

УДК 39:62

Ю. Н. Есин

*Хакасский научно-исследовательский институт языка,
литературы и истории
ул. Щетинкина, 23, Абакан, 655017, Россия*

esin2006@yandex.ru

КОЛЕСНЫЙ ТРАНСПОРТ КОРЕННОГО НАСЕЛЕНИЯ МИНУСИНСКОЙ КОТЛОВИНЫ В XVII–XIX ВЕКАХ ПО МАТЕРИАЛАМ ПИСЬМЕННЫХ ИСТОЧНИКОВ*

Работа посвящена анализу сведений письменных источников о колесном транспорте коренного населения Минусинской котловины XVII–XIX вв., обстоятельствам выхода из употребления повозки, конструкция которой была типична для центрально-азиатского региона, и замены ее русской телегой, изучению процессов адаптации колесного транспорта новой конструкции в культуре коренного населения. Установлено, что термин «подвода», употреблявшийся в источниках XVII – начала XVIII в. для обозначения транспорта местного населения, означал не колесную повозку, а вьючных животных. Использование вьючных животных, прежде всего лошадей, было основным способом перевозки грузов в это время. Местные двухколесные повозки упоминаются лишь однажды как средство перевозки разобранных юрт. Начало внедрения в культуру коренного населения нового типа колесного транспорта в письменных источниках получает отражение с XIX в. В связи с уменьшением использования колесных повозок в XVIII в. распространение колесного транспорта нового типа фактически означало сужение сферы употребления верховой лошади, а не вытеснение и замещение колесной повозки другой конструкции. На первом этапе адаптации русской повозки фиксируется ряд устойчивых особенностей: для управления тягловыми животными – использовались не вожжи, а повод узды; возничий сидел не в телеге, а на спине лошади; для смазки колес вместо дегтя применялись продукты переработки молока. Они были связаны с отсутствием у местного населения тренированных для запряжки в повозку лошадей, тележной упряжи и навыков ее использования, а также с отсутствием или слабым развитием некоторых производств и ремесел. Освоение русского колесного транспорта в различных частях региона происходило неравномерно: собственное домашнее производство грузовых телег по русскому образцу в одних поселениях сочеталось с отсутствием практики использования колесного транспорта в других. Помимо хозяйственных нужд, телеги стали широко использоваться в похоронных обрядах. Выход из употребления одного и распространение другого типа колесного транспорта неразрывно связаны с серьезными политическими, экономическими, этническими и социальными изменениями, произошедшими в регионе в XVIII–XIX вв.

Ключевые слова: Южная Сибирь, Минусинская котловина, енисейские кыргызы, предки хакасов, колесный транспорт.

Период XVII–XIX вв. – особый этап в истории Минусинской котловины. В это время население региона вступило во взаимодействие с новым для Южной Сибири народом и новой культурой, которые сло-

жились на довольно удаленной территории Восточной Европы в рамках Русского государства. В результате начавшихся контактов уже к концу данного периода культура местного населения претерпела существенные

* Исследование проведено при финансовой поддержке РГНФ (проект № 13-11-19001).

Есин Ю. Н. Колесный транспорт коренного населения Минусинской котловины в XVII–XIX веках по материалам письменных источников // Вестн. Новосиб. гос. ун-та. Серия: История, филология. 2015. Т. 14, вып. 7: Археология и этнография. С. 228–241.

изменения. Одним из проявлений взаимодействия двух культур стало заимствование колесного транспорта новой конструкции: на смену двухколесной повозке, конструкция и способ запряжки которой сформировались в центрально-азиатском регионе (рис. 1, 1), пришла русская телега (рис. 1, 2). Подобные процессы смены одного типа колесного транспорта другим происходили в истории Минусинской котловины и ранее [Есин, 2014], однако только этот последний период обеспечен широким кругом источников, среди которых – наскальное искусство, письменные свидетельства, хакасский язык и фольклор, рисунки художников, фотоматериалы конца XIX – начала XX в., данные этнографии. Это открывает неплохие возможности для исследований по теме колесного транспорта в культуре хакасов, изучения причин и механизмов заимствования и освоения транспорта новой конструкции. Специальные работы по такой теме отсутствуют.

Данная статья посвящена анализу сведений письменных источников, появившихся после включения региона в сферу интересов, а затем и в состав русского государства. Это не первые письменные источники о населении региона, однако в текстах предшествующей эпохи упоминания колесного транспорта единичны, дискуссионны и мало информативны. С XVII в. количество письменных текстов и их роль среди других категорий исторических источников о Минусинской котловине резко возрастает. Упоминания колесного транспорта имеются в различных служебных документах и переписке, записках путешественников и исследователей, воспоминаниях и др. Вместе с тем, подобно текстам более раннего времени, письменные свидетельства этого периода требуют критического анализа, так как существует проблема интерпретации некоторых употребляемых терминов, проблема отсутствия или неполноты описаний транспортных средств. Особенно это актуально для периода XVII–XVIII вв.

Цель данной работы – характеристика колесного транспорта коренного населения Минусинской котловины XVII–XIX вв. на основе обобщения и анализа сведений письменных источников, изучения обстоятельств смены типа колесного транспорта и процессов адаптации новой конструкции в культуре коренного населения.

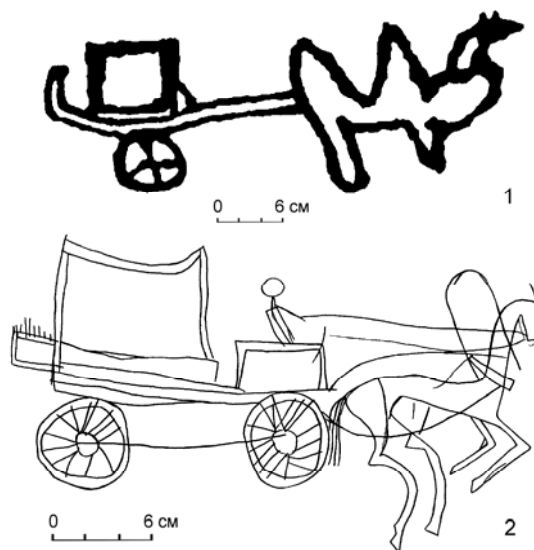


Рис. 1. Изображения крытых пассажирских повозок в проекции сбоку: 1 – окрестности с. Бельтыры, позднее Средневековье (по: [Кызласов, Леонтьев, 1980. Табл. 46, 1]); 2 – гора Оглахты, XIX – начало XX в. (рисунок автора)

В русских документах XVII в. территория Минусинской котловины называлась Кыргызской землей. Это было политическое объединение четырех племенных княжеств тюркоязычных енисейских кыргызов, потомков населения Кыргызского каганата раннего Средневековья. В XVII в. они находились в политической зависимости от монгольских государств (в первой половине века – от государства Алтын-ханов, с 1667 г. – от Джунгарского ханства), а в начале XVIII в. весь регион вошел в состав России [Чертыков, 2006].

В документах XVII в. о контактах служилых людей Томского и Красноярского острогов с Кыргызской землей неоднократно упоминаются «подводы» и «киргизские подводы». Например, при описании поездки красноярских казаков в Кыргызскую землю в марте 1629 г. сообщается, что кыргызы «в Тубу нас для государева ясаку повели и подводы и корм [дали]» [Миллер, 1937. С. 352]. Кыргызскими «подводами» для перевозки груза и людей пользовались и русские посольства к монгольским Алтын-ханам, следовавшие через территорию Минусинской котловины: сначала от Томска к р. Белый Июс и далее на юг до р. Абакан, затем вдоль р. Абакан и ее левых притоков (Арбат, Джебаш и др.) в сторону северо-западной Тувы. Подводы предоставлялись

местными князьями, их меняли от улуса к улусу, при этом из-за различных политических обстоятельств их получение часто было сопряжено с задержками и проблемами [Фишер, 1774. С. 496, 524; Чертыков, 2007. С. 124, 125, 131]. Например, при описании посольства Василия Старкова 1638 г. сообщается, что с р. Уйбат «поднялися на киргизских подводах с великою нужею на Абакан реку; половину пеши брели, потому что подвод было мало, и пришли до мунгальских (монгольских. – Ю. Е.) улусов» [Путешествие..., 1882. С. 188]. Иногда подводы навстречу послам, к р. Абакан, отправляли сами монголы [Там же]. Подводы обычно сопровождали кыштымы – представители различных местных родоплеменных групп, плативших дань кыргызским князьям. В одном из документов Сибирского приказа отмечается, что обязанностью кыштымов было и «ясак платить и подводы гонять» (цит. по: [Абдыкалыков, 1968. С. 21]).

В документах какие-либо специальные описания этих «подвод», которые русские получали от населения Минусинской котловины, отсутствуют. В. Я. Бутанаев был склонен считать их колесным транспортом [Бутанаев, 1998. С. 80; Бутанаев, Худяков, 2000. С. 158]. Действительно, в толковых словарях русского языка, составленных в XX в., слово «подвода» объясняется как «грузовая конная повозка». Вместе с тем в Средние века у этого слова в русском языке были и другие значения: лошадь с верховой или вьючной упряжью, поставляемая («подводимая») местными жителями князьям, гонцам, посланникам и др.; любая тяговая сила или средство передвижения (как сухопутное, так и водное), которые поставлялись местными жителями для казенных перевозок [Словарь..., 1989. С. 236, 237].

В связи с этим, чтобы выяснить значение слова «подвода» в документах XVII в. из Сибири, необходимо проанализировать контексты его употребления. Можно отметить, что подводами в сибирских документах могли называть не только телеги, но также суда («подводные дощеники»), сани и нарты [Миллер, 1937. С. 545]. Однако гораздо чаще это же слово употребляется применительно к вьючным животным. Так, в отписке 1640 г. в Москву от тобольского воеводы передавалось предложение джунгарского правителя, что для перевозки соли и других товаров он «в подводы пошлет <...> 100

верблюдов» [Там же. С. 459]. В статейном списке посольства сына боярского Степана Греченина к Алтын-хану Лубсану в 1659–1660 гг. подводы отождествляются с лошадьми: «И я, Степан Грек, ездил к ним, ко всем х киргизским князям, к Медяче и к Мергеню с товарищи, 2 недели. И оне собрали с великою нужею со всей Киргизской земли и дали мне 7 подводишек. И те лошаденка сухи, что и ехать не на чем, не добре радеючи великово государя делом.» [Материалы..., 1996. С. 57]. В описании посольства сына боярского Романа Старкова и пятидесятника конных казаков С. Боборыкина к Алтын-хану Лубсану в 1665–1666 гг. рассказывается о покупке лошадей для перевозки грузов: «Августа в 11 день приехали мы, Роман с товарищи, в Киргизскую землю, и киргизской князец Еранак Ишеев под казну великого государя и мунгальским послам и мне, Роману с товарищи подвод не дал, а старые подводы, которые даны нам были в Киргизах же Шандина улусу, и он, Еранак, тех подвод велел у нас отнять киргизам. ... И я, Роман, с товарищи казну великого государя везли на своих конех, а кони покупали в Киргизах большою ценою, а сами волоклися пеши до Енисей-реки 5 дней» [Там же. С. 116, 117].

В донесении Р. И. Старкова и И. М. Греченинова о походе русских ратных людей в кыргызскую землю в 1680 г. подводы отождествляются с лошадьми, которые были необходимы для запряжки в сани: «...а под ачинские пушки просил он, Ереначко, саней, и мы, Роман и Иван, посылали с санми к ним пушкаря Ивашка и Гаврилко с полу дни ездили до полу ночи и в полк приехали к нам, а пушек не привезли. А сказали нам положили де они те пушки на сани, а вести де им не на чем, а Ереначко де им подвод не дал под пушки» [Бутанаев, Абдыкалыков, 1995. С. 155].

В статейном списке посольства томского сына боярского Степана Тупальского к Алтын-хану Лубсану в 1679 г. подводы вполне ясно отождествляются с вьючными лошадьми и верблюдами: «И с Красново Яру воевода Данило Загряской прислал к нам, Степану с товарищи и Лоджана Алтынарца посланцом Бочю-ейзану Баатырю с товарищи, подводы конные...» [Там же. С. 333]; «Июля в 21 день Лоджан Алтынарца прислал к нам, Степану с товарищи, подводы, восемь верблюдов... [Там же.

С. 334]; «А сентября в 6 день я, Андрюшка Поспелов, с товарищи 13 подводных лошадей, которые с нами были в Мугальской земле, отдали в Удинском остроге пятидесятинику Осипу Мезенину, а с собою взяли в прибавку к своим покупным лошадям, которые покупаны в Мугальской земле, тех подводных лошадей 5 подвод» [Бутанаев, Абдыкалыков, 1995. С. 340]; «А приехав в Бузимской деревне, я, Андрюшка, с товарищи жили 2 недели для достальных лошадишек, а подводных 2 лошади отдали в Бузимской деревне, потому что пристали и в острог не дойдут, а пятаю подводу съели ж» [Там же. С. 341].

В дневниках научной экспедиции Д. Г. Мессершмидта, путешествовавшей по хакасским степям в 1721–1722 гг., тоже содержатся упоминания местных грузовых подвод (в оригинальном тексте, написанном на немецком языке, использовались слова «Podwoden», «tatarischen Podwoden») [Messerschmidt, 1962; Мессершмидт, 2012]. Как и в документах XVII в., какие-либо специальные описания этих подвод в тексте отсутствуют. При изложении событий в Абаканском остроге 9–14 февраля 1722 г. они отчетливо отделяются от саней: «Господин доктор послал сегодня к приказчику и приказал сказать ему, что он намерен отправиться в Красноярск, поэтому желал бы заказать подводы и сани» [Мессершмидт, 2012. С. 35, 36]. В записи от 11 мая 1722 г., сделанной в Красноярске, подводы противопоставлены и повозкам: «Татары, которые должны были дать подводы и повозки для господина доктора и кап. Табберта, прибыли и доложили, что они не могут дать повозок, потому что они сами такие не имеют и не используют» [Там же. С. 65]. В записи от 12 мая 1722 г. сообщается, что подводы для экспедиции были доставлены, при этом, видимо, имеются в виду вьючные лошади, так как дальше записано: «Татары доставили для багажа и вещей господина доктора 22 лошади и для кап. Табберта 4» [Там же]. В записи от 21 июня 1722 г. о передвижении вблизи Ачинского острога слова «подводы» и «вьючные лошади», вероятно, используются как синонимы: «Так как по суше ближе и дорога была хорошая, я должен был решиться идти на вьючных лошадях, татарам было поручено увезти меня на стольких подводах, сколько потребуется» [Там же. С. 85].

Таким образом, основываясь на анализе контекста, можно сделать вывод, что названия «подводы», «кыргызские подводы», «татарские подводы», употребляемые в русских документах XVII в. и в дневниках экспедиции Д. Г. Мессершмидта, обозначали не грузовые колесные повозки, а вьючных животных, и в одном случае – животных для запряжки в сани. Обычно это были лошади. Сам по себе этот факт ничего не говорит о наличии или отсутствии у населения региона повозок. Ясно лишь, что для перевозки груза на дальние расстояния использовали не колесные повозки, а прежде всего вьючных лошадей или верблюдов. Эта традиция имеет здесь глубокие корни, восходящие к раннему Средневековью и даже более древнему периоду. Хотя грузоподъемность вьючного животного по сравнению с колесной повозкой была меньше, но скорость передвижения и способность преодолевать различные сложные участки местности в условиях отсутствия дорог – выше. По свидетельству А. В. Адрианова, использовавшего этот вид транспорта в Минусинской котловине в конце XIX в., одна вьючная лошадь по горной дороге могла перевозить 4–5 пудов груза, а ее суточный переход составлял 40–80 верст [Адрианов, 2010. С. 32].

Порой в письменных источниках, касающихся населения Минусинской котловины в XVIII в., упоминаются «кибитки». Однако смысл этого названия тоже неоднозначен [Словарь..., 1980. С. 118], и для правильного его понимания важно учитывать контекст. В одном случае данное название, очевидно, относится к транспорту для перевозки людей с крытым верхом, а в другом – к разборным войлочным юртам. Например, П. С. Паллас, описывая свой переезд на колесной повозке в 1770 г. от с. Шереш (современное с. Серез, восточнее г. Назарово. – Ю. Е.) на юг к июским степям сообщает следующее: «Отсюда пошли по степи одни токмо тропы для верховой езды, поелику Татары не употребляют кибиток, и посему была наша езда по бугристым местам весьма беспокойна» [Паллас, 1786. С. 448]. Очевидно, что здесь речь идет об отсутствии у местного тюркоязычного населения пассажирских колесных повозок и дорог. Помимо этого, словом «кибитка» в конце XVIII – начале XIX в. называли также сани с крытым верхом [Спаский, 1973. С. 139]. В другой книге, описывая племя качинцев, тот же

П. С. Паллас пишет, что «они все живут так, как зажиточные на Енисее Татара, зимою в войлочных кибитках, кои летом прячут на сохранение в известных им горах в сухия пещеры, осенью для сырости покрывают кибитки берестинами» [Паллас, 1788. С. 565]. В этом случае речь идет о юртах. Юрты, очевидно, подразумеваются и в сообщении о том, что в 1703 г. джунгары увели с собой из Киргизской земли около 2 500 кибиток [Козьмин, 2010. С. 265].

Краткие, но важные сведения о колесном транспорте населения степей Енисея опубликовал историк Г. И. Спасский, изучавший регион в самом начале XIX в. В его статье, посвященной традиционным жилищам коренного населения Минусинской котловины, сообщается, что при перекочевке к новому месту разобранные юрты «складывают на двухколесные телеги и таким образом перевозят» [1821. С. 102]. В тексте нет пояснений, к какому именно времени относится этот обычай, видел ли автор эти телеги сам или получил сведения от информаторов. Тем не менее приведенная им информация проливает свет на одну из сфер применения местного колесного транспорта. Она существенно дополняет материалы наскального искусства, в которых колесный транспорт Средневековья представлен только крытыми пассажирскими повозками, вероятно служившими для перевозки лиц высокого социального статуса.

Даже если Г. И. Спасский видел местный колесный транспорт еще в начале XIX в., нет сомнений, что уже в XVIII в. он представлял собой очень редкое явление. Мало использовать колесные повозки (хак. *хаңаа*) или совсем обходиться без них коренному населению региона позволяла зафиксированная письменными источниками развитая традиция перевозить имущество и грузы выюками и переметными сумами на лошадях и верблюдах, сложившаяся еще в Средние века. Им были известны также волокуши (хак. *салачы*) и сани (хак. *соор*). Возможно, оказывало влияние и отсутствие необходимости постоянных дальних перекочевок ввиду географических условий Минусинской котловины, небольших расстояний между летниками и зимниками [Карцов, 1970. С. 81]. С другой стороны, на использование колесного транспорта могли повлиять события 1703 г., когда произошло насильственное переселение значительного

числа населения («полутысячи с три дымов»), прежде всего проживавшей в степи знати енисейских кыргызов с их улусами и частью кыштымов, на территорию Джунгарии [Боргояков, 1981. С. 21, 22; Чертыков, 2006]. Это событие значительно изменило этническую и социальную структуру общества и не могло не отразиться на использовании колесного транспорта, поскольку он, прежде всего, должен был быть в употреблении у наиболее знатных и зажиточных семей. С этого времени у населения Минусинской котловины повозки, вероятно, почти вышли из употребления. Результатом влияния всех перечисленных факторов можно рассматривать отсутствие сведений о местном колесном транспорте в описаниях путешественников и исследователей XVIII в., которые в отличие от авторов письменных документов предшествующего столетия были специально нацелены на изучение культуры коренного населения региона.

Отсутствие в письменных источниках сведений о колесном транспорте у населения Минусинской котловины в период XVII–XVIII вв., за исключением упомянутой работы Г. И. Спасского, перекликается с ситуацией по другим регионам Сибири и Центральной Азии. Например, после экспедиции 1733–1743 гг., Г. Ф. Миллер писал: «Езда на повозках у сибирских народов не принята, кроме одних магометанских татар, которые, по-видимому, заимствовали это у русских. У них нет иных повозок, кроме двухколесных тележек которые используются и русскими по всей Сибири» [2009. С. 237]. Впрочем, с его аргументацией о заимствовании татарами данной технологии от русских согласиться трудно. Более ранние сведения о конструкции повозок коренных народов Тоболо-Иртышья и Барабы [Томилов, 2011. С. 43, 51] этой гипотезы не подтверждают.

Близкие идеи об упадке использования колесного транспорта высказывались и по отношению к другим скотоводческим народам. Например, существовало представление, что с XV в., после падения династии Юань, монголы перестали употреблять повозки, а «повозки последнего времени, встречающиеся у некоторых монгольских племен, позаимствованы от оседлых соседей: китайцев, русских, тюрков Восточного Туркестана» [Владимирцов, 1934. С. 42, 128].

Это представление основывалось на отсутствии сведений о колесном транспорте в письменных источниках соответствующего периода и объяснялось наступившим упадком уровня социальной и политической организации общества. Схожее мнение существовало об исчезновении колесного транспорта в XVII–XVIII вв. у казахов. Оно также было основано на том, что повозки не упоминаются в русских письменных документах того времени [Ибрагимов, 1962. С. 137]. Однако во всех этих случаях следует помнить о неполноте и фрагментарности любых исторических источников и необходимости проводить перекрестный анализ различных их видов для наиболее достоверной реконструкции прошлого. В случае и с монголами, и с казахами полученные позднее археологические и этнографические материалы существенно дополняют письменные тексты и требуют внесения корректив в прежние радикальные оценки. Например, повозки местной конструкции известны среди казахских наскальных изображений этнографического времени [Самашев, 2006. С. 149], а остатки подлинных повозок фиксировались на казахских захоронениях вплоть до начала XX в. [Кадырбаев, 1980. С. 58; Кастанье, 1911. С. 84, 85]. У монголов большие повозки с юртами, которыми пользовалась знать, действительно вышли из употребления после распада империи, но простые и традиционные грузовые повозки во многих аймаках можно увидеть и сегодня.

Для характеристики общей ситуации с колесным транспортом у предков хакасов в XIX в. показательно ходатайство, составленное в 1827 г. кзыльцами, проживавшими на севере Минусинской котловины. Оно содержало просьбу об отмене натуральной дорожной повинности, которая была возложена на них наравне с уже переселившимися сюда русскими крестьянами. Аргументировалось это наряду с другими причинами неимением «способных к тому людей, лошадей и повозок»: «первые к такого рода занятию вовсе несродны»; «лошадей приучают весьма немного к возке повозок, по большей части обучаемы бывают только к верховой езде»; «повозок ни зимних, ни летних вовсе не имеем» [Кузнецова, Кулаков, 1898. С. 94, 95]. О том же свидетельствует наблюдение Минусинского окружного начальника А. К. Кузьмина, служившего в

Минусинске в 1827–1836 гг., который отмечал, что коренные жители «всегда ездят верхом и не имеют телег» [Кузьмин, 1858. С. 264]. Ходатайства по поводу отмены подводной повинности от населения разных частей региона составлялись вплоть до конца XIX в. Например, в приговоре Абаканской инородческой управы от 15 марта 1896 г. изложены такие аргументы: «по имению у громадного большинства инородцев выезженных для экипажной езды лошадей, экипажей, сбруи, так как инородцы в большинстве случаев употребляют только верховое передвижение и совершенно несродны к управлению лошадьми в экипажной езде» [Кузнецова, Кулаков, 1898. С. 99]. Там же отмечалось, что для выполнения такой повинности они были «вынуждены в своих инородческих обществах производить денежные раскладки для найма ямщиков» [Там же].

С переселением в Минусинскую котловину русских казаков и крестьян, которое началось активно со второй половины XVIII в., здесь укоренился новый тип колесного транспорта: вместо употреблявшейся ранее двухколесной повозки, конструкция которой была типична для центрально-азиатского региона, начала использоваться более вместительная четырехколесная повозка с поворотной передней осью, оглоблями, дугой, хомутом и одиночной лошадиной запряжкой, а также другие разновидности колесного транспорта. Под влиянием новых хозяйственных традиций, принесенных русским населением, готовые повозки и их детали приобретались и использовались сначала наиболее состоятельными хакасскими семьями, а в широкое употребление вошли лишь во второй половине или даже к концу XIX в. Так, М. А. Кастрен, побывавший на Абакане в середине XIX в., упоминает казанский тарантас, имевшийся у качинского старшины из степей по левому берегу этой реки [1999. С. 215]. Тем не менее уже в 1841 г. Степная дума соединенных разнородных племен, в ведение которой входила территория юго-западной части Минусинской котловины (примерно соответствовала современным Аскизскому и Таштыпскому районам Хакасии), сообщила о наличии среди ремесел коренного населения изготовления телег для собственных нужд: «рукоделами и ремеслами инородцы занимаются, как то: дела-

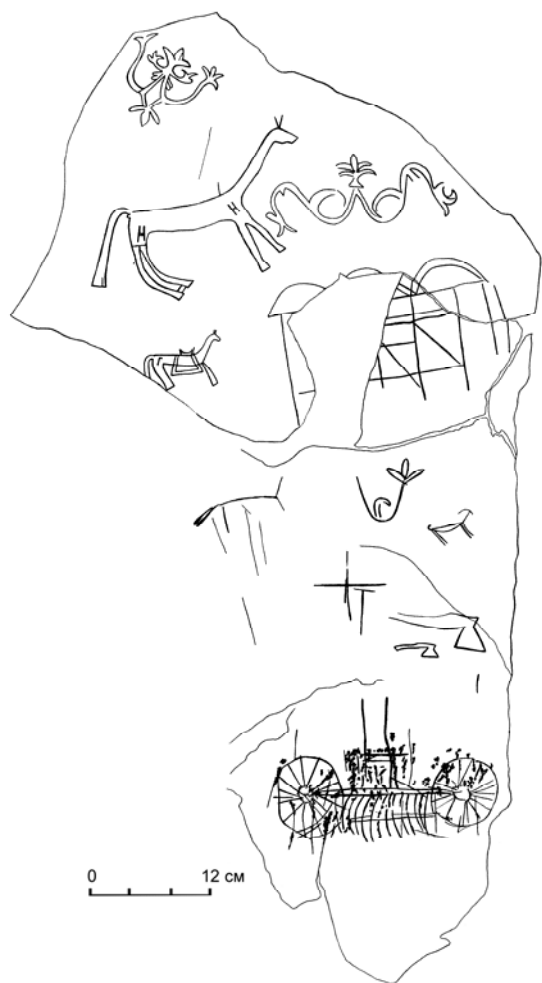


Рис. 2. Конные колесные грабли для одиночной запряжки в оглобли в проекции сверху, изображение у с. Аёв, конец XIX – начало XX в. (рисунок автора)

нием для собственного хозяйства седел и верховой сбруи, телег, саней...» (цит. по: [Карцов, 1959. С. 58]). При этом в использовании колесного транспорта можно отметить определенные особенности. В частности, сам М. А. Кастрен путешествовал на нанятом местном тарантасе с широким тележным коробом, запряженным четверкой лошадей. Запрягались лошади цугом, т. е. в данном случае двумя парами друг за другом. Ими управляли при помощи поводьев два возчика из числа местного населения, сидевшие верхом на лошадях [Там же. С. 212, 221]. А. К. Кузьмин, много ездивший по улусам, тоже писал, что «обыкновенно на каждую запряженную лошадь садился верховой, а иначе она не пойдет в экипаж», при этом управление экипажем осуществлялось без использования вожжей [1858. С. 264].

То же описывает Н. С. Шукин, побывавший здесь в 40-е гг. XIX в.: «лошади татарские не знают вожжей, ямщики сидят верхом... экипаж надобно иметь свой, иначе придется ехать верхом, как ездят обыкновенно татары» [1847. С. 260–261]. Появился также вариант управления упряжкой, при котором один человек сидел верхом на лошади, а другой – в повозке с вожжами [Бутанаев, 1998. С. 81]. Вероятно, такой способ управления являлся следствием привычки к верховой езде и отсутствия достаточных навыков использования тележной упряжи, отсутствия тренированных для тележной упряжи лошадей. В то же время стоит отметить, что управление запряженной в повозку лошадей без упряжи известно не только у предков хакасов. Такой же способ был характерен для так называемой «кокандской арбы» и для колесного транспорта казахов [Бартольд, 1966. С. 407; Самашев, 2006. С. 157].

Среди других особенностей адаптации русского колесного транспорта у предков хакасов можно отметить использование в первой половине XIX в. для смазывания втулок колес сметаны, так как деготь, которым пользовались русские, в то время ими еще не производился [Кузьмин, 1858. С. 262]. По сведениям этнографов для той же цели вместо дегтя мог использоваться осадок, оставшийся после перетапливания масла – *пор* [Бутанаев, 1996. С. 114].

Исследователи отмечали, что первые телеги, сделанные по русскому образцу, были весьма примитивны и особенно неудобны для перевозки людей: «Ещё недавно, – писал Е. К. Яковлев в 1900 г., – начальство возили на простой со вбитыми в дрожины двумя палками, за которые держалось начальство, кучер ехал верхом на кореннике. Теперь повсюду в ходу, как экипаж, плетёнки из тальника, привязываемые к дрогам» [Яковлев, 1900. С. 35].

Постепенно сфера употребления колесного транспорта и потребность в нем возрастала. Это было связано с изменением хозяйственного уклада – переходом многих семей к оседлому образу жизни, занятию земледелием, заготовкой кормов на зиму и т. п. (рис. 2). По данным 1909–1910 гг., у коренного населения уже насчитывалось 8 823 телеги [Бутанаев, 1998. С. 81].

Помимо хозяйственных нужд телеги скоро стали использоваться и в похоронных

обрядов. Так, И. Каратанов в статье 1885 г. оставил описание похоронного обряда качинцев: «Когда все готово, покойника из дома или юрты выносят на руках или веревках, ставят гроб зимой на сани, а летом на телегу и крепко привязывают его веревками. Кто-нибудь садится на запряженную лошадь и вместе с провожатыми мчится во весь опор до кладбища, где ставят гроб на землю, а телегу или сани разламывают и оставляют на кладбище. Отвезти ее назад воспрещается обычаем» [2010. С. 112]. Ранее в тех же целях могла использоваться волокуша [Бутанаев, 1988. С. 119]. Обычай оставлять телегу на кладбище, но временно, известен также у сагайцев и кызыльцев [Там же. С. 122]. Схожие сведения сообщает Н. Ф. Катанов о койбалах: «Покрывают гроб крышкой и 4 человека выносят на улицу, чтобы положить на телегу; сначала выносят ноги, а когда ехать в степь, то вперед идет голова. Положив гроб на телегу, привязывают его веревками. Рядом с гробом на телегу не садится никто, только один человек сидит верхом на лошади и везет гроб... Возвращаясь с кладбища в улус, телегу, на которой везли покойника, и лопаты оставляют в степи, в 100–200 саженьях от селения, оглоблями и лопастями к кладбищу; если были сани, то их также оставляют. Эти предметы остаются в степи 3 суток, а потом привозят их домой» [Катанов, 2007. С. 19]. Подобным образом поступали и другие группы населения – бельтыры, сагайцы, каргинцы, калары [Катанов, 2012. С. 13–21]. Забирая телегу, оставленную на кладбище или по пути к дому, совершали определенные обряды. В наиболее сложном варианте за ней отправлялись семь мужчин вечером шестого дня. Они брали с собой ружья, заряженные медными пулями, черемуховые ветки и головни из очага. На месте стоянки телеги семь раз стреляли из ружей, кропили вокруг вином, разбрасывали головни. Уезжая на телеге, поперек дороги клали семь черемуховых веток, чтобы злые силы не пошли следом [Бутанаев, 1988. С. 122]. Такое обращение с колесным транспортом объясняется стремлением избежать возвращения вместе с ним души умершего. Приведенные сведения об использовании телеги в погребальном обряде для доставки умершего на кладбище подтверждаются фотографиями С. Д. Майнагашева начала XX в. Употребление колесного транспорта в погребальном

обряде продолжает практику, известную в регионе в Средневековье [Кызласов, 1975. С. 196; 1981. С. 65, 66], и находит близкие параллели в культуре других тюркоязычных и монгольских народов Центральной Азии того же и более раннего времени [Путешествия..., 1957. С. 32]. Вероятно, в основе этого сходства не заимствование конкретных традиций, а близкие представления о смерти и душе умершего.

Подводя итоги, можно сделать вывод, что выход из употребления колесных повозок одной и внедрение другой конструкции, последовавшее затем возрастание роли колесного транспорта в жизни местного населения – тесно связаны с серьезными изменениями в политической и экономической сферах, которые произошли в регионе. При этом внедрению повозок нового типа предшествовал серьезный упадок использования колесного транспорта, несомненно, наблюдавшийся в XVIII в. В связи с этим говорить о вытеснении и замещении одной конструкции другой для выполнения тех же функций нельзя. На практике распространение заимствованного у русских колесного транспорта означало сужение сферы употребления верховой лошади.

По материалам письменных источников, процесс адаптации русского типа колесного транспорта у коренного населения Минусинской котловины начал активно происходить в XIX в. В этом процессе можно выделить ряд существенных особенностей, обусловленных, прежде всего, использованием традиционных приемов управления лошастью. В способе запряжки животного наблюдается определенное сходство с предшествующей эпохой, поскольку и у ранее употреблявшейся повозки, и у русской телеги для этого служили оглобли, однако используемые животные, упряжь, способ управления в Средние века здесь были иными. В качестве тяглого животного для повозок стала употребляться только лошадь, тогда как, по материалам наскального искусства, в предшествующую эпоху для этих целей здесь использовали верблюдов. Наряду с одиночной запряжкой, известной ранее, широко начинает применяться парная запряжка, запряжка цугом. Освоение некоторых особенностей новой конструкции колесного транспорта и упряжи шло постепенно. На первом этапе адаптации принесенного русскими переселенцами колесного

транспорта возникшей садился не в повозку, а на спину лошади и управлял ею при помощи повода уздечки, как при обычной верховой езде, привычной и для него, и для его лошади. На втором этапе произошел переход к управлению из телеги с помощью вожжей, использованию соответствующей упряжи и тренировке лошадей для такого использования. На втором этапе была в полной мере освоена смазка колес с помощью березового дегтя и собственное его производство, тогда как ранее, судя по письменным источникам, для этих целей пробовали употреблять сметану.

Освоение русского колесного транспорта на территории региона шло неравномерно: собственное домашнее производство телег по русскому образцу в одних поселениях сочеталось с отсутствием практики использования колесного транспорта в других. Очевидно, что быстрее эти процессы протекали там, где коренное население соседствовало и активно контактировало с русскими поселениями. Использование нового колесного транспорта начинается состоятельной родовой и племенной знатью. Колесные повозки собственного производства были грузовыми, а для перевозки пассажиров в XIX в. у них на дроги устанавливали плетеный короб. Знать, подобно русским чиновникам, приобретала и использовала пассажирские экипажи. Обладание русским колесным транспортом было престижным.

Список литературы

- Абдыкалыков А.* Енисейские киргизы в XVII в. Фрунзе: Илим, 1968. 139 с.
- Адрианов А. В.* Очерки Минусинского края // Живая старина III. Абакан: Хак. кн. изд-во, 2010. С. 4–71.
- Бартольд В. В.* О колесном и верховом движении в Средней Азии // Бартольд В. В. Сочинения. М.: Наука, 1966. Т. 4: Работы по археологии, нумизматике, эпиграфике и этнографии. С. 406–408.
- Боргояков М. И.* Источники и история изучения хакасского языка. Абакан: Хак. отдел. Красноярского кн. изд-ва, 1981. 144 с.
- Бутанаев В. Я.* Погребально-поминальные обряды хакасов в XIX – начале XX в. // Историко-культурные связи народов Южной Сибири. Абакан: ХакНИИЯЛИ, 1988. С. 107–132.
- Бутанаев В. Я.* Традиционная культура и быт хакасов. Абакан: Хак. кн. изд-во, 1996. 224 с.
- Бутанаев В. Я.* Этническая культура хакасов. Абакан: Изд-во ХГУ, 1998. 352 с.
- Бутанаев В. Я., Абдыкалыков А.* Материалы по истории Хакасии XVII – начала XVIII в. Абакан: Изд-во ХакГУ, 1995. 258 с.
- Бутанаев В. Я., Худяков Ю. С.* История енисейских кыргызов. Абакан: Изд-во ХакГУ, 2000. 272 с.
- Владимирицов Б. Я.* Общественный строй монголов. Монгольский кочевой феодализм. Л.: Изд-во АН СССР, 1934. 223 с.
- Есин Ю. Н.* История колесного транспорта Минусинской котловины по материалам наскального искусства // Народы и культуры Южной Сибири и сопредельных территорий: Материалы Междунар. науч. конф., посвящ. 70-летию Хакасского научно-исследовательского института языка, литературы и истории. Абакан: Хак. кн. изд-во, 2014. С. 23–26.
- Ибрагимова А. А.* Некоторые материалы к вопросу о колесном движении у кочевников Средней Азии // Вопросы истории Казахстана и Восточного Туркестана. Алма-Ата: АН КазССР, 1962. С. 128–137.
- Кадырбаев М. К.* Скотоводство (историко-этнографический очерк) // Хозяйство казахов на рубеже XIX–XX веков: Материалы к историко-этнографическому атласу. Алма-Ата: Наука КазССР, 1980. С. 31–59.
- Каратанов И.* Черты внешнего быта качинских татар // Живая старина. III. Абакан: Хак. кн. изд-во, 2010. С. 101–126.
- Карцов В. Г.* Из истории скотоводства, охоты и земледелия у хакасов в 20–50-х годах XIX в. // 250 лет вместе с великим русским народом. Абакан: Хак. кн. изд-во, 1959. С. 58–83.
- Карцов В. Г.* Хакасия в период разложения феодализма (XVIII – первая половина XIX в.). Абакан: ХакНИИЯЛИ, 1970. 200 с.
- Кастанье И. А.* Надгробные сооружения киргизских степей. Оренбург: Тип. Оренбургской духовной консистории, 1911. 120 с.
- Кастрен М. А.* Соч. В 2 т. Тюмень: Изд-во Ю. Мандрики, 1999. Т. 2: Путешествие в Сибирь (1845–1849). 352 с.
- Катанов Н. Ф.* Отчет о поездке, совершенной с 15 мая по 1 сентября 1896 года в Минусинский округ Енисейской губернии // Этнографические экспедиции Н. Ф. Катанова (1896) и С. Д. Майнагашева (1913–1914)

- в Хакасии. Абакан: ХакНИИЯЛИ, 2007. С. 4–25.
- Катанов Н. Ф.* О погребальных обрядах у тюркских племен Центральной и Восточной Азии // Катанов Н. Ф. Избр. науч. тр. Абакан: Хак. кн. изд-во, 2012. Т. 1. С. 8–34.
- Козьмин Н. Н.* Хакасы: историко-этнографический и хозяйственный очерк Минусинского края // Живая старина. III. Абакан: Хак. кн. изд-во, 2010. С. 204–332.
- Кузнецова А. А., Кулаков П. Е.* Минусинские и ачинские инородцы (материалы для изучения). Красноярск: Енисейский губернский статистический комитет, 1898. 322 с.
- Кузьмин А. К.* Из подлинных записок А. К. Кузьмина // Атены, журнал критики, современной истории и литературы. М., 1858. № 12. С. 257–272.
- Кызласов И. Л.* Древнехакасские сани (из истории средств передвижения) // Вопросы этнографии Хакасии. Абакан: ХакНИИЯЛИ, 1981. С. 45–67.
- Кызласов Л. Р.* Курганы средневековых хакасов (Аскизская культура) // Первобытная археология Сибири. Л.: Наука, 1975. С. 193–211.
- Кызласов Л. Р., Леонтьев Н. В.* Народные рисунки хакасов. М.: Наука, 1980. 176 с.
- Материалы по истории русско-монгольских отношений: Сб. док. Русско-монгольские отношения 1654–1685. М.: Вост. лит. РАН, 1996. 559 с.
- Мессершмидт Д. Г.* Дневники. Томск – Абакан – Красноярск. 1721–1722. Абакан: Журналист, 2012. 160 с.
- Миллер Г. Ф.* История Сибири. М.; Л.: АН СССР, 1937. Т. 2. 637 с.
- Миллер Г. Ф.* Описания сибирских народов. М.: Памятники исторической мысли, 2009. 456 с.
- Паллас П. С.* Путешествие по разным провинциям Российского государства. СПб.: Имп. Акад. наук, 1786. Ч. 2. Т. 1 (1770 г.). 474 с.
- Паллас П. С.* Путешествие по разным провинциям Российского государства. СПб.: Имп. Акад. наук, 1788. Ч. 3. Т. 1 (1772 и 1773 гг.). 654 с.
- Путешествие через Сибирь от Тобольска до Нерчинска и границ Китая русского посланника Николая Спафария в 1675 году // Записки РГО. СПб., 1882. Т. 10, вып. 1. 197 с.
- Путешествия в восточные страны Платона Карпини и Рубрука. М.: Гос. изд-во геогр. лит., 1957. 271 с.
- Самашев З.* Петроглифы Казахстана. Алматы: Өнер, 2006. 200 с.
- Словарь русского языка XI–XVII вв. М.: Наука, 1980. Вып. 7. 404 с.
- Словарь русского языка XI–XVII вв. М.: Наука, 1989. Вып. 15. 288 с.
- Спаский Г.* Нечто о жизни кочующих в Сибири народов // Сибирский вестник. СПб., 1821. Ч. 15. С. 100–105.
- Спаский Г. И.* О достопримечательнейших памятниках сибирских древностей и сходстве некоторых из них с великорусскими // Записки РГО. СПб., 1857. Кн. 12. С. 117–187.
- Спаский Г. И.* Словарь языка, употребляемого кизильцами, качинцами и сагайцами, собранный в 1804 году // Диалекты хакасского языка. Абакан: Хак. отдел. Красноярского кн. изд-ва, 1973. С. 136–154.
- Томилов Н. А.* Этнокультурные процессы у татар Западной Сибири в XVIII–XIX веках. Омск: Наука, 2011. 224 с.
- Фишер И. Е.* Сибирская история. СПб.: Имп. Акад. наук, 1774. 631 с.
- Чертыков В. К.* Кыргызская земля в XVII – начале XVIII в. и ее взаимоотношения с Россией и государствами Центральной Азии: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Абакан, 2006. 23 с.
- Чертыков В. К.* Хакасия в XVII – начале XVIII века и ее взаимоотношения с Россией и государствами Центральной Азии. Абакан: Хак. кн. изд-во, 2007. 336 с.
- Щукин Н. С.* Народы турского языка, обитающие в южной Сибири // Журнал Министерства внутренних дел. СПб., 1847. Кн. 6. С. 255–284.
- Яковлев Е. К.* Этнографический обзор инородческого населения долины Южного Енисея и объяснительный каталог этнографического отдела музея. Минусинск: Тип. В. И. Корнакова, 1900. 352 с.
- Messerschmidt D. G.* Forschungreise durch Sibirien 1720–1727. Berlin: Akademie-Verlag, 1962. Teil 1: Tagebuchaufzeichnungen 1721–1722. 390 S.

Yu. N. Esin

*Khakassian Research Institute of Language, Literature and History
23 Shchetinkin Str., Abakan, 655017, Russian Federation*

esin2006@yandex.ru

WHEELED VEHICLES OF THE MINUSINSK BASIN INDIGENOUS POPULATION IN THE XVII–XIX CENTURIES (ACCORDING TO WRITTEN SOURCES)

Purpose. The work analyzes written sources mentioning wheeled vehicles of the Minusinsk basin indigenous population of the XVII–XIX centuries, circumstances of increased use of carts of a Central Asian type and replacing them by Russian carts and adaptation of wheeled vehicles of this new construction into the culture of the indigenous population.

Results. It is found out that the term «podvoda», which was used in the sources of the XVII – the beginning of the XVIII century to denote the transport of the indigenous population, meant not a wheeled cart but pack animals. At the time, goods were mainly transported by pack animals, most often horses. Local two-wheeled carts were mentioned only once as a means of removing disassembled yurts. The new type of wheeled vehicles applied by the indigenous population was first registered in written sources in the XIX century. Due to a general decline in the use of wheeled carts in the XVIII century, expansion of wheeled vehicles of the new type really meant decrease of using saddle horses rather than displacement and substitution of a wheeled cart by another carriage. The first adaptation stage of using a Russian cart is marked by a range of constant features, such as the local population using bridle to command the draught animal instead of reins; the lasher seating on the horse's back rather than in a cart; products of milk processing used as lubricants for wheels instead of tar. It was due to the fact that local population had no horses trained for harnessing, no cart harness and skills of using it, absence or poor development of certain types of manufacture and crafts. Mastering Russian wheeled vehicles was irregular in different parts of the region. In some settlements they produced load carts according to the Russian pattern, while in other settlements wheeled vehicles practice did not exist at all. Apart from applying them for household purposes, the Khakass started to use carts widely in funeral rituals.

Conclusion: The decrease in using one type and its replacement by another type of wheeled vehicle is closely connected with serious political, economic, ethnic and social changes which took place in the region in the XVIII–XIX centuries. During this period, in 1703, the transfer of noblemen of the Yenisei Kyrgyz tribes, who lived in the steppe part of the Minusinsk basin, with their nomad camps to the territory of Dzungaria could have made a great impact on smaller use of wheeled vehicles. This event changed the ethnic and social structure of the society significantly and could not help affecting the use of wheeled transport as it was mainly used by the most noble and prosperous families of breeders.

Keywords: Southern Siberia, the Minusinsk basin, the Yenisei Kyrgyz, ancestors the Khakass, wheeled vehicle.

References

Abdykalykov A. Yeniseiskiye kirgizy v XVII v. [The Yenisei Kirghiz in the XVII century]. Frunze, Ilim Publ., 1968, 139 p. (in Russ.)

Adrianov A. V. Ocherki Minusinskogo kraya [Outlines of the Minusinsk region]. *Zhivaya starina. III* [Alive antiquity. III]. Abakan, Khak. kn. izd-vo Publ., 2010, p. 4–71. (in Russ.)

Bartol'd V. V. O kolesnom i verkhovom dvizhenii v Srednei Azii [About wheeled and riding traffic in Central Asia]. *Bartol'd V. V. Sochineniya*. [Bartold V. V. Works]. Moscow, Nauka, 1966, vol. 4: Raboty po arkheologii, numizmatike, epigrafike i etnografii, p. 406–408. (in Russ.)

Borgoyakov M. I. *Istochniki i istoriya izucheniya khakasskogo yazyka* [Sources and history of research of the Khakass language]. Abakan, Khak. otdel. Krasnoyarskogo kn. izd-va Publ., 1981, 144 p. (in Russ.)

Butanaev V. Ya. Pogrebal'no-pominal'nye obryady khakasov v XIX – nachale XX v. [Funeral rites of the Khakass in the XIX – early XX century]. *Istoriko-kulturnye svyazi narodov Yuzhnoi*

Sibiri [Historical and cultural relations of the peoples of South Siberia]. Abakan, KhakNIIYaLI Publ., 1988, p. 107–132. (in Russ.)

Butanaev V. Ya. *Traditsionnaya kul'tura i byt khakasov [The Khakass' traditional culture and household]*. Abakan, Khak. kn. izd-vo Publ., 1996, 224 p. (in Russ.)

Butanaev V. Ya. *Etnicheskaya kul'tura khakasov [Ethnic culture of the Khakass]*. Abakan, Khak. gos. un-t Publ., 1998, 352 p. (in Russ.)

Butanaev V. Ya., Abdykalykov A. *Materialy po istorii Khakasii XVII – nachala XVIII vv. [Materials on history of Khakassia of the XVII – early XVIII centuries]*. Abakan, Khak. gos. un-t Publ., 1995, 258 p. (in Russ.)

Butanaev V. Ya., Khudyakov Yu. S. *Istoriya yeniseiskikh kyrgyzov [History of the Yenisei Kirghiz]*. Abakan, Khak. gos. un-t Publ., 2000, 272 p. (in Russ.)

Vladimirtsov B. Ya. *Obschestvennyi stroi mongolov. Mongol'skii kochevoi feodalizm [Social system of the Mongols. Mongolian nomadic feudal system]*. Leningrad, AN SSSR Publ., 1934, 223 p. (in Russ.)

Esin Yu. N. *Istoriya kolesnogo transporta Minusinskoj kotloviny po materialam naskal'nogo iskusstva [History of wheeled transport of the Minusinsk basin on rock art materials]*. *Narody i kul'tury Yuzhnoj Sibiri i sopredel'nykh territorii [Peoples and cultures of South Siberia and adjoining territories]*. Abakan, Khak. knizh. izd-vo Publ., 2014, p. 23–26. (in Russ.)

Ibragimova A. A. *Nekotorye materialy k voprosu o kolesnom dvizhenii u kochevnikov Srednei Azii [Some materials to the question about wheeled traffic of nomadic people in Central Asia]*. *Voprosy istorii Kazakhstana i Vostochnogo Turkestana [Questions of Kazakhstan and Eastern Turkestan Voprosy istorii Kazakhstana i Vostochnogo Turkestana]*. Alma-Ata, AN KazSSR Publ., 1962, p. 128–137. (in Russ.)

Kadyrbaev M. K. *Skotovodstvo (istoriko-etnograficheski ocherk) [Cattle breeding (historical and ethnographic outline)]*. *Khozyaistvo kazakhov na rubezhe XIX–XX vekov: Materialy k istoriko-etnograficheskomu atlasu [Household of the Kazakh at the turn of the XIX – XX centuries: Materials for a historical-ethnographic atlas]*. Alma-Ata, Nauka KazSSR Publ., 1980, p. 31–59. (in Russ.)

Karatanov I. *Cherty vneshnego oblika kachinskikh tatar [Features of the Kacha Tatars' appearance]*. *Zhivaya starina. III [Alive antiquity. III]*. Abakan, Khak. kn. izd-vo Publ., 2010, p. 101–126. (in Russ.)

Kartsov V. G. *Iz istorii skotovodstva, okhoty i zemledeliya u khakasov v 20–50 godakh XIX v. [From history of the Khakass' cattle breeding, hunting and farming in the 20–50s years of the XIX century]*. *250 let vmeste s velikim russkim narodom [250 years together with the great russian nation]*. Abakan, Khak. kn. izd-vo Publ., 1959, p. 58–83. (in Russ.)

Kartsov V. G. *Khakassiya v period razlozheniya feodalizma (XVIII – pervaya polovina XIX v.) [Khakassia during the decay of feudalism (XVIII – first half of XIX century)]*. Abakan, KhakNIIYaLI Publ., 1970, 200 p. (in Russ.)

Kastan'e I. A. *Nadgrobnnye sooruzheniya kirgizskikh stepei [Grave constructions of Kirghiz steppes]*. Orenburg, Tip. Orenburgskoi dukhovnoi konsistorii Publ., 1911, 120 p. (in Russ.)

Kastren M. A. *Sochineniya v dvukh tomakh [Works in two volumes]*. Tyumen', Izd-vo Yu. Mandriki Publ., 1999, vol. 2: *Puteshestvie v Sibir' (1845–1849)*, 352 p. (in Russ.)

Katanov N. F. *Otchyot o poezdke, sovershennoi s 15 maya po 1 sentyabrya 1896 goda v Minusinskii okrug Yeniseiskoi gubernii [Report about a trip from 15 May to 1 September 1896 to the Minusinsk district of the Yenisei region]*. *Etnograficheskie ekspeditsii N. F. Katanova (1896) i S. D. Mainagasheva (1913–1914) v Khakassii [Ethnographic expeditions of N. F. Katanov (1896) and S. D. Mainagashev (1913–1914) in Khakassia]*. Abakan, KhakNIIYaLI Publ., 2007, p. 4–25. (in Russ.)

Katanov N. F. *O pogrebal'nykh obryadakh u tyurkskikh plemen Tsentral'noi i Vostochnoi Azii [About funeral rites of Turkic tribes in Central and Eastern Asia]*. *Katanov N. F. Izbrannye nauchnye trudy [Katanov N. F. Selected scientific works]*. Abakan, Khak. kn. izd-vo Publ., 2012, vol. 1, p. 8–34. (in Russ.)

Koz'min N. N. *Khakasy: istoriko-etnograficheskie i khozyaistvennyy ocherk Minusinskogo kraja [The Khakass: historical-geographical and household outline of the Minusinsk region]*. *Zhivaya starina. III [Alive antiquity. III]*. Abakan, Khak. kn. izd-vo Publ., 2010, p. 204–332. (in Russ.)

Kuznetsova A. A., Kulakov P. E. *Minusinskie i achinskie inorodtsy (materialy dlya izucheniya)* [*Minusinsk and Achinsk aborigines (materials for research)*]. Krasnoyarsk, Yenisei regional Committee statistical Publ., 1898, 322 p. (in Russ.)

Kuz'min A. K. Iz podlinnykh zapisok A. K. Kuz'mina [From A. K. Kuz'min's original notes]. *Atenei, zhurnal kritiki, sovremennoi istorii i literatury* [*Atenei, magazine of criticism, modern history and literature*]. Moscow, 1858, no. 12, p. 257–272. (in Russ.)

Kyzlasov I. L. Drevnekhakasskie sani (Iz istorii sredstv peredvizheniya) [Old Khakass sledges (From history of means of transport)]. *Voprosy etnografii Khakassii* [*Questions of ethnography of Khakassia*]. Abakan, KhakNIYaLI Publ., 1981, p. 45–67. (in Russ.)

Kyzlasov L. R. Kurgany srednevekovykh khakasov (Askizskaya kul'tura) [Kurgans of the medieval Khakass (the Askiz culture)]. *Pervobytnaya arkheologiya Sibiri* [*Primeval archeology of Siberia*]. Leningrad, Nauka, 1975, p. 193–211. (in Russ.)

Kyzlasov L. R., Leont'ev N. V. *Narodnye risunki khakasov* [*Folk drawings of the Khakass*]. Moscow, Nauka, 1980, 176 p. (in Russ.)

Materialy po istorii russko-mongol'skikh otnoshenii: Sbornik dokumentov. Russko-mongol'skie otnosheniya 1654–1685 [*Materials on history of Russian-Mongolian relations: Collection of documents Russian-Mongolian relations 1654–1685*]. Moscow, Vost. lit. RAN Publ., 1996, 559 p. (in Russ.)

Messerschmidt D. G. *Dnevnik. Tomsk – Abakan – Krasnoyarsk. 1721–1722* [*Diaries. Tomsk – Abakan – Krasnoyarsk. 1721–1722*]. Abakan, Zhurnalists Publ., 2012, 160 p. (in Russ.)

Miller G. F. *Istoriya Sibiri* [*History of Siberia*]. Moscow, Leningrad, AN SSSR Publ., 1937, vol. 2, 637 p. (in Russ.)

Miller G. F. *Opisaniya sibirskikh narodov* [*Description of Siberian peoples*]. Moscow, Pamyatniki istor. mysli Publ., 2009, 456 p. (in Russ.)

Pallas P. S. *Puteshestvie po raznym provintsiyam Rossiyskogo gosudarstva* [*Travelling to different provinces of Russia*]. St.-Petersburg, Imp. Akad. nauk Publ., 1786, part 2, vol. 1 (1770), 474 p. (in Russ.)

Pallas P. S. *Puteshestvie po raznym provintsiyam Rossiyskogo gosudarstva* [*Travelling to different provinces of Russia*]. St.-Petersburg, Imp. Akad. nauk Publ., 1788, part 3, vol. 1 (1772 and 1773), 654 p. (in Russ.)

Puteshestvie cherez Sibir' ot Tobolska do Nerchinska i granits Kitaya russkogo poslannika Nikolaya Spafariya v 1675 godu [Russian envoy Nikolay Spafarii's travelling through Siberia from Tobolsk to Nerchinsk and borders of China in 1675]. *Zapiski RGO* [*Notes of the Russian Geographic Society*]. St.-Petersburg, 1882, vol. 10, iss. 1, 197 p. (in Russ.)

Puteshestviya v vostochnye strany Plano Karpini i Rubruka [*Plano Carpini and Rubruck's travelling to Eastern countries*]. Moscow, Gos. izd-vo geograf. lit-ry Publ., 1957, 271 p. (in Russ.)

Samashev Z. *Petroglify Kazakhstana* [*Petroglyphs of Kazakhstan*]. Almaty, Oner Publ., 2006, 200 p. (in Russ.)

Slovar' russkogo yazyka XI–XVII vv. [*Dictionary of the Russian language of the XI–XVII centuries*]. Moscow, Nauka, 1980, vol. 7, 404 p.

Slovar' russkogo yazyka XI–XVII vv. [*Dictionary of the Russian language of the XI–XVII centuries*]. Moscow, Nauka, 1989, vol. 15, 288 p.

Spasskii G. Nechto o zhizni kochuyuschikh v Sibiri narodov [Something about life of Siberian nomadic peoples]. *Sibirskii vestnik* [*Siberian reporter*]. St.-Petersburg, 1821, part 15, p. 100–105. (in Russ.)

Spasskii G. I. O dostoprimechatel'neishikh pamyatnikakh sibirskikh drevnostei i skhodstve nekotorykh iz nikh s velikoruskimi [About the most remarkable ancient Siberian monuments and similarity of some of them with Great Russian ones]. *Zapiski RGO* [*Notes of the Russian Geographic Society*]. St.-Petersburg, 1857, vol. 12, p. 117–187. (in Russ.)

Spasskii G. I. *Slovar' yazyka, upotreblyаемого kizil'tsami, kachintsami i sagaitsami, sobrannyy v 1804 godu* [*Dictionary of a language used by the Kizils, Kachas and Sagays collected in 1804*]. *Dialekty khakasskogo yazyka* [*Dialects of the Khakass language*]. Abakan, Khak. otdel. Krasnoyarskogo kn. izd-va Publ., 1973, p. 136–154. (in Russ.)

Tomilov N. A. *Etnokul'turnye protsessy u tatar Zapadnoi Sibiri v XVIII–XIX vekakh* [*Ethnocultural processes of the Tatars of Western Siberia in the XVIII–XIX centuries*]. Omsk, Nauka, 2011, 224 p. (in Russ.)

Fisher I. E. *Sibirskaya istoriya* [*Siberian history*]. St.-Petersburg, Imp. Akad. nauk Publ. 1774, 631 p. (in Russ.)

Chertykov V. K. *Kyrgyzskaya zemlya v XVII – nachale XVIII vv. i ee vzaimootnosheniya s Rossiei i gosudarstvami Tsentral'noi Azii. Avtoref. diss. kand. istor. nauk* [*Kirghiz land in the XVII – early XVIII centuries and its relations with Russia and states of Central Asia. Cand. histor. sci. syn. diss.*]. Abakan, 2006, 23 p. (in Russ.)

Chertykov V. K. *Khakassia v XVII – nachale XVIII vv. i ee vzaimootnosheniya s Rossiei i gosudarstvami Tsentral'noi Azii* [*Khakassia in the XVII – early XVIII centuries and its relations with Russia and states of Central Asia*]. Abakan, Khak. kn. izd-vo Publ., 2007, 336 p. (in Russ.)

Schukin N. S. *Narody turskogo yazyka, obitayushchie v yuzhnoi Sibiri* [*Peoples of the Turkic language living in South Siberia*]. *Zhurnal Ministerstva vnutrennikh del* [*Journal of the Ministry of Internal Affairs*]. St.-Petersburg, 1847, vol. 6, p. 255–284. (in Russ.)

Yakovlev E. K. *Etnograficheskii obzor inorodcheskogo naseleniya doliny Yuzhnogo Yenisseye i ob'yasnitelnyi katalog etnograficheskogo otdela muzeya* [*Ethnographic review of aboriginal population in a valley of South Yenisei and an explanatory catalogue of an ethnographic department of the museum*]. Minusinsk, Tip. V. I. Kornakova Publ., 1900, 352 p. (in Russ.)

Messerschmidt D. G. *Forschungreise durch Sibirien 1720–1727*. Berlin, Akademie-Verlag, 1962, teil 1: Tagebuchaufzeichnungen 1721–1722, 390 S.