

М. И. Васильев

РУССКИЙ ОЛЕНИЙ ТРАНСПОРТ В XIX — ПЕРВОЙ ТРЕТИ XX в.

Расселение русского народа на огромных пространствах Евразии привело к появлению в его культуре ряда локальных особенностей, связанных с различиями географической среды и контактами с соседними народами. Одна из таких особенностей состоит в необычной для русских транспортной культуре, в которой наряду с традиционной лошастью и санями использовались олени, собаки и нарты. Одному из этих видов транспорта, оленюму, и посвящена данная работа. Несмотря на ряд затрагивающих в той или иной мере данную тему исследований¹, олений транспорт по-прежнему остается малоизученным явлением в русской культуре как в своих истоках, так и в период своего максимального развития. Объектом настоящего исследования является русский олений транспорт в XIX — первой трети XX в.

В это время оленеводство у русских, помимо арктических районов Европейского Севера (где располагалось абсолютное большинство оленеводческих хозяйств), включало некоторые районы Сибири и Дальнего Востока². По мнению исследователей, присутствие оленей у русских указывает на их транспортную функцию³. Несмотря на доминирование этой функции в русском оленеводстве, промышленники севера Европейской России нередко нанимали соседей-оленеводов для перевозки добытой рыбы и морского зверя. По словам Г. Сахарова, исследовавшего в начале XX в. промыслы в районе полуострова Канин Нос, «промышленники из дальних рек» нанимают самоедов с оленями, предоставляя им для перевозки свои сани-«дровни» и «сбрую для каждого оленя» и отправляют «от себя вместе с самоедами по человеку или по два от партии», в то время как «из ближних рек, напр.: Чижи, Черной, Яжмы и Неси навага вывозится только на лошадях, за малыми исключениями на оленях»⁴. В некоторых местах соседи-оленеводы перевозили и самих промышленников⁵.

Оленьи нарты русских севера Европейской России обычно назывались «чунками», «чунями»⁶, как и ручные сани этого региона⁷. Вероятно, на оленьи нарты термин был перенесен с ручных саней. Путешественники и исследователи Севера XIX — начала XX в. называли нарты «самоедскими» или «оленьими санями (санками)»⁸. Универсальный термин «нарта» по отношению к оленьим саням чаще использовался в Сибири⁹.

На северо-востоке Русского Севера оленьи, а также конные нарты и отчасти сани называли «утицами»¹⁰. Судя по имеющимся материалам, этот термин был заимствован у ненцев и коми-ижемцев не позднее первой половины XIX в. У первых термин «нгуто'» (у западных групп ненцев — «уту'») обозначал в XX в. один из видов грузовых нарт, перевозивших шесты для чума и предметы домашнего обихода, в том числе котел, крюк и др.¹¹ Вероятно, в более ранний период данный термин обозначал универсальную грузовую нарту, он и был заимствован русскими. На это указывают различные источники. Так, А. Шренк отмечает, что в середине XIX в. термин «утизы/утицы» являлся общим обозначением нарт у коми¹². В этом значении его приводил в начале XX в. С. В. Керцелли¹³. О том же свидетельствуют названия полифункциональной грузовой нарты у ряда народов

© М. И. Васильев, 2008

Западной Сибири: «утыча» — у северных хантов, «утус» — у манси, а также «утыча» у коми Березовского и Шурышкарского районов Тюменской области¹⁴.

Устройство оленьих нарт зависело от двух основных факторов, которые связаны с назначением транспортных средств. Во-первых, предназначались ли повозки только для оленьей, конной или были рассчитаны как на оленю, так и на конную запряжки. Во-вторых, являлись ли они грузовыми или легковыми (ездовыми). Первый фактор был тесно связан со спецификой использования в местных традициях в качестве тягловой силы оленей и лошадей. Преимущественное использование оленя способствовало в целом формированию традиции полозного транспорта, ориентированного на «оленьи» образцы, и напротив, господство лошади нередко приводило к «лошадиному» облику нарт.

Так, например, использование у поморов Карелии оленей только зимой при сохранении лошади в качестве основной тягловой силы в остальное время года привело к тому, что оленей запрягали обычно в конные грузовые сани. «Поморы Поморского (от Сороки до Кемь) и Карельского берегов... — указывает Капица, — единичных оленей использовали исключительно для езды, запрягая в дровни, как лошадей»¹⁵. Судя по материалам Г. Сахарова, подобная тенденция отчасти характерна и для района Мезени¹⁶.

Благодаря второму фактору нарт русские делились на грузовые, хозяйственно-бытовые и легковые (ездовые). Однако, поскольку существующие классификации оленьего транспорта основаны на материалах развитых оленеводческих культур, не имеющих многофункциональных повозок, универсальный (хозяйственно-бытовой) тип нарт ранее не выделялся. В частности, он отсутствует в материалах Похозяйственной переписи 1926/1927 г. и, вероятно, включен в состав грузовых и легковых нарт. Возможно, именно поэтому некоторые районы Мурманского округа дают превышение легковых нарт над грузовыми, чего нет в других местах (см. ниже).

Число нарт в русских оленеводческих хозяйствах варьировалось в регионах. Так, в Териберском районе Мурманского округа на хозяйство приходилось в среднем по 2 грузовых и 1 ездовой нарте¹⁷. В значительной мере сходная ситуация наблюдается в 14 русских хозяйствах Александровского района этого же округа: в среднем почти три грузовых (часть из них были, вероятно, хозяйственно-бытовыми) нарт на хозяйство¹⁸. Исключение составляют территории двух районов Мурманского округа, Терского и Понойского, где переписью зафиксировано преобладание легковых нарт над грузовыми: в среднем по 1,8 грузовых и 2,7 легковых на хозяйство в первом, и по 1,3 грузовых и 3,5 легковых нарт на хозяйство во втором районе¹⁹.

В целом сходные данные дают материалы по русскому сибирскому оленеводству. В районах со значительной долей оленеводческих хозяйств на хозяйство приходилось несколько нарт (обычно 2–3), в то время как в районах с незначительной долей таких хозяйств — по одной²⁰.

В конструктивном плане грузовые нарт («чунки», «утицы») представляли собой трех-, реже двухпарокопильные сани с прямой постановкой или немного отклоненными назад копыльями, нередко с небольшим развалом копыльев наружу. Копылья занимали при этом около 2/3 длины полоза²¹. Длина полозьев нарт составляла от 1,8 до 2,7 м, ширина хода — около 70–90 см. Высота загиба полозьев равнялась примерно 40–45 см при угле загиба около 45 град.

Копылья нарт были более длинными по сравнению с обычными конными санями: высота нижней части копыла (до вяза) составляла около 25–30 см, вследствие чего высота посадки нарт превышала соответствующий показатель дровней примерно в 1,5–2 раза.

Максимальная ширина копыла составляла около 7 см. Кроме того, высота копыльев зависела от места их расположения: задние копылья нередко делались более высокими по сравнению с передними.

Конструкция копыльев и вязов была различной. В ряде случаев вязы представляли собой толстые прутья, огибавшие лопатообразные копылья, как в восточно-европейских санях, в других — бруски, на концах которых имелись отверстия для насадки на копылья. Также использовался обычный для оленеводов пазовый тип крепления, в котором вязы представляли собой бруски с шипами на концах, а копылья имели, соответственно, отверстия для них. Первый вариант конструкции характерен для северо-запада Европейской России, второй — для Европейского Севера, третий — для северо-востока Европейской России и Сибири.

Поверх вязов обычно делался настил из досок, не достигавший головок полозьев. Конструкция нащепов-стуженей и головных вязов большей частью представляла собой бруски, вдолбленные в головки полозьев. Однако на территории Кольского полуострова в ряде нарт (в том числе ездовых) головной вяз представлял собой толстый прут, согнутый вдвое и соединявший бруски-нащепы позади головок полозьев²².

У части нарт, особенно в восточной части Европейского Севера, имелся кузов, представлявший собой дощатый ящик с бортами высотой до 20–30 см. На этой же территории деревянный ящик порою имел двухскатную крышку²³, т. е. напоминал ларь на ненецкой продуктовой нарте «ларь хан»²⁴. Некоторые нарты имели вместо настила закрепленную на вязах бочку для перевозки рыбы и другой продукции²⁵.

Ходовая часть универсальных, или хозяйственно-бытовых, нарт конструктивно совпадала с грузовыми: это были трехпарокопыльные сани с прямой постановкой копыльев. Ярким примером таких нарт являются повозки, встречавшиеся на северо-западе Европейского Севера и имевшие закрепленный на ходовой части крытый кузов (его называли «куваксой»), предназначенный для укрытия людей на промысле. Кузов был похож на возок и представлял собой парусиновый или деревянный ящик с небольшой дверцей, длиной около 2 м, высотой до 1,5 м, не выходящий за пределы нащепов²⁶. Такой же вид имели и некоторые саамские нарты с болком начала XX в., предназначавшиеся для почтовых перевозок людей и грузов²⁷.

Ездовые нарты представляли обычно трех-, четырех- или пятипарокопыльные сани с косой постановкой и развалом копыльев. Копылья располагались в задней половине полоза²⁸. Иногда встречались четырех- или шестипарокопыльные нарты особой конструкции: со сдвоенными, т. е. расположенными парами копыльями²⁹. При одинаковой длине полозьев с грузовыми повозками и сходном угле загиба полозьев (45–50 град), высота загиба головок полозьев легковых саней была немного выше — около 45–60 см. Высота копыльев между полозом и бруском-вязом составляла около 25–30 см; высота посадки саней равнялась при этом 30–36 см. Ширина хода составляла около 80–90 см. Иначе говоря, легковая нарты имела несколько большую высоту и отчасти ширину. Соединение копыльев и брусков-вязов было пазовым. Причем оно всегда представляло модификацию, в которой вязы представляли собой бруски с шипами на концах, а копылья имели отверстия для них.

Сверху на копылья насаживались нащепы, задние концы которых нередко имели естественный загиб высотой до 30–40 см, к которому крепилась дощатая спинка. Передние концы нащепов вдавливались в головки полозьев, а под ними крепился головной вяз, состоявший из 1–3 брусков. На вязы накладывался настил из досок длиной немногим более 1 м. Впереди он ограничивался иногда невысоким (до 10 см) бортиком.

Вероятно, наличие единственного способа соединения копыльев и вязов в ездовых нартах является доказательством достаточно позднего появления таких нартов у русских. В целом, в конструктивном отношении грузовые (и отчасти хозяйственно-бытовые) олени нарты русских были более разнообразными, чем ездовые. Это связано с тем, что они имеют более широкий функциональный спектр, раньше вошли в бытовой обиход и опирались на разные культурные традиции, о чем говорилось выше.

Правда, в сравнении с нартами кочевых оленеводов это разнообразие выглядит слабо выраженным: в основном, это был один и тот же тип универсальной грузовой повозки, представленной двумя вариантами (с настилом или низким коробообразным ящиком), а не целым рядом специализированных транспортных средств, как, например, у соседей-ненцев, у которых насчитывается от одного до почти двух десятков функциональных разновидностей грузовых нартов³⁰. Исключение составляют нарты без настила (для перевозки бочек), а также нарты с ларем, в которых были заметны черты сходства с некоторыми узкоспециализированными ненецкими нартами. Представляется, что в функциональном отношении олени нарты русских более схожи с нартами оседлых и полуседлых народов: карел, отчасти саамов и некоторых этнических групп Западной Сибири, например, отдельных групп хантов³¹.

Что касается происхождения этих нартов, можно согласиться с мнением ряда авторов о заимствовании их у «коренных жителей Крайнего Севера»³². Свидетельствами этого служат: наличие у северных оленеводов сходного варианта грузовых оленьих нартов, пазовый тип крепления вязов-брусьев и копыльев у части нартов, конструкция нащепов-стуженей и головного вяза-бруса, способы их соединения с головками полозьев и т. д. Как показывают материалы первой половины XX в., даже в это время заимствование нередко было прямым: русские покупали готовые нарты у ненцев³³.

Вероятно, неславянское происхождение имеет и применявшийся в нартах русского населения Европейского Севера особый вариант пазового соединения копыльев и бруска-вяза, при котором отверстия делались по краям бруска-вяза, и он насаживался на верхние шипы копыльев³⁴. Такая конструкция имеет широкий ареал распространения, охватывающий территорию Западной Европы, Скандинавии, Прибалтики, Белоруссии, Украины, севера Европейской России, Северного Казахстана и Сибири³⁵. По мнению А. О. Вийреса, подобный способ скрепления копыльев и вязьев предшествовал соединению при помощи гнутых вязьев-прутьев³⁶. В свете этих данных можно предположить, что подобный способ крепления в русских оленьих нартах возник под влиянием северных соседей — карел и саамов. Позднее этот способ был распространен русскими на северо-восток Европейской России, где он был заимствован европейскими ненцами³⁷.

В то же время ряд конструктивных особенностей русских грузовых нартов не укладывается в рамки заимствования. К ним относится употребление вязов-прутьев, огибающих копыль; головного вяза, огибающего нащепы-стужени; конструкция самих копыльев (с лопатообразной нижней частью в отличие от «брускового» типа копыла); почти полное отсутствие двухпарокопыльных нартов, дощатый кузов-короб и т. п. Это может свидетельствовать о том, что в русских грузовых нартах имеются черты восточно-европейского типа саней, т. е. черты, привнесенные русскими в оленью нарту.

Более того, русские грузовые нарты оказали некоторое влияние на нарты соседних северных народов. Помимо особого пазового соединения копыльев и вязов в грузовой нарте европейских ненцев (см. выше), русские элементы устройства фиксируются в нартах карел и саамов. Карельские оленные сани нередко имеют вязы-прутья³⁸. По мнению

Т. В. Лукьянченко, грузовая нарта саамов на трех парах прямых копыльев заимствована «от русских или карелов»³⁹. Свидетельствами «русского» влияния в облике грузовой нарты саамов может служить использование ими в ряде нарт вязов, огибающих копылья и головных вязов, крепящихся к нащепам-стуженям⁴⁰.

Что касается русских легких оленьих нарт, то они полностью совпадают с т. н. ненецким (самодийским) типом ездовой нарты, которая была заимствована у оленеводов-ненцев, на что неоднократно указывалось в литературе⁴¹. В ряде случаев посредниками могли выступать коми-ижемцы. Указанный тип нарты распространялся с востока на запад. Причем, на северо-запад Европейского Севера он был принесен достаточно поздно, в конце XIX в., коми-ижемцами⁴². Возможно, что ранее русские использовали для переездов, как и саамы, универсальную грузовую нарту или нарту с болком.

Разные локальные традиции прослеживаются в оленьей упряжи и запряжке. Так, на части Кольского полуострова и местами на северо-западном побережье Белого моря в сани, а также в «кережу» и «болок» русские запрягали одного, иногда — двух оленей⁴³. Упряжь при этом состояла из лямки, потяга, пояса и вожжи. Лямка представляла собой сложенную вдвое полосу кожи шириной около 9–13 см («в 2–3 вершка»). Концы этой лямки соединялись между передними ногами с потягом («тяжом», «тяглом») кожаным ремнем или веревкой, привязанной к транспортному средству. Пояс («опояска») делался из сукна и опоясывал туловище оленя; в середине его имела кожаная петля для закрепления вожжи; длина «опояски» (без тесемок) составляла около 1,3 м при ширине около 3 см. Управление животным осуществлялось при помощи вожжи («игны»)⁴⁴.

Подобные запряжка и упряжь были характерны для саамов⁴⁵, от которых они, вероятно, и были заимствованы русскими, так же как и северными карелами⁴⁶.

Отличная от вышеуказанной однооленная запряжка в сани существовала у русских в Кемском и Александровском уездах. Здесь вместо лямки употреблялся деревянный хомут⁴⁷. Подобная запряжка с хомутом существовала также у северных карел и у саамов Скандинавии⁴⁸. Оленья запряжка с хомутом у русских севера Европейской России, без сомнения, есть результат перенесения привычной для них лошадиной упряжи на новое тягловое животное.

На части территории Кольского уезда, а также в районе нижнего и среднего течения Мезени-Печоры русские пользовались многооленной запряжкой, насчитывающей от двух до четырех оленей⁴⁹. При этом разное количество оленей в упряжке зависело от ее назначения. В грузовые нарты запрягали обычно двух оленей, в то время как в ездовые — трех-четырех. Оленная упряжь для легкой нарты состояла из кожаных лямок («подер»), недоузтков («сены») и потягов («сса»), изготовляемых чаще из кожи морского зайца, соединенных посредством деревянной или костяной палочки-штифта, и пояса («тасмы»), надеваемого на туловище животного. Сзади потяг пропусклся сквозь деревянные блоки («ендели», «чурки», «пецей»), прикрепленные к головному вязку или головкам полозьев⁵⁰. Нарта управлялась при помощи вожжи («игна», «гигна», «хигна»), прикрепленной посредством вертлюга к недоузтку передового оленя, а животных погоняли колющими ударами шеста («хорей»)⁵¹. Оленья упряжь для грузовой нарты была более простой: у нее отсутствовал пояс («тасма»)⁵².

Подобные запряжка, упряжь, отчасти наименования упряжи были характерны для ненцев и коми-ижемцев⁵³, от которых они и были заимствованы, как справедливо считают исследователи, северными русскими⁵⁴.

Подводя общий итог вышесказанному об оленьем транспорте у русских, следует указать, что у русских западной части Европейского Севера он формируется на базе санной лошадиной запряжки и традиций саамского оленеводства. Тип использовавшейся здесь универсальной нарты получил распространение в качестве грузовой и за пределами региона. Лишь в конце XIX — начале XX в. здесь распространяется нартенный транспорт самодийского облика. На северо-востоке Европейского Севера и Сибири русский олений транспорт изначально находился под воздействием северосамодийского центра оленеводства, развившего многооленную запряжку и многочисленные узкоспециализированные виды нарт. Однако в русской культуре были восприняты только некоторые из них. При этом грузовые нарты были более разнообразными, чем ездовые. Это связано с тем, что они имеют более широкий спектр функционального назначения, раньше вошли в бытовой обиход и опирались на разные культурные традиции.

¹ См., например: *Бежкович А. С.* Средства передвижения и упряжь в крестьянском хозяйстве // Бежкович А. С., Жегалова С. К., Лебедева А. А., Просвиркина С. К. Хозяйство и быт русских крестьян: Памятники материальной культуры: Определитель. М., 1959. С. 199–243; *Рождественская С. Б.* Средства передвижения // Народы Европейской части СССР: В 2 т. / Под ред. В. А. Александрова. М., 1964. Т. 1. С. 360–370; *Бернштам Т. А.* Поморы: формирование группы и системы хозяйства. Л., 1978; *Каменецкая Р. В.* Русские старожилы полярного ареала // Русский Север: Проблемы этнокультурной истории, этнографии, фольклористики. Л., 1976. С. 67–81; *Миненко Н. А.* Северо-западная Сибирь в XVIII — первой половине XIX в. Новосибирск, 1975; *Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф.* Мангазея. Материальная культура русских полярных мореходов и землепроходцев XVI–XVII в.: В 2 ч. М., 1981. Ч. 2; *Козьмин В. А.* Оленеводческая культура народов Западной Сибири. СПб., 2003; *Ясински М. Э., Овсянников О. В.* Пустозерск. Русский город в Арктике. СПб., 2003.

² *Козьмин В. А.* Оленеводческая культура народов Западной Сибири. СПб., 2003. С. 97. Табл. 3.

³ См., например: *Козьмин В. А.* Оленеводческая культура народов Западной Сибири. СПб., 2003. С. 108, 110–115.

⁴ *Сахаров Г.* Промыслы и охота в Долгощельской волости Мезенского уезда // Известия Архангельского Общества изучения Русского Севера. Архангельск, 1909. № 13. Стб. 19.

⁵ *Немирович-Данченко В. И.* У океана. Жизнь на крайнем Севере. СПб., 1875. С. 82, 213.

⁶ Така на 1875–77 гг. // Архангельские губернские ведомости. 1875. № 9. С. 4; *Подвысоцкий А. О.* Словарь областного архангельского наречия. СПб., 1885. С. 190; *Максимов С. В.* Год на Севере. М., 1890. С. 467, 477, 562; *Островский Д. Н.* Путеводитель по Северу России. 2-е изд. СПб., 1899. С. 89.

⁷ См.: *Даль В.* Толковый словарь живого великорусского языка: В 4 т. М., 1994. Т. 4. Ст. 1377.

⁸ *Швецов.* Очерк промышленности Мезенского уезда // Памятная книжка Архангельской губернии на 1864 г. Архангельск, 1864. С. 105; *Сахаров Г.* Промыслы и охота в Долгощельской волости Мезенского уезда // Известия Архангельского Общества изучения Русского Севера. Архангельск, 1909. № 13. Ст. 17; *Максимов С. В.* Год на Севере. М., 1890. С. 4.

⁹ *Даль В.* Толковый словарь живого великорусского языка: В 4 т. М., 1994. Т. 2. Ст. 1204–1205.

¹⁰ Полевые материалы автора по с. Несь Ненецкого национального округа, июль 1983 г. // Личный архив автора, б/н; *Бобринский А. А.* Народные русские деревянные изделия. М., 1910. Вып. 1. С. 2. Табл. X, 1–2.

¹¹ *Хомич Л. В.* Оленьи нарты и упряжь у ненцев // Сборник МАЭ. № 20. М.; Л., 1961. С. 46.

¹² *Шренк А.* Путешествие к северо-востоку Европейской России через тундры самоедов к северным Уральским горам. СПб., 1855. С. 246.

¹³ *Керцелли С.* По Большеземельной тундре с кочевниками. Архангельск, 1911. С. 93.

¹⁴ *Козьмин В. А.* Оленеводческая культура народов Западной Сибири. СПб., 2003. С. 61, 77, 91.

¹⁵ *Капица Л.* Материалы к изучению оседлого оленеводства Карелии и западного побережья Белого моря // Известия Общества изучения Карелии. Петрозаводск, 1922. № 2. С. 10.

¹⁶ *Сахаров Г.* Промыслы и охота в Долгощельской волости Мезенского уезда // Известия Архангельского Общества изучения Русского Севера. Архангельск, 1909. № 13. Ст. 19.

¹⁷ Похозяйственная перепись Приполярного Севера СССР 1926/1927 года: Территориальные и групповые итоги приполярной переписи. М., 1929. Табл. III. С. 118–119, 128–129.

¹⁸ Похозяйственная перепись Приполярного Севера СССР 1926/1927 года: Территориальные и групповые итоги приполярной переписи. М., 1929. Табл. III. С. 118–119, 128–129.

- ¹⁹ Похозяйственная перепись Приполярного Севера СССР 1926/1927 года: Территориальные и групповые итоги приполярной переписи. М., 1929. Табл. III. С. 118–119, 128–129.
- ²⁰ Похозяйственная перепись Приполярного Севера СССР 1926/1927 года: Территориальные и групповые итоги приполярной переписи. М., 1929. Табл. III. С. 120–125.
- ²¹ Фототека МАЭ. № 2361-1, 8, 22; 3301-64, 76; Фототека РЭМ. № 5161-8; Архив автора, 1983.
- ²² Фототека РЭМ. № 5161-8.
- ²³ Фототека МАЭ. № 2361-12; 3301-56, 58, 64.
- ²⁴ Хомич Л. В. Оленьи нарты и упряжь у ненцев // Сборник МАЭ. № 20. М.; Л., 1961. С. 48.
- ²⁵ Максимов С. В. Год на Севере. М., 1890. С. 4; Фототека МАЭ. № 3301-64.
- ²⁶ Фототека РЭМ. № 5161-8.
- ²⁷ Фототека РЭМ. № 3067-12/1-2.
- ²⁸ Фототека РЭМ. № 4703-6; 5161-8; 5175-55; Фототека МАЭ. № 3301-60, 64, 69, 80 а, 80 б; Фонды АМДЗ. № 984.
- ²⁹ Фототека РЭМ. № 5161-8; Фототека МАЭ. № 3301-58.
- ³⁰ См., например: Хомич Л. В. Оленьи нарты и упряжь у ненцев // Сборник МАЭ. № 20. М.; Л., 1961. С. 46–47; Козьмин В. А. Оленеводческая культура народов Западной Сибири. СПб., 2003. С. 169.
- ³¹ См.: Тароева Р. Ф. Материальная культура карел. М.; Л., 1965. С. 74–75. Рис. 11; Лукьянченко Т. В. Материальная культура саамов (лопарей) Кольского полуострова в конце XIX–XX в. М., 1971. С. 78; Кулемзин В. М., Лукина Н. В. Васюганско-ваховские ханты. Томск, 1977. С. 63–64; Лукина Н. В. Формирование материальной культуры хантов (Восточная группа). Томск, 1985. С. 27; Козьмин В. А. Оленеводческая культура народов Западной Сибири. СПб., 2003. С. 60–61.
- ³² См.: Бежкович А. С. Средства передвижения и упряжь в крестьянском хозяйстве // Бежкович А. С., Жегалова С. К., Лебедева А. А., Просвиркина С. К. Хозяйство и быт русских крестьян: Памятники материальной культуры: Определитель. М., 1959. С. 209.
- ³³ Полевые материалы автора по с. Несь Ненецкого национального округа, июль 1983 г. // Личный архив автора, б/н.
- ³⁴ В более ранней работе данный способ рассматривался нами как имитация вязов-прутьев, выполненная в другом материале. См.: Васильев М. И. Нарты русских на севере Европейской России // Новгород и новгородская земля: История и археология. Материалы научной конференции. Новгород, 24–26 января 1995 г. Новгород, 1995. Вып. 9. С. 216–217.
- ³⁵ Вийрес А. О. Санний транспорт у эстонцев // Труды Прибалтийской объединенной комплексной экспедиции: В 2 т. М., 1959. Т. 1. С. 450–451; Помнікі этнаграфіі. Мінск, 1981. С. 53. Рис. «в»; Berg G. Sledges and Wheeled Vehicles // Nordiska Museets Handlingar. Stockholm; Copenhagen, 1935. № 4. Plate VI, 1–3; IX, 2; Baran L. Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku // Československá Ethnografie, 1957. № 4. Abb. 7–10, 13, 15; Jenkins J. G. Sledges and Wheeled Vehicles in Wales // Land Transport in Europe. Copenhagen, 1973. Fig. 3; Marinov V. Traditionelle Transportmittel in Bulgarien // Land Transport in Europe. Copenhagen, 1973. Abb. 33; Фонды РЭМ. № 3547-1; Кызласов И. Л. Аскизская культура (средневековые хакасы X–XIV в.) // Степи Евразии в эпоху средневековья / Отв. ред. С. А. Плетнева. М., 1981. Рис. 74 на С. 249.
- ³⁶ Вийрес А. О. Санний транспорт у эстонцев // Труды Прибалтийской объединенной комплексной экспедиции: В 2 т. М., 1959. Т. 1. С. 450–451.
- ³⁷ См., например: Хомич Л. В. Проблемы этногенеза и этнической истории ненцев. Л., 1976. С. 174. Рис. 1.
- ³⁸ Фототека РЭМ. № 4082-37.
- ³⁹ Лукьянченко Т. В. Материальная культура саамов (лопарей) Кольского полуострова в конце XIX–XX в. М., 1971. С. 78.
- ⁴⁰ Фототека РЭМ, №№ Ф 741-93, 3067-12/1, 5175-70, 5736-6, 30.
- ⁴¹ Например: Бежкович А. С. Средства передвижения и упряжь в крестьянском хозяйстве // Бежкович А. С., Жегалова С. К., Лебедева А. А., Просвиркина С. К. Хозяйство и быт русских крестьян: Памятники материальной культуры: Определитель. М., 1959. С. 209; Рождественская С. Б. Средства передвижения // Народы Европейской части СССР: В 2 т. / Под ред. В. А. Александрова. М., 1964. Т. 1. С. 363–364.
- ⁴² Лукьянченко Т. В. Материальная культура саамов (лопарей) Кольского полуострова в конце XIX–XX в. М., 1971. С. 76.
- ⁴³ Верещагин В. Очерки Архангельской губернии. СПб., 1849. С. 129; Романов Н. Материалы по статистическому исследованию Мурмана: В 2 т. СПб., 1902. Т. 2. Вып. 1. С. 3, 19; СПб., 1903. Т. 2. Вып. 2. С. 8, 23, 54, 55; Punnas B. A. На Кольском полуострове. СПб., 1915. С. 5.
- ⁴⁴ Капица Л. Материалы к изучению оседлого оленеводства Карелии и Западного побережья Белого моря // Известия Общества изучения Карелии. Петрозаводск, 1924. № 1. С. 9, 11; В-р. Из области оленеводства // Известия Архангельского Общества изучения Русского Севера. Архангельск, 1909. № 7. Ст. 41; Фонды МАЭ. № 302-4,5.

⁴⁵ Лукьянченко Т. В. Материальная культура саамов (лопарей) Кольского полуострова в конце XIX–XX в. М., 1971. С. 73–74.

⁴⁶ Тароева Р. Ф. Материальная культура карел. М.; Л., 1965. С. 75–76.

⁴⁷ Капица Л. Материалы к изучению оседлого оленеводства Карелии и Западного побережья Белого моря // Известия Общества изучения Карелии. Петрозаводск, 1924. № 1. С. 11; Бернштам Т. А. Поморы: формирование группы и системы хозяйства. Л., 1978. С. 126.

⁴⁸ Капица Л. Материалы к изучению оседлого оленеводства Карелии и Западного побережья Белого моря // Известия Общества изучения Карелии. Петрозаводск, 1924. № 1. С. 9; Тароева Р. Ф. Материальная культура карел. М.; Л., 1965. С. 74–75; Лукьянченко Т. В. Материальная культура саамов (лопарей) Кольского полуострова в конце XIX–XX в. М., 1971. С. 75; Manninen I. Die finnisch-ugrischen Völker. Tartu-Leipzig, 1932. Abb. 263. S. 311–312.

⁴⁹ Швецов. Очерк промышленности Мезенского уезда // Памятная книжка Архангельской губернии на 1864 г. Архангельск, 1864. С. 105; Pinnas B. A. На Кольском полуострове. СПб., 1915. С. 5; Травин Д. Опись коллекций, собранных Печорским этнографическим отрядом в 1921 г. на Печоре. Архангельск, 1922. С. 19.

⁵⁰ Максимов С. В. Год на Севере. М., 1890. С. 477; Житков Б. М. Северный олень, как домашнее животное // Сельское хозяйство и лесоводство. 1909. Июнь. С. 251–252; Травин Д. Опись коллекций, собранных Печорским этнографическим отрядом в 1921 г. на Печоре. Архангельск, 1922. С. 18–19.

⁵¹ Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка: В 4 т. М., 1955. Т. 2. С. 6; Соловцов К. Очерки Архангельской губернии // Архангельские губернские ведомости. 1861. № 34. С. 277; Житков Б. М. Северный олень, как домашнее животное // Сельское хозяйство и лесоводство. 1909. Июнь. С. 252; Травин Д. Опись коллекций, собранных Печорским этнографическим отрядом в 1921 г. на Печоре. Архангельск, 1922. С. 18.

⁵² Житков Б. М. Северный олень, как домашнее животное // Сельское хозяйство и лесоводство. 1909. Июнь. С. 251–252; Максимов С. В. Год на Севере. М., 1890. С. 477.

⁵³ Хомич Л. В. Оленьи нарты и упряжь у ненцев // Сборник МАЭ. М.; Л., 1961. № 20. С. 48–50; Белицер В. Н. Очерки по этнографии народа коми // ТИЭ. М., 1958. Т. 45. С. 143–144.

⁵⁴ Бернштам Т. А. Поморы: формирование группы и системы хозяйства. Л., 1978. С. 126.