



Прикладная культурология

DOI 10.34685/NI.2020.59.84.004

Наумов Ю.М.

О методике и результатах изучения народного судостроения

Аннотация. Темой исследований являются крестьянские лодки, которые бытовали и бытуют на внутренних водных путях и бассейнах озер России. Под «народным лодкостроением» предлагается понимать изготовление и использование в личном крестьянском хозяйстве различных типов местных лодок.

Народные лодки все еще мало изучены, что связано с отсутствием разработанной исследовательской методики, единых подходов к сбору информации, обмерам и описанию лодок. Во многих локальных центрах еще есть мастера, сохраняющие местные традиции лодкостроения, историю их возникновения и развития, что подтверждают материалы полевых исследований автора, находки документов и фотографий. В данной статье автор предлагает методику исследований лодок, апробированную в 25 экспедициях.

Ключевые слова: народное судостроение, лодка, этнография, методика, водные пути, экспедиционные исследования.

Темой научных исследований автора в музее-заповеднике «Кижы» в настоящее время являются крестьянские лодки [1], те, что бытовали или бытуют на внутренних водных путях и озерных водоемах Республики Карелия и сопредельных территорий в XIX – начале XXI вв. Народное лодкостроение предполагает изготовление и использование в личном крестьянском хозяйстве различных типов местных лодок, вне зависимости от того, делались ли они мастером для собственных нужд или на заказ. Коммерческие, грузовые, промысловые (барки, полулодки и др.) и прочие крупные традиционные суда в данной статье рассматриваться не будут. Научная работа и разработанная методика, как нам представляется, могут способствовать актуализации народного лодкостроения и принести пользу этнографическим исследованиям.

До настоящего времени мало кто изучал локальные особенности водного транспорта и судоходства различных народностей для изначального освоения территории постоянного проживания и дальнейшего хозяйственно-экономического использования крестьянским населением природных богатств Русского Севера. Народные лодки исследуемого региона (да и всей России в целом) все еще мало изучены, что, по нашему мнению, связано, в том числе, с отсутствием разработанной исследовательской методики, единых подходов к сбору информации, обмерам и описанию лодок.

Сбор и систематизация материалов невозможны без определенного алгоритма работы, который дает способ получения наиболее полного объема информации по каждому локальному району исследований, создает возможности для их сравнения по единым параметрам. Искать пути решения проблемы можно, опираясь на предшествующий опыт изучения данного вопроса, полученный при описании различных традиционных судов во время многочисленных экспедиционных и музейных изысканий, на основе которых разрабатывалась предлагаемая методика исследования народного лодкостроения.

Специальные этнографические исследования, посвященные народным лодкам изучаемого региона, отсутствуют: о лодках имеются отдельные разрозненные сведения, оставленные путешественниками и этнографами, для которых изучение лодок не было главной целью их работы. Между тем, в Республике Карелия народное судостроение с различными на его основе модификациями все еще неплохо сохранилось, благодаря удаленности от основных дорог и труднодоступности почти всех центров традиционного народного судостроения, тяготеющих к озерам региона. В силу дефицита снабжения территории маломерными судами фабричного изготовления и их дороговизны десятки мастеров все еще строят деревянные лодки. При этом до сих пор есть мастера, сохраняющие местные традиции лодкостроения, помнящие в какой-то части историю их возникновения и развития, что является основой для любого подобного исследования.

Таким образом, основной источниковой базой для анализа истории и современного состояния народного судостроения Карелии и сопредельных территорий стали материалы полевых исследований автора, новые находки документов и фотографий, связанных с народным лодкостроением и судоходством. Дополнительными источниками, расширяющими временные рамки исследований, являются документы из архивов и музейных фондов Карелии, Санкт-Петербурга и сопредельных территорий, исторические исследования и редкие сведения из опубликованных исторических и этнографических работ, трудов русских и иностранных путешественников, работ, связанных с описаниями рыбного промысла и иных публикаций. Полагаем, что результаты проделанной работы можно использовать для расширения методических возможностей и системных исследований народного лодкостроения и судоходства не только отдельных районов Карелии и Северо-Запада, но и других регионов России.

Основная задача исследования – анализ работы с информаторами и осмысление собранного материала для составления оптимальной методики сбора информации, выявления и описания общих и локальных особенностей традиций народного лодкостроения. Анализ собранного материала позволяет обнаружить и описать локальные традиции и их зависимость от ряда местных факторов. В 1980-е годы автору впервые довелось познакомиться с судостроением и особенностями лодок Кижских шхер, а в 1990-е был получен практический опыт в экспедиционной работе клуба «Полярный Одиссей» с МАКЭ Института Наследие по изучению и возрождению традиционного судостроения и судостроения. Начало научной работы автора относится к 1999 году, когда в музее-заповеднике «Кижы» стали проводиться первые исследования народного лодкостроения. В первый же год в результате полевой работы в Кижских шхерах, Заонежье и на озере Сямозеро в обследованных деревнях были зафиксированы местные лодки и работающие мастера. Было установлено, что практически во всех деревнях сохраняется историческая память о традициях и местной терминологии лодкостроения.

Полевые материалы позволили сделать вывод о том, что во многих деревнях еще проживают знатоки традиционной технологии судостроения, хранители информации об истории этой части народной культуры, о былых мастерах конца XIX и первой половины XX в. Одновременно стало ясно, что настоящий период характеризуется потерей наиболее осведомленных информаторов, существенно трансформируются, а порою и исчезают старинные типы лодок, а вместе с ними – и материальные следы былого деревянного судостроения. В результате первых экспедиций (1999-2000 гг.) удалось обнаружить, что имеются вполне определенные общие закономерности и в современном состоянии народного судостроения и судостроения, связанные с географическими особенностями и историческим развитием района исследований. Удалось выявить и описать существование локальных различий в местных традициях и понять, что и в настоящее время изучение местных дает интересные результаты. Музеем-заповедником «Кижы» было принято решение о продолжении исследований по предложенной автором теме «История и современное состояние традиционного судостроения и судостроения бывшей Олонецкой губернии и сопредельных районов».

В 2001 г. автором были опробованы различные подходы к работе и разработана анкета–опросник, при этом, так же отработывалась методика комплексных научных исследований, разрабатывалась классификации традиционных деревянных лодок региона.

**Анкета-опросник по теме
«Традиционное народное судостроение»**

1. Название поселения, по которому дается информация.

Ф.И.О. информатора.

Название поселения, где живет в настоящий момент (адрес). Дата, место рождения.

Ф.И.О. жены информатора. Дата, место рождения.

Строил ли лодки информатор, где и у кого учился.

В каком году начал строить.

Где строил лодки (рабочее место).

О своей технологии и терминологии (материалы, их заготовка, хранение, обработка, закладка и технология: киль, штевни, борта, шпангоуты, оснастка и назначение лодки).

Сколько лодок строил в год (в жизни).

Для себя или на заказ.

Сколько времени уходило на строительство одной лодки.

У кого учился сам и кого обучал.

Кто и откуда заказывал.

2. Отец. Ф.И.О. Дата, место рождения.

Строил ли лодки, где и у кого учился, о его опыте, технологии стр-ва и др.

2.1. По линии отца:

Дед (Ф.И.О. Дата, место рождения).

Строил ли лодки, где и у кого учился, о его опыте, технологии стр-ва и др.

Прадед (Ф.И.О. Дата, место рождения).

Строил ли лодки, где и у кого учился, о его опыте, технологии стр-ва и др.

Мать. Ф.И.О. Дата, место рождения.

2.2. По линии матери:

Дед (Ф.И.О. Дата, место рождения).

Строил ли лодки, где и у кого учился, о его опыте, технологии стр-ва и др.

Прадед (Ф.И.О. Дата, место рождения).

Строил ли лодки, где и у кого учился, о его опыте, технологии стр-ва и др.

3. Имеется ли традиционная лодка.

Какая (название), размеры в метрах (длина, ширина).

4. Основные типы традиционных лодок, назначение, грузоподъемность.

Какие лодки бытовали еще.

5. Кто строил лодки (Ф.И.О., годы жизни, место жительства мастеров).

В деревне.

В соседних поселениях.

У кого учился.

В каком году начал строить.

Кого учил.

Где строил лодки (рабочее место).

Сколько лодок строил в год (построил за жизнь).

Для себя или на заказ.

Сколько времени уходило на строительство одной лодки.

Кто и откуда заказывал.

Основные хозяйственные занятия в данной деревне.

Сколько дворов в поселении.

Какие лодки (конструктивный тип, назначение, грузоподъемность).

6. Схемы всех известных типов традиционных лодок, размеры, конструктивные элементы, терминология, материал (в т.ч. отдельных элементов), такелаж (отдельно по типам).

Инструмент (место хранения).

Оборудование рабочего места.

7. Технология строительства (в т.ч. заготовка – сроки, качество мат-ла). Этапы строительства.

Существуют ли особые приемы при строительстве лодок.

Когда занимались строительством (сезонность).

8. Промысловые возможности (артельные, индивидуальные).

9. Оборудование лодки во время промысла (рыболовство, перевозка грузов, людей).

10. Обряды, связанные со строительством лодки.

11. Поверья, приметы, легенды, связанные с закладкой строительством спуском на воду лодок.

12. Традиционное место хранения лодок в навигацию, в межнавигационный период.

Максимальное время использования лодки.

Что делали со старыми лодками.

13. Виды причальных конструкций и приспособлений для вытаскивания лодок (ворота для каких лодок, какой формы, стлани и т.д.).

Примечание. Не на все вопросы могут ответить даже очень хорошие информаторы и специалисты в судостроении и судоходстве, но необходимо задавать основные группы вопросов. Из ответов нужно понять сможет ли информатор дополнять информацию или переходить к другому вопросу.

Рекомендации. Для понятия особенностей судоходства и судостроения района необходимо задавать больше вопросов, связанных с рыболовством (на каких водоемах, виды рыбы, снасти, заготовка и хранение, колхозы-артели и т.д.), лесосплавом, хозяйственными перевозками, экономической выгодой – достатком семей и т.п.

Работа по теме продолжалась по подготовленной автором программе экспедиций, целью которой было комплексное изучение истории и современного состояния традиционного народного судостроения и судоходства на исследуемой территории. В работе по программе предусматривались:

- организация серии экспедиций с целью фото- и видео фиксации современного состояния и сбора информации по истории народного судостроения и судоходства в пока еще не изученных автором районах;
- изучение архивных документов и исторических источников;
- проведение натурных обследований и обмеров лодок;
- сравнительный анализ развития и современного состояния судостроения в различных локальных центрах.

При выполнении программы, исходя из специфики музейных исследований, было необходимо разработать не только методику изучения лодкостроения, но и подходы к музеефикации полученных данных и собранных материалов. Подготовка предложений по музеефикации результатов исследований и собранных экспонатов по традиционному народному судостроению и судоходству выполнялась автором впервые в истории существования экспозиционной деятельности музея-заповедника «Кижь».

В целях осуществления всего комплекса научных исследований для реализации целей и задач Программы была проделана следующая работа:

1. В 1999-2020 гг. велась работа с литературой и в архивах по поиску, накоплению, сравнительному анализу и систематизации собранных материалов по теме.
2. За эти годы проведены более 25 экспедиция, из них: 15 экспедиций состоялись в районы нынешней Республики Карелия, продолжалось обследование деревень Кижских шхер и Заонежья, 5 экспедиций в пограничные районы Архангельской и Ленинградской областей и 5 рекогносцировочных поездок – в Вологодскую, Тверскую, Новгородскую и Псковскую области.
3. Была разработана и апробирована методика исследований традиционного народного судостроения и судоходства, сделаны предложения по его музеефикации, которые были реализованы работе на основе ТЭО развития музея-заповедника «Кижь».
4. Изучался опыт аналогичных исследований и результаты работы в России и за рубежом.

Главное в работе – непротиворечивое соединение данных по изучению истории и современного состояния народного судостроения и судоходства, когда сведения из архивов и письменных источников должны сравниваться с полевыми этнографическими и натурными исследованиями.

Основными информантами являются собственно народные судостроители, владельцы традиционных лодок, рыбаки и старожилы. Опыт практической полевой работы показал, что опрос по разработанной автором методике и анкете действительно позволяет получить максимальный объем информации о судостроении каждого района, его потенциале и связях с другими с сопредельными районами в разные периоды истории.

Согласно методике сбор информации велся по разделам:

- особенности судоходства в районе, типы, размеры и назначение традиционных местных лодок;
- материалы, конструктивный набор и технология строительства различных типов местных лодок и лодок соседних районов;
- оснастка, виды использования и ходовые качества различных типов местных лодок и известных лодок других районов;
- местная терминология традиционного судостроения и судоходства;
- сведения о мастерах и мастерских, где строились лодки, и состоянии местного судостроения в различные периоды.

Указанные разделы, как теоретически, так и практически, позволили собрать достаточно полную информацию о народном судостроении как исторически развивающейся части материальной культуры населения и экономики района. На основании собранной информации удалось сделать вполне обоснованные выводы о развитии в данном районе традиций судостроения и судоходства и их современном состоянии.

В экспедициях постоянно велась фото- и видеофиксация местных лодок, включая уже брошенные старые и руинированные лодки, мастеров и мастерских, этапов строительства и технологии судостроения, особенностей местного судоходства, построек, приспособлений и иных артефактов, связанных с народным судостроением и судоходством. В ходе работы по теме удалось также познакомиться с музейными коллекциями традиционного судостроения и судоходства Карельского краеведческого, Российского этнографического, Соловецкого музея-заповедника и некоммерческого «Соловецкого морского музея», областных и ряда районных краеведческих музеев Архангельской, Новгородской, Псковской, Вологодской и Тверской областей. История народного судостроения районов, не входящих в Республику Карелия, изучалась менее интенсивно. Причиной тому были вполне определенные финансовые и организационные возможности музея-заповедника «Кижы», обладающего статусом областного (не всероссийского) музейного и научно-исследовательского центра.

В более 150 населенных пунктах по маршрутам 25 экспедиций автором были проведены натурные исследования истории и современного состояния традиционного судостроения и судоходства, включавшие опрос местных жителей по разработанной анкете, фотофиксацию и обмеры традиционных лодок. Было опрошено более 170 информаторов, в основном мужского пола – лодочников или рыбаков, удалось записать фамилии около 500 мастеров, из них более 100 работающих на момент опроса. Были сняты на видеокамеру процессы строительства лодок и

беседы с мастерами. Зафиксировано более 2000 лодок, обмерены 51 лодка и выполнены обмерные чертежи 7 лодок.

Для сдачи в фонды музея велось полное научное описание лодок, которое приводится ниже:

Научное описание лодки для фондов к полевой экспедиционной карточке

Предмет: Традиционная парусно-гребная лодка, поостренная под стационарный мотор модель Л-6 (местное название – «лодка-кижанка»), широко распространенная на Онежском озере во второй половине XX в. Лодку построил один из лучших мастеров местной Волкостровской школы народного судостроения – Вересов Иван Федорович (1930-2002).

Размеры:

длина максимальная (по кокорам) – 580 см

длина по килю – 440 см

ширина максимальная – 167 см

высота борта – 70 см

высота в штевнях: нос – 100 см, корма – 95 см

Название (общеупотребительное): лодка парусно-весельная со стационарным мотором

Название (местное): «кижанка-моторка»

Материал: дерево, металл черный (уключины, шина на фальшкиле, гвозди подковные – «ухнали» и круглые), пакля, смола.

Техника: традиционное строительство («шитье») лодок из досок («внакрой») с креплением гвоздями, другие сопровождающие столярные и плотницкие работы (причерчивание, теска топором, острожка, перепиливание и т.п.).

Место и время изготовления: Лодка: д. Еглово, о. Еглов Медвежьегорского р-на Карельской АССР, со слов хозяина, построена в 1965 г., ремонт – в начале 1990-х гг. (замена кормовой кокоры мастером И.Ф.Вересовым).

Сведения об изготовителе: Вересов Иван Федорович (1930-2002, д. Еглово, о. Еглов), мастер-лодочник и плотник-реставратор музея «Кижы». Мотор устанавливал и снял И.П. Костин из д. Щепино (на о. Волкостров).

Сдатчик: Костин Иван Петрович (см. «сведения о владельце»).

Место, время и способ приобретения: приобретена музеем в д. Щепино (на о. Волкостров) Медвежьегорского р. (окрестности о.Кижы) в сентябре 2009 г., и доставлена на о.Кижы, стоимость 3 000 рублей.

Собиратель: Наумов Юрий Михайлович, с.н.с. ОИиЭ музея «Кижь».

Информатор: Костин И.П., Наумов Ю.М.

Сведения о владельце (пользователе): Костин И.П., 1950 г.р., живет в д. Щепино, коренной житель, лодку заказал и купил в 1965 г. для работы по хозяйству и рыбалки.

Среда, район и время бытования: лодка использовалась в акватории Кижских шхер в 1960-е – 2007 г. (Общая информация в примечании)

Традиционное местонахождение и место хранения: при эксплуатации лодка вытаскивалась в берег или на покати, с осени до весны хранилась под тентом и досками на берегу в д. Щепино. (Общая информация в примечании)

Назначение: как транспортное средство, для рыболовства и перевозки различных грузов (Общая информация в примечании)

Способ употребления: использовалась для движения под мотором или как парусно-весельная лодка (Общая информация в примечании)

Названия основных частей (местные):

Местные названия конструктивных элементов и деталей лодки-кижанки, общие для всех лодок подобного типа, соответствуют приведенным общеупотребительным судостроительным терминам:

Киль - «**матица, матика, матка**»

Штевни:

форштевень - «**корник, кокора носовая**»

ахтерштевень - «**корник, кокора кормовая**»

Борта лодки - «**обшива**» - из сколоченных досок

доска обшивы - «**набой**» - при креплении гвоздями

верхний ряд обшивы - «**полунабой**»

Конопатка между досок - «**конопать, мох, пакля**»

Шпангоуты - «**опруги**»

Кривой сук для опруги - «**кривуля**»

Первые от кокор усиленные шпангоуты - флоры - «**закоренки**» из еловой корги

Верхний внутренний брус с утолщениями для уключин - «**порубень**»

Верхний наружный привальный брус - «**огибень**»

Нос лодки:

небольшой настил - «**полупалубка**»

кницы - «**клюхи**»

Корма:

небольшой настил - «**полупалубка**»

кницы - «**клюхи**»

Ящик под полупалубкой - «**бардачек**»

Сиденья для гребцов и пассажиров - «**скамейки, нашести**»

Настил по днищу - «**мостики**»

Грузовой настил по днищу и бортам - «**подтоварка**»

Уключины для весел - «**оключинья**» - состоят из «**пальцев**» для упора весла и «**петли**» для удержания

Косая рея для удержания верхнего угла паруса - «**райно, рейка**»

Балансир - противовес - «**оплотина**»

Якорь - «**кошка**»

Техника и способ изготовления (терминология, связанная с изготовлением):

Традиционная техника шитья лодок из досок «внакрой» – каждая доска борта перекрывает нижнюю. В основе технологии постройки корпуса – заготовка, подгонка и скрепление основных конструкций и досок с последующим укреплением вставными шпангоутами и оснасткой для гребли и использования по назначению.

Шитье корпуса и его оснастка ввелись на стапеле. На определенном расстоянии друг от друга, в соответствии с длиной и пропорциями лодки, ставились две стапельные «стелюжки», поперек которых по оси стапеля укладывалась готовая «матица» – киль. Киль и штевни вытесывались нужной длины и толщины, в зависимости от размеров лодки. Киль – из толстой сосновой пластины, штевни из еловых стволов с корневищем соединялись под определенным углом и скреплялись шипом в замке килля круглыми нагелями.

Этот продольный остов лодки – «обложейное» – закреплялся на стапеле. На матицу, точно над стелюжками, ставились 2 «кобылки» – специальные шаблоны для установки угла наклона первого набоя. В пазы кобылок вставлялись нижние концы стоек из жердей, верхние концы которых, крепились клином в упор в балки перекрытия сарая и жестко прижимали матицу к стелюжкам стапеля. От боковых смещений штевни крепились тонкими жердями («распорки, порки»), прибитыми одним концом к штевням, а другим – к стенам или к полу сарая.

После этого приступали к «шитью» бортов. Первые, нижние доски подгонялись и крепились к остову будущей лодки с помощью клещей с клиньями, дополнительных упоров и поперечных досок с пазами, затем причерчивались к матице и кокорам в подготовленные пазы. Следующие доски причерчивались доскам предыдущего набоя с напуском не менее 3 см, затем снимались, отесывались по черте и строгались. Верхние набои состояли из двух «полунабоек» – самых широких досок, которые по длине соединялись внахлест в центре лодки, причем передняя доска накрывала заднюю на 30см.

При соединении бортовых досок лодок, использовались кованые, плоские с широкими шляпками гвозди или плоские подковные гвозди. В советское время стали широко использоваться подковные гвозди, шляпку которых приходится плющить молотком. При строительстве этой кижанки использовались подковные гвозди №№ 6-8 (длиной 6-8 мм).

Корпус проконопачен паклей (в стыках между набоями) и просмолен «вкруговую» – с обеих сторон. Смолу мастер готовит сам, добывая методом возгонки без доступа воздуха из сосновых и еловых комлей и пней.

Краткое описание:

Полукилевая. Киль (*матица*) – сосновая доска длиной ок. 440, толщ. ок. 6,0, шириной 20. Штевни (*корники*) вытесаны из еловых стволов с оставленным корневищем, в замках соединены с килем и закреплены круглыми нагелями. Борт сшит внакрой из 5 сосновых досок (4 *набоев* и 1 *полунабоя* толщ. ок. 1,7). Шпангоуты (*опруги*) – 7 штук, выполнены из обработанных сосновых суков (сечение – ок. 5х4), шпация (расстояние между шпангоутами) – 45,5-48. В носу усиленный шпангоут (*закоренок*, толщ. 4-5) в корме – составной из 2 досок 50-мм (после замены кореры). От форштевня и ахтерштевня с внутр. ст. бортов, вровень с верхней кромкой, устроены настилы из поперечных досок (*полупалубки*), соединяющие борта: носовой ок. 67х77х5,8, кормовой ок. 61х87х4,5. В торце носовой полупалубки выемка от металлического крепления для установки мачты и два круглых сквозных отверстия рядом с ней для установки «пальцев», к которым привязывается мачта. С внутр. ст. бортов, вровень с верхней кромкой, между *кормовым и носовым настилами* (*полупалубками*), для жесткости бортов и крепления уключин, закреплены продольные бруски (*порубни* - по одному по каждому борту; дл. ок. 470, шир.10,2, толщ. ок.5,5). С наружной стороны каждого борта от форштевня до ахтерштевня приколочена продольная доска (*огибень*, – длина 593, шир. 5,5, толщ. 2) для защиты наружной кромки борта, скрепляющая *набои* и *порубень*.

Для сиденья в лодке были устроены три съемные скамейки из поперечных досок, которые не сохранились, лежащие на брусках, прибитых к борту.

На дне – для хождения и размещения груза, между шпангоутами были уложены съемные поперечные настилы из досок, которые не сохранились.

Уключины: из металлических пластин с трубками для съемных уключин, расположены за первой скамейкой.

Мотор Л-6 был размещен в кормовой части лодки, не сохранился.

Для управления лодкой на ахтерштевне был установлен руль (металл.) с румпелем (металл), который не сохранился.

На фальшкиль приколочена металлическая полоса («шина»).

В этой лодке при гребле пользовались тремя парами весел (передние – «верхние», средние и «нижние» кормовые) и рейковым парусом, которые не сохранились.

История предмета:

Построил в 1965 г. один из последних мастеров местной школы традиционного судостроения И.Ф.Вересов по заказу И.П.Костина из д.Щепино на Волкострове для рыбалки, перевозки людей и грузов. В 1999-2004-х г. лодка участвовала в «Кижской регате».

Сохранность: Штевни и киль утратили структуру здорового дерева и потеряли механическую прочность. Ржавчина металлических частей. Потерта. Загрязнена.

Размеры: 167х580х100 см.

Примечание: Такие лодки использовались в Кижских шхерах и на Онежском озере во второй половине XX в. для рыболовства и перевозки грузов. Хранились на берегу у причалов и на покатых в специальных сараях. С появлением подвесных моторов двухкорные лодки-кижанки стали вытесняться лодками с обрезной кормой.

Лодка представляет несомненную историко-этнографическую и научно-техническую ценность как одна из последних лодок, построенных мастерами традиционной местной школы народного судостроения второй половины XX в.

Собранные фото- и видеоматериалы передавались в архив музея «Кижы». Результаты комплексных исследований по методике автора статьи были опубликованы в научных статьях и монографиях, указанных ниже в списке литературы.

Таким образом, в экспедициях успешно формировалась документальная научная база и уникальный банк данных по истории и современному состоянию традиционного судостроения и судоходства районов Карелии и сопредельных территорий. Собранный в соответствии с принятой структурой разделов фактический материал позволил провести сравнительный анализ особенностей судостроения на разных водоемах, продолжить составление авторской разработки основ «Классификации народного судостроения» и совместно с работниками фондов музея начать отрабатывать методику описания лодок. Для исследования традиционного крестьянского лодкостроения автором был предложен термин «традиционное народное судостроение и судоходство» [2] как «строительство и использование в местах постоянного проживания различными этносами разнообразных средств передвижения по воде для ведения традиционного хозяйства».

Полевые исследования показали, что сохранение традиций народного судостроения в различных районах Северо-Запада России крайне неравномерно. Это обуславливается несколькими факторами:

- а) удаленностью от больших городов и труднодоступностью районов постоянного проживания;
- б) историческим развитием и потенциалом каждого центра традиционного судостроения в 1960-70-х гг.;
- в) сохранением традиций судостроения и количеством работающих мастеров;
- г) сохранением традиционных видов деятельности, количества и активности коренного местного населения;
- д) современной потребностью местного населения в традиционном водном транспорте или наличием других заказчиков;
- е) заинтересованностью и поддержкой местной, районной и региональной властей и некоторыми иными экономическими и социокультурными факторами.

Главные итоги исследовательской работы:

1. Ранее история и современное состояние народного лодкостроения Республики Карелия и сопредельных территорий специально не изучались, поэтому не получили подробного описания в специальной, научной и популярной литературе. Эта статья показывает актуальность проделанной работы и расширяет возможности сбора информации по этой части народной материальной культуры.

2. На основании сведений, полученных в экспедициях, можно утверждать, что на начало исследуемого исторического периода на всех больших и средних озерах Республики Карелии сформировались свои типы лодок и свой судостроительный потенциал, обеспечивающий потребности населения. Почти во всех локальных центрах до наших дней сохранилась не только историческая память, но и традиционная терминология судостроения и местные типы лодок. Все традиционные народные лодки имеют почти одинаковый набор конструктивных элементов, но наблюдается расхождение в некоторых терминах разных районов как с карельским, так и с русским населением. Обнаружен возврат к традициям – новые мастера строят на основе изучения старых местных лодок.

3. В отношении сохранения судостроительных традиций на основании проведенных по указанной методике исследований можно сделать вывод об устойчивости традиций народного лодкостроения к внешним воздействиям и их преемственности при передаче от мастера к ученику, а значит, и о неопределенной древности различных типов народных лодок. Иконографические и архивные материалы, особенно фотографии первой половины XX в., позволяют уточнить информацию, полученную в результате экспедиционной работы, и подтверждают, что обнаруженные в экспедициях типы народных судов сохраняют старые традиции отдельных центров. Учитывая консерватизм крестьянской культуры, можно предположить значительно больший период строительства сохранившихся типов народных лодок.

4. В различных районах на протяжении всей истории под влиянием миграционных потоков, хозяйственной деятельности и этнокультурных контактов вырабатывались свои оптимальные типы лодок и формы корпусов, технология строительства и конструктивные особенности лодок. Собранный материал позволяет анализировать локальные особенности судостроения отдельных центров в зависимости от назначения судов и условий судоходства, искать истоки традиций и пути их распространения.

5. Для дальнейшей успешной работы по сбору, фиксации сохранившегося наследия и традиций, выявления локальных особенностей народного судостроения и судоходства необходимо подготовить «Классификацию народного судостроения» и определяться в планах и подходах к сбору и анализу материалов по теме. Подготовка и издание собранных материалов о народном лодкостроении может стать основой не только для фиксации и сохранения этой части исчезающего народного наследия, но и для изучения народных лодок и технологий как специальными, так и этнографическими, краеведческими и другими экспедициями, и их дальнейшей музеефикации для передачи будущим поколениям.

6. Народные традиции лодкостроения в отношении формообразования корпусов, используемых материалов и технологий более устойчивы, чем в деревянном зодчестве. Необходимо продолжать по единой методике собирать материалы, обмерять и описывать народные лодки каждого отдельного судостроительного центра и сравнивать с другими локальными центрами. В

связи с быстрым уничтожением остатков культуры народного судостроения необходимо вести поиск заинтересованных партнеров во всех регионах и совместными усилиями продолжать экспедиционную работу с целью изучения и сохранения исторических традиций народного лодкостроения и судоходства как важной части материальной культуры народов России.

7. Наиболее устойчиво традиции лодкостроения сохраняют русское население на Карельском и Онежском берегах Белого моря, на озерах Водлозеро и Лекшмозеро, на Онежском озере в Петрозаводске, в Кижских шхерах, деревнях Ялгубе, Толвуде, Кузаранде и карелы на системе озер Куйто и реке Кемь в деревнях Юшкозеро, Вокнаволоок, Панозеро.

Для исследований по данной теме в ближайшее время необходимо продолжить работу в тесном контакте с партнерами, которые так же занимаются изучением истории традиционного деревянного судостроения Русского Севера: Институтом Наследия, музеями, вузами и Карельским Морским Центром. При координации работ, возможно, проводить совместные комплексные экспедиции с целью увеличения объема собираемых материалов, комплексного подхода к их обработке и экономии транспортных расходов. Нужно заранее размещать информацию о планируемых экспедиционных поездках (времени и районах предстоящей работы) в интернете, чтобы желающие могли спланировать свои летние экспедиции и присоединиться к исследованиям. Опыт участия в подготовке и работе подобных экспедиций в музее «Кижь» имеется. Так как основной объем информации сосредоточен в известных центрах традиционного судостроения, работа должна вестись по согласованному плану экспедиций, с предварительной архивной подготовкой по районам исследований.

ПРИМЕЧАНИЯ

[1] В.И.Даль так определяет это понятие: «Лодка, лодочка, лодченка – гребное судно вообще; небольшое судно для речного и прибрежного плавания». См.: *Даль В.И.* Толковый словарь живого великорусского языка Т. I–IV. – М., 1999. – С. 262.

[2] *Наумов Ю.М.* «Кижанка» – лодка Онежского озера. – Петрозаводск: КарНЦ РАН, 2011. – С. 9.

ЛИТЕРАТУРА

1. Народное судостроение Карелии : [монография]. Ч. 1-2. // А.А.Талых, Ю.М.Наумов, С.П.Королев. – Петрозаводск: Изд. ПетрГУ, 2014-2015.

2. *Наумов Ю.М.* О мастерах плотниках и судостроителях Заонежья и карельского Поморья // Рябининские чтения – 99. – Петрозаводск, 1999. – С. 386-393.

3. *Наумов Ю.М.* Традиционное судостроение Кижской волости – изучение и музеефикация // Актуальные проблемы развития музеев-заповедников. – Петрозаводск, 2006. – С. 130-134.

4. *Наумов Ю.М.* Традиционные лодки Сямозерья / Наумов Ю.М., Орфинский В.П., Скворцов А.П. // История и культура Сямозерья / отв. ред. В.П.Орфинский. – Петрозаводск: КарНЦ РАН, 2008. – С.461-496.
5. *Наумов Ю.М.* История и современное состояние традиционного судостроения и судоходства Кижской волости // Изучение памятников морской археологии. Вып. 6. – СПб.: Наследие, 2009. – С.130-152.
6. *Наумов Ю.М.* «Кижанка» – лодка Онежского озера. – Петрозаводск: КарНЦ РАН, 2011, – 184 с.
7. *Наумов Ю.М.* О результатах работы музея «Кижы» по изучению истории и современного состояния традиционного народного судостроения в 1999-2012 гг. // Сохранение морского наследия в музеях России. – Калининград, 2012. – С. 94-103.
8. *Наумов Ю.М.* К вопросу о методике изучения народного лодкостроения / Методика полевых работ и архивация фольклорных, лингвистических и этнографических материалов : Материалы VI науч.-прак. семинара. – Петрозаводск, 2013. – С. 201-211.
9. *Наумов Ю.М.* «Veneh» – лодка по-карельски: О народном судостроении и судоходстве карел в районах их традиционного проживания и ведения хозяйства. – Петрозаводск: Карельский НЦ РАН, 2017.
10. *Наумов Ю.М.* К вопросу о народном судостроении и судоходстве на территории Кенозерского национального парка // Кенозерские чтения – 2016: «Деревянная архитектура в культурном ландшафте: вызовы современности» : Сб. материалов VIII Междунар. науч.-прак. конф. – Архангельск, 2017. – С. 255-268.

© Наумов Ю.М., 2020.

Статья поступила в редакцию 10.02.2020.

Наумов Юрий Михайлович,

ведущий научный сотрудник отдела истории и этнографии
музея-заповедника «Кижы» (Петрозаводск),
e-mail: eglovo@gmail.com

On the methodology and results of the study of national shipbuilding

Abstract. The subject of the author's research is the peasant boats that existed and exist on the inland waterways and lake basins of Russia. It is proposed to understand the "national boat building" as the production and use of various types of local boats in the personal peasant economy.

People's boats are still poorly studied, which is due to the lack of developed research methods, common approaches to collecting information, measuring and describing boats. In many local centers, there are still masters who preserve the local traditions of boat building, the history of their origin and development, which is confirmed by the materials of the author's field research, finds of documents and photographs. In this article, the author offers a method of boat research that has been tested in 25 expeditions.

Key words: folk shipbuilding, boat, Ethnography, methodology, waterways, expedition research.

Naumov Yuri Mikhailovich,

Leading Researcher, Department of History and Ethnography
Kizhi Museum-Reserve (Petrozavodsk)