

Л.Н. Жукова

DOI: 10.25693/SVGV.2021.35.2.002  
УДК 39:629/121(=554)

### **Водные средства передвижения лесных юкагиров: реконструкции и современное состояние**

*Научная новизна.* В статье рассматриваются водные средства передвижения, участвовавшие в формировании хозяйственной спецификации кочевых охотничьих и рыболовных племен юкагиров верхней Колымы. Верхнеколымские юкагиры в конце XIX – начале XX вв. кочевали на плотках треугольной формы, лодках долбленых и дощатых, одно- и многоместных. Основные сведения по водному транспорту собрал В.И. Иохельсон, дополняют их материалы Ю.Б. Симченко, который обобщил данные по древним каркасным лодкам в арсенале рыболовов и охотников на дикого северного оленя. В конце XX – начале XXI вв. лесные юкагиры ограниченно применяют промысловый дощатый челнок из трех досок.

*Цель и задачи.* Назрела необходимость на основе опубликованных данных исследователей и полевых материалов автора выявить и сопоставить традиционные водные средства передвижения лесных юкагиров на протяжении длительного времени. Хронологические рамки – от древности до начала XXI в.

*Методы исследования.* Анализ и реконструкции показали наличие специализированных плавсредств: легкие в управлении и переноске челноки промысловиков, грузовой транспорт для перекочевки семей, предполагавшие различия в размерах и конструкциях. Применение сравнительно-исторического метода позволило определить параллели с соседними северными народами. Непосредственный опрос информантов выявил функционирование уникальных каркасных кожаных лодок у тундровых юкагиров во второй половине XX в. Ретроспекции в палеоэтнографию местных племен позволили высказаться относительно древних типов лодок и плотов.

*Результаты.* Предполагается, что большегрузная лодка лесных юкагиров является комбинированной, соединяющей элементы национальных транспортных средств и, возможно, русского карбаса. Каркасная лодка с кожаным покрытием была у эвенов Якутии, по языковым данным, следы ее имеются у юкагиров тундры. У американских эскимосов существовал плот треугольной формы с кожаной обтяжкой. Являются ли треугольные плоты (юкагирский и эскимосский) и каркасная лодка эвенов свидетельствами существования многоместных плавсредств в далеком прошлом. Ставится вопрос происхождения дуговых копыльев у нартов чукотско-камчатского типа.

*Ключевые слова:* Якутия, юкагиры, плоты и лодки, традиции, реконструкции, современность

© Жукова Л.Н., 2021

**I. Введение.** Древняя охотничье-рыболовная культура лесных (верхнеколымских) юкагиров еще слабо изучена с точки зрения номадологии и палеоэтнографии. В конце XIX – начале XX вв. пионер юкагроведения В.И. Иохельсон охарактеризовал пеших кочевников-собаководов Северной Азии (самоназвание *одул*) как носителей «первобытной культуры», а быт их сравнивал «с примитивнейшим бытом полярных охотников... семейная и общественная жизнь [которых] еще протекала в условиях каменного века» [Иохельсон, 2005а: VII, XIII]. Верхнеколымские юкагиры (в отличие от нижнеколымских тундровых юкагиров-оленеводов) называют себя *унуу омни* ‘речной народ’ [Иохельсон, 2005б: 548] и сохраняют в культурной памяти многие архаические элементы.

Основной целью работы является определение генезиса водных средств передвижения у речного народа на протяжении длительного времени. Хронологически становление ранней юкагирской культуры соответствует существованию на территории Якутии поздненеолитической ымыяхтахской культуры (5000–3000 кал. л. н.). Исследуется вопрос существования в прошлом двух основных видов перевозок – индивидуальных и коллективных. Оба вида обслуживались транспортом разных типов. Выявляются различия средств передвижения на протяжении ста лет (конец XIX – начало XX вв. и конец XX – начало XXI вв.). Специальные исследования по этому вопросу ранее не предпринимались, вследствие чего существуют лакуны, касающиеся в большей степени раннего периода. Исследование опирается на данные В.И. Иохельсона и Ю.Б. Симченко, которые проводили полевые работы среди юкагиров и собрали ценные сведения по обсуждаемому вопросу. Особую значимость приобретает юкагирская коллекция В.И. Иохельсона, в 1902 г. переданная собирателем в Американский музей естественной истории (Нью-Йорк) [Иванова-Унарова, 2017]. Привлекаются фотоматериалы, в том числе авторские, сделанные в краткие периоды посещения лесных юкагиров во время экспедиционных и командировочных работ в 1986–2007 гг.

**II. Материалы и методы.** Анализ и реконструкции показали наличие специализированных плавсредств: легкие в управлении и пере-

носке челноки промысловиков, грузовой транспорт для перекочевки семей, предполагающие различия в размерах и конструкциях. На основе сравнительно-исторического метода показаны параллели с северными народами. Применение ретроспективного метода позволило высказаться относительно древних типов лодок и плотов.

**III. Результаты.** Опираясь на публикации исследователей и собственные полевые материалы, автор статьи предпринимает анализ летних средств передвижения верхнеколымских юкагиров, сопоставляет отдельные их элементы с аналогичными в культурах других северных народов и предлагает гипотетические реконструкции ранних форм. В конце XX – начале XXI вв. одулы р. Ясачной (левый приток р. Колымы) сохраняют древний присваивающий тип хозяйства, трансформированный и отличающийся от традиционного, описанного В.И. Иохельсоном [2005б], родовую общину и общинную территорию, язычество как форму религиозного сознания. В холодное время года основу хозяйственно-экономической деятельности родовой общины «Тэки Одулок» с базой в с. Нелемное составляет охотпромысел (лось/олень, пушной зверь, боровая и перелетная птица), летом и осенью – рыболовство. Единственным домашним животным является собака.

У этого речного народа в течение столетия (конец XIX – конец XX вв.) многие элементы традиционной культуры претерпели стадиальные трансформации (жилище, одежда, предметы быта, орудия труда и проч.), в том числе средства передвижения. В первой половине XX в. в связи с упрочением советской власти, поселкованием, организацией колхозов, систем Дальстроя и Колымторга изменились экономические условия жизни одулов на р. Колыме и ее притоках. Активизировалась доставка различными видами транспорта продуктов питания, товаров и техники, решались многие жизненно важные вопросы. Преобразовались и транспортные средства. Традиционные плоты для семейного сплава, карбасы и лодки-долбленки стали анахронизмами. На смену традиционным пришли дюралевые лодки заводского производства, в районном центре поселке Зырянка для связи с приречными населенными пунктами появились катера и баржи. Кардинальные перемены прои-

зошли вследствие организации стационарных поселков и перемены образа жизни от кочевого к полукочевому (промысловики-мужчины) и оседлому (женская часть населения).

Во второй половине 1980-х гг. одулы с. Нелемное для поездок на значительные расстояния пользовались дюралевыми лодками «Казанка» с подвесными моторами «Вихрь», «Москва». На озерах чаще стояли из листового железа или дощатые ветки *эксиль*, частично заполненные водой для предотвращения высыхания. В связи с экономическим кризисом конца XX –

начала XXI вв., сокращением завоза горючих материалов и их высокой стоимостью многие промысловики для поездок на незначительные расстояния по реке, например для осмотра ближних рыболовных сетей, сообщений между стоянками рыбаков, пересели на челноки *эксиль* (рис. 1а). Признаками новаций стали челноки из листового железа (рис. 1б). Отрицательным качеством последних, по словам жителей, является их быстрая затопляемость. Ныне у одулов р. Ясачной функционально сохранился традиционный промысловый челнок из трех досок.



а



б

Рис. 1. а – Д.Г. Дьячков в традиционном *эксиль*, б – П.А. Шалугин около лодки из трех досок. Справа челнок из листового железа. 1993 г. ПМА

В целях популяризации национальной культуры жителями с. Нелемное была изготовлена лодка-долбленка с использованием электропилы на начальных этапах выемки древесины. Изделие хранилось в школьном музее и использовалось в культурно-массовых мероприятиях. Интересно, что после изготовления лодку обычно осматривают снаружи и обращают внимание на контуры овалов, остающихся от сучков и веток. В них пытаются различить абрисы представителей животного мира, рыб, птиц, зверей. Чем больше их находят, тем более «талантивей» лодка, способная принести хозяину именно такую удачу на промысле (информация А.В. Слепцовой). Для приобщения детей к традиционным видам промысла одулы вытачивают из дерева и коры модели лодок (рис. 2).

В конце XX – начале XXI вв. в культурной памяти одулов сохранялись фрагментарные знания о древнем летнем транспорте, к сожалению,

не записанные в полной мере. Изготовление традиционных летних транспортных средств лесными юкагирами практически утрачено, что значительно затрудняет изучение этого весьма важного элемента культуры речного народа в

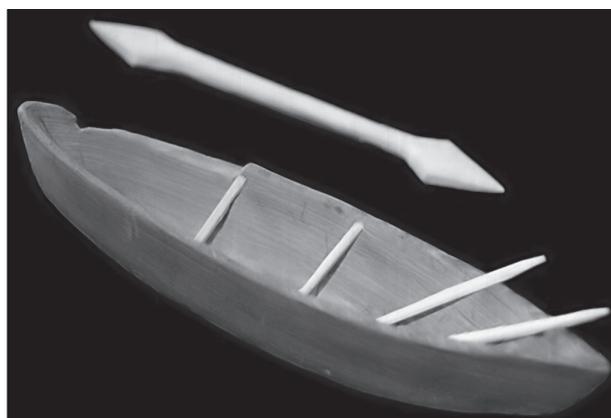


Рис. 2. Игрушка. Лодка с веслом и двумя шестами. Кора, дерево. Работа В.Г. Шалугина-Слепцова. ПМА

средневековье и более отдаленное время. Наиболее полные сведения собраны в конце XIX – начале XX вв. В.И. Иохельсоном.

Убедительных следов присутствия водных средств передвижения у аборигенов северной Якутии археологические материалы не показывают. В неолитическом погребении на нижней Колыме найдены пласты бересты, предполагается, что такие подстилки могли быть остатками берестяной лодки [Кистенев, 1980; 1992: 76]. Однако, как писали В.И. Иохельсон и юкагирский ученый и писатель Н.И. Спиридонов (Тэки Одулок), юкагиры до принятия христианства не хоронили в грунтовых могилах. Неолитические погребения в земле, скорее всего, не являются принадлежащими северным кочевым аборигенам [Жукова, 2015], пласты бересты могут указывать на традицию захоронения в средстве передвижения у пришлого в колымскую тундру населения. У племен Заполярья, живших преимущественно в зоне тундры, лесотундры и лиственничного редколесья, берестяные лодки едва ли были в обиходе.

Первую систематизацию транспортных средств верхнеколымских юкагиров предпринял В.И. Иохельсон [Иохельсон, 2005б: 542–548]. Его данные приняты как основные по юкагирам при составлении классификации лодок народов Сибири [Историко-этнографический..., 1961]. Орудиям и средствам промысла населения тундровой зоны Заполярья, в том числе юкагиров, посвящена глава 4 в монографическом исследовании Ю.Б. Симченко [1976].

Для верхней Колымы в пределах современной территории Северо-Востока Республики Саха (Якутия) характерны заболоченность и обводненность, здесь в теплое время года водные средства передвижения всегда имели исключительное значение. В прошлом этот фактор во многом обуславливал номадический (кочевой) характер культуры лесных юкагиров, кочевавших летом по большим и малым рекам региона на плотах и лодках. Полифункциональность водных ресурсов предполагала использование специализированных плавсредств в соответствии с потребностями кочевого быта: легкие в управлении и переноске челноки промысловиков, лодки грузовые для транспортировки во время перекочек семей с женщинами, стариками, детьми. Средства перемещения, которые

могли быть использованы для военных, меновых и иных целей. Транспортный парк предполагал различия в размерах и конструкциях.

Верхнеколымские юкагиры в конце XIX – начале XX в. кочевали на плотах треугольной формы *мино*, лодках долбленых и дощатых, одно- и многоместных. Плот – примитивное судно, приспособленное для передвижения только вниз по течению реки. «*Мино* представлял собой бревна, связанные ивовыми веревками в форме треугольника, вершина которого составляла носовую часть... а основание – его корму. Плот перемещался с помощью одной или двух пар весел с уключинами» [Иохельсон, 2005б: 542–543, табл. XXVII, рис. 1]. На плоту из досок сооружали платформу до полуметра высотой, обычно на плоту сидели старики, женщины и дети, они же управляли. Молодые мужчины плыли впереди на челноках. *Мидочэ/мидосьо* – женский поезд на плотах летом и на санях с собаками зимой [Иохельсон, 2005а: 118, примечание 7 к тексту № 28]. Вот образное сравнение многочисленности юкагиров, спускавшихся в начале лета на плотах и лодках к месту общего сбора: «По реке вверх посмотрели – наши товарищи точно земля плыли (так много)» [Там же: 111, № 28].

В коллекции В.И. Иохельсона, хранящейся в Американском музее естественной истории, представлены макеты всех видов юкагирских лодок. Лодки *анабушка* и *экчил* выдолблены из стволов тополя или осины, растущих в верховьях Колымы и ее притока р. Коркодон [Иохельсон, 2005б: 450, 542–544; Иванова-Унарлова, 2017: 762]. Причины различий *анабушка* и *экчил* собирателем не указаны. *Экчил* изготавливали из цельного ствола тополя теслом или ножом, длина его 5-6 м, ширина 65 см, борта тонкие, поэтому он легкий, «не более 65 фунтов [до 27 кг – Л. Ж.], можно без труда переносить на плечах от одной реки до другой» [Иохельсон, 2005б: 542, 544]. Брали ствол пряморастущего дерева, расщепляли его с помощью клиньев. Использовали мягкую южную часть ствола, называемую «брюхо», в отличие от твердой северной («позвоночник»). Лодка одно-, двухместная, для укрепления бортов в ее центральной части имеются две длинные круглые в сечении распорки, на концах лодки – две короткие. Гребец сидит между двумя распорками на подушке

из травы, покрытой кожей. Спиной к нему и ближе к корме садится пассажир. Ю.Б. Симченко оригинальными у лесных юкагиров считает долбленные *экчил*, от которых они попали к тундровым юкагирам, северным якутам, чукчам и корякам [Симченко, 1976: 136]. Дощатые лодки одулов он считает заимствованиями у соседних народов.

По В.И. Иохельсону, более устойчив в воде дощатый челнок *ходоль*, русское название *ветка* [Иохельсон, 2005б: 545; Иванова-Унарова, 2017: 760]. В современных языковых материалах видим, что в написании и названиях лодок произошли изменения. Долбленка сохранила только одно название *анабускаа* (рус. *стружок*). Теперь *эксиль* называют одноместную лодку-ветку из трех досок, название *ходоль* не употребляется.

Борта челнока делали в одну доску, пришивая к днищу жильными нитками или веревками, скрученными из древесных волокон. Щели замазывали лиственничной смолой. Ю.Б. Симченко пишет: «...борта их по отношению к днищу делались почти под прямым углом и соединялись четырьмя распорками» и приводит характеристику такой лодки, данную Г. Геденштромом. «Лодки, особенно колымские, удивительно легки и быстры на ходу. Длинною она немного более сажени и состоят из трех досок. Краевые стоят прямо на днище, толщиной в три линии, в корме и носу поперечины; к концам они сгибаются; к днищу пришиваются толстыми жильными нитками. Днище состоит из овальной доски толщиной в дюйм... Юкагиры даже посреди реки прыгают в воду и, держась за лодку, выливают из нее воду, потом, упершись на весло, положенное поперек лодки, вскакивают в онаю и садятся, не потеряв равновесия» [Симченко, 1976: 136]. В профилировке долбленных и дощатых одноместных лодок имеется округленность носовой части в сравнении с удлиненной кормой. Сходство наблюдается и в наличии четырех распорок.

Юкагирское весло *чамдъэ* с двумя лопастями на концах, имеющими «вид тополиного листа». Вверх по течению и на мелкой воде пользовались двумя шестами *йабучиль*. Для преодоления короткого расстояния между водными объектами существовали волокы *мудудьубэ*, т.е. челнок иногда выступал в качестве волокуши. В фольклоре нганасан, например, упоминается охот-

ник на дикого оленя, который был настолько бедным, что ходил пешком, таская в лодке все свое имущество. «При выходе на берег самоед тащит лодку по суше» [Там же].

Для перевозки членов семьи во время перекочевок кроме плотов применяли большегрузные лодки комбинированного типа. В.И. Иохельсон считал, что они заимствованы от русских: *хаарбэч*, рус. 'карбас' (*хаарбэс/хаарбэч* [Иохельсон, 2005б: 545; Николаева, Шалугин, 2002: 75; см. также: Иванова-Унарова, 2017: 761]), многие части лодки имеют русские названия. Интересно, что нижняя часть *хаарбэч* представлена долбленным челноком, борта составлены из двух рядов досок (набои). Набои «главным образом делают из тополя при помощи одного топора, так как употребление пилы у юкагиров еще неизвестно», пришивают молодыми березками, в пазы кладут мох (*уо-лэбийэ*) и заливают серой лиственниц [Иохельсон, 2005а: 202, примечание 6 к тексту № 69]. Длина лодок 3–4 сажени, борта соединены 4–6 дуговыми ребрами, имеютя уключины для 2–4 весел. В конце XIX – начале XX вв. юкагиры изготовляли и поставляли *хаарбэч* на рынки Верхнеколымска и Среднеколымска.

Плот *мино* и долбленка *анабускаа* в традиционной культуре одулов маркированы всегда отрицательно из-за передвижения на них только вниз по течению реки, а также как признаки архаики. В фольклорных текстах они обычно имеют семантические связи с миром мертвых, смертью. В одной из сказок мифический старик-людоед пользовался плотом как специфическим транспортом [Иохельсон, 2005а: 73–75, № 19]. В лодках иногда хоронили умерших летом. Отправляя *айбиш* 'тень, душа' умершего в страну предков, юкагиры, как и многие народы, считали, что душа продолжит заниматься теми же видами промысла, что и при жизни. Подтверждение чему находим у Н.И. Спиридонова (Тэки Одулок) в описании захоронений и сопровождающего инвентаря. В 1930 г. автор перечислил традиционные зимние и летние захоронения, добавив, что грунтовые могилы появились под влиянием христианства; следовательно, речь идет о дохристианских способах, которые в начале XX в. еще могли сохраняться. В летнее воздушное захоронение, совершаемое на дереве в виде гнезда *абут* (также 'нора', 'вме-

стилище', отсюда *шаадабут* 'гроб', от *шаал* 'дерево'), «у изголовья вешают сушеную рыбу – юколу, а возле кладут берестяную посуду. У ног же ставят импровизированную лодочку, вязку ивовых прутьев, заменяющих собою «невод», деревянные «крючья» и камешек» [Спиридонов (Тэки Одулок), 1996: 52]. Отметим присутствие «импровизированной лодочки», т.е. макета. Известно, что изготовлению макетов обычно предшествовало жертвование натуральных предметов, и лишь затем отдельные предметы стали заменять специально сделанными заместителями. Хорошо демонстрирует эту изменчивость на протяжении ста лет погребальный обряд тундровых юкагиров (начало XX – начало XXI вв.). Такие знаковые натуральные предметы, как похоронная одежда и нарты в конце XX – начале XXI вв. оказались замененными макетами незначительных размеров [Жукова, 2018]. Логично предположить, что летние воздушные захоронения речного народа в прошлом сопровождалась жертвованием натуральных лодок. Зимние захоронения совершались в наземных шалашах, не были связаны со стихией воды, в них лодка или ее макет отсутствовали.

Осмотревший на верхней Колыме древние юкагирские и тунгусские могилы В.И. Иохельсон описал их как надземные, воздушные в гробнице/колоде на столбах и помостах [Иохельсон, 2005б: 305–321]. Исследователь полагал, что способ захоронения в колоде на столбах (як. *арангас*) заимствован юкагирами от тунгусов. Однако перспективно рассматривать этот способ как производный от захоронения на дереве/помосте в лодке, выдолбленной из целого ствола дерева, в том числе распиленной поперек. Лодки-долбленки существовали у многих народов Сибири и использовались в качестве гроба. В.И. Иохельсон осмотрел юкагирское воздушное захоронение, сделанное в лодке на берегу р. Колымы. На высоте 5 м были срублены вершины двух лиственниц, на них сооружена платформа, на платформе находился деревянный ящик с долбленным челноком и трупом. В записях И.С. Гурвича, участника Комплексной академической экспедиции к колымским юкагирам в 1959 г., гроб из распиленной поперек лодки, соединенной деревянными гвоздями, отмечен в грунтовом захоронении юкагиров тундры [Юкагиры..., 1975: 76–78].

В начале 1990-х гг. в с. Нелемное одул Н.Н. Дьячков рассказал, что юкагиры в начале XX в. были настолько бедны, что не могли сделать гроб и хоронили в распиленной пополам лодке (устное сообщение н.с. ИГИИПМНС СО РАН одула В.И. Шадрина). Водным транспортом перевозили умерших юкагиры р. Коркодон (приток верхней Колымы). «Если родич умер летом, мы его увозим на каменный остров Толба, где лежат наши многие предки. Они там дерутся с окаменелым бородатым великаном, который ради наживы истреблял наших людей» [Тэки Одулок, 1987: 219]. Каменные останцы острова ассоциированы мифопоэтическим сознанием с семьей великана: «На самой вершине острова, высоко подняв голову, сидит окаменелый великан Чульди-Пулут – человек-демон. Рядом с ним пристроилась жена, а возле собака с поднятыми торчком ушами и с распущенным хвостом. Как будто она к чему-то прислушивается. Невдалеке стоит воткнутый в землю вверх острием Чомол-Чодуя [правильно: Чомол-Чоҕойо. – Л. Ж.] – большой нож-меч, возле которого на земле валяется огромный кошелек с деньгами» [Там же: 211]. Таким образом, в теплое время года юкагиров, занимавшихся рыбным промыслом, в мир предков сопровождали лодки.

**IV. Обсуждение.** Предположение о том, что большие грузовые лодки юкагиров заимствованы от русских, вызывает сомнение. Технология их изготовления имеет общие элементы с легкими челноками одульских промысловиков: днище из долбленного ствола тополя, борта из досок, прошитых веревками из естественных волокон, конопатка мхом и полное отсутствие железных деталей. Кроме того, треугольный плот *мино* пригоден для сплава вниз по течению реки, и тогда возникает вопрос: на каких плавсредствах одульские семьи поднимались вверх по Колыме и ее притокам, возвращаясь после летнего праздника к местам зимовок? Если принять предположение, что многовесельное судно *ха-арбэч* заимствовано у русских, то ответа на этот вопрос пока нет. Скорее всего, заимствования заключаются в названиях лодки, ее деталей и возможных некоторых усовершенствованиях. В берестяных пиктограммах одульские семьи кочают вверх по течению рек на таких судах [Иохельсон, 2005б: 612г]. *Харбэч* тянули вверх по реке веревкой *игэйэ* с использованием тягловой

силы людей и собак; *хаарбэч* и плот *мино* имели кормовое весло *лахушии* [Николаева, Шалугин, 2002: 37]. В отдельных случаях несколько лодок соединяли, получая род катамарана *piorimni* ‘паром, скрепление нескольких лодок’ [Спиридонов (Тэки Одулок), 2003: 24].

В конструкции *хаарбэч* интерес вызывают дуговые ребра, соединяющие борта и проходящие поперек днища. Схожую конструкцию с применением ребер имеет одноместная охотничья байдарка чукчей. В коллекции Российского этнографического музея (РЭМ, г. Санкт-Петербург) такая байдарка осмотрена нами весной 2020 г. (№ 8023-86; поступление 1970 г.). Длина 269 см, ширина 110 см, с одной распоркой и 8 ребрами, причем два ребра цельные, шесть составные из двух частей. Байдарка обтянута шкурой лахтака.

Примечательно, что цельные дуговые ребра, выполняющие функцию копыльев, входят в конструкцию нарт чукотско-корякского типа. Нарты чукчей имеют от 2 до 7 таких копыльев [Юкагиры..., 1975: 62, рис. 12/2-4]. У коряков по 6 изогнутых копыльев имеют нарты для перевозки мелких вещей и ездовые мужские [Историко-этнографический..., 1961: 40, табл. 15/3, 5]. Каркас ездовой нарты чукотско-корякского типа, бытующей у тундровых юкагиров, также состоит из 6 копыльев, двух полозьев и двух длинных соединенных ремешками планок в качестве сиденья [Иохельсон, 2005б: 513, рис. 10] или семи дуговых копыльев с решетчатым сиденьем из реек [Юкагиры..., 1975: 62, рис. 12/1]. Наблюдается определенное сходство в использовании дуговых конструкций при изготовлении юкагирского *хаарбэч*, чукотской одноместной байдарки и нарт чукотско-корякского типа. Не исключено, что летние (лодки) и зимние (нарты) транспортные средства с дуговыми ребрами в качестве каркаса объединены общностью происхождения.

В данном контексте интерес вызывают сведения о древнем каркасном средстве передвижения – лодке с кожаным покрытием у жителей высоких широт. В.И. Иохельсон писал об отсутствии кожаных каркасных лодок у юкагиров, противопоставляя их жителям морского побережья, имевших байдары и байдарки [2005б: 548]. Так, у эскимосов Аляски и других тихоокеанских охотников на морского зверя еще до

знакомства с европейцами в обиходе были кожаные с деревянным каркасом одноместные байдарки и многовесельные плоскодонные суда типа байдар, оснащенные командой от четырех до шестнадцати человек [Анищенко, Кроуэлл, 2010: 200]. «Вместительные и легкие байдары были идеальным судном для торговых вояжей, переездов от одной стоянки к другой, а также для перевозки людей» [Там же: 203], они же были основными военными судами. Интересно, что у эскимосов чугач «байдары традиционно принадлежали женам состоятельных охотников и тоенов... благодаря чему в описаниях европейских путешественников байдары порой называются «женскими лодками»» [Там же: 205]. Хорошо приспособлены для морской охоты каркасные лодки с кожаной обтяжкой у чукчей, эскимосов и коряков. В начале 1990-х гг. г. Якутск посетила американская эскимоска Сара Силоу (по ее словам, *силоу* ‘гнилая рыба’), которая рассказала автору статьи, что ее родители каркас плота треугольной формы обтягивали выделанной шкурой. К сожалению, дополнительных сведений об уникальном, с нашей точки зрения, эскимосском плоте мы не смогли получить в РЭМ и Кунсткамере, а также в научной литературе.

В этом плане интересны исследования Ю.Б. Симченко. Автором собраны данные о древнем каркасном средстве передвижения – лодках с кожаным покрытием у жителей высоких широт, которые впоследствии были вытеснены лодками-долбленками и ветками [Симченко, 1976: 149]. Со ссылкой на работы В.Н. Чернецова исследователь пишет: «Не позднее конца IV в. до н.э. у населения территории между Зауральем и Енисеем на широте Ангары появляется однополосная первоначально нарта и лыжи», впоследствии «на большей территории Севера с распространением оленеводства древняя каркасная лодка-нарты была вытеснена нартами различных типов и деревянными лодками» [Там же: 150–151]. Ю.Б. Симченко обратил внимание на тот факт, что у большинства северных народов (ненцы, энцы, нганасаны, тундровые юкагиры, чукчи-оленеводы) в XIX в. преобладали лодки, заимствованные у их южных соседей, однако не привел конкретные сравнительные данные. Автор приходит к следующему выводу: первоначально «автохтонам высоких широт была известна кожаная каркасная лодка,

которая была универсальным промысловым транспортным средством» [Там же: 137]. Вопрос наличия в прошлом у названных народов большегрузных семейных лодок исследователем не ставился.

Примечательно, что каркасную большегрузную лодку имели эвены. Ю.Б. Симченко ссылается на данные Г.М. Василевич, которая относит эвенскую кожаную каркасную лодку «к числу элементов культурного комплекса, отличающих ороchonский тип оленеводства от собственно эвенкийского. Эти лодки использовались эвенками только для переправ при перекочевках. Чехлы, сшитые из двух хорошо продыmlенных лосиных ровдуг, натягивали на тут же вырубленные жерди-каркас» [Там же: 151]. Транспортное средство было временным, и сооружение каркаса каждый раз возобновлялось. «Из тунгусских народов только эвены, ассимилировавшие, по видимому, каких-то палеоазиатов, применяли кожаную лодку» [Там же]. Между тем, исследования генетиков показывают, что близкими родственниками эвенов являются юкагирские племена [Федорова, 2008]. Вероятно, близкородственны юкагирам и эвенки-орочоны южной Якутии. Ороchonы сохраняют многие «культурные окаменелости», характеризующие их как древних охотников на лосей, впоследствии воспринявших тунгусский язык и оленеводство [Мазин, 1984]. Отдельные элементы традиционной культуры ороchonов имеют определенные сходства с юкагирскими [Жукова, 2012: 18–22].

Присутствие у тунгусоязычных эвенов каркасного транспортного средства и применение ровдуги из двух шкур лосей для изготовления чехлов имеет типологические параллели. Аляскинским эскимосам «на покрытие среднего размера *уминака* [байдары. – Л. Ж.] (около 10 м) требовались шкуры двух крупных моржей» [Анищенко, Кроуэлл, 2010: 207]. Нганасаны на обтяжку каркасной лодки брали две выделанные шкуры дикого оленя, снятые чулком. «Конструкция каркасных лодок охотников на дикого оленя была менее совершенной, чем у морских зверобоев. На таких лодках нельзя было совершать сколько-нибудь длительных плаваний. Через несколько часов, проведенных в воде, охотник был вынужден просушивать покрытие, так как оленья шкура не обладает такими отличными водоизоляционными свойствами, как кожи

морских животных. Каркасная лодка, во всей видимости, могла служить лишь в течение ограниченного времени» [Симченко, 1976: 149].

Таковыми же относительно короткими были сроки использования каркасной лодки эвенками: только для переправ при перекочевках, т.е. не для промысловых целей, а грузовых, для перевозки членов семьи на незначительные расстояния. Следовательно, кожаные лодки эвенов были вместительнее и с большей грузоподъемностью, нежели промысловые каркасные челноки тундровых охотников на дикого оленя. Полагаем, что такого ограничения по времени использования не имел названный выше эскимосский плот треугольной формы, обтянутый, скорее всего, крышкой из шкур морских животных. Напрашивается вопрос: не являются ли треугольные плоты (юкагирский *мино* и эскимосский с кожаной обтяжкой) и эвенская каркасная лодка так называемыми культурными окаменелостями, свидетельствами существования многоместных средств передвижения в далеком прошлом?

Треугольный эскимосский плот гипотетически можно рассматривать в качестве: 1) связующего звена между аборигенной материковой культурой пещерно-водных охотников и рыболовов (пользователей плотом *мино*) и культурой морских зверобоев (транспорт с обтяжкой из шкур морских животных); 2) предшественника и инварианта большегрузных байдар (эскимосские «женские лодки»). Несомненно уходящая в древность характерная треугольная форма этих примитивных многоместных судов, потенциальных современников одноместных промысловых челноков. Дальнейшие исследования и получение дополнительной сравнительно-сопоставительной информации о юкагирских и эскимосских примитивных плотях могут внести ясность в поставленные вопросы.

В исследовании многоместных байдар тихоокеанских эскимосов авторы обратили внимание на присутствие в конструкциях и украшениях зооморфных элементов (мотивы «китового хвоста», «глаза»). «Во многих традиционных культурах Аляски лодки наделялись качествами одушевленных существ. Сама конструкция байдар и байдарок с деревянным «скелетом» – каркасом, «ребрами» – шпангоутами и кожаным покрытием напоминала тело морского животно-

го» [Анищенко, Кроуэлл, 2010: 210]. Экстраполируя это наблюдение ученых на культурные комплексы тундровых и лесных охотников на копытных, уместно поставить вопрос: не ассоциированы ли каркасные лодки северных номадов с покрывками из выделанных шкур лося/олени с телом основного промыслового зверя? Существуют ли те же семантические связи между нартой/лодкой с дуговыми копыльями-ребрами и животным? Можно предположить, что в основе конструкции нарт чукотско-корякского типа лежит каркасная лодка (тип одноместной охотничьей байдарки чукчей): в перевернутом виде верхние бортовые планки байдарки функционально превратились в полозья с соответствующими конструктивными изменениями и дополнениями. А кожаный чехол лодки трансформирован в отдельную сумку-одеяло для покрытия грузовых нарт [Иохельсон, 2005б: 515, рис. 13].

Ю.Б. Симченко выявил следы существования каркасной лодки у нижнеколымских юкагиров. «Термин «кожаная лодка» *амгынгольде* сохранился и в тундровом диалекте юкагирского языка (сообщение юкагира Т.Т. Трофонова, Колымская протока, 28 октября 1864 [1964? – Л. Ж.] г.)» [Симченко, 1976: 139]. В современных языковых материалах тундровых юкагиров этот термин отсутствует, возможно, слово записано автором не вполне точно и имеет составное происхождение: *амалвийи*- ‘быть хорошо выделанным’ (о коже) + *олдьэ* ‘ветка, челнок’ [Курилов, 2001: 39, 354]. «Уместно отметить, – пишет Ю.Б. Симченко, – что слова, обозначающие понятие «лодка» в ненецком, нганасанском и юкагирском (тундренный диалект) языках, являются однокоренными: нгано (ненецк.) – нгондуй (нганас.) – нгольде (юкагирск. тундр. диалект). Можно предполагать, что термин, которым называлась лодка, был унаследован этими различными по происхождению народами древнего аборигенного населения Заполярья, знавшего лодки одинаковой в общих чертах конструкции» [Симченко, 1976: 139]. Предположения ученого нуждаются в дальнейших исследованиях. Добавим, что название многоместной лодки лесных юкагиров с реберной конструкцией *хаарбэч* могло произойти от *хаар* ‘кожа, шкура, кора’ [Николаева, Шалугин, 2002: 75].

С другой стороны, общая деталь (дуговые ребра) в конструкции грузовой лодки лесных

юкагиров и одноместной байдарки чукчей может иметь позднее заимствованное происхождение. Оба судна не имеют выраженных признаков сходства с реконструированной кожаной каркасной лодкой-волокушей нганасан, предположительно, не имевшей дуговых ребер [Симченко, 1976: 141]. «Реберная» конструкция отсутствует в юкагирских челноках *эксиль*, макетах эскимосских многоместных байдар, подробно описанных в цитированной работе Е.В. Анищенко и А.Л. Кроуэлл. Нет ее в рассмотренных в 2020 г. многоместных байдарках чукчей, коряков и эскимосов из коллекции РЭМ.

В мае 2021 г. от жительницы Устьянского улуса В.В. Рожиной, эвенки, предки которой были юкагирами, получено сообщение об изготовлении членами ее семьи каркасной лодки из двух оленьих кож. Старшие члены семьи и сама В.В. Рожина (1949 г.р.) в детстве пользовались этой лодкой. По воспоминаниям, ее бабушка, жившая в с. Юкагир, тщательно сшивала кожи, накладывая их внахлест, шов в том числе имел вид крупного зигзага. Лодка *олдьэ* имела каркасную конструкцию с двумя распорками в центральной части, предназначалась для перевозки 1-2 человек. В процессе использования все швы *олдьэ* снаружи и изнутри постоянно смазывали нерпичьим или тюленьим жиром.

**V. Заключение.** В современном тренде освоения Арктики актуальны исследования, которые на примере периферийной группы малочисленных народов Севера показывают высокую степень единения сообществ с присваивающим типом хозяйства и природно-ландшафтной ниши (зависимость, освоение, но не изменение).

В исследовании на примере изучения юкагирской культуры поставлен вопрос о наличии у коренных жителей Восточной Сибири двух основных видов водных перевозок: индивидуальных и массовых. С древности и вплоть до новейшего времени оба вида обслуживались транспортом разных типов. Это лодки промысловиков одно-, двухместные и плоты или лодки для семейного и коллективного сплава. По видимому, конструкции транспортных средств в разные хронологические периоды заметно отличались. Наименее изучены древние типы, в частности выявленные Ю.Б. Симченко каркасные лодки и их генезис. Предварительные исследования показали, что у таежных верхнеко-

лымских охотников и рыболовов и морских зверобоев северо-востока Азии в прошлом существовали водные средства передвижения двух основных типов: одно-, двухместные промысловые (лодка/челнок/байдарка) и многоместные семейные/групповые (плот *мино/хаарбэч/байдара*). Транспортные типы различались по назначению и конструктивно.

Кардинальные изменения водных средств передвижения у лесных юкагиров произошли в новейшее время. Материалы В.И. Иохельсона показали наличие в конце XIX – начале XX вв. для индивидуальных и массовых переездов плота и разного типа лодок. В конце XX – начале XXI вв. в силу разных причин сохранился только традиционный челнок промысловиков из трех досок *эксиль*. Объяснения находим в предпочтении, отдаваемом покупным лодкам заводского производства, а также в связи с переходом женского населения речного народа к оседлому образу жизни. Последнее обстоятельство исключает регулярные семейные кочевки весной и осенью, съезд родовых коллективов на ежегодное празднество, и, следовательно, постоянная необходимость в семейных транспортных средствах отсутствует. Отдельные семьи одулов выезжают летом на места рыбного промысла, пользуясь при этом лодками заводского производства с подвесными моторами.

В настоящее время в изучении традиционных плотов и лодок юкагиров много неясного, в том числе актуальными остаются вопросы применения в далеком прошлом лесными и тундровыми юкагирами (до становления оленеводческого хозяйства) каркасного транспорта с кожаной обтяжкой. Перспективно получение дополнительных сведений об эскимосском треугольном плоте. Кроме того, предположение о гипотетическом происхождении нарт чукотско-корякского типа от каркасной лодки с дугowymi ребрами требует новых аргументаций.

Список сокращений:

ПМА – полевые материалы автора

Список литературы:

Анищенко Е.В., Кроуэлл А.Л. Байдары тихоокеанских эскимосов по данным археологии и этногра-

фии // Археология и этнография коренного населения Америки. Сборник МАЭ. Т. 56. СПб.: Наука, 2010. С. 198–227.

Жукова Л.Н. Древние грунтовые погребения р. Колымы (палеоэтнографический анализ) // HomoEurasicus в системах социальных коммуникаций (Материалы VI Всероссийской научно-практической конференции). М.-Берлин: Директ-Медиа, 2015. С. 317–342.

Жукова Л.Н. Очерки по юкагирской культуре. Ч. 2. Мифологическая модель мира. Новосибирск: Наука, 2012. 360 с.

Жукова Л.Н. Погребальный обряд тундровых юкагиров: традиции и современность // Северо-Восточный гуманитарный вестник. 2018. № 4. С. 19–27.

Иванова-Унарова З.И. Юкагиры // Материальная и духовная культура народов Якутии в музеях мира (XVII – начало XX вв.). Кн. 1: Сибирская коллекция в музеях США. Якутск: Бичик, 2017. 784 с.

Иохельсон В.И. Материалы по изучению юкагирского языка и фольклора, собранные в Колымском округе. Якутск: Бичик, 2005а. 270 с.

Иохельсон В.И. Юкагиры и юкагиризированные тунгусы / Пер. с англ. В.Х. Иванова и З.И. Ивановой-Унаровой. Новосибирск: Наука, 2005б. 675 с.

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

Кистенев С.П. Новые археологические памятники бассейна Колымы / Новое в археологии Якутии. Якутск: Изд-во ЯФ СО АН СССР, 1980. С. 74–87.

Кистенев С.П. Родинское неолитическое захоронение и его значение для реконструкции художественных и эстетических возможностей человека в экстремальных условиях Крайнего Севера // Археологические исследования в Якутии. Новосибирск: Наука, 1992. С. 68–83.

Мазин А.И. Традиционные верования и обряды эвенков-орочонов (конец XIX – начало XX в.). Новосибирск: Наука, 1984. 200 с.

Симченко Ю.Б. Культура охотников на оленей Северной Евразии. М.: Наука, 1976. 311 с.

Спиридонов Н.И. (Тэки Одулок). Одулы (юкагиры) Колымского округа. 2-е изд. Якутск: Северовед, 1996. 80 с.

Тэки Одулок. На Крайнем Севере. Якутск: Кн. изд-во, 1987. С. 96–236.

Федорова С.А. Генетические портреты народов Республики Саха (Якутия): анализ линий митохондриальной ДНК и Y-хромосомы. Якутск: Изд-во ЯНЦ СО РАН, 2008. 235 с.

Юкагиры. Историко-этнографический очерк / под ред. А.П. Окладникова. Новосибирск: Наука, 1975. 244 с.

## Словари:

Курилов Г.Н. Юкагирско-русский словарь. Новосибирск: Наука, 2001. 256 с.

Николаева И.А., Шалугин В.Г. Словарь юкагирско-русский и русско-юкагирский (верхнеколымский диалект). СПб: Дрофа, 2002. 191 с.

Спиридонов Н.И. (Тэки Одулок). Юкагирско-русский словарь. Эвенско-русский словарь. Якутск, 2003. 58 с.

## References:

Anishchenko E.V., Krouell A.L. *Baydary tik-hookeanskikh eskimosov po dannym arkheologii i etnografii* [Baidars of the Pacific Eskimos according to archeology and ethnography]. *Arkheologiya i etnografiya korenного naseleniya Ameriki. Sbornik Muzeya arkheologii i etnografii RAN* [Archeology and Ethnography of the America Indigenous Population. Collection of the Museum of Archeology and Ethnography of the Russian Academy of Sciences]. Volume 56. St. Petersburg, 2010. Pp. 198–227. (In Russian).

Fedorova S.A. *Geneticheskie portrety narodov Respubliki Sakha (Yakutiya): analiz liniy mitokhondrial'noy DND i Y-khromosomy* [Genetic portraits of the peoples of the Republic of Sakha (Yakutia): analysis of mitochondrial DND and Y-chromosome lines]. Yakutsk: Yakutsk Scientific Center of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences Publ., 2008. 235 p. (In Russian).

Iokhel'son V.I. *Materialy po izucheniyu yukagirskogo yazyka i fol'klora, sobrannye v Kolymskom okruge* [Materials on the study of the Yukaghir language and folklore collected in the Kolyma district]. Yakutsk: Bichik Publ., 2005a. 270 p. (In Russian).

Iokhel'son V.I. *Yukagiry i yukagirizirovannye tungusy. Perevod s angliyskogo yazyka V.Kh. Ivanova i Z.I. Ivanovoy-Unarovoy* [Yukagirs and Yukagirized Tunguses. Translation from English by V. Kh. Ivanova and Z.I. Ivanova-Unarova]. Novosibirsk: Science Publ., 2005b. 675 p. (In Russian).

*Istoriko-etnograficheskiy atlas Sibiri. Pod redaktsiey M.G. Levina i L.P. Potapova* [Historical and ethnographic atlas of Siberia. Edited by M.G. Levin and L.P. Potapova]. Moscow; Leningrad: Academy of Sciences of the Union of Soviet Socialist Republics Publ., 1961. 498 p. (In Russian).

Ivanova-Unarova Z.I. *Yukagiry* [Yukaghirs]. *Material'naya i dukhovnaya kul'tura narodov Yakutii v muzeyakh mira (XVII – nachalo XX vv.). Kniga 1: Sibirskaya kolleksiya v muzeyakh Soedinennykh shtatov Ameriki* [Material and spiritual culture of the peoples of Yakutia in the museums of the world (XVII – early XX

centuries). Book 1: Siberian collection in US museums]. Yakutsk: Bichik Publ., 2017. 784 p. (In Russian)

Kistenev S.P. *Novye arkheologicheskie pamyatniki basseyna Kolymy* [New archaeological sites in the Kolyma basin]. *Novoe v arkheologii Yakutii* [New in the archeology of Yakutia]. Yakutsk: Yakutsk branch Academy of Sciences of the Union of Soviet Socialist Republics Publ., 1980. Pp. 74–87. (In Russian).

Kistenev S.P. *Rodinskoe neoliticheskoe zakhoroneniye i ego znachenie dlya rekonstruktsii khudozhestvennykh i esteticheskikh vozmozhnostey cheloveka v ekstremal'nykh usloviyakh Kraynego Severa* [Rodinka Neolithic Burial and Its Significance for Reconstruction of Human Artistic and Aesthetic Potential in Extreme Conditions of the Far North]. *Arkheologicheskie issledovaniya v Yakutii* [Archaeological research in Yakutia]. Novosibirsk: Science Publ., 1992. Pp. 68–83. (In Russian).

Kurilov G.N. *Yukagirsko-russkiy slovar'* [Yukaghir-Russian Dictionary]. Novosibirsk: Science Publ., 2001. 256 p. (In Russian).

Mazin A.I. *Traditsionnye verovaniya i obryady evenkov-orochonov (konets XIX – nachalo XX veka)* [Traditional beliefs and rituals of the Orochon Evenks (late 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries)]. Novosibirsk: Science Publ., 1984. 200 p. (In Russian).

Nikolaeva I.A., Shalugin V.G. *Slovar' yukagirsko-russkiy i russko-yukagirskiy (verkhnekolymskiy dialekt)* [Dictionary of Yukaghir-Russian and Russian-Yukaghir (Upper Kolyma dialect)]. St. Petersburg: Drofa Publ., 2002. 191 p. (In Russian).

Simchenko Yu.B. *Kul'tura okhotnikov na oleney Severnoy Evrazii* [The culture of deer hunters in Northern Eurasia]. Moscow: Science Publ., 1976. 311 p. (In Russian).

Spiridonov N.I. (Teki Odulok). *Oduly (yukagiry) Kolymского okruga* [Oduls (Yukagirs) of the Kolyma District]. 2<sup>nd</sup> edition. Yakutsk: Northern Studies Publ., 1996. 80 p. (In Russian).

Spiridonov N.I. (Teki Odulok). *Yukagirsko-russkiy slovar'. Evensko-russkiy slovar'* [Yukaghir-Russian dictionary. Even Russian dictionary]. Yakutsk, 2003. 58 p. (In Russian).

Teki Odulok. *Na Kraynem Severe* [In the Far North]. Yakutsk: Book Publ., 1987. Pp. 96–236. (In Russian).

*Yukagiry. Istoriko-etnograficheskiy ocherk. Pod redaktsiey A.P. Okladnikova* [Yukaghirs. Historical and ethnographic sketch. Edited by A.P. Okladnikova]. Novosibirsk: Science Publ., 1975. 244 p. (In Russian).

Zhukova L.N. *Drevnie gruntovye pogrebeniya r. Kolymy (paleoetnograficheskiy analiz)* [Ancient ground burials of the Kolyma River (paleoethnographic analysis)]. *HomoEurasicus v sistemakh sotsial'nykh kommunikatsiy (Materialy VI Vserossiyskoy nauchno-prak-*

*ticheskoy konferentsii*) [HomoEurasicus in social communication systems (Materials of the VI All-Russian Scientific and Practical Conference)]. Moscow - Berlin: Direct-Media, 2015. Pp. 317-342. (In Russian).

Zhukova L.N. *Ocherki po yukagirskoy kul'ture. Chast' 2. Mifologicheskaya model'mira* [Essays on the Yukaghir culture. Part 2. Mythological model of the

world]. Novosibirsk: Science Publ., 2012. 360 p. (In Russian).

Zhukova L.N. Pogrebal'nyy obryad tundrovykh yukagirov: traditsii i sovremennost' [The funeral rite of the tundra Yukagirs: tradition and modernity]. *Severo-Vostochnyy gumanitarnyy vestnik* [North-Eastern Journal of Humanities]. 2018. № 4. Pp. 19-27. (In Russian).

*L.N. Zhukova*

### **Water Transports of the Forest Yukagirs: Reconstructions and Modern State**

*Scientific novelty.* The article deals with the water transports that participated in the formation of the economic specification of the nomadic hunting and fishing tribes of the Yukagirs of the Upper Kolyma. The Upper Kolyma Yukagirs in the late XIX – early XX centuries roamed on triangular rafts, dugout and plank boats, single – and multi-seat. The main information on water transport was collected by V. I. Jochelson, supplemented by his materials by Yu. B. Simchenko, who summarized the data on ancient frame boats in the arsenal of fishermen and hunters of wild reindeer. At the end of the XX – beginning of the XXI centuries the forest Yukagir limited use of fishing plank shuttle of three boards. *The aim and tasks.* There is a need to identify and compare traditional water transport vehicles of forest Yukagirs for a long time on the basis of published data of researchers and author's field materials. The chronological limits are from antiquity to the beginning of the XXI century. *Research methods.* Analysis and reconstruction showed the presence of specialized watercraft: easy-to-operate and carry fishing shuttles, cargo transport for moving families, suggesting differences in size and design. Parallels are determined with the northern peoples. *Results.* It is assumed that the heavy-cargo boat of the forest Yukagirs is a combined one, connecting elements of national transports and possibly, Russian carbas. The Evens of Yakutia had a frame boat with a leather cover, according to language data, traces of it are found in the tundra Yukagirs. The American Eskimos had a triangular-shaped raft with a leather-covered one. Are the triangular rafts (Yukagir and Eskimo) and the frame boat of the Evens evidence of the existence of multi-seat watercraft in the distant past? The question of the origin of the arc hooves of the Chukotka-Kamchatka type sleds is raised.

*Keywords.* Yakutia, Yukagirs, rafts and boats, traditions, reconstructions, modernity