

Лодка для путешествия в мир мертвых

На Соловецких островах построили берестяную лодку по образцу тех, на которых, возможно (у археологов все «возможно» и все гипотетически), уже шесть тысяч лет назад древний народ саамы совершали свои таинственные переходы по Белому морю между материком и Соловецким архипелагом.

На первый взгляд, все произошло, как всегда, случайно – встретились два абсолютно разных человека (по профессии, интересам, целям и задачам) – археолог, кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник Соловецкого музея-заповедника Александр Мартынов и признанный мастер в области народных ремесел, специалист по изготовлению традиционных изделий из бересты Александр Шутихин. И сделали одно большое общее дело, которое вполне можно сравнить с сенсационным сооружением аналога древнеегипетского судна из папируса «Ра».

Результатов у этого эксперимента оказалось очень много. Но самое главное – опытным путем доказано, что в середине пятого тысячелетия до н.э. (именно к этому времени относятся самые ранние из человеческих стоянок на Соловках) древний народ попадал на архипелаг по открытому морю на лодках.

В поисках пути

Сказать, что Соловки – уникальное место, значит произнести пошлую банальность. Сравнить их с «жемчужиной Севера» – рисковать получить по морде в приличной компании (особенно соловецкой). Но то, что у архипелага очень интересная и не менее таинственная история от первобытных времен до новейшего времени, несомненно. Уже с седьмого тысячелетия до н.э. люди начинают осваивать Беломорское побережье в поисках пути на необитаемый остров. В пятом – появляются на архипелаге.

И творил этот народ на Соловках совершенно непонятные вещи – вытескал ритуальные топоры в кострища, покидая стоянку; строил в разные времена лабиринты разных размеров и разного предназначения; сооружали на малых островах (здесь их называют кузовами) исполинские сейды – гигантские каменные глыбы на низеньких валунах-подпорках – по одной из версий, эти исполины сродни каменным идолам на острове Пахи.

Поняли друг друга с полуслова

Мастер Александр Шутихин из Котласа может сделать из бересты все. Кроме того, Александр Владимирович занимается изучением архивов. Вот в одном из таких документов XVII века он и обнаружил упоминание и описание лодок из бересты, которые ходили в то время по Северной Двине. Естественно, ему захотелось сделать такое! За основу взял чукотские и эскимосские берестяные суда. Детали додумывал сам и доводил до ума методом проб и



Александр Мартынов и Александр Шутихин в море на своей уникальной лодке

ошибок. Первое изделие берестяного судостроения немилосердно текло и в конце концов утонуло. На втором можно было плавать по небольшому озеру. Третье с успехом прошло 600 километров по Северной Двине. Но это было пресноводное плавание. Как береста поведет себя в морской воде и на морской волне, было неизвестно.

Археолог Александр Яковлевич Мартынов почти 30 лет занимается раскопками стоянок домонастырской истории Соловков. Среди находок его экспедиций есть и такие, равных которым не было во всем СССР. Мартынова очень интересовало даже не то, как попадали сами саамы на архипелаг, но каким образом они при этом умудрялись перевозить сюда керамические изделия, орудия труда и охоты, сработанные из материалов, которые здесь не встречаются.

На знаменитых петроглифах, обнаруженных на берегах реки Выг, есть изображения человечка на странном сооружении, нарисованном сплошной техникой, и двух человечков в непонятном объекте, которое выполнено контурной техникой. Причем в последнем человечки не только сидят, но и несут его, и занимаются его изготовлением. Археологами принято считать, что контурный объект, – это и есть каркасная лодка. А сплошной – долбленная из цельного ствола дерева.

Александр Яковлевич был уверен, что каркасные лодки саамов были обтянуты шкурами морских зверей, как это принято у скандинавских народов, чукчей и эскимосов. Но стоянки соловецких первопроходцев обнаружены и в 40, и в 30 километрах от морского побережья. Морского зверя там нет, а вот подходящего размера и качества березы встречаются. Хотя и одна на несколько сотен.

Шутихин и Мартынов позна-

комились на соловецкой ярмарке народных ремесел. Остался всего час до отъезда мастера на материк. Но им хватило считанных минут, чтобы понять, что они друг друга нашли, и сговориться о дальнейшем плане действий.

По древнейшему рецепту

Кроме народного умельца и археолога постройкой самой древней лодки, если не в мире, то на Севере, занимались еще три человека – Владимир Ярышев, Андрей Полежаев и Иван Дубовской. При диком весеннем холоде, резком морском ветре они трое суток с помощью наития, знания материала и таланта конструировали и делали то, на что у древних саамов уходило десятки лет проб, ошибок и глубоких раздумий.

Сначала были воткнуты березовые кольца, закреплявшие форму будущего судна, – своеобразные стапели. В них выложили пласты бересты длиной в 3 метра, шириной – 1, вымоченные в морской воде и оппаренные кипятком (нос и корма в два слоя, остальной корпус в один). Береста фиксируется на стапелях камнями, загибается по будущему очертанию дна и прошивается основным корнем. Затем к дну пришивают борта из более коротких кусков бересты. Получившийся чехол надевают на внутренний и внешний каркасы, которые делают из ели, и фиксируют их опять-таки корнем сосны.

На внутренний каркас крепятся стрингеры из черемухи, под внешний прошиваются шпангоуты из березы. Затем все отверстия и подозрительные места заливаются древнейшим из герметиков – горячим отваром из еловой смолы и жира. У саамов он был, вероятно, тюленьим, ну а современным кораблям пришлось довольствоваться свиным. В остальном

вся подлинность технологического процесса была под строгим контролем Мартынова. Даже «проколки» для сшивания бересты он пытался сделать из кварца. Вот таков вкратце рецепт изготовления саамской берестяной каркасной лодки (длина 5,5 метра, ширина 1 метр, вес 43 килограмма, грузоподъемность до 400 килограммов).

Рукой не шевельнуть

Не успело сооружение высохнуть, как Шутихин и Мартынов отправились в открытое море – рисковали пропустить отлив, а в прилив плыть было бы гораздо труднее. Надо сказать, что саамы не делали на таких судах переходов более 15–20 километров. Они передвигались от острова к острову, с ночевками. А по острову лодку переносили на себе – так было легче и проще ориентироваться. Наши берестяные и морские волки замахнулись сразу на весь переход при двухбалльном волнении на море. Лодка-то выдержала испытание с честью, а вот гребцы после 8-часового махания веслами просто не смогли больше пошевелить руками. На банкете по случаю удачного эксперимента и его удачного финиша заздравную рюмку ко рту им подносили чужие руки.

Берестяной лодке предстоит еще множество испытаний и усовершенствований. Но Мартынов уже полон планов. Теперь он едет заказывать еще одному признанному мастеру лодку-долбленку. Зачем?

– Затем же, зачем саамы стремились на Соловки! Затем, зачем существует археология вообще! – из любопытства, ради получения положительных эмоций, тяги познания и стремления удивиться... Себе... Древним...

Леонид ЧЕБАНЮК.

Соловецкие острова.

Фото автора.