



Из офиса на верфь

Игорь Митрофанов
Фотографии автора

Мы приехали в Архангельск из разных городов России, чтобы участвовать в строительстве поморского коча — парусного судна, которое использовалось поморами для плавания в полярных морях. Восемь волонтеров. Среди них был и я.

Утро. На улице 30-градусный мороз, на бордах растут сосульки, а теплой одежды на каждом из нас хватило бы на двух-трех альпинистов. Ледяная бахрома на деревьях сказочно смотрится в лучах восходящего солнца, но никто не фотографирует — неохота снимать рукавицы. Да и не за снимками мы выбрались из квартирного уюта: впереди рабочий день на верфи! Кстати, отопления там нет, и мы с легкой завистью смотрим на местных, спешащих на обычную работу.

Хотя строительство парусного судна — старинное ремесло, нас привели к нему высокие технологии. А точнее — пост о наборе волонтеров, который каждый случайно увидел в соцсетях. Чтобы попасть на верфь, нужно было откликнуться на объявление, заполнить онлайн-анкету, а потом пройти конкурс и собеседование с руководителем проекта Глебом Плетневым. Уже тогда

стало ясно: нас приглашают не для того, чтобы подавать мастеру инструмент, а для сложной и очень интересной работы.

Знакомство с верфью

Строительство идет в огромном эллинге. Когда заходишь, справа — кирпичная бытовка с дровяной печкой и учебный класс. Слева и чуть дальше — подсобка с инструментами и электрообогревателем. Остальное пространство занимают доски, брусья, рейки и листы фанеры разной формы и размера, между которыми расставлены станки и верстаки.

Но все это видишь не сразу, ведь перед тобой высится гигантский «скелет» — будущее морское судно. Зрелище завораживало и будило самые смелые мечты. Причем от нас напрямую зависело, как скоро они воплотятся в жизнь.

Соломбала — место, где мы жили и работали — исторический портовый район города. Коч строится в самом ее сердце — на Мосеевом острове, где Петр Великий создал свою первую морскую яхту «Святой Петр», а потом основал первую в России государственную судоверфь. Дороги здесь мостили балластным камнем с торговых судов, а на улицах до сих пор можно встретить домики, которые соорудили для себя моряки-иностранцы. Есть даже развалины деревянной англиканской церкви

в готическом стиле. Правда, после ремонта это здание собираются переоборудовать в детский спортзал, а другие дореволюционные постройки планомерно сносят.

Но даже то немногое, что еще осталось от прежней Соломбалы, помогает проникнуться морскими традициями Архангельска гораздо лучше, чем застывшие музейные экспонаты. Чем, собственно, мы и занимались, когда курсировали между верфью и квартирой, которую школа выделила для иногородних волонтеров.

До нашего приезда над постройкой коча работали и профессиональные судостроители, и первая волонтерская группа, из которой один особенно увлеченный курсант даже остался на верфи штатным плотником. Так что набор судна был уже готов, но ему еще предстояло обрести обшивку.

Кадры решают всё

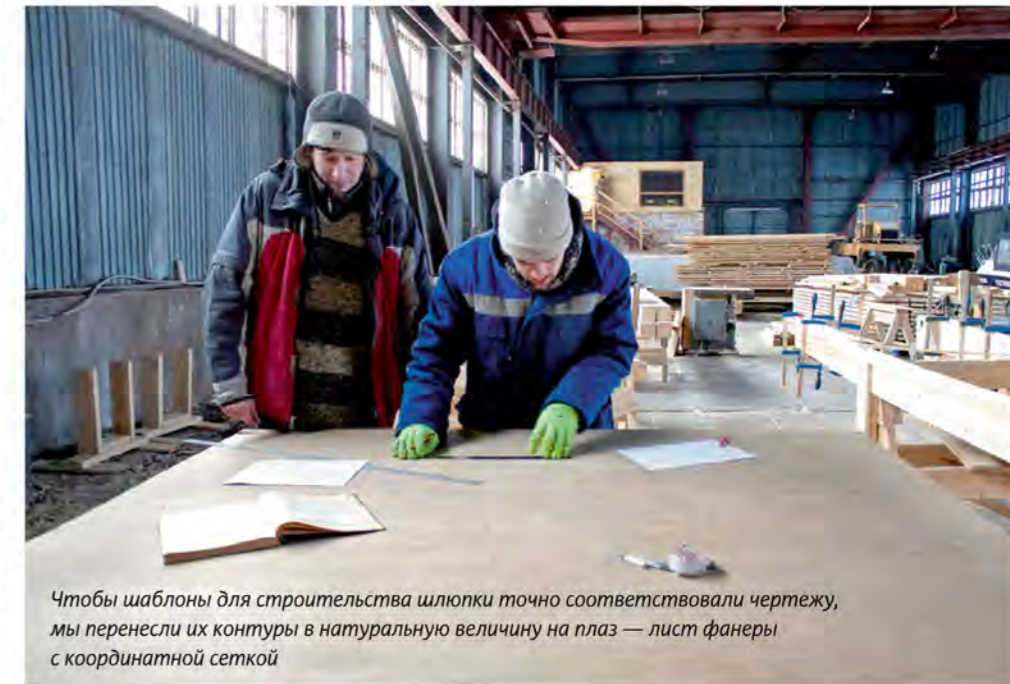
Психологи любят писать о конфликтах в замкнутых коллективах. Да я и сам поначалу был уверен, что несколько парней, которые живут и работают вместе, обязательно рано или поздно переругаются. Но меня ждало «разочарование»: ни одной серьезной ссоры за два месяца, несмотря на разницу в возрасте, привычках и увлечениях. А все потому, что люди собрались чрезвычайно интересные. Саша из Санкт-Петербурга — философ, такелажник фрегата «Штандарт» и автор блога с остроумными наблюдениями о нашей жизни, который мы каждый день читали как газету. Богдан из Москвы — руководитель детского столярного кружка,

Деревянное судно нынче в диковинку. А уж участие в постройке... такими возможностями не разбрасываются. И вот я уже на стапеле в историческом месте, где рождался российский флот. Новые друзья, оттачивание навыков, мороз, погружение в культуру Поморья и, конечно, северное сияние — все это мой «кочевой» опыт, с которым слова «часть команды, часть корабля» обретают конкретный смысл.

Богдан Кубраков, курсант

студент-судоводитель и увлеченный меломан, который играет почти на всех музыкальных инструментах, изобретенных человечеством. Вася из Калужской области — бывший сборщик мебели и программист с выдающимися кулинарными талантами. Витя из Омска — технолог мебельного производства и бывший штурман торгового флота, мечтающий о море. Школьник Ваня из Калуги носит с собой огромный нож и может смастерить им что угодно. И я, московский яхтсмен и журналист.

Большую часть времени мы жили вшестером, а на верфи к нашей компании трудовых мигрантов



Чтобы шаблоны для строительства шлюпки точно соответствовали чертежу, мы перенесли их контуры в натуральную величину на плаз — лист фанеры с координатной сеткой

присоединились два местных курсанта: страховой агент Андрей, знающий поморское название каждой разновидности льда, и Ярослав, культуролог и технолог художественной обработки материалов.

От теории к практике

Если театр начинается с вешалки, то кораблестроение для нас началось со стола и скамеек. Их надо было смастерить без гвоздей и клея — это был своего рода вступительный экзамен, который помог организаторам отделить зерна от плевел. Зернами оказались Витя, Богдан и Вася, профессиональные столяры и мебельщики. Они попали в привычную стихию и быстро изготовили стол со скамейкой фабричного качества, получив в награду самые сложные и ответственные задачи на стапеле.

В роли плевел выступили мы с Сашей — представители московской и питерской интеллигенции. Конечно, у нас тоже был опыт работы по дереву, но скорее любительский. Так что наша скамейка получилась грубее и проще на вид, хотя со своими обязанностями успешно справлялась. Еще три курсанта: Ваня, Андрей и Ярослав — присоединились к нам чуть позже и не попали на мебельный экзамен. Их навыки оценивали уже в процессе.



Производство музыкальных инструментов возвращало нас к стамескам даже на выходных

Работы хватало на всех. Во-первых, надо было клеивать, обтачивать и устанавливать элементы набора и переборки. Во-вторых, расширять и модернизировать бытовки. В-третьих, выставлять и малковать шпангоуты коча, чтобы на них хорошо легла обшивка. И, наконец, изготовить по чертежам шаблоны для постройки будущей разъездной шлюпки для судна. Последние две задачи доверили нам с Сашей — приятная неожиданность после скамеечного конфуза.

Вместе с главой проекта Глебом стратегией нашей работы руководил Егор Ватлецов, инженер-проектировщик с бывшей Соломбальской судовой верфи. А практически все вопросы мы решали вместе с двумя пермяками: старшим плотником Вадимом и его помощником Сашей — тем самым волонтером из первого потока, который решил переехать в Архангельск. Но они только знакомили нас с технологиями, а дальше все зависело от нас. Поэтому даже закоренелым гуманитариям пришлось развивать в себе инженерную смекалку.

Погружение в поморскую культуру

Всех нас собрал в Архангельске не просто верфь с историческим уклоном, а Арктическая школа традиционного деревянного судостроения. Так что обширную практику дополняли лекции, мастер-классы и экскурсии. Нам преподавали древесиноведение и теорию корабля, рассказывали об истории и культуре поморов, о географии Русского Севера и принципах управления парусами.

Оказалось, у поморов задолго до Петра было множество разновидностей морских судов, на которых они ходили и на Шпицберген, и на Новую Землю. На Русском Севере использовали и собственную систему навигационных знаков: моряки ставили на берегу большие деревянные

кресты в особом порядке. Их расположение помогало торговым и промысловым судам определять направление на север и пройденное расстояние, безопасно проходить сложные участки и не пропускать важные точки маршрута. Была и своя терминология:

Когда я был в Архангельске эти два месяца, я понял, что есть еще люди, готовые не за деньги, а из добрых побуждений внести свой вклад в дело, необходимое для всей нашей страны. Несмотря на трудности, у нас получилось найти общие интересы, и я был очень рад всех узнать!

Виктор Серых, курсант

например, брасы назывались вожжами, фалы — дрогами, а ванты — ногами.

Кстати, предки архангелогородцев сшивали доски обшивки вицей — гибкими еловыми корнями или ветками. Даже если речь шла о достаточно большом судне, таком как наш 19-метровый коч. Мы попробовали взять с них пример, но быстро поняли, что современный способ проще и удобнее. К тому же стояла цель построить



современную версию коча, которая во многом превосходит оригинал. А значит, без технологий и материалов XXI в. не обойтись.

Кот, гусли и сияние

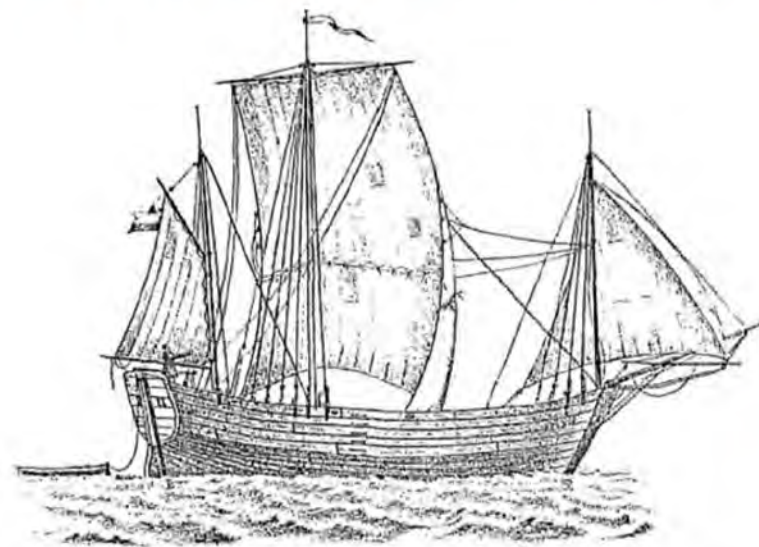
Мы ехали в Архангельск строить коч, но увезли оттуда намного больше, чем умение работать со стамеской в самых неожиданных позах. Верфь стала для нас настоящим домом, куда можно было прийти в конце рабочей недели, чтобы приготовить на костре уху из свежей рыбы, подкинуть дров в печку и посидеть у самовара, слушая мурчание корабельного кота.

Впрочем, свободных выходных у нас было не много из-за повального увлечения производством гуслей. Первым их сделал Богдан, научившись этому искусству у местного мастера Миши Герасимова. Новость произвела фурор, и в нашей группе началась настоящая эпидемия: теперь мы самозабвенно вытаскивали и шурили гусли почти все свободное время. К концу волонтерства сделали шесть инструментов, а кто-то даже научился на них играть.

А еще, бывало, вернешься вечером в квартиру после долгого трудового дня, ляжешь в теплую кровать — а тут уведомление на телефоне: вероятность северного сияния — 31%. И вроде понимаешь, что возможность уникальная, но все равно мысленно ругаешь неугомонную солнечную активность, ведь так хочется поспать... Зато когда одеваешься, выбегаешь из подъезда с камерой наперевес и уходишь подальше от домов и фонарей, сразу понимаешь: оно того стоит.

Зов морей

Когда коч будет достроен, плотники-волонтеры войдут в его команду. Мы пойдем дорогами поморов — сначала в Сибирь, к остаткам древнего города Мангазеи, где в XVII в. был настоящий клондайк пушной торговли. Потом — по другим маршрутам русских купцов и промысловиков: к Мурманску, Шпицбергену, Новой Земле, Оби и Енисею. 🚩



Что такое коч

Визитная карточка коча — небольшая осадка и яйцевидные обводы, благодаря которым он хорошо подходил для навигации в суровых северных морях. При ухудшении ледовой обстановки другие суда могло раздавить, а коч благодаря особой форме выдавливалось из льда, да и на берег при необходимости вытягивать его было проще.

Коч впервые упоминается в документах XVI в., а уже в XVII в. русские промысловики и торговцы освоили на этом судне огромную территорию Сибири и Дальнего Востока. Несмотря на неоднократные попытки запретить «староманерные» русские суда после петровских реформ, кочи продолжали ходить по северным морям и в XVIII в., но потом все же уступили место парусникам, построенным по европейским образцам.

Легенда ушла в прошлое не только по политическим причинам, но и из-за своих лавировочных качеств. При отсутствии развитого килля команде часто приходилось браться за весла. В проекте современного коча этот недостаток решили исправить: конструкция предусматривает косые паруса, удобные для острых курсов. К тому же на судне будет стоять стационарный двигатель, который поможет избежать ненужного риска при штормовании и сложных швартовках.

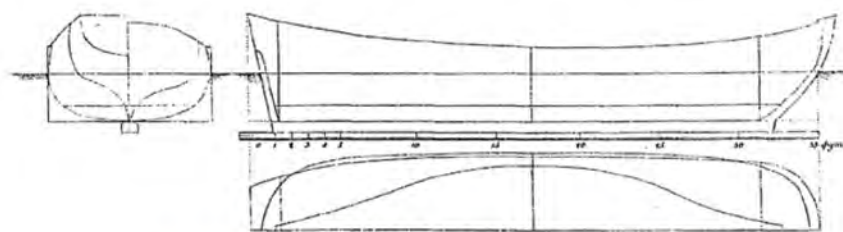


Рисунок из книги П. Богословского «О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном», СПб., 1859 г.