

*В данной историко-этнографической монографии впервые в практике отечественной науки исследована тема народного судостроения карел. Очень важно, что в её основу легли материалы, собранные по авторской методике в многолетних экспедициях по территории современного расселения всех групп карел (кроме Финляндии). Безусловным достоинством монографии является огромное количество иллюстративного материала, благодаря которому её содержательная часть становится более понятной и доступной для сравнений и выводов.*

**К. К. Логинов, канд. ист. наук,  
старший научный сотрудник  
сектора этнологии Института ЯЛИ КарНЦ РАН**

*Благодаря собранным автором материалам, фотографиям и обмерам традиционных лодок различных локальных центров монография впервые представляет народное судоходство и судостроение карел бассейнов Балтийского и Белого морей и северных притоков Волги. Не изученный ранее аспект жизнедеятельности коренного населения исследуется автором по собственной методике и обосновывается как один из важнейших факторов расселения и поступательного развития карельского народа в тесной взаимосвязи с развитием российской государственности. Интересными являются новые документы и факты, подтверждающие участие карел в строительстве крупных судов и торгово-промышленной деятельности всего северо-запада.*

*Аналитические подходы к материалу и основные выводы, сделанные автором монографии, указывают на необходимость дальнейшей работы и новых публикаций об истории и современном состоянии традиционного судостроения других регионов как уникального и исчезающего историко-культурного феномена этнографии народов России*

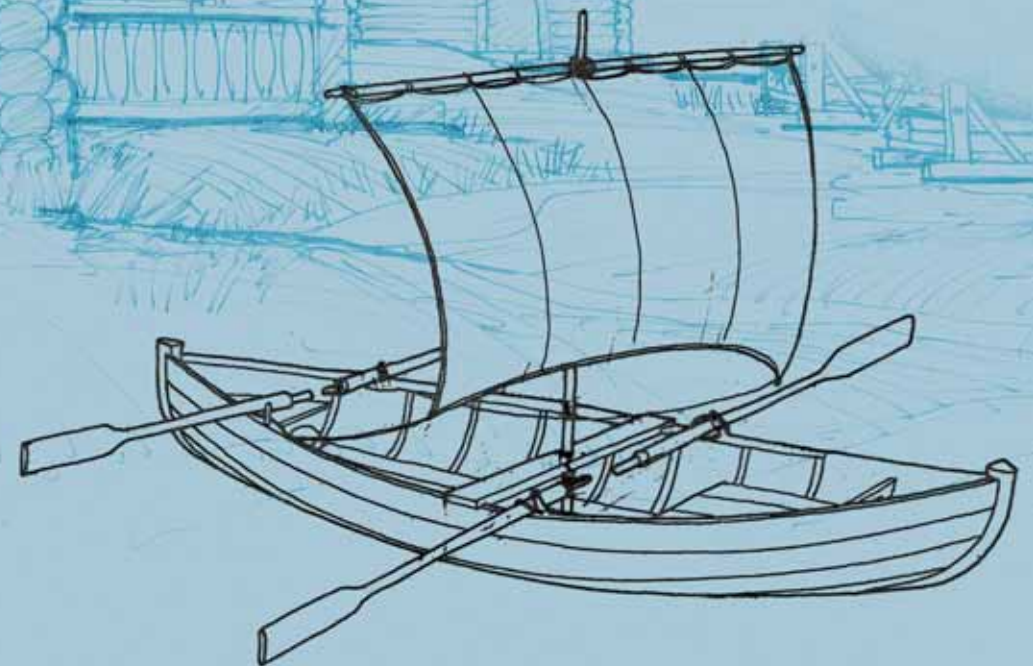
**П. В. Боярский, канд. физ.-мат. наук,  
советник директора Института «Наследие»,  
руководитель отдела  
«Морская арктическая комплексная экспедиция»**

**Ю. М. Наумов**

# «Veneh» — лодка по-карельски

Ю. М. Наумов

«Veneh» — лодка по-карельски



Государственный историко-архитектурный  
и этнографический музей-заповедник «Кижы»

**Ю. М. Наумов**

**«VENEN» –  
ЛОДКА ПО-КАРЕЛЬСКИ**

*О народном судостроении и судоходстве карел  
в районах их традиционного проживания  
и ведения хозяйства*

Петрозаводск  
2017

УДК 629.21 (470.22)  
ББК 39.428 (2 Рос.Кар)  
Н34

Научные редакторы:  
канд. ист. наук К. К. Логинов  
канд. ист. наук С. В. Воробьёва

Рецензенты:  
канд. физ.-матем. наук П. В. Боярский  
канд. ист. наук П. А. Филин

**Наумов Ю. М.**

Н34 «Veneh» – лодка по-карельски: О народном судостроении и судоходстве карел в районах их традиционного проживания и ведения хозяйства. Петрозаводск: Карельский научный центр РАН, 2017. 256 с.: ил. 152, прил. 5.

ISBN 978-5-9274-0798-9

Темой данного исследования автора являются крестьянские лодки карельского народа и сопутствующий комплекс материального и нематериального наследия, бытовавший с конца XIX века по настоящее время. Эта тема крайне актуальна как в историко-этнографическом плане в силу ее малоизученности и богатства наследия народного судостроения, так и с позиций сохранения традиций, их поддержки и музеефикации.

Автором разработана собственная методика и программа изучения традиций судостроения и судоходства, которая была применена и дорабатывалась в многочисленных этнографических экспедициях. Данная методика имеет самостоятельное значение как для этнографии, так и для развития музейного дела.

Представленная работа вводит в научный и общественный оборот огромный массив информации о судоходстве и судостроении карел, состоящий как из материалов, собранных лично автором в ходе многочисленных экспедиций по Северу России, так и материалов, выявленных в музеях и архивах, в научной литературе и периодике.

УДК 629.21 (470.22)  
ББК 39.428 (2 Рос.Кар)

ISBN 978-5-9274-0798-9

© Наумов Ю. М., 2017  
© Государственный историко-архитектурный и этнографический музей-заповедник «Кижь», 2017  
© Редакционно-издательский отдел КарНЦ РАН, 2017

*Посвящается удивительным людям и моим друзьям Павлу Тергоеву (д. Трофим-Наволок), Лео Контканену (п. Калевала), Тайто Малинену (д. Юшкозеро), Валентину Гаврилову (В. Видлица), Михаилу Кополову (д. Селецкое), Тойво Сергееву (д. Кимасозеро), Александру Вассара (д. Вокनावолок) и другим мастерам-лодочникам, сохранившим традицию карельского судостроения.*

## ПРЕДИСЛОВИЕ

«Венех» — так на карельском языке называется основное малое водное транспортное средство нашего края — деревянная лодка из досок.

Знакомство автора с темой исследования началось в 1980-х гг. в Кижских шхерах и продолжалось в экспедициях на судах клуба «Полярный Одиссей», возглавляемых руководителем всех проектов Карельского Морского центра Виктором Дмитриевым. Никакой методики исследований народного судостроения тогда не существовало, но был интерес к традиционным судам и морским походам поморов. За 12 лет экспедиционной работы и участия в судостроении накопились опыт и знания, которые позволили в 1999 г. начать в музее «Кижы» многолетнюю работу по теме «История и современное состояние народного судостроения и судоходства». Тогда были сделаны первые шаги в изучении традиционных русских лодок Кижского архипелага. В первый же год у мастеров-лодочников и коренных старожилов удалось записать много информации об особенностях местных лодок, технологии их постройки и терминологии, деревенских мастерах и колхозной верфи на острове Волк-остров. Тогда нам удалось зафиксировать более 50 старых лодок-кижанок и провести первую «Кижскую регату». В первой гонке участвовали 16 деревянных лодок, из них было одиннадцать кижанок. Одна из них была построена в 1965 г. мастером И. Ф. Вересовым. Хозяин берёт её 35 лет, как будто специально для этого события. Итоги первого полевого сезона показали, что в Кижских шхерах местные жители сохраняют навыки тра-

---

диционного судоходства, свои местные лодки и ещё есть мастера, которые продолжают их делать и помнят секреты ремесла. Стало понятным, что существует возможность собрать такую же информацию и о традиционных лодках в других районах Республики Карелия.

Карельские лодки первый раз были зафиксированы автором в ноябре 1999 г. во время экспедиции музея-заповедника «Кижь» в локальный центр карел Пряжинского района Республики Карелия – на озеро Сямозеро. С учётом полученного в Кижских шхерах опыта работа сразу началась с поиска известных в округе старых мастеров-лодочников, у которых можно получить наиболее полную информацию по местному судостроению. За два дня работы удалось познакомиться с мастерами П. И. Тергоевым, А. С. Алёкиным и И. Ф. Яковлевым и узнать у них об особенностях озера, занятиях населения и судоходстве Сямозерья. Были записаны первые сведения о старых мастерах, о технологии постройки карельских лодок и карельских лодочных терминах, об особенностях местного судостроения.

Главный результат работы на озере Сямозеро – подтверждение гипотезы, что в этом локальном центре судоходства, как и в Кижских шхерах, существует судостроительный потенциал, достаточный для всей округи, и свой тип лодки, которую автор по аналогии с лодкой-кижанкой назвал «сямозеркой». Из полученной информации стало понятным, что во все времена на этом озере было много лодочников, которые строили лодки для себя или своих родных, но были и мастера, работающие по заказам соседей-земляков.

В дальнейших музейных экспедициях автору пришлось проехать по многим центрам традиционного судоходства от Онежского и Ладожского озёр до Северной Двины и Белого моря, от Ильмена и Волги до Белого озера и Сухоны. В деревнях с русским, карельским и вепским населением, где ещё остались лодочные мастера, удалось зафиксировать старые и новые местные лодки, технологию и терминологию отдельных локальных центров. Многолетняя программа позволила не только изучать, собирать и сохранять, но и по-новому представить традиционные лодки в музее «Кижь». Для этого автору пришлось разработать не только методику изучения традиций судостроения и судоходства, но и принципы музеефикации традиционного судостроения, исходя из специфики музейной деятельности. Подготовка предложений по музеефикации результатов исследований и собранных экспонатов по традиционному народному судостроению и судоход-

---

ству выполнялась автором впервые в экспозиционной деятельности музея-заповедника «Кижь».

Был получен первый в России опыт развития музейной экспозиции по теме исследования, организации фестиваля народного судостроения и традиционной гребли «Кижская регата» и создания экспозиционно-выставочного комплекса «Кижская гавань».

С самого начала работу автора с интересом поддержали Д. Д. Луговой – директор музея «Кижь» в 1998–2000 гг., Э. В. Аверьянова, сменившая его на этом посту, замдиректора по науке И. В. Мельников, заведомо истории и этнографии С. В. Воробьёва, доктор архитектуры В. П. Орфинский и «адмирал» российского исторического флота В. Л. Дмитриев. Большую помощь в работе постоянно оказывали все сотрудники музея-заповедника «Кижь» и местные жители, мастера-лодочники и коллеги по Морскому центру «Полярный Одиссей» и Ассоциации «Морское наследие России». В поиске подходов к научной обработке собранной информации автор благодарен своим единомышленникам: научному руководителю к. и. н. К. К. Логинову, заместителю директора института «Наследие» к. ф.-м. н. П. В. Боярскому, капитану и судостроителю канд. арх. А. П. Скворцову и историку российского флота к. и. н. П. А. Филину.

Одна из главных задач работы автора – способствовать дальнейшим исследованиям и актуализации народного лодкостроения с учётом этнографических и историко-географических особенностей конкретных районов. Как и все народы нашей страны, карелы веками сохраняли богатство традиций этой части своей материальной культуры, что проявляется в наличии мастеров и особенностях технологии и терминологии судостроения, в разнообразии и схожести лодок в различных районах традиционного проживания карел. Это подтверждают фотографии первой половины XX в., сохранившиеся в архивах, и современные фотографии деревянных лодок, сделанные автором. В предлагаемой вниманию читателей книге представлены результаты исследований богатой истории, традиций и современного состояния карельского судостроения и судоходства.

*...традиции, региональные версии — естественное следствие сложной истории освоения Севера и последующей многовековой эволюции.*

*Ю. А. Новиков<sup>1</sup>*

## ВВЕДЕНИЕ

Темой исследований автора являются крестьянские лодки<sup>2</sup>, которые бытовали или ещё используются на внутренних водных путях и озёрных водоёмах Республики Карелия и сопредельных территорий с конца XIX в. по настоящее время. Специальные этнографические исследования, посвящённые карельским лодкам, отсутствуют. Между тем в некоторых районах Республики Карелия и Северо-Запада России благодаря удалённости от основных дорог и труднодоступности традиционное судостроение ещё сохранилось. В силу дефицита и высокой стоимости современных маломерных судов заводского изготовления десятки мастеров продолжают строить деревянные лодки. Мастера, сохраняющие традиции, могут сообщить также сведения об истории местного судостроения и судоходства, что и легло в основу исследований.

Изучение автором современного состояния традиционного судостроения позволило увидеть разнообразие типов плавсредств, выработать принципы и подходы к сбору информации и обработке результатов. В самом начале работы были подготовлены предложения по Программе, которая, кроме поиска и изучения источников, включала ежегодные экспедиционные поездки, постепенно расширяющие границы исследования. В экспедициях 1999—2016 гг. удалось выявить носителей традиционной технологии судостроения и хранителей информации по его истории, с их помощью собрать новые сведения об этой части народной культуры, о лодках и технологиях, старых мастерах и современных лодочниках. В результате появилась возможность определить общие закономерности в историческом развитии народного судостроения и судоходства, зафиксировать его современное

---

<sup>1</sup> Новиков Ю. А. Сказитель и былинная традиция. СПб., 2000. С. 112.

<sup>2</sup> В. И. Даль так определяет это понятие: «Лодка, лодочка, лодчонка — гребное судно вообще; небольшое судно для речного и прибрежного плавания» (*Даль В. И.* Толковый словарь живого великорусского языка. Т. I. М., 1999. С. 262).



---

состояние и отметить локальные различия традиций. Стало понятно, что настоящий период характеризуется быстрым уходом из жизни мастеров – хранителей местных традиций, существенной трансформацией технологий постройки и исчезновением традиционных типов лодок, а вместе с ними и материальных следов бывшего деревянного судостроения.

В более 100 населённых пунктах Северо-Запада России по маршрутам 23 экспедиций автором были проведены натурные исследования, включающие опрос местных жителей по разработанной им анкете, фотофиксацию и обмеры традиционных лодок. Было опрошено более 160 информантов, в основном мастеров-лодочников или рыбаков. Удалось также записать фамилии более 500 мастеров, из которых около 100 ещё работали на момент опроса. Было зафиксировано около 1000 лодок, все экспедиционные записи, фото-, аудио- и видеоматериалы автора хранятся в научном архиве музея «Кижы». В ходе работы над темой удалось также познакомиться с музейными коллекциями традиционного судостроения и судоходства Национального музея Республики Карелия, Российского этнографического и ряда музеев Новгородской, Псковской, Тверской, Вологодской и Архангельской областей. Таким образом, в экспедициях сформировался уникальный банк данных и практически – научная база по истории и современному состоянию традиционного судостроения и судоходства районов Карелии и сопредельных территорий.

Специальные этнографические исследования, посвящённые карельским лодкам, отсутствуют. В экспедициях 1999–2016 гг. удалось выявить носителей традиционной технологии судостроения карел и хранителей информации по его истории, с их помощью собрать новые сведения об этой части народной культуры, о лодках и технологиях, старых мастерах и современных лодочниках. По мнению автора, значимость монографии определяется рядом моментов.

Во-первых, в научный обиход вводятся ранее неизвестные описания особенностей традиционного судоходства и типов народных лодок отдельных локальных центров карел.

Во-вторых, важно, что записи производились у работающих мастеров конкретного центра, одновременно с новыми фиксировались и найденные старые лодки и изображения лодок на фотодокументах в разные исторические периоды, что позволяет проверять и вести сравнительный анализ полученных сведений.



---

В-третьих, самостоятельную ценность для дальнейших исследований имеют все полученные сведения и типы лодок, которые удалось зафиксировать, представляющие почти утраченные в настоящее время традиции локальных центров карел.

Значимость собранного и записанного материала определяется также возможностью дальнейшего пополнения представленной информационной базы по отдельным районам проживания карел новыми сведениями, интересными для историков, этнографов и краеведов, что, надеемся, будет способствовать более глубокому изучению локальных традиций.

**ОБ ИЗУЧЕНИИ  
НАРОДНОГО СУДОСТРОЕНИЯ  
КАРЕЛ**





# МЕТОДИКА ИССЛЕДОВАНИЙ, ОБЗОР ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

## О методике исследований

Крестьянская лодка — неотъемлемая часть народной культуры. Велика ее роль в хозяйственной, производственной, бытовой и других сторонах народной жизни. По мнению автора, отсутствие у судостроителей интереса к лодкам внутренних водных путей связано с локальностью их использования и обыденностью лодок в крестьянском хозяйстве. Этнографы же имели свой круг интересов, связанных с главными составляющими быта и основными обрядами жизненного цикла крестьян. Поэтому особенности водного транспорта и судоходства различных народностей, крестьянские лодки, их значение для изначального освоения Русского Севера и хозяйственно-экономического использования населением природных богатств региона всё ещё мало изучены. Основные трудности исследовательской работы связаны не только с удалённостью центров, где сохранились традиции судостроения, и спецификой изучения плавсредств и судоходства. Когда автор начинал работу, отсутствовала исследовательская методика, единые принципы сбора информации и описания лодок.

Наша работа по теме исследований изначально велась по Программе, подготовленной автором. Основной её целью было комплексное изучение истории и современного состояния традиционного народного судостроения и судоходства на территории бывшей Олонецкой губернии и смежных областей. Для осуществления Программы предусматривалось:

- изучение архивных документов и исторических источников,
- организация серии экспедиций с целью фото- и видеофиксации современного состояния и сбора информации по истории народного судостроения и судоходства,
- проведение натуральных обследований и обмеров лодок,
- сравнительный анализ развития и современного состояния судостроения в различных локальных центрах.

Для исследования традиционного крестьянского судостроения автором был предложен термин «народное судостроение и судоходство», понимаемые как «строительство и использование различными этносами

---

разнообразных средств передвижения по воде в местах их постоянного проживания для ведения традиционного хозяйства»<sup>1</sup>. Под «народным» (или крестьянским) судостроением было предложено понимать изготовление различных местных плавсредств и лодок, в независимости от того, делались ли они на заказ или для личного пользования.

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

1. Велся поиск, накопление, сравнительный анализ и систематизация собранных материалов по теме в литературе, архивах и фондах музеев.

2. Осуществлены 23 экспедиции: 13 экспедиций в районах Республики Карелия, 6 экспедиций в пограничные районы Архангельской и Ленинградской областей и 4 рекогносцировочные поездки – в Вологодскую, Тверскую, Новгородскую и Псковскую области.

3. Исходя из приобретаемого опыта, автором разрабатывались методика исследований и классификации традиционного народного судостроения и судоходства, а также были сделаны предложения по его музефикации на основе ТЭО развития музея-заповедника «Кижь». По мере возможности изучался также аналогичный опыт работы в России и за рубежом.

Сбор и систематизация материалов невозможны без определённого алгоритма работы, который даёт способ получения наиболее полного объёма информации по каждому локальному району исследований, создаёт возможности для их сравнения по единым параметрам. Такого алгоритма не было, поэтому автор взял за основу подхода к сбору и анализу материалов по теме эмпирически разработанную им методику исследования<sup>2</sup>, описания различных плавсредств и классификации крестьянского традиционного судостроения.

Основной источниковой базой для анализа истории и современного состояния народного судостроения карел стали материалы по-

---

<sup>1</sup> Наумов Ю. М. «Кижанка» – лодка Онежского озера: Исторический очерк о судоходстве и судостроении Кижских шхер. Петрозаводск, 2011. С. 9.

<sup>2</sup> Наумов Ю. М., Орфинский В. П., Скворцов А. П. Традиционные лодки Сямозерья // История и культура Сямозерья. Петрозаводск, 2008. С. 461–496; Наумов Ю. М. К вопросу о методике изучения народного лодкостроения // Методика полевых работ и архивация фольклорных, лингвистических и этнографических материалов: Материалы VI науч.-практ. семинара ИЯЛИ КарНЦ РАН. Петрозаводск, 2013. С. 201–211.

---

левых исследований автора. Дополнительными источниками, расширяющими временные рамки исследований, стали документы и фотографии, связанные с народным лодкостроением, из архивов и музейных фондов Карелии, Санкт-Петербурга и сопредельных территорий, исторические исследования и редкие сведения из опубликованных этнографических работ, трудов русских и иностранных путешественников, работ, связанных с описаниями рыбного промысла, и иных публикаций.

Особенностью работы стало непротиворечивое соединение всех материалов, полученных автором в результате изучения истории и современного состояния народного судостроения и судоходства, когда сведения из архивов и письменных источников сравнивались с полевыми этнографическими и натурными исследованиями. Основными нашими информантами были народные судостроители, владельцы традиционных лодок, рыбаки и местные старожилы. Опыт практической полевой работы показал, что опрос по разработанной автором методике и анкете действительно позволяет получить максимальный объём информации о судостроении каждого района, его потенциале и связях с другими сопредельными районами в разные периоды истории нашей страны.

Согласно методике сбор информации вёлся по разделам:

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

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

---

автора получила признание, оказалась вполне востребованной<sup>3</sup> и вызвала интерес у историков российского флота<sup>4</sup>.

В экспедициях постоянно велась фото- и видеофиксация местных лодок, включая уже брошенные старые и руинированные лодки, мастеров и мастерских, этапов строительства и технологии судостроения, особенностей местного судоходства, построек, приспособлений и иных артефактов, связанных с народным судостроением и судоходством.

Собранный в соответствии с принятой структурой разделов фактический материал позволил автору описать и провести сравнительный анализ особенностей судостроения на разных водоёмах, продолжить составление авторской разработки основ «Классификации народного судостроения» и совместно с работниками фондов музея отрабатывать методику описания лодок.

Основными письменными источниками для научной работы являлись архивы, фонды музеев и полевые дневники автора. Для подготовки книги использованы документы и фотографии Национального архива Республики Карелия (далее – НА РК) и музея «Кижы», в том числе не публиковавшиеся ранее материалы экспедиционных дневников, научных отчётов и других работ автора.

## Обзор источников

На европейских средневековых картах изображалась территория проживания карел, в трудах европейских и восточных путешественников встречались сведения о карелах<sup>5</sup>. Некоторые общие сведения о судостроении и судоходстве карел конца XVIII – середины XIX в. можно встретить в описаниях Олонецкой губернии известных государственных деятелей и чиновников Российской империи.

---

<sup>3</sup> *Логонов К. К.* О крестьянском лодкостроении Водлозерья // Сб. материалов Междунар. конф. «Рябининские чтения». Петрозаводск, 2015. С. 80–83; *Он же.* Лодка-кенозерка на Водлозере // Сб. материалов Междунар. конф. «Кенозерские чтения». Архангельск, 2015. С. 322.

<sup>4</sup> В 2012 г. ответственным секретарём Ассоциации «Морское наследие России» к. и. н. П. А. Филиным была разработана «Методика фиксации типов народных судов и традиций судостроения», которая представляет собой вопросник для сбора конкретных сведений о народных плавсредствах, технологии их постройки, конструктивных особенностях и терминологии.

<sup>5</sup> *Кочуркина С. И., Спиридонов А. М., Джаксон Т. Н.* Письменные известия о карелах. Петрозаводск, 1990.



---

Весьма краткие и сильно разрозненные материалы, содержащие сведения о карелах, содержатся в отчетах за 1785 г. поэта и первого Олонецкого губернатора Г. Р. Державина<sup>6</sup> и наместника Олонецкой губернии Т. И. Тутолмина<sup>7</sup>, которые совершили первые в истории России экспедиции с целью изучения подведомственных территорий. В своём отчёте о путешествии Г. Р. Державин сообщает о карелах Повенецкого уезда, которых он называет «лоплянами» (как жителей Лопских погостов), упоминает о древнем водно-волоковом пути от Повенца к Белому морю и весьма бегло — о карелах Петрозаводского уезда (Сязозерской, Кондопожской и Сегозерской волостей). Т. И. Тутолмин сделал описания всех уездов губернии, в его отчёте содержатся первые сведения о судостроении и судоходстве края, в том числе и о водно-волоковом пути по реке Кеми с Белого моря во внутренние земли Лопских погостов и Шведскую Финляндию.

В описаниях путешествий академика Н. Я. Озерецковского есть некоторые сведения о местах проживания, занятиях и быте карел<sup>8</sup> на побережье Ладожского озера, но в маршрут его экспедиции не входили другие районы с карельским населением. К. Ф. Бергштрессер в «Опыте описания Олонецкой губернии» за 1838 г. впервые говорит о судоходстве на Онежском озере. Перечисляются конкретные грузы для перевозки в северную столицу: чугунные изделия, пушки и балласт; уголь, дрова, хлеб с бассейна Волги, а из Санкт-Петербурга везут товары купцам и людям в разные места Олонецкой губернии. Он сообщает, что многие крестьяне, которые имеют свои суда, получают «немаловажные выгоды»<sup>9</sup> или работают по найму на судах шкиперами, лоцманами, матросами, а живущие вдоль водного пути зарабатывают тем, что обслуживают проходящие суда. В «Описании Олонецкой губернии» И. И. Пушкарёва<sup>10</sup> также есть сведения о водных путях, судостроении и судоходстве губернии на территории проживания карел. В работах

---

<sup>6</sup> Державин Г. Р. Подённая записка, учинённая во время обозрения губернии правителем Олонецкого наместничества Державиным // Пименов В. В., Эпштейн Е. М. Русские исследователи Карелии (XVIII в.). Петрозаводск, 1983.

<sup>7</sup> Тутолмин Т. И. Исторические примечания о древности Олонецкого края и о народах, прежде там обитавших, и топографическое описание о городах и уездах Олонецкого наместничества [1785 г.] // Научный архив Карельского научного центра РАН (далее — НА КарНЦ РАН), разряд VI, оп. 6, д. 122.

<sup>8</sup> Озерецковский Н. Я. Путешествие по озёрам Ладожскому и Онежскому. Петрозаводск, 1989.

<sup>9</sup> Бергштрессер К. Ф. Опыт описания Олонецкой губернии. СПб., 1838. С. 119.

<sup>10</sup> Пушкарёв И. И. Описание Олонецкой губернии. СПб., 1845.

---

путешественников и этнографов, для которых изучение лодок вовсе не было главной целью, имеются лишь отдельные сведения о судоходстве и судах. В своих трудах указанные авторы не называют карел в числе судостроителей, но ими зафиксированы верфи, где крестьяне строили большие суда, в местах проживания карел. Можно предположить, что и крестьяне-карелы участвовали в коммерческом судостроении и судоходстве. В соответствии с историческими границами бывших уездов и современных районов постоянного проживания карельского населения можно использовать сведения по Олонецкому уезду и частично по уездам Лодейнопольскому, Петрозаводскому, Повенецкому и Кемскому.

Важными источниками информации являются Памятные Книги Олонецкой Губернии за 1856–1902 гг., Олонецкие сборники за 1870–1902 гг. К сожалению, в них крайне мало сведений по народному судостроению и крестьянскому судоходству, но общую картину судостроения губернии во второй половине XIX в. можно представить благодаря статистике и описанию судоходства. Общая информация по судоходству Олонецкой, Архангельской и Выборгской губерний важна для понимания роли водных путей в особенностях развития судостроения в карельских локальных центрах по сравнению с русскими и вепскими районами.

В Памятной Книге Олонецкой Губернии за 1856 г. сообщается о том, что губерния приписана к ведомству II округа путей сообщения, и описываются судоходные реки и Мариинский канал. Опубликована Ведомость «О речном судоходстве в Олонецкой Губернии в 1854 году»<sup>11</sup>. В Олонецком сборнике 1870–1876 гг. описывается судостроение губернии за пять лет и указано, на каких озёрах и реках производилась постройка судов. «Судостроение вообще производится на берегах озёр и рек, удобных для спуска судов на воду и находящихся в ближайшем по возможности расстоянии от тех лесных дач, из которых получается лесной материал на постройку»<sup>12</sup>. В сборнике особо отмечается, что промышленным или коммерческим судостроением занимаются жители вокруг Онежского и Ладожского озёр, на реке Свири и её притоках, они издавна славятся своим мастерством и были первыми мастерами на казённой Лодейнопольской верфи, учреж-

---

<sup>11</sup> НА РК, ф. 14, оп. 2, д. 1/10, л. 23–24.

<sup>12</sup> Олонецкий сборник. 1870–1876 гг. С. 59.

---

дённой императором Петром Великим в 1702 г.<sup>13</sup> Интересные сведения, подтверждающие народные корни деревянного судостроения, даже коммерческого, содержатся в следующем сообщении: «Мастера строят суда без всяких чертежей, по известным уже образцам, руководствуясь в увеличении или уменьшении размеров судна навыком; никаких усовершенствований в судостроении не вводится»<sup>14</sup>. В этом же сборнике перечислены верфи в карельских деревнях Олонецкого уезда на Ладожском озере, в устьях рек Олонки и Видлицы, на реке Тулоксе<sup>15</sup>. Приведём ещё одно сообщение о постройке больших судов: «Оснастка строящихся судов большей частью производится сряду по спуске судна на воду, иногда же судно окончательно отделяется в Санкт-Петербурге»<sup>16</sup>. Есть описание озёрных и речных судов разных типов, технологии строительства крупных судов и конструкции стапеля для строительства и спуска судов на воду. В таблицах сборника есть сведения о количестве судов всех типов, построенных в уездах губернии за пять лет<sup>17</sup>.

В Олонецком сборнике за 1894 г. приводятся интересные сведения из истории карельского народа и о его связях с древними славянами и Новгородской республикой; о судостроении и судах в былинах и преданиях пишет Е. В. Барсов<sup>18</sup>. Он сообщает, что в записанных на Ладожском озере народных рассказах сохранились сведения о «свайных постройках» и древнейших жилищах на плотках<sup>19</sup>. В сборнике отмечается, что естественные условия губернии благоприятствуют судостроению, но «не приходится видеть быстрых успехов в судостроительном деле»<sup>20</sup>, и приводится Таблица судов, построенных с 1871 по 1891 г.<sup>21</sup>, из которой видно, что регистрируется в основном

---

<sup>13</sup> Олонецкий сборник. 1870–1876 гг. С. 55.

<sup>14</sup> Там же. С. 69.

<sup>15</sup> Там же. С. 57.

<sup>16</sup> «Большая часть судового вооружения приобретает за пределами губернии, преимущественно в столице; железо, якоря и гвозди покупаются, но не всегда, на Куйтежском железодельном заводе Серебряковых в Олонецком уезде» (там же. С. 68).

<sup>17</sup> Там же. С. 68.

<sup>18</sup> Барсов Е. В. Об Олонецких древностях // Олонецкий сборник. 1894. С. 170–179.

<sup>19</sup> «В домольщину стародавнюю... ездили на плотках, не умели ещё делать лодок; на плотках же и собирались девицы и молодцы... слышится изстаринное предание — о первобытном житье на плотках... едва ли ни есть единственное живое предание в этом роде среди всех народов в Европе» (там же. С. 171–174).

<sup>20</sup> Там же. С. 282.

<sup>21</sup> Там же. С. 283.

---

строительство судов для коммерческих перевозок, а народное судостроение для нужд крестьянских хозяйств не фиксируется. Из построенных за 20 лет более 1500 судов указано всего 53 соймы, которые строились во всех уездах, кроме Вытегорского, а больше всех в Олонецком — 31 и Лодейнопольском — 10, но крестьянские лодки статистикой не учитывались. Во второй половине XIX в. увеличение количества пароходов привело к уменьшению строительства в Олонецкой губернии деревянных мореходных судов<sup>22</sup>. Предполагалось, что дальнейшему развитию судовой промышленности может помочь устройство искусственного водного пути между Белым морем и Онежским озером<sup>23</sup> и других путей в обход опасностей Ладожского и Онежского озёр и порогов на реке Свири по древним водно-волоковым путям Межозерья.

В «Ведомости о судостроении за 1897 год» отмечается строительство «при селении Видлицах»<sup>24</sup> двух судов — полулодки и берлинки длиной более 30 м для перевозки грузов по Ладожскому озеру, что свидетельствует о потенциале и, очевидно, о древности этого центра традиционного судостроения на реке Видлице. В Олонецком сборнике за 1902 г. указывается, что в судостроении и судоходстве губернии было занято более 10 тыс. крестьян (половина работали на погрузке и выгрузке судов, больше 20 % составляли команды судов), несомненно участие в этой промышленности карельских судовладельцев и наёмных работников<sup>25</sup>. Здесь же приводятся таблицы числа рабочих и заработков по отдельным видам деятельности в уездах Олонецкой губернии<sup>26</sup>, доходы в лесопромышленности, статистика речного судоходства<sup>27</sup> и описание судоходных озёр, каналов и рек, питающих систему существующих каналов и шлюзов<sup>28</sup>.

Эти данные весьма приблизительные, так как нужно учитывать несовершенство механизмов сбора сведений для статистики, но благодаря им мы можем иметь представление о роли судопромышленности

---

<sup>22</sup> «Причину уменьшения строительства большемерных озёрных судов на побережьях Онежского озера относят к быстрому развитию пароходства, которое по скорости движения предпочитается судоходству и отняло у судохозяев значительное количество грузов» (Барсов Е. В. Об Олонецких древностях. С. 283).

<sup>23</sup> Там же. С. 291.

<sup>24</sup> НА РК, ф. 27, оп. 1, д. 33/1, л. 8–9.

<sup>25</sup> Олонецкий сборник. 1902. С. 59–60.

<sup>26</sup> Там же. С. 60–61.

<sup>27</sup> Там же. С. 62–66.

<sup>28</sup> Там же. С. 66–69.

---

в крестьянских промыслах XIX — начала XX в., в том числе для карел, проживающих на берегах водоёмов вблизи главных водных путей, соединяющих бассейны трёх морей.

В сборнике «Кустарные промыслы и ремесленные заработки...»<sup>29</sup> приведены первые статистические сведения о лодочных промыслах, лодочниках-кустарях и ремесленниках Олонецкой губернии начала XX в., сделан анализ и подготовлены предложения по развитию этих промыслов. В НА РК пока не найдено письменных источников 1917–1940 гг. о судостроении карел, возможно, они были утрачены в период 1940–1944 гг. В качестве источников были использованы и другие не публиковавшиеся ранее документы и фотографии из архивов и экспедиций автора.

## Обзор литературы

Хотя разрабатываемая автором и предлагаемая вниманию читателя тема традиционного судостроения и судоходства карел специально ранее не изучалась, она имеет достаточно разнообразное отражение в литературе. Некоторые материалы можно найти в трудах специалистов, которые ставили своей задачей описания, включающие, в частности, специфику водоёмов, традиционного судоходства, судостроения и рыболовства Олонецкой губернии. Исследователи жизни и быта карел XIX–XX вв. фиксировали использование лодок в жизни и на промыслах, но не анализировали особенностей лодкостроения в локальных центрах с карельским населением. Краткие сведения о карельских лодках содержатся в работах этнографов советского времени — в разделах, посвящённых транспортным средствам карел. Встречается информация о лодках и в периодической печати дореволюционного периода, а также в газетах и журналах советского времени. В связи с этим автору пришлось просматривать самую разнообразную литературу, чтобы получить хотя бы малое количество конкретной информации о судостроении карел и особенностях судоходства, связанных с географией и историей заселения территории постоянного проживания и жизнедеятельности карел.

---

<sup>29</sup> Кустарные промыслы и ремесленные заработки крестьян Олонецкой губернии. Петрозаводск, 1905.

---

Литературу по теме исследования можно разделить на два временных периода, которые отличались состоянием традиционного судостроения<sup>30</sup>:

1) До начала XX в., когда ещё широко бытовали традиционные крестьянские суда и промыслы.

2) С 1920-х гг. по настоящее время, когда многовековые традиции народного лодкостроения постепенно разрушались.

Использованную литературу можно разделить на три раздела:

1. Общие историко-географические сведения о районе исследований.

2. История российского флота и традиционного судоходства и судостроения.

3. Традиционное судостроение и судоходство в этнографии, топонимии, фольклоре и художественной литературе.

В числе историко-географических трудов можно отметить описание так называемой Озёрной Области 1900 года<sup>31</sup>. В нём отмечается богатство и разнообразие водных ресурсов, невысокие водоразделы, через которые благодаря волокам шло транспортное сообщение и велась торговля между бассейнами Балтийского, Белого, Чёрного и Каспийского морей. Приводятся данные по основным занятиям населения, включая рыболовство и охоту, анализируется и подчёркивается основополагающая роль судового промысла и водных путей в развитии края и всей России как в прошлом, так и в будущем.

В советский период вопросы происхождения и истории карельского народа стали активно изучаться учёными разных специальностей, наиболее полно и всесторонне эта тема раскрыта в трудах Д. В. Бубриха — известного специалиста по прибалтийско-финским народам России<sup>32</sup>.

Из работ по истории, содержащих последние научные открытия археологии и архивоведения о различных периодах истории карел, опубликованных в советский период, хочется выделить некоторые работы второй половины XX в. Выводы, сделанные в монографии

---

<sup>30</sup> Начало работы и такой подход к литературе по теме исследования народного судостроения описан в книге автора «„Кижанка“ — лодка Онежского озера...».

<sup>31</sup> Россия. Полное географическое описание нашего отечества / Под общим руководством П. П. Семёнова. СПб., 1900. Т. III. Озёрная область.

<sup>32</sup> «В его состав вошли основные части древнего племени Karjala (Корела) и важные части древнего племени Vepsä (Весь). Название племени Karjala при этом оказалось перенесено на весь карельский народ» (Бубрих Д. В. Догосударственный период истории балтийско-беломорского Севера. Петрозаводск, 1947).

---

Карельского НЦ РАН по истории Карелии<sup>33</sup>, взятые нами за основу интерпретации исторических процессов, связанных с освоением карелами современной территории расселения и во многом определяющих развитие судоходства и судостроения у карел. Освоению территории способствовали тесные контакты с развивающейся Новгородской феодальной республикой, северные границы которой к XIII в. достигли берегов Северного Ледовитого океана. Карельские роды<sup>34</sup>, как союзники славян, расселялись на север от Карельского перешейка, владели обширными земельными угодьями до побережья Белого моря, занимаясь охотничьим и рыболовным промыслами, сельским хозяйством, сбором налогов и торговлей с саамами. В развитии Российского государства изначально важную роль играло участие карел в совместных с новгородцами торгово-промышленных предприятиях и защите от захвата Швецией пограничных земель.

В коллективной монографии — сборнике археологической конференции «Финно-угры и славяне»<sup>35</sup> — многие авторы отмечали, что с середины I тысячелетия карельские племена находились под влиянием новгородских славян и русской материальной и духовной культуры, определяющим дальнейшее развитие прибалтийско-финских племён на восточных берегах Финского залива, в Приладжье и Прионежье. Финский археолог А. Эря-Эско отметил, что на возникновение культуры карельских родов никак не повлияли походы викингов и развитие её связано с более высокоразвитой культурой Великого Новгорода<sup>36</sup>, что подтверждает важность совместной деятельности карел и славян в формировании Русского государства. В XVII в. часть карел переселилась с Карельского перешейка во внутренние районы страны, что означает самоидентификацию карел в тесной связи с историей

---

<sup>33</sup> История Карелии с древнейших времён до наших дней / Под ред. Н. А. Кораблёва, В. Г. Макурова, Ю. А. Савватеева. Петрозаводск, 2001.

<sup>34</sup> «...Карельская родо-племенная знать становилась полноправными феодалами — военными вассалами Новгорода... в XV веке Вымольцы, Курольцы, Ровкульцы, Валдала и Наволочрод... „пять родов корельских детей“ и владели тогда почти всей северной частью Карелии... Постоянная военная угроза с запада вынуждала Новгород признавать и даже стимулировать развитие корелы, своего надёжного вассала» (История Карелии... С. 73—80).

<sup>35</sup> Эря-Эско А. Славяно-карельские культурные связи в IX—XIII веках // Финно-угры и славяне. Л., 1979. С. 49—51.

<sup>36</sup> «...карельская культура была создана поселившимся на постоянное жительство земледельческим населением, и что она вблизи Ладоги сохранилась более прочно, чем колонии викингов...» (там же. С. 50—51).



---

России, а не с близкой по языку Шведской Финляндией. После побед в Северной войне со Швецией карелы участвовали в строительстве Санкт-Петербурга, Петрозаводска, работали на новых заводах и верфях, что создавало возможности для их дальнейшего развития.

Изучение традиционного судостроения и судоходства России на государственном уровне началось при Петре I, когда стали заниматься описанием различных типов судов и изготовлением их моделей. В середине XVIII в. Екатерина II, создав «Устав водоходства», приказала «...делать модели и составлять чертежи речным судам»<sup>37</sup> и собирать сведения о различных типах российских судов.

Эти работы активизировались в середине XIX в.<sup>38</sup>, в исследовании специалистов и историков флота было собрано много информации о судоходстве в разные периоды развития Российского государства. В книге С. В. Максимова «Год на севере»<sup>39</sup> особо отмечается роль карел в судостроении Поморья<sup>40</sup>, что подтверждают и современные исследования. В Таможенных книгах за 1728–1748 гг. по Карельскому Берегу указаны 11 судостроителей, из них 8 карел; в записях Соловецкого монастыря за 1734–1756 гг. — 7 мастеров, из которых 6 из карельского села Подужемье<sup>41</sup>. Как уже отмечалось, по аналогии можно предположить,

---

<sup>37</sup> *Богославский П. А.* О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб., 1859. С. II.

<sup>38</sup> *Андреев А. П.* Ладожское озеро. В 2-х т. СПб., 1875; *Боголюбов Н. П.* История корабля. В 2-х т. М., 1880; *Веселаго Ф. Ф.* Материалы для истории русского флота. СПб., 1865; *Висковатов А. В.* Краткий исторический обзор морских походов и мореходства вообще до исхода XVII столетия. СПб., 1994; *Загоскин Н. П.* Русские водные пути и судовое дело. Казань, 1910; *Максимов С. В.* Год на севере. В 2-х т. Т. 1: Белое море и его побережья. СПб., 1859; *Богославский П. А.* О купеческом судостроении...; *Эш Г. В.* Руководство для любителей парусного спорта. СПб., 1895.

<sup>39</sup> *Максимов С. В.* Год на севере. В 2-х т. Т. 1: Белое море и его побережья. СПб., 1859; Т. 2: Поездка по северным рекам. СПб., 1859.

<sup>40</sup> «Большое и едва ли не главное подспорье для поморского народа доставляет корельское племя в другом промысле своём, давнишнем... в умении прочно и красиво строить морские суда: ладьи, раньшины, боты, и понимать чертежи наглядно, быстро и безошибочно. В этом отношении замечательна деревня Подужемье, расположенная в 15 верстах от г. Кемь. Здесь городская доморощенная верфь... в этот ковш реки Кемь ежегодно спускают по одному, по два, нередко по три и по четыре крупных морских судна, назначаемых для дальних морских плаваний. ...кемские суда лучше постройкой, красивее глядят своей внешностью, чем все другие суда» (*Максимов С. В.* Год на севере. В 2-х т. Т. 1: Белое море и его побережья. СПб., 1859. С. 501–505).

<sup>41</sup> *Овсянников О. В., Ясински М. Н.* Западное Беломорье: из истории крестьянского судостроения Поморья первой половины XVIII в. // Краугольный камень. Археология, история, искусство, культура России и сопредельных стран. В 2-х т. Т. 2. М., 2010. С. 81–98.

---

что карельские мастера и в других районах, близких к важным водным магистралям, строили не только лодки, но и коммерческие суда.

Профессиональный судостроитель П. А. Богославский впервые изучил и описал основные типы судов и особенности судоходства Белого моря, но, к сожалению, в его книге ничего не говорится о лодках и традициях карельского судоходства<sup>42</sup>. В исследовании Н. П. Боголюбова<sup>43</sup> есть информация о судостроении и особенностях судоходства Ладожского озера, на побережьях которого проживает карельское население. В другом его исследовании<sup>44</sup> изложена история судостроения и судоходства прибрежных народов с древнейших времён, сделана первая попытка сравнительного анализа конструктивных элементов и судов разных типов у различных народов. Например, штевни, так же как руль, мачты, паруса и другая оснастка и украшения, рассматриваются им как отличительные особенности внешней конструкции судов, что следует учитывать при изучении особенностей карельского судостроения разных районов. Отмечена зависимость развития судоходства и особенностей мореплавания у разных народов от географического положения и особенностей водоёма. В работах профессиональных судостроителей XIX в. сведений о традиционном судостроении карел встречается крайне мало. В начале XX в. вышел обобщающий труд Н. П. Загоскина<sup>45</sup>, посвящённый истории судоходства и его роли в становлении и развитии России. Автор, исследуя генезис русских судов бассейнов Балтийского и Белого морей, указывает, что в российском судостроении, кроме технологий, имеющих славянское происхождение, всегда использовались как местные, аборигенные традиции, так и заимствованные у соседних народов.

В советский период специальное изучение истории и комплексные исследования традиционного лодкостроения не проводились. Важную роль в изучении традиций судостроения и судоходства сыграла разработанная в конце 1980-х гг. к. ф.-м. н. П. В. Боярским методика комплексного подхода к изучению памятников науки и техники как важной составляющей историко-культурного наследия народов России<sup>46</sup>.

---

<sup>42</sup> *Богославский П. А.* О купеческом судостроении...

<sup>43</sup> *Боголюбов Н. П.* Ладожское озеро. СПб., 1870.

<sup>44</sup> *Боголюбов Н. П.* История корабля. Т. I. М., 1880.

<sup>45</sup> *Загоскин Н. П.* Русские водные пути и судовое дело в до-Петровской России, с приложением атласа карт. Казань, 1910.

<sup>46</sup> *Боярский П. В.* Введение в памятниковедение науки и техники. М., 1990.

---

Очень полезной для сравнения результатов исследований и анализа традиционного судостроения и судоходства является монография польского историка флота Йержи Литвина<sup>47</sup>, который в 1970–1990-х гг. произвёл «инвентаризацию» традиционных плавсредств и судоходства на всех водных бассейнах Польши, фиксируя технологию, терминологию и мастеров-лодочников. Большой фактический материал монографии, методика и сделанные им выводы помогли автору подтвердить важность изучения современного состояния народного лодкостроения и понимания историко-географических и других факторов влияния на процессы развития и сохранения местных этнолокальных традиций. Можно отметить историческую своевременность и исключительную важность этой работы для современных исследований традиционного судостроения.

Необходимо отметить книгу П. Е. Сорокина<sup>48</sup>, в которой рассматривается развитие судоходства и судостроительных традиций на внутренних водных путях северо-запада России в Средние века. Автором сделан детальный анализ терминологии судостроения, архитектуры и конструкций древних судов новгородского периода, но район его исследований ограничен бассейнами озёр Ильмень, Псковского, Чудского и Ладожского и не затрагивает территорию расселения карел. Интересна монография А. В. Огорокова, посвящённая анализу развития судостроения в древнейшие времена на основе археологических находок на территории России, включая наш регион. В его работе предлагаются критерии изучения возможного взаимовлияния культур в традициях строительства лодок<sup>49</sup>. В самом начале XXI в. появилась работа коллектива авторов «История северорусского судостроения», посвящённая теоретическим вопросам истории развития судостроения и судоходства<sup>50</sup>. В книге перечисляются лодки нескольких коренных финно-угорских народов, но, к сожалению, народное судостроение и судоходство карел в ней не рассматриваются.

В статье В. Р. Чепелева о традиционных плавсредствах народов Дальнего Востока отмечается устойчивость с XIX в. у коренного населения традиций судостроения и судоходства при сохранении традиций

---

<sup>47</sup> *Litvin J. Polskie szkutnictwo ludowe XX wieku.* Gdansk, 1995.

<sup>48</sup> *Сорокин П. Е. Водные пути и судостроение в северо-западной Руси в Средневековье.* СПб., 1997.

<sup>49</sup> *Огороков А. В. Древнейшие средства передвижения по воде.* Калининград, 1994.

<sup>50</sup> *Дубровин Г. Е., Огороков А. В., Старков В. Ф., Черновитов П. Ю. История северорусского судостроения.* СПб., 2001.

---

промыслов и ведения хозяйства. Все местные типы лодок сохранились почти без изменений и до сих пор используются рыбаками и охотниками<sup>51</sup>, что соответствует обнаруженным тенденциям в современном карельском лодкостроении.

В опубликованных трудах этнографов и путешественников XIX — начала XX в. также нет специальных исследований народного судостроения и судоходства, типы традиционных лодок и особенности локальных центров судостроения не изучались. Во второй половине XIX в. И. С. Поляков сообщает о важности лодок и водного сообщения в повседневной жизни карел в самых глухих местах края, где вода — «единственное средство общения... главная кормилица»<sup>52</sup>.

Упоминания о карельских лодках и их использовании встречаются и в некоторых трудах советских этнографов второй половины XX в. Одна из главных работ советского периода о карелах — книга Р. Ф. Тароевой<sup>53</sup>. В разделе «Способы и средства передвижения» приводятся сведения о карельских традиционных лодках и водно-волоковых путях. В монографии есть рисунки лодок, впервые перечисляются основные типы плавсредств карел и их карельские названия<sup>54</sup>, даётся краткое описание технологий их изготовления, приводится терминология.

В изданном РАН в 1964 г. труде «Народы мира» в главе о карелах есть краткая информация о судостроении и судоходстве карел<sup>55</sup>. В дру-

---

<sup>51</sup> «Ко времени присоединения Приамурья и Сахалина к России водные средства передвижения у коренных народов этого региона были уже довольно разнообразны и состояли из бревенчатых плотов и трёх основных типов лодок: долблённых, дощатых и берестяных, различавшихся между собой как по способу постройки, так и по назначению» (*Чепелев В. Р.* Традиционные водные средства передвижения у коренных народов Нижнего Амура и Сахалина // Изучение памятников морской археологии. Вып. 8. СПб., 2004. С. 141–160).

<sup>52</sup> *Поляков И. С.* Письма в Русское географическое общество. 1871 год // Три путешествия по Олонецкой губернии. Петрозаводск, 1991. С. 201–202.

<sup>53</sup> *Тароева Р. Ф.* Материальная культура карел. Л., 1965.

<sup>54</sup> «Важнейшими и древнейшими средствами передвижения в крае рек и озёр летом являлись лодки: долблёнки (люд. hongoi, ливв. kuitti), шитики (veneh), карбасы (kargbas) и плоты (люд. lautt, сев.-карел. -а, ливв. -ш), появление которых следует отнести к древнейшим периодам заселения Севера» (*Тароева Р. Ф.* Материальная культура... С. 65).

<sup>55</sup> «...на севере летних сухопутных дорог почти не было... основными средствами передвижения в крае рек и озёр были лодки-долблёнки, лодки-шитики, карбасы и плоты. Широко известны у карел двухвёсельные лодки-шитики, которые шили сами крестьяне. В прошлом столетии славились... мастерством изготовления не только лодок, но и более крупных морских судов в с. Подужемье» (Карелы // Народы мира. Народы Европейской части СССР. Ч. II. М., 1964. С. 343).

---

гих монографиях о карелах<sup>56</sup> сообщается много сведений о расселении карел и значении судоходства. Есть сообщения о трёх типах плавсредств с их карельскими названиями<sup>57</sup>, приводятся некоторые сведения об использовании лодок<sup>58</sup>. Плоты связываются с древнейшим периодом освоения водоёмов края, долблёнки названы первым типом лодки, упоминается о трёх типах дощатых лодок — морских, озёрных и речных<sup>59</sup> — и об использовании на больших водоёмах прямого паруса (пурё) из холста. Важные сведения для уточнения истории расселения карел есть в одной из последних монографий о прибалтийско-финских народах России<sup>60</sup>. К сожалению, в указанных монографиях нет информации о конкретных лодках различных районов судоходства, почти нет карельской терминологии и отсутствует иллюстративный материал.

Много информации о народном судостроении и типах лодок, в том числе и карельских, содержится в работах известного карельского этнографа К. К. Логинова. В своих многолетних исследованиях материальной и духовной народной культуры он собрал много конкретных сведений о традиционном судоходстве, верованиях и обрядах, связанных с ним<sup>61</sup>, зафиксировал традиции лодкостроения, которые и до настоящего времени сохранились у заонежан, водлозёров и других локальных групп русских, где сошлись карельская, вепсская и русская культуры<sup>62</sup>.

---

<sup>56</sup> Карелы Карельской АССР. Петрозаводск, 1983; *Кочкуркина С. И., Спиридонов А. М., Джаксон Т. Н.* Письменные известия о карелах. Петрозаводск, 1990; Прибалтийско-финские народы России // Народы и культуры. М., 2003.

<sup>57</sup> «...лодки: долблёнки (куйтти, хонгой — люд., лив.), шитики (венех), карбасы (венех) и плоты (лаутта)» (Карелы Карельской АССР. С. 133).

<sup>58</sup> «На ней перевозили грузы, сено с покосов, ловили рыбу, во время свадьбы она заменяла праздничную конную повозку, наконец, в последний путь карела везли также на лодке, так как большинство карельских кладбищ располагалось на островах... на могилу мужчины обычно клали корму (возможно, потому, что лодкой всегда правил мужчина), а на женскую могилу — носовую часть» (там же. С. 133, иллюстрация на первой вкладке).

<sup>59</sup> «лодки-шитики... делятся на морские, озёрные и речные, между которыми разница заключается только в размерах... речные лодки всегда короче, уже и с более низкими бортами»; «...отдельные карельские деревни славились прекрасными мастерами-лодочниками, которые часто шили лодки не только для себя, но и на продажу» (там же. С. 133).

<sup>60</sup> Прибалтийско-финские народы России. С. 168–179.

<sup>61</sup> *Логинов К. К.* Материальная культура и производственно-бытовая магия русских Заонежья XIX–XX вв. СПб., 1993.

<sup>62</sup> *Логинов К. К.* Материальная культура...; *Он же.* Этнолокальная группа русских Водлозерья. М., 2006.

---

Одной из последних опубликованных работ, посвящённых специально судостроению и судоходству карел, стала глава «Традиционные лодки Сязозерья» в коллективной монографии «История и культура Сязозерья»<sup>63</sup>. В работе авторы впервые рассматривают особенности народного судостроения карел-людиков Сязозерья и северных карел озера Куйто. Крайне важно, что история и особенности народного судостроения карельских районов рассматриваются в сравнении с традиционным судостроением русского района Кижских шхер Онежского озера. На примере изучения лодок карел Сязозерья, Калевалы и русских Заонежья высказаны предположения о возможных путях генезиса карельских судостроительных традиций, предлагаются варианты эволюции народных судов. В книге впервые делается попытка описать особенности традиционного судостроения различных этнических групп с целью представить народное судостроение как социоприродный и историко-культурный феномен, который требует серьёзного изучения. Некоторые материалы о карельском судостроении есть также в опубликованных автором статьях<sup>64</sup> и книгах по истории и современному состоянию традиционного судостроения и судоходства.

В литературе по топонимии<sup>65</sup> и гидронимии<sup>66</sup> сделаны выводы о происхождении географических названий в процессе освоения региона и исторического взаимовлияния двух культур — прибалтийско-финской и русской, которые позволяют увидеть некоторые параллели с процессами формирования и развития традиций лодкостроения и использования плавсредств в различных этнолокальных центрах.

Неоднократные упоминания о лодке как одном из главных средств передвижения находим в рунах «Калевалы», составленных из истори-

---

<sup>63</sup> Наумов Ю. М., Орфинский В. П., Скворцов А. П. Традиционные лодки Сязозерья.

<sup>64</sup> Наумов Ю. М. О мастерах плотниках и судостроителях Заонежья и Карельского Поморья // Рябининские чтения-99. Петрозаводск, 1999. С. 386–393; Традиционное судостроение Кижской волости — изучение и музеефикация // Актуальные проблемы развития музеев-заповедников. Петрозаводск, 2006. С. 130–134; Наумов Ю. М. Результаты экспедиций 2000–2009 гг. по изучению истории и современного состояния традиционного народного судостроения бывшей Олонецкой губернии // Полевые этнографические исследования: Материалы 8-х СПб этнограф. чтений. СПб., 2009. С. 97–102; Талых А. А., Наумов Ю. М., Королёв С. П. Народное судостроение Карелии. Ч. 1. Петрозаводск, 2014; Ч. 2. Петрозаводск, 2015.

<sup>65</sup> Керт Г. М., Мамонтова И. Н. Загадки карельской топонимики. Петрозаводск, 1982; Муллонен И. И. Топонимия Присвирья. Петрозаводск, 2002; Муллонен И. И. Топонимия Заонежья. Петрозаводск, 2008.

<sup>66</sup> Муллонен И. И. Топонимия Присвирья. С. 49–51.

---

ческих песен карел, записанных в XIX в. в Карелии. В произведениях многих писателей Карелии также встречаются сведения о традиционных карельских лодках и их использовании, о карельских лодочниках и рыбаках. В художественно обработанной форме информация о карельском народном судостроении есть в рассказах В. И. Пулькина — писателя и этнографа<sup>67</sup>. Изображения карельских лодок и промыслов, связанных с традициями судоходства и судостроения Карелии, встречаются в графике и живописи художников, которые жили и работали в этом историческом крае. Особо можно отметить иллюстрации к эпосу «Калевала» и другие работы заслуженного художника России М. М. Мечева, некоторые из них использованы в настоящем издании.

---

<sup>67</sup> Пулькин В. И. «Происхождение красоты». Петрозаводск, 1980.



## К ВОПРОСУ О ТЕРРИТОРИИ РАССЕЛЕНИЯ И ИСТОРИИ КАРЕЛЬСКОГО НАРОДА

### Географические особенности территории расселения карел

Территория расселения карел занимает значительное пространство региона, который в отечественной географии начала XX в. получил название Озёрная область<sup>1</sup> (рис. 1). Этот уникальный даже для северо-запада России регион изобилует разнообразными водными ресурсами: два великих озера, крупные и малые реки, многочисленные озёра, соединённые протоками. Водные системы разных частей Озёрной области относятся к бассейнам четырёх морей — Белого, Балтийского, Чёрного и Каспийского.

Карельский перешеек — прародина карельского народа и место, откуда началось его расселение на обширных пространствах северо-запада России. На юге Карельского перешейка полноводная река Нева, вытекая из Ладожского озера, соединяет все внутренние водные пути северо-запада России с Балтийским морем. С юга в Ладогу впадает река Волхов, поднявшись по которой в озеро Ильмень и далее в верховья реки Ловать, можно было волоками перейти в Днепр и попасть в Чёрное море. На юго-востоке в Ладожское озеро впадает река Свирь, вытекающая из Онежского озера, из которого по рекам Вытегре и Андоме, преодолев волоки, рекой Ковжей можно выйти в Белое озеро Волжско-Каспийского бассейна. На севере и востоке Онежского озера по водно-волоковым путям можно было попасть в реки Кемь, Выг, Онегу и Северную Двину бассейна Белого моря.

Территория расселения карел имеет естественные границы — водоразделы бассейнов Балтийского и Белого морей и реки Волги, которые нужно учитывать при изучении истории карельского судостроения и судоходства. Кроме указанных магистральных путей, связывающих все области европейской части России, внутри каждого из бассейнов много локальных водных путей, определяющих освоение и использование карелами земель их постоянного проживания. Эти пути более подробно обозначены при описании традиций судостроения и судоходства локальных центров каждого из бассейнов.

---

<sup>1</sup> Россия. Полное географическое описание нашего отечества / Под общим руководством П. П. Семёнова. СПб., 1900. Т. III. Озёрная область.

# ПЛЕМЕНА ОЗЕРНОЙ ОБЛАСТИ

Сост. Я. Староский



Рис. 1. Карта Озёрной области  
с указанием районов расселения карел в XIX в.

Порядок описания связан со временными периодами расселения карел с исторической прародины — начиная с бассейна Ладожского озера, затем на север через бассейн Онежского озера к Белому морю и заканчивая бассейном реки Волги. Карелы, проживающие в каждом из этих бассейнов, имеют свои этнографические особенности, которые позволяют различать

---

следующие этнолокальные группы: приладожские карелы-ливвики, прионежские карелы-людики, сегозерские карелы Балтийско-Беломорского водораздела, северные — собственно карелы Беломорского бассейна и южные — тихвинские и тверские карелы Волжского бассейна.

## **К истории расселения карел**

Особенности исторических процессов и жизнедеятельности народов зависят от географии расселения, которая в свою очередь влияет на их дальнейшее общественное и промышленное развитие. Народы, живущие на главных водных магистралях и перекрёстках великих торговых путей, получали большие возможности для исторического развития. На Карельском перешейке между Финским заливом и северо-западным побережьем Ладожского озера начал формироваться карельский народ. Через Карельский перешеек — историческую прародину карельского народа — проходил древний торговый путь «из варяг в греки», по которому товары и хлеб с богатого юго-востока поступали на бедный ресурсами северо-запад Европы. Из всех прибалтийских племён карелы в своём поступательном развитии в середине I тыс. н. э. смогли освоить земли стратегической территории Карельского перешейка и заселить два водных пути из Ладоги в Балтийское море по рекам Неве и Вуоксе. Здесь образовался так называемый древнекарельский язык, носители этого языка — карелы — со второй половины I тыс. н. э., постепенно расселяясь с места пересечения главных торговых путей Северной Европы, осваивали новые земли. К Средневековью карелы по водно-волоковым путям на западе вышли на земли Саво, побережье Ботнического залива Балтийского моря и даже на восточное побережье Швеции, на севере — на лопские земли Кольского полуострова, а на востоке дошли до побережья Белого моря. С тех времён остался карельский эпос, собранный из древних рун, в которых упоминаются все соседние прибалтийские народы, окружающие земли карел. Название Карельского перешейка до сих пор сохраняет имя населявшего его народа, который в силу исторических обстоятельств не смог удержать эти земли за собой.

До начала XIII в. карельское племя упоминается в новгородских источниках как единое, в 1227 г. состоялось крещение новгородским князем своих союзников-карел. После очередной войны со Швецией по Ореховецкому мирному договору в 1323 г. западная часть Карельского

---

перешейка вышла из состава земель Новгородской республики. Тогда же произошло выделение в особую группу карел, проживающих на территории современной Финляндии. Граница их расселения прошла с юга от устья реки Сестры на побережье Финского залива до побережья Ботнического залива на севере<sup>2</sup> (рис. 2). В настоящее время финские карелы, в основном, живут в провинциях Северная и Южная Карелия, расположенных на востоке Финляндии, и составляют там большинство населения.

Пришедшие во второй половине I тысячелетия в бассейн Ладожского озера ильменские словене расселялись среди коренных народов, включая их в процессы развития Новгородской республики и дальнейшего становления российского государства, создали общую политическую и хозяйственную систему, в которой русский язык и православие стали основой объединения народов. Процессы нескольких волн переселений карельского народа с их прародины на Карельском перешейке связаны с двумя основными причинами: во-первых, с колонизационным движением карел, совместно с новгородцами осваивавших новые земли для промыслов и ведения хозяйства; во-вторых, с постоянными грабежами, военными конфликтами и попытками захвата Карельского перешейка Швецией. Изначально проживая на геополитически важном перекрёстке древних путей, карелы под натиском западных соседей вынуждены были уходить с прародины на второстепенные пути. Оказавшись на периферии, карелы сохраняли свою самобытность, что сказалось на истории и дальнейшем развитии этого народа.

Вместе со славянами карелы начали промышленное и колонизационное движение от Ладоги на север к Белому морю и на восток к Онежскому озеру. Карелы, осваивая новые земли, оставались союзниками новгородцев и несли общие с ними повинности, при этом новгородцы, вовлекая карел в новый ход истории, не принуждали их к подчинению<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Кочуркина С. И., Спиридонов А. М., Джаксон Т. Н. Письменные источники о карелах. Петрозаводск, 1990; Прибалтийско-финские народы России. М., 2003. С. 168–179.

<sup>3</sup> «При поддержке новгородской верхушки к XII веку в карельских общинах из старейшин – валитов и куннингасов возникает племенная знать со своими владениями и отрядами. Карельская знать входила в число городской верхушки, и за карелами были в собственности „воды, земли и ловища“, а „ренту“ (празгу) саамы выплачивали карельским собственникам земель... за пользование промыслами... карельская родоплеменная знать неизбежно становилась полноправными феодалами – военными вассалами Новгорода» (История Карелии с древнейших времён до наших дней / Под ред. Н. А. Кораблёва, В. Г. Макурова, Ю. А. Савватеева. Петрозаводск, 2001. С. 71).

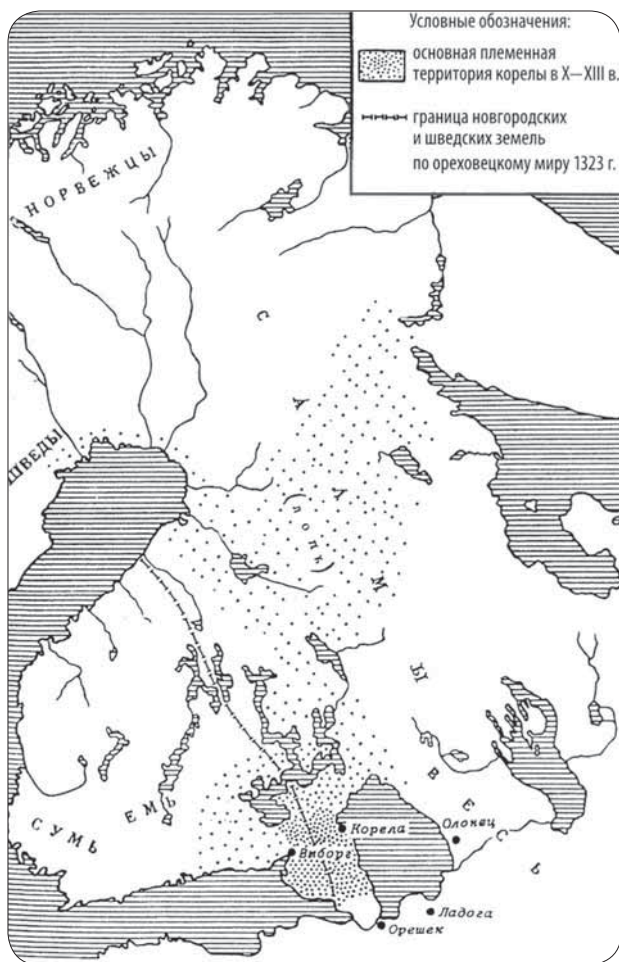


Рис. 2. Карта расселения карел до XIII в. (включая области Саво, Карьяла и другие на территории Финляндии)<sup>4</sup>

В начале II тыс. н. э. карелы приняли православную веру, карельские роды получили земли от Ладоги до Поморья, развивали приграничную торговлю, а их вожди занимали высокие должности среди «вятших людей» — знати вечевой республики Великий Новгород.

<sup>4</sup> Карелы Карельской АССР. Петрозаводск, 1983. С. 19.

---

История расселения карел с исторической прародины — Карельского перешейка — была связана с постоянными пограничными конфликтами с викингами и шведами, в которых карелы вынуждены были защищать свои земли от агрессии. Живя на границах важных водных торговых путей, карелы первыми принимали удары с запада, но никогда не изменяли союзу со славянами и православной вере. Для защиты своих пределов от набегов скандинавов отряды карел под руководством своих вождей участвовали в военных действиях вместе с новгородцами<sup>5</sup>. В IX—XIII вв. в Приладожской Карелии было построено около 30 «крепостей на холмах»<sup>6</sup>, куда при угрозе нападения противника под защиту рубленных из брёвен и заполненных камнем стен уводили женщин и детей, а также скот, уносили зерно и ценное имущество. На землях Карельского перешейка были построены новгородские крепости Тиверск и Корела, пограничными крепостями было укреплено всё карельское побережье Ладожского озера: от крепости Паасо у Сортавалы до Невы через 40 км стояли гарнизоны<sup>7</sup>, которые позволяли защитить карельские земли от захвата шведами.

С XIV в. шведская политика захвата новых земель на востоке и навязывания карелам католицизма приняла устойчивый характер. Исконные земли приладожских карел на западе и севере Ладожского озера Швеция заселяла финским земледельческим населением, поэтому карелы были против шведской аннексии и отражали удары агрессоров. Результатом их совместных с новгородцами военных действий были мирные договоры о границах со Швецией, которые, однако, постоянно нарушались западными соседями. В XV в. после разорений от военных действий карелы стали заселять земли вдоль всех водно-волоковых путей, ведущих на север и восток<sup>8</sup>. Для защиты от расширя-

---

<sup>5</sup> «Поддерживая внешнюю политику Господина Великого Новгорода, часть карельской знати входила в число новгородских бояр, которые управляли обширными землями, становились воеводами и даже командовали новгородскими войсками в походах на северо-запад... под 1377/78 летописи сообщают о походе новгородцев под началом Ивана Валита на Оулу» (История Карелии...).

<sup>6</sup> *Martti I. Jaatinen Sortavalan rakentamisen historia. Juvaskula, 2006. S. 11.*

<sup>7</sup> История Карелии... С. 71—72.

<sup>8</sup> «Постоянная военная угроза с запада вынуждала Новгород признавать и даже стимулировать развитие... карелы, своего надёжного вассала. ...., пять родов корельских детей“ владели тогда почти всей северной частью Карелии. Им принадлежали сельскохозяйственные земли, промысловые угодья, сбор празги и право торговли с саами» (История Карелии... С. 73—80).



ющейся агрессии шведов был построен город-крепость Олонец, который стал центром земель приладожских карел (рис. 3).

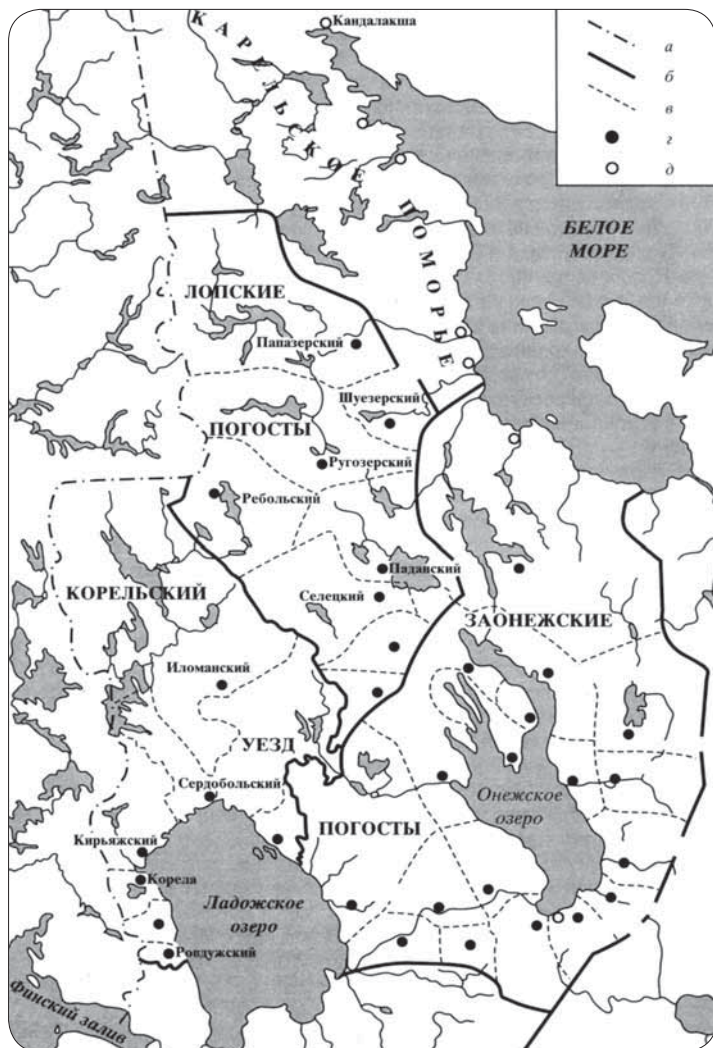


Рис. 3. Карта расселения карел в XVI–XVII вв.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Карелы Карельской АССР. С. 3.



В XVII в. после польско-литовского нашествия времён Смуты и неудач восстаний в Финляндии 1657–1658 гг. карелы стали активно переселяться на юго-восток – в новгородские и тверские земли, которые можно было получить только в награду за их постоянное участие в обороне границ развивающегося Российского государства.



Рис. 4. Карта расселения карел в середине XX в.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Клементьев Е. И. Карелы: Этнографический очерк. Петрозаводск, 1991. С. 4.

---

В начале XVIII в., когда шведский военный флот ещё господствовал на Балтике, в Карелии и на сопредельных территориях начал создаваться плацдарм будущих российских побед. В результате западной политики Петра I в 1702–1703 гг. на Свири в г. Лодейное Поле была построена и стала действовать Олонецкая верфь, а на Онежском озере – орудийный Петровский завод, активно разрабатывались месторождения железной и медной руды. Карелы принимали участие в строительстве и работе верфей, заводов и в военной борьбе со шведами<sup>11</sup>, г. Олонец стал базой для расположения 10 % численности петровской армии. По Ништадскому миру 1721 г. крепость Корела, а также западная часть Карельского перешейка, 400 лет находившиеся под господством Швеции, были снова присоединены к России. С победами России и началом строительства г. Санкт-Петербурга – новой столицы и морских ворот России – активизировалась промышленно-хозяйственная деятельность всего северо-запада, для чего было необходимо развитие судоходства и судостроения.

В XIX в. местное население северо-запада России постепенно включалось в процессы преобразования региона, это можно сказать и о карелах всей территории их расселения от Ладоги до Белого моря и бассейна Волги. В XX в. карелы на всей территории своего исторического расселения (рис. 4) продолжали участвовать в процессах социально-экономического развития РСФСР, сохраняя при этом свои этнические, культурные и хозяйственные традиции.

---

<sup>11</sup> История Карелии... С. 182–184.

## ТИПЫ И ТЕХНОЛОГИЯ ИЗГОТОВЛЕНИЯ ПЛАВСРЕДСТВ

Виды флота можно разделить по назначению, происхождению, времени постройки судов: традиционный (народный), промысловый, транспортный, комбинированный, военный, купеческий (коммерческий), исторический (памятники, реплики), учебный, прогулочный и др. Каждый вид делится дополнительно на разные классы и типы судов, названия которых закрепляются в соответственной национальной или международной терминологии.

Корпуса судов, конструктивные схемы и элементы, устройства, детали и приспособления возникали и развивались эволюционным путём от простейших средств передвижения по воде, совершенствуясь для решения постоянно усложняющихся задач, которые человек ставил перед собой. Судостроение у всех народов прошло все этапы эволюционного развития: от бревна к плоту, от долблёнки к килевой лодке, от речных и озёрных до морских и океанских судов. Так же развивались судовые движители — палка-шест, весло, парус, много вёсел, много больших парусов, появление и модификация двигателей. Как средство передвижения флот способствовал сообщению между различными народами и обмену информацией, в том числе в области судостроения и судоходства, наполняя эволюционный путь заимствованиями более опытных соседей. Поэтому, изучая народное судостроение и судоходство, необходимо учитывать возможные пути воздействия на традиции района, водоёма и в целом на флот, его виды и типы судов.

Но в основе народного флота любой нации лежит собственная традиция зарождения и развития судостроения с учётом потребностей судоходства. Народный флот с целью освоения жилого пространства и развития хозяйства семьи изначально выполнял двойную промыслово-транспортную функцию. Выработанные многовековой практикой народа разнообразные типы корпусов и судостроительные традиции совпадают с теоретическими и экспериментальными разработками профессиональных проектировщиков судов. Опыт традиционного судоходства в каждом районе основан на точном знании условий плавания и имеет большое значение для жизни и хозяйственной деятельности населения. Формирование корпуса и его размеров, развитие конструкций и движителей связаны в первую очередь с особенностями

---

водоёма и основными задачами судоходства района. В качестве дополнительных признаков учётом районы плавания: морские, прибрежные, внутренние водные пути и комбинированные пути сообщения: река — море и водно-волоковые. Дальнейшее развитие судостроения будет зависеть от дальности и сложности путей и районов плавания судов. Здоровый консерватизм народных судостроителей позволял в течение многих веков отбирать и сохранять оптимальные формы корпусов судов и их конструктивных схем в каждом конкретном водном бассейне, о чём свидетельствуют различия в деталях и терминах.

### **Типы плавсредств на территории расселения карел**

В новгородских летописях есть упоминания о торговых предприятиях на Балтийском море и военных морских походах в Швецию новгородцев вместе с карелами. В 1187 г. соединённым флотом была разгромлена древняя столица Шведского королевства Сигтуна<sup>1</sup>. Мореходство древней корелы в Балтике закончилось в конце XIII в. с началом исхода основной части карельских племён-родов с Карельского перешейка.

С этого периода судоходство карел развивалось в основном на внутренних водоёмах и древних водно-волоковых путях. Уже упоминалось, что карелы расселялись в основном в удалении от главных водных магистралей, за исключением северного побережья Ладожского и двух западных заливов Онежского озера. Карельское население практически не участвовало в речных и морских коммерческих перевозках грузов, их традиционное судоходство ограничивалось местными районами промыслов и ведения хозяйства, включающего транспорт и мелкую торговлю с перевозкой людей и грузов на лодках, в том числе и через освоенные ими волоки между соседними бассейнами. Для ведения крестьянского хозяйства и мелкой торговли использовались все типы примитивных древних плавсредств — плотов, долблёных и каркасных лодок, которые просуществовали почти в неизменном виде до конца XX в., и более совершенных — дощатых лодок.

В результате длительного изучения специалистами многих стран Северной Европы процессов эволюции судостроения, которая происходила в течение последних 5–7 тыс. лет, были выделены четыре основных древних плавсредства, изготавливаемых тысячелетиями:

---

<sup>1</sup> Шаскольский И. П. Борьба Руси против крестоносной агрессии на берегах Балтики в XII–XIII вв. Л., 1978. С. 101–105.

---

плоты, долблѣнки и каркасные лодки, обтянутые корой или кожей. Свидетельство этому — знаменитые петроглифы на скалах Онежского озера и побережий Белого моря, где в ритуальных сценах, военных походах и на промыслах, изображены два типа первобытных лодок — долблѣные и каркасные. Плоты и долблѣнки почти повсеместно были распространены у карел на малых и удалѣнных водоѣмах до второй половины XX в.<sup>2</sup> Сведения, полученные в работе над темой, указывают также на то, что кожаные и берестяные лодки в недалѣком прошлом ещё изготавливались на северных территориях современного проживания карел от Посвирья до Белого моря. Например, есть задокументированные факты изготовления и эксплуатации соседями — вепсами — каркасных берестяных лодок-«пузик» в XX в.<sup>3</sup>, но предположения в отношении использования карелами каркасных лодок из коры и шкур требуют дополнительного изучения архивных документов.

Более сложными в изготовлении являются лодки из досок, которые начали строиться с появлением и усовершенствованием инструмента из металла и развитием технологий обработки дерева. В рунах карельского эпоса «Калевала», в период начала развития кузнечного производства, описывается изготовление досок из ствола дерева, упоминаются челноки и морские суда, изготовленные из досок. Первоначально доски приколачивались к бортам долблѣных лодок, увеличивая мореходность и грузоподѣмность так называемых «набойных челнов». Возможно, дощатые лодки у карел появились во времена начала контактов с новгородскими славянами, а технологии строительства развивались в их совместной речной и морской торговле.

В этнографической литературе о карелах сообщается о лодках-дощанках, или шитиках, которые были распространены не только на территории Карелии, но и у всех народов, живущих по берегам морей, озѣр и рек, соответственно и лодки из досок бывают морские, озѣрные и речные. Можно сказать, что конструктивный набор корпусов в основном одинаков, но из-за разных условий плавания отличается толщиной сечения килей, штевной, шпангоутов, бортовых досок и других деталей. Лодки разных водоѣмов имеют отличия в размерениях корпусов: морские лодки длиннее и шире, озѣрные лодки меньше, но имеют длину и

---

<sup>2</sup> За исключением Сегозерья и бассейна озѣр Куйто, что согласуется с выводами К. К. Логинова в монографии «Юккогуба и ее округа» (Петрозаводск, 2001. С. 215).

<sup>3</sup> Наумов Ю. М. Новые сведения о лодкостроении и судоходстве вепсов // Материалы Всерос. науч. конф. с междунар. участием, посвящ. 70-летию КарНЦ РАН. Петрозаводск, 2016. С. 234–235.

---

ширину большую, чем речные, у которых и борта имеют наименьшую высоту. У карел эти три вида дощатых лодок в основном имеют корпус полукилевой, не имеющий выступающего киля, с клинкерной обшивкой, иногда на малых озёрах и реках встречаются плоскодонные лодки.

## О технологии изготовления плавсредств

### Плоты

Наиболее древним типом плавсредств у карел были плоты, которые использовались для рыбной ловли на лесных озёрах и маленьких речках, а также для переправы через реки. В записанных Е. В. Барсовым в Приладожье преданиях говорится, что в глубокой древности люди даже жили в примитивных жилищах, сооружённых на плотях, очевидно, обеспечивая свою безопасность от нападения крупных хищников, кабанов, мелких грызунов и ядовитых змей.

По сведениям, зафиксированным в середине XX в., подтверждённым информантами в экспедициях автора, обычный плот для рыбалки и переправы через небольшие реки делался длиной 2–3 м из 3–5 брёвен высушенных на корню елей или сосен, толщиной более 20 см. Брёвна плота изначально скреплялись скрученными ветвями черёмухи, берёзы или тонкими стволами молодых елей или сосен, позже деревянными шпонками, проходящими сквозь паз в каждом бревне и закреплёнными деревянными нагелями. Во второй половине XX в. при изготовлении плота для скрепления брёвен стали широко применяться доски, приколотенные гвоздями.

По озёрам на плотях традиционно передвигались с помощью шестов, которые можно было воткнуть в дно и использовать вместо якоря для стоянки. В некоторых местах для передвижения стали использовать вёсла с примитивными уключинами, иногда использовали ветер, закрепляя небольшие деревья или ставя примитивный парус. Некоторые плоты имели бортовые ограждения из досок, рыбаки для сидения ставили чурбаки или делали небольшие скамейки. При переправах через глубокие реки с одного берега на другой натягивался канат, держась за который, перетягивали плот, при переезде через мелкие реки отталкивались от дна шестом.

Карелы строили также и специальные промысловые плоты, приспособленные для добычи со дна железной руды или промысла жемчужных

---

раковин. К углу плота привязывали длинную верёвку с камнем, позднее с металлическим якорем, с помощью которого подтягивались и передвигались на озёрах, спускались или поднимались по течению реки. Специальные плоты использовались для доставки заготовленного леса к месту его переработки или погрузки для дальнейшей транспортировки.

### Каркасные лодки

Каркасные лодки северных районов были двух видов: первые обшивались шкурами животных, вторые — большими пластами «бересты» — берёзовой коры. При изготовлении лодок обоих видов сначала делался каркас из тонких стволов и веток, связанных корнями деревьев или жилами животных, ими же сшивали покрывающие каркас раскроенные шкуры и бересту. Места соединения с каркасом и швы покрытий для гидроизоляции пропитывались горячими водоотталкивающими и водозащитными смесями из животного жира, воска и древесной смолы.

### Долблёнки

В статье В. В. Пименова сообщается, что долблённые лодки бытовали у всех народов на северо-западе России: карелов (*kuutti*), вепсов (*hongoi*), марийцев (тыгана пуш), русских (чёлн)<sup>4</sup>. На лодках-долблёнках рыбачили и перевозили людей и небольшие грузы на малых озёрах и реках. Долблёнку делали из свежесрубленной осины прямо в лесу недалеко от водоёма, диаметр бревна в средней части — от 30 до 50—60 см. Сердцевина дерева выдалбливалась теслом, и лодка обрабатывалась скобелем внутри и снаружи.

Известны долблённые лодки пяти видов:

- круглые однодеревки-корыта;
- спаренные круглые однодеревки, соединённые в носу и корме;
- долблёнки с круглым или обработанным с обоих боков корпусом и дополнительными конструкциями из тонких деревьев или толстых досок по бортам;
- долблёнки «набойные» с увеличенной высотой борта;
- долблёнки с разведёнными бортами.

Самым древним типом лодки, которую можно изготовить с помощью самых примитивных каменных орудий и огня, скорее всего, была долблёнка-однодеревка. Упоминания о лодке-челне из одного дерева есть

---

<sup>4</sup> Пименов В. В. К вопросу о карельско-вепских культурных связях // Советская этнография. 1960. № 5. С. 34; Крюкова М. А. Материальная культура марийцев в XIX веке. Йошкар-Ола, 1956. С. 89.



в карельских эпических песнях<sup>5</sup>. Во второй половине XIX в. при реконструкции Ладожского обводного канала экспедицией А. А. Иностранцева был найден долблённый чёлн, изготовление которого относится ко времени неолита<sup>6</sup>. В середине XX в. такие примитивные долблёнки-корыта можно было встретить в Олонецком районе и в бассейне Ведлозера<sup>7</sup>, это подтверждается и находками автора в экспедиции 2011 г.

Позднее для большей грузоподъёмности и лучшей остойчивости две примитивные долблёнки-корыта стали соединять друг с другом круглыми или квадратными в сечении шпонками. Известны также и многокорпусные плоты из долблёнок для перевозки и сплава по рекам большого количества груза.

С появлением инструмента из металла для придания корпусу лучших судоходных качеств бревно предварительно немного отёсывали на плоскость с днища и с бортов по форме, сужающейся к носу. После обработки бревно выгёсывали изнутри и для лучшей остойчивости крепили с обоих боков балансиры из тонких сухостойных деревьев, плах или толстых досок (рис. 1–3).



Рис. 1. Долблёнка с балансирами по бортам (рис. А. П. Скворцова)

<sup>5</sup> Евсеев В. Я. Исторические основы карело-финского народного эпоса. Кн. 1. М.; Л., 1957. С. 78–79.

<sup>6</sup> Иностранцев А. А. Доисторический человек побережья Ладожского озера. СПб., 1882. С. 172.

<sup>7</sup> Деревни Рыпушкалицы, Старая Маньга, Паннила и др. (Тароева Р. Ф. Материальная культура карел. Л., 1965. С. 65).



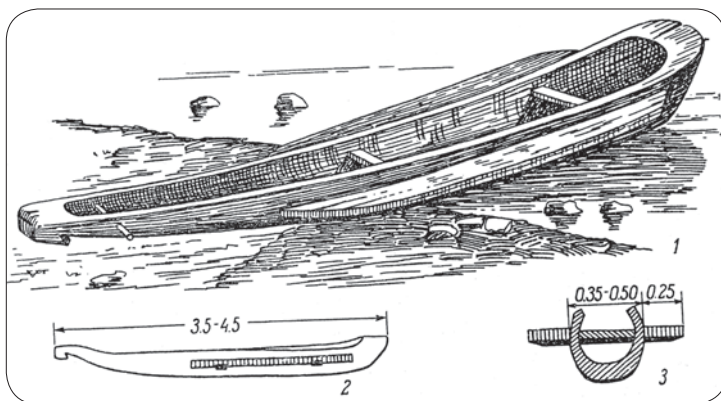


Рис. 2. Долблёнка-«хонгой» (рис. из книги Р. Ф. Тароевой «Материальная культура карел»):

1 — общий вид, 2 — продольный, 3 — поперечный разрезы

Постепенно с усовершенствованием инструментов и технологии обработки дерева к бортам долблёнок стали прибивать дополнительные доски, увеличивающие высоту бортов и грузоподъёмность, это так называемые «набойные челны» — модифицированные долблённые лодки с увеличенной высотой бортов.



Рис. 3. Долблёнка-«куutti»

В выдолбленный готовый корпус в носу и корме устанавливали специальные бруски-штевни для прибивания к ним концов досок, которые прикрепляли к бортам. Набойные челны и сведения о них автору не удалось найти в экспедициях по карельским районам, но в 2000 г. такая традиция была зафиксирована им у русских на р. Мсте.

Развёрнутые долблёнки самые сложные в изготовлении, так как приходится не просто выдалбливать сердцевину дерева, а придавать бревну особую форму, оставляя в середине его полукруглые

кромки для разворачивания бортов. Подготовленное таким образом выдолбленное бревно распаривалось горячей водой и нагревалось над углями костра, кромки бортов постепенно разводились с помощью веток и сучьев рябины, черёмухи или берёзы, в разведённый корпус вставляли 3–4 шпангоута для жёсткой фиксации бортов. Длина лодки с разведёнными бортам зависела от её назначения и размеров водоёма и обычно не превышала 3–4 м, хотя в экспедициях автору приходилось слышать и о лодках больших размеров и самому встречать развёрнутые лодки длиной 5–6 м. По полученной информации карелы наращивали доски высоту таких осиновок с разведёнными бортами. Такие челны представляют собой переходную модификацию от долблёнок к лодкам из досок (рис. 4).

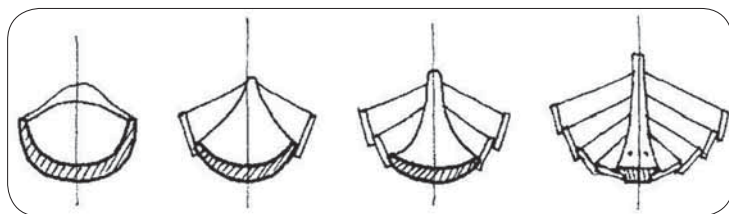


Рис. 4. Постепенная эволюция киля из долблёнки в набойный чёлн и в полукилевую лодку из досок (рис. А. П. Скворцова)

#### Лодки из досок

В литературе о карелах иногда упоминаются построенные из досок «лодки-шитики» трёх типов: морские, озёрные и речные — и сообщает-ся об использовании на малых водоёмах лодок с плоским дном — «плоскодонки». К сожалению, кроме размеров сведений о шитых лодках приводится мало, нет информации о лодках и мастерах-лодочниках различных районов судоходства, вся информация приводится без указания конкретных селений и не сопровождается иллюстративными материалами.

На основании результатов изучения современного состояния карельского лодкостроения все дощатые лодки можно разделить на три группы: полукилевые лодки малых водоёмов, такие же — моря и больших озёр и лодки-плоскодонки. На одном из рисунков начала XX в. зафиксирована традиционная карельская малая лодка в три набоя с ключинами «ханга» (рис. 5).

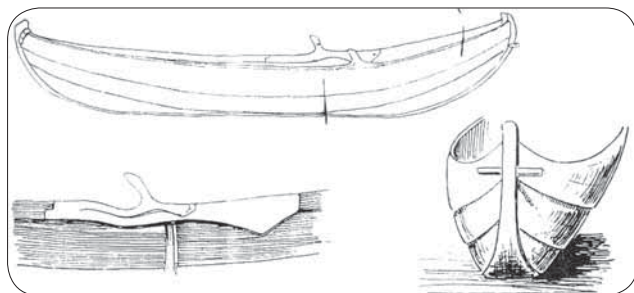


Рис. 5. Традиционная малая лодка-венех

В процессе работы по теме автором было сделано описание технологии изготовления традиционной лодки Онежского озера<sup>8</sup>. Дальнейшее изучение народного судостроения подтвердило необходимость единого подхода к описанию всех видов плавсредств, а также подготовки и самой постройки на основе принципа «от главного – к деталям».

Заготовка всех материалов велась в лесу самими мастерами, которые выбирали лучшие сосны или ели. В дошаниках – лодках, построенных из досок, – главным является киль – по-карельски «эмя», означает «мать», как и «матика» в русской лодочной терминологии. К килю крепятся штевни-«кукоры», вытесанные из ели с корнем. Основа постройки – киль с закреплёнными на нём носовым и кормовым штевнями – у карел имеет специальное название «эмяпуу», или «материнское дерево». По карельской лодкостроительной технологии основа лодки-эмяпуу ставится на два бревна и не закрепляется жёстко, при изготовлении бортов корпус поочерёдно поворачивается с одного бока на другой. Есть два вида устройства бортов из досок: внахлёт («внакрой») – нижняя кромка перекрывает предыдущую доску – или встык («вгладь») – кромки досок плотно подходят друг к другу. При постройке лодки по первому способу первые доски «причерчиваются» – подгоняются с обоих бортов и крепятся к килю и штевням, последующие причерчиваются и закрепляются к штевням и к предыдущим доскам. Второй способ крепления досок бортов в лодкостроении карел не зафиксирован и здесь рассматриваться не будет. Затем в изготовленный корпус подгоняются и закрепляются шпангоуты, скре-

<sup>8</sup> Наумов Ю. М. «Кижанка» – лодка Онежского озера: Исторический очерк о судоходстве и судостроении Кижских шхер. Петрозаводск, 2011.

плённый шпангоутами корпус завершает набор конструкций и оборудования лодки в соответствии с местными традициями.

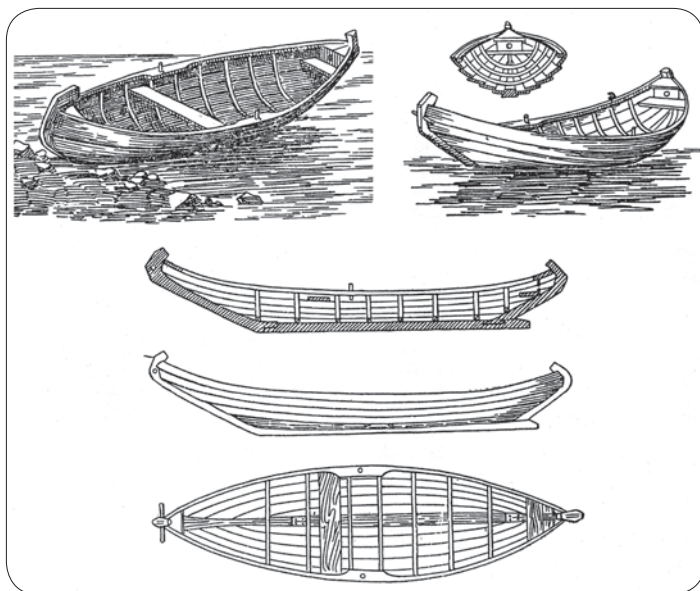


Рис. 6. «Лодка-шитик» в пять набоев (термин и рисунок из книги Р. Ф. Таровой «Материальная культура карел»)

Приведем общее описание технологии постройки карельских дощатых лодок (рис. 6), а местные особенности изготовления будут представлены в описаниях лодок разных локальных центров. Киль в зависимости от размеров лодки раньше тесался из соснового бревна нужной длины, во второй половине XX в. для киля использовали пиленные доски с нужной шириной и толщиной. Штевни вытёсывали из нижней части еловых стволов с оставленным корнем (кокоры), сращивали с килем в косой «замок» (рис. 7, а) с упором высотой в 3 см и крепили на три-четыре деревянных штыря-«нагеля». Передняя кокора всегда была длиннее, чем задняя. У северных карел часто вытёсывали цельный киль из елового ствола с оставленным корнем, выполняющим роль кормового штевня (рис. 7, б). С появлением подвесных моторов вместо кормового штевня стали изготавливать и крепить к килю транцевую корму из досок (рис. 7, в). В корме делали в киле круглое

отверстие с пробкой диаметром 30 мм, служившее для слива дождевой воды при хранении лодки на берегу.

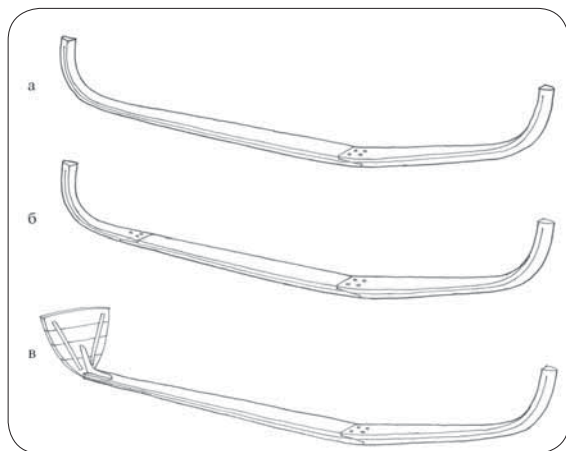


Рис. 7. Основа лодки – эмяпуу (рис. А. П. Скворцова):

- а – цельный киль с носовой кокорой;
- б – киль с двумя кокорами;
- в – киль с транцевой кормой и носовой кокорой

Доски для бортов («лауду») мастера сами пилили из комлевой, плотной и бессучковой части ствола на специальных «козлах» вертикальной двуручной продольной пилой или покупали на промышленных пилорамах. До начала XX в. бортовые доски, да и другие деревянные конструкции лодки, скрепляли деревянными нагелями и «сшивали» распаренными и скрученными корнями – «вичьями, вицами». С развитием промышленности и появлением дешёвых гвоздей доски скрепляли друг с другом плоскими «подковными» гвоздями с расплющенной шляпкой, сколачивая другие конструкции лодок круглыми гвоздями. На киль перед началом шитья временно крепились два шаблона для установки угла наклона первых досок («велэхкорет»), которые затем причерчивали к килю и штевням и сращивали внахлёт на 3–4 см. Загибали доски и временно крепили их друг с другом с помощью деревянных «клешей» (рис. 8) с клином, которые снимались после сшивания досок корнем или сколачивания плоскими подковными гвоздями с расплющенной шляпкой.

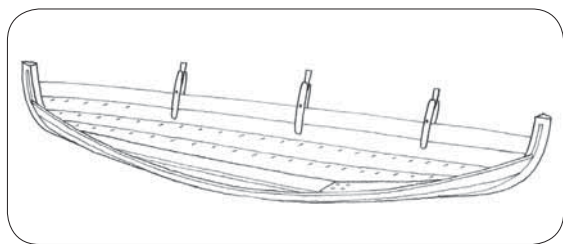


Рис. 8. «Шитьё» корпуса лодки (рис. А. П. Скворцова)

В готовый («сшитый») корпус вставляли и крепили к бортам шпангоуты («коррет») из толстых сучьев или тонких стволов сосны и ели (рис. 9). Для загиба неокоренные заготовки «парили», т. е. нагревали над костром или в воде, прижимали и подгоняли к доскам бортов в местах установки, отёсывали и строгали, готовые шпангоуты приколачивали гвоздями через доски с наружной стороны борта.

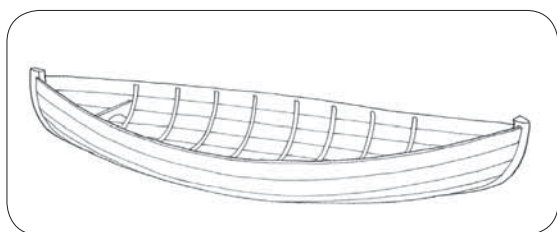
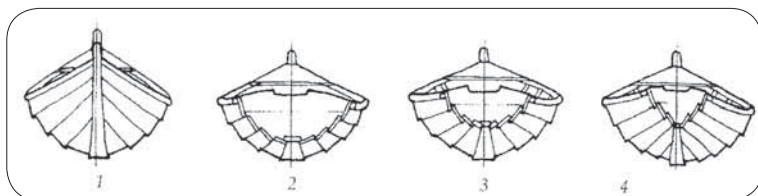


Рис. 9. Шпангоуты в корпусе лодки (рис. А. П. Скворцова)

Изнутри корпуса к верхним набоям крепили уключины из берёзы с сучком («ханга»). У традиционных карельских лодок, как правило, было до двух пар вёсел: одна в середине («айрот») и одна пара или одно рулевое на корме («мела»). При использовании паруса в носовой части крепилась доска для установки мачты. Парус («пурья») шили сами из домотканого полотна. Если паруса не было, при попутных ветрах пользовались «тулле» — своеобразным «зелёным парусом» из небольшой ёлки, который ставили и крепили спереди или сзади судна. Для управления лодкой под парусом и на вёслах иногда пользовались длинным кормовым веслом («охьясет»).

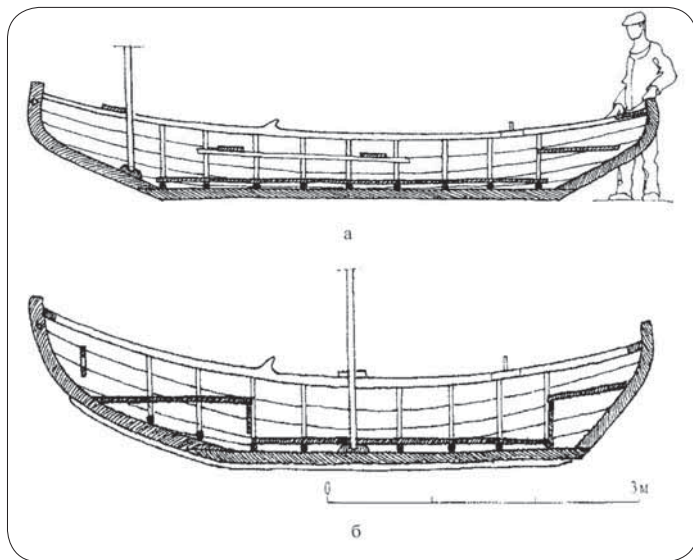
Стационарные моторы ставились в кормовой части лодки, вал для винта проходил через специальный дейдвуд в кормовой кокоре, поэто-

му внешний вид традиционной лодки не менялся, только кормовая часть лодки делалась шире. С появлением подвесных моторов кормовую коко-ру заменил транец из досок для установки на нём мотора (рис. 10).



*Рис. 10.* Модификации лодок с транцем под подвесной мотор (рис. А. П. Скворцова)

Мы уже говорили о разнообразии дощатых лодок карел различных локальных центров народного судостроения и судоходства, о их внешней схожести и некоторых конструктивных отличиях. Эти отличия видны в конструкциях и оснастке традиционных лодок сямозерских и северных карел (рис. 11).



*Рис. 11.* Лодка-сямозерка (а) и лодка-калевалка (б) (рис. А. П. Скворцова)

Основные конструктивные особенности лодок карел видны при сравнении их с лодками русских соседних районов побережья Онежского озера (рис. 12).

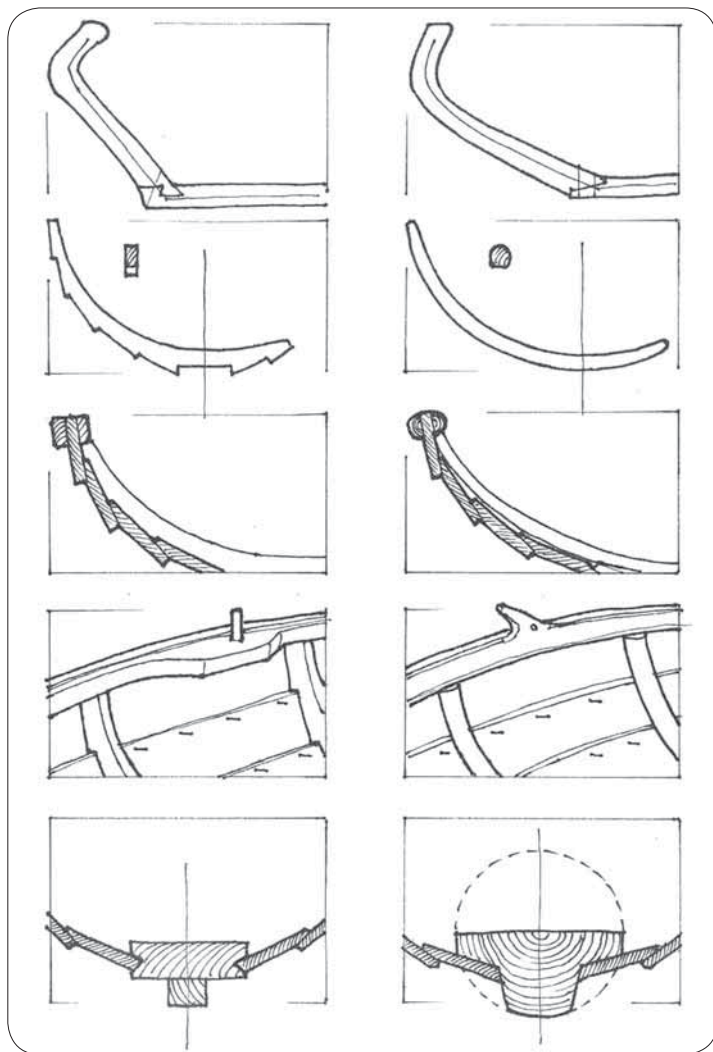


Рис. 12. Особенности конструктивного набора и оснастки лодок-кижанок (слева) и карельских лодок (справа) (рис. А. П. Скворцова)





**ИСТОРИЯ  
И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ  
СУДОХОДСТВА  
И СУДОСТРОЕНИЯ КАРЕЛ**





Исследованная автором территория размером более 500 км с севера на юг и до 200 км с запада на восток включает все районы традиционного проживания карел. Хронологически основные материалы по истории судостроения карел охватывают период конца XIX — начала XXI в. Для многих жителей края деревянная лодка и сейчас остаётся важным транспортным средством, поэтому автору удалось познакомиться с работающими мастерами, зафиксировать некоторые местные традиции и собрать сведения об истории и современном состоянии лодкостроения, которые отражены в экспедиционных дневниках и хранятся в научном архиве музея «Кижь».

Благодаря собранным материалам представляется возможным показать особенности строительства и использования карелами в локальных центрах различных плавсредств, что позволит читателям узнать новое о лодках карел, поможет лучше понять значение этой части наследия традиционной материальной культуры, которая обеспечивала развитие хозяйства, промыслов и торговых связей карельского народа. На фотографиях лодок, сделанных автором в экспедициях, можно увидеть, что традиции лодкостроения в локальных центрах сохранялись до конца XX в. Конечно, хотелось бы представить лодки карел разных исторических периодов с достаточной степенью достоверности, но в археологических раскопах карельские лодки пока не обнаружены, потому временные рамки данного исследования ограничены концом XIX — началом XXI в.

В одной из глав книги «История и культура Сямозерья»<sup>1</sup> автором с коллегами впервые подробно рассматриваются общие вопросы народного судостроения карел и возможные причины зарождения и сохранения традиций судостроения. В частности, В. П. Орфинским отмечается, что крестьянская лодка — неотъемлемая часть народной культуры, особенно в таких регионах, как Карелия, где водные пути зачастую преобладают над сухопутными. Различные лодки — основное транспортное средство, как пассажирское, так и грузовое; основа коммерческой деятельности и промыслов, используются в культовых и религиозных обрядах, для отдыха и развлечений. Трудно переоценить ее роль в хозяйственной, производственной, бытовой и других сторонах крестьянской жизни. Форма, размеры, оснащение и отделка деталей лодок продиктованы особенностями природно-климатических усло-

---

<sup>1</sup> Наумов Ю. М., Орфинский В. П., Скворцов А. П. Традиционные лодки Сямозерья // История и культура Сямозерья. Петрозаводск, 2008. С. 461–496.

---

вий конкретных территорий и навигационной спецификой водоемов, практическими нуждами жителей и эстетическими предпочтениями сообщества и отдельного мастера. Поэтому лодки, бытующие в одном бассейне, характерны и узнаваемы, но, сохраняя единую или близкую друг другу основу, несколько отличаются от лодок других локальных районов. Лодка как социоприродный феномен, как элемент, глубоко «встроенный» в народную культуру и отражающий ее уникальность, требует к себе пристального внимания и ждёт серьезного научного изучения.

Сравнивая рисунки и фотографии лодок локальных центров конца XIX в. с фотографиями, сделанными автором в начале XXI в., можно увидеть, что местные традиции лодкостроения устойчиво сохраняются. Показательно, что в силу различных обстоятельств на северо-западе России уже перестали строить традиционные типы домов, но в некоторых центрах судостроения сохранились местные лодки, которые строятся по вековым традициям, а не по прихоти заказчика. Причиной этого является не только традиция и навык, но и оптимальные форма и конструктивный набор корпуса, соответствующие району плаваний и назначению лодки. Проследив устойчивость и схожесть основных конструктивных приёмов в локальных центрах, взяв за основу этой устойчивости консерватизм народной культуры и многовековую традицию лодкостроения, можно будет в дальнейшем реконструировать типы карельских лодок, процессы зарождения и тенденции развития судоходства и лодкостроения карел в исторической ретроспективе.

Местные традиции судоходства и особенности лодкостроения представлены из записей бесед с карельскими лодочниками. Не все выводы автора являются неоспоримо доказанными, но полученные результаты и представленные в монографии материалы помогают определить направления дальнейшей работы. Порядок изложения материала соответствует периодам расселения карел с Карельского перешейка – из Балтийского бассейна на север и восток через водоразделы до бассейна Белого моря, затем на юго-восток до бассейна реки Волги.

# ОСОБЕННОСТИ СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОХОДСТВА КАРЕЛ БАССЕЙНА БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

## Лодкостроение Присвирья и Приладожья

Северо-восточная часть Приладожской Карелии от побережья Ладоги представлена Олонецкой равниной с обширной сетью водных и волоковых путей от Балтийского до Белого моря. Равнина пригодна для занятия земледелием и скотоводством, поэтому с раннего Средневековья стала районом традиционного расселения карел и ведения их промыслово-хозяйственной деятельности. Западная часть Олонецкой равнины называется Пограничной Карелией, эти земли карелам удалось сохранить за собой, несмотря на постоянные попытки захвата шведами.

Земли сельских администраций Олонецкого, Пряжинского и части Суоярвского и Кондопожского районов Республики Карелия и в современный период являются территориями традиционного расселения карел. Восточнее Олонца и в Пряжинском районе проходит важный водораздел Ладожско-Онежского Межозерья с большим количеством протоков и старых волоков, соединяющих озёра и реки бассейнов Ладожского и Онежского озёр. В XIX в. исследовались возможности старых водно-волоковых путей этого района для организации более удобного и безопасного пути между Санкт-Петербургом и Петрозаводском, эти пути тогда рассматривались как перспектива развития края. Историческую важность транспортных возможностей этого района подтверждают проекты по прокладке искусственных водных систем в обход беспокойных водных пространств Ладожского и Онежского озёр и порожистой, с быстрым течением реки Свири. Например, рассматривался проект соединения реки Олонки с рекой Свирью. Предлагались ещё два проекта: «О соединении реки Олонки с Шуею» и «О соединении реки Важины с рекою Лососинкою»<sup>2</sup>. Были описаны все протоки и места на водоразделе, где будет удобно соединить каналом озёра Топозеро и Тайвай, через который из реки Олонки можно было бы попасть в Шую, по ней — через Логмозеро в Онежское озеро. Второй проект позволял миновать пороги реки Свири. По реке Важине, впадающей ниже всех порогов, предпола-

---

<sup>2</sup> Олонецкий сборник. 1894. С. 291.

---

лось подняться к водоразделу и каналом выйти в реку Лососинку, впадающую в Онежское озеро в самом Петрозаводске. В декабре 1840 г. Комиссией Министерства путей сообщения все предложения были отклонены по экономическим соображениям<sup>3</sup>, поскольку для коммерческих перевозок реки Шуя и Лососинка уже не считались судоходными. К тому времени уже был построен Петербургский тракт, однако для местного населения эти реки с их волоками были и оставались самыми удобными путями сообщения и перевозки грузов, причем в любое время года, летом — на лодках, а зимой — на лошадях.

В верховьях правых притоков реки Шуи на Святозере в Пряжинском районе есть деревня с традиционным для водно-волоковых систем названием — Важинская Пристань. «Пристанями» назывались места, где собирались товары и хранились до начала навигации, через небольшой волок, всего в 15 км, находятся село Верхние Важины и верховья реки Важинки, которая впадает в судоходную реку Свирь.

В самом центре Межозерья, недалеко от Святозера, близко к удобным водно-волоковым путям расположен Важозерский мужской Спасо-Преображенский монастырь. С крутого берега Важозера хорошо видны лесные просторы и возвышенности Шуйско-Важинского водораздела. По реке Ваге карелы добирались до многоводной Свири, а по реке Святухе попадали в реку Шую и в бассейн озера Сямозеро. Прямо у стен монастыря у местного жителя В. И. Чётчикова автору удалось получить первую информацию о карельских лодках этого района. Его отец И. Д. Чётчиков (1929–2000), олонецкий карел родом из д. Кукши Гора, переехал сюда в 1950-х гг. «Мастер был на все руки и лодки делал, дед тоже, наверное, делал. Отец здесь сделал 5 лодок длиной 4 и 6 метров, для рыбалки и заготовки сена. Возили сено по речкам и через озеро. Специально для перевозки сена 2 лодки связывали жердями»<sup>4</sup>. По словам информанта, традиции судоходства исчезали вместе с местным населением, которое переезжало в большие сёла ближе к главным дорогам, но в д. Тенги-Гора мастер начал строить деревянные лодки.

В результате исследований карельского лодкостроения Присвирья и Приладожья удалось уточнить, что ещё во второй по-

---

<sup>3</sup> «...хотя предохраняет судоходство от опасностей Онежского озера и свирских порогов, но навряд ли покроет издержки, потребные на приведение его в исполнение» (Олонецкий сборник. 1894. С. 291).

<sup>4</sup> Экспедиционные дневники автора // Архив музея «Кижь», ф. 1, оп. 3, № 4114, с. 47.

---

ловине XX в. карелы применяли плоты, долблѣнки и плоскодонки, которые использовались только на малых озѣрах и на реках. Более совершенные, полукилевые дощатые лодки строились во многих деревнях и применялись на всех водоѣмах, в том числе для прибрежного лова рыбы на Ладожском озере. В Национальном архиве РК есть фотография плота на небольшом озере Утозеро в Олонецком районе (рис. 1).



*Рис. 1. Плот на Утозере. Фото 1930-х гг. (НА РК, № 0-54287)*

В экспедициях от информантов записаны сведения о долблѣнках-«куутти», бытовавших на малых озѣрах и реках (рис. 2). Они управлялись одним веслом или шестом. Их делали из осины прямо на берегах водоѣмов. Однодеревки длиной около 4 м отѣсывали с бортов и днища, для остойчивости с обеих сторон их дополняли балансирами-«сыйви» — плоскими досками из сухой осины, закреплѣнными к бортам на врезанных шпонках. Корытообразные долблѣнки длиной менее 3,5 м использовались без дополнительной оснастки (рис. 3–4). В Олонецком районе старожилы ещё помнят осиновые долблѣнки с развёрнутыми бортами. В д. Кинелахта один местный житель сказал, что может сделать такую лодку на заказ, но в экспедициях по району ни одной развёрнутой долблѣнки автору найти не удалось.





*Рис. 2. Долблѣнка-куутти в экспозиции Олонецкого музея (фото автора, 2009 г.)*



*Рис. 3. Долблѣнка-корыто, д. Шеккила, фото 1930-х гг. (НА РК, № П-1848)*



*Рис. 4. Долблѣнка-корыто на Ведлозере (фото автора, 2009 г.)*

Во второй половине XX в. на малых реках было много плоскодонок с одной парой вёсел, которые использовали для рыбалки и на переправах (рис. 5). Во многих деревнях на реках и озёрах Олонцкого района и сейчас многие пользуются лодками-плоскодонками.



*Рис. 5. Лодка-плоскодонка на озере Михайловском (фото автора, 2009 г.)*

Северные карелы называют их «рюся-венех», говоря, что они появились от русских переселенцев. Трудно определить, когда у карел зародилась эта традиция. Некоторые местные жители связывают этот тип лодки с послевоенным заселением края. Но традиция строительства судов с плоским дном была зафиксирована ещё при археологических раскопах в Новгороде (конец I тыс. н. э.)<sup>5</sup>. Плоскодонные лодки и суда-«прамы» разных размеров использовались на Волхове и других реках для перевозки людей и грузов, как паромы и речной транспорт.

На озерах между реками Олонкой и Тулоксой, особенно в районе деревни Тигвери, было много долблёнок, которые делались прямо на берегах этих озёр и управлялись одним веслом (рис. 6).



Рис. 6. Долблёнка-«куutti» из д. Тулосозеро (фонды музея «Киж», № 331\_16)

В Олонецком районе автором была получена первая информация о том, что карелы, как и русские Заонежья, для перевозки на озёрах и реках заготовленного сена скрепляли две лодки вместе. Зафиксировано, что в деревнях на реках Мегре, Важинке, Олонке, Тулоксе и на небольших озёрах в верховьях этих рек ещё в 1970–1980-х гг. старые мастера делали полукилевые двухштевневые лодки длиной 4 и 6 м, которые использовали для рыбалки и перевозки людей и грузов (рис. 7–8). В д. Габаново делали для рыбалки лодки длиной больше 6 м, они могли

<sup>5</sup> *Сорокин П. Е.* Водные пути и судостроение на северо-западе Руси в Средневековье. СПб., 1997.

---

перевозить более 10 человек. В верховьях реки Тулоксы в д. Панисельги тоже делали большие лодки. Их перегоняли на Ладогу для рыбалки или на продажу. На речках часто пользовались плоскодонками. Сейчас большинство старых деревень исчезло, земли вокруг них и старые дороги заросли, и деревни превратились в урочища, рыбаки со своими лодками на лесные озёра добираются на автомобилях.



*Рис. 7. Лодка на Утозере, фото 1950-х гг. (НА РК, № 0-54031)*



*Рис. 8. Лодка на Тулмозере (фото автора, 2009 г.)*

В Посвирье на юге Олонцкого района в Михайловском кусте карельских поселений ещё во второй половине XX в. на пяти озёрах было 11 деревень, в которых проживало более 1000 человек. По протокам, соединяющим озё-

---

ра, есть возможность дойти на лодках до реки Свири. О лодках-долблёнках на лесных озёрах местные жители уже не помнят. Говорят, что в последние 20–30 лет для рыбалки они использовали в основном плоскодонки. Раньше в деревнях многие плотники могли делать местные дощатые лодки, старые мастера делали двухкорпусные лодки около 5 м длиной<sup>6</sup>. Самый известный местный мастер Аким до 1990-х гг. жил в 25 км от дома в пос. Важины на Свири. Он приезжал в родную деревню, шил по заказу за неделю местную лодку. По последней лодке мастера (рис. 9), которую удалось сфотографировать, можно судить о пропорциях и конструктивном наборе корпуса местной малой лодки южных карел Посвирия: борта из пяти досок-набоев, круглый фальшкиль и шпангоуты из стволов молодой сосны. Поперечная доска в носу используется для вытягивания лодки на берег или переволакивания по воде и по суше. Эти конструктивные особенности характерны для карельских лодок других локальных центров. Сейчас такие традиционные лодки там уже никто не делает. Мастер Аким мог делать и плоскодонные лодки.

В современный период для рыбалки на озёрах жители деревень используют разные лодки заводского изготовления, в основном, «Кефаль», «Онего» и другие пластиковые лодки. Об этих лодках местные рыбаки говорят, что они слишком вёрткие, неустойчивые, поэтому предпочитают плоскодонки, которые особенно хороши при ловле рыбы сетками. В 2009 г. в Михайловском ещё было несколько мастеров, делающих плоскодонки.

В экспедициях автором было записано, что в деревнях по берегам рек и озёр Олонецкого района многие старые мастера делали лодки не только для себя, но и на заказ. В первой половине XX в. старики ещё шили лодки корнем по древнейшей технологии прямо на улице около дома в тёплое время года. Один из старых мастеров делал лодки на таком же стапеле в риге. По информации мастеров, во второй половине XX в. лодки строили на сараях — хозяйственных частях домов на стапеле из двух коротких бревен, переворачивая с борта на борт. Были и специальные мастерские, построенные из досок, сбоку хозяйственной части дома или стоящие отдельно от дома. Из заранее заготовленных материалов хороший мастер шил лодку за неделю. На Ведлозере было записано, как редчайший случай, что два брата сделали лодку с вёслами за одни сутки.

---

<sup>6</sup> Лодки с двумя штевнями и острыми носом и кормой. Рисунок такой лодки см.: НА КарНЦ РАН, ф. 1, оп. 2, д. 283.





а



б



в

*Рис. 9.* Лодка мастера Акима, оз. Михайловское (фото автора, 2009 г.):

а – общий вид; б – форштевень и фальшкиль;

в – шпангоуты и доска в носу лодки

---

Озеро Ведлозеро через реку Видлицу имеет связь с Ладожским озером, на севере Ведлозеро связано водно-волоковыми путями с бассейном реки Шуи, а через неё — с рекой Суной. Эти реки на востоке впадают в Онежское озеро, по их западным притокам можно войти в систему рек и озёр Финляндии, а северными притоками добраться до водораздела и выйти к рекам Беломорского бассейна. Отсюда начиналось освоение карелами северных и восточных земель.

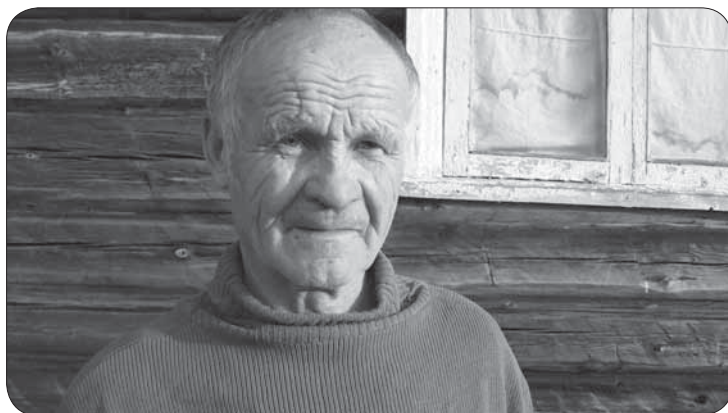
Озеро Ведлозеро богато рыбой, во второй половине XX в. здесь был рыбозавод, разводивший рыбу. Бригады рыбаков успешно выполняли государственный план по вылову рыбы. На Ведлозере и ближних озёрах использовались традиционные местные полукилевые двухкорные лодки длиной от 4 до 5 м, шириной 140–150 см, с высотой борта до 40 см. На этих лодках гребли одной парой вёсел и управляли одним кормовым веслом. Местные мастера-карелы не делали у лодки высокие борта, потому что высокая лодка сильно «парусит» и при ветре с нее неудобно ставить и проверять сетки. У некоторых рыбаков в семье было по две разные лодки: длиной больше 5 м, чтобы ловить рыбу неводом, и длиной около 4,5 м, чтобы рыбачить небольшими сетками или на удочку. На Ведлозере для ловли неводом шили также и большие лодки длиной 6–7 м с бортами в семь досок-набоев и с двумя парами вёсел. Возможно, такие лодки для артельного лова были ещё в старину или они появились уже при колхозах для бригадного лова рыбы. В 2009 г. здесь было несколько мастеров, строящих местные лодки, но уже с транцевой кормой под подвесной мотор, длиной менее 6 м, что связано с современным стандартным размером досок — 580–600 см. Мастера сейчас сами не заготавливают лес и не распиливают брёвна на доски для постройки лодок.

Киль («эмя») делали из половины соснового бревна, высотой до 15 см, шириной до 20 см. Штевни-кокоры сращивали с килем в косой замок (длиной около 50 см) с прямым упором толщиной 3 см и крепили в замке на три-четыре нагеля. Передняя кокора ставилась отложе и всегда была длиннее, чем задняя, что характерно для карельских лодок (рис. 10).

На киль перед началом шитья временно крепились два лекала-шаблона («велэхкорет») для установки под нужным углом первых досок: от носовой кокоры дальше, а к кормовой кокоры — ближе. У мастера В. И. Егорова из Ведлозера были зафиксированы два съёмных шпангоутамульса, изготовленных из досок и используемых в качестве лекал. В кормовой части киля или в нижней транцевой доске делали круглое

---

отверстие диаметром 30 мм, которое перед спуском на воду затыкалось пробкой («лоукко»). В лодке оно служило для слива воды на стоянке или при движении лодки под мотором (рис. 11). Раньше доски для бортов («лауду»), толщиной 16 мм, выпиливали из комлевой части толстой кондовой сосны («пярьет») — смолистой, частослойной и без сучьев.



*Рис. 10.* Мастер В. И. Егоров. Шитьё лодки на улице в д. Ведлозеро (фото 2005 г. из архива автора)

Из свеженапиленной доски здесь лодки не строили, доски просушивали до одного года в тени под крышей, а перед работой замачивали, опуская в воду. Затем доски причерчивали и сращивали внахлёт на высоту



---

3–4 см, загибали их и крепили друг с другом с помощью деревянных «клешей» с клином. Некоторые мастера первые доски загибали и прижимали к штевням с помощью скруток и двух палок-рычагов, соединённых верёвками внизу под килем. Доски сколачивали подковными гвоздями № 6–8 (длиною 60–80 мм) через каждые 15–20 см.



*Рис. 11.* Киль и сливное отверстие-«лоукко» лодки Ведлозера  
(фото автора, 2009 г.)

Шпангоуты делали чаще из сучьев ели (рис. 12). Для них искали в лесу «перестойные», т. е. старые деревья, определяя качество древесины по цвету коры ели, которая должна быть серой. Шпангоуты вставляли в готовый корпус и крепили к бортам, пробивая гвоздями снаружи через бортовые доски. Раньше к верхним набоям внутри корпуса крепили уключины из берёзы с сучком («ханга»). Сейчас здесь таких уключин уже не ставят, а используют современные уключины из металла. У местных лодок были одна или две пары вёсел для гребли в середине и в корме («айрот») или одна пара вёсел для гребли в середине лодки и одно рулевое на корме лодки («мела») (рис. 13–14). Рулевое весло короткое — около 1 м, а вёсла для гребли не длиннее 1,8 м. В носовой части крепилась мачта с привязанным парусом («пурья») из домотканого полотна. Для управления лодкой под парусом и на вёслах иногда пользовались длинным кормовым веслом («охьясет»). Если у хозяина в лодке не было мачты с парусом, при попутных ветрах пользовались «тулле» — своеобразным «парусом» из небольшой ёлки, который ставили и крепили спереди и сзади судна — так лодка шла ровнее.



*Рис. 12.* Шпангоуты из стволов сосны и ели в корпусе лодки Ведлозера (фото автора, 2009 г.)



*Рис. 13.* Лодка с вёслами для гребли – «айрот» и рулевым – «мела» (фото автора, 2009 г.)

На некоторые малые озёра для лова ряпушки специально привозили старые лодки, которые там и оставляли. Когда на озере Ведлозеро почти перестали делать местные лодки, для рыбалки на малых озерах стали привозить лодки-«пряжинки», которые ещё в 1980-х гг. серийно делали на Промкомбинате в п. Пряжа. Многие рыбаки и сейчас предпочитают традиционные деревянные лодки современным, так как на них легче



Рис. 14. Управление лодкой при помощи кормового весла — «мела», д. Кинелахта (фото автора, 2009 г.)

грести и работать на сетках, поскольку при гребле сохраняется инерция движения, а при проверке сетей лодку меньше сдувает ветром. Традиционные лодки при любых курсах устойчивее и лучше выдерживают волну. При сильном ветре на деревянных лодках и под мотором двигаться безопаснее, чем на пластиковых. Владельцы деревянных лодок рассказывают, что в непогоду, когда не ездят в озеро даже на дюралевых катерах под мотором, они, если очень нужно, могут на своих лодках выйти в открытое озеро.

## Судостроение побережья Ладожского озера

Через Ладожское озеро<sup>7</sup> проходят важнейшие пути, связывающие Россию с Севером и Балтикой. С начала II тыс. н. э. в ладожском бассейне активно развивалось судоходство и судостроение славяно-новгородцев и карел. В начале XVIII в. на всех побережьях Ладожского озера для перевозки различных грузов в Санкт-Петербург строили

---

<sup>7</sup> «Ладожское озеро отовсюду окружено жителями, которые ходят по оному на судах разного рода и привозят в Санкт-Петербург произведения своих промыслов; сверх того многие из них свои промыслы, как-то рыбную ловлю и добывание тюленей, производят, отлучаясь от берегов во все стороны...» (*Озерецковский Н. Я. Путешествие по озёрам Ладожскому и Онежскому. Петрозаводск, 1989. С. 17).*

большие суда – галиоты, романовки<sup>8</sup> – и малые суда<sup>9</sup> – соймы и лодки, которые можно увидеть на гравюре гавани графа Остермана на западном побережье озера<sup>10</sup> (рис. 15).

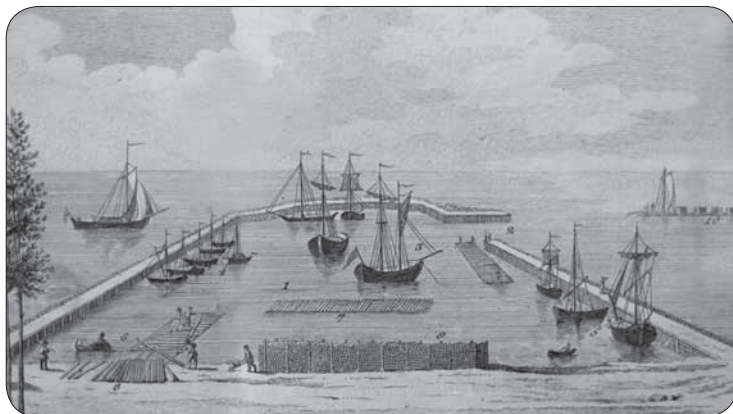


Рис. 15. Гавань графа Остермана на Ладожском озере  
(приложение к книге Н. Я. Озерецковского «Путешествие по озёрам...»)

В книге Н. Я. Озерецковского есть первое упоминание о строительстве в XVIII в. больших судов на Карельском перешейке в устье реки Влоги, впадающей в Ладожское озеро при карельской де-

<sup>8</sup> «Галиот – парусное озёрно-морское судно, первоначально сконструированное в Голландии. Озабоченный развитием отечественного торгового мореплавания, Пётр Первый в 1714 году специальным указом повелел, чтобы на верфях Русского Севера „делали морские суда галиоты“. С этого времени этот тип преимущественно грузового („ластового“) судна вошёл в практику русского судостроения. Галиот имел длину до 30–50 метров, полные обводы корпуса и небольшую осадку. Его парусное вооружение состояло из грот-мачты с прямыми парусами и бизани с косым парусом. Грузоподъёмность обычно составляла около 100 тонн. Галиоты использовались для каботажного плавания в Белом, Баренцевом и Балтийском морях, а также на Ладожском и Онежском озёрах. Романовка – речное судно, использовалось, в частности, для перевозки леса» (*Озерецковский Н. Я. Путешествие по озёрам... С. 195–196*).

<sup>9</sup> *Тутолмин Т. И. Исторические примечания о древности Олонецкого края и о народах, прежде там обитавших, и топографическое описание о городах и уездах Олонецкого наместничества. [1785 г.] // НА КарНЦ РАН, разряд VI, оп. 6, д. 122, л. 198; Озерецковский Н. Я. Путешествие по озёрам... С. 127; Андреев А. П. Ладожское озеро. СПб., 1875. С. 29–33.*

<sup>10</sup> Вице-канцлер граф Иван Андреевич Остерман устроил на Выборгском берегу между устьями р. Морьи и Влоги в 30 верстах от вершины Невы гавань. Здесь укрываться могут галиоты, романовки, соймы и другие суда (*Озерецковский Н. Я. Путешествие по озёрам... С. 25*).

ревне Микульская<sup>11</sup>. В 1792 г. в Олонецком уезде с карельским населением было зарегистрировано 8 хозяев верфей, занимающихся строительством больших судов, в Петрозаводском уезде – 14, а в Лодейнопольском – 3 хозяина верфей<sup>12</sup>. В конце XVIII в. по Олонецкой губернии для перевозки основного объёма грузов в столицу использовалось более 700 больших мореходных судов, из них 519 «галиотов», которые составляли основной флот коммерческих перевозок<sup>13</sup> по Онежскому и Ладожскому озёрам и Балтийскому морю. Одно из таких судов в 1834 г. дошло до Америки<sup>14</sup> (рис. 16).



Рис. 16. Галиот на Ладожском озере  
(рисунок по фото В. И. Срезневского, 1903 г.)

Строительство больших судов на верфях в прибрежных деревнях Ладожского озера продолжалось и в XIX в.<sup>15</sup> В Олонецком сборнике пе-

<sup>11</sup> *Озерецковский Н. Я.* Путешествие по озёрам... С. 19.

<sup>12</sup> О количестве судов по Олонецкой губернии, названия их, год постройки и хозяева. 1792 // НА РК, ф. 10, оп. 2, д. 1/1, л. 56.

<sup>13</sup> Списки судов по Олонецкой губернии с указанием владельца, названия, года постройки. 1792 // НА РК, ф. 10, оп. 2, д. 1/1.

<sup>14</sup> *Пушкарёв И. И.* Описание Олонецкой губернии. СПб., 1845. С. 58.

<sup>15</sup> Олонецкий сборник. 1871–1876 гг. С. 57; «Постройкой судов занимаются преимущественно жители прибрежий Онежского и Ладожского озёр, а также реки Свири, которые уже с давнего времени приобрели себе славу хороших мастеров этого дела, так как ещё предки их были первыми мастерами на Лодейнопольской верфи, основанной в 1702 году» (Россия. Полное географическое описание нашего отечества / Под общим руководством П. П. Семёнова. Т. III: Озёрная область. СПб., 1900. С. 174).

---

речислены 12 верфей в карельских сёлах на северо-восточном побережье Ладоги: «В Олонецком уезде... на Ладожском озере... при урочище Маагино Некульской волости. ...в устьях рек Олонки и Видлицы, впадающих в Ладожское озеро, в пределах Рыпушкальской и Видлицкой волостей при селениях Меньшой-Лисий-Берег, Юксела, Кунейла, Катчала, Куйтежи. ...на реке Тулокса, впадающей в Ладожское озеро, при деревне Рабала, Видлицкой волости»<sup>16</sup>. Это подтверждает, что карелы Приладожья, как и русские Посвирья, Обонежья и Поморья, занимались строительством больших судов, и дополняет информацию об известном на Белом море карельском центре судостроения в селе Подужемье<sup>17</sup>.

Уже в первой половине XIX в. для прохода судов из внутренних областей России по южному побережью Ладожского озера действовали четыре канала: Ладожский-Петровский, Сясьский, Свирский и Александровский<sup>18</sup>, а в перевозке грузов использовались сотни барж, полулодок и других речных судов. С появлением пароходов основной грузопоток пошёл по каналам, минуя озеро, мореходные суда постепенно вытеснялись, их строительство сокращалось, но во второй половине XIX в. на Ладожском озере было не менее 120 галиотов<sup>19</sup>. На галесах-галиотах с северного берега Ладоги в Петербург перевозили стройматериалы, дрова, сено и продукты: хлеб, овощи, рыбу и мясо. Эти суда делали до девяти рейсов в навигацию и оставались главными мореходными судами на Ладожском озере<sup>20</sup>.

В 2009 г. на берег Ладожского озера недалеко от устья реки Олонки шторм выбросил остатки корпуса галиота<sup>21</sup> (рис. 17). Результаты анализа древесины определили время постройки судна — 1874 г. — это время активного использования галиотов, которые начали строить с петровского времени, в том числе и в указанных выше карельских сёлах.

---

<sup>16</sup> Олонецкий сборник. 1871—1876 гг. С. 57.

<sup>17</sup> *Овсянников О. В., Ясински М. Н.* Западное Беломорье: из истории крестьянского судостроения Поморья первой половины XVIII в. // Краеугольный камень. Археология, история, искусство, культура России и сопредельных стран. М., 2010. С. 81—82.

<sup>18</sup> *Андреев А. П.* Ладожское озеро. С. 226.

<sup>19</sup> Олонецкий сборник. 1871—1876 гг.

<sup>20</sup> *Андреев А. П.* Ладожское озеро. С. 226.

<sup>21</sup> *Наумов Ю. М., Скворцов А. П.* Возрождённое штормом // Катера и яхты. 2010. № 4 (226). С. 136—141.





*Рис. 17.* Галиот на берегу Ладоги в устье р. Олонки (фото автора, 2009 г.)

Можно надеяться, что корпус судна будет представлен в выставочном павильоне по истории судоходства нашего региона, тогда появится возможность увидеть высокий уровень мастерства традиционного деревянного судостроения деревенских верфей.

До конца 1980-х гг. в карельских деревнях на побережье Ладожского озера для промыслового лова и перевозки грузов строились большие лодки-«венех» (рис. 18).



*Рис. 18.* Рыбачьи лодки в устье реки Видлицы (фото автора, 2009 г.)

Лодки из других мест стали появляться только в 1960-х гг., и их было мало. Традиция карельского судостроения вблизи устьев рек сохранялась до конца XX в. Большие рыбацкие лодки ещё недавно строили в д. Усть-Видлице, но сейчас уже не делают — не осталось мастеров. Главный мастер бригады лодочников — карел из Верхней Видлицы В. Е. Гаврилов, он же был и бригадиром рыбаков (рис. 19). У него получена основная информация по традиционному судостроению и рыболовству карел этой части побережья Ладожского озера.

Для лова рыбы сетками-ставниками строили лодки длиной 6 м и шириной 2,20–2,30 м, а на тягловый невод лодки делали длиной 8 м. На каждой лодке было семь человек: один рулевой, четыре человека гребли на вёслах и два бросали невод. На таких лодках, кроме улова рыбы, перевозили по 500 м невода, две верёвки длиной по 1200 м и груз к неводу. Съёмная мачта высотой 3,5–4,0 м ставилась в носу лодки, к ней был привязан рейковый парус, который на Ладожском озере всегда брали с собой, выходя на промысел. Лодки и мотоботы при благоприятном ветре всегда пользовались парусом, даже при лове рыбы неводом. Колхозная бригада имела один мотобот и ловила рыбу с двух лодок, когда с лодки проверяли сети, то 3–4 человека стояли и работали на одном борту. Большие рыбацкие лодки строили ещё недавно в Видлице, но сейчас уже не делают — не осталось мастеров (рис. 20).

В конце XX в. на рыбном промысле иногда использовали лодки длиной около 7 м, грузоподъёмностью 3 т, построенные на юге Ладожского озера в устье реки Волхов на верфях города Новая Ладога, там ещё в 2000-е гг. были мастера, которые строили деревянные лодки на заказ.

В экспедиции 2009 г. на берегах некоторых заливов Ладожского озера автором были зафиксированы несколько небольших лодок, сохра-



*Рис. 19.* Мастер  
В. Е. Гаврилов  
(фото автора, 2009 г.)



---

няющих местные традиции, очевидно, для прибрежного лова рыбы в хорошую погоду, в том числе и несколько лодок с плоским дном (рис. 21).



*Рис. 20. Мотобот и лодки на Ладоге, фото 1932 г. (НА РК, № П-2591)*



*Рис. 21. Малая лодка на берегу Ладоги (фото автора, 2009 г.)*

Долблёнок на северном побережье Ладоги нами не зафиксировано, местные жители говорят, что их никто не видел. Раньше с побережья Ладоги не ездили рыбачить на малые озёра и реки Олонецкого района, где для рыбалки и переправы пользовались традиционными полукилевыми лодками (рис. 22). В д. Видлица ещё есть мастера, которые шьют такие лодки для себя и на заказ, но сейчас многие используют лодки-плоскодонки.

Западнее реки Видлицы начинается старый пограничный с Финляндией район Салми. В советское время после 1944 г. этот район заселялся новыми жителями преимущественно из Белоруссии и Украины, а также из разных областей Российской Федерации, приезжали и карелы соседних районов. Активно развивались заготовка и сплав леса, основной транспорт был водный. По рекам производился молевой сплав брёвен, в Салми было правление сплавной конторы, а по реке Тулеме гоняли плоты с лесом в ЛПЗ «Ильинский», на ЦБК в Ляскеля и в Ленинград, плотами возили дрова на о. Валаам.

На северо-западном побережье Ладоги были организованы базы Гослова, откуда на рыбацких судах отправлялись рыбачить к устьям рек Видлицы и Олонки. В г. Сортавале в 1950–1960-е гг. у рыбаков в основном были деревянные лодки Соломбальской верфи. Свои лодки не строили, так как после окончания войны местных мастеров не осталось. В городе был рыбозавод со своей базой по ремонту металлических судов. Сейчас у рыбаков осталось несколько металлических судов для лова рыбы на Ладожском озере, а деревянные лодки им приходится заказывать в г. Петрозаводске.



*Рис. 22. Новая малая лодка в д. Видлица (фото автора, 2009 г.)*

---

В районе Салми до 1965 г. несколько мастеров делали сплавные и рыбацкие двухштевневые лодки длиной до 5 м. На заказ могли сделать лодки больше и с транцевой кормой под подвесной мотор. Рассказывали про старого финна, оставшегося после войны на острове Салми, который ещё в 1990-х гг. делал свои традиционные двухкоронные лодки, очень лёгкие (он их на тачке один возил на берег) и выходил в озеро под косыми парусами. Для ведения подсобного хозяйства тоже использовались лодки — по берегам рек и на островах заготавливали и перевозили домой сено и камыш для скота. В д. Нигужма ещё в 1980-е гг. шили для себя и по заказу полукилевые, похожие на кижанки лодки, но штевни у них были «без крючков».

В проливе у острова Салми автором были найдены остатки больших лодок и одна старая рыбацкая лодка длиной 6,5 м (рис. 23). Такие лодки до начала 2000-х гг. для Рыбозавода делали в мастерской рыбопункта в д. Усть-Видлица.



Рис. 23. Большая рыбацкая лодка у острова Салми (фото автора, 2009 г.)

В заключение описания судостроения на Ладожском озере необходимо вспомнить одно из самых известных с древности судов на озёрах северо-запада — «сойму», которое с XIV в. упоминается в новгородских документах<sup>22</sup>. В XVII в. сойма указывалась в чис-

---

<sup>22</sup> 1395 г.: «И толико бысть побито от обоу в соймех...»; 1366 г.: «Того лета Великого Новгорода новгородцы в Нижнем Новгороде гостей поймали и пограбили, в соймах» (Шилов А. Л. Материалы к словарю ранних прибалтийско-финских, чудских и саамских заимствований русского языка. М., 2008. С. 110).

---

ле «староманерных судов» вместе с лодьями, насадами, стругами, бусами, паузками<sup>23</sup>. В 1785 г. на сойме Н. Я. Озерецковский предпринял своё путешествие по Ладожскому и Онежскому озёрам<sup>24</sup>. В XIX в. по Ладожскому озеру и Финскому заливу из Петрозаводска и Вытегры на соймах перевозили грузы в Петербург, обратно везли из столицы товары и богомольцев, направлявшихся в Соловецкий монастырь<sup>25</sup>.

В 1875 г. А. П. Андреев в книге о Ладожском озере даёт описание ладожских сойм и уверенно определяет: «...сойма — наше родное судно!»<sup>26</sup>. Это подтверждает и ареал распространения судового термина «сойма» в районах, где проживает русское население на озёрах Ильмень, Псковском, Ладожском и Онежском, в Поморье на реке Онеге<sup>27</sup> и до Верхней Волги<sup>28</sup>. Он же сообщает, что на Ладожском озере судовой термин «сойма» объединяет группу различных по назначению, размерам, конструктивному набору и оснастке озёрных судов и перечисляет их типы: лёгкая, крючная, мережная, просольная или гру-

---

<sup>23</sup> Кузнецов В. П. Речные деревянные суда. М., 1956. С. 43.

<sup>24</sup> «Сойма — примитивное парусное судно небольших размеров, каким обычно пользовались ладожские рыбаки... с лишком в три сажени» (*Озерецковский Н. Я. Путешествие по озёрам... С. 12*).

<sup>25</sup> «Они беспрерывно в продолжение всей навигации перевозят разную кладь и живую рыбу из Ладожского озера и рек, в него впадающих, в Петербург, также плавают и по Финскому заливу — именно в Выборг, Роченсальм, Аборфорс, Лугу и далее. Экипаж на сойме 2 человека и весьма достаточен. Сойма на волнении легка, ходит и лавирует весьма хорошо, малые же — на вёслах весьма легки. Сойма без палубы, но с крышею по верху... возит и телят в Петербург; сойма перевозит и ивовую кору и живую рыбу — она на всё годится» (*Андреев А. П. Ладожское озеро. С. 35–37*).

<sup>26</sup> «При гидрографических занятиях на Ладожском озере, для работ промера употреблялись средние, мережные соймы. Они 9 лет служили при таких тяжёлых работах без капитального ремонта в корпусе судна, чем ясно доказывается крепость подобных судов. На больших соймах палуба глухая, посередине с люками, имеет скат к бокам судна; бортов на сойме нет; помещение для экипажа определяется в корме, а в носу есть небольшое помещение для разных принадлежностей судна. Все соймы вооружаются непременно двумя мачтами. Фок-мачта становится в самый форштевень, а грот-мачта помещается на середине. Обе мачты не высоки; на них два шпринтованные паруса, довольно широкие. На больших соймах имеется летучий марсель. Большие соймы проходят большие расстояния» (там же).

<sup>27</sup> «сойма — единственное прибрежное судно, употребляемое на пресных водах в северо-восточной России» (там же).

<sup>28</sup> Шубин И. А. Волга и Волжское судоходство. М., 1927. С. 253.

---

зовая<sup>29</sup>. А. П. Андреев утверждает, что постройка ладожских сойм преимущественно производится на реке Паше, в устье реки Свири и в деревнях Новолдожского уезда Петербургской губернии. Исследователь конца XIX в., профессиональный судостроитель Г. И. Эш заметил, что общий вид корпуса и парусного вооружения ладожских сойм и рыбацких лодок Чудского озера имеют много общего<sup>30</sup>.

На севере Ладоги в карельских деревнях всего региона проживания приладожских карел судовой термин «сойма» не применялся, очевидно, и соймы не использовались коренным населением, потому что они были широко распространены в более оживлённых районах судоходства на юге Ладожского озера, на Онежском озере и на внутренних водоёмах Русского Севера. Согласно результатам экспедиционной работы автора, в XX в. даже рыбаки-карелы на севере Ладоги не пользовались соймами. Не были они известны и местному населению, здесь у карел никакие лодки так не назывались<sup>31</sup>. Правда, несколько старых местных рыбаков вспомнили, что лодки-соймы были на юге Ладожского озера и в устье реки Свири. Приведённые сведения из источников XIX в. о соймах и экспедиционные исследования автора позволяют сделать вывод, что соймы изначально являлись славянскими судами, они не использовались карелами в своей промысловой хозяйственной деятельности, поэтому, по мнению автора, соймы можно исключить из списка традиционных лодок приладожских карел.

## **Некоторые сведения о судоходстве и лодкостроении в Финляндии**

Для лучшего понимания истории традиционного судостроения приладожских карел правильным будет сравнить его с историей и современным состоянием судостроения северного и западного

---

<sup>29</sup> «Лёгкая сойма, самая малая, и имеет длину от 15 до 20 футов (4,5–6 м). Крючная — около 25 (7,5 м). Мережная — около 30 (9,0 м). Просольная — доходит до 40 футов (12,0 м); просольная сойма иначе называется живорыбка, имеет крытую верхнюю палубу с люком, а в середине соймы сделан садок для живой рыбы. Последний род сойм бывает и более, тогда она называется грузовой... На ярмарке, бывающей в половине января и 17 марта, в селе Сяские Рядки, при устье р. Сяси, их привозится для продажи иногда очень много. Продаются соймы и в летнее время на ярмарке в Новой Ладоге; на заказ же эти суда приготавливаются во всякое время и весьма тщательно» (Андреев А. П. Ладожское озеро. С. 35–37).

<sup>30</sup> Эш Г. В. Руководство для любителей парусного спорта. СПб., 1895. С. 61.

<sup>31</sup> Экспедиционные дневники автора // Архив музея «Кижы», ф. 1, оп. 3, № 4114, с. 49.

---

Приладожья и примыкающих к нему районов Финляндии. Эти земли с XIV в. периодически переходили из рук в руки России и Швеции, поэтому карельское население уходило из порубежных земель на северо- и юго-восток, но часть карел оставались на своих исконных местах. Интересно, что по обе стороны границы Ореховецкого договора 1323 г. Новгорода со Швецией карелы одновременно продвигались на северо-восток, расселяясь по всему перешейку от Ботнического залива до Белого моря и Кольского полуострова. Важно, что карельские роды, оказавшиеся на территории, подконтрольной шведам, несмотря на многовековые тесные контакты с финнами (потомками племён сумь и емь), до XX в. сохранили свои этнические и языковые особенности и самоназвание. На протяжении всей истории между «финскими» и «российскими» карелами сохранялись культурные и хозяйственные контакты<sup>32</sup>.

До 1918 г. современная Финляндия была одной из губерний России с большой степенью самостоятельности в управлении своей экономикой<sup>33</sup>. Карельский перешеек, северо-западное и северо-восточное побережья Ладожского озера до сих пор называются Приладожская Карелия, а на северо-западе от неё вокруг озёр системы Сайма (Ярви-Суоми) — Финская Карелия. Реки, пересекающие этот район, текут с севера и впадают в Финский залив и Ладожское озеро. Из внутренних водных путей Финляндии наиболее важной системой является эта озёрно-речная цепь, которая заканчивается в Выборге, — по ней во все губернии Финляндии поступал российский хлеб. Через Сортавальский порт велась активная торговля со всей Россией, в Сортавале в 1837 г. портовый зерновой склад был крупнейшим зданием города<sup>34</sup>. Благодаря развитию внутренних водных путей России в 1856 г. на территории Финской Карелии был построен судоходный Сайменский канал (рис. 24).

---

<sup>32</sup> Прибалтийско-финские народы России // Народы и культуры / Ред. В. А. Тишков, С. В. Чешко. М., 2003. С. 168–179.

<sup>33</sup> «Для Карелии (Финской. — Ю. Н.) и её культурного ландшафта начался новый период подъёма. 1 января 1812 г. Выборгская губерния перешла в подчинение Петербургу, как часть Великого княжества Финляндского, унаследовав от Швеции разработанное законодательство и общественную систему территории» (*Martti I. Jaatinen Sortavalan rakentamisen historia. Juvaskula, 2006. S. 7*).

<sup>34</sup> *Martti I. Jaatinen...* S. 11.





Рис. 24. Баржа с лесом на Сайменском канале  
(фото Прокудина-Горского начала XX в.)

В Ладожское озеро в районе города Сортавалы впадают три реки. Две западные – Китеенйоки и Тохмайоки – текут из района системы озер Сайма, а восточная река Янисйоки ведёт через озеро Янисъярви в обширные озёрно-речные системы бассейнов Онежского озера и Белого моря. Эти водные пути с богатыми рыбой озёрами были очень важны для первоначального освоения карелами новых земель.

В работах финских этнографов и исследованиях традиционного судоходства, в том числе специалистами-судостроителями, имеются описания, рисунки, обмерные чертежи и фотографии лодок всех районов Финляндии<sup>35</sup>, но автору пока не удалось детально познакомиться с опубликованными исследованиями. В книге Т. J. Itkonen в числе различных типов финских лодок есть несколько традиционных лодок карел разных районов (рис. 25). Ладожская лодка «kokkavene» (рис. 25, № 63) идентична карельским рыбацким лодкам северо-восточного Приладожья. О морской лодке «merjveneiksi» побережья

<sup>35</sup> *Inha I. K.* Vienan Karjalassa. Helsinki, 1894; *Itkonen T. J.* Suomen kansanrulltuurin kartasto. Helsinki, 1976; *Reunaen M.* Isien tyo. Helsinki, 1976; *Arjava J.* Nautica Fennica. Helsinki, 2006.

Финского залива (№ 66) упоминает в своей книге А. П. Андреев<sup>36</sup> и другие исследователи ладожского судостроения.

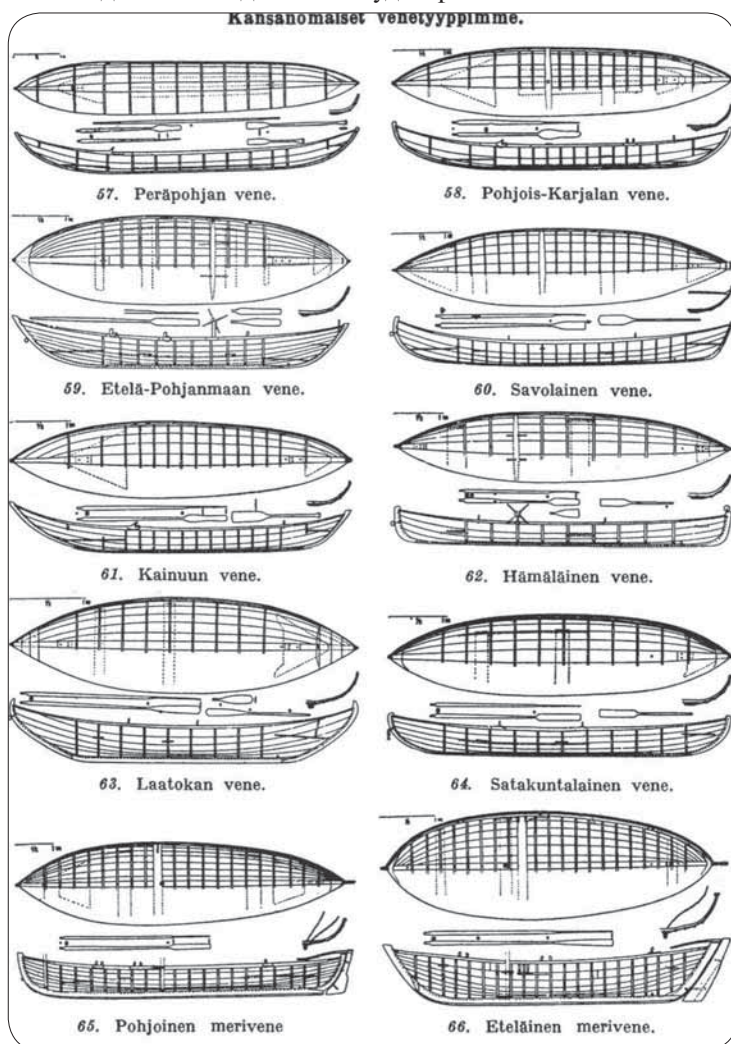


Рис. 25. Типы лодок Финляндии (рисунок из книги Т. J. Itkonen «Suomen kansanrulltuurin kartasto»)

<sup>36</sup> Андреев А. П. Ладожское озеро. С. 35.





*Рис. 26.* Лодки района Саво (фото С. М. Прокудина-Горского начала XX в.)

Финские лодки (№ 60) бассейна Сайменского канала района Саво (рис. 26), лодка (№ 61) района Каяни, пограничного с районами проживания северных карел нашей республики, и особенно лодка северных карел (№ 58) имеют много общего в теории, конструкциях и оснастке корпуса с лодками российских карел соседних районов. Хорошо прослеживаются традиции карельского лодкостроения в первой половине XX в. в районе Сортавалы (рис. 27) и Суоярви (рис. 28)<sup>37</sup>.

Во многих книгах по традиционной культуре Финляндии на фотографиях можно увидеть, что в XX в. финны, как и карелы, кроме лодок из досок делали долблёнки с набойными и разведёнными бортами (рис. 29–30).

В 2004 г. автором получена первая информация о лодках на одном из небольших озёр провинции Саво в регионе, пограничном с карельскими районами России. У хозяина старого хутора В. Кяркяйнена есть лодка – «саволайненсуотавене», которую его отец купил уже не новую, построена она в конце 1950-х – начале 1960-х гг. (рис. 31).

<sup>37</sup> Oma Suojarvi. Nrmes, 1986.



*Рис. 27.* Лодки в Сортавальских шхерах (фото до 1944 г. из книги «Sortavalainen ja Norppa»)



*Рис. 28.* Лодка вёсельная на озере Суоярви (фото до 1944 г. из книги «Oma Suojarvi»)

По словам этого информанта, такие же лодки и 100 лет назад делали на всех озёрах провинции. Многие мастера строили лодки в жилом помещении дома. Длина традиционных лодок – около 5 м, ширина на миделе – около 90 см, высота таких лодок в носу – около 60 см, в корме – около 40 см. Горизонтальная длина форштевня от стыка с килем около 100 см, ахтерштевня – около 60 см. В. Кяркяйнен сказал, что раньше больших лодок не было – озёра и протоки маленькие, но он помнит, что для промыслового лова рыбы делали лодки длиной более 6 м. Полученная информация подтвердила сходство форм, конструктивного набора и размеров лодок Финской Карелии и традиционных

---

лодок приладожских карел. По наблюдению автора, финские лодки в отличие от лодок районов Республики Карелия сделаны из тонкой доски, с более тщательной обработкой и отделкой всех частей и деталей конструктивного набора.



*Рис. 29.* Изготовление финской долблёной лодки с разведёнными бортами



*Рис. 30.* Изготовление финской долблёной лодки с набойными бортами



Рис. 31. Традиционная карельская лодка системы озёр Саво  
(фото автора, 2004 г.)

В статье ежегодника Финского морского музея «Финские суда 2005–2006»<sup>38</sup> о лодках, бытовавших на финской территории Ладоги до 1940 г., перечислены центры судостроения, типы лодок и лодочные мастера, несколько страниц посвящено сравнению ладожских лодок с лодками Онежского озера и Белого моря. Благодаря переписке с автором статьи Йони Арьява удалось узнать, что он также отмечает термин *Saima/Soima*, который в специальной финской литературе в разное время употребляется для лодок и различных типов судов: большая лодка, небольшая яхта, деревянные баржи на Ладожском озере и т. д. Более известны небольшие парусные суда для перевозки грузов с палубой и трюмом с одной или двумя крышками, которые были плохими в лавировке под парусами. Й. Арьява использует для них название «*lastisaimoja*» — сайма грузовая, так как они привозили зерно в Соргавальский регион, но в финском языке груз — *ladata*, *kuorma*, *lataa*, *lataaminen*, а в русском судоходстве есть термин «ластовое судно», который означает «грузовое судно». Вполне возможно,

<sup>38</sup> *Arjava J. Nautica Fennica 2005–2006. Helsinki, 2006.*

---

что российский термин «ласт»<sup>39</sup> как единица груза послужил образованию финского термина «ластовая сойма» как грузового судна. Для рыбалки и перевозки рыбы на западном побережье Ладожского озера использовались двухмачтовые лодки длиной до 11 м — «kokkavene» с форштевнем, который имеет в носу характерный крючок, на них можно было лавироваться и пользоваться встречными ветрами. Для этих лодок использовался термин «kalasaimoja» — рыбная сайма, но, по мнению Й. Арьява, финские источники, к сожалению, часто объединяют эти два вида сойм друг с другом. Для лова рыбы в открытом Ладожском озере строили самые большие лодки, которые назывались «merjveneiksi» — морские лодки. Й. Арьява нашёл в архивах сведения об удивительно широко распространившейся культуре «дальнего рыболовства», которая происходила с начала XVII в. из Осташкова монастыря на озере Селигер в Тверской губернии. Он считает, что благодаря именно тверским карелам промышленное рыболовство и торговля рыбой распространились в водораздел реки Волхов и оттуда на Ладогу, в Финский залив и Псковское озеро, где «местные рыбаки имели проблемы»<sup>40</sup> (очевидно, со сбытом рыбы). Это интересное сообщение о тверских карелах требует дополнительного изучения российских архивных документов.

Из опубликованных российских источников и архивных материалов известны некоторые сведения о судоходстве и судостроении на Ладожском озере, основные материалы относятся к концу XIX в. Финские лодки в северной части Ладожского озера отличаются от ладожских сойм на юге озера, они «имеют почти прямые штевни. Нос и корма у них острые и приподняты кверху. Как правило, лодки имеют

---

<sup>39</sup> Ласт (от нем. Last, букв. груз): 1) русская мера (единица) веса, массы. В XIV в. ласт равнялся 90–120 пудам (1475–1960 кг). В XV–XVII вв. ласт равнялся 72 пудам, или 1170 кг. В XVIII в. выходит из употребления; 2) русская мера (единица) объема сыпучих тел (главным образом зерна — хлебная мера), равная  $3,358 \cdot 103$  л. В качестве меры объема сыпучих тел ласт применяли и в других странах; 3) русская мера вместимости торговых судов, равная  $5,663$  м<sup>3</sup>; 4) единица измерения массы (веса) корабельных грузов, распространенная до начала XX в. в торговле многих стран, применяется и в настоящее время. В России в конце XIX в. ласт варьировался от 982,9 кг для льна до 1965,7 кг для железа (электронный ресурс: URL [www.sainfo.ru/units/info.php?t=400218](http://www.sainfo.ru/units/info.php?t=400218)).

<sup>40</sup> «Инкери называли их „сомрако“ и „сиреницы“... в Нижних Никулицах их именовали „тоуски“. Родственник моего деда также рассказывал, что встречал этих рыбаков на Северной Ладоге. Селигерцы вели оптовую торговлю рыбой на обширной территории от Волги до Peipsijarvi и берегов Эстонии. Этот промысел прекратился сразу после революции» (*Arjava J. Nautica Fennica...*).

---

2 мачты и 3 паруса – шпринтованный фок, грот и марсель. Строятся они по всему финскому побережью, в использовании чрезвычайно легки, безопасны на волне и имеют малую осадку»<sup>41</sup>. Информация российских и финских источников совпадает и подтверждает мнение автора о том, что на севере Ладоги соймы не строились, упоминавшиеся Й. Арьява грузовые соймы с зерном приходили с юга Ладожского озера.

В советский период, как уже сообщалось ранее, в отечественной науке интереса к изучению карельского народного судостроения не отмечалось, поэтому лодки российских карел и технологии их строительства ранее не были зафиксированы. Из собранной автором информации о разных типах лодок и современном состоянии лодкостроения в Финляндии можно сделать вывод о том, что карельские лодки Республики Карелия имеют сходство с некоторыми лодками пограничных районов Финской Карелии. Самым общим подтверждением того могут служить лодки, зафиксированные на финских фотографиях (от начала XX в. до 1940-х гг.), изображения лодок в опубликованных работах финских исследователей. Если бы в нашей стране, как в соседней Финляндии, системные исследования народного лодкостроения начались в первой половине XX в., мы имели бы богатейший материал для изучения традиционного судостроения и судоходства всех народов разных регионов России. В деле изучения карельского народного судостроения есть возможность и необходимость продолжать исследования совместно со специалистами Финляндии.

Правительство Финляндии и администрации губерний на государственном и местном уровнях поддерживают работу по изучению и сохранению традиций деревянного судостроения. При государственной поддержке обучение ремеслу лодочника ведётся в некоторых колледжах, проводятся мастер-классы, поэтому традиционные лодки до сих пор делаются финскими мастерами. Традиционные местные лодки участвуют в городских и сельских праздниках, а большие, так называемые «церковные» лодки уже не один десяток лет используются для проведения командных гонок всех губерний Финляндии.

---

<sup>41</sup> Андреев А. П. Ладожское озеро. С. 35.



## ОСОБЕННОСТИ СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОХОДСТВА КАРЕЛ БАССЕЙНА ОНЕЖСКОГО ОЗЕРА

### Судостроение и судоходство Сямозерья и Прионежья

Сямозерье находится на перекрёстке древних водно-волоковых путей в центре Ладожского перешейка — пространства между Ладожским и Онежским озёрами. Река Шуя имеет разветвлённую водную систему — по её западным притокам можно попасть в Финляндию, по южным притокам можно на лодках подняться до их верховьев и волоком попасть в Топозеро бассейна реки Олонки и далее в Ладожское озеро. От озер Сямозеро, Крошнозеро, Вагатозеро по реке Шуе и от Гимольского озера по реке Суне карелы на лодках продвигались на восток до Онежского озера. На юге озера Святозеро через небольшой водораздел начинается бассейн реки Важины, впадающей в судоходную реку Свирь. По рекам и протокам севернее Сямозерья можно перейти в бассейн реки Суны, которая вытекает из Гимольского озера и впадает в Кондопожскую губу Онежского озера. Северные притоки реки Суны соединяются водно-волоковыми путями с реками бассейна Белого моря, по которым шло освоение карелами севера (рис. 1).

Озеро Сямозеро — одно из самых крупных озёр Карелии, ширина его достигает 15 км, длина около 30 км<sup>1</sup>. Берега изрезаны удобными заливами-«лахтами», островов немного, в западной части озера вдали от берега находятся каменистые отмели-луды и надводные камни (рис. 2). По словам местных жителей, озеро непростое для плавания: неожиданные перемены погоды и сильные порывы ветра разгоняют на его просторах большие и крутые волны.

Из Сямозера по реке Сяньге можно попасть в Вагатозеро, через него протекает река Шуя, которая впадает в Логмозеро и Петрозаводский залив Онежского озера. Здесь активно развивалось транспортное сообщение, промысловое рыболовство и лесосплав, существовал развитой центр судостроения, обеспечивающий лодками жизнедеятельность крестьянских хозяйств всех прибрежных деревень. По берегам озера ещё во второй половине XX в. располагалось около двух десятков

---

<sup>1</sup> Сямозеро // Озёра Карелии. Петрозаводск, 1959. С. 71–73; Оз. Сямозеро // Озёра Карелии: Справочник / Под ред. Н. Н. Филатова, В. И. Кухарева. Петрозаводск, 2013. С. 280–282.

больших и малых деревень, жители которых кормились в основном земледелием, скотоводством и рыболовством. Озеро всегда было богато рыбой, в 1980-е гг. три рыболовецких колхоза (в деревнях Анген-Лахта, Сярги-Лахта и Курмойла) занимались промысловым ловом.

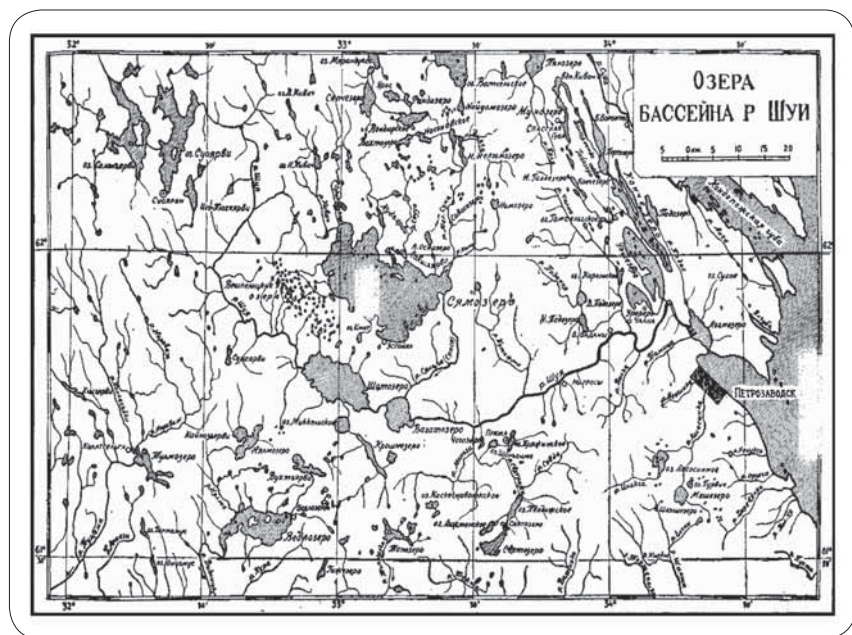


Рис. 1. Карта бассейна Сямозерья и рек Шуи и Суны (из книги «Озёра Карелии»<sup>2</sup>)

Коренное население Сямозерья — карелы, поэтому традиционная культура во многом отличается от традиций тех озёрных районов Карелии, где проживали русские. Различия не только в планировке поселений, типах крестьянских домов и предметах быта, но и в традициях судостроения (рис. 3). Как и в соседнем бассейне Ладожского озера, здесь использовались древние плавсредства — на берегах речек и малых лесных озёрах в конце XX в. можно было увидеть плоты и долблёнки-«куутти». Плоты были с выраженными носами, делали их из 5–6 сухих заострённых брёвен, посреди плота стояла скамейка, на которой можно было сидеть и грести парой вёсел или подтягиваться за верёвку при переправе через реку.

<sup>2</sup> Озёра Карелии. Петрозаводск, 1959.





---

По сведениям этнографа к. и. н. К. К. Логинова, в д. Улеяга и сейчас на плотах переправляются через реку Шую, а в д. Маньга ещё в 1980-х гг. пользовались долблёнками, позже их снова начали делать для привлечения туристов (рис. 4). Долблётки длиной около 4 м, шириной до 0,5 м изготавливали из осины, которую вытёсывали внутри топором-теслом, украшая нос стилизованной утиной головой. По обоим бортам крепили по бревну из сухостойной ели диаметром 15–18 см или пластины для остойчивости и чтобы лодка не кренилась при ловле рыбы сетками. Сидя в долблётке, можно было грести веслом или стоя толкаться шестом. Старики говорили, что новая осиновая лодка, когда высохнет и станет лёгкой, не берёт много воды, но смола осина не впитывает и краска на осине не держится, поэтому древесина старой долблётки впитывает много воды, тяжелеет и борта разрушаются.



*Рис. 4.* «Куутти» из д. Маньга в экспозиции дома Яковлева на о. Кижы (фонды музея «Кижы», № 250, фото автора, 2015 г.)

Была получена информация и о том, что из осины здесь изготавливали долблётки с развёрнутыми бортами. Борта разводили следующим образом: в выдолбленную заготовку наливали воду и специально в костре грели докрасна камни, потом бросали в лодку — вода кипела, и горячие борта начинали раздвигать распорками, потом ещё и ещё

---

нагревали воду и раздвигали до 1 м и больше. Высоту и ширину долблёного корпуса могли наращивать – снаружи к бортам прибивали по одной доске, так было удобнее грести парой вёсел. Таких лодок в Сязозерье не сохранилось.

Главным водным транспортом на самом Сязозере, соседних озёрах и реках его бассейна во второй половине XX в. были лодки из досок. Как правило, такие локальные центры деревень на больших озёрах имеют свой особый местный тип лодки (рис. 5). Для удобства и сравнения с другими центрами традиционные лодки Сязозерья будем называть «сязозерками».



*Рис. 5. Шитьё лодки корнем на озере Сязозеро (фото 1903 г.)*

Для разных способов рыбалки использовали лодки разных размеров. При ловле рыбы неводом лодки оборудовали специальными лебёдками для вытаскивания сетей. Невода сушили у берега над водой на жердях, положенных на козлы. В Национальном архиве Республики Карелия хранятся фотографии лова рыбы с лодок на малых озёрах в 1930-х гг. (рис. 6–8).

При ловле рыбы неводом лодки оборудовали специальными лебёдками для вытаскивания сетей (рис. 9).

Лодки Сязозерья, с одной стороны, имеют конструктивные элементы и технологию постройки, общие для всего северо-запада России от Новгорода до Поморья, с другой стороны, ряд общих особенностей отличает лодки карел от лодок соседей – вепсов и русских (рис. 10).



*Рис. 6.* Сушка невода у берега в Гимолах  
(1930-е гг., НА РК, № 0-2547)



*Рис. 7.* Вытягивание невода в лодку на озере Крошнозеро  
(1930 г., НА РК, № II-443)



*Рис. 8.* Подъём невода с двух лодок на озере Крошнозеро  
(1935 г., НА РК, № II-2016)



*Рис. 9.* Вытягивание невода с помощью лебёдки на озере Крошнозеро (1935 г., НА РК, № П-2014)



*Рис. 10.* Лодка-«сямозерка» мастера П. И. Тергоева (фото автора, 1999 г.)

Народное судостроение Сямозерья стало объектом исследований музея «Кижь» в 1999 г., тогда здесь удалось записать рассказы сразу трёх работающих старых лодочников: П. И. Тергоева (1925 г. р. из д. Трофим-Наволоки), И. Ф. Яковлева (1925 г. р. из д. Савала) и А. С. Алёккина (1926 г. р. из д. Нижняя Салма).



*Рис. 11. Мастер П. И. Тергов (фото автора, 2010 г.)*



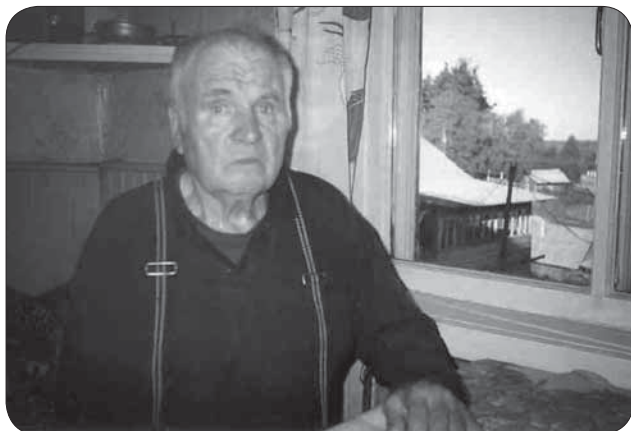
*Рис. 12. Лодка мастера П. И. Тергова у причала  
(фото автора, 2010 г.)*

Павел Иванович Тергов учился у отца – Ивана Ивановича (1889–1945), который шил лодки с дедом, строили лодки его дяди – Матвей и Тимофей Терговы (рис. 11–12). Иван Фёдорович Яковлев и его брат Павел Фёдорович (1918 г. р.) учились у старшего брата – Тимофея Фёдоровича (1910 г. р.), который делал лодки для рыбаков в д. Кишкойла. Александр Степанович Алёккин учился всему самостоятельно, по старым образцам, советуясь со стариками и соседями, в том числе с известным мастером Тимофеем Фёдоровичем Яковлевым (рис. 13–14).



---

Из сообщений информантов, дополненных архивными материалами, создается достаточно полная картина истории и современного состояния судостроения Сямозерья. Более подробные рассказы всех информантов об особенностях местных лодок, их строительстве и использовании, описание других ремёсел, традиций и особенностей местной жизни приведены в Приложении и хранятся в научном архиве музея «Кижь»<sup>3</sup>.



*Рис. 13.* Мастер А. С. Алёккин, с. Эссойла  
(фото автора, 2010 г.)



*Рис. 14.* Лодка мастера А. С. Алёккина, с. Эссойла  
(фото автора, 2010 г.)

---

<sup>3</sup> Экспедиционные дневники автора // Архив музея «Кижь», ф. 1, оп. 3, № 4114, л. 37–40.



Современные лодочники помнили старых строителей лодок, таких как Иван Яковлев (ок. 1870 г. р.) из д. Нижняя Салма, который делал много лодок. Знают и помнят имена других старых мастеров из разных деревень: в д. Савала – братья Илья и Иван Тихоновы, в Ангенлахте – Фома Рогаткин и Фёдор Никитин. В Эссойле жил Василий Иванович Филиппов, из д. Каменनावолок, который в 1930-е гг. переехал в п. Пряжу и начал шить на колхозном Промкомбинате небольшие лодки, которые стали называть «пряжинками». До войны этого названия лодок не было, оно появилось в 1960–1980-х гг., когда пряжинские лодки стали очень известны и продавались по всей Карелии и Ленинградской области.

Большинство лодок на Сямозере, как говорили информанты, были «на один принцип», такие же, как старики шили. Обычно с заготовкой материалов лодку шили за две недели. Лодки были нескольких размеров – 6,5 м, 5 м, 4 м, ширина – 1,5 м, высота борта около 60 см, на две пары вёсел, мачты сосновые, в последние годы стали шить длиной около 5,5 м. На улице лодки никогда не строили, только в домах на сара-ях, специальная лодочная мастерская была на Промкомбинате в Пряже.

По традиции киль вытесывали топором из сосны, считали, что из ёлки он слабее и будет меньше служить. Бревно распиливали вдоль пополам и из половин получалось два мощных киля Т-образного сечения толщиной 15 см, ширина верхней части – 20 см или чуть больше. В последние годы стали делать кили из сосновой доски толщиной 6–7 см, но в удалённой деревне Трофим-Наволок мастер П. И. Тергоев ещё в 2010 г. по-прежнему тесал киль из половины соснового бревна (рис. 15).

Штевни делали из еловых кокор с корнем. Их корили, тесали по форме, потом строгали рубанком, ставили на матицу и крепили тремя круглыми нагелями из сухой ели. Сосновые доски для бортов лодки все мастера раньше пилили сами из выбранных



*Рис. 15.* «Эмяпуу» – киль со штевнями, основа лодки в мастерской П. И. Тергоева, д. Трофим-Наволок (фото Н. Столярова, 2008 г.)

---

брёвен. Доски обычно были толщиной 14 мм, если доска 20 мм, то она плохо гнётся, особенно тяжело загибать у штевней-кокор. Шили лодки в 6 досок по борту, сколачивая подковными гвоздями. Расстояние между гвоздями 15–20 см, пазы не прокладывали мхом, а конопатили смоляной паклей, а иногда паклей из домашней конопли. Готовую лодку всегда смолили, чтобы дольше служила — если смолить хорошо, то лодкой пользовались до 40 лет. Иногда на бортовые доски использовали хорошую осину. Шпангоуты делали из кривых суков, которые искали в лесу, или из тонких стволов сосен или елей, растущих на болоте. Тонкие шпангоуты ставили в корпусе через 40 см, а усиленные шпангоуты, вытесанные из кривых суков, — через 50 см. В конце XX в. уже стали применять современную технологию: прибивают шпангоуты из двух тонких реек, распаренных в горячей воде. Верхние бортовые полукруглые бруски, внутренний — «порубень» и наружный — «огибень», делали из тонких стволов ёлочек, распиленных пополам.

Сохранившиеся до наших дней процесс заготовки материалов, технология строительства лодки из досок, набор основных конструктивных элементов лодки-«сямозерки» имели много общего в главных приёмах лодкостроения как у всех карел, так и на всём пространстве Русского Севера. У каждого лодочника на сарае дома имелись все необходимые для строительства приспособления и инструменты, а также запас материалов и заготовок для будущих лодок. Выбор и заготовка деревьев для распила на доски обшивки лодок обычно производилась зимой самим мастером. Стволы доставлялись лошадьми до дома, где их «окашивали» и потом на специальных высоких козлах распиливали вдвоем продольной пилой. Для киля выбирали в лесу ель с подходящим по толщине и углу загиба корнем, который очищали от грунта и перерубали по нужному размеру, остальные корни обрубались у ствола, после чего дерево валили. Нижнюю часть ствола с корнем «кокорой» отпиливали и вытёсывали из неё штевень. Матица и кокоры отёсывались по форме и размерам в зависимости от длины лодки. Затем носовая и кормовая кокоры-штевни под нужным углом крепились к килю-матице деревянными нагелями.

К собранной основе лодки начинали причерчивать доски и делать борта. Толщина досок для бортов также зависела от размера лодки и была от 12–14, а для больших лодок — до 18 мм. Матица, кокоры, набои тщательно выстрагивались, чтобы избежать водотечности корпуса. Доски обшивки не распаривали, а замачивали на ночь в воде, не-

---

много провеивали. При «сшивании» доски загибали и прижимали при помощи «клешей». Клещи делали из берёзовых брусков, скреплённых посередине. Нижние концы клещей сжимали две доски, а между верхними концами забивался клин, прочно фиксирующий прижатые друг к другу доски. Традиционно для всего региона полукилевые лодки шили «внакрой» – нижней кромкой на 4 см накрывая предыдущую доску, причерчивали друг к другу и к штевням. Затем доску снимали, отёсывали по черте, устанавливали на место на смолу и мох или паклю и скрепляли друг с другом плоскими гвоздями. К штевням-кокорам доски прибывалась круглыми или квадратными гвоздями. В XIX – начале XX в. при изготовлении лодок вместо гвоздей использовали тонкий сосновый или еловый корень, который распаривали и продевали через отверстия в досках, плотно стягивая их, после чего корень закрепляли в отверстиях прижатых досок берёзовым нагелем. По такой же технологии бортовые доски крепились к килю и штевням (рис. 16–17).



*Рис. 16.* Подгонка первых набоев лодки. Мастер П. И. Тергоев  
(фото Н. Д. Столярова, 2004 г.)

Когда корпус лодки из досок был «сшит», его борта укрепляли. Изнутри в корпус вставляли «опруги» (шпангоуты) – обработанные кривые сосновые сучья, которые сначала подбирали по месту, причерчивали к доскам, отёсывали топором, строгали и приколачивали на место (рис. 18–20).



*Рис. 17.* Шитьё бортов лодки (фото Н. Д. Столярова, 2004 г.)



*Рис. 18.* Изготовление шпангоута.  
Мастер П. И. Тергоев (фото Н. Д. Столярова, 2004 г.)



*Рис. 19.* Корпус лодки (фото Н. Д. Столярова, 2004 г.)



*Рис. 20.* Установка шпангоутов (фото Н. Д. Столярова, 2004 г.)

Внутри лодки к набою вровень с верхней кромкой приколачивался тёсаный брус с оставленными специально выступами для уключин, иногда для защиты борта снаружи тоже приколачивалась рейка или полукруглый брусочек. Затем в носу и корме приколачивались доски, скрепляющие борта. После этого корпус получал необходимую жесткость (рис. 21).



*Рис. 21. Установка внутреннего бруса-«порубня»  
в корпус лодки. Мастер П. И. Тергоев  
(фото Н. Д. Столярова, 2004 г.)*

Завершали постройку устройство «нашестей» — настилов под ноги и «банок» (скамеек). После окончания строительных работ лодка смолилась «кругом» — с обеих сторон, для защиты дерева от воды. Когда смола высыхала, лодка была готова к спуску на воду. По свидетельству потомков коренных жителей деревень Сямозерья, в каждой деревне был один или несколько мастеров, умеющих строить лодки, хотя предпочитали делать заказ известным в округе лодочникам (рис. 22).

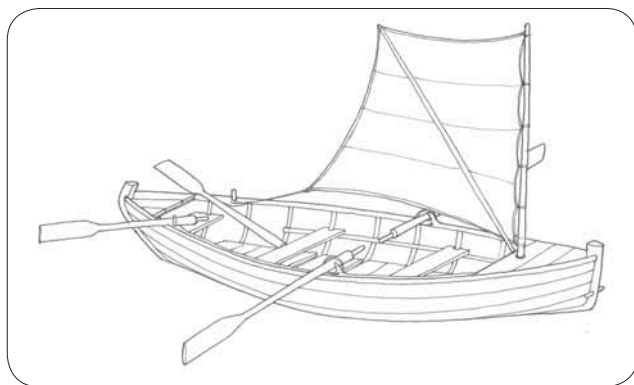


*Рис. 22. Новая лодка П. И. Тергоева на воде (фото автора, 2005 г.)*

Традиционными движителями лодок были вёсла и парус. Как правило, вёсел было две-три пары. Передними гребли, а задними подгре-



бали и направляли по нужному курсу. Крепились весла в уключинах к упорам-«кочетам» петлями, свитыми из веток или верёвок. Мачта крепилась в носу в парусной планке (есть карельское название, но здесь забыто), нижний конец ставился в деревянный брусок с квадратным гнездом, закреплённый на киле. Парус был трапециевидной формы с двумя шкотами (веревками), идущими по бортам от нижнего свободного конца паруса на корму к рулевому – «кормщику». Передняя кромка паруса (шкаторина) привязывалась к мачте. Свободный верхний угол паруса выставлялся с помощью «райно» (тонкая жердь, нижний конец которой упирался в петлю у мачты) (рис. 23). Парус рыбаки обязательно брали с собой, хотя в сильный ветер в озеро не выходили. При встречном ветре тоже не гребли, только если было очень надо. При попутном ветре ставили и «зелёный парус» из молодой ели или сосны, карельское название его не сохранилось.



*Рис. 23. Лодка-сямозерка с вёслами и парусом  
(рис. А. П. Скворцова)*

Наиболее интересен киль сямозерских лодок, который по всей длине имеет Т-образное сечение, его вытёсывали из половины соснового бревна. Такая форма киля была и у карбасов в Поморье. Онежские лодки-«кижанки» имели облегчённый по сравнению с сямозерским киль с более сложным по устройству пазом для первого набоя. Для карельских плотников и столяров характерно хорошее знание свойств всех пород дерева и их использование, что особенно было свойственно мастерам-лодочникам.



В разговоре карельские термины мастера не использовали, поэтому приходилось специально задавать вопросы. Все известные автору русские термины были понятны мастерам, которые сразу же называли их карельские значения. Карельское название кия ема – мать, совпадает с русским – матица, матка. Передняя кокора (форштевень) – ези-нёкку, корма (кокора-ахтерштевень или транец) – перя-нёкку, набой, доска бортовой обшивки – лауда, шпангоуты – куарит. Скрепляли доски при шитье клещами – халинаспу, трещины в досках заделывали стоками еловой смолы – бараст. Вверху по обеим сторонам верхнего набоя приколачивали бруски – параспу. Вёсла – айрот, упоры, уключины – хангат.

Берега Сямозера песчаные, для вытягивания лодок по покатам – двум брёвнам с поперечными катками – использовались ворота (рис. 24).

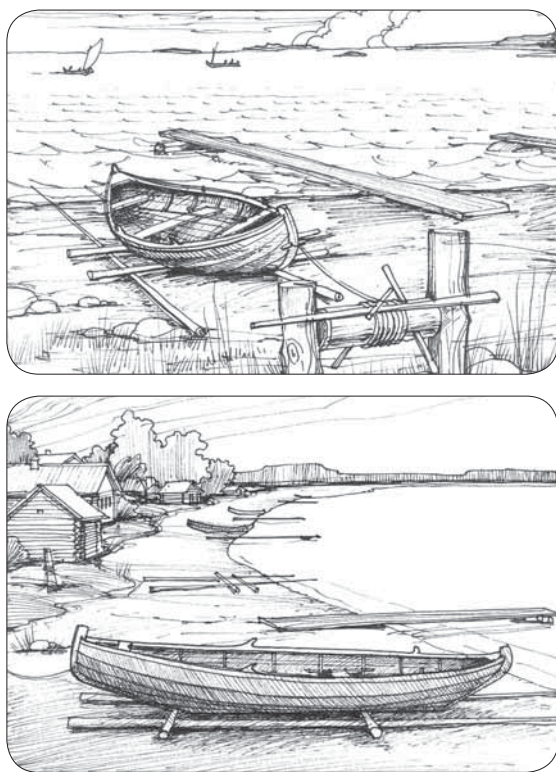


Рис. 24. Лодки на берегу Сямозера (рис. А. П. Скворцова)

---

Размеры, географическое положение, богатые рыбные ресурсы Сязозера и заселённость его берегов обусловили большой потенциал местного лодкостроения. На основании собранных материалов по истории традиционного судостроения можно утверждать, что на озере Сязозера существовал свой особенный тип лодки и своя школа крестьянского судостроения, которая сохранилась с начала XX в. до наших дней прямыми носителями традиций. Признаками этого является:

- наличие мастеров, обучение в семьях у родителей и родственников;
- строительство «на один принцип» и то, что «во всех деревнях шили»;
- особенности местных лодок;
- собственная карельская терминология.

Выделение местными жителями и мастерами собственного типа лодки и сравнение местной лодки с другими типами лодок русских и карел говорит в пользу нашего предположения. На основании собранной информации не представляется возможным определить время начала строительства традиционных лодок Сязозерья. Но можно утверждать, что к началу XX в. в Сязозерье уже существовал развитой местный центр народного лодкостроения, которое в первые десятилетия советской власти продолжало развиваться в русле колхозной кооперации по сходному сценарию с другими известными центрами на больших озёрах и Белом море. К примеру, в деревне Трофим-Наволок И. И. Тергоев с братьями и сыном Павлом на сарае своего дома в 1934–1935 гг., выполняя государственный заказ, делали для сплавной конторы ежегодно по 15 специальных лодок, длиной до 7 м и шириной около 2 м. Эта же бригада шила на заказ лодки для рыбаков Гослова, леспромхозов и местных колхозов. Сейчас трудно судить о судостроительном потенциале района в разные периоды, но он был достаточен для нужд населения всего района. Мастера из Сязозерья, очевидно, были теми, кто начал в 1930-е гг. на промкомбинате в Пряже строительство лодок – широко известных в советское время «пряжинок», уменьшенных лодок – «сязозерок».

Размеры непростого для навигации озера Сязозера, судостроительные традиции и обилие рыбы влияют на формирование и размер местных лодок. Для постоянной работы на озере необходимо, чтобы лодка была надёжной и мореходной – остойчивой и ходкой под вёслами и парусом – и чтобы держала крутую и высокую волну. С учётом того что Сязозеро богато рыбой, лодка должна быть крепкая и брать

---

много груза — 3–4 человека, 4–5 неводов или сетей и пойманный улов рыбы. Рыбачьи лодки были длиной около 7 м, шириной около 2 м, именно такой тип лодки-«сямозерки», с учётом особенностей водоёма и назначения лодки, сформировался за исторический период заселения и развития традиционного хозяйствования Сямозерья.

Строили большие сплавные лодки для передвижения плотов с лесом по озёрам. На таких лодках завозили тяжёлые канаты, якоря и перевозили на плоты сразу двух лошадей — крутить ворот, тянущий буксирный канат. Размер плота с воротом для лошадей — 9 × 9 м, брёвна крепились на шпонках. Длина лодок была больше 7 м, ширина — больше 2 м, высота борта около 60 см, посередине лодки устанавливался ворот для работы с якорями. Такие лодки с двумя парами вёсел шили из досок толщиной 20 мм, а по шпангоутам делали рабочий настил из досок толщиной 40 мм. Сплавные лодки привозили также из д. Шуя или из п. Соломенное и д. Тихий Наволок на озере Логмозеро, где до 1970-х гг. была верфь «Судострой».

Известный исследователь народной архитектуры академик В. П. Орфинский представляет вполне вероятным, что некоторые особенности традиционных лодок Сямозерья порождены не только утилитарными, но и этнопсихологическими причинами. Лодки, как считает В. П. Орфинский, «являются по существу своеобразными этническими символами — средствами объективизации этнического самосознания, порождаемыми им и развивающими его. Объективизация самосознания обычно достигалась с помощью ассоциативных связей между общезначимыми реальными или воображаемыми (мифологизированными) событиями в жизни этнических сообществ и конкретными легко узнаваемыми формами, способными служить знаковыми эквивалентами таких событий»<sup>4</sup>. Он считает, что этим событием для сямозерских карел мог стать уход их предков на новые земли со своей территории в Приладжье от шведских захватчиков. Был период, когда древнекарельские лоды бороздили воды Ладожского озера и Балтийского моря, исход карел обозначил разрыв между этим «золотым веком» их истории и тяготами жизни на чужбине, согреваемой воспоминаниями о славном прошлом. Вынужденная миграция с Карельского перешейка повлекла особенную заботу о своих традициях с целью сохранения самобытности.

---

<sup>4</sup> Наумов Ю. М., Орфинский В. П., Скворцов А. П. Традиционные лодки Сямозерья // История и культура Сямозерья. Петрозаводск, 2008. С. 478–479.

Примером древних традиций стал, в частности, слишком мощный, необязательный для лодок небольшого озера килевой брус «материнского дерева» – характерная примета легендарных карельских лодий. По мнению В. П. Орфинского, изучению традиционного судостроения Карелии во многом препятствовал распространенный в прошлом в отечественной этнографии подход к осмыслению явлений народной культуры как бы изнутри, без сопоставления с аналогичным явлением иноэтничных соседей. Исследованию же лодок Сямозерья, которое находится примерно посередине северной части Ладожско-Онежского перешейка, подобный подход противопоказан. Здесь издавна осуществлялись разноэтничные контакты, а в начале II тысячелетия н. э. сложился водный путь, связывающий западную часть метрополии Новгородской земли с ее восточным форпостом в Заонежье. Возможно, что сохранение мощного киля в лодках-сямозерках, вместе с другими приоритетами национальной культуры, превратило эту важную конструктивную часть лодки в этнический символ (рис. 25).



*Рис. 25.* Киль – «эмя» лодки мастера П. И. Тергоева (фото автора, 2010 г.)



Местная традиция деревянного судостроения требует специального исследования, в том числе сравнения карельских и русских лодок из разных районов от Новгорода до Поморья. Очевидным является тот факт, что в процессе развития лодкостроения русский и карель-

---

ский опыт дополняли и развивали друг друга. В коллективной статье с участием автора<sup>5</sup> была сделана первая попытка анализа и на основе собранного материала сравнения сямозерских лодок с лодками северных карел и русских Заонежья. Предполагалось, что на формирование и развитие сямозерских судостроительных традиций могли повлиять лодки, бытовавшие в прошлом в бассейнах Ладожского и Онежского озер. В пользу такого предположения свидетельствует известная закономерность: именно на пограничных территориях в зонах этнического сопоставления складывались благоприятные условия для культурного диалога разноэтнических групп населения. Причем продуктивность диалога, как правило, зависела от взаимопонимания его участников, порожденного их кровным родством и/или общностью исторических судеб, что в определённой мере относится к контактам Сямозерья и Заонежья.

Из Сямозера по вытекающей из него реке Сяпсе можно попасть в Вагатозеро, из него по реке Шуе через Логмозеро в Петрозаводскую губу Онежского озера, а оттуда около 60 км водой до Заонежья. На озере Логмозеро, перетекающем в Онежское озеро, в Петрозаводске и в Ялгубе, где традиционно проживало много карел, с 1930-х по 1960-е гг. работали судостроительные и судоремонтные верфи. Карельские династии судостроителей до конца 1990-х гг. продолжали работать на Петрозаводской судовой верфи Минрыбпрома. Благодаря возможности непосредственных контактов между мастерами-лодочниками этих территорий, имеющих прямое водное сообщение, могли возникнуть и получить дальнейшее развитие исторические параллели в лодкостроении карел Сямозерья и северо-западного побережья Онежского озера. Например, у лодок карел-людиков на реке Суне, в Спасской Губе, на Мунозере, на других лесных озёрах и в Кондопожской губе Онежского озера наблюдается схожесть с карельскими сямозерками и явные отличия от онежских русских лодок-кижанок<sup>6</sup> (рис. 26–28).

Хотя в Кондопожском районе автору не удалось встретить мастеров, способных рассказать о местном карельском судостроении, но дальнейшее изучение исторических документов и архивов, в том числе финских, может выявить новые данные.

---

<sup>5</sup> Наумов Ю. М., Орфинский В. П., Скворцов А. П. Традиционные лодки Сямозерья. С. 461–496.

<sup>6</sup> В различных архивах есть фотографии лодок на Онежском озере у Кондопожской церкви и на реке Суне, на Кончозере, Мунозере и других озёрах.



*Рис. 26.* Река Суна. Рыбалка сетями  
(рисунок из книги «Озёрная область», 1903 г.)



*Рис. 27.* Лодка на реке Суне, начало XX в.  
(фото С. М. Прокудина-Горского)





*Рис. 28. Рыбаки на реке Суне (фото 1930-х гг., НА РК, № II-267)*



*Рис. 29. Лодка-сямозерка в экспозиции музея «Кижь»  
(фото автора, 2009 г.)*

Завершая рассказ о современном состоянии традиций судоходства и лодкостроения Сямозерья, можно отметить, что в Пряже на бывшем промкомбинате по личной инициативе директора С. Н. Зайцева до на-



---

чала 2000-х гг. продолжалось строительство лодок-«пряжинок» на заказ. В д. Крошнозеро школьники под руководством учителя В. Т. Неронова развивают водный туризм — совершают походы на байдарках по старым водно-волоковым путям. В д. Трофим-Наволок мастер П. И. Тергоев со своим зятем продолжает строить лодки, старую лодку этого мастера в 2010 г. участники «Кижской регаты» передали на хранение в музей-заповедник «Кижь» (рис. 29). К сожалению, традиционное сямозерское судостроение приходит в упадок, молодёжь не учится строить лодки у последних мастеров.

# ОСОБЕННОСТИ СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОХОДСТВА КАРЕЛ НА ВОДОРАЗДЕЛЕ БАЛТИЙСКОГО И БЕЛОГО МОРЕЙ

## Судостроение и судоходство сегозерских карел

Сегозерский край изобилует реками и небольшими озёрами, а гряды Западно-Карельской возвышенности — «сельги» — разделяют водосборы Белого и Балтийского морей. Главный водоём этого района — озеро Сегозеро — относится к наиболее глубоководным озерам Карелии с котловинами тектонического происхождения с глубинами до 97 м (к примеру, Онежское озеро имеет наибольшую глубину 120 м). От северного побережья Онежского озера по реке Повенчанке начинался древний водно-волоковой путь к Белому морю. Лодки и грузы через небольшой водораздел переволакивали в Сегозеро, из него далее на лодках по рекам Сегеже и Онде можно было попасть в озеро Выгозеро и далее по реке Выг к Белому морю. Обратное, преодолев течение рек Выг и Вола, лодки переволакивали в речку Повенчанку, по которой спускались в Онежское озеро и далее к главным водным путям Балтийского и Волжского бассейнов. Этот район всегда имел большое значение в товарообмене промысловых районов Севера с богатым и хлебным югом. В первой половине XIX в. на самом севере Онежского озера в небольшом купеческом городе Повенце «...находятся главные магазины казенного хлеба, принадлежащие комиссии народного продовольствия для обсеменения хлебом всего северного края»<sup>1</sup>.

Немного восточнее проходил волоковой участок известной «Осударевой дороги» — начиная со времён Петра Великого разрабатывались проекты прокладки здесь канала, соединяющего Онежское озе-

---

<sup>1</sup> «Из Повенца хлеб развозится, при удобном пути, во многие погосты Карелии, где жители всегда получают его за умеренную плату, не отрываясь от своих промыслов. В Повенце, по берегам реки Повенчанки, есть у жителей много амбаров, которые в зимнее время наполняются треской, привозимой с Мурманских берегов и из Норвегии Кемскими купцами и поморянами. Со вскрытием озера Онеги, треска сия перевозится на судах в Петербург, а частично расходуется по губернии. Повенец особенно оживляется летом; он служит тогда сборным местом богомольцев, отправляющихся на поклонение святыням Соловецким и пристающих, после недолгого плавания по Онежскому озеру, к здешней пристани, откуда отправляются в дальнейший путь» (Дашков В. А. Описание Олонечкой губернии в историческом, статистическом и этнографическом отношениях. СПб., 1842. С. 168).



---

которым можно было попасть в Онежское озеро. По реке Выг можно было подняться до волока в бассейн озера Водлозеро и далее на восток в реку Онегу и до бассейна Северной Двины. Из озера Маслозеро вверх по реке Воломе и из Селецкого озера по реке Тумбе старый путь вёл на запад, далее через короткие водоразделы можно было попасть в верховья реки Пенинги, спуститься в Лексозеро и по его притокам выйти в бассейн реки Кеми и рек Финляндии.

Водные ресурсы определяли расселение жителей края — все деревни располагаются по берегам водоёмов. Разветвлённая сеть рек и озёр, соединённых протоками с древних времён, позволяла местным жителям перемещаться по древним водно-волоковым путям на большие расстояния летом и зимой. На Сегозере до сих пор говорят: «За невестами в Селецкое, а за лошадьми в Финляндию (до её границы 150–200 км. — Ю. Н.) или в Шуныгу (100 км. — Ю. Н.)».

Большое количество озёр и рек Сегозерья определяло развитие водного транспорта, а размеры водоёма и его связи изначально влияли на особенности местного лодкостроения карел. Все озёра и реки богаты рыбой, поэтому рыболовство было одним из важнейших промыслов местных жителей. Водный транспорт создавал возможности не только для освоения района и использования его природных богатств, но способствовал развитию отдельных крестьянских хозяйств, занятых перевозками и судостроением (рис. 2–4).



Рис. 2. Сушка невода у берега и лодка с лебёдкой для вытягивания невода, Сегозерье (НА РК, № 157)



*Рис. 3.* Лодка на берегу в с. Паданы  
(НА РК, № 079)



*Рис. 4.* Лодка у бани на Сегозере (НА РК, № 0-57458)

Сегозерье – район традиционного проживания карел с центром бывших Лопских погостов Олонецкой губернии – селом Паданы. Хорошее описание глухого карельского края XIX в. и осо-

---

бенностей местного судоходства есть в книге известного этнографа В. В. Майнова<sup>2</sup>. В некоторых карельских деревнях Сегозерья в конце XX в. ещё жили старые мастера, которые строили лодки, особенно развито судостроение было на озере Сегозеро. Большое село Паданы — старинный административный центр всего района, поэтому локальную этническую группу карел Сегозерья иногда называют «паданскими карелами». Рыбалка и охота всегда были одними из основных видов жизнедеятельности сегозерских карел, а с конца XVIII, особенно с середины XIX в. активно развивались заготовка и сплав леса.

Ещё во второй половине XX в. на малых озёрах старики пользовались плотами («лаута»), делали плоты из 4–6 брёвен сухостойной сосны диаметром 20 см, длиной 2,0–2,5 м. Бревна или соединяли на две шпонки, или сверху приколачивали гвоздями поперечные бруски-«планки». Передвигались на вёслах или толкались шестами, были плоты с уключинами и скамейками.

С 1930-х гг. Сегозеро вошло в систему Беломорско-Балтийского канала, плотина на реке Выг подняла уровень Выгозера, Сегозера и других озёр бассейна этой реки. После подъёма уровня воды много старых деревень было затоплено, часть домов пришлось переносить на новые места, по берегам возникли новые лесопромышленные посёлки, в которые приехало много людей из разных областей СССР. Эти изменения стали оказывать влияние на местное лодкостроение ещё в довоенный период, но традиционные лодки продолжали строить для рыбалки и хозяйственных нужд жителей и для лесосплавных работ.

На западе Сегозера, в историческом центре края — Паданах — и на соседних озёрах, традиции карельского лодкостроения сохранились до начала XXI в., а старые мастера, которые шили традиционные двухкорные карельские лодки, смогли рассказать о местном лодкостроении. Для вытаскивания лодок на берег в Сегозерье сейчас широко используются деревянные ворота, лодки хранятся у причалов на «покатях» из двух брёвен, но насколько этот способ можно

---

<sup>2</sup> «Высоты, лежащие между Онежским озером и Сегозером, называются горным краем Масельгой... Сегозеро... простирается вёрст на 40 в длину с шириною от 20 до 30 вёрст... около десятка деревень, заселённых карелами, расположены около озера, на южном, западном и северном берегах, или же на островах. Вода... единственное средство к общению... главная кормилица... Сегозеро даёт реку Сегежу уже в Беломорский бассейн... заходит уже не лосось, а сёмга. ...по стремительной и порожистой и почти пустынной реке Сегеже можно спуститься с большой опасностью и с опытным вожаком в Выгозеро» (Майнов В. В. Поездка в Обонежье и Корелу. СПб., 1877. С. 200–202).

---

считать традиционным, сказать трудно, так как встречаются и лодки, стоящие на песчаных пляжах и даже вытянутые между камнями (рис. 5).



*Рис. 5. Лодки в Паданах (фото автора, 2009 г.)*

На средних озёрах длина традиционных местных лодок 5,3–5,4 м, ширина от 1,8 до 2,0 м, высота борта в центре лодки до 50 см, а угол носовой кокоры от 20 до 25 градусов. Кокоры выставляли или на глаз, или по шаблонам, которые передавали от мастера к мастеру. На большом Сегозере длина старых лодок была около 6 м, ширина около 1,8 м, широкие сплавные лодки были длиной 7–8 м, а на малых озёрах-«ламбах» и реках лодки были небольшие, их длина была до 5 м (рис. 6).



*Рис. 6. Старая двухкокорная лодка (фото автора, 2009 г.)*







*Рис. 8.* Отверстие для слива воды с пробкой в киле лодки  
П. К. Антонова (фото автора, 2009 г.)

Киль с штевнями-кокорами здесь по-карельски называется «эмяпуу» — «материнское дерево». Для него выбирали хорошую некосослойную ель с ровным корнем, растущим под нужным углом. В сквозное отверстие в верхней части носовой кокоры вставлялась круглая палка длиной до 40 см, за которую могли вдвоём вытаскивать лодку на берег или перетаскивать по мелям и речным порогам. Раньше в носу и в корме борта скрепляли выпиленными из корня или доски треугольными кницами, вставляемыми у самых штевней, которые связывали сверху бортовые доски. Сейчас корма делается с транцевой доской для крепления подвесного мотора, поэтому и кница отстоит дальше от транца-ахтерштевня, из-за этого она шире и представляет собой трапецию (рис. 9–11).



*Рис. 9.* Носовая кница (фото автора, 2009 г.)



*Рис. 10.* Современная двухкорная лодка с транцем под мотор (фото автора, 2009 г.)



*Рис. 11.* Кормовая кница (фото автора, 2009 г.)

Снизу на киль по всей длине с загибом на носовую кокору крепили фальшкиль («погыяпу») — по-карельски означает «нижнее дерево», которое служило для защиты киля от ударов о камни. Традиция делать такой фальшкиль круглого сечения из тонкой сосенки или ёлочки очень широко распространена у северных карел, южнее встречается редко.

На набои, т. е. на доски для бортов («лауда»), старики выбирали сосну, так как ёлка «быстрее сгниет». Сейчас также предпочитают сосновую доску толщиной от 15–16 до 18 мм. На больших лодках борта делали в 5–6 набоев из выстроганных с двух сторон широких досок, скрепляли подковными гвоздями через 10–15 см. Чтобы хорошо высушен-

ные доски-набои было легче прижимать руками к штевням, их концы «парили», т. е. грели тряпками, смоченными в кипящей воде. Чтобы лодка не была шаткой, первые три набоя в центральной части лодки делали почти горизонтальными. Мох для конопатки лодок здесь больше не используют, между досками бортов прокладывают скрученные жгуты из смолёной пакли или из смолёных тряпок, которые хорошо держатся и долго служат. Шпангоуты («корьет, коррет») по традиции делают из сосновых суков или еловых корней или ищут подходящие ёлочки. Их заранее подвязывают на корню в лесу или дома загибают и связывают проволокой и сушат изогнутыми. Иногда на болоте специально ищут наклонные ёлочки, которые растут кривыми от корня, из них получается почти готовый шпангоут. Так же делали и старые мастера, которые построили сотни лодок. Внутри лодки по обоим бортам крепят на гвозди тёсаные бруски с уключинами для двух пар вёсел. Раньше по озерам ходили и под парусами. Мачты были высотой 3 м, крепились в отверстие носовой кницы или в специальный хомут. Как и везде на севере, при попутном ветре старики ставили вместо паруса берёзку с густыми ветвями и листьями, да и сейчас иногда так делают, если выходят на лодке только под вёслами, без мотора (рис. 12).

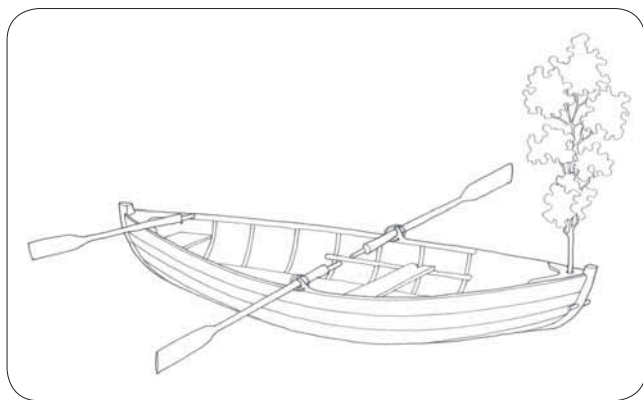


Рис. 12. Традиционная лодка-сегозерка с «зелёным парусом»  
(рис. А. П. Скворцова)

Мастерские, где шили лодки, всегда располагались в доме. По словам информантов, из-за дождей здесь редко шили лодки на улице, но иногда строили под навесом у дома. На улице лодки делали летом, до

---

сенокоса, только в хорошую погоду. В сараях домов лодки шили прямо на полу без специальных стапелей, не делали и подставок из двух брёвен. Киль не закрепляли, потому что при шитье бортов поворачивали лодку с бока на бок. Доски друг к другу крепили клещами с клином, а к носовому и кормовому штевням набои прижимали двумя палками, связанными под килем верёвкой. Некоторые мастера строили свои лодочные мастерские не у дома, а специально ближе к озеру. В Паданском леспромхозе были лодочные мастерские, в которых шили специальные лодки для сплава, а в самом посёлке была школа ФЗО — фабрично-заводского обучения, в которой наряду с восьмилетним образованием учащиеся получали профессии для работы на предприятиях. Ученики этой школы в процессе учёбы строили много лодок, вместе с мастерами делали даже большие сплавные лодки.

Во время войны в 1941—1944 гг. в большом жилом посёлке Великая Губа, на юго-восточном берегу Сегозерского водохранилища, много домов было разрушено. После ухода финнов пришлось восстанавливать деревни и леспромхозы. Работали на предприятиях не только карелы и местные русские. Много рабочих приехало из Вологодской области, Белоруссии и Латвии и других регионов СССР. Лесозаготовки достигли своего апогея в 1970—1980-х гг. О лодкостроении в этом районе Сегозера автору рассказал Ю. Н. Прохоров (1955 г. р., из д. Остречье, в 50 км от Медгоры, с 1958 по 2000-е гг. жил у Карельской Масельги). В Великой Губе, как и в других лесопромышленных поселках, большинство жителей имели на озёрах лодки, так как занимались рыбалкой, многие держали коров и другую скотину, косить ездили за несколько километров, откуда сено везли на лодке к дому. После войны здесь, на востоке Сегозера, ближе к Беломорканалу и промышленному городу Сегеже, сформировался свой тип лодки и своя технология строительства. В этом посёлке леспромхоза не было местных лодочников-карел. В 1950—1970-х гг. здесь все лодки были однотипные, их шили мастера из разных мест, поэтому они несколько отличались от традиционных местных карельских лодок, и карельская лодочная терминология здесь не сохранилась. Лодки строили в основном для себя, но были мастера, которые строили много лодок и на заказ. Большинство мастеров были выходцами из деревень, поэтому они имели хороший навык к плотницкому делу и лодки делали быстро, так как это был хороший дополнительный заработок. Чтобы заказать лодку мастеру, работники лесной отрасли могли выписать на предприятии лес, выбрать самые хо-

---

рошие брёвна, распилить их на пилораме и острогать доски на станках с двух сторон.

Для безопасности поездок под мотором по большому Сегежскому водохранилищу длина лодок должна быть около 6 м. Киль Т-образного сечения выпиливали на станках из елового бруса 150 × 150 мм. У старых лодок, строившихся под стационарный двигатель, было два штевня-кокоры, как и у карельских лодок. Материал для кокор на штевни подыскивали в лесу, а хорошие сосновые бревна на доски выбирали на складе своего предприятия. Для установки подвесного мотора корму всегда делали шире носа. В киле у кормы делали отверстие с вставной пробкой, которое при движении под мотором открывали для слива воды. С 1970-х гг. лодки стали делать с широкой транцевой кормой под мощные подвесные моторы. Технология постройки сохраняла местные особенности карельских традиций: штевни делали из саморослых кокор, корпус — из досок в накрой. Как уже указывалось, лодки не закрепляли на стапелях, а когда приколачивали набои, корпус поворачивали с борта на борт. Использовали подковные гвозди, но применяли и круглые гвозди длиной 70 мм с шайбами из алюминия. Шпангоуты делали из ёлки, подбирая заготовки из корней или природных изогнутых стволов, которые распиливали вдоль циркулярной пилой на пластины толщиной около 5 см. Из заготовок выпиливали ветки шпангоутов, которые обрабатывали и подгоняли к доскам бортов и килю лодки и крепили на болты (рис. 13).



*Рис. 13.* Ветки шпангоутов из стволов кривых деревьев  
(фото автора, 2009 г.)



---

Сиденья у лодок были в носу, в середине и в корме, вёсел одна пара — на середине. У стариков уключины были из круглых упоров с петлями, заплетёнными из веток. После 1960-х гг. на Сегозерском водохранилище большинство местных жителей использовали на лодках современные вёсла с металлическими уключинами, а парусами уже не пользовались — у всех были моторы. До середины 1980-х гг. в пос. Великая Губа продолжали шить лодки под моторы. У мастеров училась молодёжь, и если бы этот процесс продолжался, то на Сегозерском водохранилище могла бы родиться новая локальная традиция лодкостроения. К сожалению, этого не случилось раньше, а сейчас вместе с процессом разрушения традиционного уклада жизни в деревнях и реструктуризацией лесной промышленности водный транспорт потерял своё значение. В деревнях на Сегозере и других озёрах делали много плоскодонок, местные жители говорят, что с них удобно рыбачить на малых озёрах-ламбушках и их легко можно перевозить на багажниках автомобилей.

Озеро Маслозеро, лежащее северо-западнее озера Сегозеро, глубокое, тектонического происхождения, есть ямы глубиной до 100 м, длина его 22, а ширина до 10 км. В посёлке Маслозеро последний потомственный мастер-лодочник и кузнец Валерий Фёдорович Павлов (1954 г. р., из д. Петров Наволок на Сяргозере в 18 км от Маслозера) рассказал, что на Маслозере бывают очень сильные волны — ветру есть где разгуляться, на озере хорошая рыбалка, попадает даже красная рыба. До недавнего времени здесь ещё были старые карелы-лодочники, которые переехали на жительство из ближних деревень, поэтому здесь сохранилась информация о лодках и технологиях старых мастеров (рис. 14–15).



*Рис. 14. Лодки на берегу Маслозера (фото автора, 2009 г.)*





*Рис. 15.* Мастер-лодочник В. Ф. Павлов у своей лодки на озере Маслозеро (фото автора, 2009 г.)

У В. Ф. Павлова удалось записать очень интересные сведения о технологии старых мастеров, которые с инструментом уходили делать лодки в лес. Они искали деревья с нужными корнями, валили их, а из корней-кокор вытёсывали штевни. Искали в лесу хорошие сосны, валили и отпиливали от комля нужной длины брёвна. Круглые стволы кололи клинья-ми на бортовые доски, obtёсывали их и прямо в лесу шили корпус лодки еловыми или сосновыми корнями. За один день работы в лесу мастер успевал сшить борта из трёх досок, к вечеру, толкаясь в лодке шестом, пригонял её в деревню для доделки. У стариков лодки были в основном длиной 5,7 м «по верху» между штевнями, а сейчас делают длиной 5,5 м, что зависит от современного стандарта длины брёвен (5,8–6,0 м).

Киль традиционных маслозерских лодок состоит из двух частей — цельного килевого бруса с кормовой кокорой-ахтерштевнем, вытесанного из елового ствола с корнем и прикреплённой носовой кокорой — форштевнем, который соединяется с килем «в косой замок» длиной 30–35 см и крепится чаще всего на один нагель. Мастер В. Ф. Павлов стал делать новые лодки по-своему — без кокор с прямым носовым штевнем и транцевой кормой (рис. 16).

В киле и обоих штевнях вытёсывается паз для первых досок. Горизонтальная часть килевого бруса имеет толщину 8 см, ширину вверху 16 см, внизу — 8 см. На киль-«эмю» на расстоянии от штевня 1,75 м ставят шаблон, от которого доски начинают загигаться к носу. Некоторые ставят и ближе, чтобы нос был шире, а те, у кого мало сил, чтобы было легче прижимать доски к штевню, ставят шаблоны на расстоянии 1,8 м от носа.



Рис. 16. Лодки мастера В. Ф. Павлова на берегу Маслозера  
(фото автора, 2009 г.)

У кого-то из мастеров от отца оставались дедовские шаблоны, другие же делали свои. Доски использовали разные, но предпочитали сосновые — они крепче и долговечнее. Сосну брали частослойную, при этом знали, что лодки из еловых досок легче, при этом они берут больше груза или на одного человека больше. Как и везде, во второй половине XX в. доски при шитье лодки скрепляли подковными гвоздями-«ухналями», а сейчас используют круглые гвозди. Здесь ещё сохранилась информация о старых способах строительства лодок и о технологии шитья корнем<sup>3</sup>. Шпангоуты-«коррет» раньше тесали из кривых стволов и суков, старики их иногда делали из можжевельника, а сейчас все изготавливают шпангоуты из стволиков молодой ёлки диаметром 16–20 мм. Такие шпангоуты ставят в лодке через 35 см, а тёсанные ставили реже. Уключины для весел на старых лодках были только передние, сзади правили лодкой и подгребали одним рулевым веслом. Такое весло было широким, с лопастью 50 × 30 см и длиной 1,5 м. Переднюю скамейку-«теллю» для сиденья гребца устанавливают в лодке на место шаблона, она остается съёмной, а задняя скамья закрепляется намертво. Парус для лодок у стариков был самый простой — прямой, который подвешивался на горизонтальной рее из сухой ели, привязанной наверху к мачте. Один из современных мастеров стал пользоваться косым парусом, привязанным к мачте длиной 7 м, а понизу почти равным длине лодки. На родине

<sup>3</sup> Деревня Юккогуба и ее округа / Отв. ред. В. П. Орфинский. Петрозаводск, 2001. С. 79, 208, 215–217.

В. Ф. Павлова на Сяргозере раньше была специализированная лодочная мастерская Кареллеспрома, в которой делали двухштевневые большие сплавные лодки так же, как традиционные карельские (рис. 17).

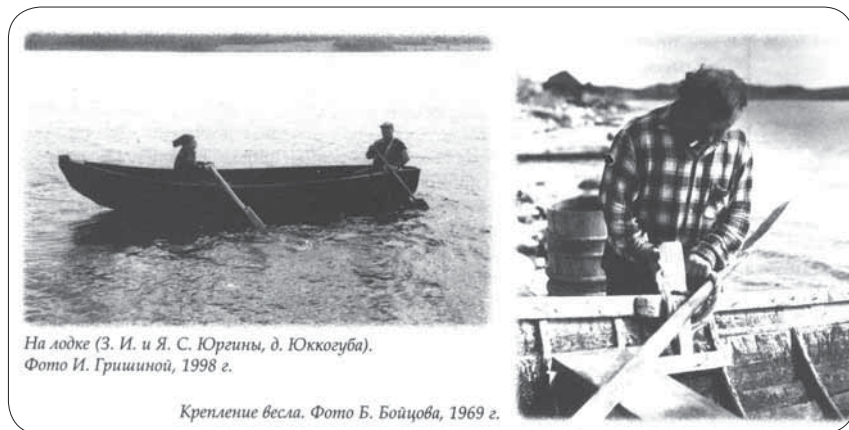


Рис. 17. На озере Сяргозере (фото И. Гришиной и Б. П. Бойцова)

По полученной автором информации, паданские карелы не знали и не использовали долблёных лодок. По лесным озёрам и протокам между озёрами передвигались на плотках с помощью шестов<sup>4</sup>. Представители других регионов, поселившиеся в Сегозерье после 1945 г., стали строить лодки с плоским дном — «плоскодонки», как более простые в постройке дощатые лодки. Для рыбалки на малых озёрах плоскодонки здесь делают и сейчас, в том числе и местные карелы.

Лодкостроение в карельских деревнях бассейна Селецкого озера было сходным с сегозерским, и строили лодки одного типа, по той же теории и конструктивной основе корпуса. Здесь зафиксирована старая технология строительства, аналогичная традициям на других водоёмах. О постройке лодки старики здесь говорили «войммелавенехте», что означало «делать лодку». Киль («эмя») изготовляли в традициях Сегозерья — кормовую часть вытёсывали целиком из елового ствола с корнем-кокорой. Этот конструктивный приём является одной из особенностей судостроения бассейна Белого моря, в этом отличие от традиционных карельских лодок бассейна Балтийского моря (рис. 18).

<sup>4</sup> Это подтверждается материалами К. К. Логинова в монографии «Юккогуба и её округа» (Петрозаводск, 2001. С. 215–216).



*Рис. 18.* Старая лодка мастера М. Ф. Копполова на берегу Селецкого озера (фото автора, 2009 г.)

У мастера М. Ф. Копполова была записана старая технология местного лодкостроения. В носу к длинной части киля («питкасиюри») крепился на три нагеля форштевень-кокора («нёкка»). В кормовой части, у самой кокоры, сверлили дырку («везилоукко») для слива воды, которая затыкалась пробкой («пробка»). Бортовые доски для лодок («венелауват») пилили толщиной около 16 мм. По традиции на борта здесь также предпочитали частослойную сосну, но сейчас используют и еловые доски. Считается, что лодка из еловых досок легче, но сосновые доски крепче и служат дольше. В носу лодки старики прибавляли настил («ведовенехполик») для укладки груза и для сиденья гребцам. Такое оборудование носа лодки является одной из особенностей лодок карел бассейна Белого моря. Шпангоуты («корриет» или «шпанковкат»), выпиленные из дугообразно изогнутых сосновых и еловых суков и корней и обработанные топором, вставлялись в уже сшитый корпус. Раньше к верхним кромкам бортов изнутри крепили тёсанные сосновые или берёзовые бруски («поругмат») с цельным суком, направленным почти вертикально вверх, — упором для весел («ханга»), в отверстие у упора вставлялись петли-«ключины», заплетённые из черёмуховых, рябиновых или берёзовых веток («вичины»). Вёсла вставлялись в петли, при гребке они упирались в «хангат», а при возвратном движении удерживались в кольце-уключине. Брус с уключинами не доводили до форштевня, так как с носа лодки обычно ставят сетки, которые могут за него цепляться, да и лодка, построенная так, считалась более красивой (как признак местной традиции

---

в сравнении с другими лодками). В середине лодки борта связывал широкий брусок с отверстием для установки мачты, теперь, когда парус и мачта больше не применяются, ставят доску-«лауду» без отверстия. Традиционно лодка и здесь двигалась под одной парой гребных вёсел («айрот») и управлялась одним кормовым веслом («мела»), служившим и для гребли при движении. Мачту вставляли в отверстие среднего бруса, по полученной здесь информации парус был прямой и привязывался к горизонтальной рее.

Мастерские селецких лодочников, как и в других деревнях Сегозерья, располагались на «сараях» — втором этаже хозяйственной части традиционных домов. Специальных стапелей здесь не было, поэтому делали лодки на брёвнах, поворачивая корпус с бока на бок. В конце XX в. работающие на заказ мастера иногда прирубали к новому дому мастерскую для лодок с большими воротами и окнами.



*Рис. 19. Мастер М. Ф. Копполов в д. Селецкое  
(фото автора, 2009 г.)*

На Селецком озере автору удалось познакомиться с талантливым карельским лодочником Михаилом Фёдоровичем Копполовым (1935—2013) родом из д. Пряккиля и зафиксировать его уникальную историю жизни и работы (рис. 19). Будущему мастеру с детства нравилось наблюдать, как старики строили лодки. Особенно удивляла его красивая форма лодок и плавно загнутые носы, и он очень захотел сам построить нечто похожее. Свою первую лодку он построил лет в 12—13 — мать дала денег на доски. Он стал «делать всё так же, как старики», и первую его лодку купили на лесоучасток. С тех пор он построил лодок так много, что «если все лодки бортами друг к дружке поставить поперёк

---

Селецкого озера, то можно перейти его и при этом ног не замочить», — так с гордостью за свою работу сказал старый мастер. Ширина озера около полутора километров, а ширина одной лодки около двух метров. Можно подсчитать, что за свою жизнь Михаил Фёдорович сделал более 600 лодок. Как все хорошие мастера-лодочники, он говорил: «Чтобы строить лодки, нужно, во-первых, желание, а, во-вторых, глаз и уже, в-третьих, навык работы с топором» (рис. 20).

В его мастерской на дворе у дома, а также на берегу под навесом и на воде у причала стояло восемь лодок, придуманных и сделанных им для разных целей своего небольшого хозяйства. В Паданах и Маслозере тоже есть его лодки, а в д. Селецкое все лодки были сделаны М. Ф. Копполовым (рис. 21–22).



*Рис. 20.* Инструмент М. Ф. Копполова в его мастерской (фото автора, 2009 г.)



*Рис. 21.* Новая лодка с транцевой кормой мастера М. Ф. Копполова в д. Селецкое (фото автора, 2009 г.)





*Рис. 22. Лодка мастера М. Ф. Копполова на берегу Маслозера  
(фото автора, 2009 г.)*

Таланты народных архитекторов-плотников, проявляющиеся в строительстве домов, часовен и церквей, И. Э. Грабарь объяснял «природным чутьём пропорций и форм»<sup>5</sup>, это же определение касается и результатов многих веков развития карельского традиционного лодкостроения. Мастер М. Ф. Копполов – один из трёх мастеров-лодочников, зафиксированных автором, которые за свою жизнь построили более 500 лодок. Причём он в детстве потерял левый глаз и всю жизнь работал с одним глазом. Уникален этот мастер ещё и тем, что, используя природное чутьё и практический опыт предков, искал новые формы и вкладывал в лодки свой талант конструктора-судостроителя. Начал делать лодки и его сын.

---

<sup>5</sup> *Грабарь И. Э. История архитектуры. М., 1969. С. 44.*



## СУДОСТРОЕНИЕ И СУДОХОДСТВО СЕВЕРНЫХ КАРЕЛ НА ОЗЁРАХ И РЕКАХ БАССЕЙНА БЕЛОГО МОРЯ

Северные карелы живут по берегам водоёмов бассейна Белого моря в деревнях Муезерского, Кемского, Калевальского и Лоухского районов современной Республики Карелия. Эта территория примыкает к Карельскому берегу Белого моря (рис. 1). Бассейн реки Кеми включает многочисленные реки и озёра, недалеко от верховьев Кеми начинается река Волома, впадающая в Сегозеро, имеющая сток в реку Выг и далее в Белое море. Выг и Кемь – самые крупные реки Карельского берега бассейна Белого моря. Немного южнее Сегозера исток реки Суны, которая впадает в большое Гимольское озеро, далее течёт на юго-восток и впадает в Кондопожскую губу Онежского озера. В среднем течении реки Суны недалеко от озера Поросозеро верховья двух рек – Ирсты и Таасйоки, по которым через озеро Суоярви можно попасть в реку Шую и по ней в Петрозаводскую губу Онежского озера. Южнее озера Суоярви верховья небольших рек – притоков реки Тулемайоки, которая впадает в Ладожское озеро недалеко от деревни Салми. Бассейны этих рек от Ладожского и Онежского озера на юге и до Белого моря на севере, от реки Выг на востоке до государственной границы с Финляндией представляли удобную водно-волоковую транспортную систему всей территории, которую освоили для своего проживания северные карелы.

Хозяйственная деятельность северных карел зависела в первую очередь от рыболовства, охоты и животноводства, земледелие являлось вспомогательной деятельностью, так как скудные урожаи хлеба не обеспечивали крестьянские семьи и его приходилось докупать. Поэтому важным занятием местных жителей была торговля, которая активно осуществлялась по водно-волоковым путям, известным карелам с древности<sup>1</sup>. Торговля, в том числе и приграничная,

---

<sup>1</sup> «В Карелии издавна известно несколько водных магистралей, которые связывали отдельные её районы. Одной из таких магистралей на севере являлась, например, река Кемь, её притоки и система озёр Куйто. В прошлом важный торговый путь, соединяющий Поморье с Приботнией, проходил по р. Кеми, затем через систему мелких рек, озёр и волоков соединялся с оз. Ниэлишярви, отсюда шёл к г. Каянборгу и далее по реке Улео к Ботническому заливу. Верхние притоки р. Улео служили связующим звеном между Приботнией и Приладожьем. Путь, соединяющий Обонежье с Поморьем, начинался в северной части Онежского озера (близ места, где впоследствии возник г. Повенец) и шёл через Маткозеро к р. Выгу» (Тарова Р. Ф. Материальная культура карел. Л., 1965. С. 61).

включала обмен самыми различными товарами русских и карел с населением сначала шведской, а потом российской Финляндии (рис. 2).



Рис. 1. Карта Карельского берега Белого моря (из книги «Озера Карелии». Петрозаводск, 1959)



*Рис. 2. Перетаскивание лодки по каткам на волоке.  
Приграничная торговля с Финляндией  
(фото Инха (Нюстрём)<sup>2</sup>, 1894 г.)*

Вокруг систем крупных озёр образовалось несколько локальных густонаселённых центров проживания северных карел. Труднодоступность и удалённость большинства деревень от административных и промышленных центров вынуждала людей использовать и развивать заложенные предшествующими поколениями традиции. До XX в. здесь сохранились эпические песни карел – руны, в которых звучали древние мифы карельского племени. В этих же центрах в начале XXI в. ещё сохраняются традиции народного судоходства и судостроения карел. Здесь ещё помнят имя духа воды – водяного Ветяхине, которому поклонялись все местные жители-карелы. Даже могилы северных карел закрывали частью перевёрнутой лодки: кормовой – мужчину, носовой – женщину (рис. 3). До сих пор в д. Юшкозеро летом родные и близкие везут в последний путь умерших родственников из дома на кладбище на лодках. Из Юшкозера на лодках спускались по реке Кеме и перевозили товары и паломников в Соловецкий монастырь до моря и обратно. Многие карелы уходили на промыслы с поморскими артелями на Белое и Баренцево моря.

<sup>2</sup> *Inha I. K. Vienan Karjalassa. Helsinki, 1894. S. 111.*



*Рис. 3. Лодки на кладбище*  
(фото Д. Золотарёва, 1930 г., РЭМ, № 5578-79)

Древнейшие плавсредства — плоты — использовались для ловли рыбы, для переправы через реки и заливы и имелись на каждом маленьком озерке-«ламбушке». Плоты были длиной 4—5 м, заострёнными с носа. Их «вязали» из 3—4, а то и из пяти брёвен, скреплённых в пазах двумя шпонками по ширине плота. Передвигались на плотах с помощью шестов, реже — на вёслах, вытесанных из жердей, которые вставлялись в уключины, прибитые к бортовым брёвнам. Интересно, что здесь наши информанты никогда не видели долблёных лодок и даже не помнят рассказов стариков об этих плавсредствах.

Основным видом водного транспорта здесь были сделанные из досок лодки-«венех». На таких лодках-«шитиках» ловили рыбу, везли снасти и улов, ездили на покосы, перевозили скотину и сено, охотники уходили на промысел и доставляли к дому свою добычу, добирались семьями до своих лесных угодий, привозили домой заготовленные ягоды и грибы. Не только из исторических источников, но и из сообщений, записанных автором у местных жителей, известно, что на лодках с торговыми целями по системам рек через волоки переходили в соседние водные бассейны (рис. 4).

У северных карел автором впервые получены сведения о том, что все основные операции обработки дерева в изготовлении лодок выполнялись топором. В Юшкозере автором записан рассказ о том, что два

---

старика ходили рыбачить за 40 км на Пустошозеро. При этом они брали с собой весь необходимый инструмент, заготавливали кокоры, валили лес, из расколотых клиньями брёвен тесали бортовые доски. В лесу же шили лодку корнем, и на ней привозили домой выловленную рыбу (рис. 5).



*Рис. 4.* Вход лодки в протоку с помощью шестов  
(фото из книги I. K. Inha «Vienan Karjalassa» (s. 115), 1894 г.)



*Рис. 5.* «Стежки» из корня с клинышками. Часть борта  
«сшитой» лодки. Музей с. Юшкозеро (фото автора, 2011 г.)



---

Здесь сохранилось и старое название лодки, шитой корнем, — «ошендавенех», в Кимасозере их называют «койманта». Такие лодки находили в озерах, иногда они всплывают на поверхность или выбрасываются бурей на берег. Деды нынешних информантов ещё ездили на таких лодках. Про строительство лодки старики говорили «омела» — по-русски значит «шить», но сейчас современные карелы уже используют слово «ракентуа», т. е. «строить» или «делать», либо «луадье венех» — «делать лодку». Здесь на севере ещё сохранились верёвки и канаты, свитые из бересты (рис. 6).



*Рис. 6.* Канат и верёвка из березовой коры. Музей с. Вокнаволок (фото автора, 2010 г.)

Основные составляющие традиционного хозяйственного уклада жизни, связанные с природой этого края, ещё сохраняют многие карельские семьи, проживающие в деревнях. Поэтому лодка не потеряла своего хозяйственного значения. Лодки северных карел, как говорят сами местные жители, однотипны, т. е. имеют общие для всего этого края конструктивные особенности, но незначительно отличаются в оснастке и некоторых технологических приёмах и терминологии, что связано с локальными традициями. Хотя долблёнки местным жителям здесь не были известны, но некоторые лодочники думают, что они могли быть как «корыто», по-карельски «аллаш». Интересно также происхождение некоторых названий, которые связаны с судоходством и судостроением разных исторических периодов и соседних народов. На вопрос

---

о больших лодках-соймах отвечают, что таких не было, а «шойми» — это ясли или кормушка с сеном в хлевах для скота. О плохом мастере старики говорили: «Опять лотти делает», а «лотти», по мнению местных старожилов, — это «лодья», ещё одно местное название — «баркасси», т. е. слишком большие лодки, которые не нужны в повседневной жизни.

Интересно, что при гребле одной парой вёсел, когда лодкой управляли только одним веслом с кормы, такой способ называют «по-карельски», а если и на корме гребли двумя вёслами — то «по-фински» (рис. 7).



*Рис. 7.* Управление лодкой вёслами в корме — гребля «по-фински»  
(фото автора, 2010 г.)

Местное название якоря «анкурри», очевидно, пришло к ним из Европы через соседей финнов или через контакты с норвежцами на море. Сейчас широко употребляется финский термин «вене» вместо карельского «венех» — лодка.

Здесь сохранились и были записаны местные названия традиционных лодок, в зависимости от их назначения: «руатовенех» — рабочая лодка, «шоуттовенех» — гребная лодка, «лаппикокивенех» — лодка для порогов. Высота борта последних — всего три доски, а длина — около 10 м<sup>3</sup>. Эти названия лодки имеют с незапамятных времён, а во второй половине XX в. появились и новые — «моторовенех», или по-русски — моторные лодки. Плоскодонки старики называли русской лодкой — «рюссиявенех», так как считали, что такую технологию сюда с юга при-

---

<sup>3</sup> Из материалов К. К. Логинова известно, что такого типа лодки в три набоя русские Водлозерья и Пудожья называли лодками-«куйто».



---

несли солдаты, когда возвращались со службы. Здесь, на севере, карельские лодочники говорят, что на Сямозере у карел язык другой, поэтому и лодки другие и называются иначе.

Во всех карельских деревнях многие занимались строительством лодок для себя, но только хорошие мастера делали лодки на продажу. В каждой большой деревне было нужно много лодок, поэтому были и свои мастера, способные выполнить все заказы. Местные жители считают, что старики все строили по одному принципу, других лодок никто не помнит, и от Кестеньги до Костомукши все озёрные лодки одинаковые, а на море они другие. Но размеры местных лодок зависели от водоёма и транспортных целей: на малых озёрах лодки шили небольшие, по условиям местного рыболовства, а на большом озере лодки были более мореходными и грузоподъёмными. Например, лодки озера Куйто отличались тем, что у них выше борта, поэтому их сильно сносило ветром при лове на сетках. Вёсла у них немного длиннее, и поэтому грести труднее, зато эти лодки берут больше груза и в сильный ветер безопаснее на большом озере Куйто.

### **Лодки малых озёр бассейна реки Кеми**

Обследованные автором деревни – Лувозеро, Кимасозеро, Тикша – располагаются по берегам небольших озёр бассейна реки Кеми – главной транспортной магистрали, соединяющей всё пространство расселения северных карел (рис. 8). Эти озёра протоками соединяются рекой Чирка-Кемь, которая впадает в Юшкозеро, откуда берёт начало река Кемь (рис. 9).

Чтобы жить и вести своё хозяйство, коренные жители этого озёрного края и в наши дни сохраняют свои промысловые традиции. Мастеров почти не осталось, но во многих деревнях ещё сохраняются старые лодки. Дощатые лодки на малых озёрах традиционно строили летом на улице у дома или прямо на берегу озера (рис. 10). Многие жители могли построить лодку для себя и своих родных. Т. П. Сергеев (1936 г. р., д. Лувозеро) построил 4–5 лодок для себя и начал делать ещё одну. Он рассказал о местных лодочниках. У кого были лодки больше, у кого быстрее, у кого больше груза берёт, у кого красивые, у кого – как получится, а у кого и не получается. Хороший мастер делал так, что все хотели заказать лодку у него. Цена тоже влияла на количество зака-

зов — заказывали у того, кто дешевле продавал свои лодки. Раньше сосед соседу делал не спеша, старался. На всех малых озёрах шли лодки одного типа, но каждый мастер делал по-своему (рис. 11–14).

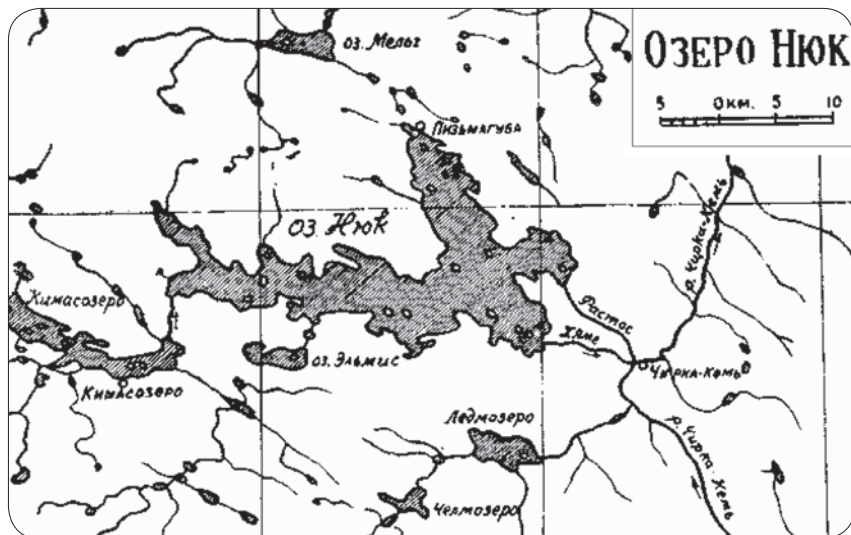


Рис. 8. Карта системы малых озёр от Кимасозера до р. Чирка-Кемь (из книги «Озёра Карелии»)



Рис. 9. На лодке по протоке из Кимасозера (фото из книги I. K. Inha «Vienan Karjalassa» (s. 93), 1894 г.)

---

*Рис. 10.* Т. П. Сергеев строит лодку на берегу Кимасозера. Хорошо видно Т-образное сечение киля и соединение форштевня в «косой» замок (фото автора, 2010 г.)



*Рис. 11.* Лодки на Кимасозере (фото автора, 2010 г.)



*Рис. 12.* Традиционная уключина-«ханга», д. Кимасозеро  
(фото автора, 2010 г.)



*Рис. 13.* Традиционная лодка Тикшозера (фото автора, 2010 г.)



*Рис. 14.* Кормовые вёсла-«мела» разных лодок Тикшозера  
(фото автора, 2010 г.)

В фондовой коллекции Российского этнографического музея хранится карельская лодка начала XX в., «шитая» по старой технологии. Оба штевня крепятся к килю-«эмя» деревянными нагельями, борта корпуса из трёх широких досок, сшитых корнем-«вицей», доски пришиты к килю и штевням-кокорам, подобранные и обработанные шпангоуты-«куоррет» из сосновых суков вставлены в корпус и корнем пришиты к доскам. Верхние кромки бортов тоже укреплены пришитыми брусками, уключины сделаны из брусков берёзы с суком-«ханга», оставленным для упора весла. Этот ценный образец карельского лодостроения позволяет нам, в сравнении с современными лодками, увидеть, насколько постоянны основные формы и конструкции корпуса лодок северных карел (рис. 15).



*Рис. 15.* Карельская трехнабойная лодка начала XX в.  
из фондов РЭМ (№ 6832-290)

Недалеко от г. Костомукши на озере Веняярви (русск. «Лодочное озеро» или «Суднозеро») в 1915 г. финскими этнографами была обмерена традиционная лодка этого небольшого озера (рис. 16). В начале 2000-х гг. со дна этого озера подняли лодку 1950–1960-х гг. постройки — при сравнении можно увидеть сходство корпусов и конструкций этой лодки и лодок как начала XX в., так и современных лодок (рис. 17).

В администрации современного города Костомукши говорят, что у местных мастеров-карел умение строить свои лодки сохраняется «на генетическом уровне». Примерно то же отмечали в центрах традиционного судостроения и судоходства на Белом море исследователи



в XIX в.<sup>4</sup>, и сейчас нам удалось зафиксировать у северных карел сохранившиеся традиции строительства лодок и обучения этому процессу.

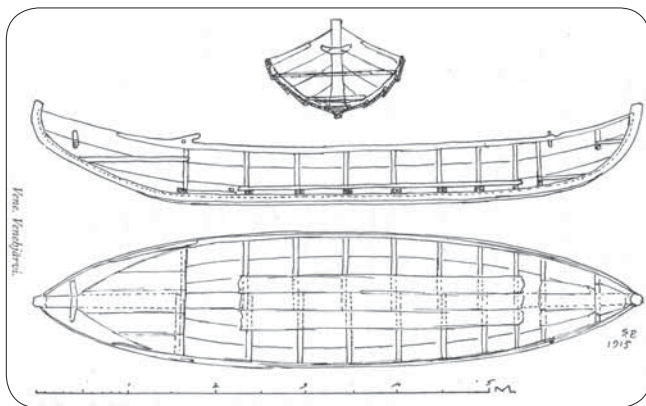


Рис. 16. Обмеры лодки озера Веняярви<sup>5</sup>



Рис. 17. Лодка постройки 1950–1960-х гг., озеро Веняярви  
(фото И. В. Киреева, 2000-е гг.)

<sup>4</sup> «Мастер, поразведя умом, закладывает судно и — создает его», руководствуясь «не наукой, а одним практическим навыком, одною опытностью или, говоря по-русски, — одним смеканьем дела» (см.: *Богославский П. А.* О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб., 1859. С. 27); «...мастера не знают ни чертежей, ни планов и руководствуются при строении судов только навыком и каким-то архитектурным чутьём» (см.: *Максимов С. В.* Год на Севере. СПб., 1871. С. 281).

<sup>5</sup> Syntyyma, lapsuus ja kuolema. Helsinki, 1915.

---

## Лодкостроение системы озёр Куйто

Менее чем в ста километрах от Костомукши начинается озеро Куйто — одно из крупных озёр Карелии и бассейна реки Кемь, которое после строительства плотины состоит из системы трёх озёр — Верхнее, Среднее и Нижнее, соединённых проливами. Эти озёра богаты рыбой, которая является главным продуктом питания, поэтому основное население края сосредоточено в больших сёлах и деревнях по берегам озёр Куйто. На малых озёрах и лесных речках с ограниченным рыбным ресурсом в удобных урочищах располагались небольшие деревеньки и хутора. Сток трёх озёр Куйто через озеро Юшкозеро рождает полноводную реку Кемь.

Географическое положение озера Куйто интересно тем, что оно располагается в районе, наиболее удобном для перехода и перевозки грузов из бассейна Балтийского моря в бассейн Белого моря. Первое описание этих водно-волоковых путей и торговли оставил наместник Олонецкой губернии Т. И. Тутолмин<sup>6</sup>. Здесь, собирая дань с саамов и лопи — коренных племён Поморья, в древности проходили викинги, а позже новгородцы. После них карелы осваивали эти земли на века. В XVI в. карельские крестьяне уже обжили эту землю. Они развивали натуральный обмен и мелкую торговлю продуктами и изделиями своих промыслов, а некоторые торговали с финнами крупными партиями железных изделий, хлеба, мехов и рыбы.

После завершения строительства Кемского каскада ГЭС уровень воды поднялся, система озёр Куйто стала единым искусственным водохранилищем с естественным стоком через реку Кемь. Через её приток — реку Чирка-Кемь — по-прежнему можно попасть в озеро Нюк и через небольшой водораздел на самой границе с Финляндией — в озеро Эннютярви, ещё далее на запад в озеро Онтюярви, которое по системе рек и озёр имеет сток в Ботнический залив Балтийского моря. Севернее системы озёр Куйто расположено большое озеро Топозеро, соединенное с Белым морем рекой Куземой, а протоками — с озёрами Пяозеро и Ковдозеро, имеющими свой сток в Кандалакшскую губу Белого моря (рис. 18).

---

<sup>6</sup> Тутолмин Т. И. Исторические примечания о древности Олонецкого края и о народах, прежде там обитавших, и топографическое описание о городах и уездах Олонецкого наместничества [1785 г.] // НА КарНЦ РАН, разряд VI, оп. 6, д. 122, л. 198.



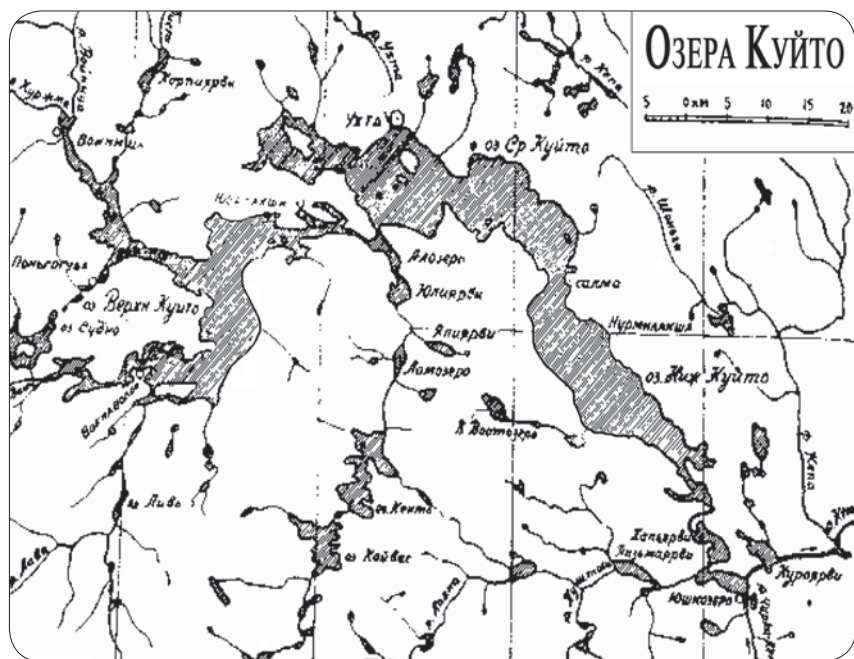


Рис. 18. Карта района системы озёр Куйто (из книги «Озёра Карелии»)

Полноводные озера Куйто благодаря системе реки Кеми, впадающей в Белое море, всегда были богаты рыбой, в том числе сиговых и лососёвых пород, а на нерест заходила беломорская сёмга. До 1980-х гг. рыбацкие колхозы из местных деревень занимались промысловым ловом рыбы. По берегам озёр и рек располагалось несколько десятков больших и малых деревень, жители которых кормились в основном рыболовством и охотой, при этом каждая семья, насколько позволял климат, занималась скотоводством и земледелием. Коренное население в районе озёр Куйто – северные карелы. Их традиционная культура во многом отличается от традиций других районов с карельским населением. Это проявляется в планировке деревень, архитектуре крестьянских домов, бытовом укладе и, конечно, в типах лодок. Традиционные лодки во множестве строились здесь ещё в 1960–1970-х гг., и сейчас в нескольких сёлах и деревнях ещё работают мастера, благодаря которым сохранились традиции местного судостроения (рис. 19).

Специальные исследования по народному судостроению на системе озёр Куйто до экспедиций автора не проводились, не собиралась информация об особенностях лодок, традициях, истории и потенциале местного лодкостроения, в литературе отсутствовали сведения о мастерах-лодочниках. Описание истории и современного состояния судостроения северных карел начнём со старинного карельского села Вокнаволок, которое широко раскинулось по берегам и заливам озера Верхнее Куйто. Из этого села можно на лодках пройти проливами через все три озёра и попасть в Юшкозеро и далее по реке Кеми в Белое море. У самого известного лодочника Александра Фёдоровича Валтонена (1950 г. р.) была получена первая информация о традициях лодкостроения на озере Верхнее Куйто<sup>7</sup>. Рядом с домом он

недавно построил из брёвен отапливаемую мастерскую, а раньше он вместе с Николаем Ваттаненом шили лодки только летом на брёвнах около дома. Рядом с мастерской стоит новая просмоленная лодка, которую А. Ф. Валтонен построил зимой 2009–2010 гг. (рис. 20).

В Вокнаволоке на берегу озера много лодок, в том числе и новых. Больше всех лодок строят И. И. Ремшуй и В. В. Вассара, и ещё несколько человек могут сделать лодку на заказ<sup>8</sup>.



Рис. 19. Строительство лодки у дома в с. Вокнаволок, мастер П. Ремшуйев, 1960-е гг. (фото Б. П. Бойцова)

<sup>7</sup> «Каждая семья имела лодку и даже несколько. Лодки делали только летом — 3–4 лодки до осени. Я раз лодку сшил один за 4 дня... а последнюю лодку колотил всю зиму из-за болезни Альцгеймера. Смолю лодку каждый год, гоню смолу в бочке на 200 литров, выход 2 ведра. Цвет смолы зависит от „смоляка“: с корней получается тёмная, с комельков — желтоватая, она светлее. Раньше, до войны ещё, лодки хранили и берегли, держали в сараях — рубленных с промежутками в одно бревно. Это мне мать говорила» (Экспедиционные дневники автора // Архив музея «Кижь», ф. 1, оп. 3, № 4114, л. 9–11).

<sup>8</sup> Экспедиционные дневники автора // Архив музея «Кижь», ф. 1, оп. 3, № 4114, л. 10.



*Рис. 20.* Новая лодка А. Ф. Валтонена у мастерской  
(фото автора, 2010 г.)

Современные лодочники не только продолжают строить лодки, но и хранят в памяти много информации о старых местных мастерах, об истории и терминах местного лодкостроения, которые не сохранились у южных и сегозерских карел. Многие конструкции, характерные для местных лодок, больше нигде не встречаются, что важно для изучения процессов зарождения и развития карельского лодкостроения. Например, в каждой местной лодке была «пентури» — доска почти посередине лодки, которая скрепляла борта. В этой доске делали отверстие для установки мачты с прямым парусом или дерева — «зелёного паруса». И сейчас для прочности корпуса северные карелы ставят эти доски на свои лодки. У форштевня борта соединяет узкая вертикальная доска с вырезом или пазом для захвата рукой при вытягивании лодки на берег или перетягивании её по порогам (рис. 21).



*Рис. 21.* Доска-«пентури» и доска в носу лодки (фото автора, 2010 г.)

---

По старинной традиции, которая не встречается у карел других районов, лодки держали в срубных сараях на берегу озера. Эти постройки были зафиксированы на фотографиях начала и первой половины XX в. (рис. 22). Сейчас их заменили сараи из досок для хранения в летний период моторов, инструмента и бензина.



*Рис. 22.* Лодочный сарай на Топозере  
(фото из книги I. K. Inha «Vienan Karjalassa» (s. 93), 1894 г.)

По свидетельствам местных жителей почти каждая семья имела лодку, а в некоторых их было даже по несколько штук. Длина лодок была разная, но на таких озёрах, как Куйто, она больше 5 м, максимальная ширина такой лодки около 180 см, высота в носу 80 см, а в корме 40 см, такая же, как и высота борта в середине. Килевой брус толщиной 6–7 см и шириной 12–14 см тесали из подсохшей ели диаметром около 20 см, к нему крепятся два штевня-кокоры, причём носовую кокору ставили под углом 20–25 градусов, а кормовую более отлого – под углом 15–17 градусов. Бортовые доски тонкие – 11–12 мм. Сейчас они чаще еловые, а раньше их делали из сосны, иногда из осины, если могли найти нужное количество хороших деревьев. На малых озёрах лодки были длиной менее 5 м. Для промысловой рыбалки на больших озёрах и для перевозки грузов лодки делали длиной около 6 м. На лесосплавных работах использовали лодки и более 7 м длиной, а в сёлах на побережье Белого моря (для прибрежного промыслового лова рыбы) шили карбасы ещё больших размеров. Хотя лодки северных ка-

---

рел были одного типа, на каждом водоёме мастера строили по своим традициям, зависящим от местных условий судоходства. Лодки одного водоёма также имели небольшие отличия, что было связано с опытом и квалификацией мастера. Работу каждого мастера издалека можно узнать по форме и характерному профилю носа его лодки (рис. 23).



*Рис. 23.* Лодки на берегу с. Вокнаволок (фото автора, 2010 г.)

Как и везде, мастера делали лодки для себя или в свою деревню, ведь в других деревнях жили и работали свои лодочники. Мастер делал лодку как мог быстрее, чтобы не затягивать работу. Обычно из готового материала шили лодку за пять дней, но были мастера, которые могли сделать небольшую лодку за сутки. Это говорит о высоком уровне развития у северных карел ремесла лодочника и технологии лодкостроения. По мнению местных жителей, хороший мастер за свою жизнь мог построить на заказ около 200 лодок. Сейчас мастера, с учётом всех своих личных дел и заготовки необходимых материалов, берутся выполнить заказ за месяц.

О технологиях шитья лодок карелами уже рассказывалось, эту информацию можно только дополнить полученными здесь сведениями, в том числе и об особенностях местных традиций. Лодки шили в основном весной и летом: от окончания посевной и до сенокоса успевали сделать 3–4 лодки. Потом начиналась заготовка на зиму грибов, ягод и рыбы, было не до постройки лодок. Строили лодки чаще всего прямо на земле около дома, иногда выбирали хорошее место за своим домом, очень редко делали лодки на сарае. Осень и зима на севере — тёмное время года. Но с появлением электричества и особенно в последние годы мастера строят специальные сараи из досок или рубленые из брёвен, где лодки можно делать круглый год. Традиционный

---

стапель для шитья лодок здесь был из двух брёвен (диаметром 20 см), в которых для упора киля лодки делали прямоугольные пазы. Киль («эмя») здесь часто был цельным с ахтерштевнем. Его тесали из ели с «саморослым» корнем, который обращали в кормовую кокору, что характерно для всего бассейна Белого моря, начиная с Сегозера. Форштевень («нока» или «ненапуу») изготавливают из ели с таким же корнем-кокорой (по-карельски «кокка») и под углом 10–15 градусов соединяют с «эмя» на три или четыре круглых нагеля в косой замок, называемый «линтош». Это основа лодки, или «эмяпуу», — «материнское дерево». Практически все лодки северных карел имеют фальшкиль, который делали из тонкой ели, круглой или распиленной пополам, приколачивая снизу к килю (рис. 24).



*Рис. 24. Фальшкиль лодки, с. Вокнаволоок (фото автора, 2010 г.)*

Бортовые доски — «венехлауват» — старые мастера пилили вручную из сосны, которой здесь было много, но сейчас используют и еловые доски, так как трудно стало выбрать хорошую сосну. В старину доски получались широкими. Для бортовых досок здесь иногда применяли и осину, но сложно было найти не тронутое внутри гнилью, хорошее дерево. Осину, да и сосну или ель, лучше сушить два года, так как при сушке древесину скручивает. Высохший ствол распиливали на доски, которые раскладывали на прокладки и сушили ещё год, — лодки из подготовленных так досок служат дольше. В готовый корпус вставляли шпангоуты («куаррет») из суков и маленьких ёлочек, которые обычно искали в густых ельниках — там стволы ровнее и у них меньше сучков.



---

Перед установкой и креплением подготовленный шпангоут, чтобы он легче гнулся, прогревали на печке или распаривали в горячей воде.

У форштевня борта соединяет специальная доска с пазом, за которую можно взяться рукой или привязать верёвку для якоря или волока. Только у северных карел есть традиция устраивать и крепить в носу лодки настил, который служит сиденьем для гребца и размещения части груза («шоуттателлёт» или «этуистун», «пянки»). От переднего настила до кормы на дно лодки укладывается «похьятеллёт» — нижний съёмный настил, на котором размещают рыболовные снасти и ёмкости для улова. В корме лодки имеется «перяистун», или «пенки», — задняя скамейка, на которой сидит рулевой (рис. 25).



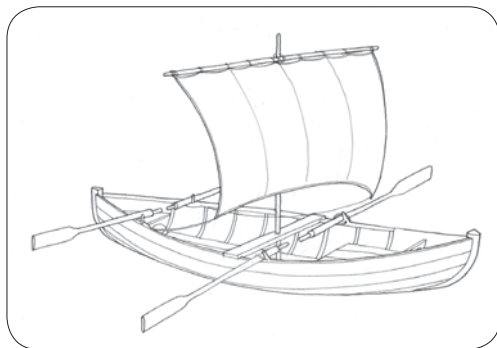
*Рис. 25.* Лодка с передним — «шоуттателлёт» и нижним — «похьятеллёт» настилами и кормовым сиденьем — «перяистун» (фото автора, 2010 г.)

Раньше для укрепления борта сверху изнутри приколачивали вытесанный из сосны или берёзы целиковый брусок, который шёл от носа до кормы («парраспу» — «хорошее дерево») с суком («ханга»), служившим в качестве уключины. Сейчас уключину-«ханга» делают как вставку (рис. 26). Брусок для крепления борта из сосновой доски шириной 6 см, по-карельски «лайтопуу», начинаясь от кормы, доходит до сука-уключины. Обычно на лодках бассейна озёр Куйто было две пары уключин: передние с суком для упора — «ханга» и съёмные в корме. К «лайтопуу» в корме крепятся «таппиману» — накладки для съёмных кормовых уключин-упоров. В накладках есть отверстия для вставления двух «ханки» — деревянных круглых пальцев («хайропууре») или плоских штырей («кочатникка»), которые снимались, когда ставили сети.



*Рис. 26.* Вставка уключины-«ханга» с петлёй и доска-«пентури» (фото автора, 2010 г.)

Вёсла традиционно делали из лёгкой ели, передние вёсла, служившие для гребли, называли «айрот», а «мела» или «хубари» — это кормовое рулевое весло. Иногда, сидя на корме, гребут от себя кормовой парой вёсел, помогают и подруливают — управляют движением. Под парусом («пурри») ходили только на озёрах, на реках и маленьких озёрках парусами не пользовались. Мачту ставили от носа на  $1/3$  длины лодки в отверстие поперечной доски («пентури»). При отсутствии паруса на попутных ветрах по старой традиции ставили в носу лодки или в «пентури» густое деревце — берёзу или ёлку. По полученной информации паруса были разные. Прямой, крепившийся на рее парус считался традиционным, старинным (рис. 27). Наши информанты здесь даже не упоминали про рейковый парус — видимо, нетрадиционный для карел этого региона.



*Рис. 27.* Традиционная лодка северных карел с прямым парусом (рис. А. П. Скворцова)

---

Смолят лодки каждый год или через год, а некоторые говорили о том, что старики смолили очень редко, чтобы дерево «дышало». Сейчас, как и раньше, смолу гонят сами лодочники из смоляного сырья, которое укладывают в двухсотлитровой металлической бочке со срезанным дном, переворачивают на специальном настиле с трубой, отводящей смолу, и вокруг бочки разводят костёр. Продукт возгонки по трубе течёт в вёдра, из хорошего сырья получается до 20 литров смолы.

Кроме традиционных лодок в Калевальском и Кемском районах делают из досок «рюссявенех», или «плоскодонки», — лодки с плоским дном и прямыми бортами. Все говорят, что эти лодки не местные, что их стали иногда делать для себя специалисты, приезжающие на работу в леспромхозы.

Необходимо отметить, что существовали традиции обучения мастерству, которые были связаны с выбором ученика. Говорят, что кого попало старики раньше никогда и ничему не учили, а смотрели на способности молодого человека. Когда делали лодки и кто-то из посторонних заходил в мастерскую, они даже работу в сторону откладывали, чтобы не выдать свои секреты. Сохраняли в тайне и хорошие места промыслов. Про ягодные и грибные места тоже не говорили, только рукой махали в сторону, мол, там где-то, сам ищи. Когда просили сделать лодку, все говорили: «сделай сам» и никто не подсказывал, каким образом. Поэтому первая лодка, как правило, строилась долго и не без ошибок. Традиционно на севере мастера строили лодки на брёвнах прямо на улице около дома. Иногда шили в старых ригах, могли строить и на берегу под крышей рубленых навесов для хранения лодок или «на сарае» — на втором уровне хозяйственной части большого дома. Специальных лодочных мастерских не было, многие мастера-информанты подтверждали, что если бы у них был большой дом, то они всё равно шили бы лодки на сарае. С развитием рыбацких колхозов и государственных лесозаготовительных предприятий в крупных сёлах стали появляться специализированные лодочные мастерские и мастера. Династий лодочников информанты не помнят и специальность лодочника не считают наследственной, в отличие от семейного ремесла кузнецов, в котором важным является не только технология, но и оборудованное помещение и унаследованная ниша заказов. Можно было услышать, что мастерство человеку достаётся от родителей, но свою профессию в современной жизни человек выбирает сам.

В 2003 г. состоялось первое знакомство автора с лодками озера Среднее Куйто. Местные жители называют все лодки по-карельски «шоутовенех» – гребные лодки (рис. 28). Тогда в посёлке Калевала лодки делали Леонид Петрович Контканен, Павел Александрович Лесонен и Иван Петушков. Они сообщили много интересной информации о лодкостроении и судоходстве. В 1930-е гг. в с. Ухта (ныне п. Калевала) была финская коммуна, в которой шили лодки до 1941 г. После войны и в 1960–1970-е гг. уже в мастерской леспромхоза небольшая бригада мастеров делала по 40–50 лодок за сезон. Сплавные лодки были такие же, как и все обычные, и даже легче, чтобы можно было без труда вытаскивать их на плот или на сплавное судно. Но были лодки и более 7 м длины для буксировки плотов по озёрам.



Рис. 28. Лодки на озере Куйто (фото 1950–1960-х гг. НА РК, № 0-53145)

В первые годы перестройки (в конце 1980-х гг.) стали выделять лес на корню для заготовки частным предпринимателям. Раз появился материал, то многие люди начали строить дома, но в 1980–1990-х гг. два мастера ещё шили лодки в помещении мастерской инвалидов. В 1991 г. очень хороший лодочник Л. П. Контканен подготовил проект новой лодочной мастерской для артели инвалидов, даже получил здание бывшего общежития, размером 20 × 60 м. В то время никто не под-

---

держал проект финансами, оборудованием и заказами, в итоге свои проектные предложения мастер сжёг в печке.

В начале 2000-х гг. всех малых предпринимателей, как говорят, «выгнали из леса» — запретили заготовку древесины, поэтому их основной работой стало изготовление на заказ мебели, окон, рам, дверей. Некоторые предприниматели в районе начали делать лодки. Например, в Вокнаволоке продолжают шить лодки, там есть мастерские-сарай и есть заказы, в том числе и от жителей близкого города горняков Костомукши.

### Судостроение и судоходство на озере Юшкозеро и реке Кеми

В Юшкозерской сплавной конторе была мастерская, в которой в год делали 50–60 больших сплавных лодок и гребных лодок «шоутовенех» (рис. 29).



*Рис. 29.* Старые лодки в с. Юшкозеро  
(фото 1950–1960-х гг. НА РК, № 0-43400)

Сейчас в деревне Юшкозеро из старых мастеров традиционные лодки ещё делают Тайто Тойвович Малинен, Эйно Андреевич Карельский и Константин Данильев (рис. 30).



*Рис. 30.* Новые лодки в с. Юшкозеро (фото автора, 2011 г.)

Самый известный мастер Т. Т. Малинен рассказывал, что когда ему было 9 лет, его дядя делал себе лодку, а он уже запоминал, но шить лодки начал лет в 45, перед пенсией. Учился у дяди, потом у мастеров-лодочников сплавной конторы. Он начал шить лодки вместе с самым известным в деревне старым мастером Тарасовым, который сделал очень много лодок. После его смерти продолжил трудиться с Фёдоровым и с братьями Лесоненами. Для сплава Тайто Тойвович сшил около 100 лодок, для леспромхоза – около 60 лодок. Потом построил из брёвен свою мастерскую размером  $8 \times 6$  м с утеплёнными воротами и дверью. В ней сделал уже больше 150 лодок. Сейчас ему часто помогает сосед Михаил Николаевич Фёдоров (1958 г. р.) (рис. 31).



*Рис. 31.* Мастер Тайто Малинен и М. Н. Фёдоров в мастерской (фото автора, 2011 г.)



---

Летом Т. Т. Малинен редко занимался лодками, а за зиму делал раньше по 10–15 лодок, иногда по 2–3 штуки в месяц. Сейчас он делает лодки с транцем под подвесной двигатель. Длина у такой лодки между наружными кромками верха кокоры и транца 560 см. Как настоящий мастер, он мечтает сшить лодку, которой никогда не делал: по-старинному, с помощью корней и деревянных нагелей. Он считает, что это хорошая технология: «Лодка не должна быть жёсткой, как бревно, а должна играть, быть живой. Тогда она лучше идёт по порогам и на волнах, на всех курсах». Тайто Тойвович обучал бригаду лодочников из Панозера, и каждый год у него есть ученики из других деревень, которые продолжают строить лодки на своих озёрах. Его приглашают на мастер-классы по строительству лодок даже в Финляндию. Специально по заказу музея «Кижы» в 2010 г. он сшил традиционную «шоуттовенех» — лодку-карелку с двумя штевнями, участвовал с ней в конкурсе мастеров-лодочников и гонках «Кижской регаты», где был победителем в своей номинации. Сейчас его лодка выставлена в главной экспозиции музея «Кижы» (рис. 32). В 2011 г. за семь дней был снят этнографический видеофильм о постройке Т. Т. Малиненом в его мастерской лодки от закладки киля до спуска на воду (дневник строительства этой лодки с фотофиксацией всего процесса см. в приложении 2).



*Рис. 32. Лодка Т. Т. Малинена в экспозиции музея «Кижы»  
(фото автора, 2013 г.)*

В Юшкозере есть ещё мастерские братьев Лесоненов и Урбановичей. Первые уже мало строят. Три брата Урбановичей мальчишками помогали отцу, а после 40 лет, ещё работая в леспромхозе, стали по шаблонам отца сами делать по 3—4 лодки в год. Потом уже на пенсии в год до 26 лодок делали, хотя и всем домашним хозяйством, огородами и рыбалкой тоже занимались. В августе 2011 г. за месяц 6 лодок сделали длиной по 6 м по заказу на озёра Куйто и Ньюкозеро. Братья шьют под конкретный заказ, поэтому спрашивают у заказчика, на какое озеро, под какой мотор и даже сколько весит хозяин. Они делают лодки длиной до 7 м, шириной до 2 м, высота борта у их лодок 85—90 см из 7 досок-набоев. Для каждой лодки они определяют свои пропорции: если кокора длинная, её нужно «посадить» (т. е. поставить) повыше под углом больше 25 градусов, а если короткая, то пониже. Если кокора стоит «низко», отлого, то нос узкий и лодка получается неустойчивая («качливая»), а если «высоко» — доски трудно загибать и крепить к штевню, поэтому нужна золотая середина. Мастерская Урбановичей оборудована самым современным инструментом, есть даже электронный уровень и дальномер, прибор, который помогает глазомеру. Технология строительства самая современная, гидроизоляция и отделочные материалы лучших европейских фирм (рис. 33).



Рис. 33. Мастерская братьев Урбановичей (фото автора, 2011 г.)

---

Сейчас им заказывают и «карелочки» («шоутовенех») с двумя кокорами, с уключинами «по-карельски» — деревянными пальцами-упорами и кольцом, заплетённым из веток, или с железными уключинами — «по-русски». Уключины по-карельски хороши и на сетках, и на порогах, поскольку вёсла быстро убираются в петли. Есть заказы в Германию, Норвегию и Швецию, а один финн привёз из Финляндии старую лодку как образец и заказал сразу пять таких лодок.

У северных карел хорошие соседи в Финляндии. Известный мастер Сеппо сделал 500 лодок, но он всю жизнь только этим и занимается. Мастер Эрне Микконен из Ристиярве в Кухмо каждый год собирает желающих и учит группы по 9–10 человек. Он сам и каждый из его учеников делают лодки из своих материалов. Он же научил всех клеить составные кокоры и шпангоуты. Сейчас братья Урбановичи из Юшкозера получили приглашение в Финляндию делать лодки по новой технологии. Для этого листы водостойкой фанеры по 3 м длиной и толщиной 10 мм распускают на полосы по 18 см, которые склеивают до нужной длины, а потом уже делают лодку, как из досок. В мастерской Урбановичей заказы есть всегда, но они не стремятся к количеству, работают по плану — решили по шесть лодок в год строить и выгонять по 100 литров смолы для себя и на продажу.

Благодаря этим мастерам старинное карельское село Юшкозеро с окрестными деревнями стало сейчас главным центром лодкостроения всей Республики Карелия — здесь каждый год строится не один десяток лодок (рис. 34). Опытные мастера обучают всех желающих земляков, и пока можно надеяться, что ученики продолжат традицию местного судостроения и судоходства.



Рис. 34. Традиционные лодки с. Юшкозеро (фото автора, 2011 г.)

Летом Т. Т. Малинен вместе с другими юшкозерскими лодочниками возят финских туристов до д. Панозеро (рис. 35).



*Рис. 35.* Т. Т. Малинен на своей лодке с подвесным мотором (фото автора, 2011 г.)

Из озера Юшкозеро вытекает река Кемь, в 40 км ниже по ее течению по обоим берегам реки расположена старая карельская деревня Панозеро (рис. 36–37).

Раньше лодки были в каждом доме, у некоторых хозяев было и по две — всё на лодках: рыбалка, охота, ягоды, грибы. Мастера-лодочники в деревне были свои, но не много. Традиционные деревенские лодки были с одной парой вёсел, и одно рулевое весло на корме, для перевозок грузов у некоторых хозяев было и по две пары вёсел — в середине и в корме. Рыбацкие лодки небольшие, длиной от 4 м, борта по 4–5 набоев. Парусов не было, сильное течение — вверх лодка не пойдёт, а идти вниз по течению — парусов не надо (рис. 38).



*Рис. 36.* Спуск на лодке по реке Кемь в д. Панозеро (фото середины XX в. НА РК, № 0-54922)



*Рис. 37.* Лодки на берегу реки Кеми в старой д. Панозеро  
(фото 1930-х гг. НА РК, № 002)



*Рис. 38.* Традиционная лодка д. Панозеро (фото автора, 2008 г.)

Сено косили далеко по берегам, домой перевозили на двух связанных лодках. Поперёк лодок до переднего сиденья («теллю»), на котором сидели гребцы, укладывали на борта жерди – «палки», которые привязывали верёвками к корпусам. Между лодками оставляли расстояние больше 50 см, чтобы волна проходила и не плескала, не мо-



чила сено. По противоположным бортам лодок ставили вертикальные жерди, связывали их с горизонтальными палками — на этот настил укладывали сено. На передних сидениях гребцы работали каждый одним веслом. В корме лодок стояло по человеку, которые подгребали и правили длинными вёслами («хуопари»). При попутном ветре к палкам, которые держали сено, привязывали большую тряпку и использовали как парус (рис. 39). Длина лодок для перевозки сена — около 6 м. Сплавные лодки делали длиннее, и борта у них были выше — по 6 набоев. Раньше на реке редко рыбачили, больше на озёрах-ламбах или уходили на Белое море и там устраивались в промысловую «ватагу». На небольшие озёра зимой возили лодки на лошади или перетаскивали волоком. Долблённых лодок в д. Панозеро не было. Рыбачили на плотках, связанных корнями или берёзовыми ветками крест-накрест<sup>9</sup>.

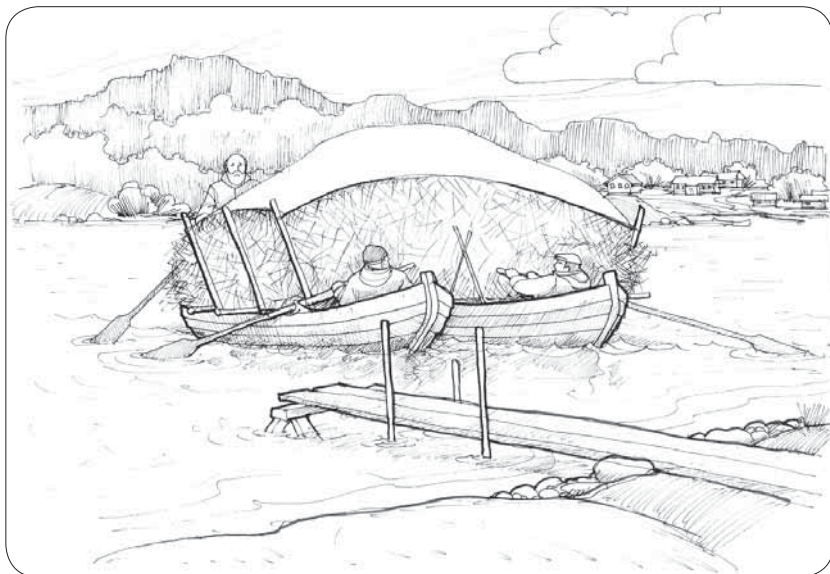


Рис. 39. Перевозка сена на двух лодках по реке Кеми (рис. А. П. Скворцова)

В д. Панозеро, по инициативе Фонда О. Степанова с участием специалистов из Финляндии, идут работы по сохранению старой карельской деревни и традиционной культуры северных карел, ведётся ре-

<sup>9</sup> Экспедиционные дневники автора // Архив музея «Кижь», ф. 1, оп. 3, № 4114, л. 7.



---

ставрация домов и изготовление лодок. Порадовало количество местных лодок, стоящих у причалов и хранящихся на берегу. Несколько лодок за вечер проплыли по реке на рыбалку, местные жители переправлялись на лодках с берега на берег. Это очень необычная картина для наших дней.

В посёлке лесопромышленников Новое Панозеро на якоре или просто выгашенные на берег стоят полтора десятка лодок. Все эти лодки сделаны в мастерской, созданной по финскому проекту сохранения и возрождения старой деревни Панозеро (рис. 40).



*Рис. 40.* Лодки в п. Новое Панозеро (фото автора, 2008 г.)

Строить лодки по проекту начали в 1999 г., потом делали лодки каждый год: в 2002 г. зимой — 7 лодок, в 2003 — 14. В 2004 г. прошли обучение в Юшкозере у Тайто Малинена и продолжили работать в мастерской д. Панозеро (рис. 41). В 2005 г. зимой на деньги европейского проекта сделали 23 лодки и в праздник подарили их жителям своей деревни. В 2006 и 2007 гг. сшили на заказ для Финляндии по 11 лодок, а после 2008 г. заказов стало мало. На продажу лодки идут плохо, долго лежат на складе в деревне (рис. 42). Причина, как считают старые лодочники, в качестве работ — оно желает быть лучше, потому что работают бригадой и не на конкретного заказчика, поэтому мастера не заинтересованы в своей личной репутации и торопятся при выполнении заказа.



*Рис. 41.* Бригадир Н. С. Золотоверх в лодочной мастерской  
(фото автора, 2010 г.)



*Рис. 42.* Новые лодки на дворе у мастерской в д. Панозеро  
(фото автора, 2008 г.)

В нижнем течении реки Кеми карелы также строили и использовали свои традиционные лодки (рис. 43–44).



*Рис. 43. Лодки на реке Кеми, начало XX в. (рис. И. Билибина)*



*Рис. 44. Карельские лодки в низовьях реки Кеми, начало XX в.  
(фото С. М. Прокудина-Горского)*

---

На Белом море для прибрежного промысла рыбы и перевозок карелы, как и русские поморы, строили большие морские лодки-«карбасы» (рис. 45).



Рис. 45. Поморские карбасы (фото 1931 г. НА РК)

В 17 км от моря на берегу реки Кеми было большое село Подужемье, где жили карелы-корабелы (рис. 46). Документы архива Архангельской портовой таможни и Соловецкого монастыря 1728–1748 гг. сообщают, что в первой половине XVIII в. карелы Кемского Поморья в своих деревнях занимались строительством больших судов<sup>10</sup>. В XIX в. карелы-строители шхун и других морских судов известны по всем берегам Белого моря как самые лучшие мастера (рис. 47). Их работа ценилась в Поморье и даже у иностранных купцов. В книге «Год на Севере» С. В. Максимов отмечает развитую традицию и значимую роль карел в поморском судостроении<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Овсянников О. В., Ясински М. Н. Западное Беломорье: из истории крестьянского судостроения Поморья первой половины XVIII в. // Краугольный камень. Археология, история, искусство, культура России и сопредельных стран. М., 2010. С. 81–82.

<sup>11</sup> «Большое и едва ли не главное подспорье для поморского народа доставляет корельское племя в другом промысле своём, давнишнем... в умении прочно и красиво строить морские суда: ладьи, раньшины, боты, и понимать чертежи наглядно, быстро и безошибочно» (Максимов С. В. Год на севере. В 2-х т. Т. 1: Белое море и его Прибрежья. СПб., 1859. С. 501–505).



Рис. 46. Карельское село Подужемье на реке Кеме, начало XX в.  
(рис. И. Билибина)



Рис. 47. Поморская лодья и шхуна, начало XX в.  
(фото Кривонкина, фонды музея «Кижь»)

Во второй половине XX в. после заполнения водохранилища новой ГЭС и затопления с. Подужемье подужемские карелы продолжали заниматься лодкостроением и строили в г. Кеме поморские карбасы, составляя конкуренцию русским мастерам (рис. 48–49).





*Рис. 48.* Строительство поморского карбаса (фото 1980-х гг. из архива М. Ю. Данкова)



*Рис. 49.* Новые карбасы в г. Кеми (фото автора, 2008 г).

Последние исследования автора дополняют информацию об этом известном на Белом море карельском центре судостроения и будут представлены в публикации о поморском судостроении.



## СУДОСТРОЕНИЕ И СУДОХОДСТВО ТИХВИНСКИХ И ТВЕРСКИХ КАРЕЛ НА ВОДОРАЗДЕЛЕ БАЛТИЙСКОГО И ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНОВ

После обзора лодкостроения карел Республики Карелия представим немногие сведения о традициях судоходства карел, которые удалось собрать за её пределами. В XVI–XVII вв. и до окончания Северной войны со Швецией карелы активно переселялись не только на восток и на север от Ладожского озера, но и на юг и юго-восток, заселяя разорённые войнами, пустующие земли. За XVII в. около 50 тысяч человек с Карельского перешейка переселились в северо-восточные уезды Новгородской и Тверской губерний. Массовый исход карел с западных рубежей России является свидетельством, во-первых, активного участия карел в российской внутренней и внешней политике, во-вторых, преемственности внутренней политики Новгородской республики, Московского царства и Российской империи. После побед Петра I, начала строительства Санкт-Петербурга и завершения войн со Швецией северо-западный регион, где проживали карелы, стал активно развиваться в хозяйственном и промышленном отношении.

Карелы расселились на водоразделе между волжско-каспийским и балтийским бассейнами, их поселения оказались в некоторых районах современных Тверской, Ленинградской, Новгородской и даже Московской областей (рис. 1). Тверские карелы-«тиверцы» говорили на собственном карельском языке, который сохранил некоторые архаичные формы. Расселившиеся от Волхова до Волги карелы включились в общие процессы развития края, сохраняя при этом свои исторически сложившиеся этнические и межэтнические контакты, культурные и хозяйственные традиции, многие карелы продолжали придерживаться старообрядчества.

Многовековой опыт использования водно-волоковых путей и навыки судостроения и судоходства позволили карелам быстро освоить новые территории и не терять связи с исторической родиной. Из бассейна Волги через верховья рек Ояти и Паши можно было попасть в реку Свирь и Онежское озеро, по реке Тихвинке – в реку Сясь и Ладожское озеро, по реке Мсте – в озеро Ильмень, а рекой Тверцой – в Волгу. Многочисленные озёра здесь соединены протоками и малыми реками, которые впадают в притоки Волги: реки Колпь, Суда, Чагода, Молога, текущие в восточном направлении. Через этот район по водно-волоковым системам проходили древние торговые пути с Волги на Балтику.

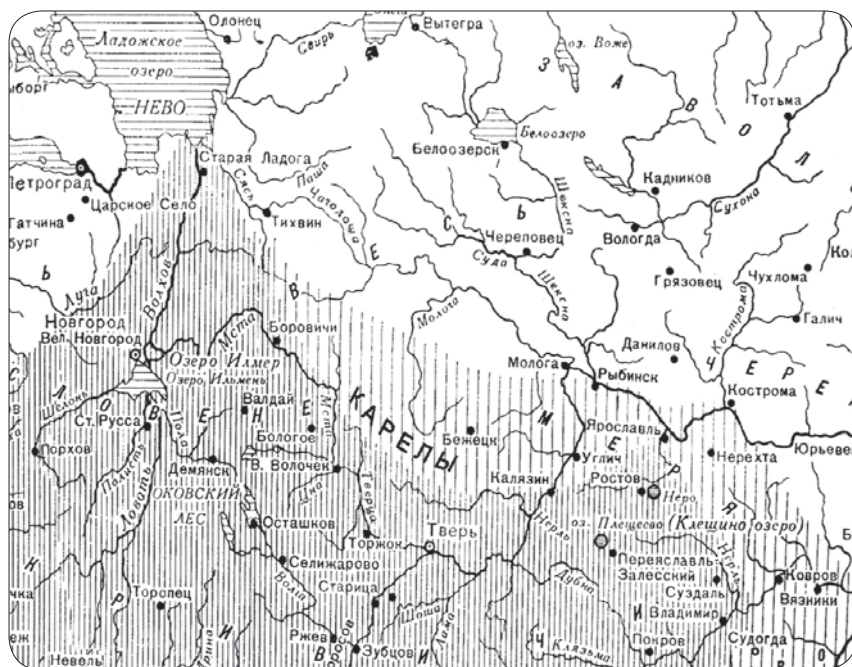


Рис. 1. Карта водораздела Балтийского и Волжского бассейнов из книги Л. Нидерле<sup>1</sup>

К началу XIX в. вместо старых волоков были прокопаны каналы, построены шлюзы и созданы подпитывающие водохранилища трёх водных систем: Тихвинской, Мстинской, Вышне-Волоцкой, которые связывали Санкт-Петербург с Центральной и Южной Россией. Благодаря новым транспортным магистралям активно развивались экономика и торговля, судостроение и судоходство всего северо-западного региона России.

Тихвинские и тверские карелы занимались земледелием и скотоводством в более благоприятном климате по сравнению с бедными и холодными землями Карелии: лето теплее и дольше, а значит, урожаи выше и кормов больше. Большое количество лесов, небольших рек и озёр в верховьях рек бассейна Волги позволяло вести охотничий и рыбный

<sup>1</sup> Нидерле Любор. Славянские древности. М., 2010 (по: Краткое изложение многотомного издания, ред. Монгайт. М., 1956).

---

промыслы. Близость Москвы и Петербурга, водные магистрали, густая сеть городов и промышленных предприятий, связанных дорогами, позволяли «южным» карелам получать дополнительные доходы для ведения своего крестьянского хозяйства. В первой половине XX в. в этом Карельском крае проживало до 150 000 этнических карел, имелась культурная автономия, развивались карельская письменность и культура, в школах преподавался карельский язык. В годы коллективизации, репрессий и в послевоенный период политика советской власти в отношении карел менялась, поэтому многие стали уезжать в города и терять свою национальную идентичность. Сейчас карел насчитывается всего около 15 тысяч человек, местное культурное сообщество продолжает поддерживать традиции, ведётся изучение языка и истории края, издаются книги на карельском языке. Но урбанизация и современное разрушение земледельческой деревни влияет на эти процессы, независимо от национальностей происходит общая для всех сельских сообществ деградация традиционной материальной и духовной культур.

Карельский край, как и весь российский северо-запад, жил и развивался благодаря пересекающим его старым водным системам, которые во второй половине XX в. оказались ненужными и заброшенными. Сейчас земли, на которых в XV–XVII вв. поселились карелы, находятся в самых глухих пограничных районах Ленинградской, Новгородской, Тверской и Вологодской областей. Удаленные от областных центров, эти земли — в советское время так называемая «глубинка» — были труднодоступны из-за плохих дорог, поэтому до 1970–1980-х гг. сельские жители ещё активно использовали старые водные пути по речкам и протокам из озера в озеро, удобные для передвижения на различных местных плавсредствах. Постепенно условия традиционного судоходства ухудшались: во время активного лесосплава брёвна засоряли русла рек, из-за мелиорации земель и осушки болот уровень воды упал, из-за индустриализации сельского хозяйства произошло нарушение экологии — загрязнение воды из-за стока удобрений с полей и фекалий с ферм в небольшие ручьи и речки. В малых реках произошёл застой воды и продолжается нарушение естественного водного режима: накапливается грязь, валежник, берега и русла зарастают травой, осокой и камышом. Бобровые плотины затрудняют сток воды, сейчас по бывшим водным путям трудно пройти даже на резиновых лодках. Вследствие такой хозяйственной деятельности зарас-

---

тают даже большие реки (Тихвинка, Молога, Мста, Тверца), которые были судоходными ещё во второй половине XX в. На бывшей территории Карельского края только у трёх информантов-карел удалось получить некоторые сведения о лодкостроении в локальных центрах судоходства. Немного информации по теме удалось собрать у вепсов и русских, некоторые сообщения информантов-лодочников приведены ниже, полные интервью хранятся в архиве музея «Кижы».

### **Судостроение и судоходство бассейна Тихвинской водной системы**

Северная граница ареала расселения тихвинских и тверских карел примыкает к бывшей Тихвинской водной системе и водоразделам бассейнов рек Свири, Волхова и Волги. В настоящее время район Посвирья в основном заселён русскими, верховья рек Паши и Ояти и Вепсская возвышенность – вепсами.

Первая информация о карелах и географических особенностях региона была получена на Вепсской возвышенности в д. Корвала Бокситогорского района Ленинградской области от местного жителя В. В. Соловьёва (1956 г. р.), вепса, который прошёл водными путями с отцом и самостоятельно по всем угольям водораздела. Охотник и рыбак, он хорошо знает свой край, сам делал традиционные лодки, поэтому у него удалось зафиксировать особенности местного вепско-го лодкостроения, чтобы иметь возможность сравнить с информацией, полученной в карельских деревнях с одинаковыми условиями водопользования (рис. 2).

Он описал водный путь из небольшого Корвальского озера по реке Лижме в Курбозеро, из которого по реке Курбе попадали в реку Колошму, по ней в реку Суду, которая сейчас впадает в Рыбинское водохранилище и далее в Волгу. В 15 км от д. Корвала из Екшозера начинается река Колпь, которая тоже впадает в реку Суду. До сооружения в 1930-х гг. Рыбинского водохранилища река Суда была притоком реки Шексны, которая и связывала Вепскую возвышенность с бассейном реки Волги. На северном водоразделе река Генуя из Леринского озера течёт в реку Копшу – приток реки Паши, впадающий в реку Свирь. У Леринского озера были плотины для сплава леса, ещё в 1970-х гг. на них были работающие затворы.



*Рис. 2.* Вепская развёрнутая долблѣнка из осины, д. Корвала Бокситогорского района Ленинградской области (фото начала 2000-х гг. из архива автора)

Южнее моста у д. Сомино были шлюзы, река Соминка раньше была судоходная и текла здесь в обе стороны.

## **Судостроение и судоходство бассейна Волжской системы**

В Бокситогорском районе в деревнях Климово и Бирючѣво рядом с вепскими сѣлами – центр карельских деревень. На озѣрах северной границы проживания тихвинских карел автору удалось познакомиться с карельским лодочником В. И. Шкапиным (1945 г. р.). От его бани в озеро идут мостки на забитых столбах-сваях, под навесом хранятся мерѣжки и вентеры, а на воде у берега стоит лодка-плоскодонка, которой хозяин пользуется, и ещё три старые перевернутые плоскодонки лежат рядом на болотистом лугу. Все четыре лодки для рыбалки – плоскодонки, сделаны из оцинкованного железа. «Служат они года 3–4», – говорит сам мастер. Он рассказал о четырёх традиционных плавсредствах: трёх типах лодок и плотях, которые были распространены в ка-

---

рельских деревнях этого сельсовета ещё во второй половине XX в. Его рассказ содержит новую конкретную информацию о судостроении и судоходстве карельских деревень района.

«В деревне было около 50 домов, а сейчас осталось 33, многие пользовались долблёнками и многие делали их. Товчинское озеро, на котором стоит деревня, имеет протоку в Бирючёвское озеро и дальше в Каргорское, а потом идёт проток в реку Чагода, которая впадает в реку Молога и далее в Рыбинское водохранилище и реку Волгу. Раньше косили траву на островах, для заготовки сена делали большие лодки из досок на пять человек. Эти же лодки использовали и для рыбалки — они поднимают трёх человек и снасти. Доски для лодок брали дюймовые, еловые, желательнее, чтобы без сучков, а раньше использовалась сосна — она прочнее, не даёт трещин и служит дольше.

Мой родственник Г. И. Мотроин (1880—1968) делал долблёнки, я помогал ему делать две последние „венех“. Он прошёл четыре войны — японскую, империалистическую, финскую и Великую Отечественную, работал мельником, не один дом в деревне построил — всё умел делать и всё хорошо! После войны многие старые мастера делали долблёнки, по-карельски называли венех. Долбили их из осины-хуаба специальным теслом — кокка. Выбирали осину и вытёсывали внутри, со шпеньками 15—20 мм через 40 см вверху, а в днище — через 30 см. Потом грели на костре, поворачивая над углями, и разводили борта рябиновыми сучьями — сначала тонкими, потом толще. После костра продолжали выбирать начисто — дед Григорий не давали мне этого делать. Могли сутки и двое лодкой заниматься. Носы были заострены, корма сзади потупей. К специально оставленным внутри корпусам выступам (клямпам. — *Ю. Н.*) привязывали три коромысла — шпангоута из вереса (можжевельника. — *Ю. Н.*), которые тоже загибали на огне. Сиденья привязывали к верхним выступам внутри лодки или к бортам. Обычно венех делали на двух-трёх человек, длина около 4 м, ширина — не меньше 90 см, высота борта около 30 см — очень устойчивые были лодки и служили больше 7 лет. Весло для венех — лабий или лабы. Как в других деревнях говорят, затрудняюсь сказать.

Были ещё ройки из двух выдолбленных стволов осины, их соединяли длинными шпонками в носу и корме, и три короткие шпонки соединяли борта. Ройки делали в других деревнях. В соседней деревне были свои мастера, а к нам привозили из д. Забелино, в нашей деревне ройки не делали. Плоты делали себе сами, но ими особенно не



---

пользовались. В 1990-е гг. после долблёнок начали строить плоскодонки из досок, а сейчас я их делаю из жести, только шпангоуты деревянные. Я сделал первую плоскодонку в 1988 г., приспособили под мотор, а вёсел с уключинами не было, и потом после долблёнок вёсла так и не привились.

Дед Григорий рыбачил до 1980-х гг. Здесь было очень много рыбы — сетками ловили и лучили с острогой. Раньше щуки по 9—12 кг попадались. В 1950-е гг. приезжали бригадами вологодские рыбаки и всю рыбу подчистили. В 1980-е гг. рыболовство стало ухудшаться: во-первых, от сельского хозяйства — от ферм много навоза и аммиака, во-вторых, запустили бобров, они всё перепортили, и из-за их плотин нет течения. Все речки почти стоят, а не текут. Раньше траву даже в воде выкашивали, а сейчас одни бобры работают — всё тащат и в реку валят. Озеро маленькое — длиной до 1 км, шириной около 200 м, вода и здесь пахнет дустом, в сетях грязь, а раньше плавали с открытыми глазами, как в море, — не знаю, что с озером будет!?»<sup>2</sup>.

Недалеко от Старой Руссы в д. Старая Ловать произошла интересная встреча с замечательным лодочником Евгением Николаевичем Корниловым, который хранит предания о прибалтийско-финском народе емь и свой род причисляет к этому племени. Он родился на реке Свири, начал шить лодки со своим отцом в большом селе Свирица. Работал начальником лесосплавной конторы, поэтому хорошо помнит все типы плавсредств на реке Ловати и её притоках. В бассейне озера Ильмень и далее по участку маршрута экспедиции через Новгородскую область до озёр Селигер и Валдай население русское и про карел никто не слышал. Местные жители помнят старые двухштевневые лодки и рассказывали о том, что на всех озёрах были свои лодки. Описание традиционного русского лодкостроения края в задачи нашего исследования не входит. Поэтому информация, собранная автором в этой и других экспедициях, в настоящем очерке не приводится, за исключением некоторых сведений, общих для понимания истории и современного состояния народного судостроения и судоходства региона.

На озере Селигер в советское время было несколько рыболовецких колхозов. В д. Гуца у С. Н. Цепляева (1946 г. р.) были записаны сведения о карелах, которые иногда приезжали рыбачить на Селигер, некоторые даже оставались жить в деревнях. С. Н. Цепляев сделал сам более 10 лодок и помогал другим деревенским мастерам. Местные судостро-

---

<sup>2</sup> Экспедиционные дневники автора // Архив музея «Кижь», ф. 1, оп. 3, № 4114, л. 43—47.

---

ительные термины никак не связаны с карельской терминологией<sup>3</sup>. У него записано интересное наблюдение: «В деревне могли забыть свои традиционные лодки, но новых — не придумывали». В деревнях традиционных лодок не удалось зафиксировать, а в г. Осташкове сохранились несколько старых местных лодок, в музее есть информация о рыболовстве на озере Селигер, фотографии лодок, но нет никаких сведений о карелах-лодочниках или промысловых рыбаках.

В городском музее г. Валдая сообщили, что о лодкостроении на озере Валдай у них нет никакой информации. По свидетельствам старожилов, судостроением в городе не занимались и местных лодок не помнят, потому что рыболовство не было значительным промыслом — рыбачили в основном только для себя. Интересно, что на озере Валдай в Николо-Столбненском монастыре до 1920-х гг. была единственная промысловая артель из осташковских рыбаков с озера Селигер, возможно, что они привозили с собой селигерские лодки.

На север от Валдая в городе Боровичи Новгородской области на реке Мсте в краеведческом музее выставлено много материалов по Волховско-Мстинской водной системе, есть макеты шлюзов, грузовых барж и других судов. По свидетельствам сотрудников музея, никакого лодкостроения в районе сейчас нет, но некоторые помнят, что в середине XX в. здесь ещё были «челны» из одного ствола. В музее хранят сведения о карелах на севере района — там, где есть много озёр, на реке Рикше, в сёлах Каменка и Кончанское. В музее-усадьбе А. В. Суворова в с. Кончанское сообщили, что раньше карелы жили здесь, но сейчас нет. На ближних к усадьбе озёрах Шерегозеро (в 2 км) и Ямное (в 9–10 км) удалось зафиксировать долблёнки-«ройки», которые, по сведениям информанта, делали прямо на местах лова рыбы по малым озёрам и рекам. Употребление русскими прибалтийско-финского термина «ройка» очень интересно для ретроспективы карельского судостроения — оно свидетельствует о постоянном и длительном проживании здесь

---

<sup>3</sup> «Старики всё называли по-своему: „матка“ — киль, „стойки“ — штевни в носу и корме крепятся к матке, нос с кормой для жёсткости связывают доской — говорят „оттягивается“, потом к килю и стойкам-шпангоутам крепили доски „в накрой“, к „матке“ прибивают скобками „ласты“, которые уплотняют стык килля с первым набоем, шпангоуты-„кокоры“ были дубовые. На Селигере лучшие лодки строили в Слободе для рыбаков — под невод, длиной 12–15 м, трёхвёсельные, там был колхоз, а у нас — артельки. Несколько лодок-„селигерок“ остались ещё в городе Осташкове, но только две деревянные, другие уже из железа или борта из досок, а шпангоуты железные» (Экспедиционные дневники автора // Архив музея «Кижы», ф. 1, оп. 3, № 4114, л. 47).

---

карел, так как это название закрепилось в среде русскоязычного населения. В местном музее считают, что Кончанское — это конец или граница поселений карел, а севернее ещё должны быть карельские деревни на озёрах Корбожа, Великое, Меглино, но никто из руководства района и местных жителей уже ничего не помнит о карелах.

Полученные сведения удалось проверить в с. Кабожа на озере Великом. Один из последних местных лодочников Б. П. Фёдоров (1946 г. р.) о карелах ничего не знает. Он сообщил о плотках, «лавенках» — причалах для лодок и о долблёнках у местных русских жителей. Такие лодки здесь выдалбливали из большой осины и «разводили» в лесу, потом везли домой доделывать, обрабатывать рубанком поверхность внутри корпуса после долбления и «обнабаивать» — прибивать по одной доске к бортам. Озеро большое, традиционные тесовые лодки здесь длиной от 4–5 до 6 м. Интересно, что в местных лодках две пары вёсел и одно — кормовое. Рулевое весло на лодках из досок традиционно для карел, у русских же автору в своих экспедициях таких вёсел не удалось зафиксировать. Ещё один лодочник в д. Броди В. И. Соколов (1950 г. р.) тоже не помнит карел. Он строил лодки с 20 лет и за жизнь сделал более 100 лодок. Терминология у него только русская: лодки «обшивали» досками, киль — «днище», шпангоуты — «улуки», были и «тесовые челноки», у которых нос и корма острые — они лучше ходят взад и вперёд по прибрежным тростниковым зарослям<sup>4</sup>.

Через город Вышний Волочёк проходит известная в истории водного транспорта России Волжско-Мстинская система. В музее города сообщили, что в районе более 80 озёр, но ни карел, ни карельских лодок нет, хотя в 1970-х гг. в с. Удомля в 50 км севернее города сотрудники музея видели большие долблётки из одного ствола и поменьше — из двух скреплённых стволов. Поездка на озёра, а также на реку Волчину (которая могла раньше называться Волочина, так как впадает в реку Мологу и близко подходит к одному из притоков реки Тверцы) не принесла никаких новых сведений о карелах и карельских лодках. Самая старая жительница д. Ряд на озере Удомля А. П. Барабошина (1927 г. р.) сказала, что карел здесь не было. На её памяти севернее её деревни карел было много, но сейчас тоже нет, а в Спиловском районе в деревне Максатихе и вокруг жили одни карелы и ещё живут, но там обмелевшая река Молога и лодок нет. От неё зафиксировано, что у каждо-

---

<sup>4</sup> Экспедиционные дневники автора // Архив музея «Кижь», ф. 1, оп. 3, № 4114, л. 47–48.

---

го рыбачившего хозяина была своя лодка, в деревне были мастера, которые делали лодки себе и соседям. Сетки ставили на этом озере, но в округе известно много других озёр, на которых рыбачили жители этой и других деревень. На север от д. Удомля на озере Ящинском (размеры около 2 × 4 км) в д. Ящины мастер А. В. Никитин (1946 г. р.) делал много лодок. Он рассказал про свою многонациональную родословную: «Бабушка моя — карелка, из Белавина, за д. Ряд. Дед был местный, после войны с турками здесь ещё и грек стал жить — родня отца. А мать — москвичка, поэтому я и карел и грек — значит русский»<sup>5</sup>.

От города Торжка наш маршрут проходил через бывший центр карел — село Лихославль и далее к одному из сохранившихся центров карельской традиционной культуры — селу Толмачи. За г. Торжком по обеим сторонам дороги широко раскинулись распаханые поля. Проехали речку Роська, в с. Лихославль были зафиксированы праздничные плакаты и флаги с карельским крестом. Дальше увидели гряды холмистых возвышенностей, покрытых лесами, чем-то напоминающих горизонт большинства районов Республики Карелия. В частном музее — библиотеке села Толмачи — собрано много информации о карелах разных районов Тверской области, есть книги о карелах, в которых встречаются упоминания и о лодках.

Последняя встреча в бывшем Карельском крае была с карельским поэтом С. В. Тарасовым (1937 г. р. из д. Залазенье), который живёт в деревне Васильки на реке Медведице — притоке р. Волги (рис. 3). В советское время его не печатали, но с 1990-х гг. он стал хорошо известен в своём регионе. Он прекрасно двуязычен, традиционно культурен и по-советски хорошо образован — имеет высшее образование, по профессии был лесничий. Всю свою жизнь работал лесничим в родном крае. Приведём в сокращении его интересный рассказ о деревне, лодках, реке и рыбалке.

«Мой дом построен моим прауродителем в д. Залазенье. Бабушка в нём родилась, когда вышла замуж, дом разобрали и перевезли в эту деревню. У нас в д. Васильки была мельница, а всего на реке Медведице до Нового Стана на 35—40 км было 5 мельниц. Река раньше была глубокая — такая, что с крыши мельницы ныряли в воду. Через реку было три перехода — два моста и плотина мельницы. Три раза в год мельник открывал плотину, сливал всю воду и говорил „Пожалуйста, черпайте рыбу“!

---

<sup>5</sup> Экспедиционные дневники автора // Архив музея «Кижы», ф. 1, оп. 3, № 4114, л. 49.



*Рис. 3.* Ройка, или кууттит, на реке Медведице  
(фото М. П. Виртаранта, 1963 г.)

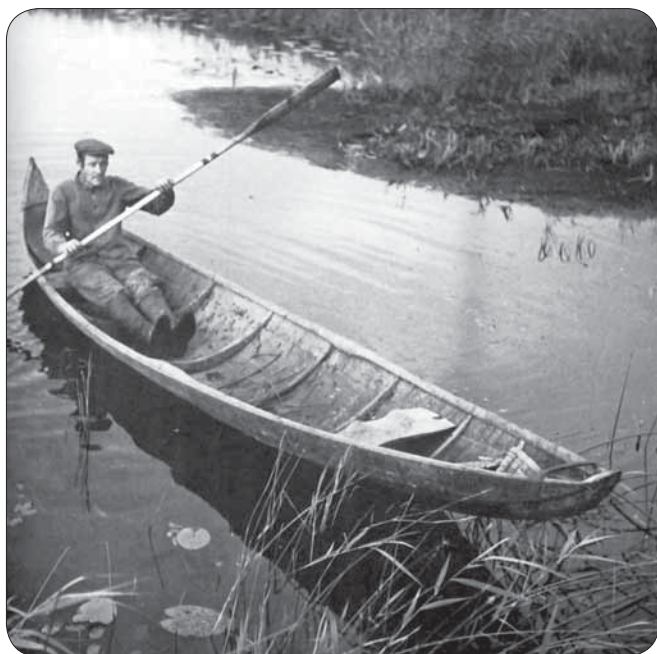
Лодки помню только плоскодонные, с „килем“ не было. Делали сами для себя, маленькие и большие по 3,5–4 м для переправы на четыре человека. Я с отцом сделал из досок одну такую лодку-плоскодонку. Ловили рыбу и „лучили“ — промышляли с острогой — зажигали смолянистые дрова на железной решётке и рыбачили всю осень, пока река не замёрзнет. В деревне было 5–6 лодок (на 74 дома! — Ю. Н.). Только у рыбаков и охотников, а другие брали с разрешения хозяев. Если кто взял без спросу, то ему больше никто не давал лодку, и даже с берега на берег не переправляли. Держали лодки на замках, ключ был только у хозяина.

О вепсах слышал, но не знаю, где они были. Был Карельский край, а сейчас нет — весь карел вышел. Скоро карельский народ исчезнет, растворится. Моя бабушка по-русски не понимала, а мои дети не понимают по-карельски. Измельчилось всё — река обмелела и людей, настоящих крестьян, не стало. Пустеет земля, уезжают деревенские, а приезжают дачники, которые живут за заборами»<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Экспедиционные дневники автора // Архив музея «Кижы», ф. 1, оп. 3, № 4114, л. 50–52.

---

В окрестностях деревни были четыре озера, где деревенские рыба-чили на всех типах лодок и на плотах и держали все плавсредства на берегах озёр. Использовали лодки и плоты и на реке и на озёрах для рыбалки и для переправы, и ездили сено косить или в лес, за ягода-ми и грибами. Плоты сколачивали из «сушняка» — стволов сухостой-ной ели или сосны. Были и долблёнки из осины, внутри долбили тес-лом, по-карельски — «чёсло», топор тоже использовали — дерево вали-ли, ствол корили и снаружи отёсывали. «Куутит» — две долблёнки со-единённые вместе, а «куути» — одна долблёнка. «Ройки» — тоже были, так называли двойные долблёнки. Весло для куути — широкое и длин-ное, в основном одно, или использовали шест. Куути служили дол-го, сколько человек живёт, — на тех, которые он в детстве видел, со-всем недавно ещё рыбачили. Были ещё «шуовенех» — болотные лодки, очень лёгкие на вес. Борта у них были из осиновых или еловых досок, или это были развёрнутые долблёнки с тонкими бортами — он не ви-дел и не знает (рис. 4).



*Рис. 4. Лёгкая долблённая лодка с набойными бортами*



---

Карельские названия С. В. Тарасов уже почти забыл, но помнит, что лодка — «венех», впереди штевень-«брус», доски для лодок использовали еловые и сосновые, тонкие — 15 мм. Старались найти хорошие сосновые доски. Мастера лодки никак не украшали, парусов не было, нигде их не применяли и он никогда о них не слышал. Он сообщил, что на реке Мологе в д. Максатиха были такие же лодки и, наверно, где-нибудь должны ещё остаться старые. В Спасо-Клинье тоже такие же лодки были, хотя озеро большое. Сейчас в Максатиху по асфальту на машинах ездят на рыбалку — там есть озёра. В Весьегонске ещё живут карелы. Там рыбалка хорошая, но про судостроение он не знает. О других судах, кроме лодий Афанасия Никитина, С. В. Тарасов не слышал.

По дороге из центра Карельского края к Волге радуют глаз несколько небольших стад коров — до 20 голов, яблоневые сады и большие поля, засаженные картофелем. В г. Бежецке широкое русло реки Мологи заросло и выглядит как болото с протекающим ручьём, иногда исчезающим из виду в зарослях осоки и кустов. А это была судоходная река! По полученной в одной из деревень информации, на берегу озера Вересково хранятся лодки. Берега сильно заросли, и озеро превратилось в непроходимое болото с большой лужей посередине, не зная тропы, к берегу не пройти, с дороги не видно, поэтому лодок не удалось зафиксировать. Их смогут найти только хозяева, одно хорошо — лодка целее будет. Село Еськино очень большое — 202 дома, две кирпичные церкви — огромная церковь в центре и другая, на кладбище. Но школы нет, значит, нет и перспективы, хотя на поле у маленькой речки пасётся небольшое, около 30 голов, стадо. В магазине, бывшем старом купеческом доме, коренная жительница немного рассказала: «Карел нет и не было здесь, только в Максатихе. В нашей деревне были свои мастера, лодки делали и из досок, и долблёные. Были они разных размеров, и только у рыбаков. У нас была долблёнка из одного ствола, потом к ней пришивали борта из досок. Сейчас некоторые в деревне лодки из железа делают. На реке старых лодок уже нет — сейчас там по колено, а раньше глубже было»<sup>7</sup>. Одну железную лодку с набойными бортами (прибито по одной доске с борта) удалось обнаружить на огороде у одного дома, а это значит, что традиция набойных челнов здесь ещё теплится. В г. Весьегонске на берегу реки Мологи была зафиксирована последняя старая лодка — «баркас». Удалось здесь познакомиться с последним местным лодочником — А. М. Лоскутовым (1938 г. р.). Он от-

---

<sup>7</sup> Экспедиционные дневники автора // Архив музея «Кижь», ф. 1, оп. 3, № 4114, л. 50.

---

личный мастер, ещё делает две-три лодки в год, но сам он не карел и не помнит, что здесь когда-нибудь жило карельское население.

Маршрут экспедиции от реки Свири через озеро Ильмень до реки Волги и далее на север до устья реки Мологи позволил заметить новые особенности в карельском лодкостроении и по-новому оценить их. Можно констатировать, что ещё во второй половине XX в. у тихвинских и тверских карел использовались следующие виды древних плавсредств: плоты, круглые однодеревки-корыта, спаренные долблѣнки, соединѣнные в носу и корме шпонками; долблѣнки-однодеревки — «набойные» лодки с увеличенной высотой борта — и долблѣнки-осиновки с разведѣнными бортами. На озѣрах и реках бассейнов рек Мсты и Волги карелы строили и дощатые лодки разных размеров, как полукилевые, так и плоскодонные. Не удалось у местных карел зафиксировать долблѣнки-однодеревки с обработанным корпусом с балансирами из тонких деревьев или толстых досок. Во всех районах бывшего Карельского края с изменением уклада жизни и постепенным растворением карельского населения в цивилизационном процессе исчезают все традиционные плавсредства и даже память о самих карелах.

Материалы этой экспедиции позволили получить много новых сведений о развитии и передаче традиций судоходства и народного судостроения не только карел и вепсов, но и русских северо-запада России, уточнить сведения, собранные в других экспедициях, и сравнить особенности традиционных плавсредств районов с различным этническим населением. Например, теперь становится понятно, что вепсы на всей территории постоянного проживания сохранили свои традиционные развѣрнутые лодки-осиновки — «венех», а русские в устье реки Мсты на западе и на реке Мологе на востоке до конца XX в. делали свои долблѣные челны с набоями. Но возникают вопросы: пришли ли карелы в этот регион со своими лодками и сохранили их или они воспользовались местными технологиями лодкостроения вепсов? Может быть, славяне пришли со своими дощатыми лодками, продолжали их строить и научили этому карел, а славянские набойные челны на западе и на востоке региона указывают на тот водно-волоковой путь, который объединил русских, карел и вепсов? Эти вопросы ждут дальнейшего изучения, новых экспедиций и анализа собранного материала. Они будут рассмотрены в следующих публикациях по истории народного судостроения северо-запада России.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Важнейшей особенностью территории расселения карел является обилие рек и озёр, включая два крупнейших в Европе пресноводных водоёма – Ладожское и Онежское озёра. Вследствие этих географических особенностей с древнейших времён для передвижения людей и перевозки грузов при освоении территории северо-запада России основными были водные пути, которые пронизывали огромные пространства. Водные системы, которые связывали бассейны трёх морей: с запада – Балтийского моря, с севера – морей Северного Ледовитого океана, с юга – Волжско-Каспийского бассейна, со временем стали основой развития судоходства, что способствовало торгово-экономическому развитию региона и всего государства. Судостроение и водный транспорт, обеспечивающие зверобойные и рыбные промыслы, сельское хозяйство и торговый обмен, были традиционными видами деятельности населения всей территории расселения карел. Начиная с новгородских времён при освоении края использовались различные суда от древнейших примитивных плавсредств на малых водоёмах до судов, способных перевозить партии грузов и людей по большим озёрам и морям. Основные центры судостроения Озёрного края развивались в районах рыбных и зверобойных промыслов, вдоль главных транспортных магистралей – в Приладожье, Обонежье и Поморье. Но и вдали от этих крупных центров потенциал локальных центров народного судостроения позволял обеспечивать всех местных жителей необходимыми плавсредствами. В различных районах на протяжении всей истории под влиянием хозяйственной деятельности и этнокультурных контактов вырабатывались свои оптимальные типы лодок и формы корпусов, технология строительства и конструктивные особенности лодок.

На неполноту сведений для изучения народного судоходства и судостроения карел было указано в самом начале очерка. Для обобщений недостаёт основного – знания истории развития лодкостроения карел в каждом локальном центре. Сообщения и путевые зарисовки путешественников и этнографов, дошедшие до нас документы и фотографии, упоминания об использовании лодок в художественной литературе, имеющей историческую ценность, предоставляют для исследований вроде бы много фактологического материала, прямо и косвенно указывающего на богатую историю и разнообразие карельско-

---

го судоходства и судостроения. Но наличие в массе разрозненных сведений невосполнимых пробелов не позволяет на данной стадии сделать безоговорочно точные заключения об этой важнейшей составляющей части наследия карельского народа. Тем не менее удалось собрать достаточно значимые материалы и свидетельства, касающиеся самостоятельности традиций народного судоходства и судостроения большинства локальных центров всей территории расселения карел, с учётом истории её освоения и жизни в современный период.

Результаты изучения истории и современного состояния народного судостроения Республики Карелия и сопредельных областей подтверждают, что эти традиции сохраняют устойчивость к внешним воздействиям, по крайней мере, с конца XIX до начала XXI в. Форма, размеры корпуса и оснастка лодки продиктованы не только практическими нуждами или эстетическими предпочтениями того или иного сообщества или отдельного мастера, но и особенностями природно-климатических условий конкретных территорий, навигационной спецификой водоемов и местными хозяйственными традициями. Поэтому лодки, бытующие на разных акваториях, сохраняя общую или близкую друг другу основу, имеют характерные и узнаваемые отличия.

Преимственность традиций и консерватизм народной материальной культуры позволяют лучше понять эволюцию лодкостроения карел и участие карельского народа в развитии судостроения и судоходства Русского Севера. Настоящая работа — это первая попытка автора систематизировать разнородную информацию о локальных традициях лодкостроения карел с учётом общих тенденций развития судостроения и судоходства в регионе.

### Выводы

Собранная информация о традиционном судоходстве и судостроении карел и его зависимости от общей истории развития региона, в первую очередь, свидетельствует о разнообразии судостроительных традиций и доказывает, что традиционные лодки — это важная составляющая народной культуры. Сделана первая попытка раскрыть внутреннее содержание и богатство этой части материального наследия карельского народа и показать народное лодкостроение как социо-природный и историко-культурный феномен, который требует серьёзного изучения, в качестве важной части материальной культуры всех народов России. Результаты изучения автором исторических

---

источников и проведённых в 1999–2017 гг. исследований современного состояния карельского народного судоходства и судостроения можно представить в виде следующих выводов.

**Вывод 1. Древнейшими и широко распространёнными плавсредствами на территории расселения карел были плоты, долблёные и каркасные лодки.**

Как мы знаем из различных источников по истории судостроения, изначально плавсредствами на всём Европейском Севере были плоты, каркасные и долблёные лодки. На это указывают древние наскальные изображения на Пудожском берегу Онежского озера и в устье реки Выг. К сожалению, археологических остатков древних плотов, долблёнок и каркасных лодок на исследуемой территории пока не найдено. В ранних письменных источниках и материалах экспедиций XVIII–XX вв. на территории расселения карел и в прилегающих к ней районах есть упоминания и изображения этих плавсредств, которые и в XX в. изготавливались и использовались для промысловых и хозяйственных целей. Отметим, что перечисленные плавсредства использовались жителями в пределах своего водоёма и локального центра. Эти плавсредства обеспечивали хозяйственную деятельность населения и не имели никакого значения в развитии промышленно-коммерческого судоходства региона.

Во время экспедиций не удалось увидеть специальных транспортных плотов, но повсеместно в деревнях на реках и малых озёрах встречались плоты, используемые для причаливания лодок. В Национальном архиве Республики Карелия сохранилось несколько фотографий плотов для рыбалки первой половины XX в., в том числе и района проживания карел. Известно, что они изготавливались из нижних смолистых частей сосен или елей, высохших на корню. Способы соединения брёвен по концам плота постепенно, с развитием инструмента, изменялись от примитивных к менее трудоёмким: сплетались ветками, сплачивались сквозными шпонками, сколачивались досками с помощью гвоздей. Из-за простоты изготовления и большого количества подручного материала плоты строили по указанным технологиям и, очевидно, будут продолжать строить на труднодоступных малых водоёмах Русского Севера.

О каркасных лодках из кожи на северо-западе России письменных свидетельств не найдено. О каркасных лодках из бересты на исследуемой территории в документах XVIII–XIX вв. тоже не встреча-

---

лось никакой информации. Возможно, в XIX–XX вв. карелы их использовали, но путешественники их не видели, возможно, потому что использовались и хранились они на удалённых малых озёрах и протоках в районах старых волоков. На использование карелами берестяных лодок косвенно указывает зафиксированное К. К. Логиновым в 1970-х гг. рядом с центром проживания тихвинских карел упоминание о вепских берестяных лодках-«пуузик»<sup>1</sup>. В фондах музея «Кижы» хранится копия «берещаного каюка», сделанного по реконструированной технологии народным мастером А. Шутихиным из г. Котласа (Архангельская область).



«Берещаной каюк». Мастер А. Шутихин (фото мастера, 2010 г.)

На всей территории северо-запада России основным деревом для долблёных лодок была осина. Большое количество осин в лесах по берегам водоёмов не ограничивало изготовления долблёнок всех типов-размеров. Для своих промыслов и хозяйственных нужд каждый карельский крестьянин мог сделать себе простую долблёнку-корыто («карт»), приделать с боков однодеревки балансиры («куутти»), сблочировать два выдолбленных ствола в катамаран («ройка») или прибить доски и увеличить высоту бортов («набойка»). Сложнее был процесс изготовления развёрнутых долблёных лодок. Поэтому их заказывали или приглашали опытных мастеров для разворачивания бортов.

---

<sup>1</sup> НА КарНЦ РАН, ф. 1, оп. 50, д. 482, л. 11.



---

Интересно, что у карел такие долблёнки называются так же, как и лодки из досок, — «венех», очевидно, обозначая более совершенный тип традиционных плавсредств.

В экспедициях было зафиксировано несколько новых долблёных лодок на озере Ведлозеро в Приладожье. В остальных бассейнах о долблёнках только рассказывали, в том числе называли места, где ещё можно увидеть старые долблёнки. По собранным сведениям, карелы делали все типы долблёных лодок. В конце XX в. долблёнки перестали делать, но несколько местных жителей говорили, что ещё могли бы сделать такую лодку на заказ. К сожалению, ограниченные сроки и маршруты экспедиций не позволили зафиксировать долблёнки карел на труднодоступных озёрах Балтийского и Волжского бассейнов, но несколько долблёнок есть в фондах и представлены в экспозициях музеев Республики Карелия. Важно отметить, что северные карелы бассейна реки Кеми не сохранили даже памяти об изготовлении и использовании долблёных лодок, что может свидетельствовать о более позднем этапе освоения этой территории, возможно, с помощью только дощатых лодок. Судя по найденным материалам, все типы плавсредств карел Волжского бассейна идентичны вепским плавсредствам соседних районов и отличаются от русских.

**Вывод 2. В XX в. самыми распространёнными традиционными плавсредствами на территории расселения карел в Республике Карелия были лодки из досок.**

Начало изготовления карелами лодок из досок невозможно точно установить, но время образования этноса на Карельском перешейке (в зоне активного судоходства) с середины I тыс. н. э. и есть косвенное доказательство вероятного соучастия в строительстве малых дощатых судов карел и славян. Влияние культурных и политических связей с новгородцами, участие карел в совместных с ними морских военных и торговых плаваниях и освоении новых земель во многом было определяющим, в том числе и в развитии дощатого судостроения.

На это указывают потенциал и устойчивые традиции лодкостроения карел на водоёмах Балтийского и Беломорского бассейнов. Лодки отдельных центров этих бассейнов имеют некоторые общие теоретические и конструктивные признаки, скорее всего этнического характера, но есть и различия, которые можно связать с историко-географическими особенностями каждого центра и развитием контактов с соседними районами, условиями плавания конкретного водоёма и промыслово-

---

хозяйственным назначением лодок. Во всех перечисленных центрах зафиксирован большой потенциал лодкостроения, существовавший 30–40 лет назад, и традиционные лодки, которыми до сих пор пользуются местные жители, что подтверждает сделанный вывод.

Из-за недостаточности сведений о лодкостроении тихвинских и тверских карел Ленинградской и Тверской областей говорить о такой же распространённости у них дощатых лодок не представляется возможным. Локальные центры расселения этой части карельского народа располагались по берегам малых озёр, соединённых протоками, и в верховьях рек Балтийско-Волжского водораздела в районах, удалённых от крупных озёр, рек и водно-транспортных систем. По условиям плавания этих водоёмов и в связи с незначительными рыбными ресурсами для передвижения, переправы, доставки сена с покосов, поездок на рыбалку и на заготовки грибов и ягод было достаточно плотов и долблёных лодок. Можно предположить, что местные дощатые лодки, сведения о которых удалось записать от местных жителей, были те, которые карелы привезли с собой при переселении с северо-запада и сохранили с XVII в., но такой вывод будет необоснованным по двум причинам: во-первых, не удалось найти ни одной традиционной лодки, построенной местными карельскими мастерами, во-вторых, активное лодкостроение русского населения бассейна Верхней Волги могло оказать здесь влияние на типы карельских дощатых лодок и технологии их постройки.

Все зафиксированные дощатые лодки можно разделить на три группы: полукилевые лодки больших озёр, такие же — малых водоёмов и лодки-плоскодонки. При изготовлении полукилевых лодок больших и малых водоёмов существуют два способа соединения бортовых досок: первый — «внахлест, внакрой», когда верхняя доска крепится на нижнюю и шпангоуты вставляются в готовый корпус, второй — «встык, вгладь», когда соседние доски стыкуются друг с другом боковыми кромками и крепятся к шпангоутам. Это определяющее технологическое отличие является и главным признаком традиции судостроительного центра. Строительство лодок и судов с бортами из досок, соединённых как встык, так и внахлест, велось на озёрах, на реках и на морском побережье. Возможно также, что на формирование формы, набора конструкций и технологию изготовления дощатых лодок на больших озёрах и реках оказывали влияние используемые ранее и постепенно изменяющиеся большие суда, существовавшие на вну-

---

тренних водных путях региона, строительство которых всегда развивалось на основе более прогрессивной технологии. Однако это только гипотеза, так как для полного исследования проблемы нет достаточных, исчерпывающих сведений.

В экспедициях автором было зафиксировано, что строительство традиционных карельских полукилевых лодок во всех районах ведётся по технологии «внакрой». Такая же технология лодкостроения применяется во всех районах с русским населением к северу и востоку от Ладожского озера. Основной центр северо-западного региона, где применяется технология стыковки бортовых досок «вгладь», ограничен бассейнами озёр Ильмень и Псковское, встречается и в бассейне Чудского озера.

В плоскодонных лодках доски днища и бортов, как правило, соединяются «встык», такие лодки имеют достаточное распространение на всём пространстве расселения карел. Можно предположить две версии эволюции изготовления современных лодок с плоским дном: сохранение примитивных древних славянских речных судов-«прамов», которые при очередных модификациях приобрели черты, близкие к ныне существующим лодкам, или же упадок технологии и упрощённая модификация современных мастеров, потерявших высокие технологии традиций. Трудно однозначно определить, что является определяющим фактором строительства плоскодонок в локальных центрах карел, вепсов и русских. Предпочтительнее версия сохранения традиций строительства древних плоскодонных «прамов» славян, на что косвенно указывает распространение плоскодонок на всём северо-западе и то, что карелы не считают их своими традиционными лодками, указывают на приоритет мастеров из других регионов России, а северные карелы называют их «рюссявенех» — русскими лодками.

В отношении сохранения судостроительных традиций на основании приведённых в очерке примеров можно сделать вывод об устойчивости формы и конструктивных наборов корпусов лодок различных локальных центров к внешним воздействиям, а значит, значительной древности традиционных типов народных лодок. Хотя очевидно, что в течение длительного времени на всех водоёмах происходила эволюция карельских лодок, но, как показывают собранные по всему этническому пространству материалы, разница существует только в некоторых местных технических решениях. Этапы и временные периоды эволюции дощатых лодок карел неизвестны, и нет доказательств того, что на

---

каждом водоёме эволюция лодки шла своим путём. Поэтому, учитывая внешние признаки, схожесть конструктивных наборов лодок, терминологии и технологических приёмов постройки местных лодок в исследованных центрах, можно выдвинуть гипотезу, что все сохранившиеся до начала XX в. карельские лодки произошли от лодок одного вида. На происхождение карельских дощатых лодок от одного древнего прототипа косвенно указывают их однотипность и одно объединяющее название — «венех», схожие условия плаваний и районы навигации. Обязательный и общий для всех народных культур консерватизм и приверженность традициям подтверждают эту гипотезу при сравнении лодок карел с разнообразием типов древних плавсредств и терминологии у их соседей — славян. Не противоречит этому предположению и то, что происхождение от общего прототипа, ограниченное только территорией расселения карел, могло быть вторичным явлением, осознанным как признак самоидентификации единого народа. Для подтверждения этой гипотезы, определения места и времени начала строительства лодок-прототипов и этапов эволюции карельских лодок потребуется поиск новых доказательств, в том числе историко-архивными и археологическими изысканиями.

**Вывод 3. Условия навигации водоёмов, районы плаваний, функции и цели использования лодок, уровень материальной культуры и внешние контакты каждого центра имеют определяющее влияние на разнообразие типов, теорию корпусов и конструктивный набор, размеры отдельных конструкций и оснастку традиционных местных лодок.**

В различных местах проживания карел на больших и средних озёрах, малых реках и небольших лесных водоёмах сформировались свои типы лодок и свой судостроительный потенциал, обеспечивающий потребности местного населения. Представленный материал показывает особенности судостроения отдельных центров в зависимости от назначения судов и условий судоходства, позволяет искать истоки традиций и пути их распространения и заниматься выявлением локальных особенностей народного судостроения и судоходства.

Для строительства всех видов плавсредств и лодок на территории расселения карел до второй половины XX в. запасов леса всех пород хватало с избытком, поэтому ресурсы сырья не были фактором, влияющим на развитие карельского лодкостроения.

Изучение современного карельского народного лодкостроения позволяет заметить различия размеров, форм и конструктивного набо-

---

ра лодок, эксплуатируемых на различных по размерам озёрах и реках; аналогии с лодками на водоёмах соседних районов, особенно одного бассейна, возникают из похожих навигационных и гидрологических характеристик водоёмов и из-за ограниченных возможностей (и потребностей) конструкторских решений.

Существующие сейчас формы и размеры корпусов традиционных лодок совершенствовались за века, проходя отбор из постоянной потребности иметь лодку, которая всеми признавалась наилучшей. И в настоящее время, когда лодкостроение не имеет жёсткой регламентации, передающейся от старых мастеров, хорошие мастера всегда наблюдают за поведением лодок в разных погодных условиях (сохранившихся старых лодок-прототипов и вновь построенных). Наблюдение за поведением корпуса лодки на воде при разной загрузке помогает им вырабатывать оптимальные модификации своих новых лодок. С изменением районов плаваний, условий навигации на новых водоёмах или изменением хозяйственных потребностей карельские лодки менялись в размерах и совершенствовались.

Основными факторами, которые имели влияние на формы лодок, были следующие: размеры и глубина водоёма, в котором они должны были эксплуатироваться, длина и высота волны. Поэтому лодки, используемые на больших или малых озёрах, на реках равнинных или с быстрым течением, на мелких речках и озёрах или на заболоченных водоёмах, отличались соответствующей формой корпуса, его размерами и набором конструкций. На средних и малых озёрах делали полукилевые лодки с острым носом и кормой и с почти плоским дном и отлого поднимающимися посередине бортами. Такая форма судна уменьшает контакт корпуса с водой и тем самым увеличивает скорость лодки, широкое дно с развалистыми бортами в середине корпуса делают лодку более устойчивой при загрузке. Народным судостроителям издавна была известна из практики зависимость роста устойчивости корпуса от уровня наклона его бортов наружу. Чем шире поверхность дна у лёгкой лодки, тем меньше погружение. Широкое дно даёт необходимое водоизмещение и устойчивость, что важно при постановке и вытаскивании сетей и другой экстремальной работе.

Традиционные дощатые карельские лодки на озёрах и широких реках имеют веретенообразную форму корпуса и раздвинутые наружу борта из досок, соединённых внахлёт. Корпус строили в следующей очередности: киль, носовая и кормовая кокора, борта из досок, проко-

---

нопаченных в стыках, затем для жёсткости крепились шпангоуты, делалась оснастка и готовые лодки оборудовались уключинами и вёслами для гребли и парусом.

Например, на Сямозере до середины XX в. существовал центр достаточно самостоятельной школы традиционного судостроения. Подтверждение того – самобытность лодок местного производства, на конструкцию которых, безусловно, повлиял характер сравнительно большого водоема. В любой лодке, как и в корпусе большого мореходного судна, всё должно быть пропорционально и конструктивно – оптимальная обтекаемость, достаточная прочность и размеры корпуса с учётом необходимой загрузки, максимальных значений длины и высоты волн при сильном ветре. В лодках-сямозерках мощный киль «эмя» выпёсывают из половины ствола ели. Возможно, это реликтовый остаток старой традиции изготовления киля из ели с цельной задней кокорой. Очень важен угол наклона носового штевня-кокоры, который или режет, или поднимает лодку на волну. Киль с закреплёнными штевнями является основой лодки и называется материнское дерево – «эмяпуу». Первая доска крепится к килю на мидельшпангоуте – в середине лодки, почти горизонтально, постепенно загибаясь, крепится к штевням уже перпендикулярно к плоскости киля. Эта линия загиба и определяет теоретические характеристики корпуса – форму носа и кормы, ширину и высоту борта. Линии обводов корпуса и его размеры связаны с характером волн, что важно для движения лодки, так как от формы и размерений корпуса зависят скорость, длина вёсел при гребле, высота мачты и площадь паруса. Поперечную жёсткость корпусу придают ребра шпангоутов, которые имеют нужное сечение и крепятся к бортам на определённом расстоянии друг от друга. В верхней части лодка получает дополнительную продольную прочность так называемой обортовкой – наружными и внутренними брусками по бортам – и поперечную – досками, соединяющими борта у носового и кормового штевней. Карельские лодки разных озёр имели отличия в высоте и углах наклона штевней, длине и высоте бортов, в сечениях основных конструкций, ширине лодки и её оснастке.

На узких и неглубоких реках, где течение имеет значительную скорость, а река – много поворотов и других препятствий (надводные и подводные камни, пороги), чтобы хорошо исполнять свою основную функцию, лодка должна быть легкой в управлении, прочной и безопасной при наклонах на борт. На таких мелких реках передвигались



---

не только на вёслах, но и отталкиваясь от дна шестом или веслом. Особенности лодок для мелких и порожистых рек стали узкие нос и корма (временами незначительно отличавшиеся в размерах) и более плоское дно, которые не вызывали большого сопротивления воды. При этом лодка имела хорошую манёвренность на большой скорости, что помогало безопасно управлять при движении по течению. Было нетрудно двигаться и управлять такой лодкой в местах свободного течения и при плавании против течения. Иногда вверх по течению лодку тянули люди, идущие по берегу, а один человек, оставшийся в лодке, управлял движением при помощи кормового весла. У северных карел для передвижения на дальние расстояния по порожистой, с быстрым течением большой реке Кеми шились специальные длинные и лёгкие лодки с широким дном и невысокими бортами — «лаппикокивенех».

Возможно, раньше на реках на территории расселения карел были и небольшие грузовые суда, как, например, зафиксированные в XX в. в удалённом от основных водных путей бассейне реки Онеги Архангельской области, дощаники-баржи или соймы для перевозки хлеба. Употребление термина «сойма» для этих судов подтверждает, что так назывались малые транспортные суда в районах с русским населением. Сегодня, за исключением некоторых типов плоскодонных лодок, таких судов нет.

**Вывод 4. Важным является участие карел в строительстве крупных судов и торгово-промышленной деятельности Балтийско-Беломорского региона.**

Хотя документов, связанных со строительством карелами крупных мореходных судов, мало, но имеющейся в различных источниках информации для такого вывода достаточно. Во многих приведённых источниках прямо указывается известный в XVIII—XIX вв. центр карельского судостроения на Белом море — д. Подужемье, ремесло это называется традиционным для народа, а карелы признаются одними из лучших мастеров не только поморами, но и английскими и голландскими купцами, вывозящими в Европу лучший архангельский лес. Уже в конце XVII в. традиционные беломорские промысловые и купеческие суда были способны преодолевать пространства всех морей Северного Ледовитого океана. Можно с уверенностью предположить, что история подужемских судостроителей началась не в XVIII в., а раньше, и связана она с освоением россиянами в XIV—XV вв. морских зверобойных промыслов, началом торгово-промышленных экс-

---

педиций в Белом и Баренцевом морях, что повлекло за собой дальнейшее развитие судоходства и судостроения в Арктике. На это же указывает тот факт, что после петровских указов о строительстве «новоманерных» судов карелы смогли быстро освоить архитектуру и технологии постройки новых судов европейского типа и стали известны на Белом море как лучшие строители шхун и галиотов.

Развитие российской судостроительной промышленности, стремительный рост строительства военных и коммерческих судов в нашем крае начались по указам Петра I, когда в 1702 г. на реках Свирь и Волхов стали работать первые государственные верфи. С самого начала активной государственной промышленной политики отмечалось огромное значение водных и лесных ресурсов края для развития российского судостроения и судоходства<sup>2</sup>. Развивались водные пути в Санкт-Петербург – новую столицу государства и военно-морскую базу на Балтийском море. Петровский завод на Онежском озере – будущая столица Олонецкой губернии – строился сразу и как порт для доставки всего необходимого для производства пушек и отправки изготовленных орудий в действующую армию и на флот, и как центр строительства и ремонта судов, перевозящих военные грузы.

В XVIII–XIX вв. продолжали развиваться внутренние водные пути, связывающие Петербург и Олонецкую губернию с Центральной Россией, и центры коммерческого деревянного судостроения. Судостроение для нужд промышленности и транспорта, торговли, рыбных и лесных промыслов стало активно развиваться во многих деревнях, расположенных на побережьях Ладожского и Онежского озёр и в бассейне реки Свири. Население этих районов принимало участие в строительстве больших судов и лодок для коммерческих перевозок грузов по Мариинской и Тихвинской водным системам в Санкт-Петербург. В конце XVIII в. в Балтийском бассейне ежегодно занимались перевозкой грузов около 700 мореходных коммерческих судов –

---

<sup>2</sup> «...изо всех мест Петрозаводского, Олонецкого и Вытегорского уездов нанимаются сельские жители в лоцманы и работники на мореходных судах и упражняются в строении оных. Изобилие лесов и вод в Олонецком наместничестве доставляет обитателям его полезнейшие к приобретению избытков способы: не отлучаясь от домов своих, упражняться они могут в рыбной ловле, в стрелянии дичи, в рубке леса, в доставлении его на пильные мельницы и строении ластовых мореходных судов, в сидке смолы и дёгтя, и зверином промысле...» (*Тулмин Т. И.* Исторические примечания о древности Олонецкого края и о народах, прежде там обитавших, и топографическое описание о городах и уездах Олонецкого наместничества [1785 г.] // *НА КарНЦ РАН*, разряд VI, оп. 6, д. 122, л. 82–84).

---

галеасов, гукаров, шхун и других транспортных судов, построенных на верфях<sup>3</sup>. В описании промышленности Олонецкой губернии начала XIX в. в списке основных видов деятельности населения также называли постройку судов и перевозку водными путями различных грузов<sup>4</sup>.

Косвенными доказательствами строительства карелами крупных судов могут служить постоянные упоминания о верфях и построенных на них судах в карельских деревнях на побережье Ладожского озера. Можно предположить, что опытные карелы-судостроители работали на государственных и военных верфях на Онежском озере, в Лодейном Поле и Петербурге с начала их закладки, в XIX в. продолжали работать по найму на хозяев верфей Приладожья и Посвирья.

В XX в. Республика Карелия, как и Олонецкая губерния, продолжала занимать ведущие позиции в деревянном судостроении Российской Федерации. В 1920-е гг. в центрах судостроения и судоходства во всех районах для традиционных промыслов и транспорта работали крестьянские верфи, велось строительство деревянных судов и грузовых барж на старой Мариинской системе и на реке Свири, мастера строили лодки индивидуально. В начале 1930-х гг. с развитием государственной рыбопромысловой и лесной отраслей народного хозяйства в локальных центрах лодкостроения во всех районах республики стали возникать кооперативные и колхозные мастерские малого судостроения. В середине 1930-х гг. с завершением строительства Беломорско-Балтийского канала и реконструкцией Волго-Балтийской водной системы в Беломорске и Пиндушах, в Вытегре и на Свири начали ра-

---

<sup>3</sup> О количестве судов по Олонецкой губернии, названия их, год постройки и хозяева. Списки судов по Олонецкой губернии с указанием владельца, названия, года постройки // НА РК, ф. 10, оп. 2, д. 1/1 (46 листов).

<sup>4</sup> «Олончане — отличные строители судов. Нельзя не подивиться, глядя на их красивые трёхмачтовые суда, хорошо оснащённые, покрывающие воды Мариинской системы, и не отдать справедливости их искусной постройке. Число делаемых здесь судов ежегодно простирается до 50 и более. Суда эти славятся крепостью и отделкою. В 1834 году одно из таких судов доходило до Америки, и это путешествие довольно удостоверяет, с какою крепостью судно было сооружено. ...строят весьма крепкие суда... отличаются искусными и бесстрашными судоходцами. Постройка судов и перевозка на них различной клади и избытков Олонецкой губернии, как-то: чугунного балласта, пушек, дров, угля, сена, хлеба — из низовых губерний по Мариинской системе в С.-Петербург доставляют большие выгоды для олончан; суда, отправляющиеся в С.-Петербург, никогда почти не возвращаются порожними, но привозят различные товары для купцов Олонецкой губернии, а по выгрузке клади тотчас отправляются с новою» (Дашков В. В. Описание Олонецкой губернии в историческом, статистическом и этнографическом отношениях. СПб., 1842. С. 65).

---

ботать новые государственные судоремонтно-судостроительные предприятия, а город Петрозаводск стал портом пяти морей и крупным центром деревянного судостроения.

**Вывод 5. Народное лодкостроение карел сохраняет и развивает локальные традиции. Современные карельские мастера демонстрируют преемственность традиций.**

В конце XIX – начале XX в. вследствие общего промышленного подъёма и роста числа механических пилорам доски становятся относительно дешёвым материалом, но ещё в 1960-х гг. мастера-лодочники использовали доски своего ручного распила. Такая старая технология позволяла мастеру построить в год не больше 10–15 лодок. Благодаря развитию технологий уже в конце XIX – первой половине XX в. появляется много новых решений. Шитьё корнем меняется на крепеж элементов корпуса металлическими и специальными подковными гвоздями, при конопатке мох заменяется смолёной паклей, а смола при обработке древесины с целью её сохранения уступает место олифе и краскам. В первой половине XX в. лодкостроительный «бум» произошёл благодаря общей политике индустриализации народного хозяйства в СССР и организации специализированных артелей и лодочных мастерских во всех традиционных центрах развитого судоходства. Лодки стали строить для промысловых и рыболовецких бригад, лесосплавных работ и даже на продажу в другие районы страны. Раньше старые мастера хранили секреты ремесла, только в советское время при развитии колхозных и государственных лодочных мастерских обучение лодкостроению стало доступно широкому кругу молодёжи, которая, повзрослев, сохранила ремесло и смогла передать эти навыки следующим поколениям.

В новых условиях наибольшее развитие лодкостроение получило в центрах, близких к водно-транспортным магистралям: Волго-Балтийскому и Беломорско-Балтийскому водным путям, Тихвинской и Мстинской системам. До 1960-х гг. сохранялось и крупное деревянное судостроение, для перевозки грузов строились деревянные баржи, на этих же верфях работали лодочные мастерские.

Во второй половине XX в. самые трудоёмкие традиционные процессы для изготовления килей, штевней, шпангоутов, уключин и другой оснастки вытесняются из практики судостроения другими технологиями, не требующими большого количества времени для поиска в

---

лесу «саморослых» заготовок (стволов, корней и суков, имеющих нужную форму). Одновременно с новыми решениями в 1970-е гг. сокращаются возможности заготовки широких досок хорошего качества, поэтому лодки строятся из большего количества набоев, а с появлением подвесных моторов острую корму заменяет транец.

Не могли не сказаться на развитии традиционного судостроения и существовавшие на протяжении большей части советского периода ограничения на частную промысловую деятельность, поэтому в некоторых местах промыслов традиционные суда заменялись лодками серийной заводской постройки. К сожалению, строительство лодок, развивающееся при коллективном хозяйстве в СССР, стало сокращаться одновременно с объединением в совхозы и разрушением малых рыбацких колхозов. Окончательный развал принесла перестройка, за время которой лодочные мастерские и даже старые верфи деревянного судостроения перестали выпускать лодки. Однако в связи с удалённостью от основных дорог и труднодоступностью районов проживания карел, отсутствием работы и достаточных заработков традиционное лодкостроение с модификациями на его основе сохранилось в некоторых районах Республики Карелия. Здесь почти во всех старых локальных центрах народного судостроения мастера продолжают строить лодки.

Полевые исследования показали, что традиции народного судостроения локальных центров различных районов северо-запада России сохранились крайне неравномерно, что обусловлено несколькими факторами:

1. Историей развития и потенциалом каждого центра, сохранением традиций лодкостроения, количеством работающих мастеров в 1960–1970-х гг.
2. Удалённостью от больших городов и труднодоступностью локального центра.
3. Сохранением коренного местного населения.
4. Активностью местного населения и сохранением традиционных видов деятельности.
5. Заинтересованностью и поддержкой местной, районной и региональной власти.
6. Современной потребностью местных жителей в водном транспорте, наличием заказчиков.
7. Другими экономическими и социо-культурными факторами.

---

Традиции лодкостроения в отношении форм и конструкций корпусов, технологии и используемых материалов более устойчивы, чем в народном деревянном домостроении. Новые мастера строят свои лодки на основе старых местных лодок. Поэтому и сейчас можно собирать материал по судостроительным традициям в отдельных районах Республики Карелия. Интересно, что уже во второй половине XX в. появились мастера, которые, сохраняя традиции лодкостроения своего локального центра, стали по старым шаблонам изготавливать корпуса лодок из дюралюминия, жести и листовой стали, что доказывает преимущества теории корпусов местных лодок.

На юге Республики Карелия в бассейне Ладоги и на озере Ведлозеро, в Сязозерье и Сегозерье, на других озёрах до второй половины XX века существовали старые центры судостроения. Подтверждение того – самобытность и оригинальность местных лодок, на конструкцию которых влияли особенности водоемов и культурные традиции населения. К сожалению, широко разветвлённая сеть дорог и близость крупных городов нарушили традиционное карельское ремесло, но и здесь можно увидеть местные лодки и встретить старых мастеров-лодочников, которых, правда, становится всё меньше, поэтому молодым скоро не у кого будет учиться.

К началу XXI в. традиции местного лодкостроения, его технология и терминология лучше всего сохраняются на севере Республики Карелия, особенно в нескольких традиционных карельских центрах – в деревнях на системе озёр Куйто и в верховьях реки Кеми (Юшкозеро, Вокнаволок, Панозеро). Прибрежное расположение исторических поселений, отсутствие хороших дорог и традиционные занятия карел – рыбалка, охота, сбор грибов и ягод – заставляют местных жителей по-прежнему пользоваться вековыми водными путями. «Без лодки, как без рук» – говорят здесь карелы. Не один десяток гребных лодок за год строится в Калевальском и Кемском районах, а настоящей «столицей» карельского лодкостроения стало старинное село Юшкозеро, расположенное в истоке реки Кеми.

В связи с быстрым уничтожением остатков культуры народного судостроения необходимо вести поиск заинтересованных партнёров и совместными усилиями продолжать экспедиционную работу с целью изучения и сохранения исторических традиций народного судостроения и судоходства. Нужно определиться в единой методике исследований, основных принципах и подходах к сбору и анализу материалов



---

по теме, чему может помочь подготовка и издание «Классификации народного судостроения» как основы для изучения наследия традиционного судостроения народов России. Проблему недостаточной изученности народного судостроения и судоходства народов России можно решать, опираясь на результаты предшествующих исследователей, специального изучения архивных и музейных фондов, используя новый опыт, полученный во время полевых работ при фиксации и описании автором различных традиционных лодок. Проведение в рамках общей программы предлагаемого комплекса работ во всех регионах может дать новые интересные результаты и станет значительным вкладом в изучение и сохранение наследия истории российского судоходства и судостроения.

## Приложение 1

### ВОЗРОЖДЁННОЕ ШТОРМОМ (Заметки об олонецком судне)

**Ю. М. Наумов**

*с. н. с. музея «Кижь», Член Правления Ассоциации  
«Морское наследие России»*

**А. П. Скворцов**

*архитектор-судостроитель, яхтенный капитан*

13 октября 2009 года в 9 часов утра раздался звонок из Олонца. Валерий Кацабов из районной администрации сообщил: «В последний день шторма на Ладоге недалеко от устья р. Олонки на пляж выкинуло **старинный корабль! — 30 м длиной и 7 м шириной**» и выслал по электронной почте три фотографии. Только увидев остов судна, его размеры и кокоры штевней и шпангоутов, решили: «Надо срочно выезжать!» Пока ехали, стали перебирать возможные варианты, сразу вспомнились галеасы и галиоты, может потому, что название этого типа грузового судна чаще других попадалось в исторических источниках и литературе по Ладожскому и Онежскому озёрам.



Мореходные суда на рейде у устья реки Олонки (рисунок из книги Н. Я. Озерецковского «Путешествие по озёрам Ладожскому и Онежскому»)

---

Ночью в Петрозаводске начал идти снежок, ближе к Пряже прекратился, а у Олонца уже таял — влияние большого и глубокого озера. С Валерием и его приятелем Николаем, который живёт недалеко от места находки, встретились на шоссе, свернули на просёлочек и поехали дальше по лесной дороге. Остановились, не доезжая метров 200 до берега Ладоги. До олонцкого судна, как мы его будем называть, пришлось идти лесом, потом по гребню прибрежной песчаной гряды — длинной дюны, поросшей соснами. Снег почти стаял, только местами ночная корочка льда сохраняла его на песке. Выброшенные на берег остатки судна своими шпангоутами напоминали костяки двух мамонтов, лежащих на спинах на самом урезе воды.

Местные жители рассказывали, что вечером 9 октября недалеко от берега в высоких валах прибоя видели две фигуры, торчащие из воды и покачивающиеся, как два силуэта рыбаков в лодке, проверяющих сети. Все, кто видел, удивлялись, потому что только сумасшедшие могли выйти на промысел — уже пять дней рыбаки не ходили к сетям. А на следующий день на берегу обнаружили разломанное на две части судно, выброшенное сильнейшим многодневным штормом на песчаный пляж недалеко от устья реки Олонки.

По всему пляжу метров за 300 до остова судна были разбросаны прибоем отдельные его части. Очевидно, на сильном волнении и при ударах о берег киль судна разошёлся в центральном замке на две части, а кильсон в этом же месте переломился.



Переломленный кильсон олонцкого судна (фото автора, 2009 г.)

---

Кормовая часть потеряла свою половину кильсона, почти все шпангоуты, доски обшивки и, облепчённая, была перенесена волнами и выкинута на берег дальше носовой.



Кормовая часть олонецкого судна (фото автора, 2009 г.)

Носовая часть сохранилась лучше благодаря кильсону и обшивке. Сохранился мощный киль ( $27 \times 42$  см) с таким же мощным форштевнем из елового комля с корнем, кильсон ( $26 \times 42$  см) и сплошной набор шпангоутов ( $25 \times 25$  см, до 7 м длиной) из распределённых попеременно через одну кокор и днищевых брусков.



Носовая часть олонецкого судна (фото автора, 2009 г.)

---

Форштевень украшен красиво отбитыми линиями ровных треугольных насечек — грузовых марок. Основной крепёж всех конструкций и обшивки корпуса деревянный, с помощью нагелей — это очень древняя судостроительная традиция!



Форштевень судна (фото автора, 2009 г.)

Кильсон был уже повреждён олонецкими варварами: бензопилой выпилено три или больше кусков — очевидно, для табуретов на дачи. На берегу рядом лежали остатки кормовой части кильсона, в том числе четырёхметровый кусок со степсом под мачту и ещё два подобных фрагмента. Но и там уже потрудились дачники с пилой, вообще эти три дня показали большой потребительский интерес олончан к истории своей страны.



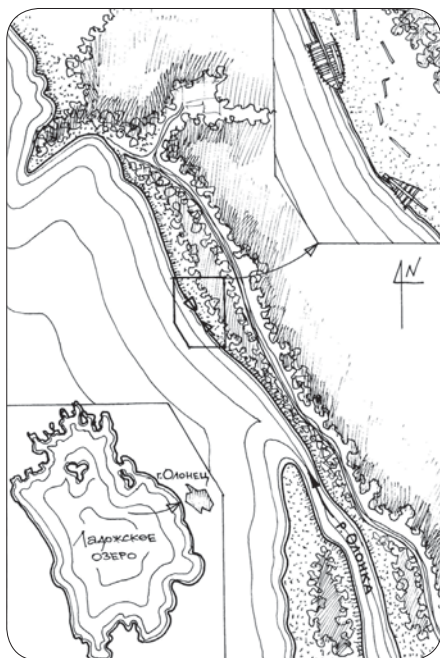
Кусок кильсона со степсом (фото автора, 2009 г.)



Степс для установки мачты (фото автора, 2009 г.)

Со слов местных жителей, кто-то из мародёров утащил на дачу якорь, к большому сожалению нашего проводника, который поклялся найти варваров и, конечно за разумные деньги, выкупить этот якорь, который был сделан из загнутого корня с крупным камнем, примотанным берестой. Мечта для дачника! – будет покруче колеса от телеги – есть чем похвастаться хозяйчику перед своими, очевидно такими же недалёкими, гостями.

Добрались мы до судна к 15 часам, поэтому в условиях короткого осеннего дня нами были проведены выборочные обмеры основных конструкций и фотофиксация частей корпуса и деталей, включая разбросанные по всему пляжу шпан-



Ситуационный план берега (рисунок А. П. Скворцова)



гоуты и доски обшивки. На основании предварительных обмеров А. Скворцовым был выполнен ситуационный план берега в момент обнаружения судна, реконструирована схема остатков корпуса и сделан его поперечный разрез, предположительно по мидельшпангоуту.

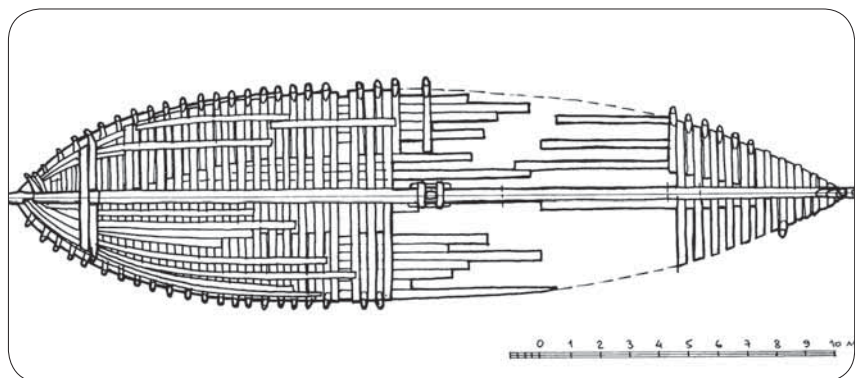
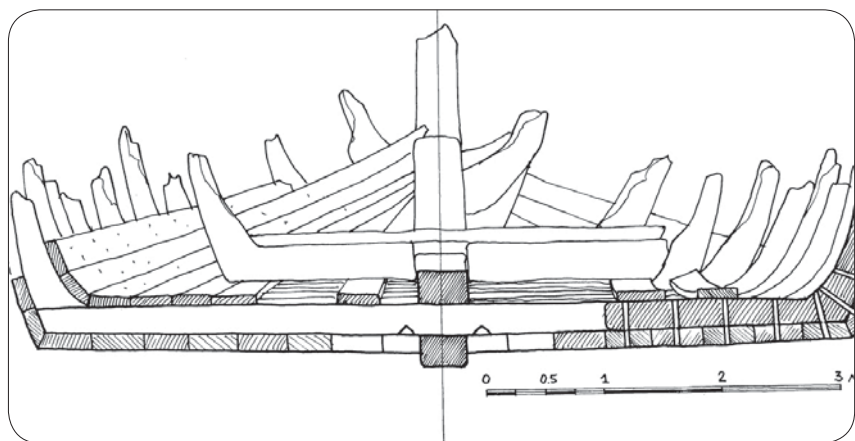


Схема остатков корпуса (рисунок А. П. Скворцова)



Поперечный разрез по мидельшпангоуту (рисунок А. П. Скворцова)

Сохранившиеся конструкции свидетельствуют о профессиональном мастерстве строителей судна, что видно на фотографиях автора. Очень хорошо выполненные набор корпуса и мощные доски почти пло-

---

ского днища (14 × 30 см) и нижней части бортов (8 × 27–33 см) и внутренняя обшивка (7 × 30 см) позволяли думать о военном судостроении, а значит, возможно, и о XVIII веке. Может быть, это была лодейнопольская шнява!? Тем более что в носовой части сохранились слегка обугленные изнутри доски двойной обшивки — а если это следы пожара после боя со шведами или после учебных стрельб военных кораблей по старому корпусу? Увидев остов деревянного судна, впервые в истории подаренного нам ладожской пучиной, походив по древнему паруснику, восторженные происшедшим, которое могло бы не случиться и уж, во всяком случае, вряд ли повторится, мы ехали домой с такими мыслями, и даже грузовые марки не заставили нас вспомнить о галиоте.

Сразу после обнаружения находки в Олонецком районе началось изучение и сохранение остатков судна. Музей, общественность, пресса, администрация — все беспокоится о судьбе уникального судна и пытаются сделать всё возможное. Республиканский центр по охране памятников поставил вопрос о постановке на учёт олонецкого судна. Правительство Карелии поддержало инициативу районной и карельской общественности, а Глава Республики С. Л. Катанандов принял решение о финансировании исследований, обмеров и перевозки судна для дальнейшего сохранения и музеефикации в город Олонец.

На место находки выезжал руководитель Карельского Морского историко-культурного центра «Полярный Одиссей» Виктор Дмитриев, который предположил, что это остатки грузовой барки или баржи, построенной на крестьянских верфях. Он же привёз в Петрозаводск образец корабельной древесины, которая дендрохронологическим методом была исследована специалистами Карельской Педагогической академии. Был получен первый результат, приоткрывающий тайну и завесу времени, — древесина для строительства срублена в 1874 году. С учётом высокой точности шкалы годовых древесных колец, составленной по нашему региону, можно уже констатировать, что это не петровский фрегат. Тогда что за судно подарили нам глубины Ладоги?

Некоторые историки уже уверенно называют это судно «баржей», да и возраст в 130 лет считают не заслуживающим внимания. Но «баржа», как и «топорная работа», не умаляют исторической ценности олонецкого судна. Вплоть до середины XX в. эти деревянные суда-труженики перевозили большинство грузов внутри России, чем способствовали экономическому развитию страны. Нужно понимать, что даже дере-

---

вянные баржи являются памятником традиционной судостроительной культуры XIX в., а значит, относятся к той части исторического наследия страны, которая, к сожалению, уже полностью утрачена.

Для определения типа судна, найденного на берегу Ладоги, необходимо, пользуясь архивными данными и трудами путешественников и исследователей XVIII–XIX вв., проследить историю судоходства и судостроения на двух Великих озёрах нашей страны. Только перечислив и подробно рассмотрев все типы грузовых судов, работавших здесь во время предполагаемой постройки олонецкого судна, можно приблизиться к разгадке его происхождения.

При этом необходимо учитывать размеры и обводы корпуса найденного судна и место его находки – вряд ли на северном берегу Ладожского озера могла бы оказаться несамоходная тридцатиметровая баржа из тех, которые буксировали по рекам и каналам бурлаки и лошади, а позже пароходы. Из фотографий и проведенной реконструкции видно, что это не простая баржа, судно такого размера, оснастки и района плавания, скорее всего, может относиться к так называемым мореходным судам.

\*\*\*

Известно, что активное экономическое развитие северо-запада России началось с Петра I, который, одержав первые победы над противниками, вышел к Балтийскому морю и заложил в устье реки Невы новый город Санкт-Петербург. Для строительства города и флота, снабжения всем необходимым развивающейся промышленности и жителей новой столицы, для доставки грузов из морских портов Балтики во внутренние губернии России основными магистралями стали Мстинская и Тихвинская, позже Мариинская системы. С начала XIX в., а особенно в 1860–1870-е годы *«...главнейшее движение судовых караванов проводится по водам Мариинской системы, соединяющей С-Петербургский порт с низовыми пристанями на Волге»*<sup>1</sup>.

В отчёте Правления II округа путей сообщения, расположенного на территории Олонецкой губернии, сообщается, что в 1869 г. только по Мариинской системе более 11 000 судов перевезли различных грузов на сумму около 65 миллионов рублей:

*«1. Грузилось и перегружалось – 3.265 судов и 335 лесных плотов и гонок на сумму – 6.477.505 руб.*

---

<sup>1</sup> Петрозаводское судоходство в 1869 г. // НА РК, ф. 27, оп. 1, д. 6/3, л. 11.

---

2. Прошло без перегрузки — 8.146 судов и 140 плотов на сумму 58.206.822 руб.

3. Судорабочих на грузившихся и перегружавшихся судах было занято — 16.217 человек»<sup>2</sup>.

Самыми сложными участками на этом пути были пороги на реках Свири и Неве и огромные пространства открытой воды на озёрах. Для перевозки грузов по Онежскому и Ладожскому озёрам строились мореходные суда. Для безопасного прохождения грузовых судов ещё при Петре I для строительства судов и работы на них грузчиками и моряками, капитанами и лоцманами, для обслуживания судов при прохождении порогов и речных участков пути в приказном порядке привлекалось всё трудоспособное местное население. Одновременно с открытием внутренних водных путей в столицу началось строительство обводных каналов, которые соединяют устья рек в обход больших озёр.

Рассмотрим и сравним технологии постройки, размеры и описания всех грузовых судов, которые работали в бассейнах Ладожского и Онежского озёр. Одним из типов грузовых судов на основных внутренних водных путях России были барки. *«Барки самое многочисленное семейство из речных судов, употребляемых в России. Строятся на одну пунтину и способны поднимать наибольшие грузы, доходящие до 145 000 пудов (2320 тонн)<sup>3</sup>. Разнообразие их и по наружности и по размерам огромное и состоит в тесной зависимости от ширины и глубины тех рек и каналов, по которым они ходят. Так в Северной России их насчитывают более 20 видов, в Южной до 13, а в Сибири до 17. ...*

*Постройка барок очень не хитрая: в основу кладут брус, иногда цельный, иногда же составной и на концы утверждают по стойке (штивни) под прямым углом к брусу; горизонтально же кладут (иногда до 60) брусья с кокорами (тягуны, копанцы, т. е. брёвна, выкопанные с корнями), наблюдая, чтобы корни смотрели вертикально и шли через одно на правый борт и на левый. Длину корней или кокор добавляют стойками до желаемой вышины. Днищевой брус с кокорами связывают нагелями. На тягуны настилают дюймовые доски (мост) и ряд бересты или соломы. Стены обшиваются досками, скреплёнными с кокорами и стойками нагелями. Швы конопатят мочалой, а для прочности подводную часть стен снаружи об-*

---

<sup>2</sup> Петрозаводское судоходство в 1869 г. // НА РК, ф. 27, оп. 1, д. 6/3, л. 11. 3

<sup>3</sup> Здесь и далее все переводы старых русских мер и весов в метрическую систему в скобках произведены авторами для удобства современных читателей.

---

тягивают порубнями, т. е. расколотыми пополам брёвнами толщиной около 7 дюймов, укладывая их параллельно горизонту: концы их у штевной крепятся железными скобами, а с бортами нагелями»<sup>4</sup>.

Из приведённого описания можно увидеть явные различия в постройке барок и олонецкого судна, и в первую очередь в устройстве носа и кормы, днища и бортов.

Ещё один тип больших грузовых судов — это баржи. «*Баржи... новый тип судов окончательно будет господствовать там, где будет развиваться пароходное буксирное движение. Баржи строятся в различных местах и преимущественно на средней Волге... Также на Оке, Суре и отчасти по Каме... Длина баржи от 30 до 47 и даже до 50 сажен (от 60 до 100 м), а ширина от 4,5 до 5 и более сажен, высота трюма 17–22 четверти (до 3,5 м). Носовая и кормовая части довольно острые, дно совершенно плоское, что даёт возможность поднимать грузу от 30 до 100 000 пудов (до 1 600 тонн) и углубляться при этом на 12–13 и даже более четвертей (2–2,3 м) с дифферентом на нос. Килья у барж нет. Руль навесной с огромным досчатом полотном... Система постройки барж очень сходна с постройкой обыкновенных барок, только прочнейшей стройки; основу днища составляют 2 и 3 (9–13 см)-вершковой толщины доски, укладываемые продольно, поперёк их идут копани с накурками, т. е. такими же приставными корнями, имеющими вертикальный футок с другой стороны бревна; они составляют шпангоуты и если нужно наставляются. На копани нарубаются несколько кильсонов, на средний ставят штевни (пыжи)»<sup>5</sup>.*

Уже из этой части описания мы видим, что баржи больше нашего судна, а острые носовая и кормовая оконечности барж не соответствуют круглоскулым остаткам его корпуса. Олонецкое судно имеет более сложную теорию, мощный киль, скреплённый с кильсоном, да и днище его не плоское. Пыжами называются прямые штевни или наставки на них, а у олонецкого судна штевни выполнены из кокор — елей с корнем. Описание конструкций днища баржи с несколькими кильсонами ещё больше убеждает, что наше судно — не баржа.

Здесь приведём список всех грузовых судов, которые могли доходить до Санкт-Петербурга во второй половине XX в., с указанием их особенностей: «*Выше Рыбинска суда... меньших размеров и более лёгкой конструкции. По Мариинской системе от устья Шексны и до Петербурга*

---

<sup>4</sup> Боголюбов Н. П. Ладожское озеро. СПб., 1870. С. 635.

<sup>5</sup> Там же. С. 641.

---

*плавают: барки, полубарки: белозерские, ковжанские, фоменки, тихвинки разных видов; лодки и полулодки: могогские, свирские, плашкоуты, шекснинские унжаки, коломенки, приходящие во множестве с Камы, Чусовой, Белой и прочие. В конструкции этих судов почти нет различия; есть только несколько своеобразностей во внешности, составляющих особенности, усвоенные теми местностями, где они строятся. О постройке речных судов можно составить себе верное понятие по тем описаниям, которые приведены выше»<sup>6</sup>.*

Эти речные суда шли по каналам от Свири и Волхова до Невы **до 30 дней**, что увеличивало расходы на транспорт и, конечно, стоимость перевозимых товаров.

\*\*\*

Кроме обводных каналов Мариинской системы существовал и другой более быстрый путь – по озёрам, на судах, которые могли бы ходить по Ладожскому озеру, но для этого требуется большое количество мореходных судов. Из известных с того времени мореходных коммерческих судов, которые использовались ещё в начале XX в., можно назвать бриг, гуккар, галеас и шхуну.

Одним из самых распространённых в Олонецкой губернии грузовых коммерческих судов стал голландский галеас, который в исторической литературе и документах имеет различные названия: «гальяс», «галиот», «галеас», что зависит от источников, которыми пользовались авторы.

Академик Н. Я. Озерецковский, исследователь северо-запада России в конце XVIII в., сообщает в 1785 г. интересные подробности о судоходстве по Мариинской системе: «...для торгова с низовыми поволжскими городами и для препровождения доставляемых оттуда товаров и продуктов к Санкт-Петербуржскому порту... ходят в оба пути на парусах галиоты (рис. из книги) и другие мореходные ластовые суда»<sup>7</sup>. Есть у него интересные сведения о маршрутах этих судов и местах их постройки. «Во время Прусской войны отправляемо было прямо от Вытегорской пристани в Мемель и Пиллау по 150 галиотов с хлебом, привозимым из низовых городов... в этом городе пристань, возле которой строятся галиоты...»<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> Боголюбов Н. П. Ладожское озеро. С. 644.

<sup>7</sup> Озерецковский Н. Я. Путешествие по озёрам Ладожскому и Онежскому. Петрозаводск, 1989. С. 127.

<sup>8</sup> Там же.



---

Из разных источников известно, что в это время мореходные галиоты кроме Вытегры строились в Мегрегском и Оштинском погостах на Онежском озере, строили их и в других погостах на обоих озёрах, на реке Свири в Лодейном Поле и на Неве, на Охтинской партикулярной верфи.

Н. Я. Озерецковский сделал и первое в русской исторической литературе описание этого мореходного судна: «Галиот имел длину до 30–50 метров, полные обводы корпуса и небольшую осадку. Его парусное вооружение состояло из грот-мачты с прямыми парусами и бизани с косым парусом»<sup>9</sup>. Есть у него сообщение и о других мореходных судах больше галиота, имеющих парусное вооружение барка: «Пинк, прам — парусные коммерческие суда типа барка грузоподъёмностью около 200 тонн»<sup>10</sup>. В Списке судов по Олонецкой губернии конца XVIII в. зарегистрировано 710 мореходных судов, из них 519 галиотов и 139 допшоутов, которые занимались перевозкой грузов на Онежском и Ладожском озёрах<sup>11</sup>.

В Описании Олонецкой губернии первой половины XIX в. сообщается: «*Постройка судов и перевозка на них различной клади... доставляют большие выгоды для олончан; суда, отправляющиеся в Санкт-Петербург... никогда почти не возвращаются порожними, но привозят различные товары для купцов Олонецкой губернии, а по выгрузке клади тотчас отправляются с новою в Санкт-Петербург...*»<sup>12</sup>. О галеасах в это же время есть следующие сведения: «*длиной по килю до 70 (до 21 м), вышиною в трюме 11 футов (3,3 м); поднимает тяжести до 15 000 пудов (240 тонн)... В 1834 году одно из таких судов доходило до Америки*»<sup>13</sup>. Это свидетельствует о том, что интересы олонечских купцов не ограничивались товарами, идущими через бассейн губернии, а их суда местной постройки позволяли вести торговлю в Балтийском море и даже пересекать Атлантику.

В 1870 г., близко ко времени постройки нашего олонечского судна, Н. Боголюбовым сделано очень подробное описание Ладожского озе-

---

<sup>9</sup> Озерецковский Н. Я. Путешествие по озёрам... С. 196.

<sup>10</sup> Там же. С. 198.

<sup>11</sup> «О количестве судов по Олонецкой губернии, названия их, год постройки и хозяева». Списки судов по Олонецкой губернии с указанием владельца, названия, года постройки. 1792 г. // НА РК, ф. 10, оп. 2, д. 1/1.

<sup>12</sup> Дашков В. А. Описание Олонецкой губернии в историческом, статистическом и этнографическом отношениях. СПб., 1842.

<sup>13</sup> Пушкарёв И. И. Описание Олонецкой губернии. СПб., 1845.

---

ра и судоходства по нему. В это время вокруг озера проживает 180 000 человек, которые живут в основном по берегам и островам, поэтому судостроение и судоходство являются их основным занятием. К Петербургу в то время *«ежегодно приходит до 20 000 судов (количество судозаходов. — Ю. Н.) различных величин и конструкций... одних пароходов и галиотов... до 130 штук, не включая мелких судов...»*<sup>14</sup>, — сообщает Н. П. Боголюбов. Пароходов, способных таскать баржи с грузом в открытом озере, в описываемый отрезок времени немного, значит, как мы и предполагали, с наибольшей степенью вероятности на севере Ладоги могло оказаться только одно из мореходных судов, а именно — галиот.

Вот подробное описание галеаса, сделанное в 1870 г.: *«...от времён Петра Великого... исказилось временем и невежеством строителей, ибо он походит близко к пловучему ящику, его строят из сосны, до 100 футов (32 м) в длину, поднимает до 10–12 тысяч пудов (160–190 тонн) грузу... углубляется на 10 футов (3,2 м).*

*Постройка не хитрая и весьма несовершенная, строят... конечно, неумельцами и неграмотными мастерами... ставят средние шпангоуты, как на простых барках из кокор, отчего бока его почти прямые. Носу и особливо корме дают некоторые возвышения... выходит седловатый с такой же верхней палубой. Нос и корма закругляются очень круто и выходят от того тупыми. Седлистая палуба имеет к бокам скаты. Средина судна предназначена для груза, а в корме, имеющей крытый ют, устроено помещение для экипажа... и горница (каюта) для шкипера.*

*Гальот имеет две мачты, передняя со стеньгою, составляющую второе дерево, задняя однопалубка и бушприт с утлегарем... руль навешен на петлях. В палубе есть несколько люков, и она обнесена невысоким бортом 2 фута (60 см)... на грузовой ватерлинии отверстие для загрузки пиломатериалов... которое после погрузки заделывается.*

*Гальоты конопатятся, смолятся и красятся довольно пёстро: поверху красятся чёрной краской, под нею идут полосы зелёная с белой или жёлтой. Окрашенных одним цветом немного. Железа в постройку идёт мало. Якоря поднимаются брашпилем, устроенным на баке; канаты цепные; шлюпок одна... 15 футов (4,7 м)... таскают за кормой и поднимают на палубу в очень сильный ветер. ...не ходят скорее 5–6 узлов и то в попутный ветер, при боковых их валит... в волну, прячутся в затишье. Гальоты меньших размеров 50–60 футов (15–18 м) длиной, имеют ту же оснаст-*

---

<sup>14</sup> Боголюбов Н. П. Ладожское озеро. С. 616.

---

ку и называются полугалиотами. Ценность галиотов и полугалиотов от 3000 до 5000 рублей. Число людей для управления 5–6 человек»<sup>15</sup>.

В 1875 г. А. П. Андреев в своём труде «Ладожское озеро» подтверждает приведённые сведения: «...судоходство по озеру и перевозка через него разных продуктов и материалов весьма значительны во всех отношениях... весь этот груз идёт из северной части озера на парусных судах... А сколько галиотов, сойм и других судов приходит на Сермаксу на Свири и в Новую Ладугу за мукою, из Финляндии.

В продолжение навигации приходит к Шлиссельбургу до 600 галиотов, бывали годы... до 800 таких судов. Сойм и больших лодок приходит с озера тоже около этого числа... Пароходов... 150. ...Число всех галиотов на Ладожском озере... имеется не менее 120; о числе сойм собрать сведения довольно трудно. Иные галиоты в продолжение навигации делают по 6–9 рейсов в одну сторону. Главный представитель ладожского судоходства есть галиот. Есть ещё гуккар, бриг или брига, как здесь называют, и доншкоут»<sup>16</sup>.

Основные размерения и описание теории и конструкций корпуса галеаса, приведённые в этой цитате, соответствуют останкам корпуса судна, выброшенного на берег Ладоги. Рисунок из книги Н. Я. Озерецковского подтверждает привлекательность рейда в устье Олонки для таких мореходных судов, как галеас.

Далее тот же автор приводит основные размерения и характеристики галиота: «Галиот... судно из соснового леса.... Длина его 100 (32 м), а ширина до 28 футов (9 м), он плоскодонный и кубоватый. Грузу он поднимает от 15 (248 тонн) до 25 000 пудов (400 тонн) и сидит тогда в воде до 12 футов... Вообще здешние суда... не имеют постоянных размеров, а строятся такой величины, как заблагорассудится строителю и судовладельцу. Должно также сказать, что этим судам даётся оснастка и парусность без всяких правил»<sup>17</sup>.

Хотя строительство галеасов на частных верфях, по общему мнению исследователей XIX в., велось без проектов, было невысокого качества отделки и оснастки, однако это никак не сказывалось на традиционных теории и конструкциях корпусов, а следовательно, на мореходности и надёжности этих купеческих судов, построенных на крестьянских верфях. Размеры корпуса и описания его конструкций, пло-

---

<sup>15</sup> Боголюбов Н. П. Ладожское озеро. С. 617–618.

<sup>16</sup> Андреев А. П. Ладожское озеро. СПб., 1875. С. 29–32.

<sup>17</sup> Там же. С. 32.

---

ского дна и закруглённых носа и кормы галеаса вполне соответствуют остову олонецкого судна. Уже после приведённых описаний всех типов грузовых коммерческих судов, речных и мореходных, перевозящих грузы по Мариинской системе и в бассейне Ладожского озера, можно предположить, что найденное олонецкое судно – галиот, как мы и говорили в начале нашей статьи.



Галиот (из книги М. А. Круковского «Олонецкий край. Путевые заметки». СПб., 1904)

Дальнейшие исследования остатков корпуса позволят сделать более точные выводы о судне, возрождённом из небытия, и получить много новых сведений по особенностям традиционного судостроения северо-запада России в XIX в., в том числе по теории и технологии строительства мореходных судов.

Выводы для включения олонецкого судна в свод памятников не только Республики Карелия, но и Российской Федерации:

1. Суда этого типа строятся по указу Петра I с начала XVIII в., значит, их истории в нашем регионе уже 300 лет.

- 
2. Суда эти связывают историю судостроения России и Европы.
  3. Галеасы были основным типом грузовых мореходных судов не только на Ладожском и Онежском озёрах, но и в Балтийском и Белом морях.
  4. Судно построено на одной из олонецких верфей, которые послужили созданию военно-морского флота, строительству г. Санкт-Петербурга, портов Балтики и развитию центральных областей России.
  5. Это первая находка на территории Российской Федерации судна XIX в. российской судостроительной традиции.
  6. Состояние корпуса позволяет сделать восстановление судна и его музеефикацию.

## Приложение 2

### СТРОИТЕЛЬСТВО КАРЕЛЬСКОЙ ЛОДКИ

В 2010 г. удалось познакомиться с одним из самых известных карельских мастеров Тайто Тойвовичем Малиненом из карельской д. Юшкозеро, который сказал, что постройка лодки занимает семь дней. Договорились, что в следующем году будем снимать фильм о строительстве лодки у него в мастерской. Мастер начал подготовку к строительству – изготовление из ели с корнем штевня-кокоры, киля и транцевой доски.



Мастерская Т. Т. Малинена (фото автора, 2010 г.)





Лодки Т. Т. Малинена (фото автора, 2010 г.)



Подготовка кокоры для форштевня  
(фото автора, 2010 г.)

---

## Дневник строительства лодки (11–22.11.2011 г.)<sup>1</sup>



Начало работы по изготовлению киля и штевня (фото автора, 2011 г.)



Мастер Т. Т. Малинен перед началом  
обработки носовой кокоры  
(фото автора, 2011 г.)

---

<sup>1</sup> В тексте дневника строительства в кавычках приводятся комментарии мастера Т. Т. Малинена.

---

11 ноября

Вдвоём с научным сотрудником музея «Кижы» Борисом Москиным, который будет вести видеосъёмку и фотофиксацию, приехали в д. Юшкозеро и разместились в доме семьи Малиненов. Осмотрели мастерскую, в ней уже работает сосед Т. Т. Малинена – Михаил Николаевич Фёдоров (1958 г. р.), он много лет помогает Тайто делать лодки, сейчас он плющит концы круглых 60 мм гвоздей для загибания при сколачивании бортовых досок. Вместе они уже подготовили килевую доску, кокору-«кокка» для штевня и щит для транцевой кормы под мотор – по желанию заказчика. Обсудили планы на неделю. Завтра в восемь утра на работу – это ежедневный график, даже по выходным дням.



Гвозди для строительства лодки (фото автора, 2011 г.)

12 ноября. Первый день

Мастерскую (8×6×2 м) Т. Т. Малинен сам срубил из брёвен. Мастер занимается подготовкой, разметкой, обработкой и установкой кокоры на киль, помощник Михаил куёт, как и вчера, оттягивает гвозди. Для закладки Тайто изготавливает четыре круглых красивых нагеля-«таппи», со шляпками, которые потом будут спиливаться («я не оставляю шляпки, чтобы под ними грязь не собиралась и дерево не гнило») и расклиниваться.



Нагели-«таппи» для крепления кокоры к килю (фото автора, 2011 г.)

Начало строительства:

«Старики делали лодки на брёвнах на улице у дома. Шили только летом, после окончания посевной, до и после сенокоса, а осенью дожди да грибы-ягоды и рыбалка».

Киль-«эмя» из пластины (180–190 × 80 см), выпиленной из сердцевины бревна, доски с краёв идут на борта. Т-образный. Выступ вниз 40 мм, боковые кромки тоже по 40 и 20 мм толщиной. «Кокка» из ели с корнем, мастер тешет её по шаблону, который сделал сам, к килю крепит на глаз под углом примерно 15–20 градусов. Соединяется с килем в замок с косым торцом, площадка 400 мм, крепится на 4 нагеля – «таппи». Раньше всё топором делали, сейчас мастер уже привык к электроинструменту, но говорит, что «иногда топором быстрее будет».





Первый день. Изготовление кия (фото автора, 2011 г.)



Соединение «кокки» с килем в замок (фото автора, 2011 г.)





Закрепление «кокки» с килем на четыре нагеля – «таппи»  
(фото автора, 2011 г.)

13 ноября. Второй день

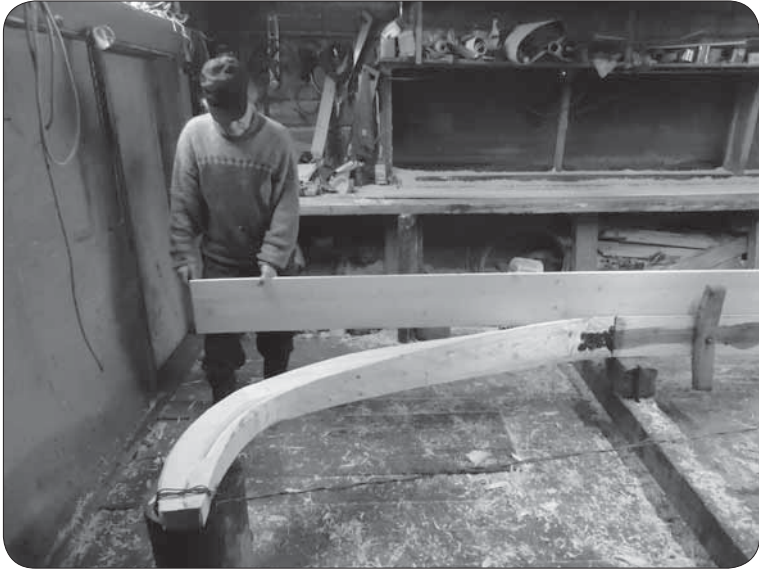
Установка транца – ширина 95 см. Длина лодки между наружными кромками верха коры и транца – 560 см.

Установка «ложного» шпангоута – «валэкуари» в 400 мм от замка для загибания первых набоев к форштевню-кокке.

Причерчивание и подгонка первых набоев-«лаута», еловая доска 18 мм нестроганая, расстояние между гвоздями 11 см. Раньше доски пилили вертикальной пилой, тесали полностью бревно с двух сторон – плоскую верхнюю кромку, чтобы стоять было удобнее, а нижнюю «горбом» – под форму набоя, меньше стёсывать по краям («в Заонежье искали горбом – нет, у нас брали только ровные сосновые брёвна»). Распускать бревно всегда начинали с вершины.



Киль с транцем и шаблон – «валэкуари» (фото автора, 2011 г.)





Второй день. Установка и подгонка первого набоя правого борта  
(фото автора, 2011 г.)



Второй день. Установка первого набоя левого борта (фото автора, 2011 г.)



---

14 ноября. Третий день

До обеда 2-е набои, после обеда – 3-е (с обеда без Михаила).

15 ноября. Четвёртый день

До обеда 4-е набои, после обеда – 5-е (с Михаилом). Тайто: «Мечтаю сшить лодку с двумя кокорами по-старинному – вицею».



Четвёртый день до обеда. Четыре набоя (фото автора, 2011 г.)



Четвёртый день к вечеру. Обшива корпуса из пяти набоев (фото автора, 2011 г.)

---

16 ноября. Пятый день

«Куари, куаррэ» (ед. и мн. число) – шпангоуты из «няри, няри-пуу» – маленькой ёлки или сосны, лучше сырые, которые растут на болоте, заранее их не загибали. Толщина – 30 мм, ширина – 40–45 мм, шпация – 350 мм.

Тайто: «Надо, чтобы лодка не была жёсткой, как бревно, – она должна играть, быть живой – лучше идёт на волнах на всех курсах».

До обеда (11.45) – подготовка куарэ (оковка, оттезка, острожка), связали борта двумя верёвками через палку (развал уменьшился со 160 до 153 см). Поставили четыре шпангоута с кормы (90 см от транца).

До 14.00 – поставили ещё три куари.

До вечера поставили ещё четыре куари (всего 11 штук через 35 см), стёсанных в верхней части.



Пятый день. Установлены шпангоуты-куаррэ (фото автора, 2011 г.)

До конца дня ещё причерчены, подогнаны (закрывают верхние торцы шпангоутов) и установлены на клешах две «паррашпуу» – внутренне доски, вытесанные из половинок сосенки  $D=12$  в комле (Тайто: «они же усиливают борт»).



---

17 ноября. Шестой день

С утра доски-паррашпуу закреплены и установлена средняя скамейка — после этого развязаны верёвки.

Установлены кормовое и носовое сиденье-настил «ненятеллё» и носовая кница («раньше не было, мы придумали, и пошла мода», — сказал Тайто).



Шестой день. Корпус готов (фото автора, 2011 г.)

Установлена носовая доска с пазом для рук — «ветопуу» — для вы- и перетаскивания лодок. «Раньше была „кача“, по-моему, так называлось кольцо в носу-нения, заплетённое из веток, для верёвок, его пропускали в отверстие сквозь носовую корку», — сказал Т. Т. Малинен.

О вёслах и уключинах: «Ханги — старые уключины из сука, я всегда делаю из сосны, из берёзы быстрее гниёт. В корме съёмные пальцы для упора вёсел — в Юшкозере называют „хуопарилуакла“, а в Вокнаволоке — „труллипуйко“».

Сняли сиденья и перевернули лодку. Загибаем гвозди и забиваем их в доску.



Шестой день. Загибание и подтяжка гвоздей (фото автора, 2011 г.)

18 ноября. Седьмой день

Завершающие работы по корпусу — отгёска носовой кокки и острожка кромок киля, транца и бортовых досок до обеда.



Седьмой день. Завершающие работы по корпусу (фото автора, 2011 г.)

---

После обеда идём в школу. На три занятия пришло около 70 детей и 7 взрослых. Провели опрос и получили очень интересные результаты: лодки в семьях имеют 90 % учащихся, причём у 90 % семей – лодки деревянные. Дети знают 13 мастеров-лодочников, некоторые из школьников говорили, что их дедушка или отец делают лодки. Четыре старшеклассника захотели помочь нам спускать лодку. Быстро справились – по снегу без катков дотянули до берега и спустили на воду. Воды практически не поступило! Так же быстро вытянули лодку, дотянули до мастерской и поставили на место. Молодцы юшкозерские школьники!



Седьмой день. Испытания корпуса новой лодки (фото автора, 2011 г.)

Прошло семь рабочих дней и лодка построена, спущена на воду и снова поставлена в мастерскую для просмолки. Наш видеофильм, который снимал и монтировал научный сотрудник музея «Кижы» Борис Москин, так и называется «Семь дней с мастером Тайто Малиненом. Строительство карельской лодки».

19 ноября

Подготовка к смолокурению – колка и распиловка «смоляка» на длинные, узкие полешки и мелкие «клинья» для крепкой забивки двух слоёв в бочке до её установки на место стока смолы костра. Михаил смолит днище. Забили и докатили бочку, сняли предыдущую с углями,

---

почистили место, поставили новую и принесли четыре ведра глины для заделки стыка. Мощный костёр сначала на оставшихся углях запалили с жидкостью для розжига, закрыли от ветра и напилили больших чурок и брёвнышек.

Сначала пошёл газ, а уже через полчаса смола начала капать из облака газа, через час – ведро, через 1,5 – ещё полведра самой чистой смолы. Всего около двух вёдер со «скипидаром» и водой. Подогревая смолу на печке-буржуйке, Михаил закончил работу по осмолке новой лодки.



Смоление новой лодки (фото автора, 2011 г.)

## Приложение 3

### СПИСОК КАРЕЛЬСКИХ МАСТЕРОВ-ЛОДОЧНИКОВ

#### Южные карелы

Фамилия, имя, отчество	Годы рождения/жизни
с. Михайловское (волость)	
Дед Аким	?
Табунов Георгий Назарович	1925
Кюршунов Павел Васильевич	1890–1982
Назарьев Иван и Вдовинов	
Бурыкин Александр (белорус)	
оз. Вазозеро	
Чётчиков Иван Дмитриевич (из д. Кукши Гора, за Сяндебой)	1929–2000
д. Тенги Гора	
Пётр Матвеевич	?
пос. Салми	
Зеленцов Владимир Иванович	1956
Ланев Александр Константинович в д. Нигужма	1925–1989
Белов Владимир	
Был дед финн	?
Отец и сын Петровы в совхозном посёлке (на 14 км)	
Кюльмалоома Виктор в д. Майпола	
Шеститко Павел	
Захаров Виктор Борисович	
Медведев и Пинчук	
с. Видлица (р. Видлица)	
Фадеев Иван Алексеевич	1926–2000
Фадеев Анатолий Иванович	
Куликов Михаил	1960
Вожедок Михаил Александрович	1960
Павлов Николай	
Евдокимов Николай Николаевич	
д. Гавриловка (р. Видлица)	
Гаврилов Валентин Егорович	1938
Пекари Алексей Петрович	
Исаков Михаил Андреевич	

Ларионов Дмитрий Владимирович	
Евсеев Фёдор Иванович	
Кузнецов Василий Васильевич	
д. Ильинское (р. Олонка)	
Богданов Анатолий Иванович	
Малышев Василий в д. Лемозеро, фермер делает плоскодонки, д. Пускуярви – делают килевые лодки	

### Сямозерье

Яковлев Иван	1870-е
Тергуев Иван Иванович (дед)	?
Тергуев Иван Иванович (отец)	1889–1945
Тергоев Матвей Иванович (дядя)	
Тергуев Тимофей (крёстный)	
Тергуев Павел Иванович	1926
Яковлев Тимофей Фёдорович	1910
Яковлев Павел Фёдорович	1918
Яковлев Иван Фёдорович	1925
Филиппов Василий Иванович	
Никитин Фёдор	
Филиппов Василий Иванович	
Алёккин Александр Степанович	1926
Рогаткин Фома	
Тихонов Илья	
Тихонов Иван	
Леккерев Михаил Петрович	
Тероев Алексей Матвеевич	
Андреев Кузьма	1880

### Сегозерье

с. Паданы	
Антонов Павел Кириллович	1928
Готчиев Григорий Иванович	
Антонов Спиридон Гаврилович	
Антонов Тимофей Спиридонович	1920–2005
Антонов Фёдор Иванович	Около 1930–2009
Анатолий Фёдорович	



Григорьев Владимир Иванович	
Тишкин Александр Викторович	
Прохоров Юрий Николаевич	1955
Новосёлов Илья Васильевич	1948
Пашуков Михаил Николаевич	1969
Кучер Евгений Иванович	
Копполов Михаил Фёдорович	
Денисов Владимир Николаевич	
На Погосте	
Савинов Василий Кузьмич	
д. Великая Губа (Карельская)	
Гавриловец Василий (белорус)	
Прохоров Юрий Николаевич	
Миккочев Яков Григорьевич	
Хлямов Александр	
посёлок у д. Масельгской	
Яреля Иван – финн	
пос. Маслозеро	
Павлов Валерий Фёдорович	1954
Богданов Фёдор Осипович	
Богданов Вячеслав	
Федкович Иван Николаевич	
д. Петров Наволок на Сяргозере	
Павлов Григорий	
Павлов Иван Григорьевич	1873–1959
Павлов Фёдор Иванович	1908–1983
Павлов Валерий Фёдорович	1954
Павловы	
д. Лазарево	
Стуйгуевы	
д. Ахвела́мби	
Сафронов	1930–1990-е
Акрицкий Пётр	
д. Юккогуба	
Дед Михей	
В Сельгах Локкин	
д. Селецкое	
Копполов Михаил Фёдорович	1935
Травин	
Лукин Василий	
Малуев Артём	

д. Пряккиля	
Стафеев Пётр Дмитриевич	
Копполов Алексей	

### Северные карелы

пос. Калевала	
Перту Николай	1900-е
Сантери Перту	
Сантери Николай и Фокин Кирилл	
Контконен Леонид Петрович	1927
Туоми Вилхо Степанович	
Яковлев Павел Павлович	
Лесонен Павел Александрвич	
Петушков Иван	
Ламминя Арви	
Лукин Матвей Павлович	1914–1990
с. Вокнаволок	
Филиппов Иван Васильевич	1922
Тарасов Ибу	1923
Валтонен Александр Фёдорович	1949
Валтонен Фёдор Александрович	
Ваттанен Николай	
Ремшуй Иван	
Ремшуй Иван Иванович	
Матара Пекка	1930–2000
Никитин Яков	
Лесонен Николай (Микула)	
и его сыновья Лесонен Суло, Иван, Пётр	
Вассара Виктор Васильевич	1959
Степанов Валерий Павлович	1960
В Суднозере одна семья (?) по заказам лодки шила	
д. Кимасозеро	
Кузьмин Пётр Николаевич	1910
Его сын Кузнецов Виктор Петрович	1938–2005
Агеев Виктор	
Его отец Егор	1912
Агеев Василий Павлович	1930–2008
Агеев Василий Максимович	1935–2005
Стафеев Иван	1930–1990
Валдаев Иван Петрович	1931–2000
Сергеев Тойво Петрович	1936

Сергеев Иван Васильевич	1938–2008
Андропов Николай Петрович	1935–2004
Андропов Владимир Сергеевич	1948
Демидов Василий Фадеевич	
г. Костомукша	
Яккола Валерий Васильевич	
Его отец Яккола Василий Владимирович	
д. Юшкозеро	
Тарасов Яков Николаевич	?
Тарасов Иван Петрович	
Тарасов Яков Макарович	1906–1966
Лявкоев Пётр	?
Нюппиев Филипп Иванович	?
Степанов	?
Малинен Тайто Тойвович	1936
Карельский Эйно Андреевич	1936–2010
Данильев Константин	
Лазаревы	
Лесонен Вилхо Архипович	1937
Лесонен Николай Архипович	
Корольков Валерий	1960
Петров Алексей	1950
Николаев Сергей Александрович	1950
Степановы Громов и Александр	1960
Урбанович Владимир Андреевич	1928–2000
Урбанович Александр Владимирович	1955
Урбанович Андрей Владимирович	1960
Урбанович Олег Владимирович	1968
Фёдоров Михаил Фёдорович	
Фёдоров Владимир Фёдорович	
От школьников: Валуй, Гаврилов, Коваленко, Кеттунен, Синюков, Степанов, Никулин, Корсак	
д. Панозеро	
Павлов Кирилл Андреевич	?
Павлов Иван Кириллович	1920
Филипов Иван	1925
Пожарский Степан	1931
Артемьев Сергей Николаевич	1892–1966

---

Мошников Николай Кириллович	
Золотоверх Николай Степанович	1954
Бригада лодочников: Попов Михаил Иванович Григорьев Сергей Николаевич Харук Андрей Владимирович Мошников Сергей Кирилович Бабкин Роман Никандрович Дмитриев Алексей Леонидович Золотоверх Дмитрий Николаевич Золотоверх Сергей Владимирч Прокопьев Василий Юрьевич	

## Приложение 4

### ТАБЛИЦА КАРЕЛЬСКИХ ТЕРМИНОВ НАРОДНОГО СУДОСТРОЕНИЯ

	Ведлозеро	Кинелахта	Сямозеро	Падапы	Маслозеро	Селецкое	Панозеро	Юшкозеро	Калевала
<i>Лодки дощатые</i>									
<b>Термин</b>	Лалота: «сойма» — не было таких лодок; «сойма» — кормушка для сена — ясли	«Венех»	«Венех»	«Венех»	«Венех»	«Вениет» — старые лодки-карелки двухкокорные	«Венех»	«Руато-венех» — рабочие лодки, «шOUTTO-венех» — гребные, «MOTTOPOB-HeX» — моторные	«Шоугавенех» Кимасозеро, «венех», «ошндавенеX» — шитая корнем, «шойми» — кормушка для сена
<b>Термины постройки</b>									
<b>Строить лодку</b>						«Войммела-венехте»	Вокнаволок: «лауга лёма» — пришивать доски	«Рагентуа» — строить, «дуальде (ладить?) венех» — делать лодку	
<b>Киль — матаца</b>	Эмя — «мать» — кормовая часть из ели с корнем	«Эмя» — «мать» — кормовая часть кили из ели с корнем, редко с носа	«Эмя» — «мать»	<b>Кокора</b>	<b>Кокора или «Эмя»</b> — из ели с корнем до (форштевня Палапы; «Эмяпуу» — «материнское дерево»)	<b>Кокора и «Эмя» «пит-касиори»</b> (или <b>-шори</b> )	Вокнаволок: «Эмя» с <b>кокорой</b> — это 1/3 всей работы	Кимасозеро: «Эмя» — из ёлки — цельный	«Эмя» — «мать», «По-хьяпуу» — «нижнее дерево»

Сливное отверстие	«Лоукко»				«Вези», «пробка» – пробка	«Везилюкко», «пробка» – пробка		«Везирейка»	
Фальшкиль						Пацаны: «погыялу»		Кимасозеро: «похьялу»	
Штегни	«Эманёкка» – носовая, «перязьма» – кормовая	Кокоры или «манёкку» – носовая, «несянёкку» – кормовая	«Кокорас-нокку» и «перра»	«Кокора» носовая соединяется с килем на 30–35 см на 3 нагеля	«Нёкка», «кокора» соединяется с эмья «внахлёт» на 30–35 см на один нагель	«Нёкка», «кокора» соединяется с эмья «внахлёт» на 30–35 см на один нагель	Кимасозеро: «кокка» или «нока» с корнем, «ненапуу», «тулка» – круглые нагеля для крепления нока к эмья	Кимасозеро: «Этунокка» (фин. кеула) – носовая кокора, «перянокка» – кормовая кокора	
Борт								«Кулуки», «лаига»	
Доски борта	«Лайяке», «лайалд»		«Лаула»	«Лаула»	«Венехлауваат», «лаула»		Кимасозеро: «укуллау-та» – первый набой		
Верхняя доска			«Лаула пиенис»						
Крепёж						Слышал: <b>корнем словым – парит</b> , дырочку делают <b>ножом</b> (специальным для дырок)		Шили подковными гвоздями № 5–6, киль – № 7	



Продолжение табл.

	Ведлозеро	Кинелахта	Сямозеро	Паданы	Маслозеро	Селецкое	Панозеро	Юшкозеро	Калевала
<b>Конюшатка</b>			«Пакли»						
<b>Дополнительные элементы</b>									
<b>Шпан-гоуты-лекала</b>	«Велэх-корет»				Лекала дела, я свои сделал	<b>Шаблон</b>			
<b>Шпан-гоуты, опруги</b>	«Коорьет», «корет»		«Куарре-шпанги»	«Корьет», «коррет»		«Корриет», «шпанов-кат» — из кривых суков, корней — «кривляги»	Вокнаволок: «суаррет»		«Куаре»
<b>Усиленные шпангоуы</b>									
<b>Внутренний брус, порубень</b>			«Хангат» и «пярраспу»			«Поругмат» с уключи-нами из сосны	Вокнаволок: «пяррас-пуу» — «хоро-шее дерево» из березы с сучком для уключин	«Пярраш-пуу»	«Лайгоуу» — сосновая доска с кормы до первой уключины
<b>Привальный брус, отибень снаружи</b>			«Пярраш-пуу»						Не было
<b>Нос</b>					«Ведовенх-полик» — настил в носу		«Шоуттател-лёт» — «этуистув»	«Ненятел-лёт»	«Истулаут» — настил для гребли и груза



Продолжение табл.

Уключины	Ведлозеро	Кинелахта	Сямозеро	Паланы	Маслозеро	Селёцкое	Панозеро	Юшкозеро	Калевала
			«Хангачу» — вставка с суком, «хангат» — круглые, «витчу кольцу» — съёмное			«Ханга-поликат», «ключина» — с петлями из «вичины»	«Шоуван-да» — из берёзы	«Хайро-поуре», плоские «ташман-ну» — в корме русские уключины «кочатника»	«Хака» — передние накладки
Уключины из сука берёзы	«Ханга»				«Ханга» передние		«Ханга»	«Ханки»	«Хака» — с носа, иногда до кормы
Вёсла	1 пара — «айрат», кормовые — «мела»		«Эзай-рот» — передние, «люуай-рот» — задние		Гребных было 2 пары	«Айрот» — вёсла гребные, было 2 пары	«Айрот»	«Айрот», передние — «юльмайни», задние «алимайни», на корме — «хуопари», «нуагла» — гвоздь	«Айрат» — передние, было по 2 пары
Вёсла для управления	«Охья-сет» — должно быть длинным («охья» — управлять)		«Мела» — одно в руках		Сяди одно широкое вёсло кормовое	«Мела»	Вокнаволок: «мела», Кимасозеро: «хуобари» с одним вёслом — «покарельски», с двумя — «пофнски»	«Мела» в плетёной петле между двумя «парашуу» прививальными	«Хуопари»

Место установки мачты			В середине лодки доска с дыркой, редко	Вокнаволлок: «пенгури» — доска с гнездом, Климасозеро: «пенгури»	«Пойкишу-улаутта» — доска на бортах	«Пенгури» — доска с гнездом на борта, на ¼ длины с носа
Мачта	«Машга»	Не видел			«Машга»	«Пуррипос-тюпуу» или «маштапуу»
Подъём реи		Рея — горизонтально привязывалась			Была	Была
Ванты						
Парус	«Пурья»	У стариков прямой был, на горизонтальной не ездил	Паруса — не было	Климасозеро: «пурри»	Пурье	«Пурри» — высота не более 2 м, по ширине борта
Дерево — парус	«Пулле» — парус с ёлки. Ставили и спереди и сзади — лодка ровнее шла	Пользовались	Пользовались	Пользовались	Пользовались	Пользовались
Шкоты	Верёвки или охья	Верёвки				«Охьяоснару» — шкоты

Продолжение табл.

Якорь	Ведлозеро	Кинелахта	Сямозеро «Юуакери»	Паланы	Маслозеро	Селцкое	Панозеро	Юшкозеро «Анкурри»	Калевала
			<b>Инструмент, приспособления, заготовки</b>						
<b>Стпель</b>	2 чурки (Д = 40 см)		«Стель- гас» – двойные козлы						
<b>Зажимы, регулируе- мые клином</b>			«Пискат» с «нуагу» – клином						
<b>Крепёж лодки на стапеле</b>	Не крепится, вертится с боку на бок								
<b>Закладка лодки</b>			«Кокка с эмя» – «пайни- пуу» – корытное дерево (!)						
<b>«Пласти- на»</b>			Эмянуу («материн- ское дерево») – поддерева на киль, половину на дрова						
<b>«Корта»</b>			«Кокка», нет ёлок – выбирали сосну						





Окончание табл.

	Ведлозеро	Кинелахта	Сямозеро	Паданы	Маслозеро	Селецкое	Панозеро	Юшкозеро	Калевала
<b>Рубанок</b>			«Струг»						
<b>Рубанок полукруглый</b>			Не было, строгали ножом						
<b>Молоток</b>			«Вазара»						
<b>Гвоздильня</b>			Гвоздильник с ручкой – в подкове						
<b>Стамеска</b>			«Талга» – старое, лет 40 все по-русски, но можно так						
<b>Долото столярное</b>			«Талга» – лет 40 все по-русски, но можно так						
<b>Киянка</b>			«Вагарайне» – киянка, колотушка						
<b>Коловорот с перкой</b>			«Орра» или бурав, коловорот-ка						

Другие плавередства и причалы

Одноде- ревки (без колод, с колодами; с набоем, без набоев)		«Куутти» – крылья, «сьйви» то же из осины				Долблёнки – не было, только слышал		
Плоты рыбацкие				«Пауга» – с вёслами и шестаами. Были с уключинами и скамейками		Плоты – были с настилом из досок и перилами		
Причалы						«Портахалла»		

## Приложение 5

### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

- Андреев А. П.* Ладожское озеро. СПб., 1875.
- Благовещенский И. И.* Кустарная промышленность в Олонецкой губернии. Петрозаводск, 1895.
- Боголюбов Н. П.* Ладожское озеро. СПб., 1870.
- Боголюбов Н. П.* История корабля. М., 1880.
- Богославский П. А.* О купеческом судостроении в России речном и прибрежном. СПб., 1859.
- Боярский П. В.* Введение в памятниковедение. М., 1990.
- Бубрих Д. В.* Догосударственный период истории балтийско-беломорского Севера. Петрозаводск, 1947.
- Висковатов А. В.* Краткий исторический обзор морских походов и мореходства вообще до исхода XVII столетия. СПб., 1994.
- Даль В. И.* Толковый словарь живого великорусского языка. Т. I–IV. М., 1999.
- Державин Г. Р.* Подённая записка, учинённая во время обозрения губернии правителем Олонецкого наместничества Державиным // Пименов В. В., Эпштейн Е. М. Русские исследователи Карелии (XVIII в.). Петрозаводск, 1983.
- Дубровин Г. Е., Огороков А. В., Старков В. Ф., Черносвитов П. Ю.* История северорусского судостроения. СПб., 2001.
- Загоскин Н. П.* Русские водные пути и судовое дело в до-Петровской России. Казань, 1910.
- История и культура Сямозерья /* Под ред. В. П. Орфинского, И. Е. Гришиной, А. П. Конкка. Петрозаводск, 2008.
- История Карелии с древнейших времён до наших дней /* Под ред. Н. А. Кораблёва, В. Г. Макурова, Ю. А. Савватеева. Петрозаводск, 2001.
- Карелы Карельской АССР.* Петрозаводск, 1983.
- Кочуркина С. И., Спиридонов А. М., Джаксон Т. Н.* Письменные известия о карелах. Петрозаводск, 1990.
- Круковский М. А.* Олонецкий край. СПб., 1904.
- Логинов К. К.* Материальная культура и производственно-бытовая магия русских Заонежья. СПб., 1993.
- Логинов К. К.* Этнолокальная группа русских Водлозерья. М., 2006.
- Ломоносов М. В.* Древняя Российская история. М., 2006.
- Майнов В. Н.* Поездка в Обонежье и Корелу. СПб., 1877.
- Максимов С. В.* Год на севере. Т. 1–2. СПб., 1859.
- Муллонен И. И.* Топонимия Присвирья: проблемы этноязыкового контактирования. Петрозаводск, 2002.

- 
- Наумов Ю. М.* Карельские народные лодки // Катера и яхты. 2007. № 5 (209).
- Наумов Ю. М.* Результаты экспедиций 2000–2009 гг. по изучению истории и современного состояния традиционного народного судостроения бывшей Олонецкой губернии // Полевые этнографические исследования: Материалы 8-х СПб. этнограф. чтений. СПб., 2009. С. 97–102.
- Наумов Ю. М.* Домашние верфи Сегозерья // Катера и яхты. 2010. № 5 (227).
- Наумов Ю. М.* «Кижанка» – лодка Онежского озера: Исторический очерк о судоходстве и судостроении Кижских шхер. Петрозаводск, 2011.
- Наумов Ю. М.* К вопросу о методике изучения народного лодкостроения // Методика полевых работ и архивация фольклорных, лингвистических и этнографических материалов: Материалы VI науч.-практ. семинара. Петрозаводск, 2013.
- Наумов Ю. М.* Ретроспектива деревянного судостроения Республики Карелия; Народное судостроение Республики Карелия // Проблемы изучения и сохранения морского наследия: статьи, справочные материалы, исследования: Сб. материалов Междунар. науч.-практ. конф. Калининград, 2016.
- Овсяников О. В., Ясински М.* Западное Беломорье: из истории крестьянского судостроения Поморья первой половины XVIII в. // Краеугольный камень. Археология, история, искусство, культура России и сопредельных стран. В 2-х т. Т. 2 / Под ред. Е. Н. Носова, С. В. Белецкого. М., 2010. С. 71–113.
- Озёра Карелии:* Справочник / Под ред. Н. Н. Филатова, В. И. Кухарева. Петрозаводск, 2013.
- Озерцовский Н. Я.* Путешествие по озерам Ладожскому и Онежскому. Петрозаводск, 1989.
- Окороков А. В.* Древнейшие средства передвижения по воде. Калининград, 1994.
- Панозеро.* Сердце Беломорской Карелии / Под ред. А. П. Конкка, В. П. Орфинского. Петрозаводск, 2003.
- Прибалтийско-финские народы России* // Народы и культуры / Под ред. В. А. Тишкова, С. В. Чешко. М., 2003.
- Пушкарёв И. И.* Описание Олонецкой губернии. СПб., 1845.
- Ружников А. В.* Судовладельцы Поморья: парусный флот. Архангельск, 2013.
- Сорокин П. Е.* Водные пути и судостроение в северо-западной Руси в Средневековье. СПб., 1997.
- Талых А. А., Наумов Ю. М., Королёв С. П.* Народное судостроение Карелии. Ч. 1. Петрозаводск, 2014; Ч. 2. Петрозаводск, 2015.
- Тароева Р. Ф.* Материальная культура карел. Л., 1965.
- Филин П. А.* О формировании музейного каталога «Коллекция лодок в музеях России» // Сохранение морского наследия в музеях России. Калининград, 2012.

---

*Филин П. А., Курноскин С. П.* Народное судостроение в России. Энциклопедический словарь судов народной постройки. СПб., 2016.

*Финно-угры и славяне.* Л., 1979.

*Чепелев В. Р.* Традиционные водные средства передвижения у коренных народов Нижнего Амура и Сахалина // Изучение памятников морской археологии. Вып. 8. СПб., 2004.

*Юккогуба и ее округа /* Под ред. В. П. Орфинского, И. Е. Гришиной. Петрозаводск, 2001.

*Inha I. K.* Vienen Karjalassa. Helsinki, 1894.

*Itkonen T. J.* Suomen kansanrulltuurin kartasto. Helsinki, 1976.

*Jaatinen M. I.* Sortavalan rakentamisen historia. Juvaskula, 2006.

*Litvin J.* Polskie szkutnictwo ludowe XX wieku. Gdansk, 1995.

*Nautica Fennica.* Helsinki, 2006.

*Vilkuna Kustaa, Makinen Eino.* Isien tyo. Helsinki, 1976.

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Предисловие</b> .....	3
<b>Введение</b> .....	6
<b>ОБ ИЗУЧЕНИИ НАРОДНОГО СУДОСТРОЕНИЯ КАРЕЛ</b> .....	9
<b>Методика исследований, обзор источников и литературы</b> .....	11
О методике исследований .....	11
Обзор источников .....	14
Обзор литературы .....	19
<b>К вопросу о территории расселения и истории карельского народа</b> .....	29
Географические особенности территории расселения карел .....	29
К истории расселения карел .....	31
<b>Типы и технология изготовления плавсредств</b> .....	38
Типы плавсредств на территории расселения карел .....	39
О технологии изготовления плавсредств .....	41
<b>ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ СУДОХОДСТВА И СУДОСТРОЕНИЯ КАРЕЛ</b> .....	53
<b>Особенности судостроения и судоходства карел бассейна Балтийского моря</b> .....	57
Лодкостроение Присвирья и Приладожья .....	57
Судостроение побережья Ладожского озера .....	70
Некоторые сведения о судоходстве и лодкостроении в Финляндии .....	80
<b>Особенности судостроения и судоходства карел бассейна Онежского озера</b> .....	90
Судостроение и судоходство Сямозерья и Прионежья .....	90
<b>Особенности судостроения и судоходства карел на водоразделе Балтийского и Белого морей</b> .....	114
Судостроение и судоходство сегозерских карел .....	114

---

<b>Судостроение и судоходство северных карел на озёрах и реках бассейна Белого моря</b> .....	134
Лодки малых озёр бассейна реки Кеми .....	141
Лодкостроение системы озёр Куйто .....	147
Судостроение и судоходство на озере Юшкозеро и реке Кеми .....	158
<b>Судостроение и судоходство тихвинских и тверских карел на водоразделе Балтийского и Волжского бассейнов</b> .....	172
Судостроение и судоходство бассейна Тихвинской водной системы .....	175
Судостроение и судоходство бассейна Волжской системы .....	176
<b>Заключение</b> .....	186
<b>Приложение 1.</b> Возрождённое штормом (Заметки об олонецком судне) .....	203
<b>Приложение 2.</b> Строительство карельской лодки .....	219
<b>Приложение 3.</b> Список карельских мастеров-лодочников .....	236
<b>Приложение 4.</b> Таблица карельских терминов народного судостроения .....	242
<b>Приложение 5.</b> Список использованной литературы .....	252



Научное издание

**Наумов Юрий Михайлович**

**«VENEN» – ЛОДКА ПО-КАРЕЛЬСКИ**

***О народном судостроении и судоходстве карел  
в районах их традиционного проживания  
и ведения хозяйства***

*Печатается по решению научно-методического  
совета музея-заповедника «Кижы»*

*На обложке и в книге графические работы  
народного художника М. М. Мечева  
и канд. арх. А. П. Скворцова*

Редактор *Л. В. Кабанова*  
Оригинал-макет *М. И. Федорова*

Подписано в печать 13.12.2017 г. Формат 60x84<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Гарнитура Newton. Печать офсетная.  
Уч.-изд. л. 12,0. Усл. печ. л. 15,0.  
Тираж 300 экз. Заказ № 466

Карельский научный центр РАН  
Редакционно-издательский отдел  
185003, Петрозаводск, пр. А. Невского, 50