

**ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ ОСВОЕНИЯ СЕВЕРА
СИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК**

**ЧЕЛОВЕК И СЕВЕР
АНТРОПОЛОГИЯ,
АРХЕОЛОГИЯ, ЭКОЛОГИЯ**

**Материалы всероссийской конференции
г. Тюмень, 26–30 марта 2012 г.**

Выпуск 2

Тюмень
Издательство Института проблем освоения Севера СО РАН
2012

ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА РУССКОГО НАСЕЛЕНИЯ Г. ТОБОЛЬСКА И ЕГО ОКРЕСТНОСТЕЙ XVII–XVIII вв.

Транспортные средства играли заметную роль в системе жизнеобеспечения древнего Тобольска и его окрестностей, в том числе активно использовались они и в хозяйственно-промысловой деятельности жителей города и сельских поселений. Кроме прочего, выбранная нами тема достаточно четко отражает и процесс адаптации переселенцев из-за Урала на территории Прииртышья.

Необходимо учитывать, что сравнительно немногочисленное русское население, разбросанное на огромных просторах Сибири, тем не менее поддерживало тесные культурные и экономические связи с городами Европейской России, что в свою очередь требовало достаточно развитых средств сообщений. По понятным причинам, при слабой развитости сухопутных дорог, огромное значение имело использование водных артерий. Данное утверждение можно хорошо проиллюстрировать на примере г. Тобольска, который во многом обязан своему возникновению и становлению как сибирского центра близостью двух таких крупных рек, как Иртыш и Тобол. Ранний острог, возведенный на месте будущего города, получил название «Ладейного», поскольку считается (по одной из версий), что казаки разобрали струги, на которых они приплыли, и построили первые крепостные сооружения из судового дерева.

В дальнейшем, согласно исследованиям О.Н. Вилкова, в Тобольске появляется значительное казенное и частное судостроение, производившее несколько типов водных транспортных средств [1967. С. 68]. А в 1669 г. тобольский воевода П.И. Годунов предпринял ряд действий по организации производства корабельных снастей для казенных надобностей – канатов, варовых веревок, бечев, парусов [Бахрушин, 1955. С. 286]. Очевидно, что тобольское судостроение способствовало дальнейшему развитию рыбного промысла и торговли.

Археологические находки, имеющие отношение к водным транспортным средствам, представлены ленточными корабельными скобами, происходящими из культурного слоя XVII–XVIII вв. г. Тобольска и близлежащих русских поселений (рис., 2, 3). Скобы имеют форму буквы «Л» и относятся к 1 типу по классификации Г.Е. Дубровина [Дубровин и др., 2001. С. 133]. Аналогичные скобки широко распространены на памятниках Русского Севера [Дубровин и др. 2001. С. 263], известны они в материалах Западной Сибири – на Лозьвинском городке [Пархимович, 1986. С. 140], в Мангазее [Визгалов, Пархимович, 2008. С. 75, рис. 108, 6-11], в Кузнецком остроге [Зиняков, 2008. С. 320, рис. 106], в Надымском городке [Кардаш, 2000. С. 61], Умревинском остроге [Бородовский, Горохов, 2009. рис. 68, 42], Березове [Пархимович, 2008. С. 254]. Можно прийти к выводу, что подобные предметы на территории Сибири датируются как минимум в пределах конца XVI–XVIII вв. Использовали их преимущественно в судостроении, но нельзя исключать и вторичного использования скоб уже в бытовых целях.

Можно предполагать, что судовые скобы относятся преимущественно к категории привозных товаров, поскольку для Тобольска на протяжении всего XVII в. наблюдаются стабильно высокие объемы ввоза и транзита этих изделий [Вилков, 1967. С. 89, 141].

Коневодство, существовавшее в древнем Тобольске, указывает на использование лошади для верховой езды и в качестве тягловой силы. По данным О.Н. Вилкова, в город «с Руси» в XVII в. ввозились такие предметы конского снаряжения, как седельные и подпружные пряжки, удила, подковы, колокольчики, попоны, подседельники, седла, узды, хомуты, гужи, вожжи и пр. [1967. С. 88, 98, 107]. Кроме этого сто-

ит привести сведения письменных источников, показывающих, как осуществлялся проезд из Тюмени в Тобольск. Тюменским ямщикам предписывалось для гоньбы держать на пай «... по три мерина добрых, в зиме саньми, а в лето с седлы и с телегами и с хомуты и со всякою гонебною снастью. А для водяного пути держати им всякие гребные суды – струги и лодки и веслы и с бечевами и со всякою судовою снастью ежегодно беспереводно» [Тюмень в XVII столетии..., 2004. С. 107].

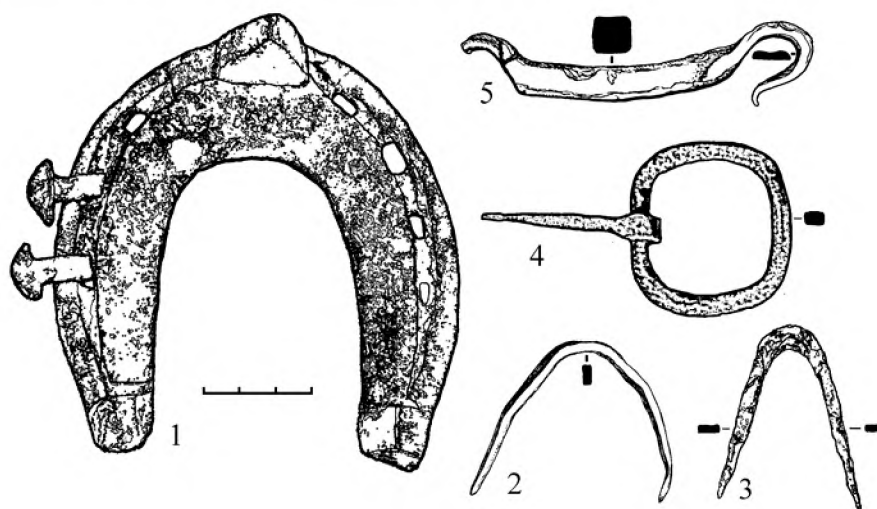


Рис. Принадлежности транспортных средств г. Тобольска и д. Выходцева XVII–XVIII вв.: 1 – подкова, 2, 3 – корабельные скобы, 4 – пряжка, 5 – удила: все – железо

В археологической коллекции г. Тобольска и окрестных поселений представлено несколько предметов, характеризующих конское снаряжение: подковы (рис., 1), двухзвенные удила (рис., 5), пряжки (рис., 4), шпоры с колесиком. Некоторые подковы с пирамидальным шипом (рис., 1) можно определить как ледоходные, что еще раз подчеркивает важность рек как транспортных артерий. Указанные предметы конского снаряжения принадлежат к традиционным формам, использовавшимся в Древней Руси начиная с XII в. [Кирпичников, Медведев, 1985. С. 318-319, табл. 145, тип IV, табл. 148, 30]. В частности, двухзвенные удила достаточно часто встречаются и в археологических материалах русских поселений Сибири XVII-XVIII вв. [Молодин и др. 1996. рис. 52; Артемьев, 1999. рис. 88, 7; Колонцов, Воробьев, 2001. рис. 1, 6; Татаурова, Татауров, 2003. рис. 1, 7].

В коллекции находок, относящихся к транспортным средствам, особый интерес представляют фрагменты деревянной лыжи с высокой ступательной площадкой, обнаруженные при раскопках на территории Тобольского кремля. Данная находка служит еще одним свидетельством широкого бытования у русского населения скользящих лыж, основные типы которых сложились еще в период Древней Руси, что, кроме прочего, показывает одну из возможных сторон воздействия переселенцев из Европейской России на материальную культуру народов Сибири [Овсянников, 1984. С. 194-198]. Становление сельского хозяйства в Тобольском крае в XVII столетии происходило достаточно быстро, но в то же время немаловажную роль играли охота и рыболовство, и в зимнее время лыжи становились необходимой частью промыслового инвентаря рыбаков и охотников.

Таким образом, сопоставление письменных источников и археологического материала позволяет нам утверждать, что важную роль в жизни Тобольска и окрестных

поселений играли разнообразные транспортные средства, которые во многом обеспечивали культурные и экономические связи, потребности промысловой деятельности. Жители города активно пользовались средствами как водного транспорта, так и наземного. И в целом при сопоставлении материалов различных памятников можно прийти к заключению, что существовал во многом схожий комплекс транспортных средств, использовавшихся русским населением на обширной территории Сибири.

Тобольский историко-архитектурный музей-заповедник

И.В. Белич

«ТО, ЧЕМ ЖИВУТ» (КУЛЬТУРОЛОГИЧЕСКИЙ ЭТЮД)

В представлениях каждого народа есть сфера, где наиболее емко выражена «формула» его мировоззрения, которую ученые пытаются вывести из огромного комплекса сведений (религиозных верований и фольклора, народных знаний и искусства). Это – представления о «душе» или о том, что мы не совсем верно называем «душой», вкладывая монотеистическую трактовку данной категории проявления человеческой сущности, точнее – это представления человека о самом себе. Но мы будем пользоваться этим понятным всем словом. Поскольку это вопрос деликатный, то мы не вправе «влезать в душу» кого бы то ни было, во всяком случае, без позволения. Но я бы не рискнул, даже получив добро, «сунуться» в т.н. «загадочную русскую душу». Впрочем, «загадка русского человека, столь, казалось бы, неуловимая, издавна угадывалась в том, что он никогда не уходит в земное больше, чем в духовное, и носит в себе это духовное с простотой ребенка, не ведающего о своих залогах» [Распутин, 2000. С. 61].

Мы отправимся на реку Таз к тазовским селькупам, с согласия которых мне довелось 7 полевых сезонов собирать этнографические материалы. Они, кстати, начали осваивать район нынешнего своего проживания в XVII в. одновременно с русскими, основавшими там в 1601 г. «златокипящую» пушнину Мангазею – исторический острог сибирского Заполярья и мифическую страну северорусских былин [Демин, 1995. С. 35-45; Пелих, 1981. С. 8-74].

В традиционных представлениях тазовских/северных селькупов о человеке, значительно размытых временем, в концепте «души» заложено воззрение о ее множественности. Но главное понятие о «душе» содержится в слове *ильсат*. Оно включает основу *ил* – «жизненное начало» глагола *ильцо* – «жить», а также таких слов, как «жизнь», «живой», – общую для всех самодийских народов, и старинный суффикс отглагольного имени орудия действия – *сат*. Буквально *ильсат* означает «то, чем живет человек», «то, чем живут», ибо *ильсат* есть у всех животных [Прокофьева, 1976. С. 107, 120; 1961. С. 57-58; Мифология, 2004. С. 119-120].

По материалам селькупской мифологии, собранным в 1920-е гг. Г.Н. и Е.Д. Прокофьевыми, *ильсат* отправляет на землю *Ильнтыль котя имля* – «Жизненная старуха-бабушка», «вмещающая жизнь». С первыми лучами солнца она посылает на «срединную» землю души, хранящиеся у нее в «небесном (южном) доме» или в дупле «древа Мирового». «Душа падает там, где луч коснется земли». Истинное как бы рождение человека происходит тогда, когда *ильсат* попадает к будущей матери на кончике луча утреннего солнца. «Лишь тогда у нее родится ребенок с душой». Не случайно «луч солнца и душа называются одним словом – *ильсат*». Затем вершится реальное рождение человека от женщины-матери. Хотя *ильсат* и бесплотно, но по внешнему виду походит на человека, и можно даже узнать, кому он принадлежит [Прокофьева, 1961. С. 57; 1976. С. 111, 120-121; Мифология, 2004. С. 322-323].