

КУЛЬТУРОЛОГИЯ

ББК 63.5

М.И.Васильев

К ПРОБЛЕМЕ ПРОИСХОЖДЕНИЯ НАРТЫ-КЕРЕЖИ СААМОВ*

The article investigates the problem of the origin of kerezha-sledge. The author considers it to be the result of the symbiosis of hand single-runner sledge and boat.

Вопросы генезиса и эволюции транспортных средств, помимо теоретического интереса, имеют и важное практическое значение. Благодаря им мы открываем реальные этнокультурные процессы, происходившие в том или ином регионе. Одним из таких вопросов является генезис саамской однополосной нарты-волокуши, так называемой кережи.

Проблема происхождения нарты-кережи в научной литературе стоит очень давно. Суть ее в том, что существуют две прямо противоположные точки зрения по этому вопросу: одни исследователи ведут ее происхождение от лодки, другие — от ручной нарты [1]. Доводы в пользу первой точки зрения — «лодкообразность» кережи в отличие от «корытообразности» охотничьих нарт, легкость и портативность («именно это свойство и побудило лопарей приспособить лодку для перевозки грузов по суше» [2]), а также конструктивное сходство с лодкой (наличие дуг-«шпангоутов») и интерпретация археологических находок Е.Вальбергом, выводящим кережу из лодок шпангоутной и клинкерной конструкции [3]. Аргументы в пользу второй точки зрения сводятся к вторичности оленней нарты саамов по отношению к ручной волокуше и конструктивному сходству с ручными охотничьими волокушами в Сибири [4].

Рассмотрим доводы тех и других. Что касается первых двух аргументов, то они не выдерживают даже элементарной критики. Такая черта, как «лодкообразность», оказывается далеко не единственной характеристикой кережи. Как и нарта, она может иметь и «вид лодочки или корыта» [5], и просто форму «корыта» [6], и «вид челночков или лотков» [7]. Второй довод еще менее понятен, т.к. лодка-дощатик должна обладать прежде всего жесткостью и прочностью конструкции, а не легкостью и портативностью. Последняя характеристика более подходила бы к ручной нарте. Спорной является и интерпретация находок полозьев саней, предложенная Е.Вальбергом и активно отстаиваемая К.Карпеланом [8]: многие российские и зарубежные исследователи аргументированно выводят кережу из волокуш [9]. Таким же неубедительным является и аргумент о вторичности оленней кережи по отношению к ручной охотничьей волокуше-полозу, высказываемый представителями второй точки зрения. Ведь он не решает проблему генезиса, а подменяет ее вопросом о древности этих транспортных средств, что не одно и то же.

Аргументы о конструктивных сходствах или, наоборот, различиях кережи с волокушами более обоснованны. Они требуют подробного рассмотрения материалов по кережам и ручным нартам-полозьям.

* Настоящее исследование поддержано Российским гуманитарным научным фондом (проект №99-01-00094).

Начнем с первых. Известно, что саамы имели два вида саней подобного типа («керес», «пульк», «ахкио»): одни предназначались для запряжки оленей, другие — ручные. Первые значительно превосходили по своим размерам вторые. Длина оленных кереж составляла от 2 до 3,5 м, ручных — около метра или немногим более того [10]. У саамов бытовали две разновидности оленных саней: легковые и грузовые. И те, и другие состояли из широкого толстого полоза и более тонких бортов, соединенных жестко (при помощи гвоздей) с деревянными дугами-шпангоутами (от четырех и более). Конструктивные различия между ними заключались в отсутствии, как правило, задней спинки у грузовых волокуш и в наличии в бортах последних отверстий и крепежных ремней для груза [11]. Ручные кережки изготавливались примерно так же, как и оленные, за исключением того, что дуги-шпангоуты пришивались, а не прибивались к тонким бортам, вследствие чего вся конструкция была менее жесткой. Меньшая длина ручных кереж по сравнению с оленными была связана, вероятно, с рыболовецкой их специализацией. По крайней мере, длина волокуш, предназначенных для перевозки рыболовных сетей у русских Сибири, также была незначительной по сравнению с ручными охотничьими волокушами-полозьями (см. ниже).

Сходными с саамскими были ручные и собачьи кережи («керёжи», «керешки», «кересы»), распространенные у русского населения западной части Архангельской губернии (Кольский, Кемский, Онежский, Шенкурский и Архангельский уезды) [12] и имевшие явно саамские прототипы. Примером такой волокуши является кережа из фондов Российского этнографического музея (РЭМ) № 2345-55. Она состоит из березового полоза длиной 89 см, двух дуг и пришитых к ним дранок и спинки. В верхних драницах имеются отверстия, к которым привязывается идущая поверху бортов бечевка. Передние концы дранок связываются вместе и крепятся к переднему концу полоза.

Как видно из этого описания, в ручных кережках количество дуг-шпангоутов могло быть значительно меньшим, чем в оленных санях-волокушах. Об этом же свидетельствуют и конструктивные особенности «керешек», употребляемых русскими для перевозки грузов в Олонецкой губернии. Они представляли собой род «салазок, из узкой доски, с загнутым концом, как у полоза, аршина в полтора длиною, с дугою в поларшина на заднем конце, и с прикрепленными к дуге и загнутому концу тоненькими дощечками» [13]. В.И.Даль свидетельствует о том, что в таких «кережках» перевозили не только грузы, но даже «полицейских чиновников» [14].

Вероятно, олонецкие «керешки», как и архангельские, также были заимствованы у саамов или родственного им населения. Во-первых, об этом свидетельствует название волокуши. Во-вторых, мы имеем массу материалов, свидетельствующих о более широком ареале расселения саамов в прошлом [15]. Правда, признавая это, нужно согласиться и с тем, что в более ранний период «лесные» саамы пользовались кережами, отличавшимися от оленных. Олонецкие кережи, как следует из описания, еще в большей степени отходят от приведенных выше саамских материалов. Списывать различия в конструкции кереж на творчество русских не следует, поскольку в таком случае становятся непонятны причины «нетворческого» подхода к кереже поморов. Перед нами волокуша-полоз с одной дугой, которая служит основой кузова. Но такая конструкция кузова встречается также и у марийской охотничьей волокуши-полоза [16].

Явным свидетельством в пользу большей вариативности в прошлом саамских кереж является конструкция ручной нарты «ахкио» («ахкиво») у северных карел, также считающейся заимствованной у саамов. «Основанием их служила толстая березовая доска, один конец которой загибался как полоз в санях. К этой доске привязывались веревками или прутьями узкие доски-борта... Борты саней оставались обычно подвижными и когда клали в аhkivo груз, то стягивали их веревкой вокруг него. В более совершенных санях борта «пришивались» вицей или деревянными гвоздями, они не были подвижными и их нельзя было стягивать [17]. Можно согласиться с мнением Р.Ф.Тароевой о заимствовании карелами нарты у саамов, но только с одним добавлением: если признать существование у последних в прошлом кереж с подвижными бортами.

Однако несмотря на существование косвенных данных о бытовании в прошлом у саамов конструктивно различных керезж это мало помогает решению вопроса, поставленного в начале статьи. Необходимо привлечение более широкого круга материалов по ручным однополозным волокушам Европы и Азии.

Все ручные волокуши можно объединить в две группы. В первой из них волокуши представляют собой доску с отверстиями по краям и заостренным носом. В частности, такая волокуша использовалась камассинцами («в виде доски, но выдолбленной в форме плоского корыта-лодки» [18]), нарымскими, токминскими и непскими тунгусами («келчи»). Она представляла собой широкую и длинную (1,5-2 м) доску с загнутым вверх передним концом; в боковых плоскостях у нее были просверлены отверстия, к которым привязывались петли для перевозимой поклажи [19]. Такую же конструкцию и название («кельче», «натар») имели волокуши и у селькупов [20], что подтверждают и фольклорные материалы [21].

Данные фольклора свидетельствуют о бытовании в прошлом подобной волокуши и у хантов. «У зайчика были хорошие подволоки, — говорится в одной хантыйской сказке. — А у пырны (ведьмы. — М.В.) было корыто остяцкое. Пырны его расколола и себе подволоки направила...» [22].

Подобный вид имела и часть охотничьих волокуш, бытовавших у русских на европейском Севере и в Сибири. Охотничья волокуша из д. Онгилова Гора (Водлозеро, Карелия), хранящаяся в фондах РЭМ (№ 3633«Д»), изготовлена из ели, имеет длину 190 см, ширину 17,5 см и толщину 2,3 см. Верхняя плоскость ее немного выгнута, нижняя прямая, а у боковых снизу выбрана четверть. На краях волокуши по всей длине полоза проделаны пять пар отверстий. Носок немного приподнят, в него вставлено черемуховое кольцо диаметром около 14 см.

Охотничья волокуша русских юга Восточной Сибири («шумиха») изготавливалась из ели или кедра. Она имела такую же конструкцию, но с более четко выраженными бортиками по краям. В каждом из них было по 5-6 отверстий для вязок-«тороков». Кроме них, в носу волокуши имелось два отверстия для потяга. Длина ее составляла 250, а ширина — около 50 см [23].

Сходную конструкцию при несколько иных пропорциях имела у русских Сибири рыболовная волокуша («лоток») для перевозки сетей. Она была намного короче (длина 56 см), имела довольно высокие бортики (высота изнутри 7 см), в которых тоже были просверлены отверстия для крепежных ремней [24].

Кроме вышеназванных, сходный вид имели у русских европейской России и Сибири и часть нехозяйственных, катальных волокуш-салазок. Общеизвестно, что многие детские игрушки, с одной стороны, подражают хозяйственным, с другой, — долгие удерживают их архаические черты. Отмечено выполнение катальными волокушами обрядовых функций [25], а их названия в Новгородской и Вологодской губерниях («корежка», «корешка», «каретка», «коретка») заимствованы, по мнению лингвистов, из прибалтийско-финских языков, где эта морфема обозначает «сани» [26]. Конструкция их очень проста — это толстые доски длиной 50-100 см и шириной 15-30 см с приподнятыми и заостренными передними концами. На верхней поверхности таких волокуш выдалбливалось углубление, ограниченное по краям бортиками высотой до 5 см [27].

Ручные волокуши второй группы изготавливались из бревна. Так выглядела нарта остяко-самоедов р. Тыма, описанная Доннером: это «долбленое из бревна корыто в форме челнока» [28]. Она также имела отверстия в носу и бортах. В эту же группу входит «утюговидная» нарта некоторых восточных групп эвенов, на которой перевозят остовы жилищ. Длина ее составляла 45-50 см, ширина — 28-33 см, высота — 18-20 см. В бортах были сделаны 4-5 отверстий для крепежных ремней, спереди — отверстие для потяга [29].

Сюда же относится и охотничья волокуша («чуна») русских из Архангельской губернии. Эта волокуша-полоз сделана из осины и имеет длину 158 см, ширину 28 см и высоту (без обручей) 24 см. Толщина бортов составляет всего 0,5-1 см. В ее переднем конце просверлено горизонтально продольное отверстие, в которое вставляется потяг. Задний

борт состоит из одной доски, прибитой к боковым бортам гвоздиками. Посреди волокуши «пришиты» две дуги. Верх волокуши обшит кожей, полностью прибитой в передней части и по правому борту. В задней части по верху бортов проделаны отверстия, в которые вставлялись веревочки, служащие для закрепления груза [30].

Какие же выводы можно сделать из приведенных материалов? Первый из них: правы по-своему и те, и другие исследователи. Так, Т.В.Лукиянченко совершенно обоснованно в свое время утверждала следующее: «У других народов Европы и азиатского Севера, хотя и известны в качестве древнейших транспортных средств однополосные ручные нарты... но форм, близких к кереже, не наблюдалось» [31]. Действительно, саамские кережи конструктивно значительно отличаются от ручных волокуш, прежде всего своей многосоставностью. Даже ручные саамские кережи состоят из целого набора элементов (полоз, бортовые доски, дуги-шпангоуты), в то время как большинство самых сложных охотничьих и рыболовных волокуш (исключая заимствованные северными русскими у саамов «кережи» и «керешки», а также архангельскую «чуну» и марийскую волокушу) состоят из одной детали.

С другой стороны, не менее серьезные основания для сближения кережи и ручных нарт-полозьев имел М.Г.Левин, подчеркивавший сходство форм тех и других, хотя и не конкретизировавший свой тезис [32]. Во-первых, это наличие у кереж и ручных нарт лыжеобразного полоза, составляющего основу всех, без исключения, рассмотренных транспортных средств. Во-вторых, большая длина полоза кереж (на 10-20 см) по сравнению с длиной кузова (бортов). В-третьих, специфический способ крепления бортовых досок (или лучинок) к «носу» волокуши, заключающийся в стягивании всех досок бечевкой и закреплении их на полозе, что совершенно неприемлемо для лодки [33]. В-четвертых, отсутствие спинки у большинства грузовых кереж, так же как у охотничьих и рыболовных волокуш, хотя это и вызывает ряд неудобств. Именно поэтому мы видим спинку на более развитых формах волокуш, выдолбленных из бревен, и на легковых кережах. В-пятых, сходная конструкция системы креплений груза в грузовых кережах и ручных волокушах-полозьях.

Из первого вытекает второй вывод. Как и первый, он также содержит в себе противоречие. С одной стороны, в свете указанных данных тезисы об уникальности и однородности кережи, а также противопоставленности ее всем другим однополосным нартам должны быть хотя бы отчасти сняты. Что касается вопроса об исключительной принадлежности дуг-шпангоутов саамской кереже, то этот тезис должен быть снят вообще, поскольку данный конструктивный элемент является одним из распространенных способов увеличения объема кузова.

С другой стороны, материалы свидетельствуют, что отличия саамских кереж XIX — XX вв. от охотничьих нарт-полозьев реально существуют. Они заключаются в развитости дуговой конструкции и особой жесткости кузова саней. Причины этого, как справедливо полагает К.Карпелан, — в переходе к транспортному оленеводству у саамов [34]. Оленные кережи являются, таким образом, специализированными формами транспорта, приспособленными для быстрой езды и требующими повышенной крепости и жесткости кузова. Такую же конструкцию кузова получили и оленные «ахкиво» и «пульк» у карел, хотя классическим у них считается подвижное соединение бортов (см. выше). Ручные кережи саамов, имеющие развитую дуговую конструкцию кузова (3-4 дуги), являются следствием подражания оленным как элементу, входящему в ведущий комплекс хозяйства и культуры саамов.

Конечно, признание тесной связи саамской кережи с оленеводством вовсе не исключает ее возможной связи и с лодкой. Это прекрасно осознавал К.Карпелан. Именно поэтому он не стал заниматься поисками более древних свидетельств происхождения кережи. Основываясь на сравнительно неглубокой древности археологических находок полозьев, принадлежащих кережам, исследователь заявляет, что кережа появляется только в первом тысячелетии н.э., что она вторична по отношению к двухполосным саням и лодкам шпангоутной и клинкерной конструкции. Отсюда — совершенно естественный выбор

лодки как прототипа кережи [35].

На первый взгляд, такой вывод полностью выбивает почву из-под ног сторонников другой точки зрения. Однако это не так, поскольку исследователь не принял во внимание одной детали: что кережа является вторичной и по отношению к однополосным волокушам, имеющим, как показывают материалы, во-первых, огромную древность [36] и, во-вторых, ряд сходных с ними конструктивных черт. Поэтому нет никаких оснований отрицать генетическую линию, связывающую кережу с ручными волокушами-полозьями. Точно так же не следует отрицать, конечно, присутствие в кереже и ряда конструктивных черт, которые вполне могли появиться в волокуше под влиянием «лодочной» строительной культуры. Поэтому более правильным является выведение кережи не просто из волокуши или лодки, а из того и другого вместе. Ибо только симбиоз этих элементов (при определяющем, на мой взгляд, значении волокуши-полоза) смог привести к появлению уникальной саамской кережи.

-
1. Литературу вопроса см.: Козьмин В.А. Лодка-нарта в этнографии Западной Сибири // Вестник ЛГУ. №8. Вып.2. 1981. С.29-30.
 2. Лукьянченко Т.В. Материальная культура саамов Кольского полуострова в XIX — начале XX вв. М., 1971. С.79.
 3. Wahlberg E. Ackjefundet från Suokolojärvi // Norrbottens läns hembygdsförenings årsbok. Luleå, 1956.
 4. Левин М.Г. О происхождении и типах упряжного собаководства // Советская этнография. 1946. №4. С.103; Буров Г.М. Древние сани северной Европы (типология, хронология, ареалы и эволюция) // Скандинавский сборник. Вып. XXVI. Таллин, 1981. С.166-168.
 5. Словарь русского языка. Спб., 1909. Т.4. Вып.3. Ст.754.
 6. Максимов С.В. Год на Севере. М., 1890. Ч.1. С.224.
 7. Озерецковский Н. Описание Колы и Астрахани. Спб., 1804. С.74.
 8. Карпелан К. Финские саамы в железном веке // Финно-угры и славяне. Доклады первого советско-финляндского симпозиума по вопросам археологии. Л., 1979. С.150.
 9. Литературу вопроса см.: Буров Г.М. Указ. соч. С.166-168.
 10. Лукьянченко Т.В. Указ. соч. С.71-72, 74; Случевский К.К. По Северу России. Ч.2. Спб., 1886. Фотография-вклейка «Лопарка с кережей».
 11. Левин М.Г. Указ. соч. Рис.23,а,б; Лукьянченко Т.В. Указ. соч. С.71-74.
 12. Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка. Т.II. М., 1956. С.161; фон-Пошман. Описание Архангельской губернии 1802 г. Т.II. Архангельск, 1873. С.76; Ульрих Ф. Кемский уезд и рыбные промыслы на Мурманском берегу во врачебном и экономическом отношениях // Записки Российского географического общества по отделению статистики. Т.V. Спб., 1878. С.33.
 13. Пушкирев И. Описание Российской империи в историческом, географическом и статистическом отношениях. Т.1. Кн.3. Олонецкая губерния. Спб., 1845. С.68.
 14. Даль В.И. Указ. соч. Т.II. С.105.
 15. См., напр.: Валонен Н. Ранние лопарско-финские контакты. Из этнической истории финских племен // Финно-угорский сборник. М., 1982. С.74-81, 92-93.
 16. Sirelius U.T. Über eining Prototype des Schlittens // Joymnal de la Societe Finno-Oygrienne. Helsinki, 1913-18. Т.30. Fig.23.
 17. Тароева Р.Ф. Материальная культура карелов. М.; Л., 1965. С.72.
 18. Левин М.Г. Указ. соч. С.82.
 19. Василевич М.Г. Корягообразная нарта сымских эвенков // Сб. Музея антропологии и этнографии. Т.X. М.; Л., 1949. С.96-97.
 20. Соколова З.П. Путешествие в Югрю. М., 1982. С.123.

21. Пелих Г.И. Происхождение селькупов. Приложение (сказки). Томск, 1972. С.348.
22. Пелих Г.И. Указ. соч. С.367. В связи с этими материалами вызывает интерес схожий сюжет русской сказки: баба-яга и ее постоянный транспорт — ступа, по сути то же корыто.
23. Бычков О.В. Охотничий промысел у русских Восточной Сибири XVII — XX вв. Л., 1983. Л.42 // Архив кафедры этнографии и антропологии ЛГУ, б/н.
24. Фонды РЭМ, русские, колл. №1784-5А.
25. Громыко М.М. Мир русской деревни. М., 1991. С.337-339.
26. Фасмер М. Этимологический словарь русского языка. Т.II. М., 1967. С.324-325.
27. См.: Васильев М.И. Зимние катания у русских крестьян на Северо-Западе России в конце XIX — 1-й трети XX в. (по новгородским материалам) // Человек сам себе непонятный: Сб. статей. Новгород, 1997. С.159.
28. Цит. по: Левин М.Г. Указ. соч. С.82.
29. Gurwitsch J.J. Sommerliches Nomadenzelt der allaichowschen Ewenen und Rentierschlitten-Schleppvorrichtung // Land Transport in Europa. Copenhagen, 1973. S.73.
30. Фонды Архангельского краеведческого музея, инв. №14493.
31. Лукьянченко Т.В. Указ. соч. С.80.
32. Левин М.Г. Указ. соч. С.103.
33. См. напр.: Sirelius U.T. Ibid. Fig.4; Фонды РЭМ, колл. №6832-294.
34. Карпелан К. Указ. соч. С.150-151.
35. Там же. С.150.
36. Буров Г.М. Указ. соч. С.161-168.