

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИСТОРИКО-АРХИТЕКТУРНЫЙ  
И ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК «ОСТРОВ-ГРАД СВИЯЖСК»  
АССОЦИАЦИЯ «КОМПЛЕКС СОХРАНЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАДИЦИОННОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ,  
ТЕХНОЛОГИЙ И РЕМЕСЕЛ "СТАРАЯ ВОЛГА"»  
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ФОНДА ПРЕЗИДЕНТСКИХ ГРАНТОВ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ  
ФОНДА  
ПРЕЗИДЕНТСКИХ  
ГРАНТОВ



СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ  
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

# РЕЧНАЯ ЖИЗНЬ

15 - 16 октября 2021 г.



Остров-град Свияжск



[starayavolga.com](http://starayavolga.com)

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИСТОРИКО-АРХИТЕКТУРНЫЙ  
И ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК «ОСТРОВ-ГРАД СВИЯЖСК»  
АССОЦИАЦИЯ «КОМПЛЕКС СОХРАНЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАДИЦИОННОГО  
ОБРАЗА ЖИЗНИ, ТЕХНОЛОГИЙ И РЕМЕСЕЛ "СТАРАЯ ВОЛГА"»  
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ФОНДА ПРЕЗИДЕНТСКИХ ГРАНТОВ

В сборнике представлены материалы научно-практической конференции «Речная жизнь», которая состоялась в Свияжске 15-16 октября 2021 года. Конференция является вторым этапом проекта «Фестиваль волжского традиционного образа жизни и ремесел «Народная лодка», который состоялся 7-8 августа 2021 года.

Тематика конференции охватывает широкий круг вопросов, связанных с реками и с жизнью народов и людей у рек, с их влиянием на культуру и социально-экономическое развитие. Очевидно, что Волга и другие реки играли ключевую роль в формировании как территорий, так и культуры России в прошлом и настоящем.

Конференция призвана проанализировать эту роль и стимулировать научные и научно-практические исследования в этом направлении.

К рассмотрению были предложены следующие темы и проблемы:

- Великий Волжский путь — история, современное использование;
- Речное судостроение — история и современные перспективы
- Реки как рекреационный ресурс;
- Речные пути, как культурные маршруты и культурные ландшафты;
- Народное судостроение в России;
- Экология и география рек;
- Речной фольклор.

**Редакционная коллегия:** Е.И. Карташева (ответственный редактор), О.В. Макарова (ответственный секретарь), Д.Б. Башкирова, П.И. Тиняев

Свияжск, 2021 г.

## Содержание

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ПРОЕКТ «ТРАДИЦИОННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ КАК ЧАСТЬ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ РОССИИ» <i>Окороков А.В.</i>	4
К ВОПРОСУ ОБ ИЗУЧЕНИИ И СОХРАНЕНИИ НАРОДНОГО СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОХОДСТВА. РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ МУЗЕЯ-ЗАПОВЕДНИКА «КИЖИ» <i>Наумов Ю.М.</i>	9
ПРОЕКТ «ВДОЛЬ БЕРЕГОВ ВЕЛИКИХ РЕК: ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО СРЕДНЕЙ ВОЛГЕ И НИЖНЕЙ КАМЕ»: ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ИТОГИ <i>Бурдин Е.А.</i>	41
НАИМЕНОВАНИЕ ПЛАВАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ В РУССКИХ НАРОДНЫХ ГОВОРАХ <i>Мызников С.А.</i>	47
ВСЯ ВЕТЛУГА: ОТ ИСТОКОВ ДО УСТЬЯ. ПРАКТИКА РЕКОНСТРУКЦИИ ТРАДИЦИОННЫХ ЛОДОК РЕГИОНА И ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ ПРОЕКТОВ В 2020-2021 ГГ. <i>Смолин И.А., Уткина Н.А.</i>	55
ТРАДИЦИОННЫЕ ЛОДКИ РЕК МЕЗЕНЬ И КУЛОЙ <i>Едовин А.Г., Рыжков А.П.</i>	66
ПАССАЖИРСКОЕ РЕЧНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ АРХАНГЕЛЬСКА: НА ПРИМЕРЕ ИСТОРИИ ПАРОВОДА-ТЕПЛОХОДА «КОММУНАР» <i>Абрамовский В.Н.</i>	74
РЕЧНЫЕ ТРАМВАЙЧИКИ ПРОЕКТА «ОПЫТ» КАК ВИД РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА <i>Зимин Р.Г.</i>	87
ПРИРЕЧНЫЕ ПРОСТРАНСТВА ГОРОДОВ БЫВШЕЙ ВОСТОЧНОЙ ПРУССИИ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ <i>Деменчук Е.Ю.</i>	98

РЕЧНОЙ ФЛОТ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ В ПЕРИОД ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКИ 1990–2010 ГГ. <i>Урожаева Т.П.</i>	105
КУЛЬТУРНЫЙ ЛАНДШАФТ РЕКИ ТОЙМЫ В ГОРОДЕ МЕНДЕЛЕЕВСКЕ <i>Гусева А.С.</i>	114
ВОЛГА В ЖИЗНИ УЕЗДНОГО ГОРОДА (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ТЕТЮШИ) <i>Миронова Е.В.</i>	118
ПАРТНЕРСТВО В ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МУЗЕЯ НА ПРИМЕРЕ ПРОЕКТА «МАТИЦА: СОХРАНЕНИЕ И РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО ДЕРЕВЯННОГО СУДОСТРОЕНИЯ» <i>Лебедева В.С.</i>	126
РЕКРЕАЦИОННЫЕ ЭКОСИСТЕМНЫЕ УСЛУГИ ОСТРОВОВ КУЙБЫШЕВСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА <i>Шайхутдинова Г.А., Рогова Т.В., Сауткин И.С.</i>	130
ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ПРОСВЕЩЕНИЕ В ДАРВИНОВСКОМ МУЗЕЕ. ДЕНЬ ВОДЫ: ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ ПРАЗДНИКА <i>Носова Н. В.</i>	136
О КОЛЛЕКЦИИ СВИНЦОВЫХ ПЛОМБ ТАМОЖЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ 2-ОЙ ПОЛ. XIX – НАЧ. XX ВВ. ИЗ ФОНДОВ ГБУК РТ «БОЛГАРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИСТОРИКО- АРХИТЕКТУРНЫЙ МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК» <i>Фасхутдинов А.Н.</i>	145
РЕЧНОЕ ПИРАТСТВО НА ВОЛГЕ И КАМЕ В XVI-XIX ВЕКАХ <i>Хабарова Е.В.</i>	159
«РЕЧНАЯ» ТЕМАТИКА В УСТНОМ НАРОДНОМ ТВОРЧЕСТВЕ РУССКОГО НАСЕЛЕНИЯ СВЯЖСКОГО УЕЗДА (ПО МАТЕРИАЛАМ ДИАЛЕКТОЛОГИЧЕСКИХ И ФОЛЬКЛОРНЫХ ЭКСПЕДИЦИЙ КАЗАНСКОГО УНИВЕРСИТЕТА И КАЗАНСКОГО ФИЛИАЛА АКАДЕМИИ НАУК СССР 1940-Х – 1960-Х ГГ.) <i>Карташева Е.И.</i>	166

*Окороков Александр Васильевич, д.и.н.,  
Российский научно-исследовательский институт  
культурного и природного наследия  
им. Д. С. Лихачёва (Москва)*

## **НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ПРОЕКТ «ТРАДИЦИОННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ КАК ЧАСТЬ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ РОССИИ»**

Аннотация. В данном материале дается краткая информация о проекте «Традиционное судостроение как часть культурного наследия России». Проект выполняется в рамках государственного задания на базе «Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачёва» с 2020 года. Обосновывается его актуальность, приводятся цели и задачи проекта, направленного на изучение и сохранение важной части отечественного культурного наследия – народного (традиционного) судостроения и судоходства.

Ключевые слова: *проект, издание, народное судостроение, водные пути, судоходство, историческая реконструкция.*

ФГБНИУ «Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д. С. Лихачёва» с 2020 года, в рамках государственного задания разрабатывает научно-исследовательскую тему: «Традиционное судостроение как часть культурного наследия России». Проект направлен на изучение истории и современного состояния традиций судостроения и судоходства народов России, поиск неизученных архивных документов и подготовку к публикации материалов, повествующих об этой части народной материальной культуры и нематериального наследия.

Россия обладает выходами к многочисленным морям и имеет самые протяженные внутренние водные пути в мире (более 2,5 млн рек), в ней

сложился уникальный пласт народной судостроительной культуры. К сожалению, народное судостроение до сих пор является малоизученным и исчезающим наследием в отечественной истории. В основном изучалась история государственного судостроения и мореплавания, хотя именно народное судостроение позволило сделать прорыв в развитии военно-морского и торгового флота при Петре I.

Традиции народного судостроения в России складывались и развивались веками, передаваясь из поколения в поколение посредством живого опыта, без письменной фиксации. В XX веке, с появлением новых технологий в судостроении и уходом из жизни носителей традиций, постепенно исчезали опыт и технологии строительства местных типов народных судов и лодок, что привело к исчезновению самых древних типов судов. Так практически утраченной оказалась конструкция кочей, благодаря которым русскими была освоена территория Арктики и Сибири.

Данный проект включает в себя научные, архивные, историко-географические исследования и проведение серии комплексных экспедиций, в том числе, на репликах исторических судов по традиционным маршрутам российских навигаторов и водно-волоковым путям. Метод навигационных научных экспериментов позволит ученым смоделировать исторические походы промышленников, купцов и «охочих» людей по всем маршрутам освоения Российской Империи.

По результатам проведенных научных исследований и исторических экспериментов планируется реализовать программу изучения особенностей освоения и промышленного развития территорий российских регионов, составить список вновь выявленных объектов культурного и природного наследия, издать ряд книг о народном судостроении.

Реализация проекта «Традиционное судостроение как часть культурного наследия России» и освещение его в СМИ Российской Федерации и мира, проведение различных музейных мероприятий позволит привлечь внимание к

историческому наследию нашего Отечества, разработать маршруты водного туризма и создать экономические условия для развития местных сообществ.

Основной целью этого проекта является **формирование исторически достоверной базы и объективной картины российского народного судостроения и судоходства.**

Задачами являются:

- выявление, расшифровка и введение в научный оборот новых источников, связанных с историей и современным состоянием народного судостроения и судоходства Северо-Западного региона, Европейской части России, Сибири и Дальнего Востока;
- реконструкция исторических типов судов;
- изучение особенностей социально-экономических условий развития народного судостроения и судоходства в различных регионах РФ;
- разработка эволюционной классификационной схемы традиционного судостроения.

Структура такой схемы была намечена еще в 2001 году авторами монографии «История северорусского судостроения»<sup>1</sup>.

С помощью уникальных, до настоящего момента мало изученных и не опубликованных архивных документов; данных, полученных при археологических и этнографических исследованиях; анализа изобразительных источников, начата интерпретация новых материалов, которые позволяют по-новому взглянуть на традиции народного судостроения и совершить инновационный прорыв в изучении истории отечественного судостроения и судоходства.

---

<sup>1</sup> Дубровин Г.Е., Огороков А.В., Старков В.Ф., Черносвитов П.Ю. История северорусского судостроения. СПб.: Алетейя, 2001. С. 27.

При этом следует подчеркнуть, что разработка данной темы имеет не только научное, историко-культурное и идеологическое значение, но и политическое.

Например, приоритет в освоении островов Северного Ледовитого океана принадлежит древним русским мореходам-поморам, которые задолго до появления в Арктике западноевропейских мореплавателей вели промысел морского зверя у берегов Новой Земли, Вайгача и Шпицбергена, совершали плавания к устьям Оби, Енисея, Лены. Однако материалы, имеющиеся в российских музеях (в основном, модели судов и отдельные находки), не дают полного представления обо всех особенностях и технологии отечественного судостроения в ранние периоды. Этим пользуются западные оппоненты, утверждая о невозможности создания поморских судов, способных к арктическому плаванию, или отодвигая заслуги поморов в освоении арктического бассейна, на второй план.

Вышесказанное в равной степени относится к памятникам судостроения других регионов нашей страны. Даже реконструкция многообразных речных судов, ходивших по всем водным системам России вплоть до начала XX века, становится почти невозможной из-за нехватки информации по конструкциям, отсутствия чертежей и детальных описаний.

К настоящему времени в рамках проекта проведена международная конференция, опубликован 1-й том Трудов Института Наследия: «Традиционное судостроение как часть культурного наследия России»<sup>2</sup>, в настоящий момент к печати готовится 2-й том.

Авторами статей Трудов являются специалисты из России, Армении, Швеции, Германии, Украины.

В 1-й том включены 22 статьи, структурированные в 6 разделов:

---

<sup>2</sup> Традиционное судостроение как часть культурного наследия России. М.: Институт Наследия, 2021. Том 1. Под общей редакцией д.и.н. А.В. Окорочкова. Электронное издание: <https://heritage-institute.ru/?books=tradiczionnoe-sudostroenie-kak-chast-kulturnogo-naslediya-narodov-rossii-t-1-pod-obshhej-redakcziej-a-v-okorokova-m-institut-naslediya-2021>



Раздел 1: Методические вопросы исследований;

Раздел 2: Изучение традиционного судостроения по археологическим источникам;

Раздел 3: Изучение традиционного судостроения по этнографическим источникам;

Раздел 4: Изучение традиционного судостроения по изобразительным источникам;

Раздел 5: Путевые заметки;

Раздел 6: Фотоматериалы.

В данном томе рассматривается значительный объем археологического и этнографического материала по судостроению древнего Новгорода, Приладожья, Прионежья, Окского бассейна, Нижегородского Поволжья, Русского Севера, Центральной части России. Показываются истоки и развитие традиционного судостроения, пути трансформации в зависимости от условий эксплуатации судов, сложившихся в различных регионах России. Анализируются конструктивные особенности судов по изобразительным источникам. На обширном эмпирическом материале показывается, что традиционное судостроение в целом является частью гибкой системы «культура» и обладает всеми главными чертами последней.

2-й том включает в себя 20 статей в 5 разделах:

Раздел 1: Историко-географический эксперимент;

Раздел 2: Историческая реконструкция;

Раздел 3: История судоходства;

Раздел 4: Народное судостроение;

Раздел 5: Источниковедение.

В издании рассматриваются историко-географические эксперименты по воссозданию судостроения и мореплавания разных эпох, исторические реконструкции маршрутов экспедиций отечественных исследователей, выполненные на основе научного анализа картографических материалов и письменных источников. Особое внимание уделяется древнему судоходству,

как морскому, так и на внутренних водных путях. Анализируются традиционные локальные средства передвижения по воде жителей Русского Севера (Онежского озера, Белого моря, Лозско-Азатского озера), Восточной Пруссии (Балтийское море), а также историческое судно ботик Петра I «Фортуна» (Плещеево озеро).

Проект Института Наследия: «Традиционное судостроение как часть культурного наследия России» рассчитан на 3 года, и мы приглашаем специалистов, занимающихся данной темой, принять в нем участие.

Article title: Research project "Traditional shipbuilding as part of the cultural heritage of Russia".

Author: Okorokov A.V., doctor of historical sciences.

Annotation. This article provides brief information on the project "Traditional shipbuilding as part of the cultural heritage of Russia". The project has been carried out within the framework of the state task on the basis of the "Russian Research Institute of Cultural and Natural Heritage named after D. S. Likhachev" since 2020. Its relevance is justified, the goals and objectives of the project aimed at studying and preserving an important part of the national cultural heritage – folk (traditional) shipbuilding and shipping are given.

Key words: project, publication, folk shipbuilding, waterways, shipping, historical reconstruction.

*Наумов Юрий Михайлович,  
Государственный историко-архитектурный  
и этнографический музей-заповедник «Кижь»*

**К ВОПРОСУ ОБ ИЗУЧЕНИИ И СОХРАНЕНИИ НАРОДНОГО  
СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОХОДСТВА. РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ  
МУЗЕЯ-ЗАПОВЕДНИКА «КИЖИ»**

Аннотация. В статье представлены результаты работы Музея-заповедника «Кижы» с 1999 по 2020 гг. по изучению и музеефикации традиционного судостроения и судоходства, с целью сохранения и актуализации этого исчезающего наследия народов Республики Карелия.

Ключевые слова: *Кижы, история, народное, судостроение, судоходство, результаты, крестьянские лодки, локальные центры, современное состояние, музеефикация, актуализация.*

**Введение.** Географический термин «Кижы» до середины XX века был незнаком широкой общественности, но с конца 1950-х годов на острове Кижы начинает работать первый в Советском Союзе Государственный историко-архитектурный и этнографический музей-заповедник. Построенный в XVIII веке ансамбль из двух деревянных церквей и колокольни считается вершиной народного деревянного зодчества Русского Севера и одним из первых в России в 1990 году включён в Список всемирного наследия ЮНЕСКО. Всего в музее под открытым небом, кроме церквей на о. Кижы, сохраняются более сотни памятников народного деревянного зодчества, в охранную зону музея входят около двух десятков ближних деревень и несколько часовен, а фондовые коллекции составляют около сорока тысяч предметов этнографии. В настоящее время известность острова Кижы выросла до российского и мирового уровня. Благодаря каналам, соединяющим Онежское озеро с Белым, Балтийским морями и с бассейном реки Волги, Музей-заповедник «Кижы» ежегодно посещают на туристических судах 180-200 тысяч туристов.

Особенностью Музея-заповедника «Кижы» является то, что он расположен на острове в центре группы больших и малых островов архипелага Кижские шхеры почти в центре Онежского озера. На острове Кижы традиционно располагались деревни и церкви известного с XIV века Спасо-Кижского погоста. С начала II тысячелетия новой эры здесь возникла и достигла высокого уровня развития самобытная островная культура. Во второй половине XIX века район острова Кижы называли «Исландией русского

эпоса» – именно здесь сохранились и впервые были записаны былины Древнего Киева и Великого Новгорода. Но не только церкви и часовни, в единстве с окружающими их деревнями и природой, составляют славу этого островного района.

Самобытная островная культура была связана с особенностями проживания и ведения хозяйства – почти у каждого хозяина были лодки [6], поэтому важной составляющей деятельности местных крестьян всегда являлось судоходство и судостроение. Уже в XIX веке здесь был один из главных центров строительства лодок, а со второй половины XX века он остался единственным на Онежском озере. С 1930-х годов на Онежском озере, а позднее в других районах Республики Карелия, начинает звучать необычное название лодки – «кижанка», потому, что строились они в основном в окрестностях о. Кижы. Лодки-кижанки сохранились здесь до XXI века, и являются таким же высоким достижением и символом острова Кижы, как ансамбль Кижского погоста и записанные здесь былины.

Настоящая статья посвящена работе Музея-заповедника «Кижы» по изучению и музеефикации традиционных форм судостроения и судоходства, с целью сохранения и актуализации этого исчезающего наследия народов Республики Карелия. В первую очередь это работа началась в охранной зоне музея в окрестностях острова Кижы. В процессе работы возникли новые подходы к изучению традиционных лодок, организации экспозиции музея и популяризации народного судостроения и судоходства.

**К вопросу истории изучения народного судостроения в России.** Начиная с реформ Петра Великого в XVIII веке, народное судостроение в России находилось в сложном положении. С одной стороны, государство привлекало деревенских мастеров – строителей традиционных судов – к созданию нового флота, а с другой стороны, постоянно пыталось запрещать строительство народных судов. Однако в крестьянской среде традиции судостроения сохранялись, для своих районов плаваний и промыслов народные судостроители продолжали строить «староманерные суда». В

середине XVIII века императрица Екатерина II издала «Устав водоходства» и содействовала описанию традиционного судостроения, для чего в России начали собирать сведения о различных типах российских судов, делать модели и составлять чертежи традиционных судов. В конце XVIII века вышел труд академика Н.Я. Озерецковского [12] с первым описанием судостроения и судоходства на озёрах Онежском и Ладожском.



*Лодка у церквей на о. Кижии. Гравюра вт. пол. XVIII века [12]*

В XIX веке ряд российских историков [5; 9; 3] и судостроителей [4] изучили и описали основные типы судов и особенности судоходства бассейна Белого моря. К сожалению, отдельные сведения в этих трудах дают крайне мало информации о народном судостроении территории современной Республики Карелии, коллекции моделей лодок и традиционных судов губернского музея были утрачены.

В начале XX века, по указу императора Николая II, в Этнографическом музее в Санкт-Петербурге была собрана коллекция традиционных лодок и их моделей всей Российской империи – от Чукотки до Западной Украины и Белоруссии. Однако строительство лодок для нужд личного крестьянского хозяйства в XIX – нач. XX века не изучалось специалистами и не включалось в статистические отчёты. Научный труд Н.П. Загоскина [8] о развитии водного

транспорта до XVIII века завершает дореволюционные исследования истории традиционного российского судостроения и судоходства.

В советский период работы по изучению истории и современного состояния традиционного судостроения и формирование музейных коллекций продолжались. Но основное внимание судостроителей к народному флоту было привлечено исключительно с целью поиска образцов для проектирования малых рыболовецких судов. Традиционные крестьянские лодки отдельных локальных центров народного судостроения так и не стали предметом специальных исследований и не нашли адекватного отражения в этнографической литературе XX века. В научных трудах современных ученых [7, 14] нет информации о народных лодках Карелии.

Особенности судостроения различных этнических групп населения, компактно проживающих по берегам небольших озёр и рек, расположенных в стороне от основных транспортных магистралей, по-прежнему мало изучены. Но и в настоящее время ещё можно встретить остатки народной судостроительной культуры, можно увидеть традиционные старые лодки на некоторых водоёмах Республики Карелия.

**Результаты работы Музея-заповедника «Кижский» по изучению народного судостроения Республики Карелия.** В 1999 году Музей-заповедник «Кижский», первым из музеев-заповедников России, начал систематическую работу по изучению и музеефикации народного судостроения и судоходства. Первой целью работы Музея «Кижский» было изучение современного состояния этой части крестьянской культуры в деревнях Кижских шхер охранной зоны музея. В первый год было зафиксировано более 50 традиционных местных лодок - «кижанок» и сделаны первые попытки их сохранения и представления в музее.

В 1999-2000 годах организованы первые экспедиции в район с русским населением – Заонежье и в локальный центр проживания карел на оз. Сямозеро. В обоих районах были зафиксированы местные лодки и работающие мастера, в деревнях были записаны сведения о традициях,

особенностях технологии и терминологии судостроения, о мастерах конца XIX и первой половины XX века. Одновременно стало ясно, что в настоящий период уходят из жизни последние мастера и исчезают следы традиционной культуры деревянного судостроения.

В 2000 году Учёный совет Музея «Кижы» принял решение о продолжении работ по изучению народного судоходства Республики Карелия. Автором были разработаны анкета и предложения по методике исследований и актуализации народного судостроения.

### **Цели и задачи Программы:**

1. Комплексное изучение истории и современного состояния традиционного народного судостроения и судоходства Республики Карелия.

2. Организация и проведение экспедиций с целью сбора информации, проведения натурных обследований, обмеров лодок и сравнительный анализ судостроения в различных центрах.

3. Разработка методики изучения и принципов музеефикации традиционного судостроения и судоходства, подготовка предложений по развитию экспозиции музея-заповедника «Кижы» и их реализация.

**Организация работ.** Главным в работе было непротиворечивое соединение полученных данных – сведения из архивов и письменных источников сравнивались с полевыми этнографическими и натурными исследованиями. Основными информантами были народные судостроители, владельцы традиционных лодок, рыбаки и старожилы; опрос по разработанной автором анкете и методике позволил получить максимальный объём информации о судостроении каждого локального центра и его потенциале.

Информация собиралась по следующим разделам:

- особенности судоходства на водоёмах, типы и размеры традиционных местных лодок и лодок соседних районов;
- материалы и технология строительства различных типов лодок;
- оснастка, виды использования и ходовые качества местных лодок;

- местная терминология традиционного судостроения и судоходства;
- сведения о мастерах и мастерских, где строились лодки и о состоянии местного судостроения в разные периоды.

Для исследования лодкостроения, был предложен термин «народное судостроение и судоходство – строительство и использование различными этносами разнообразных средств передвижения по воде в местах их постоянного проживания для ведения традиционного хозяйства» [10].

За 20 лет в Республике Карелия и соседних областях удалось собрать большой объём разнообразной информации о судостроении в исторической ретроспективе. В экспедициях постоянно велась фото- и видеофиксация всех местных лодок, включая используемые, старые и руинированные лодки, мастеров и мастерских, технологии постройки, приспособления и иные артефакты. В более чем 150 населённых пунктах 27 экспедициями проведены натурные исследования, фото- и видеофиксация процессов строительства и обмеры традиционных лодок. Опрошено около 200 информаторов, удалось зафиксировать около 500 мастеров, из них более 120 работающих. Зафиксировано более 2000 лодок, обмерены 31 лодка и выполнены обмерные чертежи 7 лодок. Все материалы поступили в архив Музея «Кижы» [11].

**Результаты научной работы.** Экспедиционная работа позволила выявить остатки культуры народного судостроения там, где судоходство до сих пор является одним из основных видов деятельности населения, сохраняются традиции, строятся различные типы местных лодок, живы мастера и хранители исторической памяти о местных особенностях судостроения. Можно делать вполне обоснованные выводы о развитии и состоянии местных традиций судостроения и их современном состоянии.

1. Сформирована научная база истории и современного состояния традиционного судостроения и судоходства Республики Карелия, изучался аналогичный опыт работы в России и за рубежом.



2. Организованы экспедиции в районах Республики Карелия, Вологодской, Архангельской, Ленинградской, Новгородской, Псковской и Тверской областей.

3. Подготовлены предложения по методике изучения народного судостроения и судоходства и музеефикации результатов исследований и собранных экспонатов.

Собранные в ходе работы в архивах и музеях дополнительные сведения, позволили провести сравнительный анализ особенностей судостроения на разных водоёмах, продолжить разработку методики изучения народного судостроения, заниматься методикой описания лодок. Были проведены исследования и выполнена архитектурная реконструкция колхозной деревенской верфи на о. Волкостров.

За время исследований были опубликованы: 4 монографии [10] и ряд научных и научно-популярных статей в сборниках различных конференций по морскому наследию России и в специальных журналах.

**Основные результаты работы по Программе.** Программа работы Музея-заповедника «Кижы» позволила ввести в научный и культурный оборот на региональном и всероссийском уровне уникальное наследие Российской Федерации – исчезающее народное судостроение и судоходство и придать ему социальную значимость. История судостроения и судоходства Кижских шхер показывает роль локальных центров в освоении и развитии Русского Севера и помогает дополнить новой информацией работу по изучению материальной культуры народов России.

1. Реализация этой Программы музея-заповедника «Кижы» – первого из музеев в России, представляет результаты научной деятельности и демонстрирует уникальные народные лодки и народную судостроительную культуру через научные, выставочные, интерактивные и партнерские проекты музея, в том числе и с местным сообществом.

2. Социальная значимость Программы заключается в возможности ознакомления с музейными коллекциями на различных выставочных

площадках и массовых мероприятиях и в необычных обстоятельствах, где посетители приобретают новые знания и практические навыки.

3. Программа работ по музеефикации и актуализации народного судостроения и судоходства способствует передаче партнёрам накопленного опыта, развитию партнерской сети музея-заповедника и эффективному взаимодействию музеев, НИИ, ВУЗов и местного сообщества. Основными партнерами по организации выставочно-презентационной и интерактивной деятельности стали Ассоциация «Морское наследие России», Музей Мирового Океана (Калининград-СПб), Карельский «Морской историко-культурный центр», Музей «Полярный Одиссей», Петрозаводский Госуниверситет, Карельский детско-молодёжный центр.

4. Результаты работы по Программе представлены в более чем 300-х публикаций российских газет и программах ТВ. Начиная с 2005 года, читатели популярного журнала «Катера и яхты» ежегодно имели возможность ознакомиться с Фестивалем «Кижская регата», историей и технологией народного судостроения.

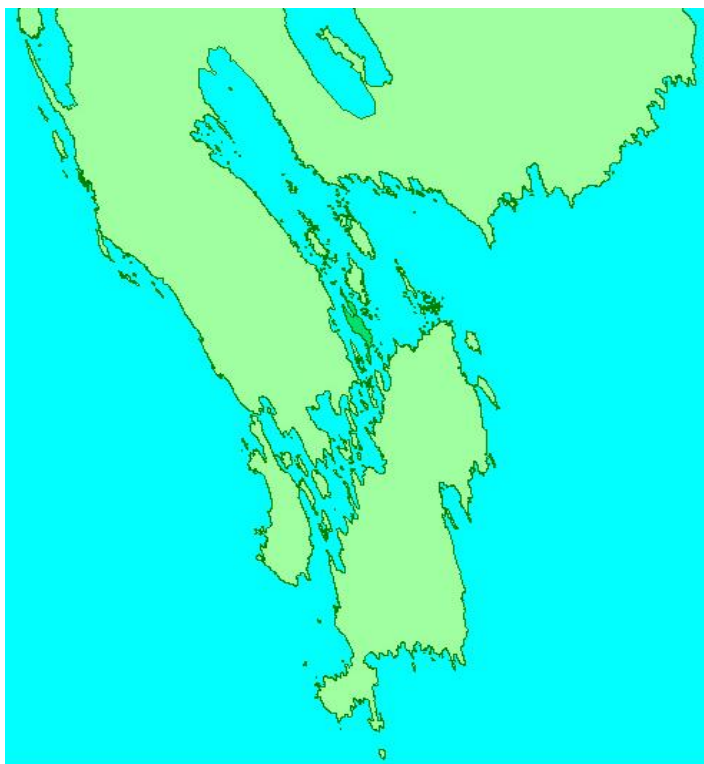
В 1950-1960 годах в Музее-заповеднике «Кижь», был получен первый в СССР опыт музеефикации народной архитектуры и этнографии, который широко использовался при создании других государственных музеев под открытым небом. Результаты работы Музея «Кижь» по настоящей Программе, также позволяют распространять инновационный опыт изучения и музеефикации народного судостроения и экспозиционной работы в других российских музеях-заповедниках и национальных парках.

**Историческая справка.** Исследования музея-заповедника показали, что в районе Кижских шхер Онежского озера исторически сложился крупный центр с развитыми традициями судостроения и судоходства. Формирование и развитие судостроительных традиций было обусловлено географическими особенностями района, его расположением на важных водных путях, хозяйственными потребностями жителей и стало результатом адаптации местного населения к природным и социально-экономическим условиям.

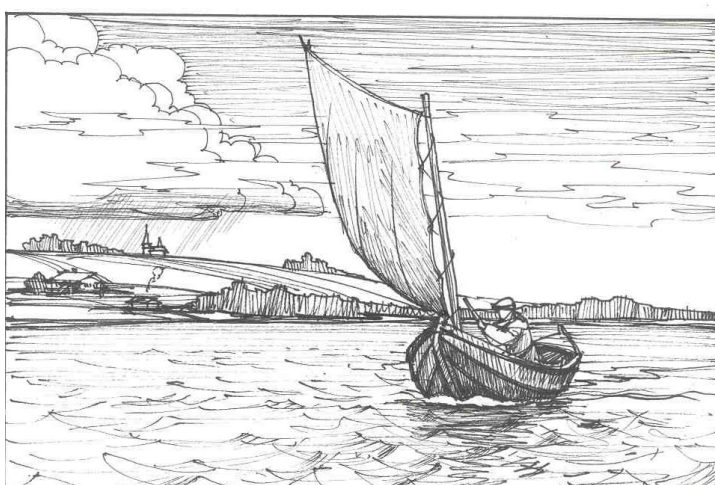
Сложение центра, видимо, было связано с процессом первоначального заселения района фино-уграми и последующего освоения его территории новгородскими славянами, которые привнесли свои традиции судостроения.



*Лодки и соймы у причала на о. Кижь. НА РК. Фото 1920-х годов*



*Схема архипелага Кижские шхеры Онежского озера*



*Лодки в охранной зоне музея «Кижь». Рис. А Скворцов*

Дальнейшее развитие происходило без внешнего этнокультурного влияния и было обусловлено, особенно в новое и новейшее время, социально-экономическими обстоятельствами. В конце XIX в. на 50 км береговой линии Кижских шхер насчитывалось около 1000 хозяйств, соответственно и крестьянский флот состоял не менее чем из 500 – 700 лодок. Здесь сформировался своеобразный тип традиционной онежской лодки, которая в XX веке получила своё название – «кижанка».

В красоте формы и линий обводов этой лодки заключена её мореходность – надёжность и грузоподъёмность, остойчивость и скорость. Длина корпуса позволяет лодке не проваливаться между двух волн, а резать первую и третью волны носовым и кормовым штевнями. На промежуточной волне работает максимальный развал бортов в средне лодки – он улучшает

остойчивость: чем больше груз – тем меньше раскачивается кижанка, а корпус имеет необходимые размеры и надёжность.



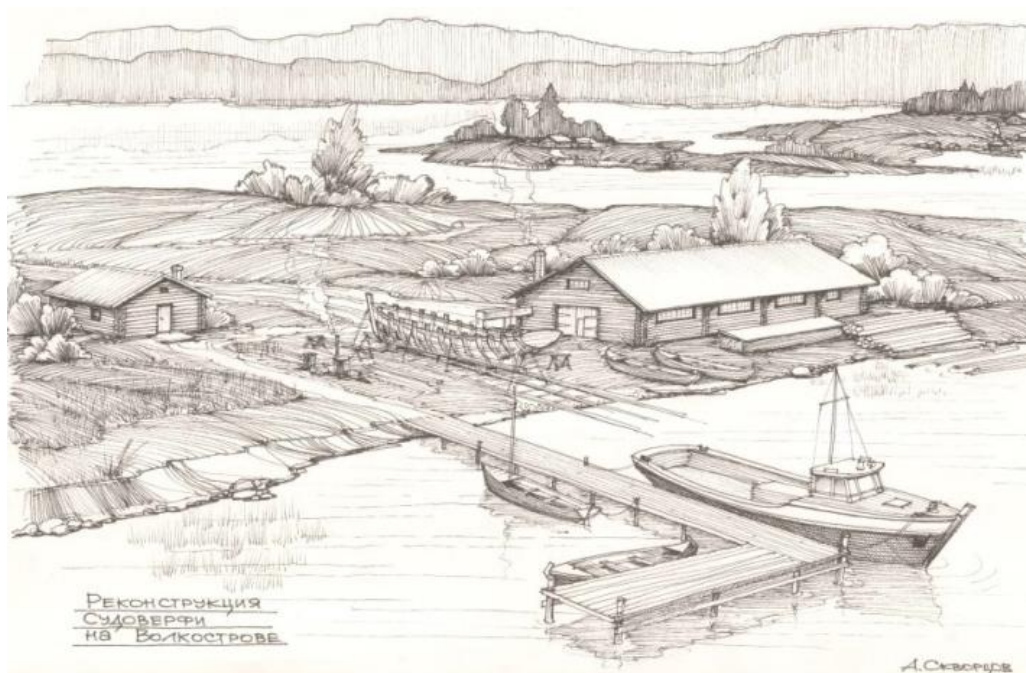
*Онежская лодка-кижанка под парусами. НА РК. Фото начала XX в.*



*Лодка-кижанка XXI века под парусом на Кижской регате. Фото автора. 2005*

Потребности местного населения в лодках обеспечивали мастера – индивидуалы, работающие по заказам. Многие могли построить лодки для себя, большинство заказывали лодки известным мастерам, что приносило доход в хозяйство лодочника.

Исследования показали, что в конце XIX-го – XX веке центр судостроения Кижской волости находился на острове Волкостров [13] и сложившийся здесь потенциал судостроения в 1930-60-е годы использовался на верфи колхоза, где местные мастера-лодочники выполняли заказы рыбаков, ведущих промысловый лов рыбы на Онежском озере.



***Архитектурная реконструкция колхозной верфи на о. Волкостров.***

***А. Скворцов. 2004***

Для шитья лодок была построена из круглого леса лодочная мастерская площадью более 200 кв.м., где строилось в год более сотни лодок длиной до восьми метров. Рядом с мастерскими на берегу был стапель, где строители корпуса моторных ботов длиной до 16 метров. По специальному слипу суда спускали на воду и буксировали в Петрозаводск, где ставили двигатель, мачты с парусами и все судовые системы.

В 1970-е годы почти в каждой семье была старая или новая лодка-«кижанка» и строился ещё не один десяток лодок в год, которые покупали по всем берегам Онежского озера. В кризис 1990-х годов уходили из жизни старые мастера, и к 2000 году в Кижских шхерах почти некому стало строить и ремонтировать лодки. Но местные жители хранили старые лодки, а несколько старых мастеров продолжали строить кижанки под моторы.

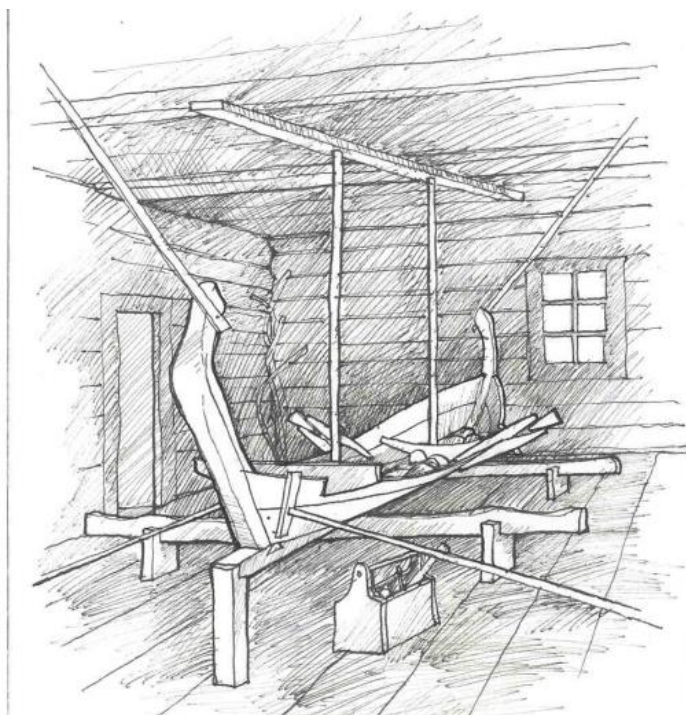
**Значение Волкостровской верфи.** Важно, что промышленное судостроение новейшего времени на Волкостровской верфи, основывалось на применении мастерами местных судостроительных традиций и продолжало их развитие в новых хозяйственно-экономических условиях. Мастера Волкостровской верфи – носители многовековой культуры судостроения сохранили традиции местного судостроения, смогли передать свой опыт следующим поколениям и сохранить традиционную онежскую лодку с новым названием – «кижанка». Местные судостроители сохранили традиционное ремесло и в XX веке развили один из древнейших центров народного судостроения, смогли освоить новое строительство по чертежам мотоботов и на основе традиций новые лодки для современных условий. Результаты работы многих поколений мастеров бывшей Кижской волости стали значительным вкладом в наследие традиционного судостроения и судоходства России. Богатство местной народной культуры вместе с памятниками деревянного зодчества и эпическими былинами представляет и народное судостроение. Его сохранение и развитие является важным направлением научно-экспозиционной работы историко-архитектурного и этнографического Музея-заповедника «Кижь».

**Инновационный проект «Кижанка» – лодка острова Кижь. Возрождение».** Традиционное судостроение и судоходство и его история являются частью истории отечественной народной культуры, но в отличие от деревянной архитектуры, народное судостроение в нашей стране малоизучено и почти не было представлено в музеях. Уже в самом начале работы по Программе музей зафиксировал, что количество рабочих лодок в охранной зоне музея ежегодно уменьшается.

До конца 1990-х годов в Музее-заповеднике «Кижь» использовалось только витринное и стендовое экспонирование традиционных лодок, только одна старая традиционная лодка-«кижанка» несколько лет выставлялась на берегу перед одним из домов для оформления усадьбы кижского крестьянина.

С начала работы по Программе в 1999 году музей начал не только изучать, но и поддерживать исчезающее традиционное судостроение охранной зоны.

В 1999 году в одном из домов главной экспозиции на острове Кижь была организована постоянная выставка «Мастерская заонежского лодочника», в которой представлена традиционная лодка в процессе строительства и инструмент мастера И.Ф. Вересова. В том же году для сохранения традиций местного судостроения и судоходства и привлечения к этому местных жителей была проведена первая «Кижская регата».



*Мастерская И.Ф. Вересова на сарае дома. о. Еглов. Рис. А.Скворцов*



*Выставка «Мастерская кижского лодочника». Фото автора. 2011*



Результаты работы по Программе позволили реализовать целый комплекс музейных мероприятий и объединить их в инновационном музейном проекте «Кижанка» – лодка острова Кижы. Возрождение».

**Организация научно-методической работы и выставок.** Главной задачей этого инновационного выставочно-экспозиционного проекта является работа по демонстрации, популяризации и сохранению легендарной лодки-«кижанки» в экспозиции музея на острове Кижы и в г. Петрозаводск.

В 1999-2012 годах были опробованы некоторые методики использования новейших технологий оформления музейных экспозиций, временных выставок и интерактивных программ в презентации музеем своего главного экспоната – лодки-«кижанки», с целью формирования нового отношения к её уникальности и исторической ценности, включения в современный культурный оборот и сохранения для будущих поколений.

С 1999 года на берегу у дома Ошевнева был воссоздан выставочный комплекс крестьянина, занимающегося рыбацким промыслом, с лодкой-кижанкой и развешанными на просушку сетями на берегу. В сарае дома стоит лодка-«кижанка» с полным комплектом снаряжения (вёсла, паруса, руль, «оплотина»-балансир).



*Лодки у дома крестьянина Ошевнева. Фото автора. 2007*



*Лодка-кижанка в доме Ошевнева. Фото автора. 2004*

С 2010 года приобретены и доставлены на остров 4 лодки-кижанки для экспозиции и фондов Музея «Кижь». Музейная коллекция лодок увеличилась на 19 единиц и в настоящее время составляет 27 традиционных народных лодок русских, карел и вепсов разных размеров. В основном и научно-вспомогательном фондах музея 12 лодок, 15 учитываются как оборудование экспозиции. Для нормальной работы с лодками в фондах и экспозиции необходимо решать вопросы их постоянного хранения, реставрации и временного размещения.

Подготовлены предложения по дальнейшему обустройству крестьянских усадеб с целью демонстрации промыслов и оборудования, связанных с деятельностью крестьян на воде и продолжается работа по оформлению береговой линии главной экспозиции.

**Музеефикация народного судостроения и судоходства в Музее «Кижь».** Приоритет водного транспорта является характерной составляющей жизнедеятельности населения деревень, расположенных в акватории Кижских шхер, что предполагает своеобразие традиционных прибрежных поселений.

Пользуясь письменными источниками [2], рассказами местных жителей, сведениями, собранными в экспедициях, архивными материалами и фотографиями, автором составлен список построек и приспособлений, обеспечивающих все виды деятельности крестьян, связанные с водой и использованием водных транспортных средств, по которому можно реконструировать традиционное оборудование береговой линии у крестьянских домов в экспозиции Музея «Кижы».

#### 1. Отдельно стоящие постройки:

Мастерские для строительства сойм и лодок, стапели для строительства судов на берегу водоёмов, сараи на воде для хранения лодок, амбары на воде и рыбные амбары для хранения орудий лова и рыбы, ледники и садки для рыбы, избушки на рыбных тонях, бани по-черному, которые использовались для сушки сетей, коптильные (для рыбы) сараи и ящики, смолокурные ямы, помещения и приспособления для витья веревок, канатов, для плетения и ремонта сетей.

#### 2. Приспособления:

Причалы, «покати – салазки» для вытаскивания на берег и стоянки лодок, слипы – «склизы» для строительства судов, ворота для вытаскивания из воды лодок и бревен, приспособления для сборки и транспортировки плотов с лесом, «лавы» – мостки для набора воды, заколы для ставников, вешала для сушки сетей, тали, лаги, настилы для подъема больших грузов из судов, большие бочки – чаны для засолки рыбы.

К сожалению, за исключением лодок и оборудования мест для их вытаскивания и стоянки, в деревнях не сохранились вышеуказанные постройки и приспособления, поэтому реконструировать крестьянские усадьбы предстоит макетами и новоделами, с учетом истории района и деревни, рельефа, берега и глубин прилегающей акватории.

Результаты работы позволили сделать предложения по развитию Заонежского сектора главной экспозиции Музея-заповедника «Кижы» и

выставки – комплекса экспозиционного традиционного судостроения и судоходства.



***Предложения автора по усадьбе д. Ошевнева. Рис. А. Скворцов***

В 2007-2008гг. на выставке в городском зале музея автором были представлены результаты работы по изучению истории судостроения охранной зоны музея-заповедника и выставлены кижанка 1950-х годов постройки, мастерская и инструмент лодочника. Экспозиция была оснащена демонстрационными экранами движения воды и облаков, видеофильмами, компьютерной игрой для детей и молодёжи «Построй лодку-кижанку», которая была интересна и взрослым посетителям. В декабре 2012 – апреле 2013гг. на выставке «Народное судостроение Карелии. Традиции и современность» отдельный раздел был посвящён работе музея-заповедника по изучению и сохранению традиций Кижского центра судостроения.



*Выставка «Кижанка – лодка острова Кижы». Фото автора. 2007*



*Выставка «Народное судостроение Карелии». Фото автора. 2013*

В начале 2008 года Производственный совет музея принял решение о проведении проектно-изыскательских работ для архитектурно-планировочных решений зданий и сооружений сектора – комплекса для демонстрации традиционного судостроения и судоходства в главной экспозиции. Организация постоянной экспозиции и временных выставок,

демонстрация лодок из фондов музея и различных технологий традиционного судостроения позволят показать музейные коллекции и исчезающее ремесло.

В 2010 году в доме Сергеева была создана новая музейная экспозиция выставочного комплекса «Народное судостроение и судоходство», где размещены «Мастерская кижского лодочника» и выставка лодок из фондов музея – старая лодка-кижанка и долблённый чёлн-«ушкуй». Внизу на настиле двора хозяйственной части дома располагается «ожившая экспозиция» по судостроению – работает мастер и на стапеле строятся лодки. С 2018 года в избах дома Сергеева начала работать постоянная выставка «Водные пути-дороги» об истории судоходства и судостроения на Онежском озере. В экспозиционно-выставочном комплексе «Кижская гавань» проводятся тематические экскурсии по теме «Традиционное судостроение и судоходство».



*Мастерская лодочника в Ожившей экспозиции дома Сергеева.*

*Фото автора. 2011*



*Экспозиционный комплекс «Кижская гавань» у дома Сергеева.*

*Фото автора. 2014*

Подготовлены предложения по оборудованию выставки мультимедийными демонстрационными средствами и экспонированию лодок-кижанок на акватории новой площадки, с элементами интерактивной демонстрации посетителям народного судоходства. В небольшом заливе перед домом предполагается поставить у причалов лодки и разместить комплекс различных построек и приспособлений, связанных с традиционным судоходством о. Киж и Заонежья. Впоследствии береговой выставочный комплекс можно будет пополнять выставками приспособлений и построек крестьян различных районов Карелии, а на прилегающей акватории, возможно, начнутся новые туристические маршруты на лодках.

В рамках проекта «Кижанка – лодка острова Киж» на музейных выставках были представлены десятки фондовых предметов: уникальные лодки, оборудование и инструмент мастерских кижских лодочников, иконография и фото из коллекции Музея-заповедника «Киж» и частных коллекций. На всех выставочно-презентационных мероприятиях музея по

Программе с начала работы побывало более 1 000 000 человек, из них около половины – иностранцы.

**Регулярное проведение фестиваля народного судостроения «Кижская регата», привлечение новых участников и посетителей музея.**

Важным мероприятием для пропаганды традиционного судостроения и привлечения постоянного внимания к исчезающему культурному наследию является ежегодный фестиваль «Кижская регата».

Благодаря «Кижской регате» лодка-«кижанка» из седой древности всплыла в XXI век и получила всероссийскую известность. Основой «Кижской регаты» являются местные жители и работники музея «Кижжи». Ежегодно в гонках участвовали от 30 до 40 лодок. За эти годы определена дистанция, оборудованы места старта и финиша, расчищена береговая линия вдоль трассы гонки в гонках участвовали более 1000 местных жителей, лодочников из районов Карелии, соседних областей и дальних – от Калининграда до Чукотки и даже из-за рубежа. Накопленный опыт, позволил объединить вокруг музея местное сообщество, партнёров и спонсоров. Местными жителями была выделена земля и вместе с музеем подготовлено место для стоянки лодок и размещения палаток приезжающих издалека участников «Кижской регаты». В рамках фестиваля проходит конкурс мастеров малого деревянного судостроения «Народная лодка».





*Перед стартом «Кижской регаты». Фото Ю. Манжелей. 2010*



*Лодки на старте «Кижской регаты». Фото Ю. Манжелей. 2011*

Ключевым событием и украшением гонок являются участие лодок-кижанок, и главные призы разыгрываются в отдельной категории «Лодки-кижанки», что стимулирует сохранение и ремонт старых лодок и строительство новых «кижанок». Но не только лодка-кижанка находится в центре внимания участников мероприятия. Гости фестиваля имеют

возможность увидеть в действии традиционные лодки других районов Карелии, а также самые экзотические – например, постоянными участниками гонок являются различные долблѐнки, каноэ, чукотская байдара, новый берестяной каюк.

Этот праздник народной гребли пользуется поддержкой местного сообщества, с большим интересом воспринимается зрителями и жителями Карелии и Северо-Запада России. «Кижская регата» способствует сохранению и передаче будущим поколениям традиций народной культуры, что является одной из важнейших задач Музея-заповедника «Кижы». Сейчас только в Республике Карелия в 10 городах и деревнях ежегодно проходят местные праздники и гонки на лодках. Появились подобные фестивали и в некоторых областях России.

**Строительство новых «кижанок». Организация и проведение в программе «Кижской регаты» конкурса мастеров «Народная лодка».** В 2008 году в Плотницком центре музея на о. Кижы местным мастером была построена первая лодка-кижанка, за время работы по проекту сотрудниками музея изготовлены ещё 4 кижанки. В этом же году в Программе юбилейной 10-й «Кижской регаты» проведѐн первый конкурс мастеров «Народная лодка», на котором были представлены 12 лодок, из них 5 новых лодок-кижанок. За 10 лет в конкурсе участвовали более 120 новых лодок из разных центров судостроения Карелии и четырёх губерний Северо-Западного региона и даже с Чукотки. Одна из новых лодок-«кижанок» представлена в Калининграде в экспозиции Музея Мирового Океана, который ежегодно посещают сотни тысяч туристов и жителей. Уже поступают заказы на кижские лодки из других районов Карелии и даже из Подмосковья и Поволжья.



*Новые лодки-кижанки на конкурсе «Народная лодка».*

*Фото автора. 2008*

В 2010 году на о. Кижы в д. Сергеева перед посетителями музея в ожившей экспозиции начал работать мастер-лодочник. Впервые в музейной экспозиции были построены и спущены на воду три новых лодки-кижанки, которые участвовали в конкурсе «Народная лодка» и гонках «Кижской регаты». С 2013 года новая лодка-кижанка – победитель конкурса «Народная лодка» будет получать главный приз Главы Республики Карелия. Последнюю лодку старый кижский мастер построил в 2008 году, но с этого времени, каждый год молодые мастера строят одну-две лодки. Всего к 2021 году мастерами из Карелии построено 27 кижанок и 2 соймы – большие рыбацкие лодки Онежского озера, 4 кижанки и одна сойма построены в Вологодской области.

Можно надеяться, что результаты работы музея по привлечению мастеров к строительству традиционных лодок-кижанок и создаваемая атмосфера внимания к традиционному судостроению, будет в дальнейшем способствовать сохранению этой уникальной лодки.

**Работа с партнёрами.** В 2008 году Музей-заповедник «Кижы» провёл Первый «Круглый стол» по проблемам сохранения традиционного

судостроения в России и стал одним из организаторов Ассоциации «Морское наследие России».

В настоящее время в России нет музейных специалистов по изучению истории многовековых традиций народного судостроения, описания и использования коллекций, отсутствует опыт сохранения традиционного народного судостроения, его популяризации и демонстрации посетителям. Участники проекта объединят свои усилия для передачи опыта решения проблемы сохранения и использования наследия народного судостроения.

В 2013 году в Программе «Кижской регаты» проводится Второй Круглый стол по вопросам сохранения и музеефикации народного судостроения. При поддержке Ассоциации Морского наследия России на базе Музея «Кизи» создан Российский Центр традиционного судостроения и судоходства для сохранения и передачи молодому поколению навыков гребли, строительства, ремонта и реставрации народных лодок.



*Старый мастер у новой лодки. Фото автора. 2004*

**Дальнейшая работа проекта по проекту.** Актуальность дальнейших комплексных исследований народного судостроения и судоходства, своевременность и перспективность этой работы не вызывает сомнений.

Изучение истории и сохранившихся традиций, анализ архивных источников, этнографической и исторической литературы, позволят народному судостроению стать самостоятельным разделом в изучении материальной культуры различных этносов. Результаты дальнейшей работы смогут пополнить знания о локальных особенностях формирования национальных культур России.

Развитие проекта в Музее «Кижь» будет направлено на привлечение внимания общества и поиск путей оптимизации работы по изучению и сохранению традиций народного судостроения и создание в музее нового турпродукта.

1. Создание новой площадки экспозиционного судостроения на острове Кижь – лодочной мастерской на береговой линии. Посетители музея смогут не только увидеть, но и получить навыки и попробовать свои силы в традиционном судостроении и народной гребле.

2. Создание сектора традиционного судостроения и судоходства в историческом квартале города Петрозаводска с лодочной мастерской и музейной гаванью.

3. Продолжение работы с Морским центром, Петрозаводским Госуниверситетом и Республиканским детско-молодёжным центром по организации совместного строительства лодок-кижанок и обучению деревянному судостроению и традиционной технологии молодёжи и студентов.

4. Дальнейшее развитие и выход на международный уровень фестиваля «Кижская регата, проведение новых конкурсов и гонок в Кижских шхерах – Большая Гонка на 15 км вокруг о. Кижь и Молодёжная гонка

5. Участие в различных российских и международных фестивалях, на которых будут представляться традиционные лодки Карелии и может быть организовано строительство новых народных лодок.

6. Создание Интернет-портала «Кижанка» – лодка острова Кижь. Возрождение».

7. Создание современного российского центра по изучению и сохранению традиционного судостроения и судоходства народов России.

Проект «Кижанка» – лодка острова Киж. Возрождение» будет и дальше представлять традиционные лодки-кижанки и интерактивные направления деятельности по их использованию на различных выставочных площадках острова Киж и г. Петрозаводска.

Все мероприятия проекта по проекту «Кижанка» - лодка острова Киж. Возрождение» будут сопровождаться специально подготовленными событиями: фестивалями, выставками, пресс-конференциями, семинарами, лекциями, обучающими мастер-классами. Информация о проекте будет распространяться в СМИ и по сети Интернет.

**Инновационность проекта.** Музейный проект «Кижанка» – лодка острова Киж» позволил отработать новые технологии выставочно-презентационной и интерактивной деятельности музея с использованием мультимедийных средств и сети Интернет по представлению и демонстрации местной судостроительной традиции и результата её развития – лодки-«кижанки».

Разработаны новые методики организации выставок, экскурсий и массовых мероприятий с целью интерактивного взаимодействия с различными категориями посетителей, партнеров и средствами массовой информации.

Информация о мероприятиях и результатах проекта распространяется в сети Интернет и СМИ, поэтому можно говорить о создании инновационной модели музеефикации лодки-кижанки и народного судостроения на о. Киж, его актуализации и интерактивного общения с посетителями музея, как на местном и региональном, так и общероссийском и международном уровне и для распространения опыта в музейной среде.

**Перспективы развития проекта.** Историко-архивные изыскания и полевые материалы позволяют разработать необходимую научную основу для поэтапного формирования сектора и его дальнейшего развития выставки-

комплекса. В перспективе в Музее-заповеднике «Кижь» будут созданы новые экспозиции народного судостроения и судоходства – на острове Кижь и на материке, куда подходит автомобильная дорога.

Выставочные комплексы из различных построек и приспособлений будут дополнены музейными гаванями для стоянки лодок и других традиционных судов всех народов Карелии. Комплексы, связанные с деятельностью крестьян на воде, расширят возможности экскурсионного показа, развития «ожившей экспозиции» и создадут предпосылки разработки новых турпродуктов – экскурсий и маршрутов за дополнительную плату.



***Кижская гавань. Фото 2015***

Создание таких секторов традиционного деревянного судостроения позволит решить ряд конкретных задач:

- во-первых, сохранить исчезающие традиции деревянного судостроения и судоходства и позволит демонстрировать их посетителям музея;
- во-вторых, позволит расширить экспозиционный потенциал музея и сферу туристических услуг;

- в-третьих, создать базы для развития историко-экологического водного туризма и новые рабочие места, что послужит социально-экономическому развитию территории охранной зоны музея-заповедника.

Важным при разработке предложений по музеефикации исторических поселений Кижского региона является принцип объединения интересов местного сообщества и Музея «Кижь», поскольку в перспективе включение исторических поселений в экспозиционный показ, даст возможность развитию хозяйственных и социальных структур данных поселений и обучению традиционным ремёслам на базе сохранения и пропаганды историко-культурного потенциала региона.

Одним из важнейших направлений в реализации выдвинутых предложений является привлечение дополнительных финансовых средств от государства, получение грантов от различных фондов, и партнеров, включая инвесторов и местное сообщество.

Результаты изучения и сохранения в Музее «Кижь» истории и современного состояния Кижских шхер – одного из центров народного судостроения, подтверждают, что изучать и сохранять народную судостроительную культуру можно музейными методами, в том числе в специально создаваемых Центрах народного судостроения.

Очень важным в работе является развитие партнёрской сети с целью получения информации и обмена существующим опытом в других музеях-заповедниках не только России, но и в странах СНГ и Евросоюза. Возможно, уже необходимо проведение специальных международных конференций по вопросам изучения, сохранения и представления в музеях-заповедниках судостроения, которые помогут участникам встреч в дальнейшей работе. В результате совместной работы, накопленные исторические материалы и существующий в России и Европе опыт сохранения и музеефикации традиционного судостроения и судоходства будут использованы в работе музеев-заповедников.



Список источников:

1. Андреев А.П. «Ладожское озеро Т.1. СПб. 1875
2. Беляев А.Т. Малые архитектурные формы в экспозиции крестьянской усадьбы//Кижский сборник №6, Петрозаводск, 2001
3. Боголюбов Н. История корабля. М. 1880
4. Богославский П.А. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб, 1859
5. Веселаго Ф.Ф. Материалы для истории русского флота. СПб, 1865
6. Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка Т. II, М. 1999
7. Дубровин Г.Е, Огороков А.В., Старков В.Ф., Черношвитов П.Ю. История северорусского судостроения. СПб, 2001
8. Загоскин Н.П. «Русские водные пути и судовое дело в до – Петровской России», с приложением атласа карт. Казань, 1910
9. Максимов С. В. Год на Севере. СПб, 1871
10. Наумов Ю.М. «Кижанка» - лодка Онежского озера. Петрозаводск, 2011.; он же, Талых А.А., Королёв С.П. Народное судостроение Карелии. Монография Т. 1-2. Петрозаводск. 2014.; он же: «Veneh» – лодка по-карельски. Петрозаводск. 2017.; он же: «Laut», «kart» и «venjah» – вепское народное судостроение. Петрозаводск. 2020.
11. Наумов Ю.М. Экспедиционные записи бесед с жителями Заонежья. 1999 - 2008. Научный архив музея «Кижы» №№ 3229-3231
12. Озерецковский Н. Я. Путешествие по озерам Ладожскому и Онежскому. СПб. 1792
13. Сорокин П.Е. Водные пути и судостроение в северо-западной Руси в средневековье. СПб. 1997

Article title: On the question of the study and preservation of national shipbuilding and shipping. Results of the work of the Kizhi Museum-Reserve.

Author: Yu.M. Naumov, Senior Researcher, Kizhi Museum-Reserve.

Annotation. The article presents the results of the work of the Kizhi Museum-

Reserve from 1999 to 2020. on the study and museumification of traditional shipbuilding and shipping, in order to preserve and actualize this disappearing heritage of the peoples of the Republic of Karelia.

Key words: Kizhi, history, folk, shipbuilding, shipping, results, farm boats, local centers, current state, museification, actualization.

*Бурдин Евгений Анатольевич, д.и.н,  
Ульяновский государственный педагогический  
университет им. И.Н. Ульянова*

**ПРОЕКТ «ВДОЛЬ БЕРЕГОВ ВЕЛИКИХ РЕК:  
ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО СРЕДНЕЙ ВОЛГЕ И НИЖНЕЙ КАМЕ»:  
ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ИТОГИ**

Аннотация. В статье рассматриваются теоретические и практические аспекты авторского мегапроекта «Волжская цивилизация», одна из главных задач которого – создание научно-популярного путеводителя по Средней Волге и Нижней Каме.

Ключевые слова: *Волга, Волжская цивилизация, Куйбышевское водохранилище, путеводитель, речная культура.*

Исторический опыт свидетельствует об огромной роли рек, особенно больших, в становлении и развитии человечества. Они служили колыбелью практически всех великих цивилизаций древности – вавилонской, египетской, индийской и других. Трудно переоценить значение рек и в истории России, они играли важнейшую роль в экономической деятельности: судоходстве, торговле, луговодстве, скотоводстве и т.д. [1-2; 3, с. 9, 14]. Вместе с тем на примере Волги можно уверенно сказать, что не менее значимой была и её культурная функция. В представлении людей река была живым существом,

источником не только материального, но и духовного процветания. Известный философ В.В. Розанов писал о Волге: «Мы – дети её; кормимся ею. Она – наша матушка и кормилица. Что-то неизмеримое, вечное, питающее...» [4, с. 38].

Начиная с каменного века, Волга неизменно играла важную роль в жизни многочисленных народов, населявших её берега – славян, татар (булгар), мордвы и других. Как минимум с эпохи раннего средневековья великий Волжский водный путь имел большое экономическое, политическое и культурное значение, был связующим звеном между Западом и Востоком. Если провести аналогии с самыми известными реками мира, то наиболее уместным здесь будет сравнение Волги с Рейном в Германии, Миссисипи в США и Нилом в Египте.

Проект «Вдоль берегов великих рек: путеводитель по Средней Волге и Нижней Каме» – важная составная часть авторского мегапроекта «Волжская цивилизация», который поэтапно реализуется с 2019 г. Первым здесь стал проект «История рыболовства на Средней Волге и Нижней Каме», по итогам которого в 2020 г. вышла научно-популярная монография «Рыбацкая доля. История рыболовства на Средней Волге и Нижней Каме». В 2020 г. началась работа по проекту «Вдоль берегов великих рек...», который должен завершиться в 2022 г. изданием научно-популярного путеводителя<sup>3</sup>.

Прежде всего, надо хотя бы кратко дать представление о двух основополагающих концептах, которые фигурируют в моём мегапроекте – «Волжская цивилизация» и «Речная культура» (первое словосочетание начало употребляться некоторыми историками не так давно, второе придумано автором статьи; но содержание обоих – полностью авторское). Итак, *Волжская цивилизация* – это уникальный комплексный (природный,

---

<sup>3</sup> Оба проекта финансируются Владимиром Анатольевичем Малыгиным, президентом группы компаний «Агава» (г. Казань), которому автор выражает благодарность за поддержку и неравнодушие к проблемам сохранения природного и культурного наследия Среднего Поволжья.

культурный и социально-экономический) феномен, не имеющий себе равных ни в России, ни в мире. Это один из ведущих духовных центров нашей страны. Я занимаюсь исследованием прибрежных территорий данной цивилизации в пределах среднего течения Волги – в районе современного Куйбышевского водохранилища (естественно, с привлечением материалов по Верхней и Нижней Волге). Объекты культурного и природного наследия Волжской цивилизации включают в себя материальные памятники: города, сельские поселения, археологические памятники и другие объекты культурного наследия, заповедники, ландшафты (в т.ч. затопленные Куйбышевским водохранилищем) и т.д., а также нематериальные: быт наших предков, волжские сказания, легенды, песни, традиции и обряды. Остаётся добавить, что цель мегапроекта – это выявление и систематизация уникальных сведений по историко-культурному и природному наследию волжских побережья и долины в среднем течении, их научно-популярное изложение для широких масс населения. На основе полученной информации планируется на современном уровне осмыслить роль и место Волги в российской истории. В конечном итоге будет создана основа для концепции дальнейшего развития территории всего Среднего Поволжья как исторического и социального феномена, а в настоящее время – места, интересного для туризма.

*Речная культура* – это культура, которая включает в себя способы взаимодействия человека, живущего на берегу (или пришедшего на берег), с рекой. Волжане издавна приходили на реку не только рыбачить, но и отдыхать, купаться, любоваться красотой водного зеркала, закатом и т.д. В ледоход местные жители под оглушительный треск ломающегося льда любовались этим природным чудом. Никто и не думал мусорить. А сейчас берега водохранилища завалены пластиком, стеклом и другими отходами. Нередко в пределах водоохранной зоны стоят загородные дома с высоченными заборами, которые перекрывают доступ к воде. Очевидно, что сейчас речная культура в Поволжье переживает далеко не лучшие времена, и её традиции почти утеряны. Много ли сейчас можно услышать песен,

сказаний, частушек и других произведений устного народного творчества, посвящённых Волге и воде вообще? А варварские способы рыболовства? Между тем ещё в сравнительно недалёком историческом прошлом, ещё 50–100 лет назад, те же рыбаки брали только «мерную», т.е. взрослую рыбу, а молодь отпускали обратно в реку. А сколько последователей деда Мазая на лодках спасали в весеннее половодье зайцев и другую живность, оказавшуюся на небольших островках посреди разлившейся воды? И это только самые яркие примеры. Нужно срочно принимать государственную программу, по которой уже с детского сада нашим согражданам надо прививать речную культуру и здоровый образ жизни. Тогда многое в стране изменится в лучшую сторону.

Проект «Вдоль берегов великих рек: путеводитель по Средней Волге и Нижней Каме» посвящён истории и культуре замечательных приволжских селений, а также объектам культурного и природного наследия. Крайне важно проследить связь населения с Волгой и Камой, показать образ жизни на большой реке.

Первым этапом данного проекта был сбор первичной информации и написание чернового варианта путеводителя. Он длился с ноября 2020 по апрель 2021 г. В это время я выработал примерную структуру путеводителя и установил контакты с администрациями описываемых объектов (поселений и особо охраняемых природных территорий и музеев), а также местными краеведами. Анализ полученной информации позволил наметить маршруты весенних и летних полевых экспедиций, а также уточнить список объектов в будущем путеводителе. Всего их 70 (в первоначальном примерном списке было 123), в т.ч. 42 в Татарстане, 8 – в Чувашии, 3 – в Марий Эл, 10 – Ульяновской области и 7 в Самарской). В список входят 61 населённый пункт (из них 16 городов, 9 посёлков городского типа, 36 сёл и 10 деревень), 2 музея-заповедника (Болгарский в Спасском районе РТ, Свяжский музей-заповедник описывается в статье «Свяжск», оба входят в список ЮНЕСКО), 1 монастырь, 4 заказника, 1 заповедник и 2 национальных парка. Стоит

отметить, что для прибрежной территории Средневолжья в пределах Куйбышевского водохранилища эта цифра является довольно-таки большой, т.к. обычно в предыдущих постсоветских путеводителях (один из последних вышел в 2007 г., и его качество оставляет желать лучшего, там всего лишь 17 объектов – от Новочебоксарска до Тольятти) фигурировали в основном крупные города – Казань, Ульяновск и т.д. [5].

Структура путеводителя представляет собой 70 статей о прибрежных объектах (поселениях и памятниках природы), тщательно отобранных по критериям наибольшей значимости в плане наличия объектов культурного и природного наследия и отображения речного образа жизни и связи с рекой. В каждой статье даётся краткая историческая справка об объекте, описание хозяйственных занятий его жителей и сведения о судоходстве (наличие в исторической ретроспективе и современности – остановочный пункт, пристань или порт, переправа) (если речь идёт о населённом пункте), краткое описание памятников культуры и природы, в т.ч. достопримечательных мест, а также характеристика ландшафта и рельефа местности, на которой расположен объект. Особое внимание уделяется смотровым площадкам на Средней Волге и Нижней Каме. На мой взгляд, стоит выделить две из них – это панорамные обзорные площадки на горе Лобач у посёлка городского типа Камское Устье (площадка у бакена с указателями «Волга» и «Кама» – высота 92 м, 55°12'00" с.ш. 49°17'97" в.д.) и на высокой площадке надпойменной террасы у Ханского дворца на территории Болгарского музея-заповедника (высота 64 м, 54°59'20" с.ш. 49°34'51" в.д.).

С апреля по июль 2021 г. было проведено 7 автомобильных и 3 водных (на моторной яхте) полевых экспедиций по территории Ульяновской и Самарской областей, Чувашской республики, Татарстана и Марий Эл. Во время выездов их участники осмотрели описываемые в путеводителе объекты, сделали полезные наблюдения, выявили новые факты, произвели фото- и видеосъёмку. Особо отмечу, что основную часть фотографий и видео отсняли с помощью квадрокоптера. Дело в том, что научно-популярный формат

современного путеводителя, по моему мнению, однозначно предполагает визуализацию представленного материала, причем качественного и отснятого в значительной степени с воздуха. В этом и состояла одна из главных трудностей, связанных с моим проектом, ведь фото- и видеосъемка, во-первых, требует значительных материальных и временных затрат, во-вторых, подходящей погоды, и, в-третьих, профессиональных навыков, которыми обладают далеко не все владельцы квадрокоптеров, даже имеющих хорошие характеристики.

После полевых экспедиций наступил завершающий этап проекта – аналитическая обработка собранной информации и создание финального варианта книги (август 2021 – февраль 2022). Затем планируется работа с издательством и публикация путеводителя. Перед его изданием будут созданы видеоролик о проекте, авторская страничка в социальной сети «Инстаграм» (рабочее название «Великая Волга» или «Волжская цивилизация») и сайт.

Как я уже писал, главный результат проекта – научно-популярный путеводитель «Вдоль берегов великих рек: путеводитель по Средней Волге и Нижней Каме», где будут изложены (причём на современном научном уровне, достоверные и актуализированные, со ссылками) уникальные сведения по истории, культуре и природе средневожского побережья в пределах Куйбышевского водохранилища (а не просто механическое описание поселений, как это сделано в предшествующих путеводителях, самые полные из которых выходили в основном в начале XX в.). Фактически это будет книга в виде путешествия, с богатым и качественным иллюстративным материалом.

В перспективе, после окончания реализации проекта «Вдоль берегов великих рек...» планируется осуществить проект «Пираты на Волге и Каме» и осветить интересный и важный феномен речного разбоя на великих реках, начиная от ушкуйников (XIII в.) и заканчивая пиратами XIX в. Мысль об исследовании этой темы возникла по той причине, что во многих прибрежных волжских и камских поселениях сохранились предания о разбойниках,

которые совершали набеги на проплывавшие мимо торговые суда и сухопутные караваны.

Список источников:

1. Бурдин Е.А. Волжско-Камская долина до затопления как комплексный фактор развития Среднего Поволжья // Развитие регионоведческих исследований в Российской Федерации: особенности и основные направления: мат-лы Всерос. науч.-практич. конф. – Казань: Ин-т тат. энцикл. и регионовед. АН РТ, 2018. – С. 104-116.
2. Бурдин Е.А. История гидротехнического строительства в Поволжье (XVI – XX вв.). – Ульяновск: УлГПУ, 2013. – 140 с.
3. Кусмидинова М.Х. Концепт Волги в историко-культурном развитии России: философский анализ. Автореф. дис. канд. филос. наук. – Астрахань, 2010. – С. 9, 14.
4. Розанов В.В. Русский Нил // Экология и жизнь. – 2000. - № 1. – С. 38.
5. Тарасова А.К., Грачёва С.Л. Большая Волга. Путеводитель. – М.: вокруг света, 2007. – 260 с.

Article title: Project «Along the courses of the great rivers: guide to the Middle Volga and Lower Kama»: intermediate results.

Author: Burdin E.A., doctor of historical sciences.

Annotation. The article examines the theoretical and practical aspects of the author's megaproject «Volga Civilization», one of the main tasks of which is the creation of a popular science guide to the Middle Volga and the Lower Kama.

Key words: Volga, Volga civilization, Kuibyshev reservoir, guide, river culture.

*Мызников Сергей Алексеевич,  
член-корреспондент РАН*

*Институт славяноведения РАН (г. Москва)*



## НАИМЕНОВАНИЕ ПЛАВАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ В РУССКИХ НАРОДНЫХ ГОВОРАХ

Аннотация. В данной работе представлен анализ лексики, обозначающей наименования лодок, небольших судов и т.п., зафиксированной в русских народных говорах и представленной на страницах «Словаря русских народных говоров» и других диалектных источниках. Отмечаются различные мотивационные основы данного пласта лексики. Представлен также анализ наименований, восходящих к результатам межэтнических и межъязыковых контактов.

Ключевые слова: *лодка, долбленка, диалект, словарь наименование, заимствование.*

Данная работа построена на анализе материалов «Словаря русских народных говоров» [1], который представляет собой результат длительного труда профессиональных диалектологов, собирателей-любителей народного слова. К настоящему времени вышло 52 тома словаря, в которых представлено свыше 300 тысяч диалектных единиц, относящихся ко всем сферам народной жизни. Автор уже не раз обращался к анализу наименований плавательных средств с точки зрения этимологии и лингвогеографии [2; 3; 4]. Использовались также данные диалектных словарей, в которых фиксировалась лексика данной тематической группы.

В СРНГ представлен богатейший лексический материал, относящийся к наименованиям плавательных средств:

гребные и парусные лодки – около 700 наименований;

небольшие суда – около 500 единиц;

плоты – свыше 300 фиксаций;

наименования, относящиеся к парусной оснастке – свыше 100 единиц.

В данной работе мы остановимся на номинационных основах некоторых наименований лодок.

В СРНГ представлены наименования лодок, небольших судов по месту производства. Нередко в качестве основы может быть название реки:

Р. Ангара: **Анга'рка** 'небольшое речное судно, поднимающее не более восьмидесяти пудов груза' Иркут., Тюмен. Тобол., 1899. 'Барка' Тобол., 1899 [СРНГ 1: 256].

Р. Унжа (Костромская область): **Унжа'к** 'судно, барка'. «Барка, речное судно (от р. Унжи) длиной 25 саж. и более, осадка 4 четверти, грузу 18 до 27 тысяч пудов». Волж. «Унжаки — суда, которые название свое получили от имени реки Унжи, где первоначально их строили. Волж. [СРНГ 47: 214].  
**У'нженка** 'небольшое деревянное судно. Рыб. Яросл. [СРНГ 47: 215].

Р. Базяна (Камский бассейн): **Базья'новка** 'лодка грузоподъемностью от 50 до 100 пудов' Березов. Тобол., 1852. Тобол. **Базя'новка** 'маленькая лодка на 4 человека' Березов. Тобол., 1930 [СРНГ 2: 52].

Р. Шуя: **Шуя'к** 'небольшое весельное судно' Арх. [Подвысоцкий; КСРНГ].

В качестве номинационной основы представлены названия озер.

Белое озеро: **Белозё'рка** 'парусное судно с килем': «Такие суда плавали по Белому озеру и Мариинской системе» Яросл. Строились в Вологодской, Новгородской, Тверской и Ярославской губерниях. Волог., Новг., Твер., Яросл., *Я на эту полу воду легку лодочку пуцу, Легку лодку-беловерку, жить поеду за реку.* Волог., Соболевский. Волж. [СРНГ 2: 220].

Кенозеро: **Кенозёрка** 'килевая лодка с приподнятым носом' Пудож. [КСРГК].

Фиксируются также как основа номинации названия населенных пунктов, местностей.

Г. Баку: **Баки'нка** 'небольшое одномачтовое парусное мореходное судно; род расшивы' Астрах., 1840. Касп. [СРНГ 2: 59].

Г. Боровичи (Новгородская область): **Боровля'нка** 'небольшое, беспалубное, не имеющее килей, плоскодонное судно, специально изготовлявшееся для плавания по Вышневолоцкой системе, чтобы успешно пройти Боровицкие пороги' Волж., 1914. Борович. Новг. [СРНГ 3: 105].

Г. Казань: **Каза'нка** 'лодка, изготовлявшаяся в Казани или подобная ей': - *Как по матушке, братцы, по Волге, по нагорной стороне. Плывет лодочка, братцы, казанка изукрашенная, Зелеными-то парусами лодка изувешенная* (песня). Оренб., 1938 [СРНГ 12: 310].

Карелия: **Каре'лка** 'лодка с двумя приподнятыми носами' Кандалакш. [КСРГК].

О. Кижы: **Кижя'нка** 'лодка' Кондоп., Медвежьегор., Вытегор. [КСРГК].  
**Кижя'нка** 'лодка с высоко поднятым носом и кормой' Медвежьегор. [КСРНГ].

Довольно обширны наименования, имеющие в основе мотивацию по внешнему виду, материалу, который использовался при изготовлении лодки.

Белый цвет бортов: **Беля'нка, беля'на** 'деревянное судно с парусом на Волге и Дону'. *Борта его не смазываются дегтем и остаются белыми.* Волж.. Дон. [Бурнашев; СРНГ]. **Беля'нушка** 'плоскодонное судно для сплава леса': - *Ты плыви, плыви, белянушка, Сосновые пыжи* (частушка). Костром., 1914 [СРНГ 2: 241].

Вицы (прутья): **Вича'нка** 'лодка (распространенная на Севере России, преимущественно в Архангельской губернии), не сколоченная гвоздями, а сшитая прутьями (вицами). Арх., 1847 [СРНГ 4: 308].

Гвозди: **Гвоздя'нка** 'лодка, сколоченная гвоздями и несмоленая' Арх., 1913 [СРНГ 6: 162].

**Двунабо'йка** 'вид лодки': - *Как по этой быстрой речке Легко ло дочка плыве, Плыве лодка двунабойка, Два молодчика сидя.* Петрозав. Олон., 1896 [СРНГ 7: 307]. Ср. **набо'й** 'прибитая к верху борта лодки или других мелких судов доска (доски) для увеличения высоты бортов' [СРНГ19: 123].

Доски: **Доща'ник** 'мелкое судно на р. Лене' Иркут., Якут., 1849. Грузовое однопалубное плоскодонное судно, поднимающее тяжести от 5 до

20 тысяч пудов' Березов. Тобол., 1852. 'Плоскодонная большая лодка с мачтами и палубою для перевоза груза к большим морским судам или для принятия с них груза, когда они не могут пройти отмели' Астрах., 1852. Ветл. Костром. 'Небольшая лодка': - *Дощаник новый сделан, за рыбой будем ездить*. Омутн. Киров., 1925. [СРНГ 8: 167].

Для наименования лодок-долбленок нередко фиксируется в качестве номинационной основы название дерева, из которого лодка выдалбливалась.

Кедр: **Кедро'вка** 'лодка, выдолбленная из кедра' Тобол. 1899 [СРНГ 13: 174].

Осина: **Оси'новка** 'осиновая лодка-долбленка с парусом и двумя-четырьмя парами весел' Беломор., Весьегон. Калинин., 1926 [СРНГ 24: 8].

Дуб: **Дуби'ца** 'небольшая лодка, выдолбленная из цельного бревна, колоды' Невельск. Пск., Капш. Ленингр. [СРНГ 8: 236].

Сосна: **Со'сенка** 'челнок, весь обтянутый нерпичьей кожей, на котором ездят по морю, держась берегов. Арх. [5: 212].

Отмечаются также наименования лодок, судов, мотивированные перевозимым грузом.

Багры: **Багру'ша** 'лодка, на которой вывозят рыболовные принадлежности и свозят на берег пойманную рыбу. Кизляр. Грозн. [СРНГ 2: 35].

Брусья: **Бруся'нка** 'лодка, употреблявшаяся для перевозки груза по Печоре'. Лодка, в которой перевозили бруски и точила, выделанные на Печоре, вверх в Пермскую губернию. Волог. [СРНГ 3: 210].

Гнутые железные листы (гибёж): **Гибё'жная лодка** 'лодка для перевоза металла по некоторым рекам'. «Исключительно для сплава металлов по рекам Чусовой, Каме и Волге до Нижнего, где идет в ломку на дрова». Перм., Наумов, 1874 [СРНГ 6: 168].

Живая рыба: **Живоры'бка** 'лодка с садком для живой рыбы' Пск., 1912-1914. *У нас нет живорыбки, мы всю рыбу обрабатываем*. Новг. Ладож. оз. [СРНГ 9: 156].

Кладь: **Кладо'вка** 'лодка для перевоза клади, груза' Яросл., 1898 [СРНГ 13: 258].

Имеются наименования, обусловленные числом весел, членов команды и т.п.: **Девятё'рка** 'большая лодка с девятью человеками команды. *Один (человек) на руле, восемь на веслах, по двое на каждой паре.* Пск., 1912-1914 [СРНГ 7: 323].

Довольно обширен пласт наименований неисконного происхождения.

Имеются единицы скандинавского происхождения, например: **бра'ма** 'большая грузовая лодка с двумя-тремя парами весел' Северомор., Терск. [6: 23]; **прам** «морск. большое военное плоскодонное судно, на которое ставится осадная артиллерия», «плоскодонное судно, употребляемое при конопачении кораблей и для проездов в узких протоках; паром». Ср. др.-швед. *praam*, норв. *pråm* 'баржа', при фин. *prootti* 'баржа, грузовое судно' [SSAP 2: 411], *ruota* 'баржа, барка, шаланда' [8: 872].

Фиксируются единицы, восходящие к английским источникам: **до'ра** 'большая морская лодка с двигателем на корме' Терск., Ловозер. [6: 40]. Ср. англ. *dory* 'лодка', которое на английской почве не имеет версий происхождения, хотя отмечается в американском варианте английского языка уже в XIX веке: *dory* 'каное или небольшая лодка' [9], *dory* 'лодка', но также как единица неизвестного происхождения.

Имеются заимствования из карельского языка. **Ка'рвас** 'лодка' Беломор. Ср. кар. фольк. *karvas* 'челн, выдолбленный из одного бревна', 'лодка из осинового бревна', при саам. норв. *garbes* 'небольшая речная лодка', 'четырёхве-сельная лодка' [8: 167]. Авторы SKES с сомнением сопоставляют с балтийскими данными, ср. латыш. *karba* 'небольшой туесок для ягод из бересты или лыка' [8: 167].

Отмечаются лексические единицы, восходящие к тюркским источникам: **каю'к** «плоскодонная лодка для перевозки через Урал; она иной формы (тупоносая), чем будара, и значительно больше её»: - *Выдолбили каюк, а он на солнышке весь потрескался. Каюк этот на 18-20 человек, лямкой*

тянут. Р. Урал [Малеча 2: 181]. **Каюк** 'две лодки, скрепленные вместе настилом и приспособленные для перевозки сена' Урал. [СРНГ 13: 155].

Ср. казах *қайық* 'лодка; судно', татар. *qajıq* 'большая лодка, паром' [Радлов 2: 93].

Как заимствованное можно трактовать лексему **ку'тька** 'лодка из двух скрепленных выдолбленных бревен', которая фиксируется в говорах Новгородской области (Валдайский, Крестецкий, Демянский р-ны), возводится к источникам из смежных карельских тверских диалектов, ср. кар. твер. *kuwt't'i* 'долбленка, челн' [12: 124]. На прибалтийско-финской почве данное гнездо не является широко распространенным, ср. кар. *kuutti*, *kuut't'i* 'челн, выдолбленный из одного дерева (осины, сосны или ели), по обеим сторонам которого прибиты доски' [KKS 2: 501], ливв. *kuwt't'i* 'лодка-долбленка' [14: 169], фин. *kuutta* 'лодка-долбленка', эст. *kuut* 'деревянное судно'; причем это гнездо является отражением скандинавского влияния, ср. швед. *skuta*, дат. *skude* [8: 253].

Таким образом, можно констатировать наличие значительного числа лексических данных, обозначающих наименования плавательных средств, в русских народных говорах, большей частью исконного происхождения, при наличии также единиц, этимологический анализ которых позволяет их относить к иноязычным источникам.

#### Список источников:

1. Словарь русских народных говоров. Тт. 1-52. М., Л., СПб., 1965-2021 [СРНГ].
2. Мызников С.А. О некоторых наименованиях лодок-долбленок в говорах Северо-Запада // Лексический атлас русских народных говоров. Материалы и исследования. 1996. СПб., 1998. С. 88-92.
3. Мызников С.А. Атлас субстратной и заимствованной лексики русских говоров Северо-Запада. 2- изд. СПб., Наука, 2007. 396 С.

4. Мызников С.А. Русский диалектный этимологический словарь. Лексика контактных регионов. М.; СПб.: Нестор-История, 2019. 1065 с.
5. Опыт областного великорусского словаря, изданный Вторым отделением Академии наук. СПб., 1852.
6. Меркурьев И.С. Живая речь кольских поморов. Мурманск, 1979. 184 с.
7. Suomen sanojen alkuperä. Etymologinen sanakirja. O. 1-3. Helsinki, 1992–2000 [SSAP].
8. Suomen kielen etymologinen sanakirja. O. 1-7. Helsinki, 1955- 1981.
9. Webster Noah. An american dictionary of the English language. By Noah Webster, thoroughly revised, and greatly enlarged and improved, by Chauncey A. Goodrich, and Noah Porter. Springfield, Mass., 1865.
10. Малеча Н.М. Словарь говоров уральских (яицких) казаков. Оренбург: Оренбургское книжное издательство, 2002-2003. Т. 1-4.
11. Радлов В. В. Опыт словаря тюркских наречий. Т. I-IV. СПб., 1899-1911.
12. Словарь карельского языка (тверские говоры) / Сост. А.В. Пунжина. Петрозаводск, 1994. 396 с.
13. Karjalan kielen sanakirja. O. 1- 6 // LSFU, XVI, 1-6. Helsinki, 1968-2005 [KKS].
14. Словарь карельского языка (ливвиковский диалект). Сост. Г.Н. Макаров. Петрозаводск. 1990. 495 с.

Article title: Name of the boats in Russian dialects.

Author: Myznikov Sergey, Corresponding Member of the Russian Academy of Sciences, Doctor of Philology, Chief Researcher of the Center for Areal Linguistics at the Institute of Slavic Studies, RAS; Head of the Department of Uralic Languages, Folklore and Literature of the Russian State Pedagogical University A.I. Herzen.

Annotation. This paper presents an analysis of the vocabulary denoting the names of boats, small vessels, etc., recorded in Russian folk dialects and presented on the pages of the "Dictionary of Russian Folk Dialects" and other dialectal sources.

Various motivational foundations of this layer of vocabulary are noted. An analysis of the names that go back to the results of interethnic and interlingual contacts is also presented.

Key words: boat, dugout, dialect, dictionary name, borrowing.

*Смолин Илья Александрович,  
Архитектурно-этнографический  
музей-заповедник «Щелоковский хутор»,  
Уткина Надежда Алексеевна, к.и.н.,  
Природный парк «Воскресенское Поветлужье»*

**ВСЯ ВЕТЛУГА: ОТ ИСТОКОВ ДО УСТЬЯ.  
ПРАКТИКА РЕКОНСТРУКЦИИ ТРАДИЦИОННЫХ ЛОДОК  
РЕГИОНА И ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ  
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ ПРОЕКТОВ В 2020-2021 ГГ.**

Аннотация. Статья посвящена работе и итогам экспедиции «Вся Ветлуга/2020. От истоков до устья» в июле-августе 2020 г., участники которой передвигались на традиционной лодке-долбленке с набоями бортов, реконструированной специально для проекта. Делаются выводы о практических возможностях использования судна, итогах информационного сопровождения проекта, а также необходимости обсуждения терминологического определения подобных объектов как части вспомогательных музейных материалов.

Ключевые слова: *«Вся Ветлуга/2020», Поветлужье, Музей культуры дерева, лодка-долбленка, реплика, реконструкция, представительский объект, традиционное судостроение.*



*«13 июля холодный огонь молний рвал небо Поветлужья. В округе с десятков населенных пунктов лишились электричества, дороги завалило деревьями. Грозовой фронт уходил на север, в Кировскую область, наполнять русло реки Ветлуги водой. До утреннего выезда в 4:00 оставалось немного времени. Нужно было начистить до блеска самовар, загрузить в фуру часть экспедиционных вещей и Лодку. Её отправили к месту старта раньше, а первый экипаж остался дожидаться своего транспорта. Одна река и несколько регионов, одна лодка и несколько экипажей, один год и его сезоны в широком многообразии граней природы. 15 июля 2020 года экспедиция «Вся Ветлуга/2020. От истоков до устья» вышла в путь по реке через Кировскую, Костромскую, Нижегородскую область и республику Марий Эл». (Из экспедиционного дневника).*

Проект «Вся Ветлуга/2020. От истоков до устья» включал в себя создание материальной реконструкции традиционной долбленной лодки с набоями бортов, экспедицию по реке Ветлуге в составе 14 экипажей, работу по сбору этнографических материалов и предметов материальной культуры для пополнения фондов музеев региона, очистку берегов от мусора, выявление несанкционированных свалок, укрепление профессиональных связей и повышение туристской привлекательности региона, работу с детьми и ряд других задач. Экспедиция была поддержана природным парком «Воскресенское Поветлужье», Ассоциацией районов бассейна реки Ветлуги, музеем-заповедником «Щелоковский хутор», районными администрациями и СМИ.

Реализация проекта изначально предполагали включенность лодки, как его главного объекта, в систему экспозиционных материалов Музея культуры дерева [5], где в августе 2019 г. началось ее строительство. При отсутствии сохранившихся подлинных образцов традиционного для данной местности деревянного судостроения, подобные вспомогательные материалы способствуют более полному раскрытию темы, формированию представлений о технологических особенностях строительства этого типа малых судов, а его

практическое использование – о навыках управления, вместимости, осадке, парусной оснастке и др.

Использование в музейных экспозициях объектов, заменяющих и/или дополняющих подлинники, давно стало общепринятым. Они несут в себе не только дополнительную информацию, но и являются частью общего художественного решения экспозиции. Музей культуры дерева имеет подобный опыт, касаясь раскрываемых в экспозиции тем через объекты искусства или элементы перформанса. Имеется в виду так называемый «представительский объект», создаваемый вне музея. Он призван рассказать потенциальным посетителям не только о музее, но и о сложных процессах, происходящих в культуре, раскрыть не всегда очевидные связи между явлениями в тот момент, когда зритель сам начинает объяснять себе форму объекта, назначение, причину его нахождения здесь [10, с. 53].

Дискуссионным, по мнению специалистов, остается вопрос о видовой принадлежности и терминологической классификации подобных объектов. В документации, регламентирующей учетно-фондовую деятельность музеев, они отнесены к научно-вспомогательным материалам, что определяет, «с одной стороны, соответствие экспонатов данного типа научному содержанию экспозиции, с другой – подчеркивает их подчиненный, вспомогательный характер, обусловленный основной функцией – интерпретации музейного предмета» [1, с. 23]. К предметам, создаваемым с целью «максимально точной передачи внешнего облика и основных характеристик музейного предмета» [8, с. 49] относится целый ряд терминов: копии, репродукции, реконструкции, модели, макеты, муляжи, слепки, голограммы. Иногда добавляются «новодел», «версия» и «реплика». Неочевидное их употребление не ограничено лишь полем научного дискурса [3].

Перечисленные виды разнятся между собой по целям воспроизведения, материалам и технологии создания и поэтому практически не поддаются систематизации [1, с. 24]. Предлагаемые региональными специалистами классификации не могут стать релевантными для всех заинтересованных

сторон. Поэтому отметим необходимость экспертного обсуждения единой классификации и последующего ее закрепления на уровне авторитетных институций.

Разграничение между видами воспроизведений возможно провести через наличие / отсутствие непосредственного оригинала или его частей. При его отсутствии или частичной сохранности создается реконструкция: описательная, графическая или натуральная [7, с. 63]. А вот представление о копии в музейной терминологии традиционно связывается с максимально возможным приближением к оригиналу [1, с. 24].

Отнесение каждого конкретного предмета / объекта к тому или иному виду до сих пор остается на «авторском усмотрении». Ни музейное законодательство (ФЗ-54, «Единые правила»), ни законодательные акты, определяющие порядок воссоздания объектов культурного наследия (ФЗ-73, ГОСТ Р 58169-2018), не дают терминологической характеристики форм и методов воссоздания музейных предметов и памятников, ограничиваясь употреблением терминов «консервация», «ремонт» и «реставрация», применительно к таким видам объектов культурного наследия как памятник (прежде всего недвижимый), ансамбль и достопримечательное место.

В нашем случае, когда речь идет об историческом судостроении, при определении терминологической принадлежности не избежать и сложившихся практик. Говоря об основоположнике российского исторического судостроения – морском клубе «Полярный Одиссей», силами которого в 1987 г. впервые был построен коч «Помор», традиционное промысловое судно поморов, автор характеризует его, как и другие суда, созданные при участии клуба, исключительно как «реплику» [6, с. 3]. В то же время, в недавно опубликованном труде Института наследия [11] авторы одновременно с термином «реплика» употребляют термин «реконструкция», называя так и результат, и процесс строительства традиционного типа судов. При этом не поясняется, есть ли у объекта непосредственный оригинал.

Попытаемся определить видовую принадлежность лодки, созданной для проекта «Вся Ветлуга/2020» на основе научного изучения письменных, вещественных, изобразительных и фото-источников, опроса жителей. После обобщения информации была сформирована научная гипотеза о пропорциях, составных частях и внешнем облике, выполнена материальная реконструкция [1, с. 26] традиционной долбленной лодки с набоями бортов [9]. Для продления сроков службы, наряду с древесиной, использовались современные материалы. К конструкции были предъявлены требования: выдержать 1000 км пути в доставке и столько же в эксплуатации. Современные инструменты применялись совместно с традиционными (топор, тесло, скобель, ручные сверла).

Материал, инструменты и место строительства лодки – в лесном регионе севера Нижегородской области, на реке Усте (притоке р. Ветлуги), определили порядок работы. Было найдено подходящее дерево, и, основываясь на его размерах, смоделирована лодка. Построенная лодка крупнее существующих в регионе рыбацких долбленок. Она создана в пропорциях и объемах, какие были бы возможны при выдалбливании ее из цельного ствола, но без рубки дерева.

Не всегда одетая в кавычки «долбленная» часть лодки имеет вырубленный нос и корму из дерева. Крупные деревянные части переходят в расположенную ниже ватерлинии композитную, имеющую тот же вес и колерованную сажей, с имитацией следов долбления и рубки топором. Интересен способ имитации следа от традиционного инструмента: для этого были отреставрированы образцы из музейной коллекции, и проведена экспериментальная рубка. На «долбленную» часть лодки были нашиты сосновые борта, установлены шпангоуты, скамьи, мачта и весла. Одной из задач стало сохранение достоверности деревянных поверхностей, с которыми контактирует зритель-участник. В материальной реконструкции сохранен цвет, который имели долбленные лодки, пропитанные древесной смолой и дегтем, некогда выгоняемыми ямным способом прямо на месте строительства.

В прошлом крупные и средних размеров деревянные речные суда Поветлужья часто имели стационарную или съемную мачту. Она была нужна не для парусов. На мачту крепили коренную бечеву – толстый канат, идущий к берегу, где в него ввязывались тоньки – тонкие веревки, куда впрягались лошади или брались за ляжку бурлаки. Небольшие суда иногда ставили вспомогательный прямой или люгерный парус, а также шпринтовый – типичный для небольших рыбацких лодок. Материалом парусов были рогожа и лён.

Экспедиционный опыт дал показатель крейсерской скорости лодки на четырех распашных веслах 6 км/ч, в некоторых замерах 7-8 км/ч, под парусом – большую на 15-20% скорость при наименьших усилиях экипажа.

Лодка несла вымпел – узкий длинный флаг с раздвоением на конце, он имел несколько элементов, связанных с традициями регионов р. Ветлуги и с мотивами природы. Сама его форма – узкая полоса материи – символизирует воды реки. Кончик рассечен надвое – указание на вечный спор двух районов Кировской области о том, где же подлинный исток Ветлуги. Треугольник из четверо сложенной ткани на конце вымпела словно объединяет все истоки реки в общую правду, его форма также неслучайна: птичий хвост или лопастку (часть старообрядческой лестовки) увидит в этом элементе не каждый зритель. Шрифт надписи на вымпеле грубоват, но не лишен изящества. В глубине его простых линий кроется тонкий набойный рисунок лесных озер-стариц, игры отражений в водной глади и строгой графики волн.

Началом работы над проектом считается 7 ноября 2019 г., когда авторами статьи было составлено письмо с предложением войти в проект на правах партнеров и участников тем, кому он мог быть полезен. На разных ресурсах было объявлено о начале сбора заявок на участие. Анкеты заполнялись, экипажи формировались, но в конце марта 2020 г. работа была приостановлена. Первые противоэпидемиологические ограничения не упростили организацию экспедиции, но все затраты были оправданы простой мыслью: будет лодка – будет и «Вся Ветлуга».

Экспедиция начала свой путь 15 июля, благодаря воле участников и помощи регионов, а 27 августа 2020 г. в 14:25 лодка вышла в Волгу, направилась к усадьбе Шереметевых (Республика Марий Эл) – точке выхода с маршрута.

По завершении пути начался период систематизации собственных материалов, поиск публикаций на сторонних информационных платформах и в СМИ. Издания и авторы редко сообщают о выходе текстов, тем более предоставляют возможность их корректирования, и за минувший год коллекция штампов и упрощений пополнилась: все деревянные лодки – ладьи, реплики – средневековые, любая остановка – на ремонт, любая коллекция – музей.

Анализ публикаций (в печати, на телевидении и в Интернете) за 30 дней с момента выхода лодки на воду дал вполне ожидаемые результаты. Пропорция авторских материалов в соотношении с рерайтингом пресс-релиза и постов официального сообщества проекта была мала. В материалах, опубликованных незадолго до завершения пути экспедиции, соотношение изменилось за счет репортажей «с борта», интервью и публикаций на частных ресурсах. Около 40% участников опубликовали в соцсетях развернутое сообщение. Подсчет числа публикаций среди оказавших поддержку, но не вошедших в экипажи, не дал однозначных результатов.

Положительная эмоциональная оценка абсолютно доминирует, большинство участников экспедиции выразили желание участвовать в подобных проектах в будущем. Наибольшее внимание к проекту было во второй половине августа 2020 г., крупные издания отреагировали в сентябре [2, 4].

Ежедневные публикации в сообществах проекта завершились 31 декабря 2020 г. Были опубликованы 180 постов, собраны, размещены целиком или процитированы все доступные материалы об экспедиции. К 2021 г. число статей и видеосюжетов, вышедших в СМИ, исчислялось 50-ю. Вместе с этим, проект остался мало заметным стороннему зрителю.

Лодка проекта в июле 2021 г. была вновь просмолена и вышла в новую экспедицию по сбору этнографических материалов и предметов материальной культуры для пополнения фондов музеев региона. Лодка приняла новые экипажи, сформированные из команд 2020 г., а затем благополучно вернулась в музей.

#### Список источников:

1. Андреева А.В. Вспомогательные материалы в системе музейной экспозиции: проблема классификации и понятийной идентификации // Вестник Челябинской государственной академии культуры и искусств. 2011. 4(28). С. 23-28.
2. Андреев А., Девицын В. От истока до устья [Электронный ресурс] // Российская газета. 2020. № 202(8256). URL: <https://rg.ru/2020/09/09/reg-pfo/po-veluge-proshla-neobychnaia-ekspediciia-na-lodke-dolblenke.html> (дата обращения: 08.10.2021 г.)
3. Королева М. Реплика [Электронный ресурс] // Российская газета. 2009. № 225(5049). URL: <https://rg.ru/2009/11/26/replika.html> (дата обращения: 08.10.2021 г.)
4. Медушевская З. В одной лодке. Как понять себя, сплаваясь по древней реке? [Электронный ресурс] // АиФ-Нижний Новгород. 2020. URL: [https://nn.aif.ru/society/persona/v\\_odnoy\\_lodke\\_kak\\_ponyat\\_sebya\\_splavlyayas\\_p\\_o\\_drevney\\_reke](https://nn.aif.ru/society/persona/v_odnoy_lodke_kak_ponyat_sebya_splavlyayas_p_o_drevney_reke) (дата обращения: 08.10.2021 г.)
5. Музей культуры дерева им. Е.И. Яранцева [Электронный ресурс]: URL: <https://kultproswet.wixsite.com/museum> (дата обращения: 09.10.2021 г.)
6. Наумов Ю.М. Актуализация и музеефикация исторического и народного судостроения и судоходства в России // Журнал Института наследия. 2020. 4(23). Спецвыпуск. С. 1-11.
7. Нестеров Е.А. Научные реконструкции в экспозиционной интерпретации древней и средневековой истории Алтая // Вестник Томского государственного университета. 2013. № 369. С. 63-66.

8. Словарь актуальных музейных терминов // Музей. 2009. № 5. С. 49-68.
9. Смолин И.А. Лодки народной постройки Поветлужья [Электронный ресурс] // Материалы VI межрайонной краеведческой конференции. 2021. URL: [vk.com/@krbakimuseum-lodki-narodnoi-postroiki-povetluzhya](https://vk.com/@krbakimuseum-lodki-narodnoi-postroiki-povetluzhya) (дата обращения: 07.10.2021 г.)
10. Смолин И.А., Уткина Н.А. Культура дерева: знание и участие // Музей. 2019. № 11. С. 51-59.
11. Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / под общ. ред. А.В. Огорокова. М.: Институт Наследия, 2021.

Фото к статье:

*Фото 1. Вымпел проекта*





*Фото 2. Глухая резьба на корме лодки. фотография И.А. Смолина, июль 2020 г.*



*Фото 3. Обшитый ботник. Фотография Жукова Б.С. 1926 г. Дер. Козиково, р. Ветлуга. Из собрания НГИАМЗ. Номер в Госкаталоге 10222273*



*Фото 4. Экипаж № 4. лодка в пути. Фото А.Белоусова*



*Фото 5. Экипаж №1. Переволок в верховьях Ветлуги. Кадр видеоматериалов И.А.Смолина, июль 2020 г.*



*Фото 6. Экипаж №14. Завершение пути. Фото Антона Белоусова*



Article title: All Vetluga: from the spings to the mouth.

Authors: Smolin I.A., Utkina N.A., candidate of historical sciences.

Annotation. The article is devoted to the expedition «All Vetluga/2020. From source to mouth» in July-August 2020, the participants of which moved on a traditional dugout boat with side heels, reconstructed specifically for the project.

Key words: «All Vetluga/2020», Povetluzhie, Museum of Wood Culture, dugout boat, replica, reconstruction, representative object, traditional shipbuilding.

*Едовин Алексей Геннадьевич, к.и.н,  
Рыжков Александр Петрович,  
Архангельский краеведческий музей*

**ТРАДИЦИОННЫЕ ЛОДКИ РЕК МЕЗЕНЬ И КУЛОЙ**

Аннотация. Статья описывает виды традиционного речного транспорта, существовавшего на реках Европейского Северо-Востока – Мезени и Кулое. Делается вывод о зависимости типов лодок от конкретных промысловых традиций населения региона.

Ключевые слова: *Мезень, Кулой, поморы, лодка, карбас, «зырянка», «соянка».*

Тема строительства традиционных средств передвижения по рекам Европейского Севера России тесно связана с морским промыслом, которым занимались жители региона, именуемые в исторических источниках поморами. Этот аспект стал нам особенно очевиден, когда изучение собственно поморского судостроения привело к необходимости анализа типов судов, использовавшихся как в морских, так и речных условиях. Дело в том, что издавна жители низовий таких крупных рек, как Северная Двина, Мезень и Печора, сочетали жизнь на пресноводном водоеме с регулярным выходом на морские просторы. Таким образом, к изучению речных традиционных лодок нас привела необходимость различать в одном и том же регионе эти суда от судов типа «река-море».

Традиционным судном для морского промысла на Белом море был карбас, появившийся ориентировочно в XV веке. В различных модификациях он был самым массовым типом поморской лодки и для передвижения по речным артериям. Практическое использование этого типа судна рыбаками продолжалось и сегодня, поскольку зачастую его нечем заменить. Простота и, одновременно, надежность конструкции, позволяла легко модифицировать карбас для решения различных хозяйственных задач. Парусно-гребные, длиной от 4–5 до 12–14 метров, открытые и палубные, грузоподъемностью до 25 тонн, они применялись практически повсеместно. Из названия модификаций видны происхождение и роль карбаса в истории Поморья. По местам постройки (мастерской традиции)

они носили названия – холмогорский, приморский, каргопольский, онежский, мезенский, долгощельский, койденский, новоземельский. По функциональности карбасы были промысловые (весновальные – весеннего промысла, тоневые, заборные – для установки семужих заборов, сельдяные, белушьи), разъездные, почтовые, извозные, лоцманские, соляные, сенные. По конструктивным признакам: гребные, парусно-гребные, парусные; беспалубные, палубные. Даже в XXI веке, из-за особенностей Белого моря, некоторые модификации карбасов остаются востребованными и продолжают строиться.

Поморское судостроение возникло и прошло апробацию на крупных озерах и речных системах во время продвижения колонистов к берегам Белого моря. Основной материал для элементов конструкции — ель, растущая повсеместно, достигающая необходимых размеров, не теряя при этом эластичности. Технологии и методики строительства (шитья) типичные. Из одного ствола, заготовленного вместе с корневищем (кокоры) вытесывался киль с форштевнем, из другого с ахтерштевнем. К килю (кокорю) ставились лекала, по которым «внакрой» (клинкером) набиралась обшивка бортов, затем в корпус враспор вставлялись шпангоуты (отсюда и термины тугуны, опруги). Доски для бортов (набои) делались тесаные, из одного ствола две доски толщиной 1-2 дюйма. На первый взгляд, не рационально, но корпус из пиленых досок служил 8-12 лет, а из тесаных до 35. Очередной набой фиксировался с предыдущим березовыми кобылками (струбцинами). Для соединения (шитья) использовались еловые же прутья, корневища, нагеля, с XIX века иногда применяли кованые скобки, гвозди и заклепки. Набои соединенные в полдоски давали эффект двойной обшивки, а во время шторма отбивали волну.

Проконопаченные мхом или пенькой, просмоленные еловой или сосновой смолой корпуса имели огромный запас плавучести. Мачты, от одной до трех, как правило были съемными, невысокими, со шпринтом, без гика. Такое вооружение позволяло ходить как на попутных, так и при встречных

ветрах. Паруса ровендужные (кожаные) встречались еще в начале XX века, хотя в основном уже были вытеснены полотняными [3, с. 13-15].

Вот как описано в архивных документах судно-карбас Бровкова Филиппа Васильевича из села Пурнема в Онежском заливе, построенное в 1895 г.: «Длина – 4 сажени 1 аршин 8 вершков (9,6 метров), ширина – 1 саж. 1 аршин 8 вершков (3,2 м), высота 7 четвертей (1,25 метров), одномачтовый, корпус шит из досок 1¼ дюйма; не оконпачено, снаружи высмолено, к шпангоутам обшивка прикреплена на деревянные нагелья и шито веревкой-стоянкой, есть паруса, якоря, цепи и другие принадлежности» [1].

К сожалению, в настоящее время быстро сокращается количество мастеров, умеющих шить карбаса, а молодое поколение не имеет информации об уникальности конструкции и далеко не исчерпанном потенциале этих судов. Это заставило музейных специалистов активизировать исследовательскую работу по изучению уходящей традиции.

Несколько лет назад члены Русского географического общества в городе Мезень Архангельской области выиграли конкурс администрации Мезенского района с проектом «Поморский карбас – возрождение традиций», по которому планировалось организовать патриотическую работу с подростками по овладению мореходными навыками поморов. Для этого был куплен карбас, построенный в 1990 г. Запланированная работа по проекту была выполнена, но один из главных инициаторов идеи переехал в Севастополь, а карбас остался не у дел. Тогда и пришло осознание того, что карбас – это исчезающий элемент культуры поморов, который нужно сохранить для истории – и лучше всего для этого подойдет музейная среда. Карбас был поставлен на территорию рядом с Мезенским историко-краеведческим музеем – филиалом Архангельского краеведческого музея.

В процессе работы с карбасом музейные специалисты поняли, что необходимо провести исследование по истории шитья этого традиционного поморского судна: в Мезенском районе еще живы и продолжают строить карбасы по заказам колхозов мастера – носители традиционной культуры,

которые готовы помочь в этом. Так родилась идея проекта «Карбас. Из истории мезенских поморов», который впоследствии был поддержан компанией «Северсталь» при софинансировании компании «Свеза» по итогам X грантового конкурса «Музеи Русского Севера» [4, с. 74-75].

Проект включал в себя три основных аспекта – историко-архивные исследования темы поморского судостроения, экспедиционные исследования в нижних течениях рек Европейского Севера, расположенных в Мезенском районе Архангельской области, включающие сбор экспонатов по традиционному лодочному промыслу, и, наконец, создание павильона для музейного карбаса, в котором смогли бы разместиться эти экспонаты.

В июне 2020 г. состоялся первый этап проекта – экспедиционные работы сотрудников Архангельского краеведческого музея на реке Пёза, целью которого стало изучение традиционного промысла по изготовлению речных карбасов и других деревянных лодок в отдаленной северо-восточной части Северного края. Во время экспедиции были исследованы деревни среднего течения правого притока Мезени реки Пёза на протяжении 120 км – Бычье, Лобан, Мосеево, Калино, Баковская, Язевец; в каждой из них зафиксированы традиционные деревянные лодки двух основных конструкций, всего около сотни. Большинство из них – около 85 процентов судов – относится к речным карбасам, изготовленным по принципу поморского карбаса несколько уменьшенного варианта, остальные суда представлены плоскодонными «зырянками», предназначенными для преодоления мелей при плавании в верховьях рек.

В деревне Язевец на повети крупной крестьянской избы была обнаружена заброшенная мастерская по изготовлению речных карбасов. В центре помещения установлена килевая кокора с цельной носовой частью для дальнейшего шитья набоев, заготовки которых также лежат в мастерской. Кроме того, были найдены заготовки опруг – поморских шпангоутов. Мастерская принадлежала жителю деревни Владимиру Витальевичу

Яковлеву, который планировал построить карбас, но, в связи с переходом к изготовлению металлических лодок, не осуществил планы.

В настоящее время сложно говорить о «живой» традиции изготовления традиционных деревянных судов по типу карбаса. Это связано с тем, что лодки стали делать из металла отделившихся при запуске ступеней космических аппаратов, зона падения которых как раз находилась на реке Пёза. Итогом экспедиции стала серьёзная база данных по конструкции, формам и размерам речных карбасов, анализ которой позволил сделать выводы об общих тенденциях Пёзского судостроения в сравнении с судостроением других регионов Беломорского Севера [4. С. 75-76].

В июле 2020 г. состоялась вторая экспедиция в рамках проекта, на этот раз в старинное село Долгощелье Мезенского района. Целью экспедиции было изучение традиционного промысла по изготовлению морских карбасов и других деревянных лодок в низовьях реки Кулой [2].

В ходе работы экспедиции удалось найти двух ныне живущих мастеров, изготавливавших морские карбасы по традиционной технологии. Очень колоритной фигурой оказался 88-летний Федор Михайлович Попов, который научился ремеслу по изготовлению судов у своего отца – Михаила Алексеевича. Тот, будучи профессиональным столяром и плотником, шил карбасы еще можжевелевой вицей, а позже – просмоленной веревкой.

Для изготовления долгощельского карбаса использовалась исключительно ель, причем не любая, а из густых зарослей, болотная и боровая ели не годились – слишком большие годовичные кольца ухудшали качество древесины. Для кокоры – основы лодки, на которую нашивали борта, брали ту часть ели, которая была обращена в южную сторону, там находился более прочный крень. Для одного карбаса использовали две кокоры – одна на корму, вторая на нос, соединяли их с помощью специального замка ближе к корме, где меньше волновая нагрузка. Нос и корму старались делать одинаковой высоты, на корме размещался широкий большой руль, управляемый рычагом – румпелем. Для крепления деталей судна



использовали просмоленные нагеля – деревянные штыри. В носовой и кормовой частях располагались глухие шпангоуты, т. н. «быки», которые формировали обводы карбаса. Размеры карбаса были почти каноническими – от 6 до 6,5 метров, т.к. морские волны могли сломать более длинное судно, или захлестнуть более короткое. Для набоев (досок борта) брали еловые доски, выпиленные продольной пилой, на карбасы шли доски толщиной 20-25 мм, на речные лодки (здесь их называют «соянки» или «щельянки»), тоньше – 18 мм. Для соединения набоев, или нашив, как их называли в Долгощелье, первоначально лучковым сверлом просверливали отверстия, а потом стягивали их с помощью аншпуга таким образом, чтобы узел оставался в пазе опруга (шпангоута). Между нашивами прокладывали для плотности мешковину (из льняной ткани). Сами опруги также изготавливали из еловых корней. Карбасы оснащались одним или двумя парусами, паруса были прямыми, но специальный шест (райна) делил его по диагонали для устойчивости, свободный нижний конец (шкот) использовался для управления. В целом на изготовление карбаса уходило порядка 20 дней, служили они около 10 лет, после чего либо ремонтировались, либо отправлялись в свой последний путь (спускались вниз по реке в море, где и тонули). Карбасы использовались поморами как для рыбного, так и зверобойного промысла на льдинах.

Примечательна сама личность Федора Михайловича, уже с ранних лет он был приучен к труду, в годы войны подростком активно участвовал в жизни колхоза – убирал сено, картофель, рыбачил. Его всегда манило море, и, повзрослев, он стал работать на колхозных судах-тральщиках «Мезенце» и «Вижасе». Одновременно с этим – изготавливал карбасы, которых на его счету целых четыре. Шил и лодки-«соянки», которые отличались от упомянутых выше «зырянок», встреченных нами на Пезе, отсутствием прямых верхних набоев. Один из сыновей – Алексей – освоил лодочное мастерство у отца и до сих пор изготавливает и ремонтирует деревянные лодки.

В 1950-1960 годы новые технологии и материалы проникли и в традиционный карбасный промысел. Набои стали сшивать с помощью клепок или гвоздей, корму оборудовать транцем, т.к. стали распространяться лодочные моторы. Эти нововведения не всегда делали плавания безопасными – бывало из бортов выдавливало гвозди при мощных волнах, от битума, который стали использовать вместо смолы, чаще стали случаться пожары.

Второй долгощельский мастер, изготавливавший морские карбасы - Анатолий Федорович Шуваев, 1941 года рождения. В 2005-2006 гг. он сшил два своих карбаса, сохранившихся до наших дней. Шил их он уже с помощью новых материалов – медных клепок, гвоздей, скоб, битума. Однако традиционные характеристики карбаса соблюдал полностью – соотношение кормы и носа, острая корма, размеры, парусное оснащение. Ныне же, как и в других местах Беломорья, деревянные лодки в Долгощелье почти вышли из употребления, вытесненные металлическими судами [4, с. 77-78].

Итак, проведенные исследования позволили выявить три основных типа речных судов, использовавшихся на реках Европейского Северо-Востока. Для плавания в море и низовьях рек использовались традиционные морские карбасы, причем для речных условий их делали меньшего размера (6-7 метров). Там, где сильно было этническое влияние коми, в частности, на Мезени, для сугубо речных целей изготавливали «зырянки» – плоскодонные и плоскобортные длинные лодки до 10-11 метров. Жители реки Кулой для речных условий использовали широкие и невысокие лодки-«сосянки» в 4-5 набоев и длиной 7-9 м.

#### Список источников:

1. Государственный архив Архангельской области. Ф.71. Оп.1. Т.28. Д.245. Л.233.
2. Кудрявцев А.В. Долгощельская летопись. // Поморские чтения, вып. II, сост. Едовин А.Г. Мезень-Архангельск, 2019, с. 44-50.
3. Ружников А.В. Судовладельцы Поморья. – Архангельск, 2013. – 198 с.

4. РЫЖКОВ А.П. Первые итоги проекта «Карбас. Из истории мезенских поморов». // Капитанские чтения, вып. I, п. Уемский (Архангельская область), 2020, с. 74–78.

Article title: Project «Tradisonal boats of the Mezen and Kuloy rivers».

Authors: Edovin A. G. Scientific Secretary, Candidate of Historical Sciences, Ryzhkov A. P. Head of the Mezen branch Arkhangelsk Museum of Local Lore.

Annotation. The article describes the types of traditional boats that existed on the rivers of the European Northeast - the Mezen and Kuloy. The conclusion is made about the dependence of the boats types on the specific fishing traditions in the region.

Keywords: Mezen, Kuloy, Pomors, boat, karbas, "zyryanka", "soyanka".

*Абрамовский Василий Николаевич,  
Северный морской музей (Архангельск)*

## **ПАССАЖИРСКОЕ РЕЧНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ АРХАНГЕЛЬСКА: НА ПРИМЕРЕ ИСТОРИИ ПАРОХОДА-ТЕПЛОХОДА «КОММУНАР»**

Аннотация. История пассажирского судостроения в Архангельске имеет важное значение. Много лет ключевой транспортной артерией, связывающей разные районы города, являлась река Северная Двина. Изучение истории пассажирского парохода-теплохода «Коммунар» – стоечного судна Северного морского музея, раскрывает прошлое речного транспорта.

Ключевые слова: *речной транспорт, пассажирские перевозки, пароход, теплоход, «Коммунар», судостроение, история транспорта, Архангельск, Северная Двина.*

Город Архангельск, отсчитывающий свою историю с конца XVI столетия, раскинулся на правом и левом берегах Северной Двины, а также многочисленных островах в ее дельте. Традиционно огромную роль в жизни города и близлежащих поселений играли речные транспортные средства: карбасы, шлюпки, ялы, соймы, баржи и др. До поры до времени именно обычные гребные суда были основным средством передвижения населения в нижнем Подвинье.

Ситуация кардинально изменилась в середине XIX столетия, когда император Александр II подписал Устав «Северо-Двинского пароходного общества», положившего начало организованному пассажирскому сообщению в Архангельске и окрестностях. Именно 3 октября 1858 года была узаконена первая пароходная компания на Северной Двине, специализирующаяся на организации пассажирских перевозок. Уже в навигацию следующего, 1859 года первые пароходы общества отправились в рейсы. Практически сразу же в активную экономическую деятельность по речным пассажирским перевозкам и судостроению включились архангельские купцы. Целый ряд представителей местного купечества моментально отреагировали на потенциал речного парового пассажирского транспорта и в дальнейшем сделали на нем свои капиталы. Имена северных судовладельцев Макарова, Шергольда, Постникова, Куликов, Шарпалова, Булычева и многих других, до сих пор на слуху у северян.

Первое поколение русского капитализма во второй половине XIX – начале XX вв. в Архангельской губернии во многом основывалось на развитии лесопильного производства, строительства большого количества заводов, однозначно располагавшихся на берегах Двины и ее многочисленных рукавов. Это, в свою очередь, требовало организации бесперебойного сообщения между местом работы и местом проживания сотрудников лесных заводов и бирж. Обеспечение бесперебойного пассажиропотока рабочих кадров на предприятия полностью ложилось на плечи речников. Плотный трафик пассажиров обеспечивал потенциальную прибыль судовладельцам, что

гарантировало им развитие бизнеса. Стабильность доходов дала возможность заказывать как новые суда, так и отдельно паровые машины, и котлы, в том числе в Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде и Выборге. Большая конкуренция приводила к развитию маркетинга, качества обслуживания пассажиров, снижению цены на перевоз, что в целом положительно сказывалось на отрасли.

В самом конце XIX века в Архангельск, на левый, противоположный от заселенного, берег Северной Двины «пришла» железная дорога. Любопытно, что вокзал конечной станции имел название «Архангельск-пристань», что отражало характерную локацию, на которой он располагался. Действительно, выходя из вагона, пассажиры сразу оказывались на речной пристани, откуда уже на борту речного пароходика попадали на правый берег в центр города. До введения в строй в 1964 году Железнодорожного (еще известного, как Старый или Северодвинский) моста, именно пассажирские суда, работающие в режиме «речного трамвайчика» являлись своеобразными воротами в Архангельск, его лицом.

Все это, массовость перевозок и острая социальная значимость, системный и эффективный подход собственников речных судов, рождало абсолютно уникальный феномен речного пассажирского транспорта, игравшего значительную роль в жизни Архангельска. Ситуация не изменилась и в XX и даже в XXI столетии. До сегодняшнего дня организация речного пассажирского сообщения является важнейшим элементом городской жизни и инфраструктуры. Тысячи пассажиров ежедневно совершают челночные переезды с островов дельты Северной Двины в центр Архангельска на работу, в «присутственные места», больницы и магазины. Значительная часть территории Архангельска (Октябрьский, Соломбальский и Маймаксанский округа) находятся на островах и не имеют стационарных мостов, связывающих их с центром города; соответственно, большую часть года целиком зависят от организации пассажирских перевозок. Практически все архангелогородцы и многие гости города, безусловно, являются

потребителями пассажирского речного транспорта. Именно это обстоятельство формирует особое трепетное отношение к конкретным речным судам, ставших символом городской жизни.

Поэтому с ноября 2020 года в импровизированный музейный флот Северного морского музея (г. Архангельск) входит бывший пароход, впоследствии теплоход «Коммунар», переданный Архангельским речным пароходством после почти 8 десятков лет навигации. Этот речной труженик, «пассажирский старичок», как любовно зовут его архангелогородцы, занял свое место у 108 музейного причала Набережной Северной Двины. С лета 2021 года «Коммунар» включен в новую для себя жизнь. Будучи законсервированным для проведения дальнейшего ремонта и приспособления под музейную эксплуатацию, судно активно включено в культурную жизнь города. К нему водят экскурсии, проходят презентации и лекции. Именно от борта «Коммунара» в июле 2021 года стартовала первая после огромного перерыва (с 1884 года) Карбасная регата.

Как же так оказалось, что, вроде бы, вполне заурядное судно теперь является своеобразным лицом Архангельска и речного порта? Почему именно ему выпала судьба стать предметом интереса музейщиков? Что такого замечательного в этом судне, еще довоенной постройки?

Летом 2020 года с «Коммунара» сняли двигатель, заварили важные технологические отверстия, подготовили корпус судна к многолетнему стационарному пребыванию у причала. Чуть позднее, в ноябре, на излете навигации, теплоход из пассажирского постепенно стал становиться стоечным музейным судном. Это особая категория кораблей, имеющая в том числе и юридический статус. 18 мая 2021 года Морская коллегия при Правительстве РФ предложила разработать правовой статус так называемого типа «музейного судна» для сохранения исторических судов и кораблей. Как известно, в мире такие корабли очень популярны. Они привлекательны, как для туристов, так и ценителей морской культуры. Широко известны хрестоматийные примеры стоечных судов-музеев «Фрама» в норвежском

Осло или «Васы» в шведском Стокгольме, первого в мире атомного ледокола «Ленин», уже много лет являющихся важным центром притяжения туристических потоков и любителей морской культуры. В последние годы одним из важнейших проектов по реконструкции исторического судостроения стала реплика знаменитого фрегата петровской эпохи «Полтава», занявшего свое место в новом центре Санкт-Петербурга – Лахте, в строящейся марине у знаменитого небоскреба «Газпрома». В том же городе на Неве уже много лет стоит филиал калининградского Музея Мирового океана, легендарный ледокол-музей «Красин», история которого, к слову, тесно связана с Архангельском. В целом, в мире насчитывается несколько сотен стоечных и музейных судов, являющихся важной частью антуража портовых и исторических городов.

Думается, нет необходимости говорить, насколько Архангельск нуждался в подобном музейном объекте – настоящем корабле, который можно посетить, и через судьбу которого можно рассказать, как о вчерашнем, так и сегодняшнем дне морской и речной жизни города. Ровно поэтому у 108 причала Красной пристани города Архангельска и был пришвартован «Коммунар». Этому предшествовала серьезная работа: директору музея, Евгению Анатольевичу Тенетову, нужно было обосновать необходимость появления у его учреждения такого «экспоната». Наряду с чисто бюрократическими вопросами регистра, охраны, расположения теплохода, встал вопрос «историчности» «Коммунара». С точки зрения многих архангелогородцев, воспринимающих его как органическую часть речного ландшафта, естественную среду обитания горожан, теплоход, казалось бы, не обладает значительной эстетической и исторической ценностью. На «Коммунаре» не совершались подвиги, из его несуществующих пушек не стреляли по врагам, на нем не покоряли Северный полюс, не открывали кингстоны и на нем не нес вахту будущий генеральный секретарь. Действительно, факт музеефикации этого судна требует некоторого обоснования.

За почти 80 навигаций, начиная с первого спуска на воду в предвоенном 1940 году и до последнего времени, «Коммунар», так же, как и его младший собрат – однотипный «Балхаш» (построенный в 1944 году), находящийся в боевом строю до сих пор, перевез более 10 миллионов пассажиров! Такое сложно представить, но объясняется произведением вместимости судна (штатное количество пассажиров в разные годы колебалось от 230 до 270), интенсивностью его движения и острейшей необходимостью т.н. «попажи» людей, живущих на островах и разных берегах Северной Двины, на работу и домой...

Неочевидность на первый, поверхностный взгляд, исторического значения «Коммунара» ставится под сомнения, когда начинаешь разбираться в хитросплетениях его прошлого. Вот, казалось бы, есть четкое понимание, когда и кем был впервые спущен на воду, тогда еще пароход. Об этом прямо свидетельствуют документы судна, описание истории завода, на котором строилось судно и публикации в местной периодической печати той далекой эпохи.

Действительно, долгое время считалось, что «Коммунар» был построен, как в январе 1940 года писала «Правда Севера», «стахановцами Исакогорского судоремонтного завода». 2 июля того же года пароход отправился в свой первый рейс. С такими аргументами, вроде, не поспоришь!

Но по более ранним источникам известно, что, как минимум, в 1930-е годы на пригородной линии, соединяющей Архангельск и ближайшие окрестности, работал... пароход «Коммунар». В описаниях этого судна зафиксировано, что движение ему придавала паровая машина 1896 года постройки, изготовленная в Выборге на заводе финского инженера Ялмара Галлена. Там же был изготовлен и котел судна. Что важно, по своим техническим характеристикам тот «старый» «Коммунар» был сопоставимый со стоящим ныне у 108 причала Красной пристани! Та же мощность в 160 лошадей, примерно та же осадка в 1,85 метра при полном грузе и вместимостью в 234 пассажира!



Так получилось, что в 1940 году в Исакогорке построили не новое судно с нуля, а лишь корпус – сварной, а не клепанный, как это делалось ранее, с незначительными палубными надстройками. Паровая машина же осталась от прежнего судна конца XIX века и, очевидно, изначально имевшего другое название. Примерно с таким же обстоятельством мы имеем дело, когда говорим об истории легендарного, старейшего в России пассажирского судна, бывшего парохода «Н.В. Гоголь». Как известно, в 1939—1941 годах он проходил капитальный ремонт, при котором пароходу был заменён корпус, то есть фактически от судна 1911 года сормовской постройки остались только паровая машина и паровые котлы, которые были размещены в новом корпусе. Также известно, что старый корпус «Гоголя» ещё несколько лет использовался как плавучая гостиница в Великом Устюге.

Окончательно все наши сомнения развеяли неожиданно оказавшиеся известными воспоминания Владимира Александровича Обнорского – бывшего главного инженера Исакогорских судоремонтных мастерских (сегодня «Архангельская РЭБ флота»), на которых, как упоминалось выше, и был в 1940 году построен для пристани Пригородного сообщения новый корпус «Коммунара». Прототипом ему послужил пароход №9, построенный заводом «Красная кузница» (Соломбала, район Архангельска) в начале 1930-х годов. «Сохранив размеры, чертежи, силами конструкторской группы, были переработаны на сварной вариант. Разработаны технология сборки и сварки, которые в период постройки строжайше соблюдались. Все листы обшивки (толщина обшивка 6 мм) выбивались вручную на плите, зазоры по пазам и стыкам сварных швов выдерживались. Постройку вела бригада опытного котельщика Беляева, а сварку вели лучшие сварщики Колпачников А.В., Резвый М.Ф. Машина и котел были перенесены и установлены с буксирного парохода «Коммунар». Постройка велась на стапеле, который был изготовлен на месте существующего электроцеха. Спуск судна производился на санях при помощи лебедки. Следует заметить, что в этот период на предприятии не было никаких грузоподъемных кранов. В 1941 году было решено построить еще

один корпус по чертежам парохода «Коммунар», установив на нем паровую машину и котел с буксирного парохода «Любезный». Начатые работы по постройке корпуса были приостановлены в связи с гитлеровским нападением на нашу Родину. И только в 1944 году судно было достроено и получило название «Балхаш». Как «Коммунар», так и «Балхаш» плавают до сих пор, пройдя капитальный ремонт и переоборудование под теплоходы, первыми начинают навигацию и последними завершают».

Заметим, что такой тип пассажирских судов, представителем которого является «Коммунар», был достаточно распространен в окрестностях Архангельска с начала XIX века и носил имя знаменитого купца, чье наследие до сих пор является важной частью городского ландшафта. Речь идет о Якове Ефимовиче Макарове, не только владельце «заводов-домов-пароходов», но и активном общественном деятеле: он был куратором целого ряда социальных учреждений. До сих пор архангелогородцам широко известны т.н. «Макаровские бани» и магазины. Кроме прочего, занимался он и пассажирскими перевозками, создав целую флотилию речных судов, работавших на многочисленных рукавах дельты Северной Двины. Широко известно, что такой тип судов, вмещающий от 150 до 250 пассажиров, с небольшой осадкой, с закрытым салоном, открытой палубой и паровой машиной, в обывательской среде назывался по имени своего владельца – «макаркой». Любопытно, что на одной из фотографий, имеющих в фондах Северного морского музея, «Коммунар» (к слову, уже модернизированный теплоход с закрытым металлическим салоном) так и подписан – «макарка» «Коммунар»! Т.е., мы имеем дело с традиционным именно для дельты Двины и архангельских окрестностей историческим типом речного судна!

Как отмечает ветеран Северного речного флота Альберт Васильевич Орсичев, бывший в середине 1960-х капитаном «Коммунара», благодаря своей особой конструкции судно обладало прекрасными ходовыми и противоледовыми качествами. В отличие от многих иных судов, работавших и работающих на т.н. «пригородке» (пригородном сообщении), «Коммунар»,

благодаря низкой посадке и форме корпуса, где корма значительно ниже носа, а винт, следовательно, находится ниже формирующегося ледового слоя. Борту судна, построенного местными мастерами, что важно, без централизованного проекта, по технологиям и принципам т.н. старых мастеров, опирающихся на опыт и традицию, были округлые, как у традиционных поморских кочей. Все это в совокупности позволяло «Коммунару» осуществлять перевозку пассажиров практически до Нового года, до полного ледостава. Ю.А. Орсичев отмечал, что «Коммунар» и его собрат «Балхаш» были последними пассажирскими судами в Архангельском порту, встававшими на зимнюю стоянку. В целом, навигация у этих судов длилась немислимые в наших широтах 200 суток! Это подтверждают и имеющиеся снимки «Коммунара» 1950-х годов, рассекающего достаточно толстую шугу на Северной Двине...

Осенью 2020 года вместе с судном, в Северный морской музей была передана и так называемая памятная ремонтная доска, свидетельствующая о глубокой модернизации «Коммунара», проведенной в Великом Устюге на местном судоремонтном заводе в 1962 году. Проще говоря, судно прошло капремонт. Именно тогда паровая машина, изготовленная в Выборге, была заменена на дизельный двигатель. Случилась смена эпохи, отразившаяся на всем техническом оснащении речного флота. В прошлое ушла профессия кочегара и бункеровщика, рассеялся дым из пароводных труб, а высвободившиеся помещения в расширенных и более комфортабельных закрытых салонах заняли пассажиры.

А «Коммунар» продолжил свои челночные путешествия по Северной Двине, перевозя пассажиров и их грузы, соединяя берега и судьбы, переживая эпохи и время. Последней навигацией судна стал 2019 год.

Именно сквозь призму истории строительства и бытования обычного речного труженика – бывшего парохода-теплохода «Коммунар» Северный морской музей раскрывает историю речного флота Архангельска, его роль в судьбе города и региона.

Фото к статье:

**Фото 1. Железнодорожная станция «Архангельск-пристань». Начало XX века.**



**Фото 2. Пассажирский паром-«макарка» «Шестой», фото 1900-х гг.**



*Фото 3. Фото парохода «Коммунар», 1950, автор - Устюжанинов*



*Фото 4. Пароход «Коммунар» в ковше Архангельского яхт-клуба. 1950-е*



**Фото 5. «Макарка» «Коммунар». Фото из собрания Б. Лемачко, 1989 г.**



**Фото 6. Теплоход «Коммунар» и барк «Крузенитерн» на Северной Двине, 2014.**



*Фото 7. Музейное стоечное судно «Коммунар» у причала №108 Северного морского музея и участники карбасной регаты. Июль 2021 года*



Article title: Passenger river shipbuilding in Arkhangelsk: on the example of the history of the steamboat-motor ship "Kommunar".

Author: Abramovsky Vasily, Head of the Department of Research and Educational Work, Northern Maritime Museum, Arkhangelsk.

Annotation. The history of passenger shipbuilding in Arkhangelsk is of great importance. For many years the Northern Dvina River was the key transport artery connecting different parts of the city. Studying the history of the passenger steamer-motor ship "Kommunar" - a docking vessel of the Northern Maritime Museum, reveals the past of river transport.

Key words: river transport, passenger transport, steamboat, motor ship, "Kommunar", shipbuilding, transport history, Arkhangelsk, Northern Dvina.

## **РЕЧНЫЕ ТРАМВАЙЧИКИ ПРОЕКТА «ОПЫТ» КАК ВИД РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА**

Аннотация. С самых ранних веков ходили суда различных типов, от малых лодок до теплоходов. Во многих волжских городах развивалось судостроение, в том числе и в Городце Нижегородской области. В данной статье рассмотрим небольшой кусочек городецкого судостроения, а именно речные трамвайчики проекта «Опыт». Родившиеся в начале 1930-х гг., в сложных экономических условиях, они завоевали большую популярность. В суровые годы Великой Отечественной войны принимали участие в сражениях. На сталинградских переправах спасали жизни. В послевоенные годы вернулись к мирной жизни, продолжая радовать своих пассажиров речными прогулками.

Ключевые слова: *Городецкое судостроение, речные трамвайчики, проект «Опыт», катер-трамвай, волжские суда, пароходы.*

Великая русская река Волга является крупнейшей транспортной артерией и играет большую роль в жизни людей, особенно тех, кто живет на её берегах. По её водам перевозят огромное количество грузов и пассажиров. А в эпоху раннего средневековья по Волге расселялись народы. Городец не стал исключением. Жизнь городчан, как в наше время, так и в прошлом, неразрывно связана с Волгой. Поэтому нет ничего удивительного в том, что в Городце бурными темпами развивалось судостроение. Рассмотрим небольшой кусочек истории городецкого судостроения, а именно речные трамвайчики проекта «Опыт».

Речные трамвайчики проекта «Опыт» представляли собой полутораченочные пассажирские теплоходы. Строили их в тридцатые годы на



Городецкой судовой верфи им. Постышева. Они имели следующие габаритные характеристики: длина – 27,5 м., ширина – 5 м., высота борта – 1,65 м., осадка – 0,8 м., и обладали пассажировместимостью в 200 – 250 чел. Оборудовались они движительными машинами мощностью от 300 до 1200 и.с. (индукционных сил) [1, с. 128 об; 2]. Всего со стапеля судовой верфи было спущено 85 судов данного типа [3, с. 181 об; 4 с. 277 об; 5 с. 1 об; 6 с. 1 об; 1, с. 128 об; 7, с. 71 об.].

Появились речные трамвайчики в непростое, с точки зрения экономической ситуации, время. В начале 1933 г. Наркомводом были выработаны основные направления технического развития в области речного судостроения. Было принято решение больше строить судов с двигателями новых типов, такими как газогенераторные машины. Данный выбор был обусловлен ограниченностью запасов нефти и высококалорийных сортов угля, а газогенераторные машины потребляли дрова, к тому же имели более высокий коэффициент полезного действия. Они значительно превосходили свои паровые аналоги. Но свои газогенераторные машины речные трамвайчики проекта «Опыт» получили только в 1935 году. В первые годы второй пятилетки ощущалась сильная нехватка металла, которая сказалась на развитии судостроения. Выпуск судового оборудования (машины, котлы и др.) не мог удовлетворить потребности судовой верфей. На всю программу судостроения по линии НКТП в 1933 г. вместо требовавшихся 46 тыс. т. проката было выделено лишь 11,5 тыс. т. (25% от потребности). Еще больший недостаток металла ощущался на предприятиях Наркомвода [8]. Нехватка металла отразилась и на Городецкой судовой верфи им. Постышева. Первые речные трамвайчики совершенно нового проекта «Опыт» получили деревянные корпуса и устаревшие паровые машины. Активный рост судостроения наблюдается с середины 1930-х гг. Если за 1931 год было построено 5 пассажирских и грузопассажирских судов, в 1932 году – 6 судов, то в 1934 году, после принятия плана второй пятилетки, насчитывается уже 16 пассажирских судов. Пик пассажирского судостроения на Городецкой

судоверфи приходится на 1936 год, в этом году были построены и спущены на воду 39 судов. К началу сороковых производство газохранилищ прекратилось, за период 1938–1942 гг. не построили ни одного. В годы Великой Отечественной войны Городецкая судоверфь использовалась в качестве ремонтной базы [1, с. 128 об; 3 с. 181 об; 4 с. 277 об; 5 с. 1 об; 6 с. 1 об; 7 с. 71 об; 9; 10, с. 22; 11, с. 53 об; 12, с. 1 об; 13, с. 132 об].

Таблица 1. Пассажирское судостроение на Городецкой судоверфи им. Постышева.

1931г.	1932г.	1933г.	1934г.	1935г.	1936г.	1937г.	1938г.	1939г.	1940г.
5 ед.	6 ед.	12 ед.	16 ед.	21 ед.	39 ед.	29 ед.	0	0	0

Городецкие речные трамвайчики ходили по всем крупным рекам европейской части России: по Волге, по Оке, по Каме. Они работали только по пригородным линиям, т.е. осуществляли перевозки на небольшие расстояния. В Москве ходил трамвайчик «Городец», в Кинешме – «Севастополь», «Челюскинец», «Трамвай № 6». В Казани – «Седьмой», «Восьмой», «Девятый», «Десятый», «Одиннадцатый». В Астрахани работал речной трамвайчик «Ленинград», прошедший Великую Отечественную войну, а после войны, пройдя капитальный ремонт, вернулся на пассажирские линии нижней Волги. А также «Москва», «Ростов». В Чебоксарах – «15 лет ЧАССР», «Верховный совет Чувашии». В Ярославле – «Трамвай перевоз», «Второй», «Третий». В Рыбинске – «Четвертый», «Пятый». В Козьмодемьянске – «15 лет МАО». В Рязани – «Днепрогэс».

Случалось, что их передавали не только в другие города, но даже в другие пароходства. Так, например, речной трамвайчик «Седьмой» с городом приписки Казань работал еще в Ярославле. «Восьмой» был приписан к Астрахани, но работал также в Ярославле, а после 1966 года в Саратове.

В Нижегородской области в Павлово работал речной трамвайчик «Гароз» с припиской в г. Павлово и «Мосгэс» с припиской г. Горький.

В столице Нижневолжского речного пароходства – Сталинграде, трудились речные трамвайчики «Сталинград», «Марс», «Тринадцатый»,

«Первый», «Вторая пятилетка», «15 лет ВЛКСМ», «16 лет октября», «Матрос Железняк», «Рационализатор», «Танкист», «Второй», «Комсомолец», «Портовик», «Пятый», «Четвертый», «Девятый», «Шестой» и другие [14; 15; 16].

Городецкие речные трамвайчики в суровые годы Великой Отечественной войны стали участниками Сталинградской битвы.

В Сталинграде огромное значение придавали работе переправ как в черте города, так и вне его. Волга превратилась в разделительный рубеж между фронтом и тылом. Только флот мог связать правый, фронтовой берег с резервными базами на левом берегу. С левого берега в Сталинград поступали людские подкрепления, техника, горючее и продовольствие. В обратном направлении эвакуировали мирное население и раненых [17, с. 25].

Август – сентябрь 1942 года – период самых интенсивных перевозок. На помощь Нижней Волге было переброшено более 100 пассажирских судов Средневожского (СВРП), Верхневожского (ВВРП), Камского (КРП), Московско-Окского (МОРП) и Северо-Западного (СЗРП) речных пароходств [17, с 25]. Поэтому на Сталинградских переправах работали не только речные трамвайчики с припиской в Сталинграде, но и приписанные к другим городам. Некоторых из них рассмотрим подробнее.

Вторая центральная переправа из Сталинграда в Красную слободу, проходившая от речного вокзала до затона, обслуживалась пассажирскими судами трамвайного типа. Речные трамваи «Первый», «Второй», «Четвертый», «Тринадцатый» и «Вторая пятилетка» перевозили за сутки до 15 тыс. человек. В условиях артиллерийских и минометных обстрелов они выполняли задания по доставке солдат, боеприпасов, снаряжения в осажденный город. Обратным рейсом на левый берег вывозили женщин, детей, раненых, заводское оборудование, чем оказывали неоценимую помощь советской армии в Сталинграде. Перевозки осуществлялись днем и ночью, почти без сна и отдыха [17, с. 27].

Судьба некоторых катеров-трамваев на Сталинградских переправах оказалась трагичной. На одной из центральных переправ погиб катер-трамвай «Девятый». До войны он трудился на пригородных линиях в Казани. В 1942 году его направили в помощь на Сталинградские переправы. Полузатопленный «Девятый» находился недалеко от левого берега Волги, там, где ни днем, ни ночью живому человеку было не подойти к нему. На его борту находился немецкий автомобиль «Крупп». Механикам судоремонтного завода все же удалось доставить немецкий автомобиль с трамвая «Девятый» на ремонтный завод. Его пятидесятилитровый мотор был установлен на электростанции, став сердцем судоремонтного завода [18].

Катер-трамвай «Вторая пятилетка» участвовал в переправе в Сталинград гвардейскую дивизию генерала А.И. Родимцева. 10 сентября 1942 года катер стоял под погрузкой в районе Соляного причала. Во время авианалета противника осколком разорвавшейся рядом бомбы был ранен капитан Владимир Павлович Кадомцев. Вскоре он скончался от полученных ран. Речной трамвай не получил серьезных повреждений. После ремонта он вернулся на Сталинградскую переправу. 17 октября 1942 г. начальник Сталинградского местного речного флота, член оперативной группы Нижне-Волжского речного пароходства Иван Сергеевич Сутырин приказал капитанам катеров «Вторая пятилетка» и «Павлик Морозов» следовать в Булгаковский на зимний отстой, приняв все меры предосторожности. Из приказа И.С. Сутырина можно сделать вывод, что речные трамвайчики «Вторая пятилетка» и «Павлик Морозов» успешно пережили навигацию 1942 года [19; 20].

Катер-трамвай «Тринадцатый» свое боевое крещение прошел летом 1942 года. Капитану судна поручили доставить груз из Сталинграда в Астрахань. Во время рейса, который совсем недавно был безопасным, их поджидала смертельная опасность. В районе «Громки» они подверглись налету вражеских бомбардировщиков. Одна из бомб упала так близко, что на

судне взрывной волной выбило стекла, но груз не пострадал. После осмотра судно продолжило движение.

На следующий день «Тринадцатый» был обстрелян самолетом противника. Обошлось без жертв, лишь трамвайчик получил незначительные повреждения корпуса. Дальнейший путь прошел без происшествий. Вернувшись в Сталинград, он работал на переправе. Чтобы больше захватить грузов, водил с собой дощаник № 0143.

Выполняя оперативное задание командования по уничтожению засевшей в центре города Сталинграда группы автоматчиков, ночью 15 сентября 1942 года «Тринадцатый» вышел в рейс, оказавшийся для него последним. Этот рейс капитан Павел Иванович Колшинский описал в своих воспоминаниях: «Однажды, в сентябрьскую ночь, мы получили приказ идти в Сталинград. Холодное ночное небо рассекали огромные лучи прожекторов. Встав вертикально, они вдруг падали на воду и медленно шарили по гребням волн. Если же на Волге лучи «схватывали» какое-либо судно, то здесь сразу же начиналась бешеная пляска водяных столбов — рвались снаряды.

Но приказ есть приказ. Надо идти. Отвалив от берега, мы пошли знакомым кураж (*курсом – Р. Зимин*). И скоро лучи, метавшиеся по Волге, нащупали наш катер. Попробовали мы вырваться из этого плена — не вышло. По сторонам, за кормой и впереди судна поднялись огромные космы воды. Взрывы следовали один за другим. Тут-то и случилась беда: перед глазами сверкнула вспышка, раздался оглушительный взрыв.

— Пробоина в корпусе, машину заливают водой! — кричит мне механик.

— Жми сколько можешь, — приказываю ему, а сам разворачиваю судно к берегу.

Второй взрыв подбросил катер. Вода с ревом хлынула в корпус. Катер еще шел к берегу, но привычного шума машины я уже не слышал. Палуба, казалось, уходит из-под ног.

«Это конец», — пронеслось в голове.

Вода покрыла палубу, наполнила рубку. Команда вплавь стала добираться до берега. Пришлось покинуть мостик и мне. Недалеко от берега катер лег на дно. Из воды торчала только труба. Жалко, до слез было жалко расставаться со старым, проверенным другом, нашим катером «Тринадцатый»» [18; 20].

Инструктор политотдела Нижне-Волжского пароходства Анвер Тажуризович Тажуризин отметил работу речников на Сталинградских переправах. Он сказал: «Команды катеров «Четвертый», «Тринадцатый», «2-я пятилетка» и многих других нередко выходили, казалось, из безвыходного положения» [18]. Уполномоченный Государственным Комитетом Обороны в Сталинграде Зосима Алексеевич Шашков поставил речной трамвайчик «Тринадцатый» в один ряд с такими легендарными судами, как «Ласточка», «Надежный», «Гаситель» [18].

Речные трамвайчики проекта «Опыт» были задействованы не только на переправах, но и в охране мест безопасной стоянки судов, т.е. рейдов. Катер «Турист» во время «Сталинградской битвы» выполнял дивизионную охрану внешнего и внутреннего рейда, был хозяином бонны – заграждения бухты [21].

Немало городецких трамвайчиков было переоборудовано под нужды фронта, они стали тральщиками [22]. Отдельная бригада траления спешно производила переоборудование мобилизованных катеров с деревянными корпусами в тральщики [23, с. 11; 24 с. 11]. Среди этих судов находились и городецкие речные трамвайчики проекта «Опыт».

Как позже отмечал командующий 62-й Армией В.И. Чуйков, «если бы не героические усилия речников Волги и Волжской военной флотилии, которые в невероятных условиях обеспечивали 62-ю Армию всем необходимым для успешного ведения боевых действий, то трудно сказать, чем бы могла закончиться битва за город Сталинград» [17, с. 28].

Среди городецких речных трамвайчиков проекта «Опыт» погибли на Сталинградских переправах и были списаны в 1946 году как не подлежащие ремонту: «Тринадцатый», «Первый», «Девятый», «Четвертый» и др. [2; 18;

20]. По окончании Сталинградской битвы в 1943 году освобожденные суда были отправлены на пополнение Азовской и формировавшейся в это время Днепровской военных флотилий [25, с. 152].

Послевоенная судьба катеров-трамваев сложилась по-разному.

Речной трамвайчик «№ 10», работавший до войны в Казани, по окончании войны трудился на Москве-реке (в г. Москва) [2].

«Ивгрэс» 9 сентября 1949 года, выполняя рейс Коломна-Ловцы, столкнулся с теплоходом СТ-473 и затонул. Полученные повреждения оказались не подлежащими ремонту. Его списали в 1950 году [2].

«Рионгрэс» переоборудовали в плавучий магазин. Списан в 1955 году [2].

Городецкие речные трамвайчики проекта «Опыт» родились в сложных экономических условиях. Они стали популярными во вторую половину 1930 годов. Принимали участие в Великой Отечественной войне. После войны продолжали работать на всех реках европейской части России вплоть до середины 1950 годов, вписав свои имена на страницы истории.

Таблица 2. Проект «Опыт».

№	Наименование	Год постройки	Дата списания	Приписка
1	Городец	1932 г.		
2	Колхозник	1932 г.	1948 г.	Дуднево
3	Могэс	1932 г.	1948 г.	Горький
4	II пятилетка	1933 г.		Сталинград
5	15 лет ВЛКСМ	1933 г.		Сталинград
6	16 лет октября	1933 г.		Сталинград
7	М. Железняк	1933 г.		Сталинград
8	Нигрэс	1933 г.		Муром – Липня
9	Рационализатор	1933 г.		Сталинград
10	Седьмой – Севастополь	1933 г.		Кинешма
11	Сталингрэс	1933 г.		Автозавод - Новинки
12	Тракторный - Танкист	1933 г.		Сталинград
13	Ударник	1933 г.		Ярославль
14	Второй	1934 г.		Сталинград
15	Гароз	1934 г.		
16	Девятый	1934 г.		Казань
17	Комсомолец	1934 г.		Сталинград
18	Красинец	1934 г.		Калинин
19	Портовик	1934 г.		Сталинград
20	Пятый	1934 г.		Сталинград

21	Турист	1934 г.		
22	Челюскинец	1934 г.		Кинешма
23	Четвертый	1934 г.	1946 г.	Сталинград
24	15 лет Чувашии - 15 лет ЧАССР	1935 г.		Чебоксары
25	ЦИК Чувашии - Верховный совет Чувашии	1935 г.		Чебоксары
26	Трамвай № 8 – Восьмой	1935 г.		Казань
27	Девятый	1935 г.	1946 г.	Сталинград
28	Одиннадцатый – Ленинград	1935 г.		Астрахань
29	Десятый – Москва	1935 г.		Астрахань
30	Восьмой – Одесса	1935 г.		Астрахань после 1966 г. Саратов
31	Павлик Морозов	1935 г.		
32	Первый	1935 г.	1946 г.	Сталинград
33	Двенадцатый – Ростов	1935 г.		Астрахань
34	Седьмой – Севастополь	1935 г.		Астрахань
35	Сталинград	1935 г.		Сталинград
36	Первый - Трамвай – перевоз	1935 г.		Ярославль после 1939 г.
37	Тринадцатый	1935 г.	1946 г.	Сталинград
38	Шестой	1935 г.		Сталинград
39	15 лет МАО	1936 г.		Козмодемьянск
40	Волгогрэс	1936 г.		Рязань, после 1954 года Муром
41	Трамвай № 2 – Второй	1936 г.		Ярославль
42	Трамвай № 12 – Двенадцатый	1936 г.		Кострома
43	Трамвай № 10 – Десятый	1936 г.		Казань
44	Днепрогэс	1936 г.	1955 г.	Рязань
45	Загэс	1936 г.		Муром
46	Ивгрэс	1936 г.	1950 г.	Коломна
47	Каширгрэс	1936 г.	1965 г.	Пристань Шилово после 1955 г. Дуднево
48	Трамвай № 11 –Одиннадцатый	1936 г.		Казань
49	Трамвай № 5 – Пятый	1936 г.		Рыбинск
50	Рионгрэс	1936 г.	1955 г.	Касимов
51	Свирыгрэс–Свирыгэс	1936 г.	1954 г.	Павлово
52	Трамвай № 7 – Седьмой	1936 г.		Казань
53	Трамвай № 3 – Третий	1936 г.		Ярославль
54	Трамвай № 4 – Четвертый	1936 г.		Рыбинск
55	Шатурагрэс	1936 г.	1954 г.	Коломна
56	Трамвай № 6 – Шестой	1936 г.		Кинешма
57	Четырнадцатый - Кострома	1937 г.	1956 г.	

[1, с. 128 об; 2; 3 с. 181 об; 4 с. 277 об; 5 с. 1 об; 6 с. 1 об; 7 с. 71 об; 9; 10, с. 22; 11, с. 53 об; 12, с. 1 об; 13, с. 132 об; 14; 15; 16].

Список источников:



1. ГАНО. г. Балахна. Государственный архив Нижегородской области. Ф 663. Оп. 1. Д. 7.
2. Водный транспорт URL <https://fleetphoto.ru>
3. ГАНО. г. Балахна. Ф. 663. Оп. 1. Д. 2.
4. ГАНО. г. Балахна. Ф. 663. Оп. 1. Д. 3.
5. ГАНО. г. Балахна. Ф. 663. Оп. 1. Д. 4.
6. ГАНО. г. Балахна. Ф. 663. Оп. 1. Д. 5.
7. ГАНО. г. Балахна. Ф. 663. Оп. 1. Д. 9.
8. М.С. Назарова, М.И. Чернова и А.А. Митаишвили. Речной транспорт за 50 лет советской власти, Москва, 1967 г.
9. ЦАНО. Ф. Р-1631. Оп. 7. Д. 45. Стр. 64 - 75.
10. ГАНО. г. Балахна. Ф. 663. Оп. 1. Д. 1.
11. ГАНО. г. Балахна. Ф. 663. Оп. 1. Д. 12.
12. ГАНО. г. Балахна. Ф. 663. Оп. 1. Д. 16.
13. ГАНО. г. Балахна. Ф. 663. Оп. 1. Д. 27.
14. Список судов речного самоходного флота Наркомвода, издательство «Водного транспорта», 1939 г.
15. Регистровая книга Волжской инспекции (Сталинградский местный флот НВРП по состоянию на 1941г.)
16. Справочник флота НКВТ в навигацию 1938г.
17. О.А. Гоманенко. Волжская водная коммуникация в дни Сталинградского сражения. – Волгоградский государственный университет. 2019.
18. А. А. Кантор, А.Т. Тажуризин. Волгари в боях за Сталинград. – Сталинградское книжное издательство. 1961.
19. Приказ Сутырина Ивана Сергеевича, начальника Сталинградского местного речного флота, члена оперативной группы Нижне-Волжского речного пароходства, капитанам катеров «П. Морозов», «2-я пятилетка» и баркаса «Ударник», от 17.10.1942 г. – Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры «Государственный историко-

мемориальный музей-заповедник "Сталинградская битва"». Номер в Госкаталоге: 16668402,

20. Память народа URL <https://pamyat-naroda.ru>

21. Фотография. Буксир-катер «Турист». – Муниципальное бюджетное учреждение культуры "Евпаторийский краеведческий музей". Номер в Госкаталоге 7938285.

22. Фотография из альбома. Один из теплоходов-тральщиков. – Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры «Государственный Исторический музей». Номер в Госкаталоге 27900104.

23. З.А. Шашков. Речники в боях за Родину. – «Знание». 1975.

24. Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 года за период с 22 июля по 2 февраля 1943 г.

25. Н.С. Кислов. Потери Волжской военной флотилии в Сталинградской битве: опыт статистического исследования. / Великая Отечественная война 1941–1945 гг.: подвиг народа и уроки истории. Сборник статей по материалам Международной научной онлайн конференции, г. Казань, 20-21 октября 2020 г. – Казань, 2020.

Article title: A project of the river trams “Experience” like a type of the river.

Author: Zimin Ruslan, “Gorodets Historical-Art of the Museums Complex”  
Transport.

Annotation. Since ancient times there have been many ships of the different types, from small boats to motor ships. In many cities on the Volga River, including Gorodets and Nizhegorodskaja area, a shipbuilding had been developing. In this article we are reviewing a small piece of Gorodets shipbuilding, exactly river trams at the project “Experience”. At the beginning of the 1930 year, when the economical conditions were complicated, the river trams were very popular. They had been used at the severe years of the World War II. A lot of the lives were saved on the Stalingrad’s crossing. At the post-war years the peaceful life came back, continuing to bring a joy for passengers at the river walks.

Key Words: Gorodets Shipbuilding, River Trams, Project “Experience”, Boat-Tram, Volga Ships, Steamboat.

*Деменчук Елена Юрьевна,  
Балтийский федеральный университет им. И. Канта  
(Калининград)*

## **ПРИРЕЧНЫЕ ПРОСТРАНСТВА ГОРОДОВ БЫВШЕЙ ВОСТОЧНОЙ ПРУССИИ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ**

Аннотация. Рост популярности событийного и историко-познавательного туризма привел к возрождению интереса к истории орденового государства на территории бывшей Восточной Пруссии, оказавшего значительное влияние и на градостроительные решения, касающиеся и использования приречных пространств.

Ключевые слова: *Преголя, Дейма, приречные территории, градостроительство, ревитализация.*

В работе «Цивилизация и великие исторические реки», которая была издана в Париже в 1889 г., Лев Ильич Мечников, размышляя о становлении цивилизаций, утверждал, что именно реки являются жизненным синтезом всей совокупности географических условий, влияющих на процессы зарождения, развития и гибели цивилизаций: условий климата, почв, рельефа, геологического строения [1]. Согласно Мечникову отнюдь не всегда историческое значение рек было пропорционально их длине или количеству переносимой воды. Но для каждой из этих рек существовали ключевые географические особенности, которые в разные времена позволяли эксплуатировать их ресурсы только коллективным трудом.

Значение рек в историческом развитии городов сегодня трудно переоценить. В прошлом наличие водных пространств было одной из основных причин строительства населённых пунктов вдоль берегов. Чаще всего города основывались при слиянии двух рек или при слиянии притока с основным руслом реки.

Реки выполняли различные функции по мере исторического развития сформированных рядом с ними поселений. Если первоначально река являлась исключительно источником воды для людей, одомашненных животных и посевов, то постепенно она стала выполнять иные функции.

По мере роста городов реки стали формировать их планировочный каркас, обеспечивая разделение городов на функциональные зоны или какие-либо обособленные части. Например, в европейских городах, формирующихся возле крепостей и замков, по рекам проходила черта между кварталами ремесленников и замком сеньора, а впоследствии между аристократическими районами и домами буржуа, между центром города и промышленными районами. При этом река не только выполняла роль разделительной полосы, но и являлась связующим градостроительным элементом. Поселения неуклонно расширялись по мере роста численности населения, захватывали новые земли, могли происходить изменения со старыми землями поселений, также площадь могла расширяться и в сторону других водных объектов (ручьев, рек, озер, морей, океанов).

Во многих городах водные пространства стали включаться в композицию городского плана, но в ряде случаев они отошли на задний план. Подобное произошло в Калининграде, где река либо рассматривается как некая преграда для перемещения между отдельными частями города, либо набережные по большей части заняты хозяйственно-промышленными постройками, хотя исторически именно Преголя формировала облик города, став его *genius loci*.

Современная Калининградская область исторически является частью Восточной Пруссии, которая несколько веков была связана с деятельностью

Тевтонского ордена. Превращение Пруссии в политический, административный, экономический и военный центр Тевтонского ордена в XIII–XIV веках создало там особенно благоприятные условия для строительства замков [2]. Когда тевтонские рыцари продвигались вниз по реке Висле, они сначала построили крепости в Торне (Торунь, Польша) и Кульме (Хелмно, Польша), под защитой которых вскоре были созданы немецкие поселения. Во время кампании 1237 года были основаны замок и город Эльбинг (Эльблонг, Польша). После этого орден больше не зависел от исключительно сухопутного маршрута через Польшу; до Пруссии также можно было добраться морем из Любека. В Бальге (Веселое, Россия) на южном побережье лагуны, известной как Фришес-Хафф (в настоящее время Калининградский залив), была возведена крепость для защиты выхода. Именно из таких точек на этих водных путях тевтонские рыцари вторглись во внутренние районы Пруссии.

Орден часто строил замки в низинах, на берегах рек и ручьев, при этом возводились дамбы, которые повышали уровень воды, в результате затопленные низины вокруг замков начинали выполнять функции рва. Под прикрытием замков, расположенных на берегах рек, находились многочисленные мельницы, которые снабжали Орден и поселения вокруг замков мукой.

Наиболее значимые замки строились в долине реки Преголя (Прегора – прус., Pregel – нем). Во время знаменитой кампании 1255 года была занята Самбия, и построена цитадель на высотах над рекой Прегель, получившая название Кёнигсберг, буквально «королевская гора» (Калининград, Россия), в честь короля Богемии Оттокара II, возглавившего крестовый поход. После этого Кенигсберг стал самым важным замком и городом в восточной Пруссии, отправной точкой военных экспедиций в Литву после 1283 года.

На протяжении многих веков Преголя являлась основной транспортной осью региона. Сформировавшаяся, предположительно, как одна из протоков Немана, Преголя постепенно стала самостоятельной рекой. Река образуется от

слияния Анграпы и Инструча, имеет более 50 притоков и является основой формирования практически всех ландшафтов нынешней Калининградской области.

Начиная со времен орденской экспансии и по настоящее время, река активно трансформируется в результате антропогенного воздействия. Многовековая добыча торфа и осушительные работы привели к деградации, а иногда и полному исчезновению болотных массивов, которые поддерживали гидрологический баланс водосборной территории и поддерживали питание истоков ручьев и рек, впадающих в Преголю. В XIX веке эстуарий Преголи был продолжен судоходным морским каналом, а прибрежные районы Преголи в пределах Кёнигсберга-Калининграда были заняты промышленной застройкой, что негативно повлияло на экологическое состояние реки и привело к снижению биоразнообразия. В качестве примера можно привести данные из альманаха по рыболовству [3]: в 1858 году в Преголе в районе Тапиау (Гвардейска) вылавливалось ежемесячно от 4 до 66 тонн рыбы, тогда как в настоящее время многие породы практически исчезли (Илл. 1).

**Uebersicht der im Jahre 1878 in Ost- und Westpreussen auf den Bahnen verladenen Fische in Kilogrammen.**

	Memel.	Prözels.	Heudekrug.	Tilsit.	Tapiau.	Königsberg, Ostbahnhof.	Heiligenbeil.	Braunsberg.	Elbing.	Ostpreussische Stalbahn.	Danzig		Neustadt.	Zoppot.	Summa.
											Lege Thor.	Hohe Thor.			
Januar .....	4590	315	12490	220	4199	13060	30	519	12664	121574	12427	123	662		182903
Februar .....	3910	288	14320	240	6954	13949	20	212	713	102161	9590	213	1252		153813
März .....	4760		10630		7748	47890	6950	16360	78392	112388	5726	127	379		291350
April .....	25320	45	8220	8980	9082	44620	870	9109	19414	15178	23100	95	2709		166742
Mai .....	16640		5960	5680	4251	17590	20	492	16310	4663	31140	175	215		103136
Juni .....	1320	23	35630	2130	5642	14520	20	686	9116	18275	8847		913		97140
Juli .....	2070		18210	1110	4402	14960	20	388	3179	19757	2010	149	557		66812
August .....	2460		8240	100	13743	12040		1130	4674	23125	7890	134	956		74492
September .....	3120		11690	1800	28255	19430		210	2430	27378	3021	26	2078		99438
October .....	760	57	18590	7620	66504	17950	2820	4385	2752	33441	5500		265		160644
November .....	5690		38380	5220	40154	44970	17420	15321	16894	37843	3880	2053	323		228158
December .....	9620		46510	1730	18814	38410	16500	5958	16686	50539	12230	2814	487		219298
Summa .....	80260	728	228870	34830	209748	299410	44670	54770	183224	566322	125361	4919	10814	540000	2383926

Monatlich durchschnittlich 45000 Kr als Reiscapack der Fischhändlerinnen.

Zoppot 540000

**Иллюстрация 1. Количество рыбы, выловленной в 1878 г. в некоторых городах Западной и Восточной Пруссии [3].**

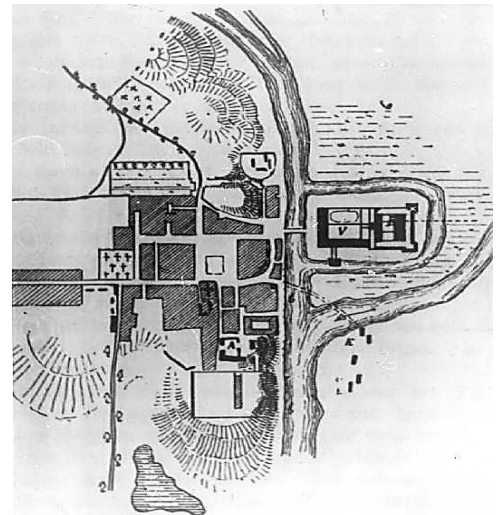
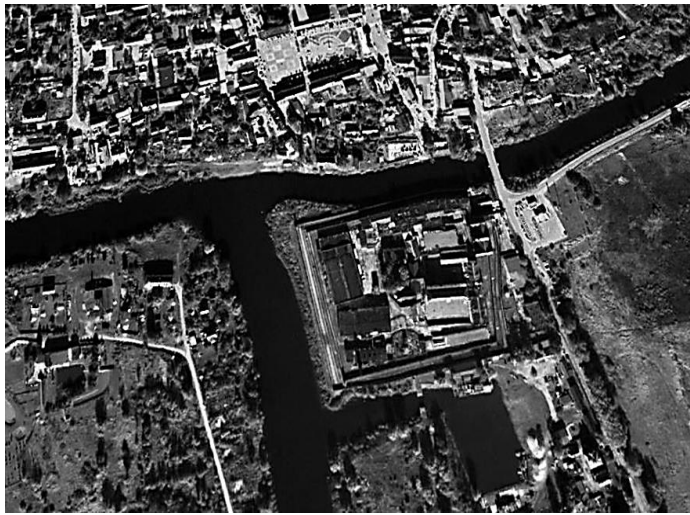
Не только замок Кёнигсберг был построен на берегах Преголи, но и множество более мелких, давших начало формированию современных малых городов области. В последние годы интерес к замкам и наследию Тевтонского ордена вновь вырос, благодаря развитию внутреннего туризма, в том числе и событийного.

Город Гвардейск (Таріау) появился на основе замка тевтонского ордена Тапиау в 1258 году на месте прусского поселения Тапиов (Илл.2).

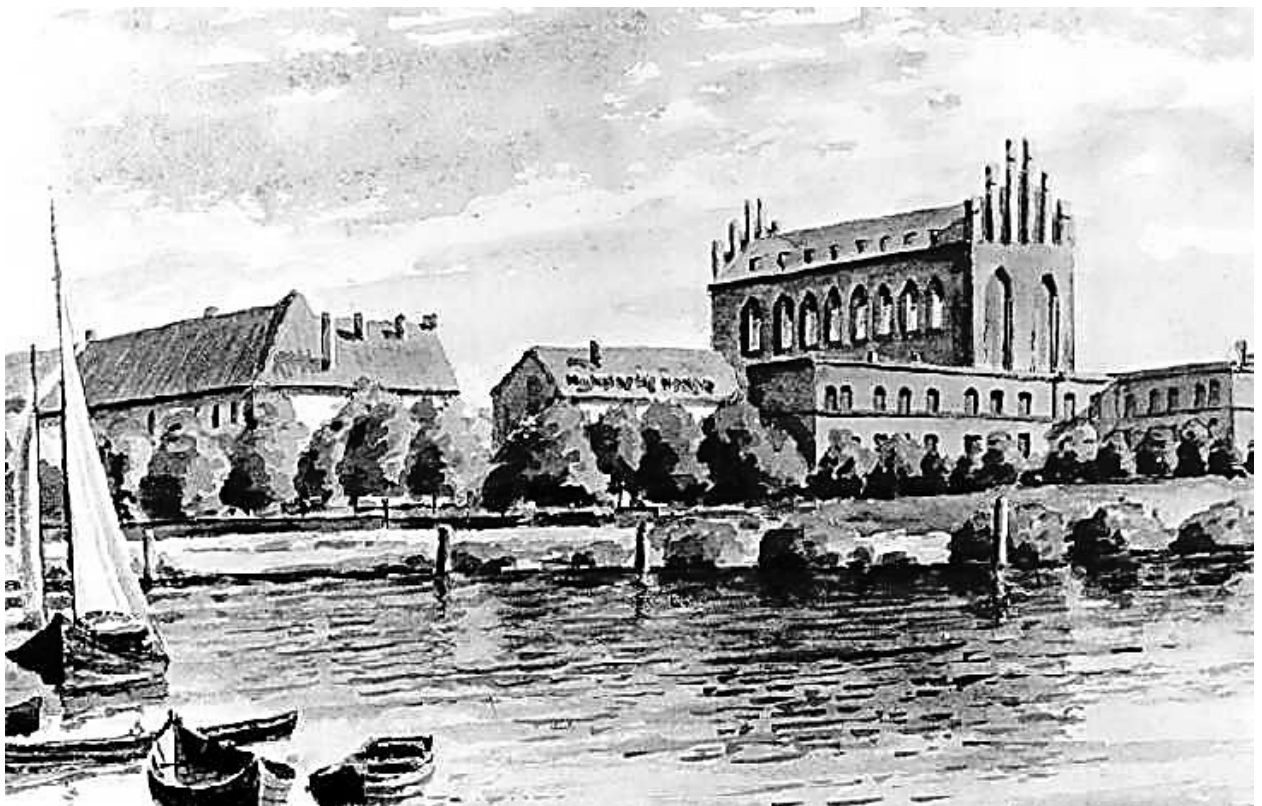
В 1347–1359 годах замок у реки перестраивается в камне, став местом приёма знатных европейских рыцарей, участвовавших в войнах Тевтонского ордена с Литвой. Около 1386 года именно в замке Тапиау принимает крещение по католическому обряду литовский князь Витовт, в 1568 году здесь умирает первый герцог Пруссии Альбрехт Бранденбургский, избравший это место своей загородной резиденцией в последние годы жизни.

Также в конце XIV века происходит важнейшее событие – водяной ров вокруг замка углубили и на его северной стороне соединили Преголю с рекой Лабой, или в немецком варианте – Деймой (Deime). В настоящее время в устьевой части на территории города Гвардейска Преголя имеет дельту, образованную двумя рукавами: левый рукав – это сама река Преголя (56 км), а правый рукав – это река Дейма (37 км). Примерно треть стока бассейна реки Преголи направляется в Куршский залив через Дейму. Во время экстремальных нагонов при постоянных западных ветрах в Куршский залив может поступать вода даже из нижнего течения реки Преголи и Калининградского (Вислинского) залива [4].

С 1945 года и до недавнего времени замок использовался как исправительное учреждение. Берега Преголи и Деймы вокруг замка находились в неудовлетворительном состоянии. Однако в последнее время в связи с передачей замка в ведение историко-художественного музея и разработкой проектов его развития как туристического объекта возник интерес и к приречным территориям (Илл.3).



*Иллюстрация 2. Замок Таниау в 1643 (справа) и в 2018 гг. (слева) [5]*



*Иллюстрация 3. Замок Таниау на открытке 1914 года [5]*

В 2019 году А.И. Стрельцовым [6] предложен проект ревитализации приречной территории вокруг замка, что позволит повысить привлекательность данного туристского объекта. В основе проекта лежит воссоздание первоначальных природных ландшафтов на данной территории.

В этом случае районы приречного пространства, в которых сохранились ландшафтные зоны в их естественном состоянии, играют роль так называемых «зеленых коридоров». Это позволит увеличить озеленённые пространства



города, а также улучшить экологическое состояние самих рек. Опыт соседних государств (Литвы, Польши) показывает [7], что подобные проекты ревитализации могут быть довольно прибыльными.

#### Список источников:

1. Мечников Л.И. Цивилизация и великие исторические реки. Географическая теория развития современных обществ. – М.: Литрес, 2010. – 222 с.
2. Бахтин А.П. Замки и укрепления Немецкого ордена в северной части Восточной Пруссии: Справочник. – Калининград: Терра Балтика, 2005. – 208с.
3. Benecke В. Fische, Fischerei und Fischzucht in Ost- und Westpreußen. Königsberg in Pr.: Hartungsche Verlagsdruckerei 1880.
4. Маркова Л.Л., Нечай И.Я. Гидрологический очерк устьевых областей рек Немана и Преголи. // Труды ГОИН. 1960, вып. 49. с. 118-157
5. Kreisgemeinschaft Wehlau e.V. Bildarchiv – Dokumente. [Электронный ресурс] URL: <http://www.kreisgemeinschaft-wehlau.de/Tapiau%20Alt/index.html>
6. Стрельцов А.И. Ревитализация приречных городских территорий как фактор устойчивого развития туристской индустрии малых городов Калининградской области. // В сборнике: Туристско-рекреационный комплекс в системе регионального развития Материалы VII Международной научно-практической конференции. 2019. С. 230-234
7. Деменчук Е.Ю., Стрельцов А.И. Европейский опыт использования региональных водных ресурсов для повышения туристской привлекательности. // В сборнике: Туристско-рекреационный комплекс в системе регионального развития Материалы VII Международной научно-практической конференции. 2019. С. 78-81.

Article title: Riveraine areas of cities of the former east Prussia: history and contemporary issues.

Author: E. Demenchuk, Immanuel Kant Baltic federal university, Kaliningrad.

Annotation. The growing popularity of event and heritage tourism led to a revival of interest in the history of the Teutonic Order state on the territory of the former East Prussia, which had a significant impact on urban planning decisions concerning the use of riveraine areas.

Key words: Pregolya, Deima, riverain areas, urban planning, revitalization.

*Урожаяева Татьяна Петровна,  
кафедра исторической и политической демографии  
Иркутского государственного университета*

## **РЕЧНОЙ ФЛОТ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ В ПЕРИОД ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКИ 1990–2010 ГГ.**

Аннотация. В статье проведен анализ состояния речного флота Иркутской области в период экономических реформ 1990-х –2000-х гг. Основные особенности были обусловлены разветвленной сетью водных путей в условиях слабого развития или полного отсутствия смежных видов транспорта.

Ключевые слова: *пароходство, навигация, акционирование, приватизация, северный завоз, судоходные компании.*

Экономические реформы 1990-х гг. привели к резкому спаду производства, что оказало прямое влияние на работу речного транспорта. Общий объем перевозок грузов на внутренних водных путях сократился в шесть раз, а по отдельным судоходным компаниям Сибири – в 15 раз [12, с. 49].

Флот, находящийся в эксплуатации резко снизил свои производственные показатели. Производительность сухогрузного флота упала

в два-три раза, буксирного – в 1,5 раза. Из-за отсутствия должностного финансирования, практически прекратили работы по поддержанию судоходных условий на внутренних водных путях [5, с. 112].

Условия перевозок грузов и работы речного флота в Иркутской области были во многом специфичны. Основные особенности были обусловлены разветвленной сетью водных путей в условиях слабого развития или полного отсутствия смежных видов транспорта [4, с. 91].

В 1990-е гг. в результате «обвала» промышленности, инфляции, удорожания ГСМ, неплатежеспособности грузополучателей и прочего объемы грузоперевозок сократились почти в десять раз. Над прежде могучим флотом верхнеленских речников, насчитывающим более 500 судов разных классов, нависла угроза стать не востребовавшимся государством [27, с. 2].

Объемы перевозок у речников сократились примерно в пять–шесть раз. Ранее по рекам доставляли большое количество древесины для леспромхозов, во второй половине 1990-х гг. они почти бездействовали и не пользовались услугами водников. В навигацию-1997 на всех линиях плавало не более 40 различных судов [7, с. 4].

Без дополнительных доходов любой из ремонтно-эксплуатационных баз флота пароходства (РЭБ) выжить было трудно. Особенно это касалось Осетровского речного порта, за которым шлейф долгов тянулся с 1994 г. К сожалению, в Правительстве РФ невнимательно относились к проблемам северян и не давали надежд на перспективное развитие. Рикошетом это «било» и по речникам Верхне-Ленского пароходства [16, с. 2].

В конце 1998 г. областная балансовая комиссия обязала Осетровский речной порт вернуть государству 4,5 млн руб. С 1994 по 1996 г. предприятием были получены кредиты под завоз топлива и продовольствия на север. Сумма невозвращенных заемных средств составила около 27 млн руб. Порт не в силах был рассчитаться с государством деньгами [23, с. 1].

В конце июля 1998 г. положение с досрочным северным завозом день ото дня складывалась драматичнее. Отношение Москвы к северянам год от

года становилось прохладнее, – поделился впечатлениями от совещания в городе Усть-Куте председатель комитета по северным территориям областной администрации Н. Паленный [17, с. 2].

В 1998 г. на «ТМ Байкал» приняли в плотках около 60 тыс. м<sup>3</sup> древесины от прибрежных леспромхозов. В 1999 г. – по договорам – 45 тыс. Появились и дополнительные клиенты, шла перегрузка на железную дорогу для Селенгинского целлюлозно-картонного комбината с барж и плотов [15, с. 2].

По итогам 1999 г. наблюдалось увеличение перевозки грузов на Восточно-Сибирском речном пароходстве почти в полтора раза. И хотя по сравнению с 1992 г. объемы отправки речным транспортом грузов сократились в 11 раз [35, с. 3].

По словам гендиректора ОАО «Осетровская РЭБ флота» Н. Труфанова, в 1998–1999 гг. производственно-финансовое положение предприятия было дестабилизировано. Тогда в соответствии с Постановлением Правительства РФ «О введении особого порядка завоза продукции в районы Крайнего Севера» шла интенсивная перевозка грузов, не обеспеченная оплатой. Предприятие понесло многомиллионные убытки [2, с. 3].

В навигацию-2000 был заключен договор с РАО «Норильский никель» и администрацией Хатангского района Таймырского национального округа на перевозку через порт Осетрово 30 тыс. т нефтепродуктов и генеральных грузов в виде продовольствия и строительных материалов [24, с. 3].

Экономический подъем в 2000 г. был связан, в первую очередь, с увеличением перевозок леса. Нетронутые лесные массивы разрабатывались в том же, Усть-Кутском и Киренском районах, что позволило еще больше увеличить объем грузоперевозок – до 1 млн т в навигацию [26, с. 3].

Хотя в Осетровском речном порту Усть-Кута накопилось достаточно грузов, к отправке они не были готовы. После того, как местная нефтебаза и причалы были затоплены водой, требовалось провести проверку оборудования. Долгое время не были готовы к разгрузке порты гг. Ленска, Якутска и других северных городов [36, с. 1].

В июне 2001 г. Усть-Кутский транспортный узел в ситуации паводка в авральном режиме переправил в город Ленск судами Верхне-Ленского речного пароходства необходимые для восстановления нормальной жизни грузы в крайне ограниченные сроки, чтобы живущие под «открытым небом» жители Ленска встретили зиму в тепле и под крышей [14, с. 2].

Весной 2001 г., во время паводка пострадали и сам город Усть-Кут, и Осетровский порт, через который шел основной поток грузов в приполярные районы области и Якутию [34, с. 3].

Если в 2000 г. речники ВЛРП перевезли около 750 тыс. т различных грузов, то навигация 2001 г. «прибавила» еще примерно 80–90 тыс. т. Экономика восточных регионов постепенно начинала подниматься на ноги – это можно судить по росту объемов перевозок нефтепродуктов, угля, стройматериалов [27, с. 2].

В 2002 г. ремонтно-эксплуатационная база спустила на воду 10 отремонтированных плавсредств. Весь флот ремонтировался на собственной ремонтной базе. Только за период с 2001 по 2002 г. «Осетровская РЭБ» получила кредит в размере 7,6 млн руб. от АКБ «Верхне-Ленский коммерческий банк» [1, с. 2].

51 % акций «Осетровской РЭБ» принадлежало государству. Оно было основным заказчиком, поскольку 60 % всех объемов перевозок предприятия составлял уголь для муниципальных нужд [2, с. 3].

ЗАО «Верхне-Ленское речное пароходство» закончило навигацию 2002 г. со следующими показателями: судами пароходства было перевезено более 1 млн т грузов. Осетровский порт отправил 586,6 тыс. т груза, что на 88,9 тыс. т было больше показателей 2001 г. [29, с. 2].

В 2003 г. ЗАО «ВЛРП» обеспечивало весь объем грузоперевозок на верхней Лене. Судходный период длился всего пять месяцев, и за этот срок речной флот должен был успеть доставить стратегические запасы топлива и продовольствия в северные территории [3, с. 4].

В мае 2003 г. в городе Усть-Куте был подписан двухсторонний протокол о сотрудничестве между Иркутской областью и Республикой Саха (Якутия). Был определен ряд вопросов, выполнение которых обеспечивало завоз грузов через предприятия Ленского речного бассейна [31, с. 3].

По братскому направлению по акватории Иркутского водохранилища ходил теплоход «Брянск». Жители отдаленных населенных пунктов Усть-Удинского и соседних районов после длительного перерыва (туда можно добраться только по воде) получили возможность выехать на «большую землю» [6, с. 3].

Навигационный сезон 2003 г. для ленских речников стал серьезным испытанием. Засушливая погода в верхнеленских районах области в июне привела к значительному спаду воды в реке, что сделало невозможным транспортировку грузов крупнотоннажным флотом [18, с. 1].

На август 2003 г. практически полностью были выполнены обязательства по перевозкам угля для Бодайбинского, Киренского и Мамско-Чунского районов. Однако еще много вопросов оставалось по поставкам нефтепродуктов и так называемых сухогрузов. Последних в северные районы было завезено 20 тыс. т из запланированных 80 [28, с. 2].

В ноябре 2004 г. для жителей порта Байкал на неопределенное время прервалась водная переправа на Большую землю, что практически равносильно блокаде сообщения с внешним миром [32, с. 4].

Осенью 2004 г. в департаменте по развитию коммуникационного комплекса областной администрации был решен вопрос о водном сообщении порта Байкал с п.Листвянка, приостановленном ранее [33, с. 3].

В Осетровском речном порту навигацию 2005 г. считали самой удачной с 1995 г. По сравнению с 2004 г., компания увеличила производственные показатели на 309 %, рассказал заместитель генерального директора порта А.Дерун. В порту работало более 700 чел., сто из которых были трудоустроены в 2005 г., что компания планировала увеличить в четыре раза перевозку угля, до 60 тыс. т [20, с. 2].

В 2005 г. северный завоз по сравнению с 2004 г. осуществлялся опережающими темпами. В первую очередь завозилось топливо в Катангский район. Завоз по реке Нижней Тунгуске, где самая короткая навигация, был завершен [9, с. 3].

Всего в навигацию 2005 г. было поставлено около 199 тыс. т топлива, в том числе 40 тыс. т нефтепродуктов и 158 тыс. т угля. Весь объем нефтепродуктов доставлялся судами ОАО «ЛОРП» и предприятий водного транспорта Иркутской области: ООО «Осетровская судоходная компания», ОАО «Киренская РЭБ флота», ОАО «Алексеевская РЭБ флота» [13, с. 4].

В 2005 г. на реке Лене был открыт новый пассажирский маршрут сообщением Орлинга – поселок Жигалово. Этот участок стал наиболее проблемным, так как в летний период, кроме моторных лодок, других средств передвижения у жителей населенных пунктов не было [25, с. 4].

Весна 2006 г. для ленских речников стала порой тревожных ожиданий. Раньше всё было просто и понятно: головное предприятие «Верхнеленское речное пароходство» получало централизованный заказ, распределяло его между подразделениями: Алексеевской РЭБ флота, Киренской РЭБ флота, ОАО «Осетровская РЭБ флота», Осетровским речным портом, согласовывало тарифы [11, с. 3].

Генеральный директор ООО «Осетровская судоходная компания» Н.Труфанов считал необходимым принять ещё ряд мер для вывода предприятий из кризиса, помимо передачи федерального пакета акций в областную собственность [30, с. 4].

В сентябре 2006 г. ситуация с Осетровским речным портом, пожалуй, была одной из актуальнейших не только для г. Усть-Кута, но и для области. О ситуации, сложившейся вокруг банкротства ОАО «Осетровский речной порт». В октябре 2006 г. велась напряжённая борьба в суде за обладание данным предприятием. Владение портом давало приоритет как в северном завозе, так и в государственном заказе по обеспечению строительства трубопровода с северных нефтяных и газовых месторождений [8, с. 3].

В навигацию 2007 г. в бассейне реки Лены было перевезено свыше 2 млн т грузов, или 115 % к уровню 2006 г. Рост объёмов грузоперевозок был обусловлен строительством магистрального трубопровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» (800 тыс. т), разработкой Талаканского месторождения ОАО «Сургутнефтегаз» (400 тыс. т). Успех речников был достигнут благодаря совместной координации действий [10, с. 4].

В 2010 г. в честь юбилейной навигации в Иркутск прибыл новый теплоход «Баргузин». Он проделал долгий водный путь через Северный Ледовитый океан, причём не только по воде, но и по суше. Грузовой транспорт работал по коммерческим договорам, пока не нагребал нужное количество речной гальки [19, с. 4].

В сентябре 2010 г. в Иркутской области на реке Лене было выявлено 19 пассажирских судов, которые были необоснованно зарегистрированы как маломерные, хотя по своим техническим характеристикам к таковым не относились. Как сообщили в пресс-службе Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры, также на реке Лене рядом с городом Усть-Кутом была обнаружена баржа грузоподъёмностью 500 т [22, с. 4].

Осетровский речной порт являлся крупнейшим речным портом в России, градообразующим предприятием Усть-Кута. Осетрово являлось одним из ключевых звеньев в цепочке доставки грузов на север Иркутской области и в Якутию [21, с. 3].

Основная сложность решения проблем по обновлению и развитию материально-технической базы речного транспорта Иркутской области в перспективе была связана с его сложным финансовым положением, весьма ограниченным бюджетным финансированием.

#### Список источников:

1. Александрова О. Речники в полной готовности // Ленские вести. 2002. 15 мая. С.2.
2. Александрова О. Речники на подъеме // Ленские вести. 2002. 23 мая. С.2.



3. Бударин Н. Лето будет жарким? // Вост.-Сиб. правда. 2003. 11 марта. С.4.
4. Быков Г.С. Вопросы экономики речного транспорта в условиях перехода к рынку. – Новосибирск, 2006. 190 с.
5. Валеев В.А. К вопросу Северного завоза. // Проблемы развития транспортного комплекса Сибири: Сб. научн. тр. / НГАВТ, Новосибирск, 2000.
6. Волков Н. Запоздалая навигация // Вост.-Сиб. правда. 2003. 4 июня. С.3.
7. Волков Н. Счастливого плавания! // Вост.-Сиб. правда. 1997. 6 июля. С.3-4.
8. Долговые парадоксы: Схватка за обладание Осетровским речным портом продолжается. // Вост.-Сиб. правда. 2006. 10 окт. С.3.
9. Еременко Е. Грузы идут на север. // СМ-номер один. 2005. 20 июля. С.3.
10. Захарова Т. Верхнеленские речники, объединяйтесь! // Конкурент. 2008. 16 февр. С.4.
11. Захарова Т. Остаться на плаву. Чтобы Лена вновь стала рекой-кормилицей, речники должны обанкротиться... правильно. // Ленские вести. 2006. 30 марта. С.3.
12. Зачесов В.П. Речной транспорт Сибири в новых экономических условиях. // Сб. научн. тр. НИИВТа. Новосибирск, 2002. С.49.
13. К навигации – готовы. // Губерния. 2005. 12 мая. С.4.
14. Кинщак В. Лена – единственная дорога к Ленску // Вост.-Сиб. правда. 2001. 27 июня. С.2.
15. Ковальская Т. На плаву устойчив, а не просто выживает свирский речной порт. // Свирская энергия. 1999. 25 авг. С.2.
16. Козырев С. Куда плывет северный флот? // Время. 1998. 11 июля. С.2.
17. Козырев С. Север на голодном пайке. // Время. 1998. 25 июля. С.2.
18. Координационный центр для речников. // Ленские зори. 2003. 5 июля. С.1.
19. Корк Б. Иркутск-Портовый. // Иркутский репортер. 2010. 10 мая. С. 4.
20. Мичурина Н. Второе дыхание Ленского флота. // Вост.-Сиб. правда. 2005. 30 июня. С.2.

21. Муравленко С. Осетрово накроет волна банкротства? // Губерния. 2011. 28 июня. С.3.
22. На реке Лене выявлены незарегистрированные суда. // Конкурент. 2011. 8 сент. С.4.
23. Не деньгами, так услугами. // Ленские вести. 1998. 22 дек. С.1.
24. Несмотря на подводные камни. // СМ-номер один. 2000. 5 дек. С.3.
25. Новый пассажирский маршрут на реке Лене. // АиФ в Вост. Сибири. 2005. 18 авг. С.4.
26. Осетровский порт – пошел в гору... // Ленские вести. 2000. 29 авг. С.3.
27. Отинов В. Навигация с поправкой на паводок. // СМ-номер один. 2001. 14 ноября С.2.
28. Палагутин В. Флот снимается с мели. // Ленские вести. 2003. 26 авг. С.2.
29. Паульзен С. Нас хотят поставить на колени? // Ленские зори. 2002. 17 окт. С.2.
30. Петрова Е. Разрушительное безразличие. // Губерния. 2006. 13 апр. С. 3-4.
31. Приангарье – Якутия: грани сотрудничества. // Ленские вести. 2003. 9 мая. С.3.
32. Рыбак М. Байкальская блокада. // Вост.-Сиб. правда. 2004. 17 ноября. С.4.
33. Рыбак М. Переправа в кредит. // Вост.-Сиб. правда. 2004. 23 ноября. С.3.
34. Спасательный круг для Севера. // Ленские зори. 2001. 7 июля. С.3.
35. Транспорт на подъеме. // Вост.-Сиб. правда. 1999. 17 дек. С.3.
36. Трифонова Е. Паводок отсрочил навигацию. // Ленские вести 2001. 19 мая. С.1.

Article title: The river fliet of the Irkutsk region during the tradition economy 1990-2010.

Author: Urozhaeva Tatyana Petrovna, Department of Historical and Political Demograph, Irkutsk State University.

Annotation. The article analyzes the state of the river fleet of the Irkutsk region during the economic reforms of the 1990s-2000s. The main features were due to the extensive network of waterways in the conditions of weak development or complete absence of adjacent modes of transport.

Keywords: shipping; navigation; corporatization; privatization; northern delivery; shipping companies; electronic warfare.

*Гусева Алина Сергеевна*

*Краеведческий музей, г. Менделеевск*

## **КУЛЬТУРНЫЙ ЛАНДШАФТ РЕКИ ТОЙМЫ В ГОРОДЕ МЕНДЕЛЕЕВСКЕ**

Аннотация: Ученые-географы внесли большой вклад в вопрос изучения понятия «культурный ландшафт». Вопрос о взаимовлиянии культуры и природы остается одним из актуальных. Но большую роль в этих отношениях отводят культурному влиянию человека на природу. В статье приведен пример культурного ландшафта реки Тоймы в городе Менделеевске. Можно проследить как река менялась для практических и духовных потребностей человека.

Ключевые слова: *ландшафт, культурный ландшафт, река Тойма, гидротехническое сооружение, парк «Ушковские острова».*

Первозданный вид природы всегда притягивает к себе внимание. Неповторимое впечатление производят на нас цветы, солнечное сияние, зеленые насаждения, журчащая вода. За последнее время возрос интерес к объектам развитого ландшафта, что включает в себя культурный ландшафт. Согласно географическому словарю Института географии Российской Академии наук географический ландшафт представляет собой однородную по

происхождению и развитию территории, с присущими ей специфическими природными ресурсами [1]. А что же такое культурный ландшафт?

Несмотря на всю красоту природы, уникальность рельефа, разнообразие животного и растительного мира, человек всегда пытался внести изменения в ландшафт в силу тех или иных обстоятельств. Если эти изменения проходят с учетом возможных последствий для окружающей среды и избегаются негативные проявления, то можно считать, что природный ландшафт превращается в культурный. Культурный ландшафт, как деятельность человека, направлен на удовлетворение практических и духовных потребностей.

Таким образом можно сделать вывод, что культурный ландшафт – это географический ландшафт, освоенный и преобразованный людьми в результате целенаправленной деятельности.

Изменениям часто подвергаются реки. Ведь именно их, в первую очередь, человек меняет для практических нужд. В Менделеевске протекают две реки: Тойма и Кама. Обе играют важную роль в жизни людей и химического завода. Но хотелось бы больше внимания уделить реке Тойме, т.к. она стала одним из первых природных объектов, подвергшихся культурным изменениям.

Река Тойма – входит в число средних рек Татарстана, в пределах республики ее протяженность достигает 84 км. На берегах реки размещаются два города: Елабуга и Менделеевск. Исток Тоймы находится в Можгинском районе Республики Удмуртия.

Тойма – памятник природы Республики Татарстан. Она протекает по красивейшему ландшафту хвойных и широколиственных лесов. Пойма реки очень живописна; здесь гнездятся редкие в Татарстане черные и белокрылые чайки. В реке водится до четырех десятков видов рыбы, живут колониями бобры. На ее берегу известный художник Иван Иванович Шишкин написал картины «Туманное утро», «Перед грозой», «Шалаш» [2].

Рядом с реками всегда появляются селения. Так произошло и с Тоймой. В 1868 году на одном из берегов реки появился Бондюжский химический завод и первые казармы для рабочих предприятия. Так от рабочего поселка Бондюжский ведет свое начало город Менделеевск. С этого момента начинаются изменения реки для пользы людей и завода.

Произошло деление реки на 3 части: основное русло и две протоки. Таким образом Тойма окружила завод со всех сторон. Это было сделано людьми по производственной необходимости. Одна из проток подпитывает Ушковский пруд. Изначально его функция – накопление воды для рудомольного заведения и для работы силовой электростанции. Со временем пруд стал местом отдыха. В советский период здесь устраивали городской каток.

С середины XIX века на реке Тойме было возведено гидротехническое сооружение, получившее в народе название «Шумный мост» из-за конструкции с водопадом. В задачи гидроузла входит регулировка воды в естественном и искусственном руслах реки, в пруду Ушковых. «Шумный мост» образовал первое на территории Менделеевска водохранилище. Вода из водохранилища подавалась в цеха химзавода. По берегам водохранилища до 1960-х годов стояли жилые дома-бараки рабочих, для которых дары природы были важным подспорьем в питании и составной частью образа жизни.

Несмотря на то, что Тойма поила, кормила бондюжцев и благодаря ей работало большинство цехов на заводе, река показывала свой характер. Например, весной, когда она разливалась, казармы заливало настолько, что оттуда приходилось выселяться, а имущество рабочих плавало в воде. Спасаясь на крыше, жильцы вылавливали свои вещи, плавающие по улицам, как «дед Мазай зайцев», поэтому в народе эти казармы назывались «заячьи номера».

Время шло вперед. Рабочий поселок Бондюжский менялся. В процессе становления города Менделеевска, с 1967 года территория поселка постепенно расселялась. Со временем на берегу Тоймы остался только завод.

В 2017 году в рамках программы Развития общественных пространств Республики Татарстан на территории бывшего рабочего поселка появляется парк «Ушковские острова» [3].

Преобразование территории проходило в несколько этапов. В 2017 году привели в порядок водные пространства. В запруде у моста через Тойму высадили особые травы, которые способствуют фильтрации воды. На пруду после очистки дна установили деревянный домик для лебедей.

Вокруг пруда сделали дорожку, комфортную как для пробежки, так и для обычной прогулки. Вдоль реки устроили деревянный тротуар для прогулок. Установили освещение у пруда и вдоль набережной, организовали подсветку мостков над протокой – получилось не просто красиво, но и безопасно для вечерних прогулок. Каждый житель города находит это место привлекательным. Возле озера проходят занятия по йоге. На реке отведены места для рыбалки и проведения пикника.

Сейчас продолжается благоустройство парка, где главной составляющей до сих пор остается река Тойма, которая стала любимым местом отдыха горожан.

#### Список источников:

1. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Ландшафт>
2. Памятники природы и примечательные места в природной среде г. Набережные Челны и его окрестностей. / [А. Г. Дубровский и др.]; под. ред. А.Г. Дубровского – Набережные Челны, 1999 – 47 с.
3. Парки и скверы Татарстана: [сайт]. - 2017. - URL: [http://park.tatar/ushkov\\_ostrova\\_mend](http://park.tatar/ushkov_ostrova_mend) (дата обращения 20.07.2021). - Текст: электронный.
4. Липаков Е.В. К истории заселения Менделеевского района РТ. / Е.В. Липаков // Менделеевский музейный вестник. – 2002. - №1. – С. 24-29.
5. Наук клуб: [сайт]. – 2020.- URL: <https://nauka.club/geografiya/kulturnyy-landshaft.html> (дата обращения 09.07.2021). – Текст: электронный.

Article title: The cultural landscape of the Toyma river in the city of Mendeleevsk.

Author: Guseva A.S., Museum of Local Lore, Mendeleevsk.

Annotation. Scientists geographers have made a great contribution to the study of the concept of "cultural landscape". The question of the mutual influence of culture and nature remains one of the topical. But a large role in these relations is assigned to the cultural influence of man on nature. The article provides an example of the cultural landscape of the Toyma River in the city of Mendeleevsk. You can trace how the river changed for the practical and spiritual needs of man.

Key words: landscape, cultural landscape, the Toyma river, waterworks, Ushkovsky Islands park.

*Миронова Елена Валерьевна*

*Институт истории им. Ш. Марджани*

*Академии наук Республики Татарстан (Казань)*

## **ВОЛГА В ЖИЗНИ УЕЗДНОГО ГОРОДА (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ТЕТЮШИ)**

Аннотация. В статье показана роль географического фактора в возникновении и развитии города Тетюши. В частности, изучено влияние крупной водной артерии на пространственную характеристику города, его социальное и экономическое развитие.

Ключевые слова: *Казанская губерния, уездный город, Тетюши, река Волга, речная инфраструктура, торговля.*

Издавна города стремились основывать на берегах рек как традиционных путях сообщения. Река позволяла вести активную торговлю,

держат связь с другими населенными пунктами в условиях бездорожья. В России важнейшим торговым путем была река Волга, которая связывала плодородные черноземные районы со столицами. Некоторые из городов, основанных на ее берегах, становились крупными торговыми пунктами, как, например, Рыбинск. Другие выполняли роль административных и промышленных центров, к которым можно отнести Казань и Нижний Новгород. Но было множество и мелких населенных пунктов, для которых река имела важнейшее значение, но сами они, по тем или иным причинам, не приобретали большого влияния на жизнь страны. Одним из них и был уездный город Казанской губернии Тетюши.

К середине XIX века город Тетюши, расположенный на территории Казанской губернии, имел значительную историю, но точная дата его возникновения не установлена. Из дореволюционных справочников мы узнаем, что местность ниже города, на самом берегу Волги, известная также под названием «Старые Тетюши», основана была татарским ханом Тетешем [7, с. 212]. Предположительно временем основания города, ставшего впоследствии уездным центром, принято считать вторую половину XVI века [10, с. 1]. Своим возникновением он обязан географическому положению: крепость возвышалась на горе и была надежно защищена рекой Волгой с юго-востока и крутыми оврагами с севера и с запада, являясь одной из опорных точек в закреплении русских в Волжско-Камском крае после взятия Казани. А благодаря укреплениям в виде рвов, валов и наблюдательным пунктам, в путеводителях конца XIX века указывалось, что три столетия назад место было известно также и под названием «Тетюшской Засеки» [7, с. 212]. В этой связи символичным представляется герб города в виде щита, разделенного поперек на две части: в верхней половине помещен казанский герб – коронованный змей Зилант, в нижней – два серебряных копия, крестообразно сложенные острием вверх, по бокам копий – два щита [9, с. 43].

Наличие естественных рубежей впоследствии препятствовало территориальному росту Тетюшей [5, с. 29]. Поэтому вплоть до революции



продолжал действовать план, утвержденный еще в 1822 году. Небольшой городок был вытянут вдоль берега Волги с севера на юг в форме слегка развернутого веера и сильно стиснутого с боков – с запада крутым оврагом, а с востока – обрывом к Волге.

Географические особенности местности отразились на очертаниях городских кварталов: в северной и средней частях они имеют неправильные контуры, и только три квартала были построены по стройному плану [8, с. 7, 12]. На вторую половину XIX – начало XX века приходится самый сильный рост численности населения, поэтому город довольно быстро стал тесным [16, с. 23]. Отсутствие возможности для роста территории вширь приводило к скученности домов в некоторых районах. К примеру, в восточной и западной частях города «избушки жителей принуждены ютиться на косогоре и в оврагах, в полном беспорядке, так что между ними нельзя проехать в телеге» [12, с. 28]. Но в целом, даже с учетом высокой плотности населения в нескольких районах, в городе оставались не заселенные, но используемые по хозяйственному назначению участки. На одного жителя в Тетюшах приходилось 50 квадратных саженей земли. Для сравнения: примерно столько же – в Лаишеве и Чистополе, в губернской столице – более 20 квадратных саженей.

Город, занимавший чуть более двух с половиной тысяч десятин земли, по географическим, экономическим и социокультурным признакам делился на две части. Первая находилась высоко на горе, откуда открывался красивый вид на окрестности, приобретающий, по отзывам современников, еще большее очарование в период весеннего разлива Волги. Вот как писал об этом на страницах «Справочного листка города Казани» анонимный автор из Тетюшей: «У подножия горы течет быстрая Волга, ее зеркальную поверхность, позолоченную лучами весеннего солнца, бороздят пароходы и порой, как будто бы боясь потревожить эту зеркальную поверхность, проплывает ветхая баржа, не шевеля ни одним своим гребком. А ночь? Ночью вид с горы еще очаровательнее, особенно когда луна своим блеском осеребрит

поверхность Волги, и думы невольно сменяют одна другую, воображение легче степного ветра уносит их в далекое мутное будущее...» [6, с. 195].

Гористая часть города имела две площади – Городскую и Торговую, 14 улиц общей протяженностью 7,9 верст. Здесь были сосредоточены официальные учреждения – органы городского, земского и сословного самоуправления, суд, полиция [15, с. 397]. В самом центре города располагались учебные заведения.

Визитной карточкой Тетюшей были две улицы – Набережная и параллельная ей Мало-Троицкая, одновременно являвшиеся и наиболее населенными. Здесь находились дома самых обеспеченных горожан.

Другая половина города – это слободы, расположившиеся в низменности. Далее начиналась пристань, где «кипела деятельность, полная жизни, полная забот и трудов... Сотни рабочих из различных амбаров быстро грузили хлеб [на баржи]...» [6, с. 195]. Все постройки на пристани и прилегающей территории принадлежали преимущественно купцам [4, л. 118 об. – 122, 123 об. – 126]. Однако сообщение между пристанью и основным городом было затруднительно, поскольку дорога шла круто в гору и, особенно в дождливую погоду, тянуть тяжелые повозки лошадьми было нелегко.

Крупными арендаторами прибрежных участков, отведенных под пристань, являлись пароходные общества, вносившие в городскую казну внушительные суммы за пользование землей. Администрация города была полномочна повышать стоимость аренды с согласия губернского по земским и городским делам присутствия. Прибрежные города и села часто злоупотребляли своим правом устанавливать таксу, постоянно увеличивая ее, власти занимали сторону местных органов самоуправления.

Помимо этого, расходы судовладельцев были связаны с благоустройством береговых линий. Например, в 1895 году пароходное общество «Самолет» приняло финансовое участие в устройстве в Тетюшах спасательной станции: были приобретены спасательные лодки, необходимые снаряды [17, с. 2].

В ряде российских прибрежных городов – Нижнем Новгороде, Рыбинске, Шуе, Вышнем Волочке – существовали сборы с заходивших на пристань судов за право сбыта и приобретения товаров. По их примеру тетюшская дума ввела аналогичную подать в 1876 году [1, л. 126 – 126 об., 128].

Выгодное расположение на крупной водной артерии сделало торговлю основополагающим фактором в развитии города, а представителей торгового капитала – действующими лицами; их представители чаще всего становились городскими головами и гласными городской думы.

Главным предметом торговли выступал хлеб. Цены на него зависели от многих условий. Среди них, например, – влияние крупнейших торгов в соседних регионах. Готовясь к Сборной ярмарке в Симбирске, перекупщики стремились приобрести все запасы хлеба в Тетюшах, поэтому цены с приближением весны повышались. Купцы ежегодно скупали на Тетюшской пристани до 6–7 миллионов пудов хлеба.

Кроме того, в продажу на тетюшский рынок поступали необходимые в быту товары (мануфактуры, бакалеи, мехов, кож, обуви и т.д.). Базары проводились еженедельно по понедельникам, ярмарки – дважды в год: Казанская в июне и Воздвиженская в сентябре. Всего по уезду работало 10 базаров, носивших, в основном, локальный характер и обслуживавших потребности окрестного населения. Более широкий размах приобрела торговля в уездном центре: на долю самих тетюшцев приходилось лишь 20% торгующих [3, л. 239 об. – 240], товары свозились из трех уездов (Тетюшского, Спасского и Буинского) и из городов других губерний – Самары, Симбирска, Нижнего Новгорода, Астрахани, Сызрани. Часть продукции потреблялась местным рынком, часть отправлялась через Тетюшскую пристань в Рыбинск (до 85%) и далее – в Санкт-Петербург (основным товаром сбыта являлся хлеб) [18, с. 33].

Общий грузооборот накануне Первой мировой войны достигал 109570 тонн. До сдачи на баржи хлеб хранился в городских амбарах и лабазах

(которых накануне войны насчитывалось до 140) вместимостью в 50 тысяч тонн, а также в амбарах у пристаней, вмещавших до 35 тысяч тонн [13, с. 14].

Торговля обеспечивала стабильный приток денежных средств в кассу города. Осознавая экономическое значение этой деятельности, городское общественное управление принимало меры по ее улучшению. Эти вопросы решались при щедрой финансовой поддержке города, главным образом, благодаря купеческо-мещанскому составу думы и управы, продвигавшему свои торговые интересы. Так, вдоль берега Волги было выстроено свыше 70 складочных амбаров [14, с. 199], в 1883 году улучшена дорога на пристань [11, с. 139], а в 1911 году построена лестница.

Из года в год торговые обороты в Тетюшах возрастали. И даже в неурожайный 1898 год на Казанской и Воздвиженской ярмарках было свезено товара на 99 тысяч рублей и продано на 55 тысяч рублей [3, л. 39 об.]. Торговля становилась весьма прибыльным семейным промыслом. Среди владельцев крупных торговых фирм были Колсановы, Крупины, Серебряковы и другие.

К 1914 году в Тетюшах насчитывалось до 30 фирм с оборотом до 2 млн. рублей [13, с. 13]. Суммарный годовой оборот тетюшских купчих сестер А.Я. и Т.Я. Крупиных достигал 110, братьев А.М. и П.М. Колсановых – 100 тысяч рублей [2, л. 15-21]. Некоторые из них торговали в других городах. По сведениям П.А. Чекмарева, обороты Ашмариных и Колсановых в соседнем Спасске были значительно больше, чем в Тетюшах [18, с. 37]. Благодаря своему финансовому влиянию, представители этих фамилий занимали наиболее ответственные должности в местном самоуправлении и определяли его экономическую политику.

Расположение на берегу Волги влияло и на деятельность населения города. Выгодным занятием жителей Тетюшей и прибрежных селений уезда являлась ловля и продажа рыбы, пользовавшейся большим спросом ввиду ее низкой стоимости.

Как видим, прибрежное расположение города вело к развитию торговли и связанной с ней инфраструктуры. Сборы с судов, складов и амбаров на

пристани поступали в городскую казну. А значит, Тетюши получали средства на благоустройство, социальное и культурное развитие города. В частности, появилось электрическое уличное освещение, были обустроены тротуары и проезжая часть, открыты учебные заведения, несколько коек в земской больнице содержал город.

Но кроме положительного влияния на экономику города, расположение на Волге имело и свои недостатки. Так, были трудности с сообщением – период навигации длился недолго. Сухопутное сообщение являлось весьма затрудненным в зимнее время года, а железная дорога так и не была построена. В результате Тетюши оказывались оторванными от столицы и других населенных пунктов на целых четыре месяца.

География Тетюшей создавала трудности и для территориального расширения города. Этому мешали естественные рубежи, поэтому приходилось тесниться в самом городе или же селиться за его пределами. Такое расселение поощрялось думой, установившей арендную плату за квадратную сажень в размере всего одной копейки. Со временем, в связи с проведением всеобщей переписи населения 1897 года, слободы были включены в состав города.

Само географическое положение Тетюшей на реке Волге, являвшейся крупной водной артерией Казанской губернии, предопределило характер жизнедеятельности его обитателей, притягивая сюда торговый люд, но город так и не стал центром хлебной торговли вроде Чистополя или Елабуги, хотя и занял свою нишу. Значительную роль в этом сыграл и крутой подъем от пристани, который снижал привлекательность города как торгового пункта, а также слабая связь города с плодородными регионами.

#### Список источников:

1. Государственный архив Республики Татарстан (далее – ГА РТ). Ф. 1. Оп. 3. Д. 3822.
2. ГА РТ. Ф. 1. Оп. 4. Д. 6741.

3. ГА РТ. Ф. 81. Оп. 1. Д. 185.
4. ГА РТ. Ф. 243. Оп. 1. Д. 6.
5. Гончаренко Л.Н. Города Среднего и Нижнего Поволжья во второй половине XIX – начале XX века. – Чебоксары: [б.и.], 1994. – 191 с.
6. Из Тетюш (письмо к редактору). // Справочный листок г. Казани. – 1867. – №49. – С. 195.
7. Иллюстрированный путеводитель по Волге 1898 г. (от Твери до Астрахани). / Сост. Г.П. Демьянов. – Н.Н.: тип. Губ. правления, 1898. – 359 с.
8. Калинин Н.Ф. Возникновение и рост Тетюш. // Записки Тетюшского музея. – 1928. – №4. – С. 4-12.
9. Мустафин Р. Есть на Волге городок... // Татарстан. – 2007. – №11. – С. 43.
10. Малкин Ц. К вопросу об основании гор. Тетюш. – // Записки Тетюшского музея. – 1928. – №4. – С. 3-4.
11. Опись городских поселений Казанской губернии. / Сост. А.П. Орловым. – Вып. 1. – Казань: тип. Губ. правл., 1885. – 185 с.
12. Оценка городов. – Вып. 3: Уездные города Казанской губернии (кроме Чистополя) и посады. – Казань: типо-лит. Н.М. Чижовой, 1908. – 115, 89 с.
13. Панов Н.З. Забытый проект. // Записки Тетюшского музея. – 1928. – №4. – С. 12-14.
14. Приволжские города и селения в Казанской губернии. – Казань: тип. Губ. правл., 1892. – 202, II с.
15. Республика Татарстан: памятники истории и культуры. Каталог-справочник. – Казань: Эйдос, 1993. – 453 с.
16. Трузгин А. План г. Тетюш изд. 1822 года. // Записки Тетюшского музея. – 1928. – №4. – С. 23.
17. Ходатайство об учреждении спасательной полустанции в г. Тетюшах. // Волжский вестник. – 1895. – №165. – С. 2.

18. Чекмарев П.А. Есть на Волге городок: (из прошлого и настоящего города Тetyushi и Тetyushского района Татарстана). – Казань: По городам и весям, 2004. – 400 с.

Article title: Volga in the life of a district town (by the example of Tetyush)

Author: Mironova E.V., Institute of History Sh. Mardzhani of the Academy of Sciences of the Republic of Tatarstan, Kazan.

Annotation. The article shows the role of the geographical factor in the emergence and development of the city of Tetyushi. In particular, the influence of a large waterway on the spatial characteristics of the city, its social and economic development has been studied.

Key words: Kazan province, district town, Tetyushi, Volga river, river infrastructure, trade.

*Лебедева Валерия Сергеевна,  
Северный морской музей (Архангельск)*

## **ПАРТНЕРСТВО В ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МУЗЕЯ НА ПРИМЕРЕ ПРОЕКТА «МАТИЦА: СОХРАНЕНИЕ И РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО ДЕРЕВЯННОГО СУДОСТРОЕНИЯ»**

Аннотация. В статье рассматривается партнёрство в образовательной деятельности музея как современная технология музейной деятельности. На примере сетевого партнёрского проекта «Матица», разработанного Северным морским музеем, показаны особенности и перспективы данной технологии в рамках сохранения и развития традиционного деревянного судостроения.

Ключевые слова: *музеи, партнёрство, проектная деятельность, судостроение, Северный морской музей, культура.*

Практическая деятельность учреждений культуры в сфере просвещения способна решать важные проблемы общественной жизни. Сегодня в обществе существует заметный запрос на необходимость иметь корни, быть сопричастным истории, традициям. Для северных территорий России высокий потенциал в формировании идентичности имеет тематика традиционного деревянного судостроения. Примеров эффективных практик по восстановлению технологий деревянного судостроения единицы.

С целью увеличить интерес к деревянному судостроению требуется использовать нетрадиционные образовательные технологии. Одной из таких технологий, на наш взгляд, является сетевое партнёрство. Особое значение оно имеет для небольших организаций, что доказывает пример Северного морского музея (г. Архангельск).

В результате изучения успешных практик зарубежных мастеров судостроения, школ судостроения и музеев-верфей, на базе Северного морского музея нами был создан проект «Матица» (традиционное название киля поморского судна). Проект, кроме прочих задач в сфере культуры и общественной жизни, решает ещё и задачу разработки новой образовательной технологии, основанной на партнёрстве. Этот проект предусматривает создание сообщества специалистов с разным опытом и компетенциями, обмен опытом, проведение ярких массовых мероприятий и серии мероприятий просветительского характера. Ключевые просветительские мероприятия базируются на инновациях, реализуемых только в партнёрстве.

Основной организационной площадкой проекта является Северный морской музей, партнёрами – Норвежский Баренцев секретариат, Национальный парк «Кенозерский», Северный (Арктический) федеральный университет.

Культурный, просветительский, образовательный потенциал морского наследия в широком смысле задает уровень амбиций музея, подталкивает к трансформации в центр изучения, сохранения, популяризации знаний о поморской культуре. Для реализации этих амбиций необходимо находить и



создавать артефакты, связанные с темой, готовить просветительские материалы в востребованных в обществе новых формах, содействовать становлению форматов «музей-верфь», «корабль-музей», ярко представленных в соседних странах – Норвегии, Швеции и Финляндии, широко осваивать традиционные технологии, презентовать их обществу.

Небольшому морскому музею, чей штат всего 23 сотрудника, работать по полному циклу этой деятельности непосильно. Партнерами в проектах музея становятся энтузиасты, подвижники, одиночки и общественные организации, занимающиеся практической работой по поиску, сохранению, строительству деревянных судов. Вместе с такими партнерами музей создает новую образовательную технологию. Подвижники не всегда видят необходимость опираться на научно-исследовательскую базу и разрабатывать методики преподавания и формы презентации своего опыта. Фокус их внимания сосредоточен на строительстве судов. А музей как раз испытывает недостаток опыта в практиках поиска, реставрации, сохранения и строительства судов, но имеет опыт и ресурсы как для научной, так и для образовательной и просветительской деятельности.

На сегодняшний день к проекту «Матица» присоединились не менее 40 участников из России, Норвегии, Швеции и США, среди которых есть музеи, музеи-верфи, яхт-клубы, любители и профессионалы в области деревянного судостроения и судовождения, педагоги школ по судостроению и другие.

В рамках проекта уже были реализованы такие мероприятия, как школьная археологическая экспедиция по поиску остатков деревянных судов на побережье Белого моря, съёмка короткометражных фильмов о судостроителях-частниках «Матица. Лица», а также проведена установочная онлайн-конференция для участников проекта.

Кроме того, нами запланирован курс открытых лекций «Матрица смыслов» и методический семинар по обучению судостроению, что позволит продемонстрировать и обсудить кейсы по сохранению, реставрации и изучению объектов деревянного судостроения, судоводству и реализации

тематических образовательных программ. Вместе с партнёрами Северный морской музей откроет уличное выставочное пространство, а также займётся разработкой настольных мастер-классов по судостроительной тематике.

Ключевое мероприятие проекта – Международный Форум по практическому деревянному судостроению – запланировано на июль 2021 года. Вместе с партнёрами музей также воплотит идею создания ежегодного регионального праздника народного судостроения.

В ходе проекта на верфях партнёров завершится строительство кочей и карбасов, что позволит провести первую парусную регату судов северных регионов России и стран Баренцева региона.

В ходе проекта «Матица» для музея будут разработаны просветительские мероприятия в форматах: «урбан-квест», «фотокросс», экспедиция, работа на верфи и пр. Эти мероприятия, в основе которых лежит анимационная деятельность, востребованы у той целевой аудитории музея, чьи представители не готовы приходить в музей на традиционные выставки и экскурсии. Материальной базой таких мероприятий станут площадки, на которых ведутся проекты деревянного судостроения, обеспечиваемые силами партнёров музея. А музей при этом дополняет их своим научным и педагогическим потенциалом, разрабатывая и проводя мероприятия с участием сотрудников музея и приглашенных музеем специалистов, с использованием площадок партнёров.

У разных организаций свои сильные стороны в этой образовательной технологии. Северный морской музей ориентирован на тему морского наследия, но ограничен в ресурсах, а наибольший опыт и фонды его относятся к сфере советского судостроения и морских перевозок. При этом музей в силу ведомственной принадлежности получает поддержку от руководства региона и может быть организатором.

Таким образом, сетевое партнёрство с другими организациями, в том числе общественными и частными лицами, энтузиастами, позволяет

расширить спектр деятельности и возможности музея, что имеет признаки новой образовательной технологии.

Article title: Partnership in the museum's educational activities on the example of the project "Matitsa: preservation and development of northern wooden shipbuilding".

Author: Lebedeva V.S., methodologist for museum and educational activities, Northern Maritime Museum, Arkhangelsk.

Annotation. The article is devoted to partnership in the educational activities of the museum as a modern technology of museum activities. On the example of the network partner project "Matica", developed by the Northern Maritime Museum, the features and prospects of this technology are shown in the framework of the preservation and development of traditional wooden shipbuilding.

Key words: museums, partnership, project activities, shipbuilding, The Northern Maritime Museum, culture.

*Шайхутдинова Г.А., к.б.н., Рогова Т.В., Сауткин И.С.  
Казанский (Приволжский) федеральный университет,  
Институт экологии и природопользования*

## **РЕКРЕАЦИОННЫЕ ЭКОСИСТЕМНЫЕ УСЛУГИ ОСТРОВОВ КУЙБЫШЕВСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА**

Аннотация. На основе выполненных полевых обследований экосистем островов Куйбышевского водохранилища аргументируется необходимость создания особо охраняемой природной территории ранга «природный парк». Для наиболее полной реализации островами экосистемных функций и предоставления рекреационных услуг предлагается провести функциональное

зонирование островов, обеспечивающее различный уровень охраны и использования.

Ключевые слова: *экосистемные услуги, биоразнообразие, островные экосистемы, водохранилище, природный парк, заказник.*

Экосистемные услуги (ecosystem services) – выгоды, которые люди получают от экосистем [1]. Другими словами, это услуги экосистем по обеспечению человечества экологически и экономически значимыми «продуктами». Согласно классификации экосистемных услуг, предложенной CICES (Common International Classification of Ecosystem Services, <https://cices.eu/>) различают: регулирующие и поддерживающие услуги (регулирование климата, паводков, состава атмосферного воздуха, предотвращение эрозии, опыление растений, биологический контроль вредителей и переносчиков болезней и т.п.); продукционные (пища, вода, лес, сырье); культурные (рекреационные, туристические, эстетические, духовные, священные). В 2001 г. разработана Национальная стратегия сохранения биоразнообразия России [2], где выделены три группы экосистемных услуг: продукционные, средообразующие и информационные. К последним отнесены услуги по обеспечению рекреации и туризма, прочие культурные и научные.

Концепция экосистемных услуг предполагает внедрение экономических механизмов в практику территориальной охраны природы. Ключевыми принципами концепции является признание ценности экосистем, ландшафтов, биоразнообразия; выражение этой ценности (как рыночной, так и нерыночной) в экономических категориях; выработка механизмов учета услуг и благ, предоставляемых экосистемами, в планировании хозяйственной деятельности.

На конференции сторон Конвенции о биологическом разнообразии (CBD) в 2010 г. была утверждена концепция Стратегического плана по биоразнообразию на 2011–2020 годы. В концепции было указано, что

биологическое разнообразие «поддерживает экосистемные услуги, сохраняет здоровое состояние планеты и приносит выгоды, необходимые для всех людей».

В настоящее время разрабатываются методики оценки экосистемных услуг, на основе которых, в первую очередь, оценивается ценность экологических услуг особо охраняемых природных территорий (ООПТ) [3]. Ценностные характеристики ООПТ могут сильно различаться, что зависит как от свойств сохраняемых ландшафтов, так и от разрешающих действий, связанных со статусом ООПТ. Для заповедников (территорий с наиболее строгим режимом охраны природы) характерны высокие значения оценок поддерживающих и регулирующих услуг. Культурные услуги ограничены функциями, связанными с обеспечением вдохновения для культуры и искусства, реализации научных и исследовательских программ. Статус заповедника ограничивает возможность предоставления услуг по активному туризму и организации отдыха населения, выполнение обеспечивающих услуг.

Заказники (ландшафтные, ботанические, зоологические и др.) и парки (национальные и природные) могут предложить весь комплекс экосистемных услуг. Вместе с тем, заказники все же ориентированы, главным образом, на обеспечивающие услуги, их контроль и регулирование. Применение подхода функционального зонирования, как оптимального варианта организации территории при организации национальных и природных парков, обеспечивает их наиболее полное соответствие концепции экосистемных услуг. Выделение и регулирование рекреационной функциональной зоны, ее обустройство, введение обслуживающей инфраструктуры, значительно повышают доступность и ценность предоставляемых культурных и обеспечивающих услуг. Сохранение в пределах заповедной функциональной зоны наиболее ценных в ресурсном и природоохранном отношении участков позволяет полноценно реализовать поддерживающие и регулирующие функции и услуги.

В 2018 г. сотрудниками Института проблем экологии и недропользования Академии наук Республики Татарстан, Института экологии и природопользования Казанского федерального университета, Волжско-Камского заповедника была выполнена научно-исследовательская работа по заказу Министерства экологии и природных ресурсов Республики Татарстан «Инвентаризация и экологическая оценка природных ресурсов островов Куйбышевского водохранилища в пределах Республики Татарстан». Обследовано более 250 островов в акватории водохранилища на отрезке Волги от Вязовых до Тетеева, которые, по их географическому положению и происхождению, были объединены в пять островных систем: Зеленодольская, Займищенская, Куземетьевская, Казанская, Тетеевская. Выполнено комплексное обследование экосистем островов, выявлено видовое разнообразие, выполнена оценка природно-ресурсного потенциала.

До затопления пойменной террасы долины Волги экосистемы были очень разнообразны и представлены как лесными (осокорники, белотоплевники, пойменные дубравы, ивняки и др.) и луговыми (высокотравные, разнотравно-злаковые и др.) типами, так и водными, прибрежными, озерными и болотными экосистемами. Оценивая их динамику за десятилетия после строительства ГЭС и создания Куйбышевского водохранилища, можно указать ведущие причины изменений. Прежде всего, изменились гидрологические условия, изменился и характер природопользования. Отсутствие сенокосения и умеренного выпаса скота привело к сокращению разнообразия луговой растительности. С созданием водохранилища и ростом численности населения Казанской городской агломерации существенно выросло рекреационное использование экосистем, что привело к появлению дигрессивных природных лесных и луговых вариантов сообществ, в меньшей степени прибрежно-водных.

Вместе с тем, согласно данным, полученным в результате экспедиционного обследования островов, установлено, что их видовое, ценотическое и экосистемное разнообразие, несмотря на существенно

изменившиеся условия, ещё не утратило основные черты природного растительного покрова бывшей поймы Волги. Существовавшие ранее растительные ассоциации и состав их флоры в целом наблюдаются. Можно надеяться, что сохранившийся состав флоры и микроценозы типичных пойменных сообществ могут послужить основой восстановления наиболее ценных пойменных экосистем, что возможно при рациональной, функционально целесообразной организации территории, с учетом выделения участков, нуждающихся в охране и ограничении использования.

В ходе исследований установлено, что для решения задач охраны местообитаний необходимо обеспечить по возможности нормальный проточный гидрологический режим островных местообитаний, соответствующий пойменным экосистемам, исключить нерегулируемую застройку островов. Учитывая высокую природоохранную ценность комплексов островов и проток водохранилища, а также высокую их эстетическую и социальную значимость как рекреационных объектов для жителей большой городской агломерации Казани, рекомендовано создание особо охраняемой природной территории, соответствующей категории «природный парк».

При этом, для наиболее полной реализации островами экосистемных функций и предоставления услуг, было предложено придать островам различный функциональный статус, обеспечивающий соответствующий уровень охраны и использования. В качестве особо охраняемой и заповедной зон, образующих экологическое ядро территории, обеспечивающих предоставление поддерживающих и регулирующих услуг, связанных с возможностью проведения научных исследований, экологического мониторинга и специальных природоохранных мероприятий, предложено выделить 3 острова Зеленодольской, 10 островов Займищенской и 2 острова Куземетьевской систем, общей площадью чуть более 500 га. Все прочие острова рекомендовано отнести к функциональной зоне регулируемой

рекреации, а на наиболее крупных по площади островах выделить участки хозяйственного назначения.

В конце 2019 г. года результаты выполненных работ были внедрены в практику – Постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 30 декабря 2019 г. №1260 на территории Верхнеуслонского, Зеленодольского, Камско-Устьинского, Лаишевского муниципальных районов республики, а также муниципального образования г. Казань был создан государственный природный заказник регионального значения ландшафтного профиля «Волжские просторы» на общей площади 29076 гектаров.

Организация заказника – первый шаг на пути оптимизации использования островных экосистем водохранилища. Далее целесообразно проведение дополнительного, более детального предпроектного изучения некоторых островных участков и прилегающей акватории для проектирования природного парка: обоснования схемы функционального зонирования, разработки маршрутов познавательных экскурсий, подбора оптимальных условий для размещения обзорных точек, обустройства территорий и т.п. Именно ООПТ со статусом «природный парк», наряду с сохранением местообитаний редких и охраняемых видов, фрагментов редких и типичных сообществ и почв, может укрепить исторически выполняемую островами роль общественных рекреационных территорий, обеспечить предоставление наиболее полного спектра экосистемных услуг.

#### Список источников:

1. Ehrlich P.R. Extinction: the causes and consequences of the disappearance of species / P.R. Ehrlich, A.H. Ehrlich. New York: Random House, 1981. – 305 p.
2. Национальная стратегия сохранения биоразнообразия России. – М. Министерство природных ресурсов РФ, 2002. – 129 с.
3. Тихонова Т.В. Социально-экономическая оценка особо охраняемых природных территорий (на примере заказников Республики Коми) / Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз.



Научный журнал Вологодского научного центра РАН. – 2011. – Т. 14., №. 2. – С. 144–157.

Article title: Recreational ecosystem services of the Kuibyshevsk reservoir islands.

Authors: Shaykhutdinova G.A. Associate Professor, Rogova T.V. Professor, Sautkin I.S. Post-graduate student. General Ecology Department, Institute of Environmental Sciences, Kazan Federal University.

Annotation. The necessity of nature park development is based on the field studies of the islands. For the implementation of ecosystem functions and recreational services it is proposed to carry out functional zoning, which provides an appropriate level of protection and land use of the islands.

Key words: ecosystem services, biodiversity, island ecosystems, reservoir, Nature Park, zakaznik.

*Носова Наталья Васильевна,  
Государственный Дарвиновский музей (Москва)*

## **ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ПРОСВЕЩЕНИЕ В ДАРВИНОВСКОМ МУЗЕЕ. ДЕНЬ ВОДЫ: ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ ПРАЗДНИКА**

Аннотация. Экологическое просвещение — одно из важнейших направлений просветительской деятельности музея. Музей обладает большим потенциалом в формировании экологической культуры общества. Одна из эффективных форм работы – экологические праздники. В статье рассмотрен опыт организации и проведения экологического праздника День воды в Дарвиновском музее.

Ключевые слова: *глобальные экологические проблемы, просвещение, День воды, музей, программа праздника, партнёры.*

Дарвиновский музей уделяет большое внимание экологическому просвещению. Цель экологического просвещения в музее заключается в необходимости дать в доступной и наглядной форме основные знания о законах природы, сформировать у посетителей понятие о биосфере как о сложной взаимосвязанной системе и о себе – как части этой системы. Эколого-просветительская деятельность пронизывает все сферы музея: комплектование коллекций, проектирование экспозиций и выставок, разработка просветительских природоохранных проектов [1]. Для привлечения внимания к проблемам охраны природы мы проводим выставки, участвуем в акциях, организуем конкурсы, лекции, экскурсии и занятия. Одним из важных направлений работы по экологическому просвещению мы считаем проведение экологических праздников, приуроченных Международным дням, учреждённым ООН.

Международные дни служат поводом для просвещения широкой общественности по вопросам, вызывающим озабоченность, для решения глобальных проблем, а также для укрепления достижений человечества. По нашему мнению, экологическая проблематика должна стать неотъемлемой частью общего образования, направленного на формирование взглядов и убеждений, способствующих ответственному отношению к природе.

Всемирный день водных ресурсов был учреждён в 1993 году и проводится ежегодно 22 марта. Тема 2021 года — ценность воды. Грамотное использование воды поможет в борьбе с наводнениями, засухой, увеличит доступ к воде для большего числа людей, снизит уровень загрязнения воды, а также поможет бороться с изменением климата. Согласно данным ООН, сегодня 2,2 млрд. человек не имеют доступа к безопасной воде. Вода находится под серьёзной угрозой из-за роста населения, растущих

потребностей сельского хозяйства и промышленности, а также усугубления последствий изменения климата [2].

Дарвиновский музей с 2001 года масштабно отмечает День воды и предлагает своим посетителям разнообразную программу. Главные посетители наших праздников — семьи с детьми. Форма праздника доступна, понятна и интересна всем, вне зависимости от возраста. Здесь каждый может найти то, что его заинтересует, удивит, создаст особые чувства и переживания [3].

Зачем нам нужны экологические праздники? Прежде всего, это эффективная форма научно-просветительской деятельности. Обучение через игру проходит легко и непринуждённо. Праздники привлекают многочисленную аудиторию, как новую, так и постоянную. На праздниках много общения: посетителей друг с другом, с сотрудниками музея, с нашими партнёрами. Для нас подобные мероприятия – это стимул к развитию, поиск новых форм работы и новых партнёров.

Подготовка праздника включает несколько этапов:

1. Обсуждение программы праздника
2. Переговоры с партнёрами
3. Написание пресс-релиза
4. Создание афиши и программки праздника
5. Подготовка праздничных мероприятий
6. Подготовка музейного здания: украшение холла, баннеры, указатели, расстановка мебели и стендов для праздничных мероприятий.
7. Рабочее совещание с участием всех сотрудников, привлечённых к проведению праздника.

В программе каждого праздника есть викторины по экспозиции, экологические игры, занятия, демонстрации, лекции, мастер-классы и выставки. Есть также специальные мероприятия, которые проходят только на данном экологическом празднике [4].

Важнейший элемент программы — викторина по экспозиции. Даже постоянным посетителям музея она позволяет увидеть знакомую экспозицию с новой точки зрения, акцентирует внимание на экспонаты, которые при простом осмотре могут остаться незамеченными, дают возможность узнать новую информацию о природных объектах.

Например, квест «В поисках чёрной жемчужины» знакомит с гигантским двустворчатым моллюском, самой древней амфибией, огромной пресноводной рыбой и другими рекордсменами планеты. Пройдя квест, дети узнавали, в раковинах каких моллюсков образуется чёрный жемчуг. Перед праздником в одну из витрин мы положили чёрную жемчужину, которую и требовалось отыскать. Квест проводится нон-стоп в течение всего времени проведения праздника, в удобном для посетителей режиме. Мы не ограничиваем возраст – в мероприятии могут принимать участие как дети, так и взрослые. Это не проверка эрудиции – все ответы можно найти в витринах. Мы разработали викторины разных типов: кроссворды, путешествия с картой, интервью с животными и т.д. [5].

В качестве награды участники викторины получают уникальный музейный документ – личный «Водный паспорт». В водном паспорте указано, сколько воды содержится в конкретном человеке, в зависимости от его веса, а также, сколько это будет чайников, чашек и чайных ложек.

На каждом празднике обязательно есть экологические игры разной сложности. Они могут быть построены по принципу парочек — такие игры не только знакомят с водными организмами, но и тренируют память. Игра «Кто лишний?» требует от участников некоторых биологических знаний. Суть игры — из четырёх изображений животных на карточке найти лишнего (например, рептилию среди амфибий). Для дошкольников мы организуем игротеку: раскраски, тематические напольные паззлы, простые настольные игры. Одна из любимых игр наших посетителей — «Рыбная ловля». Изначально она разрабатывалась для дошкольников и знакомила их с рыбами отечественных пресных водоёмов. Затем игра усложнилась и трансформировалась в «Чистую

рыбалку». Оказалось, что в «водоёмах» на удочку попадает не только рыба, но и различный мусор. Экологическая игра «Чистая рыбалка» рассказывает, как с помощью простых действий каждый из нас может поддержать сохранение чистой воды и рыбного богатства рек, озёр и морей. Она знакомит с видами загрязнений и с тем, какие виды мусора можно вторично переработать.

На празднике мы проводим занятия в центре ЭкоМосква и учебной лаборатории. Например, занятие «Рыбы Москвы и Подмосковья» проходит с использованием муляжей рыб, изготовленных специально для этого занятия. В учебной лаборатории можно с помощью микроскопа рассмотреть обитателей воды, невидимых невооружённым взглядом. Большой интерес вызывают демонстрации различных живых объектов: личинок насекомых, водных жуков, гидр и т.д.

Научно-популярные лекции по тематике праздников проводятся как силами сотрудников музея, так и нашими партнёрами. Продолжительность лекции 30-40 минут. После лекции мы, как правило, проводим викторину, награждая участников небольшими памятными призами.

В дни праздников мы проводим мастер классы для посетителей. Основные принципы при их отборе — соответствие тематике праздника, доступность для посетителей разного возраста и высокая пропускная способность. Пользуются популярностью мастер-классы по изготовлению мыла, рисованию на воде (эбру), раскраске магнитов из гипса в форме тропических рыб.

Неизменный интерес вызывают опыты с водой. Это специальное мероприятие, которое проводится только раз в год. При подборе опытов мы учитываем в первую очередь их зрелищность, простоту и доступность, возможность повторения опыта в домашних условиях. Опыт демонстрируют важнейшие свойства воды, а также процессы, происходящие в природе. Дети узнают ответ на простые вопросы: Как сделать собственное облако? Почему не тонет лёд? Можно ли налить воду в стакан выше кромки?

При планировании выставок мы обязательно учитываем даты экологических праздников. Если тематика выставки близка к теме праздника, мы проводим на выставке мероприятия: лекции, мастер-классы, викторины. Во время праздников нередко проходят вернисажи выставок, сопровождающиеся выступлениями артистов.

Сделать программу насыщенной и разнообразной нам помогают партнёры. На праздник нередко приходят в гости сотрудники Московского зоопарка со своими животными. Мы долгие годы поддерживаем дружеские отношения с преподавателями факультета Почвоведения, с кафедрами зоологии позвоночных и гидробиологии биологического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова. Неизменными участниками экологических праздников являются сотрудники отдела экологического просвещения ГПБУ «МОСПРИРОДА». Они проводят мастер-классы, викторины и лекции. В 2021 году в День воды перед зданием музея проходила Акция раздельного сбора отходов от команды «Ломоносов разделяет» — активных студентов МГУ. В празднике принимают участие коммерческие организации – производители питьевой воды, товаров для аквариумистики, фильтров для воды и т.п.

Большую помощь при проведении экологических праздников нам оказывают волонтеры. Они встречают посетителей, раздают программки праздника, проводят игры и мастер-классы.

Каждый праздник сопровождается интересной и насыщенной онлайн-программой. Это отличный способ расширить аудиторию праздника, сделать его доступным не только для жителей Московского региона, но и для всех желающих. Например, можно совершить виртуальное путешествие по музею, присоединившись к онлайн-стриму мероприятий праздника в аккаунте музея в TikTok, стать участником занятий «Живая капля» и «Опыты с водой» из любой точки мира, посмотрев видео на страничке праздника на сайте музея.

Долговременная научно-просветительская программа «Экологические праздники в музее» продолжает развиваться и модернизироваться. Мы ищем

новые формы и методы работы, новых партнёров, чтобы совершенствовать работу по экологическому просвещению населения.

Список источников:

1. А.И. Клюкина Т.С. Кубасова Государственный Дарвиновский музей. Концепция развития 2013–2020. — М., 2012. — С. 109— 110.
2. Организация Объединённых Наций. Всемирный день водных ресурсов 22 марта. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.un.org/ru/observances/water-day> . (Дата обращения: 21.08.2021).
3. Носова Н.В., Гвоздева О.А. Структура экологических праздников в Дарвиновском музее. // Экологические праздники в Государственном Дарвиновском музее. Методическое пособие. — М.: «Альфа-Принт», 2003. — С. 15–23.
4. Носова Н.В., Беляков К.В. Всемирный день воды. // Экологические праздники в Государственном Дарвиновском музее. Методическое пособие. — М.: «Альфа-Принт», 2003. — С. 24-33.
5. Носова Н. В. Квесты в Дарвиновском музее: разнообразие формы и содержания. // Тезисы Всероссийского научно-практического семинара «Квестомания. Игры по правилам и без» к 25-летию биологического квеста «Семейный лабиринт». 24—25 сентября 2018 года. Москва. — М., 2018. — С.74—75.

Фото к статье:

*Фото 1. Игра «Чистая рыбалка»*



*Фото 2. Демонстрационное занятие «Живая капля»*





**Фото 3. *Опыты с водой***



**Фото 4. *Мастер-класс Рисование на воде «эбру»***



Article title: Environmental education at the Darwin Museum Water Day: special aspects of organizing and conducting the holiday.

Author: Nosova N. V., State Darwin Museum.

Annotation. Environmental education is one of the most important directions in the museum education field. Museums have a lot of potential for developing an environmental culture in society. One of the effective ways of working on this task is celebrating environmental holidays. The article covers the Darwin Museum experience of organizing and conducting the environmental holiday Water Day.

Key words: global environmental problems, education, Water Day, museum, festive program, partners.

*Фасхутдинов Андрей Николаевич,  
Болгарский государственный  
историко-архитектурный музей-заповедник*

**О КОЛЛЕКЦИИ СВИНЦОВЫХ ПЛОМБ  
ТАМОЖЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ 2-ОЙ ПОЛ. XIX – НАЧ. XX ВВ.  
ИЗ ФОНДОВ ГБУК РТ «БОЛГАРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
ИСТОРИКО-АРХИТЕКТУРНЫЙ МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК»**

Аннотация. В истории России советского периода было время бурного строительства гидроэлектростанций, в том числе на Волге. Руководствуясь срочной необходимостью в снабжении электроэнергией промышленности и потребителей, были уничтожены тысячи сел и десятки городов, людей согнали с места проживания. Также погибли уникальные объекты культурного наследия. Места бывшего проживания людей стали объектами современной археологии и дают удивительные находки, ранее недоступные для исследования. К ним относятся и свинцовые пломбы.

Ключевые слова: *«старый город», Спасск-Куйбышев, торговля, таможенные свинцовые пломбы.*

Коллекция свинцовых пломб в фондах ГБУК РТ «Болгарский государственный историко-архитектурный музей-заповедник» собиралась сотрудниками на протяжении десятков лет и сейчас их насчитывается 458 единиц. Пломбы были собраны в результате многолетних экспедиций, проводившихся музеем-заповедником на территории бывшего города Спасск-Куйбышев, находившегося примерно в 140 км к юго-западу от Казани. Заселение этого места имеет свою историю. На левом рукаве Волги, Чертыке, при впадении реки Бездна возникли первые поселения рыбных ловцов. Местность эта еще называлась Березовая грива и была пожалована царем Иоанном IV (Грозным) казанским архиепископам. О чем сообщает указ «Выпись на владение рыбной ловлею данная Гурию архиепископу Казанскому и Свияжскому 1556-1557г.», где определяется отводимая территория «в Волге реке от Камского устья и с Серным песком по Чертыцкую взголовь по обе стороны Волги реки, опричь Чертыка». Между Волгой и Чертыком, на острове возник Воскресенский монастырь и село Никольское при нем. Однако река смыла Эдемский остров и село. Жители переселились на берег реки Бездны и основали поселение, названное Спасским. В 1781 году по указу Екатерины II было создано Казанское наместничество, состоящее из 13 уездов, в том числе и Спасского. Центром уезда стало село Спасское, которому, в ряде других селений, императрица придала статус города и утвердила герб – «древняя башня в золотом поле в знак того, что подле сего нового города в близости находился древний татарский город Болгары, в котором и по сие время таковыя башня время еще не разрушило».

Судьба города в XX веке дважды круто менялась. Сначала, в 1935 году он был переименован в город Куйбышев, а уже в 1953–1956 гг., в результате строительства каскада ГЭС на Волге, был перенесен на 25 км на юго-запад, рядом с древним Болгарским городищем. При этом деревянные и каменные постройки были разобраны и перенесены на новое место. Часть сооружений, в

том числе Троицкий собор, были взорваны – городу предстояло исчезнуть в водах Куйбышевского водохранилища. Однако, как позднее оказалось, затоплена была лишь прибрежная часть города, остальная же стала большим островом. Сейчас остров является частью большого архипелага вошедшего в состав природного заказника «Спасский». На острове образовалась самая северная в Восточной Европе колония степной гадюки. За прошедшие десятилетия береговая полоса интенсивно размывалась, обнажая различные предметы, рассказывающие о разных исторических эпохах, в том числе и времени существования города Спасск-Куйбышев. Среди многочисленных находок массовостью выделяются свинцовые пломбы.

Наука о печатях – сфрагистика – относится к вспомогательным историческим дисциплинам. В России автором первых сведений по сфрагистике считается Александр Борисович Лакиер, выпустивший в Санкт-Петербурге в 1855 году книгу «Русская геральдика». Становление российской сфрагистики как науки напрямую связано с трудами Николая Петровича Лихачева. В 1899 году он писал: «Печати являются не только памятниками дипломатическими (скрепа документа), но чисто и историческими (выразители политических тенденций, общественных веяний и взглядов – в изображениях, форме, величине, материале) и памятниками искусства, так же, как и ценными документами в области истории быта (изображение зданий, одежд, разных предметов утвари и оружия)».

Сложившиеся обычаи документального оборота государственных царских и княжеских указов, договоров, грамот, свидетельств, торговых актов донесли до нас основную функцию, которую играли печати, – придание достоверности и законную силу документу. В древности печати изготавливались из камня и кости, позже из металла и каучука. Ранее печати накладывались на сами документы с помощью мягкого расплавленного материала (воска, сургуча), а после XII века государственные документы стали скреплять оттисками гербовых печатей на шнурках. Впоследствии на государственные и личные бумаги стали накладывать оттиски с

металлических и каучуковых печатей и штампов. Государственные гербовые печати сохранялись очень тщательно и в случае утраты или подделки немедленно объявлялись недействительными. Виновный в подделке печати в средних веках подвергался страшным наказаниям. Печати императоров (царей, князей) после их смерти и похорон публично разбивались канцлерами в церкви. С властью, государственным аппаратом, мы связываем и такой институт как таможня.

Исчерпывающее дает определение тамги Большая Энциклопедия Российской Империи (1901 - 1907 гг.). Тамга – татарское слово, обозначавшее первоначально клеймо, знак, печать и т.п. Впоследствии тамгой стали называться удостоверения в уплате некоторых торговых сборов, взимавшихся при передвижении товаров; отсюда применение этого слова и его производных к сборам, называемым таможенными.

От тюркского слова тамга происходит глагол «тамжить» – т.е. взysкивать пошлину, тамгу. Место на рынке или ярмарке, где тамжили товар, стало называться таможней.

До сих пор наложение средств таможенной идентификации на товары, доставляемые под таможенным контролем, документы на них, и последующая их сверка, остается одной из форм организационно-управленческих функций таможенного контроля в таможенных органах Российской Федерации.

За весь тысячелетний период существования в России таможенного дела накоплен огромный исторический опыт таможенного контроля и осуществления таможенных процедур. История донесла до наших дней широкий перечень средств таможенного обеспечения (таможенной идентификации), применявшихся в российских таможнях в ходе таможенного контроля: большие таможенные печати (медные, стальные, каучуковые); месячные печати; печати для сургуча (вогнутые) и мастичные; таможенные клейма, специальные клейма (на мягкую рухлядь – пушнину), на спиртные напитки, бутылки, анкерки, бочки, ящики, сундуки, мешки, скот и др.; таможенные медные и стальные гербовые и простые штемпели (например,

«Департамент внешней торговли», «Департамент таможенных сборов», штемпель для клеймения депозитных квитанций); различные угловые и прямоугольные мастичные (каучуковые) штампы; таможенные малые и большие (корабельные и вагонные) пломбировочные машинки (пломбираторы) и свинцовые пломбы, личные номерные печати сотрудников таможенных органов, различные направляющие штампы, штампы доставки, подтверждающие штампы («Товар поступил», «Наложено \_\_\_ пломб»), разрешающие и запрещающие штампы («Выпуск разрешен», «Выпуск запрещен», «Погрузка разрешена»), подтверждающие нахождения товаров и транспортных под таможенным контролем, печати и штампы функциональных подразделений таможенных органов (таможенный пост, отдел, канцелярия, отдел кадров, бухгалтерия, спецчасть), треугольные печати (для командировочных удостоверений, для телеграмм, для талонов на ГСМ), и др.

В истории таможенного дела России XIX век, особенно его наиважнейший период, после реформы 1860-х гг., является веком становления российской покровительственной таможенной политики и защиты отечественного производителя. Этот период совпал с экономическим и промышленным подъемом русской промышленности в середине 1880-х гг., особенно металлургического производства, машиностроения и текстильного производства, с активным строительством железных дорог. Возрастал протекционизм в правительственной политике, применялось тарифное регулирование внешней торговли, развивалось национальное законодательство о контрабанде. Указанные тенденции в развитии таможенного дела во второй половине XIX – начале XX вв. способствовали становлению и развитию таможенной службы России, совершенствованию структуры таможенных органов и органов таможенной пограничной стражи, укреплению старых и зарождению новых традиций верного служения Отчизне по защите экономической безопасности.

В 1812 г. был принят новый Таможенный устав по Европейской торговле. Министерство финансов являлось главным ведомством по руководству таможенным делом в России через Департамент внешней торговли, который непосредственно осуществлял организацию таможенного дела, исполнял законы о таможенном деле и руководил таможенными учреждениями.

Согласно новому Уставу таможенные учреждения были поделены на 12 округов во главе с начальниками. Таможни делились на 4 класса. К первому относились таможни, на которые привозились иностранные товары, кроме запрещенных по тарифу, для взимания таможенных платежей. Таможням 1 класса предоставлялось право иметь «складку», позволять купцам, пользующимися складочным правом, оставлять в таможнях товары в течении восьми месяцев без платежа до окончания этих сроков привозной пошлины. Через таможни 2 и 3 классов провозились беспошлинные товары, а из обложенных пошлинной – хлеб в муке, овощи, цикорий.

Экспортные товары разрешалось провозить через все таможни и заставы. Таможни и заставы четвертого класса пропускали товары, ограниченные специальной описью. Для уплаты пошлин и оформления всех таможенных документов назначался срок один месяц. Статус главной портовой таможни в XIX в. имела Архангельская таможня. Каждая таможня и застава обязаны были иметь при входе щит с изображением государственного герба с названием таможенного учреждения.

Отправление дел в таможнях должно было производиться «от восхождения до захождения солнца». В таможнях, расположенных на судоходных реках, «отправление дел во время сплава должно производиться даже по воскресеньям и праздничным дням».

1827 году таможенная стража получила военную организацию, военное обмундирование и вооружение.

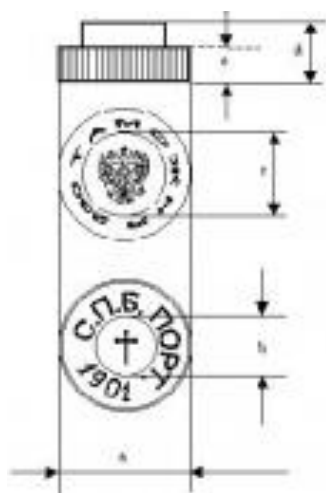
Во второй половине XIX в. таможенная служба Российской империи продолжала развиваться и совершенствоваться. Тенденция к

совершенствованию структуры таможенных органов после реформы 1861 г. диктовалось необходимостью обновления системы государственного управления страной, развитием экономики России и внешнеэкономических связей, фактическим ростом внешнеторгового оборота.

26 октября 1864 года Департамент внешней торговли Министерства финансов был преобразован в Департамент таможенных сборов, осуществлявший руководство таможенными и биржевыми учреждениями, а также учреждениями по надзору за браком товар, которые создавались при таможах 1 класса и портовых (складочных) таможах.

На особом учете в таможах стояли пломбировочные машинки. В практике работы таможенных учреждений Российской Империи сложилось применение свинцовых пломб особой формы двух размеров: малых (диаметр М) и больших (Б). (Рис 1).

Размеры свинцовых пломб таможенных учреждений Российской Империи до 1917 г.



**Рис.1 Эскиз свинцовой пломбы таможенных учреждений Российской Империи до 1917 г.**

Подобные свинцовые таможенные пломбы подобной фигурной формы начали применяться в таможенных учреждениях России только с 1890-х гг. До этого времени в таможах применялись обычные плоские круглые пломбы. Накладывались таможенные пломбы специальными пломбировочными машинками. В XIX в. в России широкой распространение получили



таможенные пломбировочные машинки рычажного типа двух размеров: под свинцовые пломбы типов М и Б; винтового типа - только для пломб типа Б.

Каждое таможенное учреждение: таможня, таможенная застава, таможенный надзирательный пост, имело право устанавливать свою номерную пломбу установленной формы обоих типов. На верхней круглой части таможенной свинцовой пломбы («бобышке») выдавливался государственный герб Российской империи – двуглавый орел, по внешней окружности выдавливались надпись «ТАМОЖНЯ» и номер пломбировочной машинки. С обратной стороны пломбы выдавливались сокращенное наименование таможенного учреждения и год (например, С.П.Б. ПОРТ. \* 1903 \*; АРХ. ПОРТ. \* 1892; С.П.Б. СУХ. \* 1906 \*; МОСКОВ. \* 1910 \*; ВЕРЖБОЛ. \* 1903 \*; РЕВЕЛЬСК \* 1903 \*, ШИПИОРН \* 1901 \*, ОДЕССА \* 1905 \*, ВАРШАВ \* 1907 \* и др.). В глубине внутренней стороны таможенной свинцовой пломбы выдавливался крест. На некоторых пломбах Портовой таможни вместо креста выдавливалась буква «П» (привоз) или «О» (отвоз). На пломбах Отделения Санкт-Петербургской Сухопутной Таможни на Петербургско - Финляндской железной дороге в глубине внутренней стороны выдавливалась буква «Ф», обозначающая видимо, движение товаров в Великое княжество Финляндию.

Малые таможенные пломбы накладывались на небольшие легкие и компактные товары, например, ящики, сундуки, коробки, мешки, почтовые посылки, тюки сукна и др. Допускалось навешивать одну пломбу на группу товаров до трех шт. Большие таможенные свинцовые пломбы применялись для пломбирования товаров и транспортных средств больших размеров: судовых люков, дверных проемов товарных железнодорожных вагонов, больших брезентов на открытых железнодорожных платформах и т.п.

Таким образом, в течение XIX в. к началу XX в. сложилась отвечающая существующему уровню развития экономики и внешней торговли, таможенная служба России. По своей структуре и профессионализму, правовому обеспечению и традициям верного служения Отчизне, таможенное

дело в России находилось на уровне требований начала века и не отставало от Запада. Структура таможенных учреждений получила способность достаточно гибко и безболезненно совершенствоваться с учетом потребностей внешней политики и экономики страны, развития торговли и защиты отечественных товаропроизводителей. Совместно с органами пограничной стражи таможенные учреждения на основе законодательно закрепленных форм и методов противодействия развернули широкую борьбу с контрабандой товаров на всем протяжении государственной границы Российской Империи и в глубине территории страны.

Однако таможенная политика Российской империи в XVII – XIX вв. и в начале XX в. характеризовалась непоследовательностью и нестабильностью, частой и порой непродуманной сменой тарифов, а вместе с ними и изменениями позиций во внешней торговле.

Значение таможни в XIX–XX вв. изменилось. Таможенная пошлина стала одним из источников пополнения казны, постепенно помимо сугубо фискальных задач, целью такой политики становилась и защита нарождающейся национальной промышленности.

Политика протекционизма приносила свои плоды – способствовала национальной промышленности, притоку иностранных капиталов и т.д.

Город Спасск прежде всего был большой пристанью, что обусловлено его местом расположения – у впадения реки Бездна в Чертык, левый рукав Волги. Особенно Спасская пристань прославилась торговлей хлебом. Много было и привозного товара, в том числе и из-за границы, в основном мануфактура. В коллекции свинцовых пломб Болгарского музея-заповедника, таможенных около тридцати. Вот несколько примеров: «Иркут. 1909. ТАМОЖНЯ 236», «Москов.1897. ТАМОЖНЯ 84», «Кяхт.-та пр.то. 1845», «Вержб. 1863.», «МОСКОВ. 1865. ТАМОЖНИ».

Следует отметить, что много таможенных пломб из Вержболово – 1865, 1869, 1869, 1871 гг. Надпись на пломбе «ВЕРЖ.» – сокращенное от Вержболово (в настоящее время Вирбалис, Вилкавишкский район Литвы). В

середине XIX – начале XX вв. это был важнейший сухопутный таможенный пункт на границе Российской империи и Пруссии, вплоть до революции 1917 г. Вот что сказано об этом таможенном пункте в Энциклопедическом словаре Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона: «Вержболово, также Вержболов – местечко Владиславского уезда Сувалкской губ., на прусской границе, на ветви С.-Петербур. – Варшавской. ж. д., в 1 версте от прусского пограничного города Эйдкунена. Постоянного населения к 1 янв. 1890 г. было 3954 ч. (1939 м. п. и 2015 ж. п.); из них правосл. – 14, римско-католиков – 2000, евреев – 1940. Прав. церковь, станция ж. д. первого класса и первоклассная таможня, управление таможенного округа». До начала 1860-х годов Вержболово было незначительным местечком, но сразу получило громадное значение по проведению ветви Варшавской дороги к прусской границе. Вержболово – второй пограничный пункт России, который получил железную дорогу (первым была Граница, в Петроковской губ.); Через Вержболово привозились в Россию всевозможные товары, но в особенности довольно ценные, для которых дороговизна провоза не имела особенного значения, а важна была быстрота сообщения. Поэтому через Вержболово шли всякого рода предметы роскоши, из тканей – преимущественно шелковые и шерстяные, затем шерстяная и бумажная пряжа и т. д. Еще большее значение получили чугун, железо и сталь с разными изделиями из них; хлопок, чай и краски.

#### Список источников:

1. Статья Н.А. Соболевой «О методике изучения сфагристического материала XV – XVIII вв. Вспомогательные исторические дисциплины». – Ленинград, 1976.
2. Словарь-справочник по таможенному делу. – М., 1995.
3. Большая Энциклопедия. Словарь общедоступных сведений по всем отраслям знания. – Санкт-Петербург, типолитография Книгоиздательского Товарищества «Просвещение», 1903, Т.18.

4. Мячин А.Н. и авт. коллектив: Аграшенков А.В., Блинов Н.М., Бобков В.Б., Шамахов В.А., Шумилов М.М. Таможенное дело в России X – XX начало вв. (Исторический очерк). – Санкт-Петербург, 1995.
5. Драганов В.Г. и авт. коллектив. Основы таможенного дела. (Учебник). – М., «Экономика», 1998.
6. Статья Карена Агамирзоева «Таможенная служба Карелии: в печатях и штампах». – Интернет издание.
7. [http://dic.academic.ru/dic.nsf/brokgauz\\_efron/20851/Вержболово](http://dic.academic.ru/dic.nsf/brokgauz_efron/20851/Вержболово). Сайт города Вирбалис на литовском яз.: [http://www.vilkaviskis.lt/administracija/seniūnijos/virbalis/virbalio\\_s.htm](http://www.vilkaviskis.lt/administracija/seniūnijos/virbalis/virbalio_s.htm)

Фото к статье:

*Фото 1-11. Таможенные пломбы второй половины XIX – начала XX вв. из фондов Болгарского государственного историко-архитектурного музея-заповедника*







Title of article: About the collection of leaden customs seals of the second half of XIX-the beginning of XX centuries. From the funds of the State Budget Institution of Culture of RT “Bolgar State Historical and Architectural Museum-Reserve”.

Author: Faskhutdinov A.V., Bolgar state Historical and Architectural Museum-Reserve.

Annotation. In the history of Soviet Russia, there was a moment of great construction of hydropower plants, including at the Volga. Because of the urgent need to provide hydroelectricity to industries and consumers, thousands of villages and dozens of cities were destroyed, and people were driven from their homes. Unique objects of cultural heritage were also wiped out. The places of former residence of people became the objects of modern archaeology. They give exciting finds previously inaccessible for research. Leaden seals are also among them.

Key words: tamga, seal, mail, trade, customs, Spassk, Kuibyshev.

*Хабарова Екатерина Викторовна,  
экскурсовод, историк-краевед (Казань)*

## **РЕЧНОЕ ПИРАТСТВО НА ВОЛГЕ И КАМЕ В XVI-XIX ВЕКАХ**

Аннотация. В статье кратко рассказывается об истории речного пиратства на реках Каме и Волге. Рассматриваются его хронологические рамки и особенности.

Ключевые слова: *пираты, Волга, Кама, ушкуйники, судно, река, бурлаки.*

В течение нескольких веков на Волге и Каме процветало самое что ни на есть настоящее пиратство. Но о речных пиратах, в отличие от морских, мало говорят и пишут.



Исключение составляют новгородские ушкуйники. Но сегодня речь не о них, хотя они посещали наши края и во времена Волжской Булгарии, и во времена Золотой Орды.

Речь о речных пиратах XVII – XIX веков. Они действительно практически забыты. У нас нет посвященных им художественных романов. Нет и серьезных научных исследований, кроме нескольких небольших работ.

Первой попыткой написать документальную историю российского пиратства была работа выпускника Казанского университета, писателя, историка и публициста Даниила Лукича Мордовцева «Самозванцы и понизовая вольница», написанная в 1867 году [1. С. 108].

В 1925 году о камских пиратах писал уральский журналист и краевед Виктор Александрович Весновский. Его статья так и называлась «Камская вольница» [2. С. 15-17].

Пожалуй, самое полное на сегодняшний день исследование о речных пиратах – современное интернет-издание елабужского краеведа Алексея Куклина «Камские пираты. Очерки из истории Елабужского края и Прикамья XVIII-XIX веков» [3].

Совсем недавно, в 2018 году в журнале «Родина» была опубликована статья кандидата исторических наук, доцента кафедры всеобщей истории Вятского государственного гуманитарного университета Владимира Анатольевича Коршункова «Есть у нас порох и дробь... к тебе зайтить в дом...» [4. С. 130-133].

Есть еще какие-то разрозненные статьи, но это, собственно, и всё.

Зато упоминания и воспоминания о встречах с пиратами можно встретить у многих дореволюционных авторов, которым довелось побывать в наших краях. В том числе у Радищева, Герцена, Мамина-Сибиряка, Мельникова-Печерского, Надежды Дуровой и других....

Все это позволяет нам воссоздать картину истории волжских и камских пиратов.

В противовес морскому пиратству, которое было делом профессионалов и даже частью международной политики, российское речное пиратство было внутригосударственным, патриархальным и даже домашним.

Для того, чтобы ограбить проплывающее по реке судно, не требовалось оставлять своё хозяйство и менять образ жизни. Вполне хватало одной или двух лодок, немудрёного вооружения и определённой доли наглости. Так что российское речное пиратство приобрело невероятные хронологические и географические масштабы.

К истории речного пиратства имеет отношение находящийся на противоположном от Свияжска берегу Волги поселок Васильево. По преданию, он получил свое название не в честь какого-нибудь богобоязненного мецената, а от имени первого своего поселенца разбойника Василия.

В «бунташном» XVII веке этот беглый холоп Василий перебрался сюда из села Свиногорье, что находится в 200 км от Казани, при слиянии рек Вятки и Камы. Перебрался с целой ватагой «вольных людей», основал на живописном берегу затона свое становище и начал грабить проезжавших мимо купцов.

Уже в XVIII веке был у нас свой Дубровский – помещик-пират, отставной ротмистр Андрей Нармацкий, владелец села Шуран на правом берегу Камы [5. С. 471].

Звучная фамилия натолкнула его на мысль возвести свое происхождение ни много ни мало к нормандским герцогам [6. С. 187]. Его самого называли «Шуранским герцогом». Он сколотил из дворовых и беглых крестьян разбойничью шайку и занялся грабежом торговых судов. По преданию, его дом имел подземный выход на Каму, через который помещик со своими приспешниками и производил нападения на проходившие по реке мимо его усадьбы суда.

Похождениям этого «потомка» нормандских рыцарей положила конец матушка-императрица Екатерина II. Когда слух о злодеяниях Нармацкого

дошел до ее ушей, Екатерина приказала арестовать его и препроводить в Сибирь. Там он и закончил свою жизнь.

Местные предания о Нармацком собрал и опубликовал в 1881 году в статье «Потомок нормандских герцогов на Каме» казанский археолог и этнограф Пётр Алексеевич Пономарев [7. С. 623-630].

Даже в «галантном» XVIII веке Поволжье и Прикамье оставалось весьма беспокойным пограничным краем, который мало контролировала государственная администрация.

В поисках лучшей доли сюда устремлялись беглые крестьяне, солдаты, бродяги и авантюристы. Из этой разномастной толпы формировались многочисленные шайки пиратов и разбойников.

Волжский судоходный путь всегда был главной транспортной артерией России. Ежедневно по нему шли многочисленные торговые караваны. Их богатства не могли не прельстить речных пиратов.

Особенно активно грабили летом. Ведь лето – это время оживленных ярмарок и торгов. Так что обыкновенно со вскрытием рек разбои и начинались [8. С. 269].

Плавание судов по рекам нашего беспокойного края было предприятием с непредсказуемым исходом. С высоких берегов хорошо видна вся река, и, издали завидев купеческое судно, пираты в считанные минуты настигали и грабили их.

Одиночные суда вообще редко доходили до места назначения, не потеряв часть груза или судовой казны. Поэтому едва ли не до середины XIX века по Каме и Волге ходили обычно целыми караванами до нескольких десятков кораблей одновременно. Эти торговые караваны больше напоминали военную экспедицию [5. С. 469].

Вот как, например, проходила экспедиция по Волге академика-астронома, члена нескольких европейских академий Жозефа Николя Делиля. Это путешествие подробно описал в своей книге академик Петр Петрович Пекарский [9].

Делиль более двадцати лет служил в России по приглашению Петра I. А осенью 1740 года астроном ехал через Казань из Сибири, где побывал для наблюдений за прохождением Меркурия через Солнце. Маршрут их пролегал по Чусовой, Каме и Волге.

Плыл Делиль на судне, принадлежавшем промышленникам Строгановым. Опасаясь возможного нападения, участники экспедиции тщательно подготовились к возможной встрече с «ворами и разбойниками».

Они подняли на своем судне Андреевский флаг [9. С. 52]. Это подразумевало, что плывущие находятся на службе Ее величества Анны Иоанновны. Борту судна защитили крючьями и длинными шестами с железными и острыми наконечниками. По ночам участники экспедиции выставляли караулы с солдатами.

Недалеко от Казани они проезжали, как выразился Делиль, «самое опасное относительно разбойников место» [9. С. 56] – Салтысской кабак, около села Красновидова. Когда они меняли гребцов, услышали, как один из них спросил кормчего, сколько у на судне ружей? Кормчий ответил, но хозяевам доложил. В ту ночь путешественники легли в постели, не погасив свечи, полностью одетые, в перевязях и со шпагами.

К счастью для участников экспедиции всё обошлось благополучно. На их одиночное судно так никто и не напал. Возможно, свою роль в этом везении сыграли и предусмотрительно поднятый Андреевский флаг. Но так или иначе подробности путешествия отважного академика хорошо передают атмосферу, которая царила на реке.

Спустя полвека после экспедиции Делиля, весной 1797 года с караваном уральского промышленника Яковлева из сибирской ссылки возвращался Радищев. Его путевой дневник просто пестрит упоминаниями о камских пиратах.

Он вспоминает ночевку в селе Свиногорье неподалеку от Елабуги. Это было одно из настоящих разбойничьих гнёзд, где «воры чувствовали себя вполне вольготно и не скрывались. Опасаясь нападения, Радищев пишет, что

«не спал до утренней зари бесплодно» [10. С. 290]. Он узнает о нападении местных пиратов на судно, принадлежавшее Тобольскому вице-губернатору Селифонтову [10. С. 290].

Как происходило нападение пиратов на судно? Обычно пираты заранее старались как можно больше узнать о судне и его команде и даже старались внедрить в число экипажа кого-либо из своих сообщников. У них были свои люди и среди бурлаков, грузчиков, нищих...

Далее следовало само ограбление. Пираты на небольших челноках быстро и незаметно подъезжала к купеческому судну, требовали остановиться и, поднявшись на борт, кричали: «Сарынь на кичку!» Сарынь – значит чернь, толпа; кичка — нос судна. Так что клич этот переводится с разбойничьего как «Всем лечь и не сопротивляться!» [11. С. 364].

Кто хотел остаться в живых, должен был лечь ничком на палубу. Экипаж, не связанный с хозяином никакими интересами, по большей части и не вступался за него. Подобные нападения были в их глазах чем-то неизбежным, чему не следовало сопротивляться. Кровь судовщиков пираты проливали не часто. Но если на крики бродяг с судна отвечали бранью, то грабители захватывали его, связывали лоцмана и приказчика, подвергали их пыткам, отнимали деньги, вино, соль и съестные припасы.

Самым распространенным способом добиться у богатых купцов, где спрятаны деньги, было поджаривание на огне или порка горящими вениками [12. С. 1002].

Известно очень немного случаев, когда корабельные команды давали отпор разбойникам. Одна из подобных историй – история про вятского купца Ксенофонта Анфилатова. Он пригрозил бурлакам: «Кто первый ляжет ничком — тому первому и пуля в лоб. Себя не пожалею». Когда на судно действительно напали разбойники и прокричали свою «сарынь на кичку», бурлаки остались стоять на ногах. Раза три кричали свое разбойники, да и полезли на верх. Анфилатов ударил топором первого, потом второго. Остальные, увидев, что дело плохо, пустились наутек [13. С. 82-83].

Анфилатов не зря грозил бурлакам. В их числе тоже бывало немало бродяг, связанных с разбойниками. Как заметил Короленко, «бурлак, сегодня покорно лежащий на кичке», вполне возможно «недавно сам подъезжал на легкой лодочке» к той же коломенке или расшиве (это виды речных судов), чтобы ограбить её [11. С. 152-153].

Это – еще одна важная черта российских разбоев: не существовало отчетливой грани между мирными обывателями и «вольницей». В зависимости от сложившихся обстоятельств переход от крестьянина к разбойнику совершался безболезненно и быстро. А сами разбои в среде крестьян не осуждались. Они были одним из вариантов человеческой судьбы.

С профессиональным пиратством на Волге и Каме кое-как покончили только в середине – второй половине XIX века, когда по рекам пошли большие пароходы, грабить которые было весьма затруднительно.

#### Список источников:

1. Мордовцев Д. Л. Самозванцы и понизовая вольница: в 2-х томах. – СПб. 1886.
2. Весновский В. А. Камская вольница. // Кунгурско-Красноуфимский край. Кунгур. 1925. № 8/10. С. 15-17.
3. Елабуга в фотографиях [Электронный ресурс] // Куклин А. «Камские пираты. Очерки из истории Елабужского края и Прикамья XVIII-XIX веков» // [http://elabuga-foto.ru/homeland/\\_pirates01.html](http://elabuga-foto.ru/homeland/_pirates01.html)
4. Коршунков В. Есть у нас порох и дробь... к тебе зайтить в дом: опыт борьбы с грабителями и рэкетирами в конце XVIII века на Вятке и Каме. // «Родина». 2018. №. 12. С. 130-133.
5. Загоскин Н.П. Спутник по Казани. Иллюстрированный указатель достопримечательностей и справочная книжка города. – Казань, 1895. – 831 с.
6. Рыбушкин М.С. Поездка в Болгары и Билярск. // «Заволжский муравей». 1833. Т. 1. №. 4. С. 187.

7. Пономарев П. Потомок нормандских герцогов на Каме. // «Исторический вестник». 1881. Т. 1. Март. С. 623-630.
8. Столетие Вятской губернии. 1780–1880 //Сборник материалов к истории Вятского края. – Вятка, 1880. Т. 1. С. 269.
9. Пекарский П. П. Путешествие академика Николая Иосифа Делиля в Березов в 1740 году. – Санкт-Петербург, 1865. – 74 с.
10. Радищев А.Н. Записки путешествия в Сибирь // Полное собрание сочинений. – М., Л., 1954. Т.2. С. 290.
11. Короленко В. Самозванцы гражданского ведомства. // Полное собрание сочинений. – Санкт-Петербург, 1914. С. 364.
12. Васюков С. Вниз по Волге. (Очерки). // «Исторический вестник». С.-Пб., 1906. Том 106. С.1002.
13. Максимов С. На Востоке. Поездка на Амур в 1860-1861 гг. Дорожные заметки и воспоминания. – Санкт-Петербург, 1864. – 588 с.

Article title: River piracy on Volga and Kama in 16th - 19th century.

Author: Habarova E.V., tour guide and local historian (Kazan).

Annotation. The article tells the story of river piracy on Volga and Kama rivers, the origins, chronicles and traits.

Key words: pirates, Volga, Kama, Ushkuyniks, vessel, river, burlacks.

*Карташева Елена Иванова,  
Государственный историко-архитектурный  
и художественный музей-заповедник  
«Остров-град Свияжск»*

**«РЕЧНАЯ» ТЕМАТИКА В УСТНОМ НАРОДНОМ ТВОРЧЕСТВЕ  
РУССКОГО НАСЕЛЕНИЯ СВЯЖСКОГО УЕЗДА**

**(ПО МАТЕРИАЛАМ ДИАЛЕКТОЛОГИЧЕСКИХ И ФОЛЬКЛОРНЫХ  
ЭКСПЕДИЦИЙ КАЗАНСКОГО УНИВЕРСИТЕТА И КАЗАНСКОГО  
ФИЛИАЛА АКАДЕМИИ НАУК СССР 1940-Х – 1960-Х ГГ.)**

Аннотация. В статье рассматривается отражение феномена речной культуры в нематериальном культурном наследии – исторической памяти и фольклоре русского населения Свияжского края конца XIX – первой половины XX вв.

Ключевые слова: *устное народное творчество, Свияжский уезд, русское население Свияжского уезда, река, речная культура, Волга, нематериальное культурное наследие.*

В Отделе рукописей и редких книг Научной библиотеки им. Н.И.Лобачевского Казанского федерального университета хранится собрание документов диалектологических и фольклорных экспедиций Казанского университета и Казанского филиала Академии Наук СССР второй половины 1940-х – 1960-х гг., среди них есть материалы, относящиеся к русскому населению Свияжского края. Регион, о котором идет речь, – исторический Свияжский уезд, разделенный в конце 1920-х – начале 1930-х гг. на несколько районов. Его характерной чертой, сохранявшейся на период работы экспедиций, была значительная численность русского населения (в начале XX века около 69%).

По материалам, в контексте рассматриваемой темы, в крае выявляются «микрорегионы», имеющие своеобразие и определенные отличия – это побережье Волги и ареал реки Свияги. Семантика речной жизни в первой локации более насыщенная и ярко выраженная, что обусловлено объективными причинами, культурным и экономическим «фактором Волги» как великой реки.

«Речная» лексика в документах диалектологических экспедиций, к сожалению, мало прослеживается, так как программа исследования не



выделяла эту тематическую группу. Фиксируется в разделе лексики только в одном случае – в кругу природно-погодных явлений, в определении лексем «лёд, льдины». Кроме этих общепринятых слов в селах бывшего уезда и в самом Свияжске употреблялись слова «чка» (кусок льда, обычно мелкий) и «чки» (во множественном числе). Однако при детальном изучении материалов (записей бесед) выявляются и другие лексические единицы, связанные с речной культурой.

«Речная» тематика занимала важное место в исторической памяти населения (прежде всего волжского побережья), что отражено в представлениях местных жителей об истории основания селений, происхождении их названий, часто связываемых с Волгой, рыбаками, речными разбойниками. Так, топоним Верхний Услон соотносился в «народной этимологии» с названиями «Прислон» (рассказ о кресте, который приплыл и «прислонился» к часовенке), «Ослон» («рыбацкая ватага») и др. Возникновение топонима Матюшино устойчиво возводилось к имени рыбака Матвея (Матюши), который устроил здесь рыбацкий стан, послуживший началом деревни. Название Шеланга объяснялось происхождением от наименования разбойничьего судна – шаланды.

В ряде материалов по волжским селам присутствуют упоминания и рассказы о занятиях рыболовством, бурлачеством, судоходным промыслом (отходничество - работа на пароходах, судовладение). Наиболее многочисленны сведения по рыбной ловле – о том, где и как ею занимались как промыслом («Те, которы рыбачили, они всё лето на Волге и жили. Землянки у их там были. Они и сады-ти не растили, рыбой кормились»), о способах ловли (бреднем, с шашковой снастью, вентирями – «вянтирями», с наживкой-подкормкой и пр.), о разнообразии и обилии рыбы [1, лл. 37об-41]. Вместе с тем рассказы свидетельствуют, что как промысел рыболовство к началу XX века было уже слабо развито, уступало среди занятий жителей волжского побережья садоводству и земледелию. Особенно славилось рыбаками село Красновидово: «Вот в Красновидове там много рыбаков-ти,

сетышники, вандовшики, лесновшики, мордами рыбачут местами, где плёс позволят. Вот шашков-та только с лодок, без лодки с ней нельзя. А зимой подлётниками ловили. Пролубку вырыют и под лёд пускают» [1, лл.2-4об.].

На Свияге «речная жизнь» наиболее активной была в селе Соболевском (в 50 км от впадения реки в Волгу) – локальном центре хлебной торговли, с «хозяйской» пристанью, амбарами («анбары для хлебов»), водяной мельницей. «Здесь была пристань громанная, анбары были, там их насыпали полны, грузили баржи и спускали по большой воде» [2, лл.40об-42]. В воспоминаниях жителей села запечатлелось обще-поволжское событие – сильный разлив реки в 1926 г.

Собственно фольклорные материалы содержатся в документах как диалектологических, так и фольклорных экспедиций. Записанные произведения устного народного творчества отражают ситуацию в хронологических рамках с последней трети-конца XIX-го и до середины XX века. Для местного фольклора были характерны прочные народные основы, но с очевидным влиянием городской культуры (близость Казани, связь с другими волжскими городами), литературы, а также воздействием миграций и других процессов советского времени. Респондентами являлись люди от 40-50-ти до 80-90 лет, в основном коренные жители края, среди них «песенники»-знатоки и «любители», чаще всего женщины. Зафиксированы среда и формы бытования фольклора в дореволюционный период (они сохранялись и в первые советские десятилетия, но постепенно угасали): вечёрки, посиделки, свадьбы, уличные гулянья во время святок, Масленицы и других народно-церковных праздников.

Устойчивая связь с рекой (и конкретно с Волгой в волжских селах) прослеживается в народных обрядах Троицы, во время спуска в воду венков, берёзок. «Мужчины, женщины собираются на Волге ... цветы кидают в Волгу, когда провожают Троицу. Пели песни, был каравон (*хоровод – прим. авт.*), перву песню пели «Плыли лебедь с лебедятами, плывший лебедь встрепенулся, под ним вода всколыхнулася» [3, лл.22-29]. «Хоровод в

Ключищах. Заламывают берёзку, с пением украшают и несут в село. Там на широкой площади её ставят. Около неё вокруг «играют хороводом», разыгрывают песни. Потом берёзку с песней несут к пристани. На берегу её «раздевают», т.е. берут с неё ленточки и шелковые косыночки. Девушки обламывают ветки. Каждая несёт ветки домой. Вечером кладёт под подушку и загадывает про жениха. «Раздетую» берёзку (...) бросают с пристани в Волгу. Раньше несколькими годами берёзку вывозили на середину Волги на люгерных лодках и там спускали в воду. После берёзки все возвращаются на площадь с песнями, продолжают играть хороводы» [4, лл.5-6].

«Речная» тематика богато представлена в песенном народном творчестве – это многочисленные песни с образами реки, рыбаков, всяческих рыб, водоплавающих птиц. Река выступает и в обобщенном значении (река вообще, текущая вода), и именно как река Волга. Жанровая принадлежность песен практически всеохватывающая: песни свадебного цикла, игровые, хороводные, плясовые, «артельные», бурлацкие и др. Приведем фрагменты свадебных песен, певшихся в разные моменты этого многодневного разнообразного действия:

«Быстра реченька текучая, плакучая / Что течёшь ты, не всколыхнешься / Бережками не разольёшься / С желтым песком не смоешься. / Ты душа ли, красна девица, / Что сидишь ты, не улыбаешься / Говоришь ты, не рассмеёшься / Со любезными подружками». [5, лл.18-25]. «Отливала Волга отливушки / Отжилась душа Нюрочки / Отжилась душа отнежилась / У свово родимого батюшки / У своей родимой матушки» [6, лл.51-53]. «Разродима моя мамынька / Погляди-ка ты в окошечко / Что на улочке случилось / Разлилася Волга-матушка / По крутым-ти крутым бережкам / По горячим по камешкам / Уносило три кораблика ...» [7, лл. 14 об.-15]. Далее в этой песне повествовалось об этих кораблях с «сундуками окованными», «со постелью со пуховою» и самой невестой; песня пелась, когда перевозили приданое невесты в дом жениха. Её варианты были записаны в 1948 г. в Шеланге, Красновидове, Лесных Морквашах.

Среди песен бытовали (с текстовыми вариациями) широко распространенные в Поволжье произведения, в том числе проникшие в народную среду «жестокие романсы», например, «Меж крутых бережков Волга речка течет».

В песнях встречаются реалии волжской «пароходной эпохи» второй половины XIX–XX вв., что вполне объяснимо – население волжского побережья Свияжского уезда было активно задействовано в судоходном промысле. Так, в плясовой песне «Не твоя ли, кума, кура в коноплях» (записана в Ключищах), пелось: «Я стояла на крутой горе, / Увидала пароходик на воде. / Пароход бежит из Нижнего, / Не любите, девки, ближнего. / Вы любите, девки, дальныва, / Мальчишечка ненаглядныва / Полюбила казака из-за реки, / Подарила кольцо с правой руки...», и далее: «Мне не надо золотой поднос, / Меня любит молодой матрос». [8, лл. 3-3об.]. Ещё один пример (записано в селе Большой Майдан): «Пароход, батюшка, бежит! / Вдали звонкий голос / Пароходик-ат подает / Выйдите, девчоночки, мои бабы, / На проходец дровец-ти погрузим. / Да мы немного дровец нагрузили / Капитанщик у нас запропал. / Надсмеялся он подлой, надо мной...» [9, л.20].

Дважды в материалах фольклорных экспедиций встретились вариации колоритной бурлацкой песни, содержание которой включает «привязки»-присловья к местным селам и деревням. В примечании к одной из записей упомянуто, что песня «бурлацкая, сейчас плясовая на свадьбах». Приведём один из вариантов, записанный в селе Ключищи: «Снизу низовой купец, разудалый молодец / Он пивцо-винцо не пьет, трубку в зубы не берет / Запевайте-ка, ребята, про Буртасовско село, / Что Буртасовско село на прикрасе строено. / Красновидово село, красны девки наголо. / Однокосые девчонки всё Теньковские. / Сивы, гладеньки лошадки всё Лабышенские. / Долгополы мужичишки, Шеланговские. / Лышны долги кнутишки Гребенёвски мужичишки. / Со стола кашу продать – всё Ташёвские, / С мякиной на базар – всё Матюшенские, / С помидорой на базар – всё

Ключищенские (отмечено, что раньше пели «Ключищенские мужики все лесные барсуки» - прим. авт.) / С баржи якорь отрубали – всё Услонские. / Сома в кадке углушили (? – прим. авт.) – Воробьевские, / Творог веяли по ветру – Студенецкие, / Быка в лапти обували – Верх-Услонские, / Барана в зыбке закачали – всё Печищенские. / Переваливай, ребята, в луговую сторону. / Что с картошкой на базар – Победиловские. / Что с морковью на базар – всё Отаровские. / Бурово-Матюшино – со грибами на базар». После каждой строки шёл двухчастный припев, с первой частью «Вот горе, беда», и далее – повтор второй части «куплета» (например, «Со грибами на базар») [10, лл. 53об.-54]. Вариант этой песни, записанный в деревне Матюшино – более длинный, отличается началом («Мы хозяину порядимся, / Задаточку возьмем. / Мы во голочку (? – прим. авт.) зачалим / И по бережку пойдем / И по бережку пойдем / И ватагу (неразб. – прим. автора) поведём / По бережку бережичку, / По зеленому лужичку»), набором упоминаемых сёл и некоторыми «присловьями», которые к ним относятся. В этот вариант включен и Свяжск: «А Свяжски мужичишки / Все лещовнички (рыбаки)» [10, лл. 41об.-43об.].

В фольклоре волжских селений Свяжского уезда нашел отражение образ Степана Разина, хотя, как известно, знаменитый атаман здесь не бывал. Тем не менее рядом с Шелангой на высоком волжском берегу было место под названием «Атаманова шишка», о котором говорили, что тут «атаманов клад закопан».

Примечателен игровой обычай, связанный со следующей песней: «Вниз по матушке по Волге / По широкому раздолью / Поднималась непогода, погодушка немалая / Не малая волновая. / Ничово в волнах не слышно / Только видно, только слышно, / Сверху лодочка чернеет. / Парусок на лодочке белеет. / На грёбцах шляпы чернеют, / В руках вёсла зеленеют. / Уж ты грянем-ка робяты / Ко крутому бережочку / Ко зелёному садочку / Катюшину терёмочку / Катюшенька выходила / Графин рома выносила / К атаману подносила / Его милости просила / Извини меня, хозяин, / В чем сидела, в том и вышла / В одной тоненькой рубашке / В одной юбочке без моды / В одной кофточке без

формы / А башмачки-ти не козловы / И чулочки не шелковы». Песня была записана в селе Ключищи, с пояснениями, что она входила в круг песен о Степане Разине, и что этот цикл разыгрывался на святках ряжеными, в основном ключищенскими. Выходили 12 человек, среди них атаман, «на всех были алы кушаки». К ним выходила девушка «Катюша», которая подносила «Разину» графин рому, а он дарил ее золотом [6, лл. 51-53].

Образы реки, ручьев и прочие водные мотивы встречаются и в частушках, среди них есть записанные непосредственно в Свяжске: «С горки камешек катился / В речке зиму зимовал / Сколько милый не старался / А меня не миловал»; «Вижу, вижу, дым дымится / Вижу черный пароход / Вижу миленький садится / Собирается в поход»; «Черный ворон выпил воду / Берег с берегом сошлись / Неужели, мой милёнок, / Мы с тобою разошлись» [11, лл. 22-26об.].

Кроме того, в массиве образцов традиционных жанров русского народного творчества выявлено своеобразное произведение – краткий песенный сказ о трагической гибели красноармейского командира, утонувшего в реке Свяге во время маневров и похороненного, по сведениям респондентов, на Волковской горе. Сказ записан в двух вариантах (их тексты довольно сильно отличаются друг от друга), с отсылкой к разным датам – 1927 г. (более достоверно) и 1918 г. По мнению В.Ф. Павловой, руководителя фольклорных экспедиций, это был тип татарского баита, составленного по следам события. Можно высказать предположение, что в основе лежал именно баит, переведенный на русский язык (на Свяге русские селения расположены в соседстве с татарскими). «Чья это могилка на горе крутой? / Там товарищ Зайцев, там красный герой. / Утонул в Свяге ночью порой. / Там его ловило Бритвинско-село. / Плачет и рыдает милая жена, / И детей ласкает: «Скоро отец придет!». / Письмо отвечает: больше не придет!» [12, лл. 22-23].

Рассмотренное ценное нематериальное культурное наследие значимо как для дальнейшего культурно-исторического исследования, так и для актуализации в современной фольклорной культуре региона.

Список источников:

1. Отдел рукописей и редких книг Научной библиотеки им. Н.И.Лобачевского Казанского федерального университета. Ф. 18. Материалы диалектологических экспедиций Казанского государственного университета. Ед.хр. 333. Села Теньки и Буртасы Теньковского района ТАССР. 1945, 1950, 1962 гг.
2. ОРРК НБЛ КФУ. Ф. 18. Ед.хр. 327. Село Соболевское Нурлатского района ТАССР. 1946 г.
3. ОРРК НБЛ КФУ. Ф. 18. Ед.хр. 326. Село Ташёвка Верхнеуслонского района ТАССР. 1949 г.
4. ОРРК НБЛ КФУ. Ф. 16. Русский фольклор, собранный экспедициями ИЯЛИ КФАН СССР. Ед.хр. 104 / 4. Прозаические жанры. Зеленодольский / Верхнеуслонский район ТАССР. 1963 г.
5. ОРРК НБЛ КФУ. Ф. 18. Ед.хр. 319. Село Верхний Услон Верхнеуслонского района ТАССР. 1948 г.
6. ОРРК НБЛ КФУ. Ф. 18. Ед.хр. 330. Село Шеланга Теньковского района ТАССР. 1947 г.
7. ОРРК НБЛ КФУ. Ф. 16. Ед.хр. 15/1. Село Шеланга Теньковского района ТАССР. 1948 г.
8. ОРРК НБЛ КФУ. Ф. 16. Ед.хр. 44. Песни, записанные в Верхнеуслонском районе ТАССР. 1950 г.
9. ОРРК НБЛ КФУ. Ф. 16. Ед.хр. 50. Песни, записанные в Теньковском районе ТАССР. 1950-1951 гг.
10. ОРРК НБЛ КФУ. Ф. 16. Ед.хр. 104 /1. Песни №1. Зеленодольский / Верхнеуслонский район ТАССР. 1963 г.
11. ОРРК НБЛ КФУ. Ф. 18. Ед.хр. 317. Село Свияжск Верхнеуслонского района ТАССР. 1949 г.

12. ОРРК НБЛ КФУ. Ф. 16. Ед.хр. 104/2. Песни №2. Зеленодольский район ТАССР. 1963 г.; еще один вариант песни: Ф. 16. Ед.хр. 105. Песни №3. Зеленодольский район ТАССР. 1964 г.

Article title: «River» theme in the oral folk art of the Russian population of the Sviyazhsky district (based on the materials of dialectological and folklore expeditions of Kazan University and the Kazan branch of the USSR Academy of Sciences of the 1940s - 1960s).

Author: Kartasheva E.I., Deputy Director for scientific research The State Historical, Architectural and Art Museum-Reserve «Island Town of Svyazhsk».

Annotation. The article considers the reflection of the phenomenon of river culture in the intangible cultural heritage - the historical memory and folklore of the Russian population of the Sviyazhsky region of the late XIX - first half of the XX centuries.

Key words: oral folk art, Sviyazhsky region, Russian population of the Sviyazhsky region, river, river culture, Volga, intangible cultural heritage.



Государственный историко-архитектурный  
и художественный музей-заповедник «Остров-град Свияжск»  
420250, Республика Татарстан, с. Свияжск, ул. Успенская, 22

☎ +7(843) 264-74-64

✉ ostrov\_grad@mail.ru

🌐 ostrograd.org

Ассоциация «Комплекс сохранения и развития традиционного образа жизни,  
технологий и ремёсел «Старая Волга»

✉ lodkivolgi@gmail.com

🌐 starayavolga.com

Фестиваль волжского традиционного образа жизни и ремёсел «Народная лодка»

@narodnaya.lodka

#народнаялодка

