

Андрей Петрович Самар¹
samar_a2004@mail.ru

ТРАДИЦИОННЫЕ ВОЛОКУШИ НАНАЙЦЕВ

В статье рассматривается использование волокуш нанайскими охотниками в качестве подсобного транспортного средства, раскрывается их эволюция, в результате которой возникли хронологически и конструктивно связанные между собой традиционные виды транспорта. Волокуша из шкуры зверя находится у истоков его развития. Гипотетически именно она стала прототипом всех других типов волокуш. У нанайцев, как и у других народов региона, конструкция волокуши одина, различия обнаружены лишь в способах крепления поклажи: в южных районах использовали лыко липы, а в северных — кожаную верёвку. Свои особенности конструкции волокуши имели также у морских зверобоев и таёжных охотников. На морском побережье исследуемый вид транспорта представлял собой замороженную шкуру в виде корытца, а на материке — стянутый лыковой верёвкой мешок из шкуры.

Географическое распространение долблёных волокуш охватывает районы расселения тунгусо-маньчжуров, монголо-бурят и палеоазиатов: Восточную Сибирь, Чукотку, Забайкалье, Приамурье и Сахалин, — т.е. территории с отличающимися языковыми культурами. Тем не менее волокуши указанного типа сохранили эвенкийские названия, что следует рассматривать как древнейшее тунгусское влияние. Использование древесины для первичных транспортных средств стало решающим фактором, и в дальнейшем этот материал стал основой последующих конструкций.

В процессе эволюции долблёные волокуши оказали ключевое влияние на развитие лодок-однодревок. Основные черты рассматриваемого транспортного средства легли в основу конструкции остроконечной лодки, в результате чего был создан амурский тип лодки-долблёнки.

Ключевые слова: Амуро-Сахалинский регион, традиционный транспорт, нарты, лодка-долблёнка, волокуши, нанайцы, эвенки.

Andrey P. Samar¹
samar_a2004@mail.ru

TRADITIONAL DRAGS OF THE NANAI

The article discusses the use of drags by Nanai hunters as an auxiliary vehicle, reveals the evolution of primitive vehicles, as a result of which traditional modes of transport were chronologically and structurally interconnected.

A draper from the skin of the beast is at the origins of the development of primitive transport. Hypothetically, a drag drag of this design became the prototype

¹ Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток, Россия.
Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia.

of all other drag drags. The Nanai people, as well as other peoples of the region, have a single drag structure, the difference is found only in the ways of fastening the luggage — in the southern regions they used bast linden, and in the northern they used leather rope. The differences should also include the design features of the drag for sea Hypericum and taiga hunters. On the coast, it is a frozen skin in the form of a trough, and on the mainland — a bag of skin tightened with a bast rope.

The territorial distribution of dug-in drags covers the areas of resettlement of the Tungus-Manchu, Mongol-Buryats, and Paleo-Asians, and these are Eastern Siberia, Chukotka, Transbaikalia, Amur and Sakhalin. Covering a significant territory with different linguistic cultures, nevertheless, dragoids of this type retained Evenki terminology, which should be considered as the most ancient Tunguska influence. The use of wood for primary vehicles became a decisive factor, and later this material became the basis for subsequent designs.

In the process of evolution, dug-out drags had a fundamental impact on the development of single-boat boats. The main features of the drag drag were the basis of the pointed boat, as a result of which the Amur type of dugout was created.

Keywords: Amur-Sakhalin region, traditional transport, sled, dugout boat, drag, Nanai, Evenk.

Волока (иначе волокуша, волочуга, волочня, волочень, волоковица, колodka) — это особое приспособление для перевозки грузов, которое было весьма распространено в северных и северо-восточных губерниях Российской империи; предок саней.

Охота на крупного таёжного зверя — важнейший промысел нанайцев. Когда-то он являлся основой выживания родовой общины. Для этого занятия охотник должен обладать обширным комплексом знаний, включающим в себя сведения о цикле жизни промысловых животных и птиц, свойствах растений, климатических и географических особенностях региона и т.п. В условиях горной тайги такой промысел становился ещё более сложным. Ведь поиск, обнаружение и преследование зверя осуществлялись пешком, а тянуть тяжёлую ношу по такому ландшафту — неблагоприятная работа: груз пачкался, терял первозданный вид, приходил в негодность. Так возникла необходимость сохранить добычу, уложив её на подходящую основу и тем самым обезопасив. Тащить груз по земле — наиболее доступный способ его доставки, поэтому развитие волокуш как вида транспорта у большинства охотничьих народов было предопределено.

Знания об окружающем мире расширялись, профессиональные навыки охотников оттачивались, орудия труда совершенствовались, сведённый воедино опыт множества поколений давал мощный толчок прогрессу. С развитием охотничьего промысла у народов Дальнего Востока возникла необходимость использования волокуш разнообразных типов. Исходя из габаритов и веса груза создавались разнообразные виды этой древнейшей конструкции.

Все варианты волокуш народов Дальнего Востока России по конструкции можно разделить на два основных типа:

1. волокуши из шкуры зверя;
2. волокуши из дерева:
 - долблёные волокуши-однодревки;
 - волокуши из двух частей ствола дерева.

Вопрос о том, какой тип стал использоваться раньше, остаётся открытым. Как нам представляется, волокуша из шкуры является первичной формой, а долблёная корытообразная волокуша — вторичной. Хотя не исключено, что они были созданы примерно в одно время. Такие подсобные транспортные средства до сих пор сохранились у народов Нижнего Амура как реликтовое явление [11, с. 105].

I ТИП. ВОЛОКУШИ ИЗ ШКУР

Использование шкуры зверя в качестве волокуши — наиболее рациональный вариант в условиях таёжного промысла. Его преимущество очевидно: упакованный таким образом груз был полностью закрыт и не пачкался при передвижении.

Ареал использования волокуш этого типа занимает большую часть Приамурья, охватывает побережье Охотского и Японского морей. И, несмотря на серьёзные различия в применяемых способах и орудиях охоты, коренные народы использовали волокуши одинаковой конструкции. Такая тенденция объясняется сильнейшим влиянием эвенков, освоивших большую часть территории Дальнего Востока. В результате межкультурных контактов многие «новейшие» технологические достижения данного народа воспринимались практически без изменений, часто вместе с этническим названием. Хотя некоторые транспортные средства возникали и конвергентно, независимо от влияния извне.

Огромный ремесленный опыт, накопленный за столетия, передавался стариками через *тэлунгу*². Эти знания и собственный эмпирический опыт помогали в успешной охоте, обработке мяса, консервации шкуры, а также позволяли любому охотнику в промысловых условиях самостоятельно изготовить волокуши. В традиционном промысловом фольклоре низовских нанайцев (с. Верхняя Эконь) сохранились указания на использование подручных средств на охоте. Вот одно из них: «...*То, что человек волоком тащит. Человек тянет толстый (ремень). Вот это (ремень) надевает через плечо, так-то тянет (мехом наружу) конечно, скользит хорошо. Ну, это люди называют кутулэн. Это так называется. Это кутулэн же скажешь, всё обвяжешь, чтобы не было отверстия, и только*

² *Тэлунгу* — нанайский фольклорный жанр. Основной его признак для нанайца состоит в убеждённости, что все события, описанные в произведении, случались при жизни более или менее отдалённых предков и рассказы об этом событии передавались в неизменном виде из поколения в поколение [1, с. 12].

после этого, сделаешь посредине разрез. Через этот разрез толстым кожаным ремнём сделаешь лямку. И эту лямку надевают через плечо, и вместе с лыжами (на лыжах) так тянешь. И вот это кутулэн. А вот то, что люди говорят дивон, так-то знаешь: это снег выроешь, стелешь шкуру снизу и кладёшь мясо в середину. И это в середину. И это мясо второй половиной шкуры накроешь. Так сделав, это снегом засыпаешь. Словно могилу закапываешь, зароешь. Словно покойника хоронишь. Вот это называется дивон. А то, что кутулэн: мясо в шкуру заворачиваешь и потом в шкуре по краям со всех сторон сделаешь надрезы, отверстия. Побольше надрезаешь и через эти надрезы кожаными ремнями, словно зашиваешь, вдевая ремень через эти надрезы, всю шкуру стягиваешь, чтобы образовалось вроде мешка, и к этому подобию мешка привязываешь лямку. Где-то в середине делают большой надрез, через него привязывают лямку. Вот лямку привяжут, и это, таща, возвращаются. Вот это — кутулэн. А то, что зарыто — дивон. Вот это так» [Архив ИИАЭ ДВО РАН. Гаер, 1975. Д. № 245. Л. 41].

Вероятно, используемое сырьё (шкура) для хранения и транспортирования мяса вводило в заблуждение и самих охотников. Отсюда в тексте такое акцентирование на двух вариантах использования шкуры зверя: для транспортировки — волокуша *кутулэн*, для длительного хранения избытка мяса — кладовка *дивон*.

У большинства территориальных групп нанайцев конструкция такой волокуши была одинакова: она представляла собой большой меховой мешок, стянутый ремнём. Отличался лишь материал для крепежа груза: низовские использовали ремни из шкуры, а верховские — верёвку из лыка липы, которая растёт в южном ареале расселения данного этноса. Охотник укладывал мясо в шкуру, ножом по её краю делал короткие надрезы, через которые продевал верёвку *сирпэ* из луба липы *кильдэ* и стягивал стороны, а оставшуюся длину оставлял для потяга [Архив ИИАЭ ДВО РАН. Д. 446. Л. 116].

Такую волокушу изготавливали, когда нарты отсутствовали под рукой, а расстояние до жилья было относительно небольшим. Данное приспособление у нанайцев использовалось однажды и не являлось постоянным транспортным средством, хотя у отдельных групп этого и других народов региона отмечены случаи многократного использования волокуш подобной конструкции.

У амурских нанайцев сложились два диалектных названия волокуш этого типа — *кутулэн* (с. Верхняя Эконь) и *хорсо* (с. Кондон, Найхин, Дада). Такому терминологическому и конструктивному родству на Нижнем Амуре способствовали обмен и торговля на пересекающихся маршрутах к промыслам, контакты на традиционных стоянках, совместный промысел и т.п.

Аналогичным описанному образом поступали и эвенки Нижнего Амура (с. Карги, Кульчи): они заворачивали груз в шкуру лося, привязывали к узлу длинный ремень с лямкой и на лыжах по снегу волочили за собой [11, с. 106].

При перекочёвках безоленные эвенки перемещались пешком, а поклажу зимой тащили на шкуре-волокуше *иривун* (амг.), *ирувун* (верхнененск.). Сымские эвенки припрягали охотничью собаку в корытообразную нарту — *натр* [5, с. 100].

Несколько отличалась конструкция волокуши у нивхов Амурского лимана и Сахалина. После удачной охоты они придавали свежей шкуре нерпы форму корытца и замораживали. В получившееся подобие саней укладывали мясо, в глазные отверстия шкуры продевали ремень-постромку и волоком доставляли в поселение (рис. 1) [11, с. 106].

Нивхи Сахалина и Амурского лимана на зимней рыбалке пользовались аналогичной «замороженной» волокушей для транспортировки выловленной рыбы. Доступность и практичность такого способа стала причиной его распространения на территории всего Дальнего Востока. Охотники разных специализаций использовали его многочисленные варианты.

На арктическом побережье морские зверобой — азиатские эскимосы и береговые чукчи — для транспортирования волокуш этого типа использовали упряжь, напоминающую собачью. Она состояла из двух хомутов, в месте сочленения которых привязывали короткий потяг с костяным вертлюгом *каврачъын* (чукот.) с поводками для крепежа туши зверя. Крепёж представлял собой две петли. Наиболее широкую из них пропускали через прорезь в нижней челюсти нерпы или моржа. Затянув петлю на верхней челюсти, переворачивали добычу на спину, короткую петлю вертлюга прикрепляли к поводку, идущему к наплечным лямкам, и таким образом транспортировали в жилище.



Рис. 1. Лов наваги. Волокуша из замороженной шкуры нерпы, используется для вывоза улова. Нивхи. 1964 г.

Арктические охотники своё промысловое снаряжение из моржового бивня (гарпуны, вертлюги, блоки, пряжки) традиционно украшали фигурками животных. Так, у них получили распространение вертлюги со стилизованными изображениями белого медведя, горностая, нерпы, имеющие составную конструкцию из двух частей (рис. 2) [3, с. 145]. У североамериканских индейцев было зафиксировано подобное использование шкуры для транспортирования мяса убитого зверя [7, с. 101—103]. На северо-востоке Азии у морских зверобоев этот промысловый крепёж получил широкое распространение из-за его небольших размеров и удобства в обращении. Он являлся одним из незаменимых инструментов охотника. При передвижении промысловика с грузом механизм вертлюга не давал перекручиваться короткому потягу с закреплённой на нём нерпой, что значительно облегчало передвижение по ледяным торосам.

Варианты использования шкуры зверя в качестве транспорта у народов юга Дальнего Востока и Северо-Востока Азии имеют как общие, так и различающиеся черты. Региональные особенности были обнаружены в разном использовании хомутов, похожих на собачью упряжь: они состояли из одной заплечной лямки у охотников таёжной зоны и из хомута на два плеча у арктических морских зверобоев. Отличия были обнаружены и в способах крепления груза: на побережье Японского моря для этих целей использовали глазные отверстия в шкуре, а на побережье северо-восточных морей — прорезь в нижней челюсти зверя.

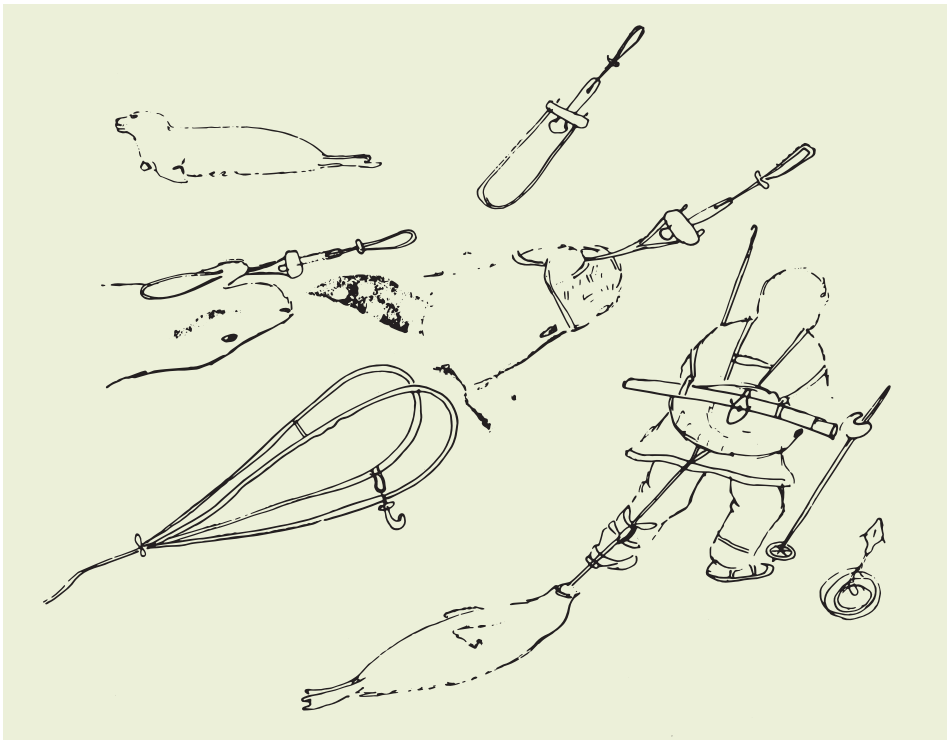


Рис. 2. Транспортирование нерпы. Эскимосы

II ТИП. ВОЛОКУШИ ИЗ ДЕРЕВА (ДОЛБЛЁНЫЕ ВОЛОКУШИ-ОДНОДРЕВКИ И ВОЛОКУШИ ИЗ ДВУХ ЧАСТЕЙ СТВОЛА ДЕРЕВА)

На территории Восточной Сибири и Дальнего Востока охотники повсеместно использовали долблённые волокуши-однодревки. Прочность этих конструкций позволяла применять их не один раз, а долгое время.

Их широкое использование было обусловлено сравнительно лёгким процессом изготовления из доступных подручных материалов: стволов, коры и ветвей деревьев. Видовое разнообразие дальневосточной флоры располагает множеством подходящих для этих целей растений.

Название и происхождение ручной нарты амурского типа свидетельствует об автохтонном происхождении и развитии традиционных долблённых транспортных средств у народов региона. Работы советских этнографов по исследованию традиционного транспорта коснулись специальной лексики традиционных волокуш и охотничьей ручной нарты нанайцев, выявили общность тунгусо-маньчжурских однокоренных терминов *онголо* (дупло, углубление) и *онгсо*, *оксо* (нарта). В названии ручной нарты отражаются тунгусо-маньчжурские корневые элементы со значением «дупло, долбление»: *-он-*, *-иη-*, *-еη-*, *-аη-*, *-он-*, *-ун-*, *-ен-*, *-ан-* [6, с. 347].

Древнейшее название ручной амурской собачьей нарты *ондъёхо*, *онгсо* у народов Дальнего Востока (нанайцы, ульчи, уйльта, орочи, эвенки, буряты, монголы) соотносится с терминами, обозначающими ручную долблённую волокушу *онгсо*, *ончоко*, которые, в свою очередь, происходят от слова *онголо* (дупло, углубление). Этимологию термина *онго(н)* — «первоначальный» бурятского шаманского идола можно интерпретировать как «стоящий у истоков». Здесь присутствует очевидная связь с эвенкийским *онголо*. Такая связь между, казалось бы, тематически весьма далёкими друг от друга словами, объясняется достаточно легко: древесина и другие природные материалы были основным сырьём в традиционных культурах, использовавшимся для изготовления как разнообразных транспортных средств, так и культовой скульптуры. Более того, нанайский и ульчский термины *ондъёхо* и *онгсо*, обозначающие грузовую нарту, имеют аналоги в монгольском: *онгоц*, *онгосо*. В бурятском языке слово, обозначающее лодку-долблёнку, было заимствовано у эвенков, у которых она уже прошла длительный путь развития. Таким образом, эвенкийский термин *онгол* (дупло) стал основой для разветвлённой промысловой лексики, обозначающей наземные и водные транспортные средства у многих народов региона.

Нанайцы использовали разнообразные волокуши как амурского, так и эвенкийского типов. Многие элементы традиционного хозяйства нанайцев в той или иной мере являются заимствованием или типологически близки к эвенкийским. Многообразие средств передвижения на Нижнем Амуре в значительной мере связано с тунгусским компонентом [11, с. 131].

У нанайцев корытообразная волокуша называлась *оугосо*, она представляла собой грубо выдолбленную полость с заострёнными концами. Анализ археологических и лингвистических фактов позволил прийти к выводу, что волокуша-долблёнка *оугосо* возникла и получила развитие в неолите. Ведь



Рис. 3. Топор досинку. Удэгейцы

первые находки специальных орудий для долбления датируются той же эпохой. В это время был изобретён коленчатый каменный топор (тесло). Образцы обнаружены на юге Дальнего Востока и датированы эпохой неолита. Использование такого орудия свидетельствует о высокой культуре деревообработки у древнего населения региона. Применение топора такой конструкции ускорило многие технологические процессы в изготовлении различной домашней утвари, промыслового инвентаря, транспортных средств. Генетическое и культурное родство с древним населением региона проявилось в орудиях произ-

водства. Удэгейский стальной коленчатый топор *досинку* сохранил конструкцию древнего каменного топора (рис. 3).

Уже более совершенные орудия для долбления — *кельты* — были найдены на памятниках раннего железного века Приморья: и те и другие изготавливались из белого чугуна [13]. Как уже отмечалось выше, общее происхождение тунгусо-маньчжуров, проявившееся во многих аспектах традиционной культуры, нашло отражение и в специфике промысловой лексики, связанной с термином, обозначающим долбление: по этому же принципу назывались нарты такого типа у низовских негидальцев — *келчи*, у орочей — *онгсо*, у уйльта (ороков) — *оксо*. «...Анализ семантики лодочной терминологии выявляет связь названий лодок с названиями других категорий предметов, как например, гробы, люльки, определённые виды жилищ...» [6, с. 325]. Одним из проявлений такого использования является долблёная колыбель-однодревка эвенкийского типа *эмуэ сама* (нанайск.) [8, с. 530]. Конструктивно она связана с древней волокушей *оугосо*: её линии сильно напоминают лодку с характерными обводами, поднятыми бортами, заострённым и слегка изогнутым носом. Этот принцип конструкции детской кровати повторяет черты архаичной долблёной охотничьей волокуши. Такими колыбелями пользовались самагиры (с. Кондон). При локальных переколёвках или необходимости перемещать ребёнка внутри стойбища женщины этого народа использовали люльку

как детские санки-волокуши круглый год. Днище имело плоское основание, которое представляло собой цельный полоз. Колыбель эвенкийского типа вместе с прямым назначением фиксации и места для сна младенца связана с функцией его транспортирования (рис. 4).



Рис. 4. Долблёная колыбель эвенкийского типа. Кондон. Краеведческий музей

Негидальская волокуша *кэлчи*, *келчи* — однодревка из лиственницы. Представляет собой колодообразное корыто с отверстиями для крепежа по-тяги. Несколько иная конструкция использовалась эвенками Нижней и Подкаменной Тунгуски. У них *кэлчи* — это широкая охотничья лыжа-волокуша, к которой отдельными ремешками привязывали каждый предмет поклажи. Термин *кэлчи* с более древней долблёной волокуши у негидальцев был перенесён на волокуши из плах, которые использовались для вывоза из тайги добытого лося. Расщепив надвое ствол дерева, получившиеся части соединяли несколькими поперечными планками и, накрыв шкурой лося, сверху укладывали груз. К передним концам плах привязывали поводок для транспортировки.

Схожим способом пользовались ульчи: добыв в тайге живого медведя, они скрепляли ремнём две ошкуренные берёзовые жерди с длинной оглоблей, привязывали к ним зверя вниз головой и таким образом транспортировали до стойбища. Две связанные жерди служили парой полозьев, а крепление ремнями придавало необходимую жёсткость этой временной конструкции.

Использование корытообразных волокуш как наиболее архаичного вида этого типа транспорта было зафиксировано у сымских эвенков [5, с. 68, 89]. Волокуша *кели* вошла и в промысловый обиход якутских охотников, где её использование можно связать со временем первых контактов с эвенками. Переняв её, якуты сохранили эвенкийское значение термина, связанного с долблением.

Долблённые волокуши являлись промежуточной ступенью в развитии древнего транспорта на территории Амуро-Сахалинского региона и Восточной Сибири.

Сопоставление промысловой лексики и исследование истоков возникновения примитивных транспортных средств выявило, что прототипом современной ручной амурской нарты была именно долблёная волокуша. Тунгусоязычный термин *ондъёхо*, *онгсо* у народов Нижнего Амура связан с долблёнкой (*онголо* по-нанайски значит «дупло», а также «долбить яму», «делать углубление»), а грузовая нарта — более древняя, чем ездоя, — первоначально представляла собой ручную долблённую волокушу. Более того, долблёная волокуша в результате эволюции стала прототипом и других традиционных наземных и водных транспортных средств. Промежуточный вариант между волокушей и нартой вместо одного цельного полоза-днища имеет уже пару полозьев. Такая ручная нарта-волокуша *ирувун*, *ириун*, низкая и узкая (по ширине лыжни), использовалась у верхнеленских и забайкальских эвенков. Сбоку к ней привязывали жердь, с помощью которой направляли движение. На Енисее эвенки доставляли грузы с помощью ручной нарты, сооружённой из двух тонких полозьев. К передним её концам крепили дугу из ствола черёмухи, к ней привязывали лямку, за которую охотник тянул волокушу. Эвенки Нижней и Подкаменной Тунгуски для перевозки грузов использовали широкую лыжу [5, с. 67—68].

В ходе эволюции этого древнейшего вида транспорта характерные черты волокуши были утрачены, а нарта, подобно современной, стала состоять из сложных элементов: нащеп, настила, копыльев и полозьев. Подобная же трансформация произошла и с термином полоза нарты *пата*, который изначально в названии прототипа означал «дно волокуши», в последующем трансформировался в «дно лодки», а позднее — в «полоз» [11, с. 132]. В процессе совершенствования конструкции волокуш древними охотниками было много сделано для её облегчения, что было оценено и принято к использованию большинством северных культур.

На берегах Чукотки охотники использовали волокуши с полозьями из моржового клыка. У таких приспособлений настил изготавливали из деревянных жердей, к концам полозьев через отверстия продевали ремень, служивший потягом. Такие упоминания о специфической конструкции свидетельствуют о функционировании зверобойного промысла у древних носителей этой культуры (рис. 5).

Конструктивные изменения стали причиной для перемен в промысловой лексике. Прежде для изготовления нарты использовали минимум инструментов — один топор с особой конструкцией лезвия, на более позднем этапе появилась нарта, состоящая из многих деталей, требующих тщательной работы различными специализированными инструментами. Во второй половине XX в. у нанайцев термин, обозначавший амурскую нарту, связанный с долблением, постепенно вышел из употребления и был вытеснен универсальным словом *токи*, *толки*. Утраченным оказалось и визуальное сходство с корытообразной волокушей, а сам принцип транспортирования — «волочение» — уступил более совершенному и передовому: у нарты появились полозья, благодаря которым она стала скользить. Этот конструктивный момент стал решающим, и постепенно термин *онгосо* вышел из обращения.

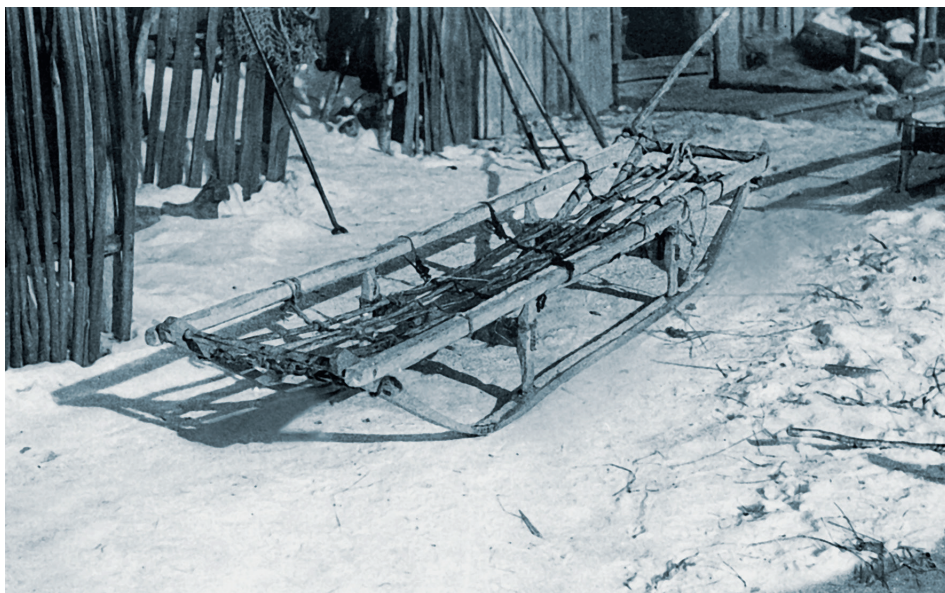


Рис. 5. Волокуша. Чукчи

Нарта-волокуша была впервые сделана задолго до появления долблёных лодок. При изготовлении последних требовалась особая тщательность и соразмерность отделки их частей: лодка должна была иметь ровные, одинаковой толщины (на всех участках) борта, немного более толстое дно [11, с. 107]. Долблёная лодка-однодревка — заключительный этап развития волокуши в водной среде, её конструкция представляет собой выдолбленную полость с вертикальными бортами и острым носом (рис. 6). Со временем линии лодки получили округлые, обтекаемые формы и сходство стало минимальным [14].

Разные виды долблёных лодок на территории Сибири, по-видимому, возникали не одновременно. Наиболее примитивным и древним является колодообразный тип, сохранившийся к началу XX в. только в некоторых районах [2, с. 116]. Колодообразная лодка по конструкции соответствует долблёной волокуше. В этой переходной форме сходство было максимальным, локальные отличия проявились в больших размерах лодок. Материалом для изготовления долблёнок служила древесина тополя и осины [4, с. 15].

Следующим этапом развития корытообразных волокуш является расширение их функций. Одним из первых шагов в этом процессе стало использование собак в качестве дополнительной тягловой силы, когда перемещение груза было за пределами физических возможностей человека. Причём в волокушу этих животных стали впрягать гораздо раньше, нежели в традиционные собачьи нарты. Так в ходе эволюции древнейших транспортных средств в Амуро-Сахалинском регионе зародилось тягловое собаководство сугубо регионального типа. При этом важно отметить, что, когда древний охотник привязал конец ремня к волокуше, а петлю



Рис. 6. Долблёная лодка. Удэгейцы

накинул на собаку, человечество получило важнейшее цивилизационное приобретение, стоящее в одном ряду с изобретением колеса.

В упряжном собаководстве человек осуществляет только управление собаками, в тягловом — он сам помогает собаке тянуть сани (нарту). На данном, переходном этапе развития этого вида транспорта и произошла необходимость совершенствования и облегчения конструкции волокуш. Хронологически появление нарт-волокуш в промысловом укладе можно связывать с появлением института тяглового собаководства.

Тягловое собаководство, несомненно, является более древним, чем упряжное. В последнем использовались уже копыльные нарты, тогда как в тягловом — бескопыльные, корытообразные. Они сохранялись у симских эвенков в качестве ручной нарты, в которую иногда подпрягали собаку. В тягловом собаководстве сохранились нарты и упряжь наиболее примитивного вида: долблёная волокуша у непских эвенков, бескопыльная нарта у симских эвенков и другие примитивные формы, не использующиеся в упряжном собаководстве.

Охотничья нарта амурского типа была широко распространена у охотничьих народов региона. Её использовали все группы удэгейцев и амурские эвенки [2, с. 55, 60, 62, 63], а также нанайцы, населявшие притоки Амура.

В амурскую охотничью нарту запрягали не больше трёх собак, которые выполняли функции ездовых лишь изредка, на промысле. Накинув алыки на животных, охотник и сам впрягался в лямку *иропон*, надевая её через плечо. По команде человека все вместе начинали тянуть

волокуши. Управление осуществлялось с помощью специальной оглобли *янапо*, *янопу* (верх. ам. д-кт нан. яз.) [9, с. 29] (рис. 7).

В наиболее консервативных областях традиционной культуры — шаманстве и погребальной обрядности — сохранились представления о мифических шаманских нартах *очио* (рис. 8). В них были запряжены собаки-духи, на которых шаман увозил души умерших в загробный мир [8, с. 318]. Конструкция шаманских нарт, особенности упряжи, наличие собак — всё это вместе говорит о принадлежности к более позднему упряжному собаководству. «...Нередко такая нарта доставалась новому шаману в плохом состоянии, и он в присутствии *тудина* её ремонтировал, используя кости кита» [9, с. 122]. Описание нарты основано на древнейших представлениях, связанных с упоминанием использования китовых костей в её конструкции. Возможно, в этом случае сказывается влияние северо-восточных палеоазиатских народов, что свидетельствует о наличии древнейшего комплекса представлений тунгусо-маньчжуров, связанных с морским зверобойным промыслом. Прослеживается и связь с обычаем нанайцев Амура и его притоков раз в три года выезжать на морское побережье на такой промысел. Вероятно, данные традиции следует расценивать как следы исторической памяти народа о прежней жизни на морском побережье. Возможно, эти представления вошли в ритуальный обиход вместе с возникновением института ездового собаководства. Хотя надо полагать, что и сама нарта нанайского шамана *очио* проделала такой же эволюционный путь вместе с шаманством, как и реальная нарта охотника, начавшая своё развитие с одноимённой древней волокуши *онгсо*.



Рис. 7. Ручные нарты. Нанайцы

Рис. 8. Проводы души в *бун*. Нанайцы

Исследование этой области традиционной культуры народов региона показало взаимное проникновение ранних элементов шаманства и древнего транспорта со времён зарождения самых ранних институтов культуры древнего человека на примере эволюции средств передвижения.

Сфера влияния эвенков оказалась намного шире, чем предполагалось ранее. Шаманизм монголо-бурят, по крайней мере эвенкийского типа, испытал сильнейшее влияние тунгусского шаманства. Трактование термина *онгон* (бурят.) — «первоначальный» — показывает уровень заимствований сугубо архаичных знаний эпохи зарождающегося шаманства. Такому проникновению в области духовной культуры способствовало соприкосновение территорий расселения. Важнейшим фактором являлся кочевой уклад традиционного хозяйства соседствующих культур эвенков и бурят. Таким образом, следует отметить, что рассматриваемые этносы с древнейших времён тесно взаимодействовали. В результате контактов тунгусский тип сибирского шаманизма вошёл в обрядность бурятских и монгольских шаманов.

На примере длительного процесса развития примитивных транспортных средств видно, как в традиционные охотничьи тунгусоязычные общества проникает обширный пласт промысловых знаний и оказывает влияние на другие области традиционной культуры: фольклор, шаманство, традиционное искусство.

Технологическую революцию в обработке древесины (изготовлении лодок) произвело изобретение в неолите коленчатого топора (тесла). Это придало значительный импульс для дальнейшего совершенствования домашней утвари, посуды и транспорта (волокуш, лодок). Впоследствии

коленчатый топор конструктивно не изменился, исключение составил лишь материал для его изготовления — железо.

Собирая простейшие конструкции для транспортирования грузов, древний человек эволюционировал и, накопив достаточный багаж знаний, стал способен изготавливать такие приспособления, как долблённые волокуши. Затем появилась необходимость отказаться от принципа волочения и заставить транспортное средство скользить. В результате были созданы лёгкие нарты, состоящие из множества составных частей.

Выяснилось, что лодка тоже «родилась» из волокуш. Древняя лексика раскрывает связь и общее происхождение этих транспортных средств. В дальнейшем, по мере накопления опыта, человек занимался созданием и совершенствованием долблённых лодок. Таким образом, примитивные волокуши являются как самостоятельным видом транспорта, так и прототипом последующих наземных и водных его видов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Аврорин В.А. Материалы по нанайскому языку и фольклору / отв. ред. С.Н. Оненко. Л.: Наука, 1986. 256 с.
2. Антропова В.В., Левин М.Г. Упряжное собаководство // Историко-этнографический атлас народов Сибири. М.; Л.: Наука, 1961. С. 108—130.
3. Арутюнов С.А., Сергеев Д.А. Древние культуры азиатских эскимосов. М.: Наука, 1969. 145 с.
4. Бельды В.Ю. Нанайские игры. Хабаровск: Хабаровское книжное издательство, 1989. 174 с.
5. Василевич Г.М. Эвенки: Историко-этнографические очерки (XVIII — начало XX в.). Л.: Наука, 1969. 303 с.
6. Мыльникова-Форштейн К.М. История развития тунгусо-маньчжурской лодки по данным языка. Памяти В.Г. Богораза (1865—1936): сб. ст. М.; Л.: АН СССР, 1937. 382 с.
7. Окладникова Е.А. Волокуши индейцев равнин в этногенетическом и этноэкологическом аспектах // Экология американских индейцев и эскимосов. Проблемы индианистики / отв. ред. В.А. Тишков. М.: Наука, 1988. С. 102—103.
8. Оненко С.Н. Нанайско-русский словарь. М.: Русский язык, 1980. 551 с.
9. Самар А.П. Традиционное собаководство нанайцев. Владивосток: Дальнаука, 2011. 253 с.
10. Смоляк А.В. Народы Нижнего Амура и Сахалина. Фотоальбом. М.: Наука, 2001. 318 с.
11. Смоляк А.В. Традиционное хозяйство и материальная культура народов Нижнего Амура и Сахалина. М., 1984. 244 с.
12. Стефанов В.И., Кузьминых С.В., Ханов С.А. Таборинская миниатюра. К вопросу о конструкции кельтов эпохи бронзы и раннего железа // Краткие сообщения Института археологии. Вып. 236 / гл. ред. Н.А. Макаров. М.: Знак, 2014. С. 61—69.
13. Яншина О.В. Эпоха палеометалла в Приамурье: проблемы и перспективы исследований // Российский археологический ежегодник. 2013. № 3. С. 289—337.
14. Samar A.P. Utungie, Dugout Canoe of Udehe // The Proceedings of the 32nd International Abashiri Symposium. Abashiri: Association for the Promotion of Northern Cultures, 2018. P. 33—40.
15. Архив ИИАЭ ДВО РАН (Арх. Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения РАН).

REFERENCES

1. Avrorin V.A. *Materialy po nanayskomu yazyku i fol'kloru* [Materials on the Nanai Language and Folklore]. Executive ed. S.N. Onenko. Leningrad, Nauka Publ., 1986, 256 p. (In Russ.)
2. Antropova V.V., Levin M.G. *Upryazhnoye sobakovodstvo* [The Draft Dog Breeding]. *Istoriko-etnograficheskiy atlas narodov Sibiri* [Historical and Ethnographic Atlas of the Peoples of Siberia]. Moscow, Leningrad, Nauka Publ., 1961, pp. 108–130. (In Russ.)
3. Arutyunov S.A., Sergeev D.A. *Drevniye kul'tury aziatskikh eskimosov* [Ancient Cultures of Asian Eskimos]. Moscow, Nauka Publ., 1969, 145 p. (In Russ.)
4. Bel'dy V.Yu. *Nanayskiye igry* [The Nanai Games]. Khabarovsk, Khabarovskoye knizhnoye izdatel'stvo Publ., 1989, 174 p. (In Russ.)
5. Vasilevich G.M. *Evenki: Istoriko-etnograficheskiye ocherki (XVIII — nachalo XX v.)* [Evenki: Historical and Ethnographic Essays (18th — Beginning of 20th Century)]. Leningrad, Nauka Publ., 1969, 303 p. (In Russ.)
6. Myl'nikova-Forshteyn K.M. *Istoriya razvitiya tunguso-man'chzhurskoy lodki po dan-nyam yazyka. Pamyati V.G. Bogoraza (1865—1936): sb. st.* [The History of the Development of the Tungus-Manchu Boat According to the Language. In Memory of V.G. Bogoraz (1865—1936). Collection of Papers]. Moscow, Leningrad, AN SSSR Publ., 1937, 382 p. (In Russ.)
7. Okladnikova E.A. *Volokushi indeytsev ravnin v etnogeneticheskom i etnoekologicheskom aspektakh* [The Drains of the Lowland Indians in Ethnogenetic and Ethnoecological Aspects]. *Ekologiya amerikanskikh indeytsev i eskimosov. Problemy indianistiki* [Ecology of American Indians and Eskimos. Indian Studies]. Executive ed. V.A. Tishkov. Moscow, Nauka Publ., 1988, pp. 102–103. (In Russ.)
8. Onenko S.N. *Nanaysko-russkiy slovar'* [Nanai-Russian Dictionary]. Moscow, Russkiy yazyk Publ., 1980, 551 p. (In Russ.)
9. Samar A.P. *Traditsionnoye sobakovodstvo nanaytsev* [The Traditional Dog Breeding of Nanai]. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 2011, 253 p. (In Russ.)
10. Smolyak A.V. *Narody Nizhnego Amura i Sakhalina. Fotoal'bom* [The Peoples of the Lower Amur and Sakhalin. Photo Album]. Moscow, Nauka Publ., 2001, 318 p. (In Russ.)
11. Smolyak A.V. *Traditsionnoye khozyaystvo i material'naya kul'tura narodov Nizhnego Amura i Sakhalina* [Traditional Economy and Material Culture of the Peoples of the Lower Amur and Sakhalin]. Moscow, 1984, 244 p. (In Russ.)
12. Stefanov V.I., Kuz'minykh S.V., Khanov S.A. *Taborinskaya miniatura. K voprosu o konstruktii kel'tov epokhi bronzы i rannego zheleza* [The Miniature of Toborinsk Region. To the Question of Celtic Designs of the Bronze and Early Iron Age]. *Kratkiye soobshcheniya Instituta arkheologii*, vol. 236. Ed.-in-chief N.A. Makarov. Moscow, Znak Publ., 2014, pp. 61–69. (In Russ.)
13. Yanshina O.V. *Epokha paleometalla v Priamur'ye: problemy i perspektivy issledovaniy* [The Era of Paleometal in the Amur Region: Problems and Prospects of Research]. *Rossiyskiy arkheologicheskiy yezhegodnik*, 2013, no. 3, pp. 289–337. (In Russ.)
14. Samar A.P. *Utungie, Dugout Canoe of Udehe. The Proceedings of the 32nd International Abashiri Symposium*. Abaschiri, Association for the Promotion of Northern Cultures Publ., 2018, pp. 33–40. (In Eng.)

Дата поступления в редакцию 05.06.2020.