеев Ю.А. Залавруга. Часть 1. Петроглифы. – Л., 1970.
- Мартынов А.Я. Археологическими тропами беломорских островов / Соловецкое море. Историко-литературный альманах, №4, 2005 с.38-48
- Загоскин. Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Историко-географическое исследование. Санкт-Петербург. 1910.
- Бродников А. А. Присоединение к Русскому государству левобережья Среднего Енисея // Вестник НГУ. Серия: История, филология. Т. 1. Вып. 3: История / Новосиб. гос. ун-т. Новосибирск, 2002. С. 5–13.
- Мавродин. В.В. Начало мореходства на Руси. – Л., 1949.
- Жеребцов Л.Н. Историко-культурные взаимоотношения Коми с соседними народами. Наука. Москва. 1982г.
- Срезневский. И. И. Материалы для словаря древнерусского языка. Т. 1.
- Сорокин П.Е. Водные пути и судостроение на Северо-Западе Руси в средневековье. – СПб., 1997.
- Захаров Д. Ушкуй – байдара средневековья. //Сборник краеведческих материалов. – Киров: Волго-Вятское кн. изд-во, 1991.
- Таможенные книги Московского государства XVII века. Т. 2. – М.-Л., 1950.