

О.Б. Степанова

DOI: 10.25693/SVGV.2021.36.3.004

УДК 39(=511.21)

Традиционные практики зимних передвижений северных селькупов

Научная новизна. Статья посвящена описанию традиционных практик зимних передвижений северных селькупов. Тема традиционной зимней мобильности до сих пор остается белым пятном в селькупской этнографии, что подчеркивает ее научную значимость и новизну.

Цель – дать развернутую характеристику традиционных зимних передвижений северных селькупов, для чего в задачи исследования входило выявление, описание и объяснение главных особенностей их традиционных зимних перемещений.

Материалы и методы исследования. Исследование проводилось на основе литературных источников, в работе применялись анализ, описание и ретроспективный метод.

В *результате* исследования были сделаны следующие выводы: необходимость зимних перемещений селькупов была обусловлена кочевым хозяйственным циклом, сезонными посещениями ярмарок и факторий, обычаем гостевания и повинностью извоза по тайге и тундре чиновников и миссионеров. Традиционным зимним транспортным средством селькупам служила оленья упряжка, приспособленная, в отличие от упряжки тундровых народов, для передвижений по лесу. В районе расселения селькупов стационарные дороги отсутствовали, но в зимний период накатывались дороги в места, где происходил торговый обмен, а также между жилищами родственников. На традиционную зимнюю мобильность селькупов оказывали влияние социальные условия: бедняцкая часть селькупского населения, не имеющая достаточного количества оленей, была стеснена в своих передвижениях.

Ключевые слова: селькупы, традиционная культура, хозяйственные практики, зимние передвижения, средства передвижения, дороги, социальные отношения

I. Введение. Суровая природа Крайнего Севера, где зима с сильнейшими морозами, бурями и полуметровыми сугробами длится девять месяцев в году, неизбежно наложила свой отпечаток на культуру и образ жизни северных народов. Аборигены Арктики веками приспособивали свое хозяйство к условиям экстремально холодного климата, в том числе вырабатывали определенные навыки передвижений в зимний период года. Изучение их опыта имеет практическое значение в рамках происходящего сегодня нового витка промышленного освоения государством полярных широт.

Статья посвящена традиционным практикам зимних перемещений одного из коренных малочисленных народов Севера – тазовско-туруханских (северных) селькупов. Тема традиционной мобильности северных селькупов пока не имеет своего отдельного исследования,

чем определяется ее новизна и научная значимость. Актуальность исследованию придает также процесс формирования у северных селькупов современной этничности и связанный с ним социальный запрос на разработку любых тем по селькупской традиционной культуре [Степанова, 2005, 2017].

Целью и задачами первичного освещения темы традиционных практик зимних перемещений северных селькупов были выявление и развернутая характеристика их ключевых моментов и главных особенностей.

II. Материалы и методы. В основу исследования легли работы, содержащие отдельные сведения по различным аспектам селькупской мобильности: труды П.И. Третьякова [Третьяков, 1871], К. Доннера [Доннер, 2008], В.Н. Скалона [Скалон, 1929; 1930]; Л.Н. Добровой-Ядринцевой [Доброва-Ядринцева, 1925], Е.Д. Прокофьевой [Прокофьева, 1956; 1976], В.В. Антроповой,

[Антропова, 1961]; Г.М. Василевич, М.Г. Левина [Василевич, Левин, 1961]; С.И. Ирикова [Ириков, 2002]; В.Н. Адаева [2014], О.Б. Степановой [Степанова, 2016; 2018]; Ю.Н. Квашнина, А. Дыбчака [Квашнин, Дыбчак, 2018а; 2018б] и др. Из этих работ в разных объемах были почерпнуты данные, на основе которых проводилось исследование. Следует особо выделить книгу Кая Доннера «У самоедов Сибири» [Доннер, 2008], которая дала исследованию самое большое количество материалов. Финский лингвист и этнограф Доннер, имея целью изучение сибирских остяко-самоедов, совершил в январе–марте 1913 г. в компании тазовских селькупов беспрецедентное зимнее путешествие по Тазу (из Туруханска на средний Таз, далее вдоль правого берега Таза на юг, в верховья, и оттуда в село Ларьяк на Вахе). Свои путевые наблюдения он впоследствии изложил в вышеназванной книге.

В исследовании применялись анализ, описание и «принцип историзма» (ретроспективный метод). Временные рамки исследования охватывают период конца XIX – первой трети XX вв., когда селькупы еще целиком находились во власти традиции и уже были сделаны первые подробные описания их культуры и быта.

III. Результаты. Северные селькупы (традиционно) являлись кочевым народом, что было обусловлено климатическими зонами их проживания – тайгой и полутундрой: любая жизнь в этих зонах была невозможна без постоянного передвижения. Одно из трех селькупских хозяйственных занятий – оленеводство – носило транспортный характер. Таежные селькупы содержали обычно до 40 домашних оленей на семью, тундровые – от 100 до 300 оленей. Природные условия определили также селькупскую систему содержания оленей – с вольным выпасом в летне-осенний период.

Что побуждало селькупов отправляться зимой в дорогу? Основной причиной селькупских зимних поездок были сезонные перемещения по району, связанные с кочевым хозяйственным циклом. Зима у селькупов начиналась с поисков домашних оленей, их искали по первому снегу, на поиски оленей иногда уходило 2-3 недели.

С открытием зимнего пути у домашних оленей начиналась рабочая пора. В ноябре и до се-

редины декабря охотники, часто без семьи, уходили в «малую ходьбу» – промышлять белку в ближних борах. Белка к этому времени одевалась в зимнюю шкурку. От места оседелки совершались выезды налегке, без чума, а если с ним, то с самой легкой нагрузкой – маршруты делались небольшие, не более 20–30 км.

В декабре–январе, когда морозы были сильными, а световой день коротким, селькупы почти не передвигались, они проводили время в землянках, мастерили ловушки и выходили из дома только для самоловной охоты рядом со стойбищем.

С февраля охотники с семьями, чумом и запасами рыбы отправлялись в «большую ходьбу» – на промысел белки за сотни километров от мест своего проживания. Передвижение совершалось небольшими переходами – по 15–20 км в день. Часто устраивались остановки, продолжительность которых зависела от промысловых возможностей местности. Объектом промысла по верхнему и среднему Тазу была белка, по нижнему Тазу – песец и дикий олень. «Большой аргыш» проходил по кольцевому маршруту и заканчивался в апреле (до вскрытия рек) возвращением к исходному пункту.

Зимний промысел требовал больших разездов и, как правило, был недоступен малоолененым и безолененым хозяйствам, процент которых у селькупов был довольно велик. Семьи, не имеющие возможности кочевать, всю зиму жили в одном месте и охотились, отдаляясь от своего чума или землянки на расстояние пешего хода.

Селькупские семьи добирались до своих дальних охотничьих угодий, прокладывая путь по снежной целине, олени при этом часто шли, увязая в снегу по брюхо. Если в ближайшее время этот путь никем повторно не использовался, его быстро заметало снегом, и дорога вскоре выглядела как «мифическая» тропа. Тем не менее, в крае, где не было постоянных дорог и где, попадая из водной системы малонаселенного Таза в водную систему обжитого русскими Енисея, невозможно было миновать волок, зима, когда сковывались льдом реки, озера и болота, была временем, наиболее благоприятным для перемещений.

К зимним месяцам селькупы приурочивали посещение ярмарок. В необходимости поездок

на ярмарки заключалась вторая причина традиционных зимних передвижений селькупов. Туруханские и среднетазовские селькупы выезжали на ярмарку в г. Туруханск и в магазин на фактории Янов Стан на р. Турухан (эта фактория существовала с конца XIX в.), верхнетазовские – в села Верхне-Инбацкое на Енисее, Келлог на Елогуе. Селькупы верховьев левых притоков верхнего Таза, в частности р. Толька, посещали ярмарку в с. Ларьяк. Среднетазовские селькупы могли обменять пушнину на муку, боеприпасы и мануфактурные товары в хлебозапасном магазине, расположенном в низовьях Таза в районе пристани Сидоровской.

Однако социальное расслоение накладывало свой отпечаток и на этот вид селькупской зимней мобильности: безоленным и малооленным селькупам доехать до мест, где производился торговый обмен, было не на чем. Чтобы попасть на ярмарку, некоторые из селькупов одалживали оленей за определенную плату у зажиточных родственников. Но чаще «кулаки» скупали у бедняков пушнину за бесценку для перепродажи ее на ярмарке с выгодой для себя, а привезенные оттуда товары продавали бедным сородичам по завышенным ценам.

Что представляли собой зимние дороги в районе проживания селькупов, в том числе дороги «общественного значения»? Исследователь Доннер проехал на Таз одним из традиционных путей, длиной «не более 500 км», за неделю: олени его уставали, бураны затрудняли путь, проводники теряли дорогу [Доннер, 2008: 90]. От Тазовской церкви, уже в сопровождении тазовских селькупов, он отправился по левому берегу Таза на юг и через пару недель достиг селькупского селения, расположенного в его верховьях, на р. Поккелки. Эти две недели Доннер со спутниками ехал очень медленно: огромные сугробы снега создавали препятствия для движения, олени, у которых периодически рвались то ремни, то узды, часто останавливались, падали на снег и вообще не хотели идти, больших усилий стоило их поднять и заставить двигаться вперед. Неоднократно Доннер и его люди сбивались с пути, обмораживали себе руки и ноги (морозы достигали отметки -60°C), дорога не оставляла им сил, чтобы двигаться дальше. Рассчитывая получить крайне важную для них помощь, они искали человеческое жилище и вы-

ходили к нему благодаря следам, обнаруженным на снегу, или проложенной людьми «глубокой борозде». За несколько дней до прибытия на Поккелки от хозяина одного из жилищ, в котором они останавливались, они получили отдохнувших оленей и дальше «полетели» по проторенной дороге [Доннер, 2008: 98].

Селение Поккелки Доннер квалифицировал как центр, столицу Таза. Здесь собирались «все живущие на реке самоеды» («все племя»), большинство приезжали сюда зимой, чтобы заплатить князю ясак и узнать последние новости. Единственная постройка на Поккелки – полуземлянка с бревенчатыми стенами, ледяными окнами и очагом – могла вмещать свыше тридцати человек [Доннер, 2008: 99].

Из рассказа Доннера следует, что наезженной дороги ни на Таз, ни вдоль Таза не было, а значит, не было и активных перемещений в этих направлениях. Следы и «глубокие борозды» на снегу, по которым Доннер со спутниками отыскивали в «царстве природы» людей, свидетельствовали о зимней хозяйственной мобильности отдельных селькупских семей. Проторенная дорога появилась лишь незадолго перед селением, где жил селькупский князец.

Также К. Доннер не обнаружил проторенного пути от селения на р. Поккелки в находящееся на р. Вах село Ларьяк, где работала известная ярмарка. Населению Поккелки этот путь был малознаком, пользовались они им крайне редко, в тех местах никто не был много лет, никто из аборигенов не знал, сколько времени займет эта дорога. В итоге Доннер выехал на Вах с проводником, который ездил туда один раз в юности [Доннер, 2008: 100].

Изменения в мобильности жителей Таза и Турухана стали происходить во второй половине 1920-х гг., когда территория края покрылась сетью советских факторий [Степанова, 2018]. Зимних дорог по берегам Таза прибавилось, передвижение людей и грузов активизировалось. По данным В.Н. Скалона, с началом зимы начинались выходы на фактории и ежегодно устанавливался зимний «тракт», соединяющий все более-менее населенные пункты. Путь этот шел от с. Алинского на Енисее к западу на факторию Артюгино и через нее на Таз в устье р. Мотлыкы, где имелась фактория Госторга. Этот пункт был соединен «большой дорогой» с

факторией Госторга в среднем течении Елогоя. От устья Мотлькы вниз по Тазу путь шел на урочище Локаймач, где имелась фактория Интеграла и далее правым берегом Таза вплоть до урочища Кикей-Акка и Топрый мач близ устья р. Ватлькы, последнего населенного пункта В. Тазовского родового совета. Этот главный путь имел многочисленные ответвления в речки, по которым «сидели» селькупы. Поддерживался он всю зиму и после больших выходов имел вид вполне торной, плотно укатанной дороги. Такой же точно путь вел вверх по Тазу от Церковенского до р. Толькы по Тымско-Караконскому род. совету. Пути эти в конечном пункте сходились очень близко, но не соединились, так как отсутствие деловых сообщений между жителями соседних род. советов не вызывало необходимости в частых проездах. Проезжая по этому промежутку, приходилось обычно «топтать дорогу», не видя даже следа санок. Характерно, что даже между Церковенском и Сидоровском также не было постоянной дороги; гораздо проще было проехать между ними через Янов Стан, с которым эти пункты были связаны постоянными, всегда торными вследствие значительной переброски грузов дорогами [Скалон, 1930: 61].

П.И. Третьяков и В.Н. Скалон называют одну из особенностей и в то же время очередную причину местных переездов – обычай гостевания. Этот широко распространенный обычай связывался с общей родственностью, но далеко выходил из ее пределов. Каждый селькуп, в какой бы чум, богатый или бедный, ни приехал, в течение нескольких дней ел, пил и спал там бесплатно. Хозяева обязаны были высушить и починить ему обувь и одежду, санки или сбрую, одолжить, если нужно, на время оленей или нарты. В случае, если чум стоял на проезжей дороге или являлся местом съезда, постоянное «массовое» гостевание могло лечь тяжелым бременем на хозяйство, но, однако, никогда не вызывало сетований и протеста [Третьяков, 1871: 228; Скалон, 1929: 59].

Еще одной (но не столь частой) причиной совершаемых селькупами зимних поездок была обязанность везти на своих оленях чиновников или миссионеров из Туруханска на Таз и обратно по служебным надобностям. «Право свободного передвижения и использо-

вания оленей» имелось и у Доннера, который неоднократно прибегал (за плату) к услугам связанных обязанностью извоза аборигенов [Доннер, 2008: 100]. От Поккелки Доннер путешествовал вместе с нанятыми за щедрую денежную плату добровольцами.

Одну из основных позиций в характеристике традиционных практик мобильности народа занимают транспортные средства. Главным зимним транспортным средством северных селькупов была оленья упряжка – запряженная 2-4 оленями нарта. По мнению Доннера, оленья упряжка имела ряд преимуществ перед русскими санями с высоким бортом («похожими на продолговатый ящик, поверх которого натянуты шкуры»), и повозками-балками богатых русских купцов, напоминающими передвижную комнату (с печкой, кроватью, столом и стульями внутри), в которые запрягали 10-12 оленей. Закрытые сани напоминали «гроб» или «тюрьму», лежащий в них без движения человек быстро замерзал, а в повозках-балках можно было перемещаться только по тундре – в лесу по сугробам, между деревьями и кустами, при отсутствии дорог, им было не проехать. Как считал исследователь, сидя на нарте и управляя строптивыми оленями, замерзнуть было намного сложнее [Доннер, 2008: 81–82].

Традиционная селькупская оленья упряжка адаптирована к передвижению по лесу. Домашние олени селькупов крупнее домашних оленей тундровых народов, они способны проходить через полутораметровые лесные сугробы и могут добывать корм из-под глубокого снега. Копылья селькупских нартов выше, чем у нартов народов тундры, и полозья расположены ближе друг к другу. Узкая и высокая селькупская нарта способна идти по лесистой местности, она менее цепляется за пни, стволы и ветки, чем низкая и широкая тундровая нарта.

Помимо оленьей упряжки селькупы использовали в качестве транспортного средства собак, их впрягали в грузовые санки-волокушу. К этому средству, как правило, прибегали безоленные селькупы, отправляясь на зимнюю охоту.

Безоленные охотники добирались на свои охотничьи угодья на лыжах. Во время охоты лыжами пользовались все селькупы. Селькупские лыжи были двух видов – подбитые мехом

(оленя, лося или выдры) и голицы (без меха), для ходьбы по насту. К лыжам прилагалась лыжная палка с кольцом на конце для упора при ходьбе.

Изучение практик зимней мобильности селькупов включает рассмотрение традиционных селькупских принципов путешествия, в частности, порядка действий во время бурана и при ночевке под открытым небом в случае передвижения налегке, без чума.

По материалам Доннера, первым правилом селькупов, застигнутых бураном в пути, было держаться всем вместе, так как существовал большой риск потеряться. Когда буран был очень сильный, селькупы действовали следующим образом: они оставляли оленей лежать на снегу, а сами садились позади опрокинутых саний, скрестив ноги, натянув шкуры на руки и ноги и спрятав голову, и ожидали, пока ветер не стихнет. Если не было возможности развести костер, они проводили в таком положении от нескольких часов до нескольких суток. Доннер, побывавший вместе со своими спутниками-селькупами не в одном буране, пишет, что в подобных ситуациях огромным искушением является сон, но лечь на землю и заснуть нельзя – люди, заснувшие на снегу во время снежной бури, замерзают [Доннер, 2008: 90–91]. Вместе с тем ученый отмечает, что не все аборигены Туруханского края даже самые страшные бураны переживают «за каким-нибудь холмом». Он приводит в пример юраков (тазовских ненцев): если до ближайшего селения остается несколько километров, несмотря на то что трудно найти дорогу, они продолжают движение. Когда их олени ложатся на снег, отказываясь идти дальше, они изо всех сил подгоняют их палкой [Доннер, 2008: 82].

Во время зимних перемещений селькупы совершали ежедневное движение только до наступления сумерек, в конце светового дня они делали привал, ставили чум, готовили пищу и отдыхали до утра. Когда селькупы путешествовали налегке, без чума, они обустроивали стоянки несколькими способами. Доннер стал свидетелем, как ожидающий его прибытия тазовский князец самоед с р. Худосей, соорудил «приличный» шалаш из веток и прутьев и рядом развел согревающий костер [Доннер, 2008: 97]. Во время привала «у небольшого холма,

поросшего редкими соснами и березами», спутники Доннера распрягли оленей, развели небольшой костер и для защиты от холода и ледяного ветра соорудили низенький заслон из веток и снега. Затем они расстелили оленьи шкуры прямо на снегу и легли спать, плотно прижавшись друг к другу [Доннер, 2008: 97].

Один раз во время путешествия Доннер и его спутники обустроили свою стоянку по-остяцки (по-хантыйски): сгребли снег так, что образовался высокий вал для защиты от ветра, на землю настелили сосновые ветки и оленьи шкуры, развели огромный костер и на снежный вал наискосок воткнули небольшие сосны, защищающие от ветра и дыма. Доннер отмечает, что в таком лагере было гораздо теплее, чем в жилище у самоедов [Доннер, 2008: 106].

Большой арсенал различных приемов, направленных на борьбу с холодом во время зимних поездок, не всегда помогал селькупам избежать обморожения, о чем говорит наличие у них традиционных методов лечения этой болезни. Селькупы лечили обморожение согревающим теплом и многочасовым растиранием снегом, а когда к обмороженным местам возвращалась чувствительность, но они были опухшие и болели – таким же упорным растиранием рыбьим жиром, который в данных случаях был незаменим и хорошо помогал. Эффективность лечения и возможность продолжения поездки зависела в первую очередь от того, насколько быстро обмороженный человек мог получить помощь.

В характеристику зимних передвижений по селькупской территории входило обязательное взаимодействие путников с местными жителями. По неписаному закону в каждом жилище, стоящем на маршруте следования, даже если хозяин был им незнаком, путешественники могли получить помощь: их должны были согреть, накормить, обеспечить съестными запасами на дальнейшую дорогу и, по возможности, предоставить свежих оленей. Если хозяева сами голодали, а у путешественников еще сохранялись запасы еды, продуктами питания делились последние. При встрече друг друга угощали тем, что имелось, помощь оказывалась находящемуся в худшем положении. Эти правила исполнялись не только селькупами, но и всеми живущими рядом с ними народами.

Доннер и другие исследователи неоднократно отмечали, что селькупы легки на подъем, не любят долго сидеть на одном месте, поездки на оленях по зимним просторам в облаках снежной пыли приносят им радость. Исследователь без особого труда нашел себе спутников для путешествия с Поккелки на Вах, причем все они собрались ехать в дальний путь по неизведанному маршруту – зимой, в лютый мороз – с женами и маленькими детьми.

Заметки Доннера о его путешествии по Тазу дают очень интересные материалы о том, как формировался традиционный селькупский аргиш и по каким правилам происходило его движение. При 14 участниках поездки, включая 4 мужчин, 3 женщин и 7 детей, обоз составил 16 нарт, 4 из которых были загружены рыбой и другим продовольствием, на двух нартах ехали 2 чума, на остальных люди. Нарты были запряжены 32 оленями. В аргише также было множество телят, которых спутники собирались съесть по дороге, и собаки. [Доннер, 2008: 101].

Возможность дальнего зимнего путешествия по малообжитым пространствам Севера определялась в первую очередь наличием у путешественников продовольствия и топлива. Селькупы обязательно брали с собой замороженную и сушеную рыбу и чай. В пути они обычно охотились, добывая себе дополнительное питание. По свидетельству Доннера, топливо – дрова – селькупы также всегда везли с собой, так как на очередной стоянке их могло и не оказаться, если аргиш ехал по тундре или болотам, которые в этих местах тоже называют тундрой. Нередко деревья для дров приходилось долго искать, уходя далеко от стоянки. Дрова, привезенные с собой, нужны были, чтобы быстро разжечь костер и согреть воздух в установленном сразу по приезде чуме. Если на стоянке было достаточно деревьев, разводили костер из них.

Логика выстраивания аргиша отличалась рациональностью. Во главе аргиша шли мужчины, нарты с поклажей и детьми шли последними. У мужчин всегда были лучшие олени и лучшие нарты, на них, кроме седока, были только аркан, лыжи, оружие и топор. Задачей мужчин было идти вперед и прокладывать путь для грузовых нарт. В тех местах, где снег был очень глубокий и олени утопали в сугробах по самое брюхо, мужчины прыгивали с нарт,

вставали на лыжи и гнали оленей по сугробам, сильно толкая их вперед шестом. Остальные шли вслед за ними. Опережая обоз, мужчины нередко использовали преимущество во времени, чтобы охотиться.

Будни участников аргиша, которые описал в своем исследовании Доннер, отражают способ традиционного селькупского путешествия. Выглядели они следующим образом. Утром, когда солнце стояло уже высоко, просыпались женщины, они разводили в остывшем за ночь чуме костер и растапливали снег. Затем просыпались мужчины. После утреннего туалета все садились завтракать мороженой рыбой и неспешно пили чай. После еды снимали и просушивали у огня обувь, оборачивали ноги травяными портянками и обувались. Затем мужчины надевали лыжи, брали арканы и шли ловить оленей. Поимка пугливых оленей длилась довольно долго, женщины за это время успевали собрать чум, вещи, привязать это все к нартам, уложить маленьких детей в олени шкуры, после чего караван отправлялся в дальнейший путь и двигался весь день без остановок на отдых [Доннер, 2008: 101].

Ближе к вечеру мужчины находили место для стоянки, предпочтение отдавалось тем полянам, где рос олений мох и можно было легко раздобыть дрова. Пока мужчины ждали остальных, они готовили место для чума: на широких лыжах сгребали в сторону снег до тех пор, пока не покажется земля, на землю настилали еловые и сосновые ветки. Затем распрягали оленей, выстраивали нарты кругом и занимались подготовкой топлива. Когда подтягивались все остальные, устанавливался чум. Чтобы в чуме стало тепло, женщины быстро разводили небольшой костер, а мужчины сгребали снег к наружной стене чума для защиты от холода и снега. Затем в жилище заносили детей и домашнюю утварь, кругом расстилали меховые шкуры, служащие одновременно стульями и кроватями. Пока готовился чай, съедалось – в сыром виде – все добытое за день, если это была птица, то ее только ощипывали и разделывали. После холодной пищи начиналась чайная церемония. В чае больше всего ценилось то, что он был горячий. После чая путешественники болтали, курили трубку, в это время можно было почистить ружье или что-нибудь

починить, женщины шили. Перед сном гасили огонь и закутывались на ночь. Каждая семья собиралась в своем углу, маленькие дети укладывались между родителями, старшие дети ложились рядом [Доннер, 2008: 102].

Путешествие на Вах Доннер и его спутники готовили тщательно, но, несмотря на это, все же просчитались – продукты закончились быстрее, чем предполагалось; пополнять продовольственные запасы за счет попутной охоты не получилось, поскольку из-за сильного холода все звери и птицы попрятались. Следствием этих просчетов стал голод. Судя по тому, что, по описаниям Доннера, голодали не только он и его спутники, но еще многие из встретившихся им на пути самоедов, остяков и тунгусов, голод не только часто сопутствовал путешественникам, но и был обычным явлением для значительной части аборигенного населения края. Доннер и его команда голодали почти 3 недели, пока не добрались до с. Ларьяк. Обычную пищу они вынуждены были заменить сначала тухлым мясом погибшего оленя, которого нашли в тундре, потом жидкой похлебкой из рыбных крошек, оставшихся в опустевших мешках; чай они заменили отваром из брусничных листьев. Чтобы заглушить чувство голода, путешественники курили, вместо закончившегося табака использовали измельченные сосновые шишки и березовые стружки [Доннер, 2008: 104–105]. Голод и способы его переживания были частью традиционных практик зимней мобильности селькупов.

Рассмотрение традиционной селькупской мобильности будет неполным, если не сказать о «природной» способности селькупов ориентироваться в пространстве. Согласно источникам, чтобы выйти к человеческому жилью, они ориентировались в первую очередь по следам: следам лыж человека, борозде от его нарт, брошенной стоянке и т.д. Следами можно считать и отметины, которые селькупы, передвигаясь по тундре и тайге, оставляли на деревьях и кустах: ударом шеста они обламывали у них ветки с одной стороны, чем обозначали точку своего пути и направление движения [Доннер, 2008: 102].

IV. Обсуждение. Материалы, на которых базировалось исследование, позволили выявить ряд основных вопросов/позиций изучения темы традиционной селькупской зимней мобильно-

сти, а также дать им общую развернутую характеристику. Процесс работы показал, что каждый из обозначенных вопросов может стать предметом отдельного, более глубокого рассмотрения. Например, требуют детального изучения селькупские дороги и транспортные средства, вопросы сравнения селькупских навыков зимних передвижений с зимней мобильностью соседних народов, влияние погоды на поездки в холодное время года и т.д. Необъяснимое расширение придаст теме изучение изменений, которые происходили в традиционной мобильности селькупов в разные периоды советской и постсоветской истории. Каждый из названных вопросов на селькупском материале будет рассматриваться впервые. Таким образом, данное исследование следует считать обобщенной постановкой проблемы, задающим дальнейшие направления первым опытом изучения темы или прощупывающим почву поиском возможностей.

V. Заключение. Итак, в результате исследования традиционных практик зимних передвижений северных селькупов (на основе имеющихся материалов) были сделаны следующие выводы. Зимнюю мобильность селькупов обеспечивало транспортное оленеводство, где главным транспортным средством выступала оленья упряжка. В основе селькупской зимней мобильности лежали сезонные перемещения по району, связанные с кочевым хозяйственным циклом, а именно два переезда на зимние охотничьи угодья – ближний и дальний, каждый с возвращением на исходное место. Зима для селькупов была временем наиболее благоприятным для дальних перемещений: реки, озера и болота сковывало льдом, и можно было доехать в пункт назначения кратчайшим путем, кроме того, упряжка передвигалась быстрее летнего селькупского транспорта – челнока.

Вторую причину традиционных зимних передвижений селькупов составляло посещение ярмарок, а в раннее советское время факторий. Фактором влияния на зимнюю мобильность селькупов являлось социальное положение: бедняцкая безоленная и малооленная часть селькупского общества из-за отсутствия соответствующего транспортного средства не имела возможности выезжать ни на дальнюю охоту, ни на ярмарки.

На зимнюю мобильность селькупов наложил свой отпечаток обычай гостевания – практики перемещений между хозяйствами родственников, членов одного племени. Четвертая причина, побуждавшая селькупов отправляться в путь зимой, нерегулярная, заключалась в обязанности возить по местам своего проживания чиновников и миссионеров.

Стационарные дороги в ареале расселения селькупов отсутствовали, однако маршруты, по которым селькупы традиционно перемещались на свои сезонные угодья, в пункты, где велась торговля, и в гости к родственникам, «проложенные» в их памяти, были постоянны.

Передвигаясь по тайге в зимнее время, селькупы часто торили себе дорогу в сугробах. Борозду, по которой не ездили регулярно, быстро заметало снегом. Тем не менее можно говорить о функционировании в районе и накатанных зимних дорог. К ним относились дороги между жилищами родственников и отдельно князя племени, а также в дореволюционное время, как минимум, «ярмарочная» дорога, проложенная от верховьев р. Тольки до с. Ларьяк. В раннее советское время пунктов, где производилась торговля с аборигенным населением, стало больше, отчего увеличилось количество накатанных дорог «общественного» значения.

Погода была важнейшим фактором, которому подчинялись действия совершающих поездку селькупов.

Во время зимних путешествий селькупы придерживались ряда мотивированных рациональностью принципов и правил. Движение аргиша осуществлялось только до наступления сумерек, в конце светового дня селькупы делали остановку на ночь, устанавливали чум или особым, традиционным способом обустроивали стоянку, готовили пищу и отдыхали. Маршрут поездки старались прокладывать через жилища местных жителей, чтобы те в случае необходимости могли оказать путешественникам помощь. Дальняя поездка по малообжитым пространствам Севера была невозможна без запасов продовольствия и топлива, поэтому путешественники всегда везли их с собой. Аргиш выстраивался согласно определенной логике, обязанности участников аргиша разделялись на мужские и женские. В экстренных дорожных ситуациях – при сильном буряне, об-

морожении, голоде – селькупы действовали согласно традиционному опыту. На опыт предков опирался также навык селькупов ориентироваться на незнакомой местности.

Практики зимней мобильности селькупов и других народов Севера, которые жили с ними по соседству, отличались незначительно, в то время как их отличие от практик зимних передвижений русских было разительным.

Список литературы:

Адаев В.Н. Селькупы Верхнего Таза: межкультурные связи и пути сообщения с населением соседних речных бассейнов в XVIII–XX вв. // Вестник археологии, антропологии и этнографии. 2014. № 1. С. 124–132.

Антропова В.В. Лыжи // Историко-этнографический атлас Сибири. М.–Л.: АН СССР, 1961. С. 79–107.

Василевич Г.М., Левин М.Г. Олений транспорт // Историко-этнографический атлас Сибири. М.–Л.: АН СССР, 1961. С. 11–55.

Доброва-Ядринцева Л.Н. Туземцы Туруханского края. Новониколаевск: Изд. Сибревкома. 1925. 101 с.

Доннер К. У самоедов в Сибири. Томск: Ветер, 2008. 176 с.

Ириков С. И. Транспорт // Хомич Л.В., Ириков С.И., Аюпова Г.Е. Тазовские селькупы. Очерки традиционной культуры. СПб.: филиал изд-ва «Просвещение», 2002. С. 89–100.

Квашнин Ю.Н., Дыбчак А. Для чего олень селькупу? // Человек и Север: антропология, археология, экология. Тюмень: ФИЦ ТюмНЦ СО РАН, 2018а. Вып. 4. С. 359–362.

Квашнин Ю.Н., Дыбчак А. Особенности организации оленеводческого хозяйства у селькупов верховий реки Таз (по материалам полевых исследований 2014 и 2017 гг.) // Полевые исследования на Алтае, в Прииртышье и Верхнем Приобье (археология, этнография и устная история): 2017 год. Горно-Алтайск: Издательство Горно-Алтайского ГУ, 2018б. С. 235–238.

Прокофьева Е.Д. Оленеводство тазовских селькупов // Материальная культура народов Сибири и Севера. Л.: Наука, 1976. С. 139–155.

Прокофьева Е.Д. Селькупы // Народы Сибири. М.–Л.: Изд-во Академии наук СССР. 1956. С. 665–687.

Скалон В.Н. В тундре Верхнего Таза (фактические данные о классовом расслоении) // Советский Север. 1930. № 3. С. 129–139.

Скалон В.Н. Магнаты Севера // Охотник и рыбак Сибири. 1929. № 2. С. 57–62.

Степанова О.Б. Материалы по погребальному обряду тазовских селькупов // Радловские чтения-2005. СПб.: МАЭ РАН, 2005. С. 165–169.

Степанова О.Б. Красные селькупы: революционные преобразования среди населения Таза и Турухана // Уральский исторический вестник. 2018. № 1. С. 91–100.

Степанова О.Б. Село Толька и не только // Материалы полевых исследований МАЭ РАН. СПб.: МАЭ РАН. 2016. С. 46–66.

Степанова О.Б. Социальная политика государства по отношению к коренным малочисленным народам Севера в начале XXI в. (на примере северных селькупов) // Социальные отношения в историко-культурном ландшафте Сибири. СПб.: МАЭ РАН, 2017. С. 349–444.

Третьяков П.И. Туруханский край, его природа и жители. СПб.: Тип. Безобразова, 1871. 316 с.

References:

Adaev V.N. Sel'kupy Verkhnego Taza: mezhhkul'turnyye svyazi i puti soobshcheniya s nasele-niyem sose-dnikh rechnykh basseynov v XVIII-XX vv. [Selkups of the Upper Taz: intercultural ties and communication routes with the population of neighboring river basins in the 18th – 20th centuries]. *Vestnik arkheologii, antropologii i etnografii* [Bulletin of Archeology, Anthropology and Ethnography]. 2014. №. 1. Pp. 124-132. (In Russian)

Antropova V.V. Lyzhi [Skiing]. *Istoriko-etnograficheskiy atlas Sibiri* [Historical and Ethnographic Atlas of Siberia]. Moscow-Leningrad: Academy of Sciences of the USSR Publ., 1961. Pp. 79-107. (In Russian)

Vasilevich G.M., Levin M.G. Olennyi transport [Deer transport]. *Istoriko-etnograficheskiy atlas Sibiri* [Historical and Ethnographic Atlas of Siberia]. Moscow-Leningrad: Academy of Sciences of the USSR Publ., 1961. Pp. 11-55. (In Russian)

Dobrova-Yadrintseva L.N. *Tuzemtsy Turukhanskogo kraya* [The natives of the Turukhansk region]. Novonikolaevsk: Sibrevkoma Press Publ., 1925. 101 p. (In Russian)

Donner K. *U samoyedov Sibiri* [At the Samoyeds of Siberia]. Tomsk: Veter Publ., 2008. 175 p. (In Russian)

Irikov S.I. Transport [Transport]. In: Khomich L.V., Irikov S.I., Ayupova G.Ye. *Tazovskiye sel'kupy* [Khomich L.V., Irikov S.I., Ayupova G.E. Taz Selkups]. S.Petersburg: Prosveshcheniye Publ., 2002. Pp. 89-100 (In Russian)

Kvashnin Yu.N., Dybchak A. Dlya chego olen' sel'kupu? [What is a deer for a selkup?]. *Chelovek i Sever: antropologiya, arkheologiya, ekologiya* [Man and North: Anthropology, Archaeology, Ecology]. Tyumen:

Tyumen Scientific Center SB RAS Publ., 2018a. Issue 4. Pp. 359-362 (In Russian)

Kvashnin Yu.N., Dybchak A. Osobennosti organizatsii olenevodcheskogo khozyaystva u sel'kupov verkhoviy reki Taz (po materialam polevykh issledovaniy 2014 i 2017 gg.) [Features of the organization of reindeer husbandry among the Selkups of the upper reaches of the Taz River (based on field research materials in 2014 and 2017)]. *Polevyye issledovaniya na Altaye, v Priirtysh'ye i Verkhnem Priob'ye (arkheologiya, etnografiya i ustnaya istoriya): 2017 god* [Field research in Altai, in the Irtysh and Upper Ob regions (archeology, ethnography and oral history): 2017 year]. Gorno-Altaysk: Gorno-Altaysky State University Publ., 2018b. Pp. 235-238 (In Russian)

Prokofieva E. D. Olenevodstvo tazovskikh sel'kupov [Reindeer breeding of the Taz Selkups]. *Material'naya kul'tura narodov Sibiri i Severa* [Material culture of the peoples of Siberia and the North]. Leningrad: Nauka Publ., 1976. Pp. 139-155 (In Russian)

Prokofieva E. D. Sel'kupy [Selkups]. *Narody Sibiri* [Peoples of Siberia]. Moscow-Leningrad: Academy of Sciences of the USSR Publ., 1956. Pp. 665-687 (In Russian)

Skalon V.N. V tundre verkhnego Taza [In the tundra of the Upper Taz river]. *Sovetskiy Sever* [Soviet North]. 1930. № 3. Pp. 129-139. (In Russian)

Skalon V.N. Magnaty Severa [Magnates of the North]. *Okhotnik i rybak Sibiri* [Hunter and fisherman of Siberia]. 1929. № 2. Pp. 57-62. (In Russian)

Stepanova O.B. Materialy po pogrebal'nomu obryadu tazovskikh sel'kupov [Materials on the funeral rite of the Taz Selkups]. *Radlovskiye chteniya-2005* [Radlov Readings-2005]. S.Petersburg: MAE RAS Publ., 2005. Pp. 165-169. (In Russian)

Stepanova O.B. Krasnyye sel'kupy: revolyutsionnyye preobrazovaniya sredi naseleniya Taza i Turukhana [Red Selkups: revolutionary changes among the population of Taz and Turukhan]. *Ural'skiy istoricheskiy vestnik* [Ural Historical Bulletin]. 2018. № 1. Pp. 91-100. (In Russian)

Stepanova O.B. *Selo Tol'ka i ne tol'ko* [The village of Tolka and not only]. *Materialy polevykh issledovaniy MAE RAN* [Materials of field research of the MAE RAS]. S.Petersburg: MAE RAS Publ., 2016. Pp. 46-66. (In Russian)

Stepanova O.B. Sotsial'naya politika gosudarstva po otnosheniyu k korennyim malochislennym narodam Severa v nachale XXI v. (na primere severnykh sel'kupov) [Social policy of the state in relation to the indigenous peoples of the North at the beginning of the XXI century (on the example of the northern Selkups)]. *Sotsial'nyye otnosheniya v istoriko-kul'turnom landshafte Sibiri* [Social relations in the historical and cultural landscape of

Siberia]. S.Petersburg: MAE RAS Publ., 2017. Pp. 349-444. (In Russian)

Tret'yakov P.I. *Turukhanskiy kray, yego priroda i zhiteli* [Turukhansk region, its nature and inhabitants].

S.Petersburg: Bezobrazova Press. Publ., 1871. Pp. 316. (In Russian)

O.B. Stepanova

Traditional Practices of Winter Travel of the Northern Selkups

The *aim* of the study was to research the traditional practices of winter travel of the northern Selkups. This topic still remains a blank spot in Selkup ethnography, which emphasizes its importance and *scientific novelty*. The study was conducted using analysis, description and retrospective *method*. As a *result* of the study, the following conclusions were made. The need for the winter movements of the Selkups consisted in a nomadic economic cycle, seasonal visits to fairs and trading posts, the custom of visiting and the obligation to transport officials and missionaries through the taiga and tundra. In the area where the Selkups were settled there were no fixed roads, but in winter, roads were rolled up to places where trade exchanges took place, as well as between the dwellings of relatives. The traditional winter mobility of the Selkups was influenced by social conditions: the poor part of the Selkup was constrained in their movements.

Keywords: Selkups, traditional culture, economic practices, winter travel, vehicles, roads, social relations