

## СРЕДСТВА ДЛЯ ПЕРЕНОСКИ И ПЕРЕВОЗКИ ТЯЖЕСТЕЙ ПО СУШЕ У РУССКОГО НАСЕЛЕНИЯ СИБИРИ (XIX–XX ВЕКА) \*

Статья посвящена малоизученной теме – средствам переноски и перевозки тяжестей у русского населения Сибири в XIX–XX вв. Освоение огромных просторов Сибири невозможно представить без сухопутных средств передвижения, используемых русскими людьми в этом регионе. Гужевого транспорт сыграл исключительно важную роль в формировании экономики региона. Развитие извозного промысла породило спрос на разного вида транспортные средства. Изготовление их вызвало появление мастеров-санников, колесников, тележников и привело к разделению труда, хотя каждый сибирский крестьянин мог хорошо владеть топором и сам мастерить некоторые виды транспортных средств. На основании литературных и полевых этнографических материалов в настоящей статье рассмотрены особенности различного транспорта (волокуши, сани, телеги), верховой езды, перевозки грузов с применением седла и некоторые способы переноски тяжестей. Дано описание приемов и способов заготовки древесины для изготовления транспортных средств. Разнообразие средств переноски и передвижения в условиях Сибирского региона отражало многоукладность культуры, быта и занятий русского населения, определяло специфику использования транспортных средств в различных природных условиях.

*Ключевые слова:* Сибирь, полозовые и колесные средства передвижения, изготовление саней, телег, переноска и перевозка тяжестей, ямщина.

Освоение громадных пространств Сибири было немислимо без транспортировки большого количества разных грузов, что обуславливало различные ее виды и способы, в первую очередь с использованием сухопутного транспорта. Больше всего грузов перевозили на санях и колесном транспорте. Так, в 1722 г. в Тобольской губернии русских ямщиков, плативших подати, числилось более 13 тыс. чел. [Лебедева, 1992. С. 88], которые «кормились с бичика» (бич – ременная плеть с рукояткой, которой погоняли лошадей). Только для перевозки товаров, шедших через Кяхту в первой половине XIX в., на участке протяженностью 900 верст было занято 35 тыс. лошадей [Народы Сибири..., 1956. С. 139–140].

«Крестьяне ряда волостей Притоболья, богатых лесом, не оставляя сельского хозяйства, занимались изготовлением различных транспортных средств». Они делали сани, телеги, колеса, полозья, тележные кузова («одры»). Тюменские крестьяне изготавливали лубья саней – пошевней, для перевозки чая, который доставлялся в Тюмень судами и отсюда транспортировался до Перми сухопутно. Для этого требовалось 1 500 телег, а зимой столько же саней. Ежегодно в Тюмень свозили на продажу до 50 тысяч телег и саней. Тюменские телеги считались лучшими в Сибири, и уступали лишь казанским [Лебедева, 1992. С. 33–34].

В Восточной Сибири, особенно по Московскому тракту, по р. Лена, тоже был раз-

---

\* Исследование выполнено в рамках Программы фундаментальных исследований Президиума РАН «Традиции и инновации в истории и культуре» 2012–2014 гг. (проект «Традиции и инновации в деревообработке и строительном деле в древних и современных культурах Сибири»).

вит извозный промысел. Товарный извоз сближал людей из окрестных сел. Так, в 1888 г. через Московскую заставу Иркутска прошло более 75 тыс. возов (1 500 обозов, считая в каждом по 50 возов), осуществивших весь путь от Иркутска до Томска или обратно. В Забайкальской области извозным промыслом занимались 14 165 хозяйств, составляющих 15,2 % от общего числа. В том числе в Селенгинском округе им занималось 4 103 хозяйства т. е. 23,5 % всех хозяйств этого округа; в Верхнеудинском занимались ямщиной 2 644 хозяйства, т. е. 10,2 %, и т. д. [Григорьев, 1921. С. 78].

Почтовые станции и земские избы в Сибири были расположены чаще всего на тракте через 25 верст каждая, ямщики там отдыхали и кормили лошадей. В европейской части России ямские слободы могли быть расположены на расстоянии 30–100 км. Иностранцы путешественники, побывавшие в России, восхищались скоростью ямской езды, особенно по зимней дороге.

В настоящей статье делается первая в сибирской историографии попытка рассмотреть малоисследованные приемы и способы заготовки древесины, изготовления у русского населения изделий из березы, таких как средства переноски тяжестей и различные сухопутные транспортные средства: волоковые и колесные (волокуши, сани, телеги) и использование их в хозяйственной деятельности. Статья не претендует на исчерпывающее описание всех средств переноски и передвижения по суше. Если сами средства передвижения в Сибири получили освещение в ряде научных публикаций (см.: [Томилов, 1978; Лебедева, 1992] и др.), то способы их изготовления почти не нашли отражения. Так, в работе Н. А. Томилова дано частичное описание процессов изготовления лыж и санок (нарт) [1978]. Некоторые данные об изготовлении коромысел представлены Л. М. Сабуровой [1967. С. 55].

Приведем неполный перечень названий средств переноски и передвижения:

1) коромысло, носилки, тарсуки, котомки, корзины, лукошки;

2) волокуши, на которых волоком перевозили грузы – они были историческими предшественницами полозовых средств передвижения;

3) виды саней – санных повозок: сани, дровни, розвальни, кошева, возки, пошевни;

4) колесный транспорт: телеги, дроги (телеги без кузова), коляски, одноколки, медведки со сплошными (из чурок) колесами для перевозки бревен, двуколки, брички, кареты, шарабаны, карандусы, тарантасы, кабриолеты, рессорки, таратайки, базы и др.

Все эти виды транспортных средств использовались в хозяйстве крестьян. К древнейшим формам средств перевозки грузов относятся волокуши. Они предшествовали полозовым средствам транспорта. Для изготовления волокуши требовалось срубить ветвистую березу, очистить от комля, от сучьев, оставив кудрявую вершинку. Две березки вместо оглоблей соединяют с хомутом, и волокуша готова. Волокуши использовали для вывозки сена из болотистой и кочковатой местности. Позже для этого стали применять полозовые волокуши и сани.

Веточная волокуша применялась при скирдовании снопов, сена, соломы, хвороста. В Забайкалье волокушей служили две ветвистые березки, комли которых употреблялись вместо оглоблей. Позади лошади они могли быть соединены перекладной, планкой или палкой. Такие волокуши использовали при вывозке снопов из горных пашен. Их применение было вызвано практической целесообразностью и дешевизной изготовления такого средства передвижения. Волокуши использовались и в бедняцком хозяйстве, и в зажиточном в условиях бездорожья и богатых кочками местностей.

Основным занятием русских крестьян было земледелие. При натуральном ведении хозяйства земледелец вынужден быть мастером на все руки. Он хорошо владел топором, мог срубить дом, возвести хозяйственные постройки (амбар, сарай, баню, погребницу с погребом, стойки для скота), изготовить необходимый инструмент, орудия труда (сохи, бороны, лопаты, вилы, грабли), смастерить транспортные средства (сани, кошевы, телеги, коляски, двуколки, тарантасы, карандусы, возки, таратайки, базы и пр.), а также упряжь и сбрую и пр. С ростом населения и наступающим малоземельем (с недостатком пахотной и сенокосной земли) в селах стали развиваться различные кустарные строительные и иные промыслы и ремесла. Так, некоторые виды экипажей были созданы в Сибири. Карандас – тарантас, по мнению В. Паршина, автора большого труда «Поездка в Забайкальский край», был изобретен в Барабинской

степи [1844. С. 9] Декабрист Н. А. Бестужев, находясь в ссылке в Селенгинске, изобрел двухколясную сидейку на деревянных ресорах для езды по горным дорогам. Повозку местные жители называли «бестужевкой». У семейских Бурятии бытовали базы – длинные телеги с высоким плотным коробом из сосновых досок, в которых можно было перевозить даже сыпучие вещества: зерна овса, ржи, пшеницы. На полевых станах из них кормили лошадей (овсом, сеном). Там же были изобретены и одноколки (двухколки) с опрокидывающимся кузовом – прототип самосвала (рис. 1).

Извозный промысел, занятия по хозяйству требовали надежных транспортных средств. Экипажи сооружали для перевозки всевозможных грузов и дальних дорог, которые крестьянину случалось выполнять почти ежедневно. Изготовлением экипажного транспорта были заняты санники, тележники, колесники, дужники, шорники. В отдельных случаях могло быть разделение труда: каждый мастер выполнял свою работу, изготавливая какую-либо часть экипажа. В иных случаях все работы мог выполнить один кустарь-одиночка, имеющий весь набор инструментов и приспособлений для этого вида производства. Он мог работать на заказ, а также поставлять изготовленные виды транспорта на рынок. Иногда в этом промысле была занята вся семья, реже привлекались наемные работники.

Но каждый крестьянин старался изготовить все необходимые орудия труда и транспортные средства для своего хозяйственного употребления собственным трудом. Он заготавливал нужный лесоматериал, вытесывал одры, гнул дуги и полозья саней, мастерил колесо, выкуривал смолу, гнал деготь, вил веревки и пр. Выполнял плотницкие и столярные работы<sup>1</sup>. Иногда менее обученные люди заготавливали только детали, раскалывая чурки на части, которые назывались баклушами, и их готовить считалось легким делом<sup>2</sup>. К деталям также можно отнести заготовки для спиц, копыльев, стоек. Обычно в пазы полозьев саней

крепко вбивали по четыре пары копылов, на которые были насажены бруски, с предварительно прорубленными в них четырехугольными отверстиями соответственно расположению копыльев. Последние в свою очередь соединяли березовыми или тальниковыми вязами примерно посередине и стягивали жгутами из кустарника или веревками (ремнями).

Трудно найти в книгах о Сибири сообщения о заготовке материалов, в какие времена года рубили лес, какие приспособления и инструменты использовались при изготовлении средств передвижения. Опытным путем крестьянином познавались заготовка древесины и строительное дело, он хорошо усвоил, что рубить деревья нужно зимой или ранней весной и заготавливать строительный материал необходимо до начала сокодвижения.

Крестьянин умел выбрать нужное дерево, правильно его свалить (срубить), очистить от сучков, от коры, и какую часть дерева использовать в разных поделках. Обычно комель старой березы с перевитой древесиной использовали для изготовления ступицы или трубицы, крепкие части ствола шли на передние и задние оси. Ровные прямые стволы – на одры и оглобли, согнутые части дерева, в том числе корни березы, шли на обода и спицы, причем спицы забивали в сырые трубицы. Из тонких берез готовили стойки телеги. Для инструмента дерево долго сушили, хранили в тени под навесом, чтобы древесина не растрескалась. Заготовки для полоза саней и дуг не сушили, а предварительно стесав и распарив дерево, гнули на специальных приспособлениях, называемых *балом* или *гибалом*. Полозья гнули и на стенах домов, используя выступы концов венцов, такая рубка домов называлась «в обло».

В Глуховском обществе Киренского уезда Иркутской губернии на продажу мастерами колеса из корня березы. Такие колеса «первобытного типа» готовили следующим образом. «Первоначально вырубает из толстых березовых стволов ступицы, обыкновенно осенью; из пеньков этих стволов добываются корни для обода; на “пальцы” употребляется сухая листвен. Ступицы обтесываются по возможности кругло (по циркулю), на них выдалбливаются долотом гнезда для пальцев, приготавливаются сами пальцы, затем выделяются из корней

<sup>1</sup> В связи, с чем в крестьянской семье подшучивали друг над другом: «Батяка – плотник, я – столяр, батяка делал, я стоял».

<sup>2</sup> Отсюда появилось устойчивое словосочетание: бить баклуши – заниматься пустяковым, несерьезным делом, выполнять незначительную работу.



Рис. 1. Двуколки с кузовом и песком (Бичурский район Бурятии, 20-е гг. XX в.; фото автора с альбома)

(кривых) коренья (ободья) по шаблону (4 или 5), на этих последних выдалбливаются, или провертываются «напарьей» (или центровкой) также гнезда для пальцев, затем эти (4 или 5) кореньев надеваются на пальцы, после этого в ступице провертывается дыра для оси – и колесо готово. Колеса эти не шинуют, они так и служат». «Колесный промысел, как надо полагать, перенят от поселенцев, так как по рассказам стариков, за 50 лет до этого, вместо нынешних “корневых колес”, пользовались круглыми обрубками дерева, затем стали делать ободья колеса из корней березы, ныне уже практикуют гнутые ободья в две половины из ствола той же березы, но до точеных трубиц (ступиц) еще не дошли». «Колеса топорной работы – общее явление для уезда. “Нужно знать, – пишет коченгский корреспондент, – что по всей Коченгской волости, за исключением трех деревень (Муксаго, Избушинскаго и Суворкинскаго на Ленском и Ангарском волоку) сообщение между населенными пунктами лишь только Илимом, да верхом, колесных дорог нет. Отсюда понятно, что и

имеющиеся колеса вовсе непригодны для путешествия по дорогам с пассажирами или с большим грузом, а только для своза навоза да хлеба на расстоянии 1–2 верст» [Козьмин, 1904. С. 26].

В декабре 1970 г. информатор Мартин Ипатьевич Афанасьев (1895 г. р.), писал мне (Ф. Б.) о заготовке и обработке березы следующее: «Заготовка березы в мае месяце для колес, корни их – для спиц. Первый отряс от корня. Колоть на две части и ошкурить, и сложить на открытое место на два – три года. А после этого использовать. Так же заготавливают (деревья. – Ф. Б.) для одров и осей, для телег на деревянном ходу, “топорищев”»<sup>3</sup>.

Первоначально колесные средства передвижения были на деревянном ходу, т. е. задние и передние колеса экипажей надевались на деревянные березовые оси. Для перевозки грузов на дальние расстояния использовали в основном двуколки – транспортные средства с одной осью и двумя ко-

<sup>3</sup> Соблюдено написание подлинника. – Ф. Б.



Рис. 2. Колесо с шиной (Забайкальский край, 50–60-е гг. XX в.; фото автора)



Рис. 3. Везут чучело масленицы. Хомутно-оглобельно-гужевая упряжь (Красночикойский район Забайкальского края; фото автора с альбома)

лесами. Причем ободья колес не всегда крепили железными шинами (рис. 2). Оси колес в дальнем пути обматывали пенькой и смазывали дегтем – это всегда помогало колесу (ступице и оси), изготовленному из березы, служить дольше. Логушок с дегтем и запас пеньковых волокон всегда были при ямщике.

Оковывать телеги, коляски и другие средства передвижения стали после устройства железоделательных заводов в Сибири с появлением достаточного производства железных изделий. Тогда же и появились телеги на железном ходу с окованными ступицами – трубицами и железными осями. В 1830 г. декабристы при переходе из Читы в Петровский завод отметили: у семейских Тарбагатая «во дворе под навесом стояли все кованые телеги, сбруя была сыромятная, кони были дюжие и сытые...» [Розен, 1984. С. 252]. Для многолетнего использования саней их полозья стали подбивать железными подполозниками. Такие сани называли «сани с подрезами». Сани без подрезов служили 2–3 зимы, а с подрезами – до 10 лет.

Характерной особенностью русских сухопутных средств передвижения была хомутно-оглобльно-гужевая упряжка (рис. 3). Другая форма упряжки – дышловая, встречалась в Сибири только у украинцев.

Словом, в Сибири в основном использовался гужевой транспорт. Коней впрягали в хомут с ременными гужами, ими схватывали оглобли, в гужи вставляли дугу обеими концами и стягивали хомут ременной супонью, крепко стягивая концы дерев хомута. Чтобы не набило плечи лошадям, высоту хомута с помощью чересседельника, привязанного к оглоблям через седелку, находившуюся на спине коня, регулировали так, чтобы конь не задохнулся и не набил плечи. Конь зауздывался уздой с металлическими удилами и кольцами, к этим кольцам привязывали концы вожжей, используя надежный и практичный бурятский узел. Таким образом, можно было удерживать горячего коня и править им, не опасаясь, что вожжи развяжутся.

Лес долготьем, дрова, сено, снопы, мешки возили на телегах с длинными березовыми одрами, впереди на одры ставили крепкие стойки с перекладиною наверху, позади – просто две стойки из березы без перекладины.

Для извоза или ямщины, когда крестьянину нужно было ехать в дальний путь, из-

готовливались крытые повозки, называемые возок, или кибитка. Вспомним, что для княгини Екатерины Трубецкой, смело решившей ехать в ссылку к мужу декабристу, был подготовлен «покоен, прочен и легок на диво слаженный возок», – писал Н. А. Некрасов в поэме «Княгиня Трубецкая».

Для перевозки леса, толстых бревен, лесин летом использовали передние колеса с оглоблями. Это называлось «перевозка на передках», причем передок переворачивали. Зимой тяжелые толстые бревна перевозили на санях, на которые крепили поперек транспортного средства толстую колоду с плоским днищем и с вырубками сверху, длина которой была чуть больше ширины саней. Таким образом вывозили лесины из леса и доставляли до места будущего строительства дома, сарая.

Для перевозки тяжелых крупногабаритных грузов изготавливали сани из бревен, в которые впрягали по 8–12 коней. Так перевозили, например, котлы и части паровой вальцово-мельницы на расстояние более 30 верст с пристани Ганзурино на Селенге до с. Большой Куналей в Бурятии<sup>4</sup>. Сани изготавливали следующим образом. В каждом полозе делали четыре углубления, в них вставляли *копылья*, копылья двух параллельно поставленных полозов стягивали *вязами*, из толстых палок березы или тальника. Загнутый передок саней тоже крепко крепили вязом. Обычные сани назывались *дровнями*. На них возили лес, дрова, сено, снопы, солому. Другой вид дровней назывался *розвальнями*. Они имели плетеный кузов и применялись для перевозки людей и малогабаритных грузов. Выездные сани имели высокие загнутые полозья, кузов с высокой спинкой, облучок для сиденья возницы и отводы, две гладкоструганные жерди, расходящиеся в стороны в ширину от передка к концу саней. Они не давали саням перевернуться при ухабах, на раскатах. К ним относились кибитки и возки, кошевы.

Естественно, в Сибири с ее суровым климатом и продолжительными зимами с развитием ямской гоньбы и торговли особое значение имел санный транспорт (рис. 4). Использовались сани после первого снегопада. Даже на юге Восточной Сибири санный путь открывался с 1 (14) октября, т. е.

<sup>4</sup> Записано от И. И. Юрьева (1906 г. р.) в 1996 г.



Рис. 4. Санки (Бурятия, 50-е гг. XX в.; фото автора)



Рис. 5. Кошева (Бурятия, 30-е гг. XX в.; фото автора)

с Покрова, который считался первым зимнем и продолжался до 17 (30) марта, Алексея дня. По народным наблюдениям: «На Алексея покинь сани – снаряди телегу», «Наступил Алексей – выверни оглобли из саней». На севере зима была еще более про-

должительной. Сани нужны были в каждом крестьянском хозяйстве. Для хозяйственных и торговых перевозок требовалось много разного вида саней: дровни, розвальни, пошевни, для праздничного выезда – кошевы (рис. 5).



Рис. 6. Пошевни (с. Большой Куналей, Бурятия, 40-е гг. XX в.; фото автора)



Рис. 7. Детская коляска (с. Большой Куналей, Бурятия, 70-е гг. XX в.; фото автора)



Рис. 8. Переноска белья в ведрах на коромысле (с. Урлук, Забайкальский край, 70-е гг. XX в.; фото автора)

Назначение некоторых видов саней в Сибири трансформировалось. Если дровни, розвальни, кошевы использовались по их целевому назначению, то пошевни с глубоким коробом из досок (рис. 6) в Сибири стали использовать не как праздничные экипажи, которые бытовали на севере Европейской России, а для хозяйственных нужд. В них вывозили навоз на поля и огороды.

«Развитие экономической жизни в Сибири следует рассматривать в тесной связи с устройством и освоением путей сообщения, особенно сухопутных» [Народы Сибири..., 1956. С. 139]. Для этого нужно было иметь хороших лошадей и надежные средства передвижения.

В Восточной Сибири на зимний период крестьяне нанимались к купцам возить хлеб с Ангары к эвенкам и на золотые прииски. «Ездили в обоз артелями по 3–4 человека.

Дорога была долгой, путь трудным. Уходя в обоз, крестьянин торжественно прощался со своей семьей. Каждый обозник сопровождал 3–4 воза клади и имел с другими равные обязанности. Если выпадал снег (кипь), то впереди шли поочередно по станку (примерно 30 км). А при сильном снегопаде передний воз освобождали от груза, чтобы лошади было легче прокладывать путь» [Сабурова, 1967. С. 55].

Для крестьян Сибири натуральные повинности были весьма обременительны. В их обязанность входило выставять подводы для перевозки казенных грузов, секретной казны, речной казны, серебряной казны из Нерчинских заводов, обеспечивать проезд Иркутского губернатора, комиссаров и других чиновников. В 1776 г. крестьянами тарбагатайского ведомства было выставлено 205 подвод для перевозки казенных грузов.

Губернатору Немцеву для обозрения Забайкалья крестьяне названного ведомства выставили 265 подвод. В одну сторону он ехал на 110 подводах, а в обратную – на 155. Графу Головнину, ехавшему с посольством в Китай в 1805 г., было выставлено по 500 лошадей на каждую станцию [Болонев, 2011. С. 86].

Летом сыпучие корма (овес, дробленка) перевозили в больших длинных телегах с коробом из сосновых досок, называемых *базами*. В них кормили лошадей на поле. Базы использовались в хозяйствах забайкальских семейских. В одноколках с поднимающимся и опускающимся кузовом-коробом перевозили щебень, песок на тракты, навоз на огороды, на поля. Нажав всем телом на заднюю часть, предварительно отцепив кузов спереди, вываливали груз. Это был своего рода прототип самосвалов, избавляющих крестьян от лишней работы.

Обычно в экипаж (сани, телегу, возок) запрягали одну лошадь. Но при ямской гоньбе использовали запряжку из двух или трех лошадей – известная русская тройка. Она состояла из коренника, лошади под дугой, и двух *пристяжных*, бегущих рядом на постромках. Иногда важные чины ездили *цугом*, или *гусем*, состоящим из 6–10 лошадей, запряженных парами. В этом случае пристяжные кони шли впереди коренника. Всадника, едущего впереди пары лошадей при жатве хлеба, тоже называли гусевым.

В старообрядческих селах Забайкалья автором данной статьи зафиксированы средства перевозки маленьких детей – детские коляски с деревянным кузовом (рис. 7). Это обыкновенная четырехколесная тележка в миниатюре. Она состоит из одров, передней и задней осей (передка и задка). На одры крепится короб из сосновых или кедровых досок. К передку прикреплен с помощью проволочной вилки ручка, за которую тянут коляску с ребенком. Это очень хорошее приспособление для транспортировки детей на дальние расстояния. Села семейских староверов тянулись вдоль речек на несколько верст.

Средства для переноски тяжестей у русских Сибири были весьма разнообразны. Впервые этот вопрос был рассмотрен А. А. Лебедевой [1987]. Наиболее употребительными являлись носилки, коромысла, котомки. Они имели свои этнические особенности и были обусловлены природно-географической средой. Многие из них сохраняют свое значение до настоящего вре-

мени, несмотря на появление современных средств для переноски тяжестей.

Самым распространенным приспособлением для переноски тяжестей на плечах было коромысло (рис. 8). Каждая семья имела не одно коромысло. Их изготавливали из березы, придавали форму полудуги, середину делали широкой, концы сужали и на них крепили железные крюки для навешивания ведер. Первоначально для этого использовались естественные изгибы либо делались вырезы (углубления) на концах. В старину для переноски жидкостей служили различные деревянные емкости (ведра, бадьи, ушаты, кадки). Их изготавливали мастера – бондари, бочарники.

Интересно, что доставка воды в дом для хозяйственных и иных нужд, для готовки пищи и поения коней у старообрядцев Сибири считалась женским делом. Мужикам было зазорно носить воду на коромыслах. Сами женщины не позволяли им это делать, считая такую работу позорной для мужчин. Но, вероятно, уходя в зятевья, в семью жены, мужчина иногда был зависим и выполнял женскую работу. В некоторых селах мне рассказывали, что для мужей, ушедших в зятевья к тестю в дом, кузницы ковали железные крюки на коромысла с тремя концами. Высмеивали зависимость молодого человека в семье тестя или тещи. На коромыслах переносили не только воду, но и одежду, белье для стирки и ополаскивания в речке.

Представленный в статье материал свидетельствует о большом практическом опыте русских крестьян в деле освоения сибирских путей сообщения, который проявился в способах отбора и использования местных растений с целью заготовки древесины для различного рода изделий из дерева. В изготовлении разного вида транспортных средств для перевозки тяжестей по суше предпочтение было отдано березе. Крестьянин изучил крепость ее древесины и умело использовал отдельные части.

Количество задействованного транспорта на бескрайних просторах Сибири, перевозящего грузы по сибирским трактам из Европейской России в Сибирь и обратно, исчислялось десятками тысяч экипажей, что способствовало развитию санного и колесного транспорта, а также вызвало появление мастеров ремесленников по изготовлению саней, телег, возков, тарантасов, дуг и пр.

Характерной особенностью русских сухопутных средств передвижения была хомутно-оглобельно-гужевая упряжка. Дыш-

ловая упряжка использовалась в Сибири только украинцами.

Подводя итоги исследования сухопутных транспортных средств, можно констатировать, что освоение огромного пространства Сибири было невозможно без гужевого транспорта, который сохранял здесь традиции, характерные для европейской части России (особенно Русского Севера), также в новых условиях проявились и некоторые модификации транспортных средств. В частности, в Барабинской степи был изобретен карандус, а в Забайкалье декабристы братья Бестужевы, находясь в ссылке, построили «сидейку» на деревянных рессорах для езды в горной местности. Там же была распространена и верховая езда. Пошевни же, служившие как свадебная повозка на Русском Севере, в Забайкалье у семейских стали использоваться для перевозки грузов хозяйственного назначения.

В каждом природно-географическом пространстве имелись свои особенности, возникшие в результате взаимодействия культур русского и аборигенного населения. Разнообразие средств передвижения у русских Сибири отражало традиционную многоукладность быта и хозяйственных занятий и являлось показателем неравномерного культурного и экономического развития разных районов огромного региона. Наиболее распространен был гужевой транспорт, он сыграл свою важную роль в экономике Сибири.

### Список литературы

Болонев Ф. Ф. Сокровища земли Тарбагатайской: очерки истории и культуры.

Улан-Удэ; Иркутск: Изд-во ООО «Медиаинформ», 2011. Т. 1. 224 с.

Григорьев А. Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров // Известия Института исследования Сибири. Томск, 1921. № 6. С. 2–82.

Козьмин Н. Н. Существует ли кустарная промышленность в Иркутской губернии? Иркутск: Паровая типо-литография П. И. Макушина и В. М. Посохина, 1904. 53 с.

Лебедева А. А. Русские Притоболья и Забайкалья Очерки материальной культуры XVII – начала XX в. М.: Наука, 1992. 136 с.

Лебедева А. А. Транспорт, переноска и перевозка тяжестей // Этнография восточных славян. Очерки традиционной культуры. М., 1987. С. 313–341.

Народы Сибири: этнографические очерки. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1956. 1084 с.

Паршин В. П. Поездка в Забайкальский край. М., 1844. Ч. 1. 143 с.

Розен А. Е. Записки декабриста. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1984. 480 с.

Сабурова Л. М. Культура и быт русского населения Приангарья. Конец XIX – XX в. Л.: Наука, 1967. 280 с.

Томилов Н. А. О средствах передвижения русского населения Нижнего Притомья // Этнокультурная история населения Западной Сибири. Томск, 1978. С. 130–140.

Материал поступил в редколлегию 10.11.2012

F. F. Bolonev

### CARRYING AND PORTAGE MEANS AMONG THE RUSSIAN POPULATION OF SIBERIA (XIX–XX CENTURIES)

The paper deals with the poorly studied topic – the means of carrying and portage of heavy cargos at the Russian population of Siberia in the XIX–XX centuries. Settlement of the vast territories of Siberia could have hardly been executed without portage means that were used by the Russian population. The cartage has played an all-important role in formation of economy of region. Progress carrying craft has generated demand for a different type vehicles. Their manufacturing has caused occurrence of masters- sannikov, kolesnikov, telezhnikov and has led to a division of labour though each Siberian peasant could own well an axe and itself to make some types of vehicles. Based on literary and field ethnographic materials the peculiarities of riding, transportation of goods with saddle use, various transport (cargo sleds, sledges, carts) and some means of weight carrying were considered. Methods and means of wood storage description is provided. Carrier's trade development generated demand for carriages of different type. Its manufacturing caused the appearance of sledge, wheel, cart craftsmen and resulted in division of labour. Although, every Siberian peasant was able to use the axe and make some types of vehicles. Various means of cargo carrying and portage reflect the multisectoral economy and mixed culture of the Russian population of Siberia and stipulate the specificity of various transportation means in various environment zones.

*Keywords:* Siberia, skid-based and wheeled transportation means, sledge and cart manufacturing, cargo carrying and portage, carrier's trade.