

© Л. И. Никонова

ВОДНЫЕ СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ У МОРДВЫ В ЭТНОЛОГИЧЕСКОМ АСПЕКТЕ

Реки и озера исторически играли огромную роль в жизнедеятельности мордовского населения, расселенного в западных и восточных районах Мордовии, а также сопредельных территорий. Обилие водоемов (1525 рек и около 500 озер) способствовало распространению водных средств передвижения. В традиционном хозяйстве находили применение разные его виды: обычно это были лодка, судно, плот и паром. Лодки строили из тесовых или пиленных досок, или выдалбливали из ствола дерева, они могли быть плоскодонными или с закругленным дном, узкими и длинными (до 20–30 м) или, наоборот, короткими и широкими. Каждый тип лодок имел свое название: струг, шитик, барка, расшива и т. д. По способу изготовления лодки именовали долблеными (челноки-однодеревки, лодки-челны), дощаниками (лодки — шитовки досчатые). Названия давались и по материалу, из которого были сделаны лодки: осиновки, лодки — шитовки досчатые; по месту изготовления — мокшаны, пурдошанки, сурянки. Движение осуществляли при помощи весел, парусов, шестов, которыми отталкивались от дна водоемов. Суда отличались более сложной конструкцией, часто имели специализацию в зависимости от назначения. Были среди них рыболовецкие (расшивы, «прорезные струги»), грузовые (открытые и крытые) и пассажирские (личные, общественные), но нередко одно судно совмещало перевоз людей и грузов одновременно. Крупные суда (баржи, барки) передвигались с помощью лошадей или бурлаков, шедших по берегу реки и тянувших судно за прикрепленные к нему канаты, а с 1817 г. — с помощью пара. Паромы и плоты использовались как переправы и для сплава леса. В терминологии, топонимике, в родном языке нашли отражение многие факты, свидетельствующие о значимости в жизни мордвы водной стихии, водных транспортных средств, об их назначении, обустройстве и т. д. Водные средства передвижения упоминаются в заговорах, пословицах. Сведения источников (архивы, памятные книжки, полевые сведения и др.) и научной литературы позволяют говорить о том, что водные средства передвижения у мордвы, как и у всех народов Поволжья — важная часть системы жизнеобеспечения.

Ключевые слова: водные транспортные средства, виды, традиция, мордва, судоходство, бурлачество, народные знания, топонимика

Ссылка при цитировании: Никонова Л. И. Водные средства передвижения у мордвы в этнологическом аспекте // Вестник антропологии. 2025. № 2. С. 301–323.

Никонова Людмила Ивановна — д. и. н., профессор, ведущий научный сотрудник отдела региональных исследований и этнологии, НИИ гуманитарных наук при Правительстве Республики Мордовия (Российская Федерация, 430005 Саранск, ул. Л. Толстого, д. 3). Эл. почта: congress7@list.ru ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4327-9534>

*Здесь и далее: м — мордва-мокшаны, э — мордва-эрзя.

UDC 39

DOI:10.33876/2311-0546/2025-2/301-323

Original Article

© *Liudmila Nikonova*

MORDOVIAN WATER VEHICLES FROM THE ETHNOLOGICAL PERSPECTIVE

Rivers and lakes have always played an important role in the life of the Mordovian population living in the western and eastern regions of Mordovia and neighboring territories. The abundance of water (1,525 rivers and about 500 lakes) contributed to the spread of water transportation. Various types of boats were used in the traditional economy: boats, vessels, rafts and ferries. Boats were made of sawn planks or carved from tree trunks, they could be flat-bottomed or rounded-bottomed, narrow and long (up to 20-30 meters) or, on the contrary, short and wide. The boats could be moved by oars, sails, or poles that were used to push them. Vessels were more complex in construction, often specialized according to their purpose. There were fishing, cargo and passenger vessels (the latter could be either personal or public), but often a vessel would carry people and cargo at the same time. Large ships were moved by horses or burlaks (boat pullers) who walked along the riverbank and pulled the ship by ropes attached to it. From 1817 some vessels were moved by steam. Ferries and rafts were used to cross the river and to raft timber. The terminology, toponymy and native language reflect many facts that testify to the importance of water elements and water vehicles in the life of the Mordvians. Water vehicles are mentioned in incantations and proverbs. Sources (archives, memorial books, field data, etc.) and scientific literature allow us to say that for the Mordva and all the peoples of the Volga region water vehicles are an important part of the subsistence system.

Keywords: water vehicles, types, tradition, Mordovians, shipping, boat pulling, folk knowledge, toponymy

Author Info: **Nikonova, Liudmila I.** — Doctor of History, Professor, Leading Researcher of the Department of Regional Studies and Ethnology, Research Institute of Humanities under the Government of the Republic of Mordovia (Saransk, Russian Federation). E-mail: congress7@list.ru ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0003-4327-9534>

For citation: Nikonova, L. I. 2025. Mordovian Water Vehicles from the Ethnological Perspective. *Herald of Anthropology (Vestnik Antropologii)* 2: 301–323.

Средства передвижения по воде: к истории распространения

Развитие водных средств передвижения возможно в тех регионах, где много рек и озер. Республика Мордовия расположена в центральной части Восточно-Европейской равнины в междуречье Оки и Суры. Территория Среднего Поволжья прорезана большими и малыми реками, из которых 1525 протекают в Мордовии.

В западной Мордовии крупными реками считаются Мокша, Вад и Цна, в восточной части — Сура, правый приток Волги. О масштабах водного бассейна можно судить по данным о протяженности местных рек. Так, длина р. Мокши составляет в Республике Мордовия 320 м. Вад и Цна — ее левые притоки. Длина р. Вад — 114 м., ширина

руслы до 30 м. Цна — равнинная река, сильно зарегулированная плотинами. Сура при общей протяженности в 841 км, на территории Мордовии имеет длину в 120 км. Сура берёт начало у с. Сурские Вершины Барышского р-на Ульяновской обл., протекает в Нижегородской, Пензенской обл., Мордовии и Чувашии. Как и в других частях мира, окрестности рек в Мордовии активно заселялись с древности. Сура — равнинная река с умеренно извилистым руслом. На ее берегах в Мордовии расположены с. Большие Березники, Николаевка (Большеберезниковский р-н) (Ямашикин 2004: 279). На Мокше в Мордовии разрослись г. Ковылкино, Краснослободск, Темников, с. Теньгушево (Ямашикин 2003: 556, 557). На Ваде — рп. Ширингуши, с. Журавкино, Авдалово, Вадовские Селищи и др. (Ямашикин 2003: 190). На Цне самый большой город — Сасово. Озерные впадины РМ по происхождению преимущественно речные (пойменные впадины).

* * *

В терминологии, топонимике, в родном языке нашли отражение многие факты, свидетельствующие о значимости в жизни мордвы водной стихии, водных транспортных средств, их назначении, обустройстве и т. д.

Заговоры, пословицы, присловицы выражают житейские наблюдения быта народа (Самородов 1968: 3), например, с упоминанием водных средств передвижения, их деталей, предназначения и т. п. «Эряфса ки аф мнят / ломань венчса аф уят; эрямсто ки а мнят — васолов а туят / в жизни путь свой не найдешь — на чужой лодке не поплыvешь (далеко не уйдешь)» (Мордовские пословицы 1986: 49). В заговоре рыболова произносится молитва к хозяйке воды Ведяве и покровителю воды Ведяти с упоминанием лодки, весла. Придя на реку ловить рыбу, рыболов сначала низко кланялся, потом произносил молитву: «Ведьсэ покшось Ведява, ведень кирди Ведяти. Сюкпрым неинк, кургсо валлон маринк! Кода сован вернес, туян ведыга якамо, ведьс калтнэн кундамо, илинк кирде венчкем, Илинк кунда веслынem! Моли венчкем молезэ, пани веслам панезэ!» /



Рис. 1. Лодка пассажирская и грузовая, р. Сура // Личный архив Л. И. Никоновой /
Фото от Е. И. Полушкина, с. Б. Березники Большеберезниковского р-на РМ

... хозяйка воды — Ведява, покровитель воды — Ведятя.... Мой поклон увидьте, мои слова услыште! Когда зайду в воду, буду по воде плыть, в воде рыбу ловить, не задерживайте мою лодку, не держите мои весла! Плывшая лодка пусть плывет, гребущее весло пусть гребет! (Устно-поэтическое 1981: 196, 199).

Например, нередко в рисунок мордовских вышивок входило изображение женской фигуры в ладье (Лузгин, Рогачев 2005: 21), символизирующей культ богини воды — Ведь-авы. Часто стилизованное изображение этой богини — мордовки вышивали на подоле рубахи спереди. Вода, водная стихия в вышивке, по преимуществу, изображалась в виде волнистой или зигзагообразной линии (Лузгин, Рогачев 2005: 35). Мордовские вышивальщицы использовали сермы (знаки) для кодирования религиозно-магической информации, т. к. вышивка в старину, прежде всего, выполняла функцию оберега.

В топонимике, в частности, Пензенского края, выявленной М. С. Полубояровым отражены водные средства передвижения в названиях сел, оврагов, притоков, озер и др. Так, название горы Кораблик, расположенной к югу от Малой Сердобы, по преданию, якобы, происходит от того, что когда-то у подножия горы, спускающейся к реке Сердобе, находили борт корабля (Полубояров 1992: 81). Перечислим и другие примеры. Лодка — овраг в Пензенском районе. В переводе с мордовского латко — «овраг» (Полубояров 1992: 89). Солик-Лодка — овраг в Сосновоборском районе западнее села Водолей. Ср. морд. Сулика (стекло, бутылка), лодка, латко «овраг»: стеклянный, бутылочный овраг». Происхождение названия, по-видимому, связано с изготовлением стекла в XVII–XIX вв. на территории Сосновоборского района (Полубояров 1992: 133). О тесной связи рек с хозяйственной деятельностью свидетельствуют и другие топонимы. Лашма — левый приток Мокши. Название связано с заготовками корабельного леса во времена Петра Первого, когда некоторые категории крестьян отбывали лашманскую повинность, т. е. занимались заготовкой этого леса (Полубояров 1992: 87).



Рис. 2. Лодка-долбленка, р. Сура // Личный архив Л. И. Никоновой /
Фото от Лузиной В. А., с. Б. Березники Большеберезниковского р-на РМ

Лодка и действие с ней отражает другая терминология: «Венъч (э.) М. Кар., Сур. (эрз. село Сурмет бывшего Бугурусланского у. Самарской губ. Средне-Волжского края) Чур., венъч (м.) Ан., венеш (м.) Пон., веныш эр Стан. — лодка. Венъчке (эрз. М. Карм.), венъчка (Ан.), венышке (Стан.) — лодочка. Венъч сакал (мок. Ан.) — зарубка, черта на носу лодки для указания емкости её, букв. «Борода лодки». Венъчсэ уйнян (эр М. Карм.) — плаваю на лодке» (Евсевьев 1931: 81, 82).

В мордовском языке представлен огромный спектр слов, связанных с реками, нашли отражение основные типы, виды водных транспортных средств, их назначение, действия и др., что засвидетельствовано в словарях:

Баржа / баржа (м., э.), несамоходное грузовое судно, перемещаемое буксиром (Мокшанско-русский 1998: 56); баржа (э.), грузовое судно обычно плоскодонное, несамоходная баржа (Эрзянско-русский 1993: 74).

Барка (э.) / барка / деревянная баржа; грузамс баркантень сюро / грузить хлеб на баржу (Эрзянско-русский 1993: 74).

Баркас / баркас, 1) большая многовесельная лодка, 2) небольшое самоходное судно, пожарный баркас пожарный баркас (м.) (Мокшанско-русский 1998: 56, 57).

Баркас / баркас (э.), большая гребная шлюпка; 2) баркас, небольшой портовый пароход или теплоход; калонь кундыца баркас / рыбацкий баркас; лей чирентень уйсь баркас / к берегу подплыл баркас (э.) (Эрзянско-русский 1993: 71).

Бурлак / бурлак, в старицу: рабочий на реке, входивший в какую-либо артель, которая передвигала суда при помощи бечевы или гребли (м.) (Мокшанско-русский 1998: 75).

Бурлак (э.) / бурлак (Эрзянско-русский 1993: 94).

Бурлачамсъ (э.) / бурлачить (Эрзянско-русский 1993: 94).

Ватага (м.) / рыбачья артель (Мокшанско-русский 1998: 98).

вене / лодка; венеж нярь (м.) / нос, передняя часть лодки; венеж пула / корма лодки (Мокшанско-русский 1998: 110).

Весла (м.) / весло (Мокшанско-русский 1998: 13).

Катер (м.) / катер (Мокшанско-русский, 1998: 236). Катер (э.) / небольшое судно; прогулкань катер (э.) / прогулочный катер (Эрзянско-русский 1993: 240).

Миле / весло (м.); шуфтонь мильт деревянные весла (Мокшанско-русский 1998: 381). Миле (э.) / весло; миле лапа (э.) лопасть весла (Эрзянско-русский 1993: 383).

Нярь, -рьхть / нос (передняя часть некоторых транспортных средств); венеж нярь / нос лодки (м.) (Мокшанско-русский 1998: 426).

Парус (м.) / парус — укрепленный на мачте кусок толстой ткани, надуваемый ветром и приводящий судно в движение; парус (э.); кепедемс паруст / поднять паруса (Мокшанско-русский 1998: 460; Эрзянско-русский 1993: 460).

Парусина (м, э.) / грубая плотная льняная или полульняная ткань (Мокшанско-русский 1998: 461; Эрзянско-русский 1993: 460).

Паруснай (м.) прил. / парусный; паруснай лодка (м.) / парусная лодка (Мокшанско-русский 1998: 461).

Лодки

Лодки в Мордовии строили из тесовых или пиленых досок, или выдалбливали из ствола дерева, они могли быть плоскодонными или с закругленным дном, узкими и длинными (до 20–30 м) или, наоборот, короткими и широкими. Движение осуществляли при помощи весел, парусов, шестов, которыми отталкивались от дна водоемов. Крупные суда (баржи, барки) передвигались с помощью лошадей или бурлаков, шедших по берегу реки и тянувших судно за прикрепленные к нему канаты, а с 1817 г. — с помощью пара.

Средства передвижения по воде у мордвы существовали с глубокой древности. Наиболее распространенный вид водного транспорта — лодка (м., венеж, э. венч). Первоначально это был челнок из единого ствола дерева, который выдалбливался или выжигался изнутри и обтесывался снаружи. Впоследствии лодки стали изготавливать из отдельных деревянных частей с каркасом и обшивкой, позволившие значительно увеличить их размеры. Управлялась лодка с помощью весла миля (м., э.), венеж кайме (м.), венч кайме (э.), уйбация (м.) (Мокшин 2002: 88).

Этнограф В. П. Ежова, находясь в этнографической экспедиции в мокшанских деревнях Мордовии, зафиксировала лодки-осиновки, лодки-шитовки и др.: «Лодки — осиновки паряные с нашивными бортами делают русские плотники из «Старого города». В селе мастеров-лодочников нет. Лодки-шитовки досчатые делают плотники из с. Песчаного Конакова. Они же ежегодно наводят паром через р. Мокшу (НА НИИГН И-267. к. № 132).

Лодки в колхозе делаются наемными мастерами из с. Красный яр (за 150 руб. из материала колхоза). Лодка состоит из долбленой осины в 5,10 м длины, внутри — ободы, на края прибиваются по одной доске шириной 25 см. обжигается, потом засмаливают. Второй тип лодок — однодеревки «венч». Третий вид лодки из досок. Весло называется «милле» (с. Кураево Тенгушевского района) (НА НИИГН И-267. к. № 49). Долбленая лодка — «венеш». Нос лодки / «венешпря», корма лодки / «венеш пуло», весло «миле» Дощаные лодки тоже называются «венеш», с. Парапино Ковылкинского района) (НА НИИГН И-267. к. № 4: 167). Лодка — однодеревка, с. Промзино (м.) (НА НИИГН И-496: 48).

В полевых записях (1952 г.) Б. А. Васильевым тоже зафиксированы лодки, записана терминология: «Лодки долбленые разведеные с нашивными бортами» (Морд. АССР, с. Рыбкино Рыбкинского района (м.) (НА НИИГН И-268, к. 259). Терминология: долбленая часть — потмакс кичкорт; нос лодки — пярь; корма — пулапец, лавки — озама (запись терминов В. П. Фролова) (НА НИИГН И-268, к. № 32). «1. Лодки осиновые присутствуют разведенные однодревки. 2. Лодки из теса (Морд. АССР, с. Волгапино Рыбкинского района (мокша) (НА НИИГН И-268, к. 259). Лодки-осиновки пареные с нашивными бортами делают русские плотники из Старого Города». В селе мастеров-лодочников нет. Лодки-шитовки досчатые. Делают плотники из с. Песчаного Конакова. Они же ежегодно наводят паром через р. Мокшу (плотники из с. Песчаного Конакова) (с. Подгорное Конаково Темниковского района (мокша) (НА НИИГН И-268, к. 259).

Тип лодки-долбленки фиксируются в с. Большие Березники. Долбленка — это лодка длиной от 2–2,5 м делали их из крепких по структуре деревьев (тополя, осины / «оскорь» — местн. назв.), в другом варианте — длина долбленки должна достигать не меньше 3 м, ширина 60–80 см (ПМА 2023: Большие Березники). В с. Б. Березниках такой тип лодки делали Енцовы. По рассказам местных жителей, тополь, он примерно в диаметре 70 см, вначале спиливают, потом дерево долбят, чтобы днище было 2–3 см, потом греют над костром, чтобы мягче стала структура дерева-долбленки и сразу же вставляют распорки, опрокидывают. Распорки потом выкидывают (ПМА 2023: Большие Березники).

На долбленках в основном плавали по Суре, т. к. лодка-долбленка по весу тяжелая и по речке плыть неудобно. По Суре «...Один раз махнешь веслом и она долго сама плывет!» Весло делают из легкого дерева (липы, березы), чтобы оно по весу было легкое, «иначе все руки измотаешь», а длина весла (1,20–1,5 м) — от роста человека (ПМА 2023: Большие Березники). Долбленки использовали до конца 1950-х гг. и сейчас они сохранились, но из-за ветхости находятся в огородах или сараях (ПМА 2023: Большие Березники).

Лодки изготавливали и из досок (сосна, осина). Вначале делалась «копанка» — каркас, потом она обшивалась досками и смолили или пропитывали дегтем. На вопрос, сколько по объему уходило дегтя или смолы, информатор ответил: «Как дерево будет «принимать» деготь и смолу». В целом ежегодно, чтобы лодка долгое не гнила, весной пропитывали даже не новую лодку «Готовились к сезону». Живицу (смолу) собирали за с. Вейсами (ПМА 2023: Большие Березники). В некоторых селах у мордвы не было лодок (с. Паракино, Промза Большеберезниковского р-на). По словам Т. М. Малиновой (Белова) «вода» (река) далеко от этих селений (с. Паракино), поэтому лодок не было (ПМА 2023: Паракино).

Инструменты: для изготовления долбленок были специальные топоры, скобелки. В. Б. Басалаев (с. Большие Березники) говорит: «У нас такой топор еще сохранился. Отец был мастеровой» (ПМА 2023: Большие Березники). Основными же инструментами лесорубов являлись топор, поперечная пила, железный клин и колотушка (ПМА 2023: Большие Березники).

Лодки-долбленки позволяли заниматься рыболовством и мордовским переселенцам Сибири. Делались они там по аналогии как на малой родине. Так, во время этнографической экспедиции в Минусинском районе зафиксировано, что «Енисей с его притоками, разветвленная сеть мелких рек и наличие озер позволяли мордовским переселенцам Сибири заниматься не только потребительским рыболовством, но и промысловым. В Енисейской губернии в той или иной мере рыболовством занималось все мужское население. Темными осенними ночами рыбаки выходили на Енисей в долбленых лодках, укрепив на металлической «козе» горячее смолье, и кололи крупную рыбу железной острогой (д. Алексеевка Каратузского района Красноярского района) (Архив Минусинского музея 2001). В другой записи говорится об употреблении невода для улова рыбы. При промысловом рыболовстве использовались неводы. Промышленники кооперировались и сшивали неводы, принадлежавшие разным хозяевам, в один. По окончании лова невод расшивали. Во время осеннего и весеннего хода рыбы на Енисее «неводили» круглые сутки. Выловленную рыбу солили на специальных плотах «саликах» и сплавляли вниз по Енисею. Рыбу в соленом, свежем и мороженном виде крестьяне использовали в питании, а также сбывали на «вольном торгу» или через скупщиков на больших ярмарках — Абаканской и Соленоозерской, на базарах и золотых приисках (д. Алексеевка Каратузского района Красноярского района) (Архив Минусинского музея 2001).

Суда и пристани

Со второй половины XVIII в. в Мордовии постепенно сложились центры судостроения, определялись пристани, получили развитие отдельные виды промыслов, по деревообработке (Виндрей, Поводимово); рогожно-кулевого (Ельники и др.), судового (Пурдошки, Большие Березники). Для транспортировки их продукции стали использоваться реки: а мордовские крестьяне обретали новые профессии (лоцманы, водоливы и др.) (Лузгин 2016: 126). На Мокше, Суре, Ваду было несколько центров судостроения, обычно совпадающих с пристанями: Рыбинской, Темниковской, Пурдышевской — по Мокше, Большеберезниковской — по Суре.

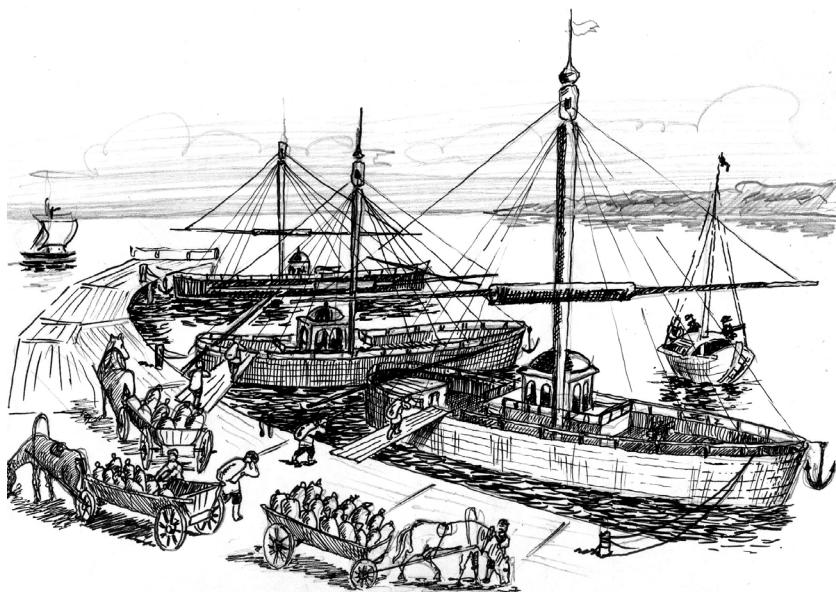


Рис. 3. Погрузка зерна на сурской пристани. Рис. Н. Д. Чикринёва //
Мордовия: энц.: в 2 т. Т. 2. Саранск, 2004. С. 378

Во многих документах указываются реки, по которым осуществлялись ходы судами разных наименований (барки, полубарки, расшивы, суряки, мокшаны и др.), описывается их количество и виды грузов, приводятся названия пристаней, расположенных на территории мордовского края. Так, по данным 30-х годов XIX в., по р. Ваду осуществлялся «судовой ход барками». В 1856 г. от Темниковской пристани было отправлено 21 судно (Лузгин 2016: 192). В 1857 г. со всех примокшанских пристаней было отправлено до 35 судов (Мордва 1981: 83). К началу 1860-х годов по Мокше ежегодно проходило до 130 судов. Н. В. Прозин свидетельствует: «Река Мокша протекает через весь уезд и разделяет его во вдольном направлении на две почти равные половины. По Мокше расположена большая часть значительных сел и деревень. Село Пурдошек, стоящее при самой реке, служит пристанью для судов, отправляющихся с хлебом в Рыбинск» (Прозин 1870: 29) «Город Троицк построен при самой Мокше, в котором хлебные торговцы занимаются поставками сплавом хлеба на барках в другие губернии; Троицк по близости к реке Мокше служит пристанью для судов, точно также как и село Русские Пошаты. Таким образом в Краснослободске уезде три пристани: Пурдошанская, Троицкая и Русско-Пошатская» (Прозин 1870: 32). В присурских территориях приблизительно в это же время начинает

выделяться судовая пристань в селе Старые Березники Саранского уезда и становится одним из наиболее оживленных торговых пунктов восточной части Мордовии (Лузгин 2016: 192, 193). Сура имела более 10 пристаней, из которых только Большеберезниковская находилась на территории Мордовии. До начала 40-х годов XIX в. число судов, ежегодно проплывавших по Суре, обычно не превышало 20. В дальнейшем их количество заметно увеличивалось (в 1856 г. до 50) (Лузгин 2016: 193).

В 1868 г. только с Большеберезниковской пристани на 7 барках и 1 расшиве было отправлено 216 тыс. пудов хлебных грузов (Мордва 1981: 83). Суряк (баржа) загружали преимущественно хлебом и спиртом, двигались по течению реки (Волкова 2004: 381). Историк А. С. Тувин пишет о судоходстве в Мордовии: «Мокша была судоходной от с. Кочелаева. Имела Кочелаевскую, Зубарёвскую, Краснослободскую, Кабановскую, Пурдошанскую, Жегаловскую, Высковскую, Старогородскую, Кадомскую, Черновскую и Лисицкую пристани» (Тувин 2004: 376). Навигация начиналась с середины апреля и продолжалась до середины мая, сплав леса — позже. От мокшанских пристаней в 30-е гг. XIX в. в навигацию отправляли 50–55 барок, полубарок, мокшанов и др. судов. Вместе с цининским караваном к Оке выходило до 520–550 судов (Тувин 2004: 376).

Судоходство повлекло за собой распространение рабочих профессий. Среди мордовских крестьян появились лоцманы, водолеи, матросы, бурлаки и др. Согласно данным А. С. Лузгина: «В 1851 году на р. Суре было нанято 223 водолива и 24 лоцмана» (Лузгин 2016: 195). В Памятной книжке (1911 г.) в разделе «о достопримечательных в географическом, этнографическом отношении» записано: «Пурдошки Краснослободского у. — в прежние годы здесь была пристань, славившаяся бурлаками, лоцманами и водолеями» (Памятная книжка Пенз губ. 1911: 176). В судоходстве было занято 41 человек мордовских крестьян из сс. Кимляй (22), Ежовка (6), Волгапино (7), Керетино (6). Матросами работали 134 человека из сс. Кимляй (17), Кичатово (5), Ежовка (6), Изосимовка (3), Ковылляй (10) и Троицк (93). В основном это были мордовские крестьяне. Так, в «Списке населённых мест Пензенской губернии» (1869) Ежовка — деревня казённая из 75 дворов (556 чел.) Краснослободского уезда. В 1913 г. в селе было 129 дворов (900 чел.), в 1930 г. — 210 дворов (1161 чел.). Ежовка (Ёжка) — село. Население в основном мордва-мокша (Ежовка 2025). В «Списке населённых мест Пензенской губернии» (1869): Волгапино — село казённое из 79 дворов (596 чел.) Краснослободского уезда. В 1921 г. в селе насчитывалось 1458 чел. в национальной структуре населения мордва-мокша составляла 87% (2002 г.) (История села Волгапино 2025). Кичатово (Сосновка, Пиче веле), находится на реке Мокша. В «Списке населенных мест Пензенской губернии» (1869): Кичатово — село казенное из 88 дворов Краснослободского уезда. Население мокшанское. Керетино (Керата, Кярат) — мокшанская деревня находится на речке Суфляй (Кичатово 2025). В «Списке населенных мест Пензенской губернии» (1869) Каретино (Керетань) — деревня казенная из 65 дворов Краснослободского уезда. В основе названия — мордовское слово керь, «поселение на отшибе, в стороне от основного пункта» (История села Керетино 2025; Список населённых мест Пензенской губернии 1869).

Развитие судового промысла, система перевозок клади на судах стимулировала развитие рогожно-кулевого, веревочно-канатного и др. промыслов. Поскольку их продукция была необходима в обустройстве водных средств передвижения, для транспортировки товаров. В к. XIX — нач. XX вв. на территории Мордовии сложились центры отдельных видов промыслов: по деревообработке — Виндрей, Поводимово; рогожно-кулевого — Ельники и др.; судового промысла — Пурдошки, Большие Березники

(Лузгин 2016: 126). В Памятной книжке (1911 г.) указывается, что в селе Верхозовка Мокш. у. в старые годы в значительном числе приготавлялись судоходные снасти (Памятная книжка 1911: 176): циновки, рогожи, кули, паруса и др. реализацией рогож и кулей мордовские кустари занимались *на пристанях*, при которых проходили еженедельные базары. Об этом говорится в более ранних источниках: «В Саранском уезде ими занимаются крестьяне слишком тридцати селений. Ежегодно приготавливается до 70000 циновок, рогож до 100000, кулей разного размера до 7000.... Местами сбыта служат Промзинская пристань Симбирской губ., семь пристаней в самом уезде (шесть на Суре и одна в Инзе), Москва, Нижний-Новгород, Симбирск, Оренбургская губ., местные базары и ярмарки (Саранский уезд 1870: 57–72).

Одним из наиболее распространенных промыслов на территории Мордовского края являлся *рогожно-кулевой*, поскольку (рогожи, циновки, кули и т. п.) обеспечивали транспортировку различных грузов, а также из рогож делались паруса. Центром *рогожно-кулевой* промысла являлся Краснослободский у., в котором было сосредоточено $\frac{3}{4}$ общей численности кустарей-рогохников. Причем из 4974 рогохников уезда 4927 человек (99,1%) проживали в Ельниковской вол. В самих Ельниках, по данным 1912 г. в 450 дворах насчитывалось 2079 рогохников. Рогожи в Мордовском крае вырабатывалось до 15 сортов, что зависело от качества мочала, размера, прочности и назначения. Так, рогохные кули были наиболее распространенной тарой для перевозки различных грузов (Лузгин 2016: 144), в т. ч. продовольственных товаров: зерно, хлеб, сало, вяленая рыба и т. д. До конца XIX в. в них перевозилась, в основном на судах, мануфактура. Отдельные кустари специализировались на производстве «рядных рогож» или циновок (изготавливались из крученого мочала) из которых делали паруса, а также «таевки» для подстилок на баржи (Лузгин 2016: 36) и обертывания товаров (Лузгин 2016: 190, 191). Как указано в документах, «на судах, ходивших по Мокше, применялись паруса». В Трудах Пензенской Ученой Архивной комиссии записано: «Суда от Пензы ... ходь бывает и на парусах» (Труды Пензенской 1905: 71). Мордовские промысловики вили веревки, в т. ч. бечеву, которой в комбинации с парусом, бурлаки тянули груженые барки (Мордва 1981: 85).

Известно, что суда — пурдошанки, мокшаны строились мордовскими плотниками из Виндрея (Виндреевское поселение, инт. ист.). Значительное число крестьян работало в виндреевских лесах, заготавливая лес, возделывая древесину на бревна, хлысты, накатники, распиливая бревна на доски. В числе плотников, строивших суда, были и артели плотников и резчиков из Виндрея, они же нередко украшали корабли резьбой и росписью (особенно корма и нос). Эти артели позднее стали работать также по деревням, занимаясь строительством крестьянских изб, перенося корабельную резьбу на оформление домов и на различную бытовую утварь (прялки, ткацких станках). Памятником резных дел мастерам села Виндрей братьям Ивану и Федору Тимофеевичам Лагуткиным стоит дом в центре села. Мастерили они и различную бытовую утварь. Причем широко использовалась корабельная резьба. На сохранившихся кое-где прялках, ткацких станках, некоторых других хозяйственных предметах можно увидеть замысловатые узоры, выполненные талантливыми виндреевскими мастерами, — пишет А. С. Лузгин (Лузгин 2016: 133, 134).

Развитие судоходства по рекам Мордовии существенно повлияло на жизнь мордовских крестьян. Строились пристани, велась торговля сельхозпродукцией, а среди прибрежного населения появились мастера и рабочие, в т. ч. — целые мордовские селения, специализировавшиеся в строительстве судов различных модификаций.

Речные суда издавна изготавливались мордовскими мастерами и для других регионов страны. Например, для азовского флота по указу Петра I темниковские мастера строили лодки-челны. Источники начала XIX в. отмечают, что на р. Вад от «Каргашиной при деревне Подлясовой строят... от семи до десяти судов из пиленого лесу», а на р. Выше «ежегодно приходящие плотники строят от 15 до 20 судов и сплавляют их в талую воду р. Цны» (Мордва 1981: 84). По данным 30-х гг. XIX в., по Ваду осуществлялся «судовой ход барками», которые нагружались разной мелкой «бочерной» посудой, лубом, лыком и мочалами. Как сообщал известный исследователь Тамбовского края И. И. Дубасов, вверх и вниз по реке ходили большие лодки и барки, сделанные местными мастерами из монастырского леса. В память о бывшем промысле местного мордовского населения имелось село под названием Пристань, где «иногда вымывались сильным течением» остовы огромных барж (Лузгин 2016: 192).

В 1853 в д. Б. Пошаты Краснослободского у. крестьянин И. Яковлев имел пристань для строительства барок. В 1865–1869 г. на пристанях Мокши было построено 127 судов (4 баржи, 13 барок, 39 гусянок, 24 мокшана, 5 паромов, 41 полубарка и росшива); на Суре — 104 судна (21 баржа, 17 барок, 5 гусянок, 2 дощаника, 2 кладнушки, 8 лодок и 49 полубарок) (Тувин 2004: 376).

Как было отмечено выше, по Мокше, Суре, Ваду было несколько центров судостроения, обычно совпадающих с пристанями: Рыбкинской, Темниковской, Пурдышевской — по Мокше, Большеберезниковской — по Суре. Строили здесь разные типы судов: от крупных, способных плавать по Волге, Оке и другим рекам, до мелких, используемых для перевозок грузов местного назначения, а также для рыболовства и перевозки людей. Строились специальные суда для перевозки зерна, свежей рыбы, овощей, мочальных изделий. С развитием судостроения в XVIII–XIX вв. известность получили суда пурдошанки, мокшаны, суряки, строившиеся на территории Мордовии (Тувин 2004: 376). Основными грузовыми судами на реках Мокша, Сура и их крупных притоках являлись барки, которые имели различные названия: мокшаны, малые мокшаны, суряки, гусянки, унжанки и др.

Барки подразделялись на открытые и крытые. Барки представляли собой продолговатые суда длиной 28–30 саженей и шириной 5 саженей. Грузовые суда в основном являлись плоскодонными. Изготавливались они из сосны (корпус, днище, боковые стенки, крыша со скатами и платформа) и дуба (передние и задние лыжи-водорезы). О видах судов (барках), загрузке их хлебом и маршруте движений по Суре зафиксировано в Трудах Пензенской Ученой Архивной комиссии «...Для грузки делаемых судовъ покупец разной хлебъ в городе Пензе на торгу и по близости Пензы отъ господъ которые занавсегда поставляютъ сами прямо всмолотью на городские мельницы и пристани которой по нагрузке и отправляетъ весною по полой воде внизъ по Суре до василя Сурского а из василя по уборке судовъ доставляетъ вверхъ волгою до рыбинска безвсякой перегрузки не позжя доставляетъ половины июня а из рыбинска по перегрузке в барки отправляетъ до Санктпетербурга и если не воспрепятствуетъ мелководие или разбитія впорогажъ барокъ доставляетъ из пензы однимъ летомъ в сентябре и октябре в внизъ извасиля волгою свободно ходять до Астрахани» (Труды Пензенской 1905: 70, 71)... «Купцам и жителям весьма желательно было естли бъ от города Пензы до василя сурского для ходу больших и малык судов барок во обратной путь разчищены были берега на оных поселившимися обывателями свои дачи чтоб служило к збереженю здесь лесовъ и барки б могли дешевле естли оные будуть возвращатся и болія бъ гораздо

могло быть промышленниковъ» (Труды Пензенской 1905: 72). 2. По Суре реке судоходство производится в каждый годъ вешнею водою в больших судах и мелкими барками (Труды Пензенской 1905: 71). 7. По Суре вверхъ суда вводятца простые только те которые по выгрузке изгоняютца из рыбинска волгою до василя и от василя Сурою вверх доводятца до Промзина городищъ и вышea а до Пензы не доводятца а остаетца къ вводке будущею весною гораздо меньше но хоша вводить и можно однажд вводимы ее ни кемъ не были (Труды Пензенской 1905: 71).

Центром строительства пурдошанок была Пурдошанская пристань (Тувин 2004: 376). Судовым промыслом постоянно занимались крестьяне с. Пурдошки Темниковского у. Наиболее ранние упоминания о пурдошанском промысле относятся к середине XVII в. Среди проданных в 1652 г. местным монастырем товаров был «монастырский старый струг» (старинное деревянное речное судно). В документах более раннего времени строительство стругов (старинное деревянное судно) отмечено возле сел Высокая Поляна, Бабаево Темниковского уезда и на реке Сивинь, притоке Мокши. О мастерстве мордовских корабелов говорит и тот факт, что на Пурдошанских верфях нередко строились речные суда без применения металлических креплений, вместо которых использовались натели деревянные гвозди) (Лузгин 2016: 192).

В Пурдашках мастеровые люди успешно занимались судовым промыслом вплоть до 80–90-х гг. XIX в., в результате чего сложились местные типы грузовых судов различных размеров: барки, мокшаны и суряки. Наиболее распространенным, местным, типом было судно средних размеров, называвшееся пурдошанка. Его габариты были следующие: в длину 13 «саженей трехаршинных» (28,08 м), в ширину «в яле» 7 аршинов (5,04 м). «Вышина стенам» стругов обычно составляла «аршин с четвертью» (1,08 м²). Пурдошанские мастера умели делать и «прорезные струги», на которых, по данным кадомских таможенных книг, вывозилась живая рыба. Размеры таких судов были различными. Средняя грузоподъемность была в пределах 1000 пудов. Главная особенность подобных судов заключалась в том, что их средняя часть (более $\frac{2}{3}$ всей длины) была отделена от носовой и кормовой частей двумя глухими, водонепроницаемыми перегородками (переборками): стенки этой средней части были прорезаны по длине досок отверстиями так, что средняя часть лодки представляла садок с живой рыбой. В «прорезях» рыбу вывозили на большие расстояния. Необходимыми струговыми принадлежностями были жести «с оковами», багры, якори «трехрогие» и «четырехрогие» (Лузгин 2016: 191, 192).

По реке Мокше плавали даже значительные по размеру баржи, которые назывались «мокшаны». Мокшаны (грузоподъемность 12–50 тыс. пуд., стоимость до 2 тыс. руб.) строились на Мокше, Суре и Оке. Суда эти были достаточно большими и вместительными. В них загружалось до 35 тысяч пудов хлеба или 45 тысяч ведер спирта. Стоимость такого судна была 6 тыс. рублей ассигнациями 1864 г. Груз отправляли с Рыбинской и Кочелаевской пристаней. В конце XIX в. Кочелаевская пристань отправляла ежегодно 15 и более судов хлеба и спирта. Спирт отправлялся в основном в Москву, Петербург, Архангельск. Мокшаны имели несколько большие размеры: от 30 до 32,5 сажени в длину и 18,5 аршина в ширину. В них загружалось до 45 тыс. пудов хлеба или 45 тыс. ведер спирта. Отличительной особенностью этих судов (мокшан) была двускатная крыша. Она была нужна, чтобы укрыть от дождя зерно, которое преимущественно возили именно на мокшанах. В с. Пурдошки свою судоверфь имели крупные хлеботорговцы и судовладельцы Ненюковы. У них в 1850-х гг. по Волге ходило 12 паровых судов под назв. «Мокша», «Краснослободск», «Сура», «Пенза» и т. д. общей мощн. в 389 л. с. (Панов 1995).

Суряк, тип сплавного грузового судна, применялся до начала XX в. на р. Суре (отсюда назв.), Волге и др. Он имел постепенно сужающееся к корме и носу дно, вертикальные борта; дл. 20–30, шир. 8–12, осадка 1,5 м. Суряки строились на территории Мордовии (с. Большие Березники) и за её пределами из соснового и елового леса без металлических креплений, вместо которых применялись начели (деревянные гвозди). В 1830 г. стоимость одного Сурякка составляла 3 тыс. руб. Их загружали преимущественно хлебом и спиртом, двигались по течению реки. Грузоподъёмность 12–15 тыс. пуд. На небольших реках (в т. ч. на Суре) суряки использовались до наступления межени (меженью называют период низкой водности рек, который устанавливается в зимний и летне-осенний сезоны, поэтому различают зимнюю и летне-осеннюю межень.). На Волге судно ходило до Астрахани не только по течению, но и против (с участием бурлаков) (Волкова 2004: 381). В Трудах Пензенской Ученой Архивной комиссии значится, что «Суда строятся большою частью больше плоскодонные длиною отъ 16–17 и 18 сажень, шириной по днищу 13 и 14 аршинъ и вышиною въ 3 $\frac{1}{4}$ арш., которые грузятца 8 и не болѣ 9 четвертей и имеютъ свободной по Суре згрузомъ ходъ, а безгрузу не бываетъ по Суре ходу, а малые суда или полубарки плоскодонные могутъ ходить по Суре во все лето». Здесь же отмечается, что суда строятся на берегах Суры, а бревна поставляются сверху Суры (Труды Пензенской 1905: 70).

Барки и расшивы изготавливались на некоторых присурских пристанях, в т. ч. и на Большеберезниковской (Мордва 1981: 85). В нач. XIX в. строительство дощников, росшив, мокшанов, суряков было наложено в Барышской Слободе, с. Промзино и Большие Березники. Расшива имела закругленное дно, суженную корму (Мордва 1981: 84–85). Расшива имела сплошную палубу, которая расширялась (расшивалась) за границы бортов за счет наставок со стойками. Стойки снаружи обшивались досками. Этот ряд досок назывался «красным поясом» и, как и корма, украшался искусственной резьбой, а затем покрывался зеленой и красной красками, а иногда и позолотой. При подходе к большим городам на расшивах поднимались разноцветные флаги. Все это, как писал историк волжского судоходства И. А. Шубин, «делало их очень красивыми, особенно когда они распускали свои огромные белые крылья — паруса, горделиво скользя по величавой шире реки подобно гигантским птицам». Благодаря парусам расшива могла при благоприятном ветре идти против течения. При безветрии её тянули бурлаки (Шубин 1927).

Судоходство и бурлачество

География бурлачества ограничивалась берегами Волги и ее притоков. Многоязыкими были бурлацкие артели, хотя преимущественно их составляли русские крестьяне. Бурлаки тянули суда против течения с помощью бечевы — длинной лямки, идя по бечевнику, посредством шестов, весел, забрасывая вперед якоря («завозом») (Бусыгин 1966: 391). Е. П. Бусыгин воспроизводит рассказ одного из старых волжских бурлаков, свидетельствующий о многонациональном характере бурлачества: «Нас на Волге в то время было много: весь берег был устлан старыми лаптями, каких там не встретишь — и русских, и мордовских, и татарских» (Лузгин 2016: 216). Н. В. Прозин пишет: «Народонаселение Саранского уезда состоит из русских, мордвы и татар. Русские жители охотно оставляют домашний кров и ходят промышлять далеко на чужую сторону. Многие из них занимались ... бурлачеством (Прозин 1868: 136). «Русские зажиточные крестьяне, а также и татары, имеющие хороших лошадей, принимают на себя перевозку рыбы и соли от Астрахани до

Москвы и товаров на Нижегородскую и Симбирскую ярмарки. В прежнее время более двух тысяч человек уходило на бурлацкую работу» (Прозин 1868: 138).

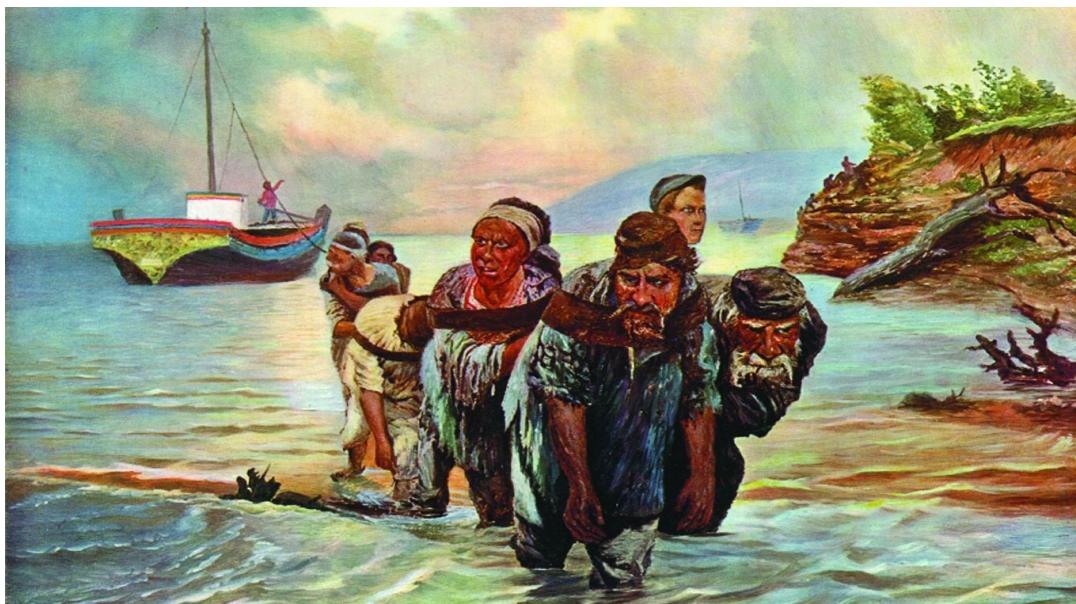


Рис. 4. И. Репин. Бурлаки. 1870-е гг. // Мордовия: энц.: в 2 т. Т. 1. Саранск, 2003. С. 186

Обеспечение грузоперевозок на судах по рекам осуществляли не только большое количество судовых рабочих, грузчиков, но и бурлаков. Так, на Пурдошанской пристани в середине XIX в. ежегодно нанималось до 1 тыс. бурлаков. Из мордовских селений Налитово и Кирдяти в эти годы уходили в бурлаки более 400 человек. В 1850 г. на Суре и на Мокше в пределах Пензенской губернии было зафиксировано 6594 бурлака. В 1851 г. на р. Суре было нанято 1489 бурлаков. В 1865 году на реке Суре насчитывалось до 10 тыс. бурлаков. Для передвижения против течения таких крупных судов как мокшаны требовалось от 150 до 180 бурлаков, для передвижения вверх по реке малых мокшан необходимо было 70 — 80 человек. На каждом борту мокшан, кроме этого, имелось от 50 до 80 весел для передвижения судна по течению (Лузгин 2016: 195). Для обслуживания одного из наиболее распространенных судов волжского бассейна-расшивы необходимо было от 20 до 55 бурлаков.

С развитием пароходства на Волге бурлачество почти перестало существовать. Частично оно сохранилось на Суре для перевозки грузов местного значения. Так, по данным Первой всеобщей переписи населения 1897 г., бурлачеством для побочного заработка в Симбирской губ. занималось 362 человека, в то время как, например, в Казанской губ. — только 80 (Лузгин 2016: 195). В Наровчатском у. крестьяне всех селений отправлялись по билетам и по паспортам в другие губернии бурлачить на судах (Лузгин 2016: 216).

Наём в бурлаки производился на специальных бурлацких базарах, организуемых в середине Великого поста в некоторых поволжских городах, а также на крупных пристанях. Из волжских бурлацких центров для крестьян мордовского края такими центрами были на реке Мокше — Кочелаево, Пурдошки, Темников, а на Суре — Пенза, Большие Березняки, Порецкое, Промзино. На бурлацкие базары съезжались крестьяне из ближних и дальних сел и деревень, а также судовладельцы (в т. ч. и вновь строящихся судов).

На базарах происходило заключение договоров. Нередко мытарь-вербовщик сам приезжал в село (Лузгин 2016: 207, 208). Согласно данным мордовских этнографических экспедиций (1953 г.) этнографом В. Н. Белицер зафиксировано: «В деревне имеется новый порядок под названием “бурда”. Этот порядок появился лет 45–50 назад. Население Низовки принадлежало барину Мельчугову. Сам информатор (С. Солдатов) был грузчиком, бурлаком. Летом работал грузчиком и бурлаком, а на зиму домой возвращался (с. Низовка Ардатовского р-на (мордва-эрзя)» (НА НИИГН. И-148, к. 48).

Паромы и плоты

Паромы имели важное значение при переправах через реки. В незаселенных местах для переправ выбирались или верховья, или неглубокие места рек без зарослей и болот. В населенных местах нередко на дно реки настипался камень-булыжник. Такие места назывались каменными бродами. С XIX в. начали возникать паромные переправы. Позднее в местах пересечения рек крупными дорогами стали строиться мосты (Мордва 1981: 85). В ранних источниках содержатся краткие упоминания о мостах, судоходстве и весенних переправах по р. Суре путем паромов и лодок. Так, в Выписке из дела об устройстве мостов (1794 г.) говорится, что Пензенский мещанин Павлухин «обязался иметь четырехлетнее содержание, чтоб состоящая под здешним губернским городом Пензой на реках Суре по Казанской да на Пензе по Саратовской дорогам называемой брегодирской, мосты и мостить, и содержать во всякой исправности, а в разлитье полой воды на тех реках, чтоб проезжающим не могло последовать остановки иметь лотки и паромы...» (Труды Пензенской 1905: 61). Плотники из Песчаного Конакова ежегодно наводили паром через р. (с. Подгорное Конаково Темниковского района (мокша) (НА НИИГН И-268, к. 259).

Плоты издавна изготавливались как средство передвижения через реку и сплава леса для судостроения. Изобилие лесов в мордовском крае, расселение мордвы в прибрежной зоне, способствовало сплаву леса для судостроения. Этнографом В. Н. Ежовой во время этнографической экспедиции по Мордовии зафиксирован рассказ информатора (Н. С. Сергиана, 1887 г. р.): «На месте нашего села когда-то был огромный лес, который называли бором, а деревню вначале стали называть Борапино, а потом Парапино (с. Парапино Ковылкинского р-на)» (НА НИИГН И-267, к. 49: 169), в другой записи говорится: «На этом месте села был стан от с. Старых Пичингушей, — сюда раньше приходили корчевать лес. Сейчас ближайший лес в 25 м. от села (с. Новые Пичингуши Ельниковского района)» (НА НИИГН. И-267, к. 49).

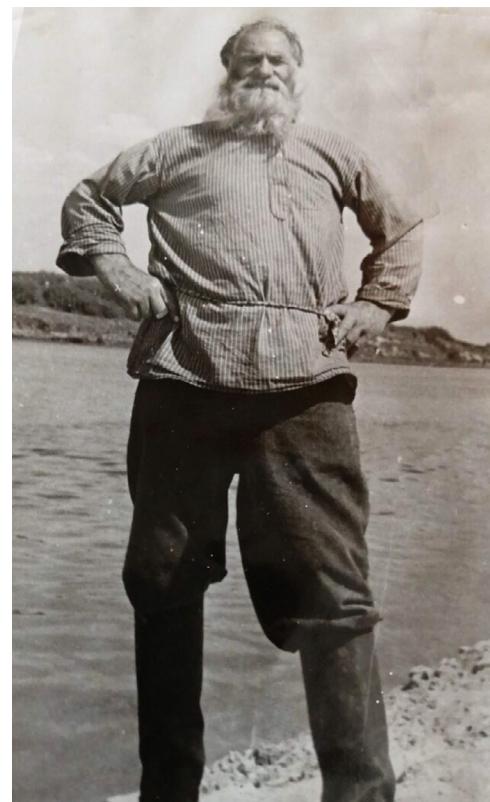


Рис. 5. Паромщик на р. Суре // Личный архив Л. И. Никоновой / Фото от Е. И. Полушкина, с. Б. Березники Большеберезниковского р-на РМ

Наличие плотов отражено в мордовской терминологии. Плот это: 1) связанные вместе в один или несколько рядов брёвна, предназначенные для сплава или для переправы на них по воде; келувонь плот — березовый плот; панемс плот гнать плоты 2) помост из брёвен или досок на воде около берега (м.) (Мокшанско-русский 1998: 496); плот, сущ. — плот / скрепленные в несколько рядов бревна для сплава или переправы на них по воде. Уемс плот лангсо (э.) / плыть на плоту (Эрзянско-русский 1993: 486).

Определение плота, мы находим в этнографическом справочнике профессора Н. Ф. Мокшина. «Плот (м., э. плот) — скрепленные в несколько рядов бревна для сплава или переправы на них по воде, которые использовались издавна. В настоящее время реки Мордовии несудоходны и по ним передвигаются только на лодках и плотах» (Мокшин 2002: 122).

Плотами, паромами такого же типа пользовалось и русское население Поволжья. Для переправы через реки применялись плоты, паромы, различного типа и величины лодки. Для переправы на малых реках обычно служил плот, который передвигался с помощью шестов или веревок, перекинутых с одного берега на другой. Плот составляли из бревен, укладывали их в два ряда и крепко связывая между собой обычно ивовыми прутьями, сверху делали еще дощатый настил. Для устройства парома плоский деревянный настил с перилами по краям ставился на две большие лодки. Часто паромом называли и плот с ровным дощатым настилом и загородками по краям (Бусыгин 1966: 393).

Сплав леса в виде плотов проходил по рекам Мордовии: Мокше, Суре, Ваду, что также связано с развитием постройки судов. Материалом для судов чаще всего служил еловый лес (Лузгин 2016: 190, 191). В Примокшанье и Присурье в больших количествах заготавливались твердые породы леса — дуб, ясень, клен, а также мачтовая сосна. В ранних источниках записано: «В 1797 г. вследствие указа 27 февраля «О препоручении водяных коммуникаций по всей Империи в главное ведение и управление Действительного Тайного Советника Сиверса и о доставлении всех нужных по сей части сведений, получены ду-мою вопросы, на которые она и отвечала. ...1. Лес пригоняется сверху по течению Суры «болія сосновой»... которой продаетца восемнадцать и шестнадцати аршинной способной краснилке на постройку судов во отрубе ненижая осмии вершковъ отъ трехъ рублей дерево а восми и девяти аршинной не нижая восми вершковъ во отрубе и до двенадцати по 140 р. и по 130 р. сто бревенъ, а для строенія мелкой сосновой и осиновой по отрубе не нижая пяти и не свыше шести вершковъ отъ сорока и не свыше семидесяти рублей» (Труды Пензенской 1905: 70, 71). Далее говорится: «По Суре реке судоходство производится в каждый годъ вешнею водою в больших судах и мелкими барками во все лето, на построение оныхъ въ городе Пензе и лесь распиливается» (Труды Пензенской 1905: 71).

А. С. Лузгин пишет: «Поскольку постройкой судов занимались обычно с сентября — октября и до вскрытия рек, недалеко от берега. Выбирали обычно небольшой овражек или ручеек, с тем чтобы весной с разливом судно можно было легко столкнуть в реку. Это становилось большим событием для близлежащих сел» (Лузгин 2016: 189, 190). В полевых сведениях В. П. Ежовой записано: «Нароватовцы в разлив Ев / Мокши выходили на берег и причитали так же как и Баевцы (с. Нароватово Тенгушевский район)» (НА НИИГН И-267. к. №. 49).

Сплав лесных плотов проходил по рекам Мордовии: Мокше, Суре, Ваду и др. В Памятной книжке Пенз. Губ. (1911 г.) записано: «Из перечня рек Пензенской губ. Суры, Мокша и Хопра, считавшихся прежде даже судоходными, а ныне годными лишь для сплава леса (Памятная книжка Пенз губ. 1911: 129). Лес нагружался на суда или сплавлялся

плотами. Для хранения хлебных грузов по берегам Мокши только в Темниковской окрестности было устроено восемь складов-магазинов. Размеры сплава леса по Суре в середине XIX в. увеличились по сравнению с 40-ми годами с 298 до 937 плотов (Лузгин 2016: 193).



Рис. 6. Паромная переправа на р. Мокше у г. Краснослободска. Нач. XX в. //
Мордовия: энц.: в 2 т. Т. 1. С. 558

В северо-западной части Мордовии имелись лесные рынки (Спасский и Темниковский уезды Тамбовской губернии) и делились они на три группы: передающие, потребляющие и смешанные. В первой группе местом продажи являются лишь передаточные: здесь проводили закупку крупных партий леса. Отсюда они отправлялись дальше на потребляющие рынки. К ним в начале XIX в. относились железнодорожные станции, возникшие в западной части Мордовии: Теплый Стан, Известь, Свеженькая, Пичкирияево, Сасово, Торбеево. Распределительными считались г. Темников, село Пичаево и г. Тамбов. Передаточные рынки питались материалами почти исключительно из казенных лесных дач и части других владений (Лузгин 2016: 228).

Лес сплавляли крестьяне и специальные люди специальные приказчики (у промышленников). Крестьяне сплавляли лес по рекам на продажу, в то же время сплавной путь являлся главным транспортным средством по весенним рекам. Бревна сплавляли по Виндрею, Ваду, Парце, Мокше, Цне, Выше и другим рекам. На последней сохранилось село с названием Пристань — свидетель тех лет. Сплав проводили двумя способами: россыпью или плотами. Реки северных уездов Тамбовской губ. даже тогда не отличались полноводием, поэтому более удобным считался сплав бревен россыпью. По другому названию — мальком, молевым способом (Колмыков 1998: 40). В западной части Мордовии была еще одна судоходная река — Вад, которая по транспортным возможностям уступала Мокше. «Судовой ход» по ней осуществлялся «только в полую воду». В это время на Ваде, «начиная от деревни Каргашиной, также при деревне Подлясовой», ежегодно нагружалось 7–9 судов из «пилного лесу» (Лузгин 2016: 192).

У лесопромышленников сплав материалов осуществляли и организовывали специальные приказчики. Иногда это были люди из числа местных жителей, хорошо всех знаявшие. Еще зимой они объезжали деревни по берегам рек и заключали договора с

жителями, желающими работать на сплаве. Как только проходил ледоход, подвезенные зимой к берегу реки бревна скатывали с крутых обрывов в воду. Свальщики и сплавные команды заранее вызывались к складам и размещались вдоль берегов, где проходили свалка, сплав. За плывущими бревнами по берегу следовали сплавщики и гнали их. Если стволы выкидывали концами на берег, их сталкивали в реку. От этого сплавщиков иногда звали гонщиками. Вместе с гонщиками служили и лоцманы (хорошо знавшие фарватер реки местные жители). Гнали бревна сплавщики артелью. На западе Мордовии, сплав (до войны и после, в сороковые годы) — гонку плотами, проводили только в половодье. Чтобы плоты не застrevали, их строили узкими и длинными. Сплав начинали, когда лед тронется. Лес пускали по Ваду. От деревни Вадово-Сосновка до Потьминского кордона и далее к озеру Имарка. Сплавляли по реке только хвойные породы. Затем бревна вытаскивали и возили в Умёт. В Зубове была специальная сплавная организация (трест). Материал для сплава готовили зимой и свозили его к реке. Плоты связывали веревками. Сплавщики жили в Вадово-Сосновке. Их хорошо снабжали продуктами, выдавали высокие сапоги. Приезжали гонщики и из Виндрея. Они же рубили лес для сплава. Виндрейские работники очень славились (Колмыков 1998: 47). Виндрей считался крупным лесхозом. Согласно Списку населенных мест Тамбовской губернии (1866) здесь вместе с русскими проживало много мордвы-мокши (Виндреевское поселение 2025). Вадово-Сосновка — село в Зубово-Полянском районе, основано в конце XIX в. переселенцами из села Мордовская Поляна и до сих пор в национальной структуре населения мордва-мокша составляют 99% (Вадово-Сосновка 2025).

Водные средства передвижения у других народов Поволжья

Водные средства передвижения имели с давних времен большое значение в жизни всего населения. Средством передвижения по воде у чувашей были древнейшего типа лодки-однодеревки (кимё). Легкие лодки-ботники выдалбливали из бревна толстой ивы и осины длиной 2–3 м, борта разводили до 60–70 см. В движение лодка приводилась с помощью весел (кёсмен). Для увеличения устойчивости к бортам нашивали одну–две плахи. Плавание на долбленах требовало определенного навыка, так как они были неустойчивыми. Дощатые лодки-шитики вначале представляли собой усовершенствованные долбленики с наращенными бортами. Более крупные лодки полностью из досок делали для передвижения по реке. Были в употреблении также плоты (сулă) с длинными кормовыми веслами (Культура Чувашского края 1994: 107).

Древнейший тип лодки у чувашей — лодки-однодеревки (кимё). Легкие лодки-ботники (путник) выдалбливали из бревна толстой ивы и осины длиной 2–3 м, борта разводили до 60–70 см. В движение лодка приводилась с помощью весел (кёсмен). Для увеличения устойчивости к бортам нашивали одну–две плахи. Плавание на долбленах требовало определенного навыка, так как они были неустойчивыми. Они использовались для хозяйственных целей — рыбалки, перевозки сена через реку. Ставили параллельно две длинные узкие лодки-долбленики, их соединяли бревнами, укладывали доски. Такой паром вмещал 2–3 нераспряженных воза. На другой берег перетягивали канатом вручную или лошадьми. На пароме, составленном из двух рыбачьих лодок, можно было пару копен сена (до 4 ц.) (Фокин 2002: 170).

Были в употреблении у чувашей также плоты (сулă) с длинными кормовыми веслами (Культура Чувашского края 1994: 107). У чувашей развита охота (волков, лис и др.),

рыболовство (реки и озера изобиловали рыбой). «По ночам на лодках выплывали на большие реки и озера, зажигали факел» (Фокин 2009: 247).

Через реки натягивали мочальные канаты, которые закреплялись к четырем столбам, по два столба вкапывали на противоположных берегах. На канаты укладывали половинки бревен серединами вверх. Когда телега въезжала на канатный мост, он под тяжестью опускался, оказываясь на воде. Такой подвесной мост в то же время был наплавным. В округе устраивали не более одного-двух мостов, поэтому чаще обходились паромами (Фокин 2002: 170–171).

В Удмуртии подспорьем для населения, в частности, рабочих Пудемского завода являлось рыболовство (Васина 2012: 135). Большинством видов домашней промысловой деятельности у удмуртов занимались мужчины. В т. ч. изготавливали транспортные средства — лодки (Никитина 1993: 89).

Марийцы для передвижения по рекам и озёрам издавна использовали различные лодки (пуш) (Молотова 2009: 761). Повсеместное распространение имели плоты, лодки-однодеревки, лодки с нашивными бортами, лодки-дощники и др. Наиболее совершенной была лодка типа каноэ с широкими тонкостенными бортами (тагына пуш). Движение лодки осуществлялось с помощью пары бортовых вёсел или кормового шеста. Встречались у марийцев сдвоенные парные челны. Сдваивание челнов способствовало их устойчивости на воде и повышению грузоподъёмности. Появление лодок с нашивными бортами дало позднее толчок к строительству крупных лодок и судов из составных деталей. Под влиянием русского населения появились у марийцев плоскодонные лодки-дощники или ботники. Плоты в прошлом связывались канатом из нескольких бревён или плах и снабжались дощатым настилом (Молотова 2009: 762). Они использовались для перевозки сена, как переправы через реки. В послеоктябрьский период произошли коренные изменения в развитии и совершенствовании путей и средств сообщения, в появлении и расширении *современных видов транспорта*. Наряду с индивидуальными средствами передвижения значительно возросли масштабы использования обществ, транспорта.

Заключение

Таким образом, территория Среднего Поволжья прорезана большими и малыми реками, и водные средства передвижения имели с давних времен большое значение в жизни населения. Речная сеть и озер сыграли немалую роль в жизнедеятельности мордовского населения особенного расселенного в западных и восточных районах Мордовии, а также сопредельных территорий.

Сведения источников (архивы, памятные книжки, полевые сведения и др.) и научной литературы позволяют сделать следующие выводы.

Водные средства передвижения у мордвы подразделяются на виды: лодка, судно, плот, паром. По способу изготовления лодки называли долбленками (лодка — челноки-однодеревки, лодки-челны (на заказ и сплавляли по р. Цна), дощниками (лодки — шитовки досчатые); по материалу, из которого были сделаны: лодки — осиновки, лодки — шитовки досчатые (личные, общественные); по назначению: суда грузовые (открытые и крытые), рыболовецкие — расшивы, «прорезные струги» и пассажирские, но нередко одно судно совмещало перевоз людей и груза одновременно; по месту изготовления — мокшаны, пурдошанки, сурянки. Каждый тип лодок имел свое название: струг, шитик, барка, расшива и т. д. Сложились местные типы грузовых и пассажирских судов, в т. ч. по Волге ходило 12 паровых судов под назв. «Мокша», «Краснослободск»,

«Сура», «Пенза» (общей мощностью в 389 л. с.). Особое значение имели плоты (для переправы и сплаву леса для строительства судов) и паромы (с XIX в.).

Со второй половины XVIII в. в мордовском крае сложились центры судостроения и пристани, стимулировавших развитие отдельных видов промыслов: по деревообработке (Виндрей, Поводимово); рогожно-кулевого (Ельники и др.) (рогожи, циновки, таевка, кули, паруса), судового (Пурдошки, Большие Березники). Среди прибрежного населения появились мастера и рабочие (лоцманы, водоливы, матросы, бурлаки, гонщики плотов), в т. ч. целые мордовские селения, специализировавшиеся в строительстве судов различных модификаций и сплаву леса плотами по рекам Мордовии.

Топонимика (в названиях сел, оврагов, притоков, озер и др.) подтверждает связь истории их происхождения с водными средствами передвижения (кораблик, лодка, солик-лодка и др., в. т. ч. связь с заготовками корабельного леса — лашмансство), а основные типы, виды, их назначение, действия, место распространения — нашли отражение в многочисленных полевых сведениях этнологов, фольклористов и языковедов, что отражено в мордовских словарях. Мордовские заговоры, пословицы и присловицы, выражающие житейские наблюдения, часто связаны с водными средствами передвижения населения.

Источники и материалы

- Архив Минусинского музея 2001 — Архив Минусинского регионального краеведческого музея им. Н. М. Мартынова и полевые сборы д. Алексеевка Каратузского района Красноярского края, зап. Л. И. Никоновой. 2001.
- НА НИИГН. И-267 — НА НИИГН. И-267. Карточки. Историко-этнографической экспедиции. 1952 год. Составитель Ежова В. П. к. № 49.
- НА НИИГН. И-496 — НА НИИГН. И-496. Материалы Мордовской этнографической экспедиции 1957 г. (сост. Н. И. Спрыгина). 327 л.
- НА НИИГН. И-148 — НА НИИГН. И-148. Мордовская этнографическая экспедиция в 1953 году по селам Большеигнатовского района Мордовской АССР. / Руководитель В. Н. Белицер. На 164 л.
- НА НИИГН. И-268 — НА НИИГН. И-268. К. № 259. Карточки историко-этнографической экспедиции, составленные Васильевым и др.
- Вадово-Сосновка 2025 — Населенный пункт «Вадово-Сосновка» // Регионы РФ [Электронный ресурс]. <https://regionsrf.ru/respublika-mordoviya>
- Виндреевское поселение 2025 — Виндреевское поселение Торбеевского муниципального района Республика Мордовия. История // Госуслуги [Электронный ресурс]. <https://vindrejskoe-r13.gosweb.gosuslugi.ru/o-munitsipalnom-obrazovanii/istoriya/>
- Евсевьев 1931 — Евсевьев М. Е. Эрзянь-руzonь валкс / Мордовско-русский словарь. М.: ЦентроЗнан, 1931. 226 с.
- Ежовка 2025 — Село Ежовка Ковылкинского р-на Республики Мордовия // Komandirovka.Ru [Электронный ресурс]. https://www.komandirovka.ru/cities/ezhovka_mord_r/
- История села Волгапино 2025 — История села Волгапино Ковылкинского района // Природное и культурное наследие Мордовии [Электронный ресурс]. <https://tourismportal.net/object/s-volgapino-706>
- История села Керетино 2025 — История села Керетино // Регионы РФ [Электронный ресурс]. <https://regionsrf.ru/respublika-mordoviya/kovylkinskiy-rayon/keretino/>
- Кичатово 2025 — Кичатово // Природное и культурное наследие Мордовии [Электронный ресурс]. <https://tourismportal.net/object/s-kicatovo-636076339>
- Мокшанско-русский словарь 1998 — Мокшанско-русский словарь / Ин- языка, литературы, истории и экономики при Совете Министров-Правительстве Республики Мордовия / Под ред. Б. А. Серебренникова, А. П. Феоктистова, О. Е. Полякова. М.: Рус. яз. Дигора, 1998. 41 000 слов. 920 с.

- Мордовские пословицы, присловицы и поговорки / На мордовском-мокша, мордовском-эрзя и русском языках / Вступительная статья, запись, системная обработка текстов и переводы их на русский язык К. Т. Самородова. Саранск: Мордовское книжное изд-во, 1986. 278 с.
- Памятная книжка 1911 — Памятная книжка Пенз. губ. за 1911 год. Пенза. 336 с.
- Панов 1995 — Панов Н. История села Токмово. XIX век. Кустарные промыслы // Голос Примокшанья. 14.11.1995.
- ПМА 2023 — Полевой материал Л. И. Никоновой: Цветков Евгений Иванович, 1948 года рождения, с. Большие Березники Большеберезниковского района, записи 2023 г.; Басалаев Виктор Борисович, 1950 года рождения, с. Большие Березники Большеберезниковского района, записи 2023 г.; Малинова (Белова) Таисия Михайловны, 1950 года рождения, с. Паракино Большеберезниковского района, записи 2023 г.
- Прозин 1868 — Прозин Н. В. Город Пенза // Памятная книжка Пензенской губернии за 1865, 1866 и 1867 годы с прибавлением Адрес-календаря лиц, состоящих на службе в Пензенской губернии к 1 января 1869 года. Пенза: Типография Пензенского Губернского Правления, 1868 г.
- Самородов 1968 — Самородов К. Т. Мордовские пословицы и присловья. Саранск: Мордовское книжное изд-во, 1968. 88 с.
- Саранский уезд 1870 — Саранский уезд и город Саранск Н. В. Прозина (По печатным источникам и письменным документам Статистического Комитета) // Сборник исторических, географических и статистических материалов о Пензенской губернии, с прибавлением распределения судебных мировых участков. Приложение к Памятной книжке за 1868 и 1869 годы. Издан Пензенским Губернским Статистическим Комитетом. Пенза: Типография Пензенского Губернского Правления, 1870. С. 57–72; 128–142.
- Список населённых мест Пензенской губернии 1869 — Списки населенных мест Российской империи, составленные и издаваемые Центральным статистическим комитетом Министерства внутренних дел. XXX. Пензенская губерния. Список населённых мест по сведениям 1864 г. СПб.: Типография Карла Вульфа, 1869. 121 с.
- Труды Пензенской 1905 — Труды Пензенской Ученой Архивной комиссии (С приложением двух чертежей). Кн. III. Пенза: Типография Губернского Правления, 1905.
- Эрзянско-русский словарь 1993 — Эрзянско-русский словарь: ок. 27 000 слов / НИИ языка, литературы, истории и экономики при Правительстве Мордовской АССР; под ред. Серебренникова Б. А., Бузаковой Р. Н., Мосина М. В. М.: Рус. яз., Дигора, 1993. 803 с.

Научная литература

- Бусыгин Е. П. Русское сельское население Среднего Поволжья: историко-этнографическое исследование материальной культуры (середина XIX — нач. XX вв.). Казань: Изд-во Казанского университета, 1966. 403 с.
- Васина Т. А. Горнозаводское население (конец XVIII — начало XX века) // Удмуртская Республика: историко-этнографические очерки / УИИЯЛ УрО РАН; науч. ред. А. Е. Загребин. Ижевск, 2012. С. 131–138.
- Волкова М. С. Суряк // Мордовия: Энциклопедия: В 2 т. Т. 2: М–Я / Гл. ред.: А. И. Сухарев, В. А. Юрченков (зам. гл. ред.), П. П. Кузнецов (отв. секретарь) и др. Саранск: НИИГН при Правительстве РМ, 2004. С. 381.
- Колмыков В. И. Жизнь леса: Очерки. Саранск: Мордовское книжное изд-во, 1998. 254 с.
- Культура Чувашского края. Учебное пособие (В. П. Иванов, Г. Б. Матвеев, Н. И. Егоров и др. / Сост. М. И. Скворцов. Часть I. Чебоксары: Чуваш. кн. изд-во, 1994. 350 с.
- Лузгин А. С., Рогачев В. И. Осмысление традиций орнаментальных мотивов мордвы. Саранск: Мордовское книжное изд-во, 2005. 85 с.
- Лузгин А. С. Народные промыслы мордовского края. Вторая половина XIX — начало XX в. (этнокультурные аспекты). Саранск: Мордовское книжное изд-во, 2016. 272 с.

- Мокшин Н. Ф. Материальная культура мордвы: Этнографический справочник. Саранск: Мордовское книжное изд-во, 2002. 208 с.
- Молотова Т. Л. Транспорт традиционный // Энциклопедия Республики Марий Эл / Гл. ред. Л. И. Маркелов. Йошкар-Ола: Изд-во МарНИИЯЛИ, Галерея, 2009. С. 761–762.
- Мордва: Историко-этнографические очерки / [В. И. Козлов, В. Н. Мартынов, В. Н. Шитов и др.; редкол.: В. И. Козлов (отв. ред.) и др.]. Саранск: Мордовское книжное изд-во, 1981. 334 с.
- Никитина Г. А. Хозяйство и занятия // Удмурты: историко-этнографические очерки / УИИЯЛ УрО РАН; Научный ред. д-р ист. наук В. В. Пименов. Ижевск: Удмуртский институт истории, языка и литературы УрО РАН, 1993. С. 53–103.
- Полубояров М. С. Мокша, Сура и другие... Материалы к историко-топонимическому словарю Пензенской области. М.: б/и, 1992. 197 с.
- Тувин А. С. Судоходство // Мордовия: Энциклопедия: В 2 т. Т. 2: М–Я / гл. ред.: А. И. Сухарев, В. А. Юрченков (зам. гл. ред.), П. П. Кузнецов (отв. секретарь) и др. Саранск: НИИГН при Правительстве РМ, 2004. С. 376.
- Устно-поэтическое творчество мордовского народа. Т. 7. Ч. 3. Календарно-обрядовые песни и заговоры / Под общей редакцией Б. П. Кирдана; НИИЯЛИЭ при Совете Министров Мордов. АССР. Саранск: Мордовское книжное изд-во, 1981. 304 с.
- Фокин П. П. Традиционное хозяйство чувашей левобережья Черемшана (Максимкинский куст) // Проблемы изучения научного наследия Н. В. Никольского: Материалы конференции, посвященной 120-летию со дня рождения ученого. Чебоксары: ЧГИГН, 2002. С. 102–179.
- Фокин П. П. Охота и рыболовство // Чуваши: история и культура / Отв. ред. В. П. Иванов. Том 1. Чебоксары: Чувашское книжное изд-во, 2009. С. 245–248.
- Шубин И. А. Волга и Волжское судоходство. Москва: Транспечать НКПС. 1927. 908 с.
- Ямашкин А. А. Мокша // Мордовия / Энциклопедия в 2 т. Т. 1: А–М / гл. ред. А. И. Сухарев, В. А. Юрченков (зам. гл. ред.); П. П. Кузнецов (отв. секретарь) и др. Саранск: Мордовское книжное изд-во, 2003. С. 556–557.
- Ямашкин А. А. Вад // Мордовия / Энциклопедия в 2 т. Т. 1: А–М / гл. ред. А. И. Сухарев, В. А. Юрченков (зам. гл. ред.); П. П. Кузнецов (отв. секретарь) и др. Саранск: Мордовское книжное изд-во, 2003. С. 190.
- Ямашкин А. А. Сура // Мордовия: Энциклопедия в 2 т. Т. 2: М–Я / гл. ред. А. И. Сухарев, В. А. Юрченков (зам. гл. ред.), П. П. Кузнецов (отв. секретарь) и др. Саранск: НИИГН при Правительстве РМ, 2004. С. 279.

References

- Busygin, E. P. 1966. *Russkoe sel'skoe naselenie Srednego Povolzh'ya: istoriko-etnograficheskoe issledovanie material'noj kul'tury (seredina XIX — nachalo XX vv.)* [Russian Rural Population of the Middle Volga Region: Historical and Ethnographic Study of Material Culture (mid-19th — early 20th centuries)]. Kazan': Izdatel'stvo Kazanskogo universiteta. 403 p.
- Fokin, P. P. 2002. Traditsionnoe khoziaistvo chuvashiei levoberezh'ia Cheremshana (Maksimkinskii kust) [Traditional Household of the Chuvash People of the Left Bank of the Cheremshan River (Maksimkinskiy cluster)]. In *Problemy izucheniiia nauchnogo naslediiia N. V. Nikol'skogo: Materialy konferentsii, posviashchennoi 120-letiiu so dnia rozhdeniya uchenogo* [Problems of Studying the Scientific Heritage of N. V. Nikolskiy: Proceedings of the Conference devoted to the 120th Anniversary of the Birth of the Scientist], ed. by V. A. Prokhorova, G. B. Matveev. Cheboksary: Chuvashskii gosudarstvennyi institut gumanitarnykh nauk. 102–179.
- Fokin, P. P. 2009. Okhota i rybolovstvo [Hunting and Fishing]. In *Chuvashi: istoriia i kul'tura* [The Chuvash People: History and Culture], ed. by V. P. Ivanov. Vol. 1. Cheboksary: Chuvashskoe knizhnoe izdatel'stvo. 245–248.
- Kirdan, B. P. (ed.). 1981. *Ustno-poeticheskoe tvorchestvo mordovskogo naroda* [Oral and Poetic Creativity of the Mordovian People]. Vol. 7(3). *Kalendarno-obryadovye pesni i zagovory* [Calendar

- and Ritual Songs and Incantations]. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo. 304 p.
- Kolmikov, V. I. 1998. *Zhizn' lesa: Ocherki* [Life of the Forest: Essays]. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo. 254 p.
- Kozlov, V. I. (ed.). 1981. *Mordva: Istoriko-ethnograficheskie ocherki* [The Mordva: Historical and Ethnographic Sketches]. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo. 334 p.
- Luzgin, A. S., and V. I. Rogachev. 2005. *Osmyslenie traditsii ornamental'nykh motivov mordvy* [Comprehension of Traditions of Mordvin Ornamental Motifs]. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo. 85 p.
- Luzgin, A. S. 2016. *Narodnye promysly mordovskogo kraia. Vtoraia polovina XIX — nachalo XX v. (etnokul'turnye aspekty)* [Folk Crafts of the Mordovian Region. The Second Half of the 19th — the Beginning of the 20th Century (Ethno-Cultural Aspects)]. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo. 272 p.
- Mokshin, N. F. 2002. *Material'naia kul'tura mordvy: Etnograficheskii spravochnik* [Material Culture of the Mordvians: Ethnographic Handbook]. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo. 208 p.
- Molotova, T. L. 2009. *Transport traditsionnyi* [Transport Traditional]. In *Entsiklopediia Respubliki Marii El* [Encyclopaedia of the Republic of Mari El], ed. by L. I. Markelov. Yoshkar-Ola: Izdatel'stvo Mariiskogo nauchno-issledovatel'skogo instituta yazyka, literatury i istorii, Galereia. 761–762.
- Nikitina, G. A. 1993. *Khoziaistvo i zaniatiia* [Economy and Occupation]. In *Udmurty: istoriko-ethnograficheskie ocherki* [Udmurts: Historical and Ethnographic Sketches], ed. by V. V. Pimenov. Izhevsk: Udmurtskii institut istorii, yazyka i literatury UrO RAN. 53–103.
- Poluboyarov, M. S. 1992. *Moksha, Sura i drugie... Materialy k istoriko-toponimicheskому slovariu Penzenskoi oblasti* [Moksha, Sura and Others... Contents for the Historical and Toponymic Dictionary of the Penza Region]. Moscow. 197 p.
- Shubin, I. A. 1927. *Volga i Volzhskoe sudokhodstvo* [The River Volga and Volga Shipping]. Moscow: Transpechat' NKPS. 908 p.
- Skvortsov, M. I. (ed.). 1994. *Kul'tura Chuvashskogo kraia* [Culture of the Chuvash Region]. Textbook. Part 1. Cheboksari: Chuvashskoe knizhnoe izdatel'stvo. 350 p.
- Tuvin, A. S. 2004. *Sudokhodstvo* [Shipping]. In *Mordovia: Entsiklopediia* [Mordovia: Encyclopedia], ed. by A. I. Sukharev. Vol. 2: M–Ya. Saransk: Nauchno-issledovatel'skii institut gumanitarnikh nauk pri Pravitel'stve Respubliki Mordovia. P. 376.
- Vasina, T. A. 2012. *Gornozavodskoe naselenie (konets XVIII — nachalo XX veka)* [Highland Mining Population (late 18th — early 20th centuries)]. In *Udmurtskai Respublika: istoriko-ethnograficheskie ocherki* [Udmurt Republic: Historical and Ethnographic Sketches], ed. by A. E. Zagrebin. Izhevsk: Udmurtskii institut istorii, yazyka i literatury UrO RAN. 131–138.
- Volkova, M. S. 2004. *Suriak [Suryak]*. In *Mordovia: Entsiklopediia* [Mordovia: Encyclopedia], ed. by A. I. Sukharev. Vol. 2: M–Ya. Saransk: Nauchno-issledovatel'skii institut gumanitarnikh nauk pri Pravitel'stve Respubliki Mordovia. 381.
- Yamashkin, A. A. 2003. *Moksha [Moksha]*. In *Mordovia: Entsiklopediia* [Mordovia: Encyclopedia], ed. by A. I. Sukharev. Vol. 2: M–Ya. Saransk: Nauchno-issledovatel'skii institut gumanitarnikh nauk pri Pravitel'stve Respubliki Mordovia. 556–557.
- Yamashkin, A. A. 2003. *Vad [Vad]*. In *Mordovia: Entsiklopediia* [Mordovia: Encyclopedia], ed. by A. I. Sukharev. Vol. 2: M–Ya. Saransk: Nauchno-issledovatel'skii institut gumanitarnikh nauk pri Pravitel'stve Respubliki Mordovia. 190.
- Yamashkin, A. A. 2004. *Sura [Sura]*. In *Mordovia: Entsiklopediia* [Mordovia: Encyclopedia], ed. by A. I. Sukharev. Vol. 2: M–Ya. Saransk: Nauchno-issledovatel'skii institut gumanitarnikh nauk pri Pravitel'stve Respubliki Mordovia. 279.