

А.В. Новиков¹✉, Г. Капитини²

¹Институт археологии и этнографии СО РАН
Новосибирск, Россия

²Итальянская ассоциация этноархеологии
Рим, Италия

E-mail: Novikov@archaeology.nsc.ru

«Ветка» – традиционная лодка северных селькупов. Вопросы технологии изготовления

В статье изложены результаты изучения технологии изготовления традиционной деревянной долбленной лодки северных селькупов, проживающих в бассейне р. Таз, в среднем течении р. Покольки. Долбленные лодки селькупов являются одним из важных элементов традиционного природопользования. Именно северные селькупы в этом регионе проживания в максимальной степени сохранили традиционные способы их изготовления, что делает наблюдения за традиционными технологиями и их трансформациями чрезвычайно актуальными. Каких-либо данных по изготовлению долбленных лодок северными селькупам в научной этнографической литературе нами не встречено. Селькупы свои долбленные лодки называют «ветка». Все исследователи (лингвисты и этнографы) отмечают, что «ветка» относится к русскому лексическому материалу и, таким образом, употребление этого слова в языках народов Сибири является заимствованием. В статье рассмотрены мифо-ритуальные аспекты у селькупов, связанные с лодками, а также все этапы изготовления долбленной лодки с использованием традиционного инструментария и технологии. Установлены формы трансформации традиционной технологии под влиянием современной индустриальной культуры. К ним относятся: 1) использование бензопилы при спиле дерева и первичных продольных запилах; 2) использование современной моторной лодки при транспортировке первичной заготовки лодки от места спила дерева до стойбища; 3) использование электрического шуруповерта при просверливании отверстий для шкантов; 4) использование алюминиевой проволоки при закреплении в носовой и кормовой частях лодки во время ее обжига и расширения (которая впоследствии была заменена на традиционную плетеную веревку из кедрового корня).

Ключевые слова: северные селькупы, технология изготовления традиционной деревянной долбленной лодки.

A.V. Novikov¹✉, G. Capitini²

¹Institute of Archaeology and Ethnography of the SB RAS
Novosibirsk, Russia

²Italian Association of Ethnoarchaeology
Rome, Italy

E-mail: Novikov@archaeology.nsc.ru

«Vetka» is a Traditional Boat of the Northern Selkups. Manufacturing Technology Issues

The article presents the results of studying the technology of manufacturing a traditional wooden dugout boat of the Northern Selkups living in the Taz River basin, in the middle reaches of the Pokolka River: Selkup dugout boats are among the important elements of traditional economic activities. The northern Selkups preserved the traditional technique of boat manufacturing in this region of residence, which makes observations of traditional technologies and their transformations extremely relevant. We have not come across any data on manufacturing dugout boats by the Northern Selkups in the scientific ethnographic literature. The Selkups call their dugout boats “Vetka”. All researchers (linguists and ethnographers) note that “Vetka” refers to the Russian vocabulary and the use of this word in the languages of the Siberia peoples is a borrowing. The article deals with the mythological and ritual aspects associated with boats among the Selkups, as well as all the stages of making a dugout boat using traditional tools and technology. The types of transformation of traditional technology under the influence of modern industrial culture are established. These include: 1. The use of a chainsaw when cutting wood and

primary longitudinal cuts; 2. The use of a modern motor boat in transporting the primary blank of the boat from the place where the tree was cut down to the camp; 3. Using an electric screwdriver when drilling holes for dowels; 4. The use of aluminum wire to secure the bow and stern of the boat during its firing and expansion (which was later replaced by traditional cedar root braided rope).

Keywords: *Northern Selkups, traditional wooden dugout boat manufacturing technology.*

В статье изложены результаты изучения технологии изготовления традиционной долбленной лодки северных селькупов, проживающих в бассейне р. Таз. Полевые исследования проводились в августе 2021 г. в составе комплексного этно-археологического отряда Верхнетазовской экспедиции под руководством канд. ист. наук А.В. Кенига на летнем стойбище братьев С.Ю. и Ю.Ю. Боякиных. Стойбище расположено в Красноселькупском р-не Ямало-Ненецкого автономного округа, в среднем течении р. Покольки (левый приток р. Таз в среднем течении). Название р. Поколька с селькупского языка переводится как «Перевальная речка» [Вальгамова и др., 2012, с. 368]. Название реки связано с тем, что на протяжении своего течения она имеет несколько крупных завалов русла из упавших деревьев, затрудняющих продвижение по реке и предполагающих периодические большие работы по расчистке завалов. Место основного проживания братьев Боякиных является с. Ратта. При этом из всех сел Красноселькупского района именно в с. Ратта и на близлежащих угодьях лучше всего сохранилась традиционная культура и язык северных селькупов [Степанова, 2013, с. 19], что делает наблюдения за традиционными технологиями и их трансформациями в этом регионе чрезвычайно актуальными.

В научной этнографической литературе процесс изготовления долбленной лодки у нарымских селькупов (южная группа) описан Г.И. Пелих [Пелих, 1972, с. 15]. В. Лебедев в своей краткой популярной заметке не конкретизировал, о селькупах какой группы идет речь [Лебедев, 1988, с. 43]. Каких-либо данных по изготовлению долбленных лодок селькупам северной группы в этнографической литературе нами не встречено.

Тазовские селькупы называют свои долбленные лодки «анты, ант, анд», но наиболее распространено использование названия «ветка». Лексема «ветка», обозначающая небольшие лодки (причем различных типов и изготовленных с использованием различных технологических приемов), широко используется в языках народов Западной и Восточной Сибири, а также Дальнего Востока [Аникин, 2017, с. 145–146]. В.И. Даль обозначал «ветку» как «маленькая одиночная лодчѐнка, особенно берестяная, сшитый на деревянном остове из бересты челнок» [Даль, 1880, с. 190]. В.В. Антропова указы-

вала, что «ветка – русское название, применяемое к небольшому челноку, долбленому или сшитому из трех досок; восточнее Енисея применяется к обоим типам, в Северо-Восточной Сибири – обычно к сшитому челноку. В некоторых районах Сибири веткой называют также берестяную лодку» [Историко-этнографический атлас Сибири, 1961, с. 107]. При этом все исследователи (лингвисты и этнографы) отмечают, что слово «ветка» относится к русскому лексическому материалу и, таким образом, его употребление в языках народов Сибири является заимствованием.

Водный транспорт имеет исключительное значение в системе жизнеобеспечения селькупов. В летнее время в данном регионе реки являются, по сути, единственными транспортными артериями, а рыбная ловля является одним из основных видов традиционных промыслов. При этом практически все взрослые мужчины имеют современные моторные лодки заводского изготовления, используя их для передвижения по относительно крупным рекам. Однако для озер (озерной рыбалки и охоты) и передвижению по мелководным речкам селькупам используются традиционные деревянные долбленные лодки.

Подобные лодки имеют ряд преимуществ перед металлическими моторными лодками заводского изготовления, которые связаны с их конструктивными особенностями, полностью адаптированными к традиционным видам природопользования селькупов. Прежде всего, это их небольшой вес (вес сухой одноместной долбленной лодки ок. 20 кг), что позволяет переносить их в одиночку при преодолении завалов на реках или продвижению к лесным озерам, удаленным от русел рек. Подобные лодки имеют исключительно малую осадку, что позволяет передвигаться на них по мелководью. При этом грузоподъемность лодок вполне достаточная для человека и перевозки необходимых грузов. У одноместных лодок грузоподъемность примерно 120 кг, у двух- и трехместных лодок – значительно больше. К тому же для транспортировки большого количества грузов вполне возможно связать бортами две или три лодки, что значительно увеличивает грузоподъемность подобной конструкции. Поскольку долбленные лодки не имеют киля, то они очень маневренны, что также значительно облегчает рыбалку с использованием сетей.

Кроме своего исключительного значения в качестве основного транспортного средства при летней промысловой деятельности селькупов, традиционные лодки имеют большое значение в их мифологических представлениях. По представлениями селькупов, «весь мир, его начало и конец связаны с реальной рекой, берущей начало где-то на юге, текущей на север и впадающей в холодное море» [Прокофьева, 1961, с. 54]. В связи с подобными представлениями о структуре мира, лодки имеют большое значение и в представлениях селькупов о смерти и погребальной обрядности, что неоднократно зафиксировано этнографами и археологами при исследовании могильников палеоселькупов. «В нижнем мире, в мире мертвых... имеется город мертвых..., где живут умершие. Души их (а в более ранних представлениях – сами покойники) в долбленых из кедра колодах плывут по течению реки в этот город. С появлением представлений о нижнем (подземном) мире, в тех же колодах, а позднее в челноках-ветках стали хоронить умерших в земле» [Прокофьева, 1976, с. 113; 1977, с. 70, 71, рис. 1]. При погребении лодку распиливали пополам [Прокофьева, 1977, с. 70], что также является отражением представлений селькупов о мире умерших. Факт преднамеренной порчи сопровождающих умершего вещей при погребении также неоднократно зафиксирован этнографами (см., напр.: [Прокофьева, 1977, с. 73]). Погребенные – «жители» нижнего мира, как и все предметы, которые их окружают, ущербны, и поэтому вещи также должны «умереть». «До сих пор у северных селькупов все личные вещи, которыми сопровождают их покойного хозяина на тот свет при погребении, намеренно портятся – одежду и постель подпарывают, надрывают, вещи продырявливают, надламывают» [Степанова, 2007, с. 182].

Остановимся на вопросах технологии изготовления традиционной лодки северных селькупов. Нами зафиксирован процесс изготовления лодки С.Ю. Боякиным (1971 г.р.), который является одним из уже немногих мастеров, владеющих навыками этой технологии и поэтому часто изготавливает их на заказ, для местного населения.

Изготовление лодки состоит из нескольких этапов.

1 этап. Выбор дерева.

Для изготовления лодок используется преимущественно осина (*Pópulus trémula*), хотя, по словам С.Ю. Боякина, может быть использован и кедр (*Pínus sibíríca*). Это связано с тем, что, во-первых, для изготовления лодки необходим идеально ровный ствол дерева, а во-вторых, необходимо, чтобы в нижней части ствола на необходимую высоту (длину будущей лодки) на стволе не было

веток (сучков) и каких-либо наростов, изменяющих структуру дерева. Кроме того, у осины «мягкая» древесина и ее легко обрабатывать.

Выбор в лесу подходящего дерева может продолжаться очень долго и часто бывает случайным. При посещении тайги для других целей (например, при охоте) селькупы всегда отмечали подходящие для изготовления лодок деревья, запоминали их расположение и, при необходимости, уже в летнее время возвращались к ним для использования при создании лодки.

Кроме вышеперечисленных условий, необходимо также выбрать дерево со стволом соответствующего диаметра. Диаметр ствола определен размером (грузоподъемностью) будущей лодки. Лодки бывают одно-, двух- и трехместные и, соответственно, различных размеров (длины). При выборе дерева для соответствующей лодки по грузоподъемности (соответственно, размеру) используют следующий критерий: дерево «обнимают» руками (на высоте ствола от уровня земли примерно 1,5–1,6 м). Если диаметр ствола меньше кольца, образованного руками человека (пальцы рук при этом полностью накладываются друг на друга), то из такого дерева можно сделать одноместную лодку. Если при «объятии» дерева пальцы рук только соприкасаются друг с другом, то из этого дерева можно сделать двухместную лодку, а если пальцы не могут соприкоснуться, то из такого дерева можно сделать большую, трехместную лодку. В данном случае С.Ю. Боякин выбрал подходящий осинник заранее. Он был расположен в нескольких км вверх по течению р. Покольки от стойбища, на небольшом удалении от реки.

2 этап. Изготовление заготовки лодки на месте спила дерева.

Диаметр ствола выбранного дерева был 1,25 м. Дерево было спилено бензопилой, после чего от него с комлевой части был отпилен отрезок бревна длиной 4,32 м. Затем бензопилой были сделаны запилы с «боков» ствола у кормовой и носовой частей лодки, с последующим обрубанием топором фрагментов ствола, приводящим к его сужению в этих местах. В кормовой части запилы были сделаны на расстоянии 1,05 м от поперечного среза бревна, а в противоположной (будущей носовой части лодки) запилы были сделаны на расстоянии 1,37 м от поперечного среза бревна (рис. 1).

Затем у лежащего бревна, в его верхней части, бензопилой было сделано два надреза вдоль продольной оси, отступая от его поперечных срезов по 0,37 м с каждой стороны. Расстояние между этими пропилами около 0,10 м, глубина пропилов около 0,15 м. После этого непосредственно на месте спила дерева, в лесу, топором была сделана черно-



Рис. 1. Обрубание запилов в носовой и кормовой части будущей лодки (2 этап).

вая выемка древесины из будущей внутренней части лодки и снятие коры (рис. 2). Заготовка была доставлена на моторной лодке по реке на пристань стойбища С.Ю. Боякина, где и осуществлялись дальнейшие технологические процедуры изготовления лодки.

На реализацию 1 и 2 этапов и доставку заготовки лодки на стойбище ушел один рабочий день (примерно 8 часов).

3 этап. Изготовление шкантов.

Перед тем, как приступить непосредственно к изготовлению лодки («выбиранию» дерева из внутренней части заготовки), С.Ю. Боякин заранее изготовил (выстрогал ножом) деревянные шканты (он называл их «гвоздики»). Для этого мастером был использован специальный нож, лезвие которого он сделал из напильника, а рукоять из капа. По словам С.Ю. Боякина, этот нож «очень острый и хорошо держит заточку, а охотничьими покупными ножами для этой работы не пользуются».

Шканты изготавливаются исключительно из сухого кедра (заранее заготовленного). Они представляют собой тщательно выструганные, круглые в разрезе стержни диаметром 6 мм, длиной 5 см. После выстругивания шканты были вставлены в отверстия специально подготовленной для этого доски. Эта доска называется «андыйтый тибби поо» (как перевел С.Ю. Боякин – «ветка гвоздики доска»). Это узкоспециализированный, заранее изготовленный, многоразовый по своему применению



Рис. 2. Черновая выемка древесины из будущей внутренней части лодки и снятие коры (2 этап).

инструмент, предназначенный исключительно для приготовления шкантов для лодок. Доска изготавливается также из кедра. В этой доске было высверлено 84 отверстия для вставления шкантов, но С.Ю. Боякин вставил шканты не во все отверстия, отметив, что их должно быть нечетное количество. Затем поверхность доски со вставленными в нее шкантами была окрашена в красный цвет (хотя, по словам С.Ю. Боякина, цвет шкантов значения не имеет, можно было бы выкрасить их в черный цвет обыкновенной сажей или углем).

Шканты – исключительно важная деталь при изготовлении лодки, поскольку они являются маркерами толщины древесины на бортах и дне будущей лодки. При изготовлении лодки чрезвычайно важно, чтобы толщина дерева на бортах и на дне, на всех ее участках, была одинаковая (примерно 2,5 см), иначе (при неравномерной толщине) дерево при высыхании треснет. Для того чтобы следить за толщиной дерева на различных участках будущих бортов и дне лодки, высверливаются отверстия диаметром 6–6,5 мм и глубиной отверстия 5 см.

4 этап. Установка шкантов.

На данном этапе перпендикулярно продольной оси лодки, на участках дна и бортов, но при этом не затрагивая обводы, рядами высверливаются отверстия для шкантов. Этих рядов обязательно должно быть нечетное количество, также как и обязательным является нечетное количество самих шкантов (как суммарное, так и в каждом ряду). Причину этого С.Ю. Боякин не объяснил. Отверстия С.Ю. Боякин высверливал шурупвертом современной модели с аккумулятором, хотя в его распоряжении было и традиционное лучковое сверло (он его не использовал, но, по его словам, вполне мог бы им воспользоваться, если бы на стойбище не было электричества для зарядки аккумулятора шурупверта). В высверленные отверстия вставляются окрашенные шканты. Как только при выборе древесины во внутренней части лодки мастер «дойдет» до вставленного шканта, то он будет знать, что толщина дерева на данном участке 5 см. Шканты в процессе выборки дерева также постепенно стесываются (но не более, чем до половины своей длины), но мастер уже внимательно следит и, главное, знает какая толщина стенки лодки на данном участке борта или дна лодки.

Шканты вставляются поперечными по отношению к продольной оси лодки рядами по всей ее длине за исключением обводов, только на участках бортов и дна. Всего при длине лодки 514 см было вставлено 11 поперечных рядов шкантов с расстоянием между рядами 26–33 см. В середине (наиболее широкой части будущей лодки) было вставлено по 7 шкантов в ряду, по мере сужения к носу и корме

количество шкантов в ряду уменьшалось и вставлялось по 5 или 3 шканта.

5 этап. Изготовление (вырубание) лодки в черновом варианте.

Еще на втором этапе рубания лодки С.Ю. Боякин обычным топором стесал на концах бревна с внешней стороны сужения до 4 см для будущего носа и кормы. От носа лодки до начала формирования внутренней выборки расстояние 28 см (длина сужения), корма лодки оформлялась таким же сужением, длина которого до начала внутренней выборки 29 см. (длина сужения). Кормовая часть лодки при этом всегда изготавливалась непременно из комлевой части дерева, но причины этого С.Ю. Боякин не объяснил – «так принято». После оформления сужений на носу и корме С.Ю. Боякин с двух концов лодки на ее дне сделал вырезы одинаковые с двух сторон, оформив нос лодки и кормовую часть. На корме вырез был такой же, как и на носу, для того, чтобы лодка была маневренная. Если оставить корму без выреза, то за нее будут цепляться сети. Таким образом, нос и корма лодки оформлены совершенно одинаково.

На данном этапе рубание дерева из внутренней части лодки осуществлялось специальным инструментом, который по-селькупски называется «*карша*». Выборку внутренней части лодки можно проводить как от носовой части, так и от кормовой, но главное при этом – наносить очень точные удары каршой вдоль волокон дерева. Важно отметить, что рубание внутренней емкости лодки связано с оформлением ее бортов с учетом ее будущего расширения. Поэтому в середине лодки на этапе выборки сужение между будущими бортами было минимальным – всего 12 см, а к носу и корме максимальным – на корме – 22 см, а на носу 21 см. Это связано с тем, что после расширения лодки края борта должны быть на одном горизонтальном уровне, а расширение в средней части будет максимальным. Именно с учетом этого в середине лодки было сделано максимальное сужение бортов, чтобы после «разворачивания», расширения лодки, уровень бортов выровнялся. Учитывая, что образовавшаяся в ходе выборки щель была незначительной (от 12 см в середине до 22 см у кормы и носа), выборка внутренней части представляет собой довольно сложный и трудоемкий процесс. Лодку нужно было постоянно укладывать на тот или другой борт, чтобы дерево на будущих бортах вырубалось равномерно. Вырубка лодки требует специальных навыков во владении каршой, поскольку необходима точность наносимых ударов вдоль волокон дерева и правильного угла нанесения удара. При этом задействованы как средняя часть карши, так и боковые ее стороны. Выборка производится постепенно

на всей внутренней площади лодки до той степени, пока возможно работать каршой в узкой щели.

На осуществление 3–5 этапов ушел второй полный рабочий день (ок. 8 часов).

6 этап. Прогрев («обжиг») лодки и ее расширение.

В небольшой ложбинке рядом с местом черного изготовления был сложен костер для обжига лодки. Сначала было положено два поперечных бревна диаметром примерно 0,5 м на расстоянии ок. 3,5 м друг от друга. Между этими бревнами был сложен костер из сухого ивняка. При этом довольно длинные стволы (2,5–3 м) укладывались «вдоль», между поперечными бревнами. На поперечные бревна была положена лодка (на донную часть). Костер имеет удлиненную форму и горит под всем дном лодки (не слишком интенсивно). На горящем костре лодка нагревается, и вследствие этого дерево становится более мягким, в результате чего появляется возможность расширения лодки.

В носовой и кормовой частях бортов лодки были просверлены сквозные отверстия, в которые на данном этапе была вставлена алюминиевая проволока и туго закручена. Это необходимо для того, чтобы предотвратить растрескивание лодки при расширении на костре.

В ходе нагревания лодки С.Ю. Боякин постоянно вставлял между бортами палочки – распорки, благодаря которым и происходит расширение лодки (рис. 3). Эти распорки делают исключительно из сырой, «живой» ивы. Для распорок ива подходит лучше всего, поскольку она «мягкая, пружинистая, сырая». При обжиге главное сначала прогреть лодку у носа и кормы, «а середина сама расходитя». Хотя под серединой лодки также горит костер и она нагревается. Вставляют распорки начинают с участков кормы и носа лодки. Длина этих палочек-распорок различная, в зависимости от ширины лодки на том участке, где вставляется распорка. При этом с одной стороны палочку заостряют и острым концом упирают в борт лодки. Противоположный конец палочки обрубает по внешнему краю противоположного борта, а затем, прилагая определенные усилия, упирают ее в борт. Таким образом, получается, что каждый раз длина палочек-распорок увеличивается примерно на 3 см (толщина борта). В ходе распиравания лодки (расширения ее бортов) палочки периодически меняют для того, чтобы на борта было постоянное давление распорок по всей длине лодки.



Рис. 3. Процесс нагрева лодки над костром и ее расширения с помощью распорок (6 этап).

Процесс прогрева лодки над костром – очень ответственный этап, который прерывать нельзя, при этом его продолжительность составляет несколько часов. В ходе обжига необходимо постоянно следить, чтобы лодка не загорелась (в том случае, если лодка загорелась, огонь на этом участке сбивают ветками). Необходимо постоянно поддерживать огонь (но при этом не допускать слишком интенсивного возгорания), следить за давлением распорок на борта лодки и в случае, когда давление ослабевает (распорка выпадает), то нужно ее заменить на более длинную. Заранее были изготовлены ивовые распорки различной длины, чтобы борта постоянно находились под их давлением. Всего в ходе нагревания и распиравания лодки было изготовлено около трех десятков палочек-распорок. Одновременно в лодку был вставлено 10–12 распорок по всей ее длине, на расстоянии примерно 30–40 см друг от друга. После того,

как борта лодки из «свернутого» внутрь лодки положения в начале прогрева разошлись под углом примерно в 45°, нагревание и распираание были закончены.

Иногда, по словам С.Ю. Боякина, при «жарке» лодки внутрь заливают горячую «уху» из рыбы, точнее из внутренностей рыб и «всякой мелочи» не имеющей пищевой ценности. В процессе «жарки» лодку поворачивают и эта «уха» распространяется по всей внутренней поверхности бортов, что их также размягчает и они лучше раскрываются. Кроме того, внутренние поверхности бортов пропитываются рыбьим жиром. Однако в данном случае С.Ю. Боякин в лодку ничего не заливал.

7 этап. Чистовая обработка лодки.

После снятия лодки с костра была произведена окончательная обработка ее бортов и дна специальным рубанком (*мирцан*), изготовленным по традиционной селькупской технологии. Причем, по представлениям селькупов, мирцан может сделать только холостой, неженатый мужчина, а если не успел сделать мирцан неженатым, то после женитьбы его делать уже нельзя. Причину такого поверья С.Ю. Боякин не объяснил.

С внешней стороны бортов и дна лодки были счищены небольшие нагары, образовавшиеся в ходе нагрева лодки на костре. Внутри лодки была произведена чистовая обработка каршой. В конце обработки С.Ю. Боякин каршой сделал небольшие

желобки вдоль бортов, примерно в 2,5 см ниже среза борта. Эти желобки необходимы для того, чтобы быть упором для будущих распорок. Лодка осталась остывать и высыхать (соответственно, осина станет твердой). После полного высыхания лодки она будет весить примерно 15–20 кг. Алюминиевая проволока (петли из которой предохраняли лодку от растрескивания при ее расширении распорками во время «обжига») была заменена на петли, сплетенные из тонкого корня кедра.

8 этап. Вставка распорок.

Эти распорки на селькупском языке называются «*таты*». Их изготавливают исключительно из кедра. Для вставки распорок в верхней части бортов лодки предварительно делаются небольшие отверстия прямоугольной формы, а краям распорок (круглым в сечении), соответственно, придается прямоугольная форма для вставки в эти отверстия (рис. 4). Единственная распорка, которая имеет выраженное овальное сечение, расположена в месте расположения седока, для удобства опоры на нее спиной. Седок располагается в лодке непосредственно на дне, а спиной опирается на уплощенную распорку. Таты сначала вставляются по левому борту (по часовой стрелке, начиная с кормовой части). В данном случае, в лодку было вставлено 7 распорок.

На осуществление 6–8 этапов ушел третий полный рабочий день (ок. 8 часов).



Рис. 4. Вставка распорок («таты») (8 этап).



Рис. 5. С.Ю. Боякин в лодке на воде.

Эксплуатация лодки.

Перед началом эксплуатации дно лодки ничем не покрывают (например, сосновой смолой или гудроном). С.Ю. Боякин отметил, что этого никогда не делают, потому что в этом случае она быстро треснет. Срок эксплуатации лодки, в случае аккуратного ее использования и хранения, может быть довольно продолжительным (до 15 лет). После использования лодку обязательно выносят из воды и укладывают дном вверх на сухом месте. В таком виде она равномерно просыхает. При этом лодку кладут в тени, чтобы на нее не было воздействия прямых солнечных лучей.

Эксплуатация на воде лодки-долбленки предполагает владение навыками ее управления. Во-первых, поскольку у этих лодок нет киля, то на воде они очень верткие и неумелому человеку перевернуться в ней очень легко. Во-вторых, при эксплуатации лодки на воде всегда используют только одно весло. Лопасть весла имеет удлиненную листовидную (как листья ивы) форму с ребром жесткости вдоль лопасти. Для того чтобы лодка передвигалась на воде по прямой, а не разворачивалась, при использовании одного весла необходимы также специальные навыки гребли (рис. 5).

Таким образом, от момента спила дерева в лесу до полного изготовления лодки по традиционной технологии у С.Ю. Боякина ушло три полных рабочих дня. Правда, при этом он использовал зара-

нее изготовленный инструментарий (доску для изготовления шкантов) и кедровые распорки. Также заранее было изготовлено весло.

Зафиксированные нами технологические новации заключались в следующем:

- 1) использование бензопилы при спиле дерева и первичных продольных запилах;
- 2) использование современной моторной лодки при транспортировке первичной заготовки лодки от места спила дерева до стойбища;
- 3) использование электрического шуруповерта при просверливании отверстий для шкантов;
- 4) использование алюминиевой проволоки при закреплении в носовой и кормовой частях лодки во время ее обжига и расширения (впоследствии проволока была заменена на традиционную плетеную веревку из кедрового корня).

Однако перечисленные новации в области инструментария если и повлияли на скорость изготовления лодки, то крайне незначительно. Базовые технологические принципы изготовления традиционной лодки-долбленки были полностью соблюдены.

Список литературы

Аникин А.Е. О происхождении некоторых русских слов из сферы материальной культуры. 1. Водный транспорт: «коч», «бат», «ветка» // Сибирский филологический журнал. – 2017. – № 3. – С. 140–150.

Вальгамова С.И., Янгасова Н.М., Вануйто Г.И., Хэно И.С., Ириков С.И. Словарь гидронимов Ямало-Ненецкого автономного округа. – Екатеринбург: Государственное казенное учреждение Ямало-Ненецкого автономного округа «Научный центр изучения Арктики», 2012. – 390 с.

Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка. Т. 1 (А–З). – СПб.; Москва, 1880. – 723 с.

Историко-этнографический атлас Сибири / Под ред. М.Г. Левина и Л.П. Потапова. – М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1961. – 498 с.

Лебедев В. Ветка – долбленая лодка // Северные просторы. – М. Агропромиздат, 1988. – № 1. – С. 43.

Пелих Г.И. Происхождение селькупов. – Томск: ТГУ, 1972. – 424 с.

Прокофьева Е.Д. Представления селькупских шаманов о мире (по рисункам и акварелям селькупов // Сб. МАЭ. – М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1961. – Т. XX. – С. 54–74.

Прокофьева Е.Д. Старые представления селькупов о мире // Природа и человек в религиозных представлениях народов Сибири и Севера (вторая половина XIX – начало XX в.). – Л.: Наука, 1976. – С. 106–128.

Прокофьева Е.Д. Некоторые религиозные культы тазовских селькупов // Памятники культуры народов Сибири и Севера (вторая половина XIX–XX в.). Сб. МАЭ. – Л.: Наука, 1977. – Т. XXXIII. – С. 66–79.

Степанова О.Б. Мир мертвых и погребальный обряд селькупов // Мифология смерти. Структура, функция и семантика погребального обряда народов Сибири. – СПб., 2007. – С. 182–198.

Степанова О.Б. Традиционное хозяйство северных селькупов: итоги реанимационных процессов первого десятилетия XXI в. (по материалам полевых исследований 2004–2012 гг.) // Мат-лы полевых исследований МАЭ РАН. – СПб., 2013. – Вып. 13. – С. 6–22.

References

Anikin A.Ye. O proiskhozhdenii nekotorykh russkikh slov iz sfery material'noy kul'tury. 1. Vodnyy transport: «koch», «bat», «vetka». In *Sibirskiy filologicheskiy J.*, 2017. N 3. P. 140–150. (In Russ.).

Dal' V.I. Tolkovyy slovar' zhivogo velikorussskogo yazyka. T.1: A – Z. St. Peterburg; Moscow, 1880. 723 p. (In Russ.).

Lebedev V. Vetka – dolblenaya lodka. In *Severnyye prostory*. Moscow: Vsesoyuznoye ob'yedineniye «Agropromizdat», 1988, No 1, p. 43. (In Russ.).

Levin M.G., Potapova L.P. (ed.) Istoriko-etnograficheskiy atlas Sibiri. Moscow, Leningrad: AS USSR Publ., 1961. 498 p. (In Russ.).

Pelikh G.I. Proiskhozhdeniye sel'kupov. Tomsk: Tomsk State Univ. Press, 1972. 424 p. (In Russ.).

Prokof'yeva Ye.D. Nekotoryye religioznyye kul'ty tazovskikh sel'kupov. In *Pamyatniki kul'tury narodov Sibiri i Severa (vtoraya polovina XIX – XX v.)*. *Collection of the Museum of Anthropology and Ethnography*, Leningrad: Nauka, 1977. Vol. XXXIII. P. 66–79. (In Russ.).

Prokof'yeva Ye.D. Predstavleniya sel'kupskikh shamanov o mire (po risunkam i akvarelyam sel'kupov. In *Collection of the Museum of Anthropology and Ethnography*, Moscow; Leningrad, 1961. Vol. XX. P. 54–74. (In Russ.).

Prokof'yeva Ye.D. Staryye predstavleniya sel'kupov o mire. In *Priroda i chelovek v religioznykh predstavleniyakh narodov Sibiri i Severa (vtoraya polovina XIX – nachalo XX v.)*. Leningrad: Nauka, 1976. P. 106–128. (In Russ.).

Stepanova O.B. Mir mertvykh i pogrebal'nyy obryad sel'kupov. In *Mifologiya smerti. Struktura, funktsiya i semantika pogrebal'nogo obryada narodov Sibiri*. St. Peterburg, 2007. P. 182–198. (In Russ.).

Stepanova O.B. Traditsionnoye khozyaystvo severnykh sel'kupov: itogi reanimatsionnykh protsessov pervogo desyatiletiya XXI v. (po materialam polevykh issledovaniy 2004–2012 gg.). In *Field research materials of the Museum of Anthropology and Ethnography Russian Academy of Sciences*. St. Peterburg, 2013. Iss. 13. P. 6–22. (In Russ.).

Val'gamova S.I., Yangasova N.M., Vanuyto G.I., Kheno I.S., Irikov S.I. Slovar' gidronimov Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga. Gosudarstvennoye kazennoye uchrezhdeniye Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga «Nauchnyy tsentr izucheniya Arktiki», 2012. 390 p. (In Russ.).

Новиков А.В. <https://orcid.org/0000-0002-6418-1061>