

*Ольга Александровна Степанова,
директор МБУ «Центр поморской культуры»,
г. Беломорск*

Листер-бот для жителей Сумского Посада

В октябре 2010 года в г. Санкт-Петербурге впервые в истории нашей страны состоялась международная научно-практическая конференция «Проблемы изучения и сохранения морского наследия России», основной целью которой стало обозначение основ государственной политики в сфере изучения и сохранения морского наследия и объединение усилий государства и общества в этом направлении.

Конференция обозначила множество проблем.

Россия – великая морская держава, имеющая выход к трем океанам, длину морской границы свыше 44 300 км и самые протяженные внутренние водные пути в мире. Наша страна имеет богатейший флот, передовые традиции в области кораблестроения и судоходства, она стоит у истоков исторического освоения морских просторов, но, тем не менее, в настоящее время имеет ничтожное, в сравнении с ведущими морскими странами число кораблей-музеев, слабую сеть морских музеев, практически полное отсутствие законодательной базы в сфере охраны и использования подводного морского наследия, брошенные на произвол судьбы прибрежные фортификационные сооружения, маяки и многое другое.

В рамках работы конференции, выступающие неоднократно отмечали, что огромный пласт объектов морского наследия остается неизвестен, не выявлен, неосмыслен как историческое наследие, поэтому одним из пунктов резолюции конференции стало предложение об организации планомерной работы по созданию Реестра и Атласа морского наследия России.

В этой связи в марте 2012 года Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д. С. Лихачева начал работу по первичному сбору информации о морском наследии страны, которая будет использована для формирования Федеральной целевой программы «Мировой океан 2014-2020 гг.», а также составления Атласа морского наследия.

Беломорский район Республики Карелия включился в эту работу. Территория района, действительно, представлена во всем многообразии объектов морского наследия: это гидротехнические и прибрежные сооружения, памятники, достопримечательные места, морские коллекции и традиции, многое другое.

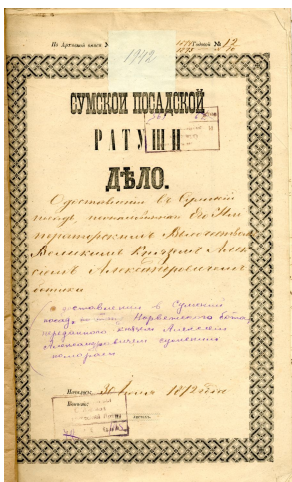
Маяк на острове Жужмуй, село Сумский Посад, мореходная лодка XIX века, волоковой путь «Осударева дорога», шлюзы Беломорско-Балтийского канала (ББК), морской порт, волноломы, кладбища строителей ББК, памятные плиты капитану В. И. Воронину, строителям шлюзов ББК, погибшим морякам земснаряда «Чернышевский», предметы и коллекции, хранящиеся в музеях района, архивы, мореходные традиции – всё это и многое другое связано с историческим опытом освоения и использования человеком северных водных пространств.

Работа по описанию объектов морского наследия Беломорского района, с одной стороны, позволила увидеть, как, казалось бы, неприметный среди множества муниципальных образований России, конкретный географический пункт обретает зримое воплощение своей истории, насыщенной героическими и трагическими событиями. С другой стороны, выяснилось, что сведения об объектах в различных источниках разнятся, происходит искажение исторических фактов, требуется более тщательный подход к составлению описательных характеристик объектов. В этой связи необходимым и перспективным представляется проведение исследований документальных материалов архивов. Опыт работы в этом направлении показывает, что зачастую неожиданные и подчас уникальные сведения хранятся в местных архивах.

Так случилось относительно мореходной лодки, что находится на Мельничном пороге реки Сума в центре Сумского Посада. В Реестре памятников Республиканского Центра по охране памятников лодка значится как памятник истории XVIII века. Сведений о том, каким образом лодка появилась в селе немного: по одним данным лодка подарена Великим князем Алексеем Александровичем¹, по другим – Петром I, высоко оценившим вклад сумпосад-

¹О данном факте, например, сообщается: Мошина, Т. «Красавица Сума – миллионная улица. Жемчужный ряд» / Татьяна Мошина // Наука и бизнес на Мурмане. – 1998. – № 6. – С. 5-9; Случевский, К.К. По Северо-Западу России.

ских поморов в строительство «Осударевой дороги». Изучая этот вопрос более подробно, Ю. Калмаков (г.Архангельск), интересуясь уникальной лодкой, в конце 70-х годов XX века лично побывал в Сумском Посаде и, основываясь на исторические сведения о строительстве Петром I «Осударевой дороги» и на воспоминания старожилов села, также выдвигает две версии появления лодки. По



Дело Сумской Посадской Ратуши о доставке ботика. Из фондов НА РК

одной из них, она была подарена Петром I, по другой – сумляне получили лодку в дар от князя Алексея Александровича. Об этом выходит его статья «Гордость и боль Сумского Посада» в двух номерах газеты «Водный транспорт».¹

Точку в спорах о том, как появилась лодка в Сумском Посаде, ставит учитель, историк В.Р. Чепелев, проживающий в Амурской области. Его исследовательская работа «Розовый карбас»² посвящена единственной в Карелии лодке-памятнику Сумского Посада и основана на краеведческих изысканиях документов Национального архива Республики Карелия (НА РК).

Обратившись в НА РК, я познакомилась с делом Сумской Посадской Ратуши «О доставлении в Сумский Посад, пожалованного Его Императорским Высочеством Великим князем Алексеем Александровичем, ботика».³ Работа с этим документом открыла новые интересные и любопытные факты из истории лодки.

Т.1. По Северу России : с картою севернаго края, отпечатанною в 6 красок, и 146 рисунками / К.К. Случевский. – СПб. : Изд. А.Ф. Маркса, 1897; Случевский, К.К. По Северу России : путешествие их Императорских Высочеств Великого князя Владимира Александровича и Великой княгини Марии Павловны в 1884 и 1885 годах : в 2 т. Т. 2 / К.К. Случевский. – СПб. : Типография Э. Гоппе, 1886; и др.

¹ Калмаков, Ю. Гордость и боль Сумского Посада / Ю. Калмаков // Водный транспорт. – 1979. – 6 сент. (№ 107); 9 сент. (№ 108).

² Чепелев, В.Р. Розовый карбас / В.Р. Чепелев // Катера и яхты. – 2012. – май-июнь – № 3(237).

³ НА РК.Ф. 585. Оп. 3.Д. 19/195.

Дело содержит 42 листа, и первым в его подшивке значится письмо от 25 июля 1872 года за № 3329 начальника по канцелярии Архангельской губернии Министерства внутренних дел, направленное в Сумскую Посадскую Ратушу. В письме сообщается о том, что Его Императорское Величество Великий князь Алексей Александрович, посетив в 1870 году село Сумский Посад и «сделав несколько переездов на карбасах, принадлежащих посещенным Его Высочествам местам, удивлялся искусной гребле поморок, бывших гребцами за отсутствием поморов на промыслах...».

Возвратившись из путешествия в Санкт-Петербург, он «ходатайствовал к постройке в Морском ведомстве такого судна по чертежу известных своими морскими качествами датских ботинок, вследствие чего в мастерских С.-Петербургского речного Яхт-Клуба и был сооружен норвежский ботик, пожалованный Его Императорским Высочеством для поморов или г.Кеми, или Сумского Посада, или села Сороки, куда по моему усмотрению будет полезнее.

Находя назначение ботика в Сумский Посад наиболее целесообразным, и сделав вместе с сим распоряжением об отправлении ботика на пароходе Товарищества Беломорско-Мурманского срочного пароходства «Качалов» в Сумский Посад, предлагаю ратуше по прибытии этого парохода в Суму, принять упомянутый ботик с распискою, и передать Обществу Сумского Посада от Имени Его Императорского Высочества Великого Князя Алексея Александровича».¹

Таким образом, из документа следует, что, во-первых, лодка была построена в Санкт-Петербурге в период с 1870 по 1872 год (XIX век), во-вторых, лодка относится к типу Листер-бот» (Lister Boat)², в-третьих, лодка была доставлена в Сумский Посад по распоряжению Великого князя Алексея Александровича³.

¹ НА РК.Ф. 585. Оп. 3.Д. 19/195. Л. 1,1об.

² Листер-бот – сравнительно небольшое, мореходное парусно-гребное судно лодочного типа с расположением обшивки внакрой, хорошо лавировавшее и выдерживающее штормовую погоду, впервые появившиеся на юго-западном побережье Норвегии (мыс Листер).

³ Великий князь Алексей Александрович (1850-1908), четвертый сын императора Александра II, генерал-адмирал русского флота, с 1882 г. – управляющий морским ведомством (прим. авт.).

Поскольку доставить лодку на пароходе «Качалов» ввиду значительной величины судна оказалось невозможно, обязательство доставить ботик в Сумский Посад взял на себя Российский шкипер Павел Степанович Смирнов, о чем дал Архангельскому Губернатору расписку: «... *обязуюсь принять все зависящие меры к благополучной доставке помянутого бота, под опасением за неосмотрительность, во исполнение строгой ответственности*»¹, причем личного вознаграждения за труд и расходы по доставке «...я не определяю, но предоставляю таковое назначить по усмотрению самого Посадского Общества»².

Далее, в «Деле...» содержится опись, из которой узнаем, что «*бот дубовый, сосновая палуба с предохранительными ящиками, длиною 32 фута, шириною 11 футов, глубиною 4,5 фута...*»³ был оснащен всем необходимым оборудованием и снаряжением, включая: один якорь, цепь, руль с румпелем, четыре весла, два багра, шесть железных ключин, камин с двумя трубами, помпу с поршнем, парусный чехол для люка, один флюс чугунный, водяную бочку, паруса, мачту со всеми принадлежностями снастей и т.д.

Другие документы «Дела...» – Постановления Сумской Посадской Ратуши – свидетельствуют о том, что судьба ботика некоторое время была под контролем Общественного собрания сумских мещан. Так, в решении Общего собрания от 12 ноября 1873 года жители села отмечают, что норвежский ботик признают «*полезным для себя как в материальном, так и научном отношениях*»⁴ и ходатайствуют о передаче лодки для хранения, а в случае необходимости его использования – сумскому мещанину Ивану Воронину, «*известному нам своим поведением и достаточными средствами <...>, который обязывается хранить его в доведенной исправности, и мы ему доверяем*»⁵.

В 1875 году ботик на текущую навигацию был передан Гавриле Афанасьевичу Ерёмину, бывшему кандидату в бургомистры Ратуши. В решении Общего собрания селян от 30 мая этого года указано, что если лодка будет использоваться для перевозки бого-

¹ НА РК. Ф. 585. Оп. 3. Д. 19/195. Л. 3.

² НА РК. Ф. 585. Оп. 3. Д. 19/195. Л. 3

³ НА РК. Ф. 585. Оп. 3. Д. 19/195. Л. 6, 6 об.

⁴ НА РК. Ф. 585. Оп. 3. Д. 19/195. Л. 26, 26 об.

⁵ НА РК. Ф. 585. Оп. 3. Д. 19/195. Л. 26, 26 об.

мольцев в Соловецкий монастырь, то вырученные деньги поступают в полное распоряжение Ерёмина, но с условием, что по возвращении мещан Общества с морских промыслов, он будет вынужден дать подробный отчет об их использовании.

Примечательным также является и то, что указанные документы подписаны сумлянами, фамилии которых хорошо известны в Сумском Посаде: *Матвей Рюхин, Яков Воронин, Федор Воронин, Александр Демидов, Григорий Ехменин, Иван Наумов, Григорий Лазарев, Степан Корольков, Иван Корольков, Иван Евстюгин, Михаил Понамарев* и др.

В деле о доставлении ботика в Сумский Посад, содержатся другие материалы, которые требуют расшифровки и более детального изучения. Безусловным является одно – архивы содержат ценнейшие источники информации, неизвестные и полузабытые факты, помогающие восстановить «пробелы» в истории; отражающие многочисленные факторы экономической, социальной, политической жизни общества.

В заключение нельзя не остановиться на текущей ситуации, касающейся вопроса сохранения памятника-лодки в Сумском Посаде. Проблема стоит очень остро – прошло 140 лет с момента постройки лодки, в настоящее время памятник находится в удручающем состоянии, требуются незамедлительные меры по его реставрации. В сентябре 1980 года по заданию Министерства культуры КАССР группой архитекторов «Спецпроектреставрация» (г. Москва) проведены натурные исследования и обмер лодки, разработан «Проект реставрации карбаса – мореходной лодки из с. Сумский Посад Беломорского района КАССР»¹, утвержденный 30.12.1982 г. Он содержит комплект документации, куда, в том числе, входит акт технического состояния, эскизный проект, результаты натурных исследований, и, что очень важно, чертежи подлежащих восстановлению элементов лодки.

Дальнейшие политические и экономические преобразования, происходящие в стране, первоочередность решения более важных насущных, «бытовых» проблем муниципалитета надолго отложили решение вопроса по ремонту памятника. Сейчас администрация

¹ Архив ГКУ РК «Республиканский центр по государственной охране объектов культурного наследия». Д.2-81 Г.

Сумпосадского сельского поселения и жители своими усилиями стараются поддерживать памятник в сохранности. Так в 2011 году установлен навес над лодкой. Однако для воплощения более действенных мер по реставрации, либо консервации объекта требуются значительные финансовые вложения. Ходатайство администрации Беломорского района перед Министерством культуры РК о включении мореходной лодки в государственные программы по реставрации, в августе этого года было отклонено на том основании, что на данный объект культурного наследия не зарегистрированы права собственности. Наличие прав собственности на памятник в перспективе позволит муниципальному образованию участвовать в различных программах, получить субсидии, найти партнеров-специалистов, которые помогут в реставрации памятника XIX века.

Список архивных источников

*Национальный архив Республики Карелия (НА РК, г. Петрозаводск)
Фонд 585.*

О доставлении в Сумский Посад, пожалованного Его Императорским Высочеством Великим князем Алексеем Александровичем, ботика. Оп. 3. Д. 19/195.

*Архив Государственного казенного учреждения Республики Карелия
«Республиканский центр по государственной охране объектов
культурного наследия» (г.Петрозаводск)*

Мореходная лодка XVIII века, Беломорский район, с. Сумский Посад». Д. 184.

Д. 2-81-А, 2-81-Б, 2-81-В, 2-81-Г.

Литература

Калмаков, Ю. Гордость и боль Сумского Посада / Ю. Калмаков // Водный транспорт. – 1979. – 6 сент. (№ 107) ; 9 сент. (№ 108).

Министерство культуры РФ, Музей Мирового океана. Проблемы изучения и сохранения морского наследия России. Материалы первой международной научно-практической конференции. – Калининград : Книжное издательство «Терра Балтика», 2010.

Мошина, Т. «Красавица Сума – миллионная улица. Жемчужный ряд» / Татьяна Мошина // Наука и бизнес на Мурмане. – 1998. – № 6. – С. 5-9.

Случевский, К.К. По Северу России : путешествие их Императорских Высочеств Великого князя Владимира Александровича и Великой княгини Марии Павловны в 1884 и 1885 годах : в 2 т. Т. 2 / К.К. Случевский. – СПб. : Типография Э. Гоппе, 1886.