

А.А. Кыржинаков

ТРАДИЦИОННЫЕ СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ И СПОСОБЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ ДОБЫЧИ У ХАКАССКИХ ТАЕЖНИКОВ: ТРАДИЦИИ И НОВАЦИИ

Приводится комплексная характеристика традиционных средств передвижения и способов транспортировки добычи хакасскими промысловиками. Раскрываются особенности передвижения, виды транспорта и ухода за ним и способы транспортировки таежной продукции в хозяйственно-промысловой деятельности в аспекте традиций и новаций. Определяются значение и роль сухопутного и водного транспорта в системе жизнеобеспечения коренного населения Хакасии в прошлом и настоящем.

Ключевые слова: хакасы; лыжи; ручные нарты; сани; лодки; плот; конский верховой транспорт; телега.

В хозяйственно-промысловой деятельности хакасов важную роль играли средства передвижения и способы транспортировки провианта и добытой таежной продукции. Во время охоты, рыболовства и сбора съедобных дикоросов они использовали весьма разнообразный сухопутный и водный транспорт, также различные способы доставки добычи.

Среди них основным средством передвижения по горно-таежным массивам Хакасии являлась лошадь – «чылгы/чылгы мал». Ее использовали под верховую езду, вьюк, тяглу, а также упряжь. Последняя практиковалась в меньшей степени. На промысел в тайгу в основном отправлялись на меринах – «ат». Таежники верхом на конях за световой день свободно преодолевали до 50–100 км, везя с собой воз более 200 кг. У них были две породы коней: тулбары – «тулбар ат» и аргамаки – «аргымах ат». Последние были более крупных размеров. Использование конского транспорта в таежных промыслах отражено в устном народном творчестве хакасского народа. Из хакасских фольклорных источников известно, что знаменитый и почитаемый герой Ир Тохчын обладал двумя конями. На одном из них он отправлялся на охоту в степь. Другой был предназначен для промысла в далекой тайге в верховьях Казыра и Кизира [1. С. 159].

Коневодство издавна было одним из основных направлений хозяйства хакасов. Это отмечали многие исследователи-путешественники. Например, в XIX в. в своей работе князь С.П. Урусов писал: «Между величественным Енисеем и Белым Юсом, предгорьями Саян и Алатау, живописно расположены богатейшие степи Минусинского округа, где счастливые сочетания топографических и климатических условий с доисторических времен создали свое коневодство. Прекрасная девственная почва, производящая отличные кормовые травы, умеренный континентальный климат, обилие воды и возможность круглый год пользоваться подножным кормом, вот те условия, которые создали местное коневодство, сохранили его до сих пор и обеспечивают ему существование в далеком будущем. Вся эта степная половина округа заселена инородческими племенами, известными под общим именем абаканских татар. По образу жизни инородцы эти принадлежат к кочевникам, имеющим постоянные жилища на летних

и зимних стойбищах, причем перекочевка из зимников в летники совершается исключительно в интересах скотоводства, главного и почти исключительного их занятия. Общее число лошадей в Минусинском округе равняется 70 тысячам голов; количество их у отдельных владельцев зависит от их благосостояния и колеблется от 30 до 1 500. Туземная лошадь пользуется самой широкой известностью на востоке; еще задолго до Р.Х., в эпоху расцвета культуры в Китае, она массово приводилась в эту страну, и древний обычай снаряжать особое посольство за покупкой лучших лошадей для придворных конюшен богдыхана существует у консервативных сынов небесной Империи и поныне.

Средний рост абаканской лошади от 2 аршин, хотя лошади в 2 вершка не представляют исключения. Голова небольшая, лоб широкий, задние части скул значительно расходятся, лицевой угол относительно велик; рот небольшой, с плотно сомкнутыми губами, ноздри небольшие; глазные впадины продолговатые, взгляд бойкий, энергичный; уши небольшие, прямостоячие, шея средней длины, прямая, мускулистая, горло не выступает; холка довольно развитая и постепенно переходящая в спину средней ширины» [2. С. 184]. Хакасская лошадь пользовалась популярностью и была востребована за пределами Хакасско-Минусинского края.

Для успешной и безопасной верховой езды и транспортировки таежных даров важную роль играло конское верховое снаряжение. Традиционный комплекс верхового конского снаряжения включал в себя узду – «чуген» и седло – «изер». Узда состояла из сугловья и повода, сшитых прочными кожаными тонкими ремнями. Удилы – «суглук» – были железными двусоставными с ребристой или гладкой поверхностями, а также чумбура – «узун тын». Традиционные хакасские седла относятся к типу с жесткой основой со стременами: цельными, выдолбленными. Вторые – составные. Материалом для изготовления седел служила береза. У составных седел передняя, задняя луки и седельная часть между собой укреплялись кожаными ремешками. К седлу прикрепляли путлице из кожи для стремян через сквозное отверстие на полке. В передней части полка седла также прикрепляли

нагрудный ремень, а на задней – привязывали подхвостник, а также с помощью кожаных ремешков небольшой черпак и кожаные вьючные ремешки. При подъеме на гору нагрудник служил одним из необходимых элементов конского верхового снаряжения, а при спуске – подхвостник. При спуске и подъеме на гору особое внимание обращали на то, чтобы седло и груз не сползали. Для этого при спуске конскую седельную сбрую немного передвигали назад и подпруги туго затягивали. Для страховки дополнительно крепили арканом к подхвостному ремню. При подъеме – наоборот, сбрую передвигали к холке, а к груди добавляли подхвостник. Все эти элементы конской амуниции и дополнительные действия придавали устойчивость седлу. Под седло подстилали потник – «учюрге» из войлока или травы, а поверх – чепрак. Седло с потником и чепраками перетягивалось двумя подпругами из кожи с железными пряжками. Седловина седла снабжалась кожаной подушкой – «типсе», набитый птичьими перьями или сеном. Современные таежники используют покупные седла, как кавалерийские, так и универсальные, а традиционные в основном вышли из употребления.

Во время конского верхового передвижения для перевозки продуктов и личных вещей, а также таежной продукции использовалась переметная сума, называемая по-хакасски «арчымах». Она состоит из сшитых вместе двух равных половинок. Ее шили из сыромятной кожи крупного рогатого скота, лошади или марала, лося. Клапаны сумы пристегивались кожаными ремешками с металлическими пряжками. Ее клали сзади задней луки седла. В сумках можно было перевести около 50–60 кг кедрового ореха или разделанную косулю, часть марала и т.д. В современном хакасском языке термин «арчымах» также обозначает ремень для перетаскивания мешков с охотничьей добычей, провизией, с кедровыми шишками. Дополнительными составляющими элементами, необходимыми для транспортировки и фиксации веза, служили арканы (волосяной аркан – «хыл аргамч,ы»), кожаный аркан – «хайыс аргамч,ы»), конопляная веревка – «киндір паг», конопляный мешок – «киден хап» [ПМА-1]. В наши дни применяются разные покупные изделия фабричного производства.

Верховой конь в хозяйственной деятельности для таежных жителей являлся универсальным транспортным средством передвижения в течение круглого года, лишь после выпадения глубокого снега они ограничивались верховой ездой. Исключение составляли близлежащие территории аалов (традиционное поселение хакасов. – *К.А.*), где снега был меньше, чем в глухой тайге.

Охотники на первый сезон пушного промысла отправлялись в тайгу верхом на коне. На нем доставляли провизию и вывозили добычу. Во время пути к промысловым угольям и обратно они переправлялись через водные бассейны. В каждой реке были броды, но

они могли меняться от ежегодных изменений ее русла. Поэтому переправа через водный источник являлась важным моментом. Обычно первым переправлялся более опытный наездник, а за ним следовали другие. Во время переправы нельзя было поднимать ноги, так как при резком движении можно сбить темп хода движения лошади по течению. От этого она может потерять равновесие и даже опрокинуться. К тому же поднятые ноги придают неустойчивость в седле, что может привести к опрокидыванию переправляющегося человека. Если переправлялись вплавь, то всадник находился с левой стороны и держался за гриву коня, а главное – нужно было следить, чтобы вода не попала в уши животного. Прибывших на место промысла лошадей сразу не расседывали. Сначала с них снимали груз, ослабляли подпруги и коротко привязывали на деревья вытяжкой, чтобы их головы не опускались. Только через час или два разрешалось снимать седло и потник, при этом запрещалось трогать конскую спину руками. В случае несоблюдения этих правил на спине животных может появиться рана. По поводу этого существует хакасское выражение «малнын, тирін содып аларга», что в буквальном переводе на русский язык означает «охладить пот животного» [ПМА-1].

В таежных условиях лошадей кормили сеном, заготовленным сенокосом, также в открытых небольших полянах. Ее привязывали на короткий аркан. Зимой она может добывать себе корм из-под снега (копытить) с глубины до полутора метров.

При добыче пушных зверей в основном передвигались пешком, но были и звероловы, промышлявшие верхом на конях. Охотились на пушных зверей в течение одного-полутора месяцев, с середины октября до середины ноября (до выпадения глубокого снега, в зависимости от погоды). Иногда промысловики, прибыв на родовые промысловые уголья, отправляли лошадей обратно в село. Этим занимались дети в возрасте 8–12 лет. Затем они в условленное время приезжали за ними и добычей [ПМА-1].

У хакасов существовала верховая охота на волков и копытных. Как правило, организовывали облаву на хищников, которые недавно задавили домашний скот. Это объясняется тем, что насытившиеся звери быстро не могут бежать. Обычно их загоняли коллективно группой в 3–4 человека и добывали ударами нагайки или деревянной дубинки. Зимой верхом на лошадях вблизи хакасских аалов устраивали загонную охоту на копытных. Обычно загонщиков было двое, а другие – стрелки.

Конь служил для транспортировки добычи охотников. Добытую косулю доставляли двумя способами. Первый способ – «сюртеп» (букв. в переводе на русский язык – «волочить»). Копытное животное привязывали конопляной веревкой или арканом за хвост коня. При этом один конец веревки привязывали за отверстие, сделанное в ноздре животного, а другой – на сложенный вдвое конец хвоста домашнего скота. В наши

дни добычу также волокут, используя аркан, привязав один конец за заднюю луку седла, другой – за шею. Второй способ – вьюком, по-хакасски – «артып». Охотничий трофей укладывали сзади седла с левой стороны и фиксировали ее арканом за заднюю луку, но только на обученную лошадь. Этим способом на коня могли навьючить две косули [ПМА-1].

Осенью и весной таежники верхом на конях отправляются на промысел кедрового ореха, доставляют провизию и вывозят таежную продукцию. Чистый орех вывозили вьюком верхом на конях. На одного коня навьючивали по два мешка чистого ореха. В наши дни промысловики нагружают до трех мешков таежной продукции (ок. 120 кг). Груз связывали под вьюк. Для этого использовали традиционный аркан – «хыл ар-гамчы», свитый из конского волоса длиной более 6 м, в современности – витый из шпагата или покупной. Дополнительно при связке под вьюк используют два тонких прута из рябины длиной до 100 см – диаметром около 3–5 см. Для этого аркан длиной около 4–5 м складывают на земле вдвое, чтобы они шли параллельно на расстоянии около 40 см одна от другой. Затем сверху кладут поперек прут из рябины, далее – мешок. После на него надевают петлю (середицу) аркана, заводят оба конца параллельно и тянут. Затягивают так, чтобы петля затянула в двух местах, как в нижней, так и в верхней частях мешка. Затем сверху оставшейся частью аркана аналогичным способом обвязывают второй мешок. Два или три человека навьючивают на коня груз только с левой стороны. При этом прутья должны оказаться с наружной части, они обеспечивают максимальную фиксацию. Третий мешок кладут сверху на седло и фиксируют арканом за переднюю и заднюю луки. По тропе промысловик ведет лошадь за чумбур и должен внимательно следить за равновесием груза. При спуске, поворотах или подъеме иногда происходит перевес груза. В этом случае выравнивают мешки на ровном месте. Навьюченная лошадь спокойно может доставить груз в течение дня. Если в тайге была дорога для колесного транспорта, то добытую продукцию вывозили на рабочей телеге – «чалан, хан,аа». Одна лошадь может вывезти до 7–8 мешков чистого ореха (более 300 кг) [ПМА-1].

В наши дни собиратели для перетаскивания мешков с кедровыми шишками пользуются специальными ремнями длиной более 3 м и шириной 5–10 см. Один человек с их помощью может перенести два мешка шишек. Для этого ремень складывают на земле вдвое, чтобы две равные половинки были параллельно на расстоянии 30 см друг от друга. Затем кладут мешок и промысловик ложится спиной на него, одновременно захватывает правой рукой петлю (середицу) ремня и, пропустив через голову и шею, натягивает до груди. После, с двух сторон, лежа на спине, просовывают два свободных конца подмышками наподобие лямок рюкзака. Далее затягивают концы ремня и подвязывают в районе грудной клетки узлом. Встают, наклонившись

на правое или левое колено, и сверху кладут второй мешок. Так, таежник навьючивает на себя мешки с кедровыми шишками. Этим же способом перетаскивают чистый орех около 40 кг, пешком максимально на расстояние до 10–15 км. Такой же способ практикуется для доставки на место промысла продуктов питания, личные вещи и т.д. Аналогичный способ используется и во время охоты для вывозки добычи [ПМА-1].

Верхом на конях выезжали для сбора черемши («халбы»). Отправлялись рано утром, а к вечеру уже возвращались домой. Собирали съедобный дикорос в конопляный мешок. Затем привязывали вьюком и вывозили. На одну лошадь навьючивали по два мешка. Некоторые вывозили на телеге около 300 кг черемши. Во время вывозки таежной продукции из тайги при крутом спуске используют дополнительный страховочный тормоз. Для этого срубают березу или другую древесину длиной пять-шесть метров и привязывают арканом к телеге. Груз тормозит и облегчает спуск.

В давние времена у хакасов были телеги – «тадар хан,аа» (букв. в переводе на русский язык – «татарская телега»). Ее основу изготавливали из дерева, а колеса – из деревянных массивных чурок [ПМА-1]. Разновидность хакасских телег отразилась в лексике хакасов. В хакасском языке существует специальная терминология для обозначения частей телеги. Например: дроги – хан,аа сын агазы, ступица – хан,аа кюнегі, круг телеги – озені, изголовье телеги – хан,аа частыгы, переднее изголовье – алын частыгы, заднее изголовье – кизін частыгы, оглобли – хан,аа осталы, спицы – хан,аа азагы / хан,аа чодазы, подмога – хан,аа тартхыс тимірі [З. С. 178]. Вероятно, под влиянием русской культуры появились другие виды: тарантасы – «хазах хан,аазы», пролетки – «ханаттыг хан,аа» и др. В наши дни в хакасских аалах по-прежнему можно встретить таежников на телегах.

У собирателей было традиционное приспособление для перетаскивания собранных таежных даров, называемое по-хакасски «чюкес». По конструкции оно напоминает русскую понягу, вероятно, она была заимствована из хакасской культуры. В хакасском краеведческом музее им. Л.Р. Кызласова в этнографическом фонде хранится один чюкес. Он состоит из дугообразного деревянного каркаса, вдетого в основу из кожи прямоугольной формы с кожаными ремешками по краям. В верхней части – две лямки, в нижней части – одна. Сбоку на каркасе расположены кожаные петельки для привязывания груза. К ней могли привязать берестяной короб. Им пользовались в XIX – первой половине XX в. [ХНКМ-2]. На сегодняшний день подобную конструкцию можно увидеть в рюкзаках разных производителей.

Зимой для охоты и вывозки добычи служили сани – «соор». Появление саней в Хакасско-Минусинском крае уходит своими корнями в эпоху существования государства енисейских кыргызов (предков современных хакасов. – К.А.) – VI–XII вв. По данным археоло-

гии, первые найденные сани датируются XI в. Это четырехкопильные сани со слабо изогнутыми полозьями общей длиной 3,3 м, шириной 1,3 м, высотой 60 см. Все основные части саней сделаны из березы, а нащепы – из черемухи. В этих санях, как и у русских, отсутствует способ «вязания» [4. С. 47–67]. Как правило, зимой на санях на охоту отправлялись вблизи своих селений коллективно до четырех человек. Другие соратники могли ехать верхом. В некоторых случаях добытого недалеко от аала крупного копытного марала или лося вывозили на санях. Следует отметить, что сани в охотничьем промысле хакасов широкого распространения как вид транспорта не получили. В наши дни конструкция хакасских саней практически не отличается от русских саней [ПМА-1].

В первой половине XX в. плот являлся одним из водных охотничьих транспортов для переправы по крупным рекам Хакасии. В пути на место промысла для преодоления водного пространства сооружали небольшие плоты квадратной или прямоугольной формы из сухого кругляка одинаковой длины. Ее размер составлял 4х2 м. На концах подготовленных восьми бревен вырубали пазы и плотно укладывали на них с обеих сторон (сверху и снизу) две поперечные сухие балки из лиственницы. Их связывали тальниковыми размолоченными прутьями каждую в двух местах. Управляли плотом с помощью посоха из ствола сухой молодой лиственницы. В одном плоту могли поместиться двое или четверо охотников [ПМА-1].

Зимой при глубоком снеге основными средствами передвижения у таежников были лыжи-подволоки «сана». Ранней весной они передвигались на лыжах-голицах «халбырах». По письменным источникам, лыжи были известны тюркам еще с древности. Например, лыжи были отмечены персидским историком Рашид-ад-дином: «...они делают особые доски, которые называются чанэ, и на них становятся; сделавши из ремня подводя, [прикрепляют их к передним концам досок], и берут в руки палку и, [скользя] по снежному покрову, упираются той палкой в землю, подобно тому как гонят на воде судно. Они так гоняются на чанэ [лыжах] по степи и равнине, по спускам и подъемам, что настигают горного быка и других животных и убивают [их]. Если же кто-либо будет несведущий и неопытный в этом деле, то, когда он побежит, ноги его разойдутся врозь и разорвутся, особенно на спусках и при быстром разбеге. Обученный же человек бежит с великой легкостью. Чанэ знают в большинстве областей Туркестана и Могулистана. Особенно же о них имеют понятие в областях Баргуджин-Токум, [у племен]: кори, киргиз, урасут, теленгут и тумат, потому что в этих областях [особенно] употребляют этот способ [передвижения]» [5. С. 124]. Лыжи зафиксированы также в китайских летописях: «Все пользуются деревянными конями (лыжами). Когда поднимаются и опускаются по северному склону гор, [так] стремительно несутся, точно летят» [6. С. 56]. В современности охотники голицами

не пользуются, исключение составляют собиратели кедрового ореха. Весной они по-прежнему для передвижения по насту используют лыжи-голицы.

Охотничьи лыжи-подволоки очень удобны при ходьбе по глубокому снегу, при подъеме на гору не скользят, а на спуске развивают большую скорость и можно догнать бегущего по глубокому снегу марала. В зимнее время зверолов может на лыжах доставить добытую косулю. Для уменьшения веса внутренности убирают, а шкуру оставляют для облегченного скольжения. Традиционно для тягла использовали веревку из конопляного волокна. Ее привязывали за носовую перегородку, а на другом конце делали петлю для кисти руки. Так, промысловик доставлял добычу [ПМА-1].

Хакасы основы лыж изготавливают из таких древесных пород: ель – «тіген», осина – «ус», черемуха – «нымырт», вербы – «тал». Наиболее прочными считаются из черемухи. Процесс изготовления лыж-подволоки происходит в несколько этапов: выбор заготовки, раскалывание, выстругивание, изготовление и закрепление крепления, обшивка или подбитье камуса. Заготовку выбирают ранней весной, в апреле и мае. Это объясняется тем, что в этот период деревья содержат в себе много воды и это благоприятно сказывается на гибкости лыж. Древесина должна быть без сучьев, гладкой, длиной с рост человека и диаметром около 20–25 см. После выбора ее раскалывали следующим способом: большой нож или топор прикладывали на заготовку и по обуху били деревянной колотушкой, затем на образовавшийся надруб вставляли клин и до конца раскалывали на две половинки. На лыжу шел наружный слой дерева, а сердцевина выстругивалась. Строгают лыжи толщиной в указательный палец «пірліг» (ок. 2 см). Затем выструганные половинки готовят для сгиба. Для этого носки лыж специально кипятят в казане 1,5 часа. Для сгибания лыж существует специальная конструкция, состоящая из двух жердей «сыра» длиной 2–2,5 м, диаметром 10 см, поперек на одном конце этих жердей устанавливают палки (одна сверху, а другая снизу). Затем заготовку просовывают между этими поперек установленными палками и постепенно нажимают их вниз, так получается сгиб. После сгиба на другом конце жердей устанавливают третью поперечную палку так, чтобы они приняли «мертвую» точку. В таком положении основы лыж хранятся все лето. Осенью их доделывают. Вновь строят приблизительно толщиной до 1,5 см под площадкой для ступни ноги. Для прочности некоторые мастера копят их на открытом огне. После метят и сверлят четыре отверстия или прожигают железным прутом для крепления от центра около 2–3 см так, чтобы носок лыж приподнимался. Крепления делают ременные из кожи. Оно считалось правильно закрепленным, если при держании за основу правого кожаного ремешка носок лыжи приподнимался, а пятка опускалась.

На одну пару охотничьих лыж уходят камусы двух копытных животных – коня, марала, лося. Лучшим по

своим свойствам, качеству и долговечности является камус коня или лося. Традиционным способом крепления камуса к основе лыж являлось сшивание. Перед этим камус замачивают в соленой воде на сутки-двое. На заготовке по краям через каждые 5 см делаются поперечные отметки. В точках пересечения сверлят (шилом) или прожигают (железным прутом) отверстия по толщине нитки. На носке лыжи отверстия делаются через каждые 2–3 см. Между отверстиями ножом прокладывается канавка глубиной в 2–3 мм. Затем кроют камус и сшивают их между собой так, чтобы ворс был направлен в одну сторону. После с носка лыжи начинают сшивку. Для этого хакасские мастера использовали ссученные нитки из сухожилия или волокон конопли. Сухожилия брали из голенной части крупных копытных домашних и диких животных. Высуженные сухожилия ударами деревянного молотка или колотушки расщепляли. Затем их отсоединяли и ссучивали на обнаженном колене. Нити из конопли готовили осенью. Из высушенной конопли отдирали волокна. Затем в домашних условиях сучили нити. Начинали сшивать с самого верхнего конца так, чтобы оба конца нитки проходили по двум краям лыжи. Так, один конец нити проходит по левому краю, а второй – по правому. Пришивая камус по краям, шкуру все время сильно натягивали. В конце эти нити соединяются и привязывают их между собой. На площадке для ступни подбивали бересту деревянными гвоздями из березы. Перед этим ее опускали в котел кипящей воды и около часа там вываривали. Затем бересту вытаскивали и кроили. Вываренная береста становилась эластичной. Прибивали ее с наружной части к основе лыжи, так как к внутренней части не прилипает снег. В наши дни способ сшивания практически не используется, а в основном также приготовленные камусы в подсоленной воде подбивают маленькими гвоздями или закрепляют степлером. Вместо бересты в площадке для ступни используют техническое сырье – резину. Обшитые лыжи просушивают в тени, прохладном месте около одного-полутора месяца [ПМА-1].

Голицы по форме не отличались от лыж-подволоок. У них такие же крепления из кожаных ремешков [ПМА-1]. По традиции в давние времена некоторые мастера вместо камуса сшивали основу лыжи шкурой выдры – «хамнос» [РФ. ХакНИЯЛИ].

Охотничьи лыжи-подволоки выполняли также функцию транспортировки груза. Для этого его крепления перевязывали между собой плотно, чтобы они не расходились. На носке лыж в отверстие привязывали веревку из конопляного волокна. На соединенных лыжах обычно перетаскивали добычу.

Во время ходьбы на лыжах по глубокому снегу вспомогательную роль выполняла лыжная палка – «тайах/курчек». Длина лыжной палки достигала до 1,5 м, конец её представлял форму лопаты – шириной около 15 см, длиной 20 см. Во время спуска с горы охотник переносил тяжесть своего тела на палку и с ее

помощью тормозил и рулил между деревьями. Она служила для раскапывания снега при устройстве охотничьего балагана или при установке ловушек и капканов. В некоторых случаях этой палкой продавливали лед, чтобы набрать воду, также добывали раненого зверя. В настоящее время традиционные лыжные палки встречаются у коренных жителей Таштыпского района Республики Хакасия [ПМА-2].

Зимой звероловы для доставки провизии и добычи использовали ручные нарты «санах». Ее изготавливали весной. Длина охотничьей нарты составляла 2,5 м, ширина – 56 см. Она состояла из 2 полозьев – «табаны», каждая длиной 2,5 м и шириной 5 см, толщиной в тонкой части – 1 см, толстой – 3,5 см. Для прочности полозья стойки делали из березы – «хазын» или лиственницы – «тыт агас». На каждом полозе устанавливали по четыре стойки высотой 70 см и диаметром 3–4 см с расстоянием между ними по 50 см. После готовили связки – «пестер» из черемухи длиной 1 м диаметром 3–4 см. На них ножом в местах сгиба делали выем. Затем на открытом огне их нагревали, тем самым дерево распаривалось и только потом связки обвязывали. Концы их закрепляли конопляной нитью. В последний момент на стойки нарты вдевали две горизонтальные палки: одна внизу (длиной 2,5 м), другая – сверху (2,4 м) и по бокам связывали конопляной нитью крест-накрест. Тянули нарты за веревку – «чук паг», которая перекидывалась вроде лямки шириной 10–14 см и длиной 3 м. С левой стороны к нарте приделывали «углаба» – палку длиной 3 м и диаметром 3 см. Это приспособление служило для управления на поворотах, при спуске. Если охотник тащил на нарте тяжелый груз, то сзади товарищ толкал рогулькой. На ручной нарте один зверолов мог увезти до 120 кг груза. В наши дни также используют промысловые нарты, но уже в меньшей степени [ПМА-1].

В пешей охоте для доставки добычи по-прежнему применяют традиционный способ – «артынып». Добытую козулю переносят двое, используя жердь «сыра». Обычно ноги добытого дикого животного привязывают крест-накрест – «крести палгап». Затем подготовленную жердь обычно из молодой лиственницы длиной около 2,5 м и диаметром около 10 см продевают между образованным пространством ног и брюшной части. Один берет передний конец жерди, другой – задний, и кладут на плечи. Во время передвижения охотники через некоторое расстояние жердь с грузом одновременно перекалывают на другое плечо. Так, постепенно переносят добычу и преодолевают маршрут промысла. Этим способом охотник, используя также жердь, может доставить добытого глухаря, тетерева, зайца и барсука. Но в этом случае жердь бывает короче, длиной около полутора метров [ПМА-1].

В традиционном рыболовстве хакасов водным транспортом служили лодки. Они были двух типов. Первый тип – берестяные лодки – «тос киме». Для лодки-берестянки бересту специально заготавливали в июне, который называется по-хакасски «тос айы».

Заготовленную бересту разваривали в больших котлах до эластичности. Затем ее сшивали в два слоя гибкими корнями черемухи и крепили на деревянном каркасе. Длина этой лодки достигала 5 м. Берестяные лодки бытовали еще в XIX в., но они постепенно были вытеснены долбленками. Второй тип – лодки-долбленки – «киме». Для ее изготовления организовывались артели из 3–5 человек, состоявшие в родственной или аально-общинной связи. Материалом служили тополя, растущие по берегам крупных рек – Абакана, Енисея, Июсов.

По хакасской традиции изготовлением водного транспорта занимались весной. Выбирали заготовку по следующим признакам. Она должна быть гладкой, без сучьев, длиной около 7 м и диаметром около 70–80 см. Вначале заготовку ошкуривали, затем определяли середину и дно будущей лодки-долбленки, затем клали на опоры из кругляка. Сначала выстругивали концы, а затем приблизительно форму лодки, далее выдалбливали сердцевину специальным топориком-теслом – «адылга/сотпа палты». Они были с прямыми, правыми и левыми лезвиями. Прямые предназначались для выдалбливания дна, а другие – для бортов лодки. В процессе изготовления на дне просверливали ряд отверстий, куда вбивали колышки из сухой коры тополя – «собра». Они являлись ограничителями при выдалбливании сердцевины и определяли толщину борта лодки. Для разведения бортов применяли два способа. Первый – на песке выкапывали яму и разводили костер. Затем подготовленный макет долбленки переворачивали и клали на горячие угли. Сверху накрывали свежей скошенной травой и по мере высыхания подливали воду. Так, в течение 2–3 часов дерево постепенно распаривалось. Лодку переворачивали и разводили борта при помощи упругов. Второй способ – перед разведением бортов внутрь наливали воду, в которую опускали раскаленные на огне камни. Тем самым горячей водой дерево распаривали. Этот процесс занимал также около двух-трех часов. Затем вычерпывалась вода и разводились борта долбленки. В последнюю очередь готовый водный транспорт смазывали дегтем. Лодками управляли веслом – «иски» [ПМА-3]. В конце XIX в. цена одной лодки была 5–6 руб. [8. С. 339]. На сегодняшний день лодки-долбленки ушли в прошлое, их способы изготовления знают лишь некоторые хакасские старожилы.

Среди водных транспортов в рыболовстве использовался плот – «сал». В отличие от лодок-долбленок, плоты по сей день имеют важное значение в рыбной ловле в таежных реках Хакасии. Например, в р. Таштып по сей день ловят рыбу сетью «ильме» с помощью двух плотов. На одном плоту размещаются два рыбака, а на другом – три. По конструкции он представляет собой квадратной формы размером 2x2 м, изготовленный из кругляка диаметром около 30 см. Последние скрепляются с помощью деревянных тре-

угольных поперечин, вставленных в пазы бревен [ПМА-2].

В рыболовстве немаловажную роль играла верховая лошадь. Осенью артель хакасских рыбаков, состоявшая из близких родственников, на конях отправлялась рыбачить в долину р. Хан-Тегир, которая славилась одной из самых ценных рыб – хариусом («хоора палых»). В отношении хариуса как одной из самых вкусных рыб свидетельствует даже половозрастная терминология: «сахчых» – однолетний хариус, «саргачах» – двухлетний хариус, «сарга» – трехлетний хариус, «хоора» – четырехлетний хариус, «хара хоора» – пятилетний хариус, «кок хоора» – «патриарх» хариусов. Также в хакасском языке существуют термины, обозначающие части рыбы: «атпах» – жабры, «алнындагы ханаттар» – передние плавники, «соондагы ханаттар» – задние плавники, «палых хастырыуы» – чешуя рыб, «палых істі чаа» – внутренний жир, «узерген» – икра рыб, «майыс» – молоки рыб, «уйбут» – слизь рыб и др. Рыбачили до ледостава. Подсоленный хариус на месте замораживали в выдолбленных колодах. В декабре на конях поднимались за рыбой по льду р. Енисея и привозили домой. Одна лошадь тянула по три колоды.

В зимнее время хакасские рыбаки по льду передвигались на кошках. В Хакасском национальном краеведческом музее им. Л.Р. Кызласова хранится такое приспособление. Оно состоит из железной пластины прямоугольной формы длиной 22 см, шириной 4,7 см. На концах расположены загнутые заостренные выступы для сцепления со льдом. По бокам – сквозные отверстия для ремешков. Крепление состоит из кожаных ремешков и войлока (датируется концом XIX – началом XX в.) [ХНКМ-2].

Во время пешей охоты, рыболовства важную роль играет посох – «тайах». Обычно для посоха берут высушенную молодую лиственницу или осину длиной около 1,5 м. Для охотников он служит опорой при стрельбе с ружья. С его помощью можно выбраться. Он также служит одним из вспомогательных средств при переправе через таежные реки. Во время переправы через реку по мосту он также является опорой. Рыбаки во время рыбалки управляют плотом с помощью посоха [ПМА-1].

В летнее время, в июне – июле, существовало у таежных хакасов бортничество – «аар уйазы тилирі». На промысел таежник отправлялся верхом на коне или пешком с посохом. В день на коне он преодолевал около 30 км, разыскивая пчелиное дупло. Найдя «медовое место», он возвращался. Затем, уже поздней осенью, на телеге с близкими родственниками отправлялся для добычи таежного меда. Добытый мед доставляли на этом же транспорте [ПМА-1].

В настоящее время, кроме традиционного транспорта, в таежной хозяйственной деятельности хакасы стали использовать различные современные транспортные средства: машины, тракторы, снегоходы и др. Для перетаскивания таежной продукции применяют покупные полипропиленовые мешки.

Таким образом, в течение нескольких веков сухопутные и водные средства передвижения хакасских таежников (конь, лыжи, нарты, лодки и плот) выполняли важную функцию в традиционном природопользовании. В наши дни, несмотря на использование современного транспор-

та, традиционный транспорт (конь, лыжи, вспомогательное средство передвижения посох в труднодоступных местах для техники), а также традиционные способы доставки таежных даров не теряют свое значение в системе жизнедеятельности хакасского народа.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ПМА-1 – Полевые материалы автора. Этнографические экспедиции 2003, 2004, 2010, 2014 гг., Республика Хакасия, Аскизский р-н, с. Верхний Аскиз. Информант: Сунчугашев Семен Павлович, 1924 г.р., сеок суг харга – род водный ворон; с. Картоев, информант: Тахтараков Олга Васильевич, 1928 г.р. сеок хызыл хайа – род красная скала; с. Усть-Хойза, информант: Кичеев Гаврил Максимович, 1938 г.р., сеок таг харга – род горный ворон; с. Тюрт-Тас, информант: Боргояков Илья Арминович 1931 г.р., сеок таг харгазы – род горный ворон; с. Кызлас, информант: Кыржинаков Алексей Мартьянович, 1950 г.р., сеок читі поюор – род семь волков. Сеок у хакасов – группа людей, осознающих общность происхождения по мужской линии. Сеоки (сеок – букв, кость) обычно отождествляются с кровнородственным родом. У коренного населения Хакасии насчитывалось более 150 сеоков. Все названия основных этнических групп хакасов – качинцев, сагайцев, койбалов и кызыльцев – возникли от названия наиболее многочисленных сеоков в начале XVIII в. под влиянием русской администрации.
- ПМА-2 – Полевые материалы автора. Этнографическая экспедиция 2003 г. Республика Хакасия, Таштыпский р-н, с. Верх-Таштып. Кызынгашев Максим Николаевич, 1930 г.р., сеок хый – род кый.
- ПМА-3 – Полевые материалы автора. Этнографическая экспедиция 2014 г. Республика Хакасия, Орджоникидзевский р-н, с. Черное Озеро, информант: Янгулов Иван Михайлович, 1924 г.р., сеок улуг ажыг – род большой ачинский.
- ХНКМ-1 – Хакасский национальный краеведческий музей им. Л.Р. Кызласова. ОФ – основной фонд. КП – книга поступлений. № 6677/1.
- ХНКМ-2 – Хакасский национальный краеведческий музей им. Л.Р. Кызласова. ОФ. КП. № 6676/9.
- РФ. ХакНИИЯЛИ – Рукописный фонд Хакасского научно-исследовательского института языка, литературы и истории. Фонд. № 341. Каралькин П.И. Земледелие и охота у бельтыров (По материалам экспедиции в Аскизский и Таштыпский районы в 1947 г.).

ЛИТЕРАТУРА

1. Бутанаев В.Я., Бутанаева И.И. Мир хонгорского фольклора. Абакан : Изд-во Хакас. гос. ун-та им. Н.Ф. Катанова, 2008. 376 с.
2. Урусов С.П. Книга о лошади. 3-е изд., доп. и испр. СПб. : Русское Книжное Товарищество «Деятель», 1911. Т. 1. 744 с.
3. Бутанаев В.Я. Хакасско-русский историко-этнографический словарь : учеб. пособие для препод. гуманит. вузов тюркоязычных республик России. Абакан : Хакасия, 1999. 240 с.
4. Кызласов И.Л. Древнехакасские сани (Из истории средств передвижения) // Вопросы этнографии Хакасии. Абакан : Хакасия, 1981. С. 45–67.
5. Рашид Ад-Дин : сб. летописей / пер. с персид. О.И. Смирновой, ред. проф. А.А. Семенова. М. ; Л. : Изд-во АН СССР, 1952. Т. 1, Кн. 1. 220 с.
6. Кюнер Н.В. Китайские известия о народах Южной Сибири, Центральной Азии и Дальнего Востока. М., 1961. 391 с.
7. Бутанаев В.Я. [и др.]. Очерки истории Хакасии (с древнейших времен до современности). Абакан : Изд-во Хакас. гос. ун-та им. Н.Ф. Катанова, 2008. 672 с., ил.
8. Кыржинаков А.А. Таежные промыслы хакасов в XIX–XX вв. : дис. ... канд. ист. наук. Абакан, 2005. 229 с.

Kyrzhinakov Artur A. Khakas State University named after N.F. Katanov (Abakan, Russia). E-mail: Kyrzhinakov@mail.ru

TRADITIONAL MEANS AND MODES OF TRANSPORTATION PRODUCTION KHAKAS TAIGA MEN: TRADITION AND INNOVATION.

Keywords: Khakas people; ski; sled; sledge; boat; raft; horse riding vehicles; cart.

Means and ways of transportation of supplies produced in taiga played an important role in Khakas people's activity. Among them, the main vehicle movement on the mountain-taiga forests of Khakasia was the horse. It was used for riding, as a pack, draft animal or harness. During riding a horse people used a valise "archymah" for transportation of goods, personal belongings or taiga production. A horse was a universal way of transport for the residents of the taiga practically during all year. Only after the deep snow fall the use of horse had been limited to riding. During the winter as additional vehicles were used a sledges, during other seasons - carts. During the first season of the fur trade hunters went to the forest on horseback. The Khakas had equestrian hunting for wolves and ungulates. In autumn and spring pine nut's gatherers as hunters continue to deliver provisions and take out the taiga products on horses. People went to gather wild garlic also on horsebacks. In the first half of the twentieth century one of the hunting transports for crossing the rivers of Khakasia was so called "sal" (raft). The main way of movement for taiga men in winter and in early spring were skis. They were of two kinds: ski-ceilings "sana", ski-golitsy "halbyrah". In winter trappers used a traditional manual sledges "sanah" to deliver provisions and production. Nowadays, only some people have hunting sledges. Birch dugout boats and a raft "sal" were served in traditional fishing waterways. The last one played an important role in fishing. The Khakas fishermen used a horse as an additional way for transportation. They went fishing to the river Khan-Tegir. In winter fishermen had climbers "tyrgakh" to move on the ice. In ancient times and today taiga men use a staff while walking hunt. During the summer, in June and July there was beekeeping in the taiga of indigenous dwellers of Khakasia. For his trade taiga man went on horseback or on foot with his staff. Nowadays Khakas people use vehicles as cars, tractors, snowmobiles, and others except to the traditional transport of the taiga economic activity. To drag taiga products they use polypropylene bags. Thus, land and water vehicles of the Khakas taiga men are a horse, skis, hand-sledge, boats and a raft which played an important function in traditional nature use. Today, despite the use of modern means of transport, a horse, ski and an auxiliary staff are used as the vehicle in tight spaces instead of modern vehicles, as well as traditional methods of delivery taiga gifts are important in the system of life Khakas people. Some means of traditional transport as the birch bark boats, a boat, a dugout, and others are not used by Khakas taiga men.

REFERENCES

1. Butanaev, V.Ya. & Butanaeva, I.I. (2008) *Mir khongorskogo fol'klora* [The world of Khakas folklore]. Abakan: Khakas State University.
2. Urusov, S.P. (1911) *Kniga o loshadi* [A Book about Horse]. Vol. 1. 3rd ed. St. Petersburg: Deyatel'.
3. Butanaev, V.Ya. (1999) *Khakassko-russkiy istoriko-etnograficheskiy slovar'* [The Khakass-Russian Historical and Ethnographic Dictionary]. Abakan: Khakasiya.
4. Kyzlasov, I.L. (1981) Drevnekhakasskie sani (Iz istorii sredstv peredvizheniya) [The old Khakas sledge (From the history of vehicles)]. In: *Voprosy etnografii Khakasii* [Questions of Khakas Ethnography]. Abakan: Khakasiya. pp. 45-67.
5. Rashid Ad-Din. (1952) *Sbornik letopisey* [Collection of Histories]. Translated from Persian by O.I. Smirnova. Moscow; Leningrad: USSR AS.
6. Kyuner, N.V. (1961) *Kitayskie izvestiya o narodakh Yuzhnoy Sibiri, Tsentral'noy Azii i Dal'nego Vostoka* [Chinese news about peoples of Southern Siberia, Central Asia and the Far East]. Moscow: Izdatel'stvo vostochnoy literatury.
7. Butanaev, V.Ya. et al. (2008) *Ocherki istorii Khakasii (s drevneyshikh vremen do sovremennosti)* [Essays on the history of Khakassia (from ancient times to the present)]. Abakan: Khakas State University.
8. Kyrzhinakov, A.A. (2005) *Taizhnye promysly khakasov v XIX–KhKh vv.* [Taiga crafts of Khakasians in the 19th – 20th centuries]. History Cand. Diss. Abakan.