

Судостроение в произведении К.И. Коничева «Пётр первый на севере»

Блохинов Савелий, 7 класс,
МАОУ ДО «Усть-Кубинский центр
дополнительного образования»

Руководитель: Мелкова Ольга Алексеевна,
педагог дополнительного образования
МАОУ ДО «Усть-Кубинский центр
дополнительного образования»

Великий Петр, царь – реформатор,
Строитель, плотник, мореход.
С его на троне воцаренья
Россия славный путь ведет.
(цитата из поэмы о Пётр I)

«Историческое повествование», так назвал свою книгу Константин Иванович Коничев, посвященную Петру I на Севере.

В какой мере Кубенское озеро связано с именем и деятельностью великого преобразователя России? Заслуживает ли внимания эта тема? Проведём небольшое исследование. Вспомним историю.

Петр I прекрасно понимал, что Россия может стать могущественным государством, только став морской державой. «Водное пространство - вот, что нужно России!», - говорил он. Царь Пётр решает создать северный флот и восстановить судостроение. И первым морем, с которым познакомился Петр I, было не Азовское, Балтийское или Каспийское моря, на которых он побывает, а северное Белое море.

К. И. Коничев пишет: «Весной 1692 года в Вологду неожиданно приехал молодой, двадцатилетний царь Петр Алексеевич. Ни воевода, ни архиепископ Гавриил не сумели и не успели послать навстречу царю нарочных, чтобы заблаговременно, через вестовых узнать о времени прибытия царского величества. Впрочем, Петра мало интересовало, какую ему окажут встречу. Он तोпился на Кубенское озеро, посмотреть сколь обширно оно, сколь

глубоко, годится ли после Переяславского озера для упражнений в плавании на судах и для обучения сражаться на воде».

Но встреча была устроена с колокольным звоном и молебствием во славу и честь державного гостя. К. И. Коничев пишет: «В Софийском соборе, расписанном, незадолго до приезда Петра фресками, обедню служил сам высокопреосвященный Гавриил. Присутствовала небольшая свита Петра, вологодские купцы, духовные особы и несколько изографов и простолюдинов. Горожане толпились вокруг храма и на Соборной горке. Крестьясь на посеребренные главы, они ожидали окончания молебствия и выхода царя, дабы не прозевать вовремя крикнуть зычно "ура" его царскому величеству».

Такая знаменитость посещает вологодский край! По Кубенскому озеру царь передвигался на баркасе. Что такое баркас?

Баркас - это самое большое гребное судно для перевозки людей и грузов.

К. И. Коничев пишет о том, как Пётр измерял озеро: «Пётр стоял посреди переднего карбаса и время от времени шестом измерял озеро. - Сажень. Два аршина. Опять сажень. Ого! Здесь две с лишним... Опять сажень. Нет, не то, совсем не то». И подвёл итог: «А Кубинское озеро ради игры корабельной нам мелко да и тесно».

Тогда царь Пётр решил увидеть Белое море и ехать в Архангельск.

Но после посещения Кубенского озера Пётром I жизнь в Вологодском Заозерском крае изменилась. Согласно указу Петра I (1697 г.) в Вологде из числа помещиков, купцов и духовенства архиепископом было организовано «кумпанство» по строительству военного корабля. Во время своих путешествий через Вологду в Архангельск и обратно государь плывал на судах, построенных вологодскими умельцами. Самый большой и срочный заказ был получен в 1702 году, когда Петр I задумал с армией в четыре тысячи человек, воинскими припасами и снаряжением пройти до Архангельска с целью его защитить от шведов.

С приездом Петра I на Кубинское озеро начинает зарождаться судостроение на Устьянщине. В верхнем течении реки Кубены устраиваются верфи для изготовления барж и барок

Дошаники, барки, карбасы и прочие малые речные суда издавна строились на вологодской верфи, которая существовала ещё со времён Ивана Грозного. Они служили для транспортировки различных грузов по рекам Северного края. О плотницком мастерстве наших земляков говорит тот факт, что они построили ладьи, украшенные золотом и серебром, для самого Ивана Грозного, когда он в 1571 году предполагал совершить путешествие по рекам до Холмогор и Белого моря.

Особенно большого размаха судостроение в нашем крае достигло на рубеже XVII-XVIII веков.

Кубена, по словам историка А. Розанова, являлась для Кадниковского уезда тем, что Волга для прилегающих к ней губерний. В первой половине XIX века судоходство в весеннее время осуществлялось на протяжении 250 верст. Ежегодно с верховьев отправлялось в Устье от 3 до 6 судов, груженных хлебом, смолою, дёгтем, оценивавшихся примерно в 40 тысяч рублей. Александр Розанов пишет о трудовой жизни на Кубене «Тут положительно не знаешь на что больше смотреть. На эти ли разбросанные по берегам Кубены шумные заводы... или на многочисленные лодки. А какие тут барки, каюки, ушкуи и т. д. Чем они отличались друг от друга? Лодка - небольшое гребное судно для речного и прибрежного плавания.

Каюк - речное грузовое судно. Род полубарки с двухскатною крышей и загнутым носом и каютою в корме. Ещё её называют «душегубкой». До 8-11 саженой (32,4 см.), ширина 3-4 сажени. Изначально каюки строились из однодеревки с набоями, с насадками на борту.

Баржа - общее название сплавных плоскодонных судов для кладки. Речное грузовое судно грубой постройки на деревянных гвоздях.

Баркас - это самое большое гребное судно для перевозки людей и грузов.

Ушкуя - плоскодонная ладья с парусом и веслом. Произошло слово от «ушкуйник» - речной разбойник. Новгородские ушкуйники пускались открыто на грабежи, привозили добычу домой как товар. (Толковый словарь В. И. Даля)

Дошаники - это плоскодонное деревянное речное судно небольшого размера с палубой и одной мачтой, использовавшееся, главным образом для транспортных целей на большинстве рек России.

Лодки выделявали главным образом в волостях: Новостаросельской, Замошской, Троицко-Енальской и Михайловской Кадниковского уезда. В одном 1900 году из Устья было отправлено и прибыло более 260 барок.

Для перевозки барж и барок, хлебных грузов, кирпича. Подачи сырья к заводам, обслуживания пассажиров, которые из года в год продолжали расти. Был необходим флот, в связи с чем появляются грузовые и пассажирские пароходы, принадлежащие местным пароходоладельцам. Первый флот состоял из таких пароходов «Николай», «Коммерсант», «Александр Вюртембергский» (пассажирские), «Устьянин», «Кум», «Усердный», «Родной», «Ёлка» (буксирные). Всего насчитывалось 15 колесных и винтовых пароходов, принадлежащих разным частным лицам.

Строительство речных судов на Усть-Кубинской земле в XX веке увеличивалось с каждым десятилетием. В настоящее время этот промысел не забыт. Ежегодно в с. Устье проходит областной конкурс мастеров-лодочников, который возрождает заозерские традиции. Но в своём произведении К. Коничев прославил Кубенское озеро и село Лахмокурье, что посещал Великий царь – реформатор.