

УДК 39:77(571.1)
ББК 63.529(253.3)+37.94

**Транспортная культура
населения Горной Шории начала XX в.
по фотографическим снимкам Г.И. Иванова***

Д.В. Емельянов¹, И.И. Назаров²

¹Алтайский государственный краеведческий музей (Барнаул, Россия)

²Алтайский государственный университет (Барнаул, Россия)

**Transport Culture
of the Population of Gornaya Shoria in the Early 20th Century
Based on Photographs by G.I. Ivanov**

D.V. Emelyanov¹, I.I. Nazarov²

¹Altai State Museum of Local History (Barnaul, Russia)

²Altai State University (Barnaul, Russia)

В публикации анализируется коллекция фотографий Григория Ивановича Иванова (1876–1930), которая хранится в Алтайском государственном краеведческом музее в Барнауле. Фотоснимки были сделаны Ивановым в 1913 г. во время его экспедиции в труднодоступные районы Горной Шории. Введение в научный оборот этих фотографий стало возможным только в конце XX в. На фотографиях запечатлена традиционная культура коренных жителей этой местности – шорцев, которые на момент экспедиции Иванова еще сохраняли традиционные черты своей этнической культуры. На фотоснимках хорошо представлена традиционная материальная культура шорцев, их традиционные средства передвижения и транспорт. Наиболее развитыми у шорцев в то время были зимние средства передвижения и транспорт (лыжи, нарты, волокуши), обеспечивавшие охотничий промысел. Не менее значимы были и водные средства передвижения (лодки, плоты, паромы), позволявшие перемещать людей и грузы по горным рекам. В начале XX в. лошади использовались шорцами для верховой езды, а также для верховой и гужевой транспортировки грузов. При этом конское снаряжение отличалось большой архаикой. В труднодоступных горных районах местное население транспортировало грузы вручную. Однако на фотографиях предстают и более развитые формы средств передвижения и транспорта, которое стало использовать население Горной Шории в начале XX в. под влиянием русского населения.

The publication analyzes a collection of photographs by Grigory Ivanovich Ivanov (1876–1930), which is kept in the Altai State Museum of Local Lore in the city of Barnaul. The photographs were taken by Ivanov in 1913 during his expedition to the remote areas of Gornaya Shoria. The introduction of these photographs into scientific circulation became possible only at the end of the 20th century. The photographs show the traditional culture of the indigenous inhabitants of this area - the Shors, who at the time of Ivanov's expedition still retained the traditional features of their ethnic culture. The photographs show the traditional material culture of the Shors, their traditional means of transportation and transport. The most developed among the Shors at that time were winter means of transportation and transport (skis, sledges, scraps), which ensured hunting. Water vehicles (boats, rafts, ferries), which made it possible to move people and goods along mountain rivers were equally important. In the early 20th century horses were used by the Shors for horseback riding, as well as for horse and goose transport of goods. The horse equipment used in this case was distinguished by great archaism. In remote mountainous areas, the local population also used archaic methods of transporting goods by hand. However, the photographs also show more developed forms of vehicles and transport, which the population of Gornaya Shoria began to use in the early 20th century under the influence of the Russian population.

* Работа подготовлена в рамках государственного задания Алтайского государственного университета, проект №748715Ф.99.1.ББ97АА00002 «Тюрко-монгольский мир «Большого Алтая»: единство и многообразие в истории и современности».

Ключевые слова: Горная Шория, горы, тайга, шорцы, русские, средства передвижения, транспорт, традиционная культура, этнография, культурогенез, фотографические материалы, музейные фонды.

Key words: Gornaya Shoria, mountains, taiga, Shors, Russians, means of transportation, transport, traditional culture, ethnography, culture, photographic materials, museum collections.

DOI 10.14258/izvasu(2020)5-11

Современные исследования происхождения явлений материальной культуры коренного тюркского населения Южной Сибири базируются главным образом на этнографических описаниях, музейных коллекциях и археологических артефактах. Между тем в начале XX в. благодаря развитию фотодела в разных районах Сибири на профессионально исполненных фотоснимках были запечатлены различные образы, позволяющие в полной мере представить особенности материальной культуры и ее социальный контекст. Значительная часть этих фотоснимков, отражающих, в частности, особенности транспортной культуры сибирских аборигенов, еще не изучена, а представленная на них информация еще не введена в научный оборот.

В число уникальных документов, отражающих особенности культуры аборигенного населения районов Горной Шории начала XX в., входят фотографические снимки, сделанные Григорием Ивановичем Ивановым в 1913 г. Эти фотографии хранятся в настоящее время в Алтайском государственном краеведческом музее (АГКМ) в Барнауле.

Целью этой публикации является анализ представленной на упомянутых выше фотографиях Г.И. Иванова информации о средствах передвижения и транспорта для выявления особенностей культуры населения Горной Шории в начале XX в.

Территория Горной Шории, располагающаяся на юге современной Кемеровской области, в начале XX в. представляла собой труднопроходимую горно-таежную местность. По берегам протекающих здесь рек располагались разрозненные поселения аборигенного населения – шорцев, а также деревни и села, в которых проживало русское население. В горно-таежных условиях коммуникации между населенными пунктами зачастую осуществлялись только по рекам. Эта особенность сохраняется в отдаленных и труднодоступных районах Шории и в настоящее время. Горно-таежный ландшафт рассматриваемой территории способствовал преобладанию у аборигенного населения присваивающих отраслей хозяйства, среди которых ведущая роль принадлежала зимней пешей охоте на лыжах. Обозначенные выше особенности определили развитие у населения преобладание водных средств передвижения, а также лыж и полозного транспорта, которые демонстрируют сохранность до настоящего времени.

Изучение специфических средств передвижения и транспорта, использовавшихся на территории

Горной Шории, позволяет расширить научные представления об уровне развития материальной культуры аборигенных групп Южной Сибири и характере межэтнического взаимодействия. Традиционная транспортная культура населения, таким образом, может выступать своеобразным источником для реконструкции некоторых аспектов этнической истории [1, с. 5–9].

Под традиционной транспортной культурой мы понимаем различные способы изготовления и практики использования людьми средств передвижения и транспорта для обеспечения специфических способов жизнедеятельности в конкретных природно-географических условиях.

Традиционная транспортная культура имеет локальные отличия и обладает известной вариативностью в рамках оседло-земледельческой (крестьянской), кочевнической (скотоводческой) или охотническо-рыболовецко-собираательской (промысловой) деятельности. Тесно связанная с хозяйственной деятельностью, традиционная транспортная культура является составной частью материальной культуры и отражает уровень адаптации населения к природно-географическим условиям ландшафта. Наиболее ярко это проявляется в культуре коренного населения Северного Алтая [2].

Изучение традиционных средств транспорта и передвижения современных этнических групп Южной Сибири делает возможным интерпретацию археологических материалов и, таким образом, позволяет проследить эволюцию названных явлений культуры в широком временном диапазоне.

Исследованием происхождения, конструктивных особенностей и функционального использования средств передвижения и транспорта аборигенного населения Южной Сибири в разные годы занимались В.В. Антропова [3, 4], Е.А. Бельгибаев [5], В.М. Кимеев [6], И.И. Назаров [7], Л.П. Потапов [8], Ф.А. Сатлаев [9], А.Г. Селезнев и И.А. Селезнева [10] и другие ученые.

Сведения о жизни и профессиональной деятельности известного на Алтае топографа, землеустроителя, лесничего и по совместительству – фотографа Георгия Ивановича Иванова (1876–1930) отражены в фондах Государственного архива Алтайского края [11] и уже становились объектом отдельного биографического исследования, предпринятого Н.А. Бородаевой [12]. На основе архивных све-

дений Н.В. Бородаевой удалось восстановить ход землеустроительных работ 1913 г., в рамках которых Г.И. Иванов с составе межевой экспедиции посетил районы реки Мрассу (в начале XX в. употреблялось название Мрас-Су). Там Г.И. Иванов и сделал серию фотоснимков, запечатлевших в том числе и средства передвижения и транспорта местного населения [12, с. 176–179].

В упомянутой выше публикации Н.А. Бородаева характеризует фотографическую коллекцию Г.И. Иванова в АГКМ и отмечает, что рассматриваемые фотоснимки не были тематически связаны с Алтаем, предназначались для обмена и в неприкосновенности хранились в музее в так называемом обменном фонде [12, с. 176]. Это обстоятельство позволило сберечь фотографии и негативы до наших дней, защитить от многочисленных инвентаризаций. Однако со временем утратилась информация об авторе работ. Восстановление авторства фотографий и введение их в научный оборот стало возможным только в конце XX в.

Кадры, сделанные Г.И. Ивановым, подробно демонстрируют маршрут экспедиции, запечатлели ее участников и окружавшие их природные условия. Они могут также считаться ценным источником для изучения традиционного уклада коренного населения Горной Шории – шорцев.

Значительное место в запечатленных Г.И. Ивановым сюжетах отводится средствам передвижения и транспорта. Анализ изучаемой фотографической коллекции позволил выделить следующие компоненты транспортной культуры, использовавшиеся населением Горной Шории: лыжи, нарты, волокуши, конно-верховой транспорт, лодки, плоты, а также иные способы транспортировки грузов. Приведем далее анализ представленных на фотографиях Г.И. Иванова средств передвижения населения Горной Шории начала XX в. Интерпретация традиционных средств передвижения и транспорта осуществлялась нами на основе этнографических сведений, представленных в публикациях по культуре коренного населения Сибири. Кроме того, в работе были задействованы и материалы этнографических экспедиций Алтайского государственного университета (МЭУ АлтГУ), которые в 1999–2004 гг. проводились под руководством Е.А. Бельгибаева и И.И. Назарова в местах традиционного проживания кумандинцев, тубаларов, челканцев и шорцев [13, 14].

Ввиду особых природно-географических условий Горной Шории и специфики социально-экономического развития у аборигенного населения этой местности в начале прошлого столетия основным источником пропитания являлась промыслово-заготовительная деятельность [15, с. 51–66]. Значительную роль при этом играла зимняя пешая горно-таежная охота. Ее осуществление было возможным только бла-

годаря наличию специальных полозных средств передвижения и транспорта. Заготавливая необходимые для промысла припасы, доставляя их к месту промысла, расставляя ловушки на зверя, охотник был вынужден проходить значительные расстояния по глубокому снегу. Основным средством передвижения по снегу у коренного населения Шории, как и у многих других таежных групп Саяно-Алтая, являлись лыжи, которые увеличивали площадь опоры охотника, не позволяя ему проваливаться вглубь снега.

Согласно фотографиям Г.И. Иванова у шорцев на начало XX в. имели распространение подшитые мехом лыжи, так называемые подволоки («шана» – шорск.), называемые также камусными лыжами. Камус – это жестковолосная часть шкуры нижней части ног животных (оленья, лошади), которой и подбивалась скользящая поверхность лыж. Камус усиливал сцепление лыж со скользким снегом. Средняя длина таковых лыж, как мы можем видеть на фотографиях, составляет примерно две трети от роста человека. Лыжи представляют собой широкую доску прямоугольной формы, прямо обрезанную с одной стороны и заостренную с другой. Носок лыж имеет треугольную форму и плавно отогнут вверх (рис. 1–3) [16–18].

На одной из фотографий четко прослеживаются камусная обшивка, которая для прочности ее крепления была завернута на верхнюю поверхность лыж [18]. По центру лыж располагалась ступательная площадка с креплением для ног охотника. По фотографии трудно определить материал площадки, но можно предположить, что она сделана из бересты, что широко практиковалось в то время у народов Северного Алтая. Лыжные крепления изготавливались из кожаных ремней. На фотографиях запечатлены два типа крепления: двухпетельное – петли для носка и пятки, и трехпетельное – для носка, подъема и пятки [16, 19].

Для приведения лыж в движение использовался специальный лыжный посох («кайок» – шорск.). На фотографиях посохи имеют различную высоту, которая, как правило, соотносилась с ростом охотника. Посох-кайок представляет собой длинную палку-черенок со слегка изогнутой нижней частью в форме совковообразной лопатки [16, 18]. Противоположная сторона в ряде случаев имеет утолщение, напоминающее форму зацепа (крюка). На промысле подобный посох мог служить для управления и торможения при спуске с гор или разгребания снега на стоянке. С помощью лопатки-посоха также доставали воду из ручья [19].

Согласно классификации В.В. Антроповой вышеописанные лыжи относятся к саяно-алтайскому типу прямых скользящих лыж [3, с. 84]. Этот тип лыж представлен также у алтайцев, челканцев, кумандинцев, шорцев, тофаларов, хакасов, тувинцев [10, с. 99].

Используемый для движения посох, согласно мнению А.Г. Селезнева, Е.А. Селезневой,

Е.А. Бельгибаева, был изобретен именно народами Южной Сибири [10, с. 104]. Подобные посохи использовали и другими таёжными группам Саяно-

Алтая, Сибири и Лесной полосы Европейской части России [20, с. 143–144; 21, с. 64].



Рис. 1. Инсценировка движения шорских охотников в тайге.
Фото Г.И. Иванова, 1913 г. АГКМ, ОФ 15866-6



Рис. 2. Инсценировка транспортировки шорским охотником грузов в улусе Кумыс.
Фото Г.И. Иванова, 1913 г. АГКМ, ОФ 15866-7

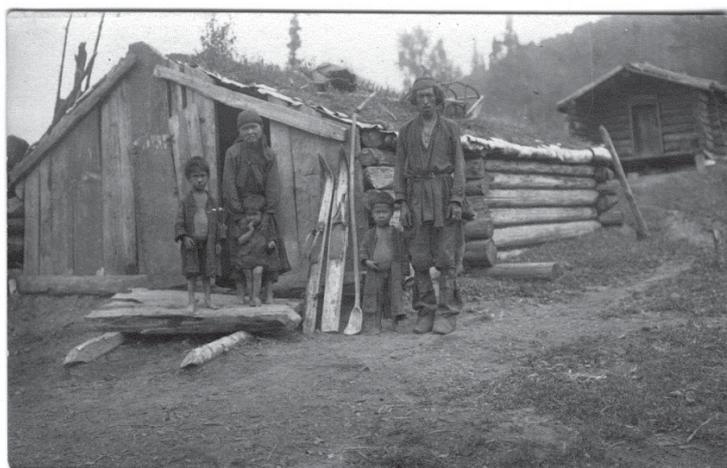


Рис. 3. Шорская семья около жилища. Фото Г.И. Иванова 1913 г. АГКМ, ОФ 15866-20



Рис. 4. Шорцы в лодках на реке Мрассу. Фото Г.И. Иванова, 1913 г. АГКМ ОФ 15866/48.
Подпись на обороте: «Шорская лодка на р. Мрас-Су сравнительно с русской»

На промысле в горно-таёжной местности шорцами активно использовались специальные средства транспортировки грузов. Одним из таких средств транспорта является нарта («шанак» – шор.). Нарты, которые были запечатлены на фотографиях Г.И. Иванова (см. рис. 1, 2) [16, 17], имеют также название «ручных нарт». Это название отражает специфический способ их транспортировки – охотник тянет такие нарты за собой руками.

Нарты коренных жителей Горной Шории в прошлом в своей основе имели длинные полозья, передний край которых плавно поднимался вверх. Для формирования площадки для размещения грузов к полозьям перпендикулярно крепились копылья. На одной из фотографий (см. рис. 1) можно увидеть три пары таких копыльев, расположенных на равном друг от друга расстоянии. По центру каждого из копыльев имелось расширение, в центре которого делали сквозное отверстие. Через это отверстие горизонтальными дощечками (так называемый вяз) соединялись копылья параллельного полоза. Тем самым обеспечивалась устойчивость всей конструкции транспортного средства. Для формирования грузовой площадки поверх вяза стелились доски, фиксировавшиеся к вязу веревками [17]. К загнутым кверху передним концам полозьев нарт крепилась поперечина, соединявшая полозья (так называемый «баран»). За образовавшийся таким образом головной вяз крепился ремень, который расходился на две части, образуя

на концах две петли. За эти петли охотник и тянул руками нарту. На одной из фотографий Г.И. Иванова запечатлена нарта с импровизированной двухуровневой поверхностью [17]. При этом первый уровень представляет собой настил из досок, а второй уровень – диагональную сцепку из широких ремней (см. рис. 2). На второй грузовой площадке нарт охотники могли укладывать тот груз, который им мог понадобиться во время передвижения (оружие, провизия и т.п.). Аналогичные по конструкции «ручные нарт» были известны и другим народам Южной Сибири – челканцам, тубаларам, кумандинцам, имевшим хорошо развитый охотничий промысел [10, с. 107].

Особую роль в системе жизнеобеспечения у большей части этнотерриториальных групп шорцев в начале XX в. играло рыболовство. По мнению В.М. Кимеева, рыболовство, как и охота, собирательство, а также ручное земледелие, составляло «стержень традиционной хозяйственной специализации шорцев» [22, с. 251]. В силу этого немаловажное значение получили водные средства передвижения, обеспечивавшие рыболовство, а также передвижение людей и грузов по единственным путям сообщения упомянутого региона –рекам. К началу XX в. основными средствами передвижения по воде становятся дощатые лодки, которые аборигены приобретали у русских мастеров [23, с. 70]. Тем не менее, как видно на музейных фотографиях, шорцы продолжали использовать и традиционные долбленные лодки колодообразно-

го типа (рис. 4) [24]. Все виды лодок в шорском языке именуется общим словом «кебё» или «кебеге».

Экспедиционные фотографии Г.И. Иванова позволяют сделать вывод, что русское население, проживавшее в то время по реке Мрассу, использовало длинные трех- или четырехместные дощатые лодки. На кормовой и носовой частях таких лодок, как видно на фотографиях, располагались гребцы, приводившие лодку в движение. Помимо них, в лодке находились один или два пассажира [25]. Такие лодки имели широкие бортовые доски, крепившиеся в носовой и кормовой частях. Их количество, по-видимому, зависело от ширины досок и было продиктовано необходимой высотой бортов. Между бортовыми досками устанавливались распорки, которые крепили борта и формировали их изгиб наружу на необходимую ширину. По верхнему краю бортов лодки, по всей ее длине, пропусклась узкая крепежная доска. Внутри лодки между распорками укладывались широкие доски, которые образовывали относительно ровную поверхность дна. В носовой части лодки имелась деревянная перемышка, к ней вязался швартовочный канат, который на бе-

регу крепился к воткнутому в землю деревянному колу (рис. 5) [25].

Управление лодками осуществлялось широкими однолопастными веслами, а также длинными шестами. Как отмечает В.М. Кимеев, управление по течению проводилось веслами, а против – шестом, который имел железный кованый наконечник [22, с. 291].

Использование лодок подобного типа находит отражение у большинства народов Южной Сибири, которые в начале XX в. были подвержены влиянию русского населения.

В рассматриваемой фотоколлекции Г.И. Иванова мы обнаруживаем изображение и традиционной шорской долбленной лодки колодообразного типа (см. рис. 4). Такая лодка выдалбливалась из цельного ствола большого дерева. После вырубки древесины для увеличения объема лодки в ее средней, носовой и хвостовой частях устанавливались прямоугольные распорки [4, с. 114.]. К носовой распорке крепилась швартовочная веревка. Нос представленной на фотографии шорской лодки имеет выступающее заострение, которое, вероятно, обеспечивало плавное причаливание к берегу.



Рис. 5. Землеустроительная экспедиция 1913 г. на р. Томь у устья Мрассу ниже улуса Балбынь. Фото Г.И. Иванова. АГКМ ОФ 15947/03



Рис. 6. Шорская семья в улусе Кумыс. Фото Г.И. Иванова, 1913 г. АГКМ ОФ 15866/33

Согласно разработанной В.В. Антроповой классификации лодок, имевших в прошлом распространение у народов Сибири, описанный тип шорских лодок был известен как на крайнем Северо-Востоке Сибири (у ительменов, оседлых коряков, частично у чукчей и эвенов), так и в Южной Сибири (у шорцев, ограниченно у бурятов, эвенков, тувинцев). Однако В.В. Антропова относил этот тип лодок к числу исчезающих, характерных преимущественно для Юга Сибири [4, с. 115].

Дощатые лодки, как следует из экспедиционных фотографий Г.И. Иванова, служили не только самостоятельным средством передвижения и транспорта, но и являлись основой для более сложных конструкций, обеспечивавших переправы с одного берега реки на другой. На одной из фотографий 1913 г. запечатлена такая переправа через Мрассу [26]. Основу такой переправы составляла пара дощатых лодок, соединенных на некотором расстоянии друг от друга толстыми перекладами. Эти переклады являлись также основой грузовой площадки – поверх них стелились доски, формирующие единую поверхность переправы. В носовой и кормовой частях площадки устанавливались заграждения по типу перил. В носовой и кормовой частях лодок этой паромной переправы на толстых поперечных перекладах крепились лопасти управления.

Описанный выше тип паромных переправ, основу которых составляли лодки любого типа, встречается в этнографической литературе при описании способов переправ у большого круга народов Сибири [4, с. 113; 27, с. 91]. Так, например, подобные переправы описаны у тувинцев, эвенов Анадыря, ительменов. У нивхов Нижнего Амура и Сахалина, а также у нанайцев подобные паромы могли сооружаться на основе четырех лодок.

Фотографии экспедиции 1913 г. Г.И. Иванова свидетельствуют, что по некоторым участкам реки Мрассу участники землеустроительной партии смогли передвигаться на плотках («сал» – шорск.). На одной из фотографий (см. рис. 3) видно, что такой плот состоял из нескольких бревен различной длины. Поверх бревен в передней и задней частях плота укладывались перпендикулярные балки или нетолстые бревна. При помощи толстых веревок каждое бревно плота связывалось с перекладной в единую конструкцию. Управление подобным плотом осуществлялось длинным деревянным шестом [26].

Природно-географические особенности Горной Шории с отсутствием достаточных по площади пастбищ и сенокосов определили слабое развитие у аборигенного населения скотоводства, в том числе и коневодства [22, с. 264].

В начале XX в. лошади у шорцев использовались преимущественно для верховой езды, а также для транспортировки грузов. Одна из фотографий

в коллекции Г.И. Иванова, имеющая подпись «Семья шорцев у юрты», демонстрирует физическое состояние лошадей в бедных хозяйствах. На фотографии предстает истощенное животное с ввалившимися боками (см. рис. 6) [28]. Управление верховыми лошадьми, как следует из фотографий, осуществлялось с помощью узды. Она состояла из налобного, нащечных, подбородного ремней, а также удила и поводьев.

На фотографиях Г.И. Иванова запечатлены особенности и других деталей верхового снаряжения лошадей землеустроителей. Можно предположить, что аналогичные элементы конского снаряжения могли использоваться и шорцами. Деревянные седла, представленные на фотографиях, имели переднюю и заднюю луки, а также загнутые по форме спины лошади полки. Под седлом укладывалась войлочная кошма-потник [29–31]. Седло затягивалось подпругой и нагрудным ремнем. К полкам седел крепились путлища с железными стремянами. Для верховой транспортировки вещей землеустроители раскладывали их по двум мешкам, связанным между собой веревкой. Получившуюся связку перекидывали через седло и крепили к снаряжению веревками [32, 33].

На одной из фотографий зафиксирован интересный факт использования металлического ботала на шеях лошадей в процессе следования экспедиционной группы верхом [29, 32].

Скотоводство у шорцев, по мнению некоторых исследователей, имеет относительно недавнее происхождение, что, вероятно, и обусловило слабую развитость компонентов верхового транспорта. Так, например, Т.И. Кимеева отмечает, что у шорцев седла не являлись предметом постоянных забот и представляли собой «простые деревянные, сплошь и рядом без мягкой подушки и с одной подпругой из веревки» [34, с. 35]. Активное взаимодействие с русскими позволило, по нашему мнению, повысить аборигенам Горной Шории уровень развития скотоводства и освоения верхового и колесного транспорта.

В условиях горно-таёжной местности лошадей в зимний период запрягали в сани, а летом – в телегу. Использование колесного транспорта для транспортировки подчинялось географическим условиям и, главным образом, было возможно только на равнине. На одной из фотографий Г.И. Иванова можно отметить использования телеги русского типа в районе Мрассу [35].

На этой фотографии запечатлена четырехколесная телега, средней длины, без кузова. Передняя и задняя оси соединены бревном. От передней оси отходят оглобли для запряжки лошади. Описываемая телега по своим конструктивным параметрам схожа с русскими дрогами, что может свидетельствовать об этнокультурном влиянии русского населения на аборигенов Горной Шории.

В горно-таежной местности, где из-за сложности рельефа использование колесного транспорта не представлялось возможным, для транспортировки грузов применялись волокуши. На одной из фотографий запечатлена волокуша бедного шорца, которая представляла собой две деревянные оглобли, плавно переходящие в полозья [36]. Полозья между собой были соединены двумя поперечными балками. Такая простая конструкция позволяла при помощи тягловой силы лошади транспортировать сено, дрова и другие грузы. Для увеличения объема перевозимо-

го груза на волокуши мог помещаться своеобразный кузов, который представлял собой прямоугольную дощатую конструкцию с высокими бортами. Кузов покоился на поперечных балках волокуши и дополнительно крепился к ним веревками. Управление такой волокуши осуществлял наездник, который сидел верхом на лошади.

Подобные волокуши, как отмечают современные исследователи, можно встретить в таёжных шорских поселках и в настоящее время [34, с. 38].



Рис. 7. Способ передвижения в «люльке». Фото Г.И. Иванова, 1913 г. АГКМ ОФ 15866/60



Рис. 8. Переноска женщинами дров. Фото Г.И. Иванова, 1913 г. АГКМ ОФ АГКМ ОФ 15866/16

В рассматриваемой фотоколлекции имеется снимок с названием «Способы передвижения – люлька», который отражает малоизвестный и в литературе по Южной Сибири не представленный способ передвижения (рис. 7) [37]. По сути это носилки для перевозки людей, транспортировку которых осуществляют две запряженные лошади. Данное средство транспорта имеет в своей основе две длинные толстые жерди, которые в их центральной части соединены между собой двумя досками средней ширины. Эти доски и выступают в качестве места для сидения. Поверх сидения уложено плотное сук-

но, а для фиксации ног спереди между жердями крепилась сетка из каната, покрытая сверху плотным сукном. Концы жердей крепились к хомутам обеих лошадей, а для большей устойчивости жерди также укреплялись веревками, перекинутыми через седло. Управление таким средством передвижения осуществлял сам сидящий в «люльке» пассажир, который держал поводья передней лошади. Самих животных можно было при этом использовать и как верховой транспорт.

Фотографии из коллекции Г.И. Иванова запечатлели и применявшийся шорцами древний и единствен-

но возможный в горной местности способ транспортировки дров на спинах людей (см. рис. 8) [38]. Эти кадры передают все сложности архаичных форм транспортировки тяжелых грузов. Судя по снимку, занимались этим женщины, которые несли на своих спинах целые бревна, удерживая их веревками. На оборотной стороне одной из фотографий ее автором дано следующее пояснение: «Настоящий снимок изображает, как инородки на спине носят дрова (сушняк). Инородцы проживая в глухой тайге не думают о заготовке дров, в том виде, как – русское население, а таскают чуть ли не целыми бревнами «сушняк», причем за отсутствием в хозяйстве инородца лошади, роль таковой исполняет женщина» [38].

Рассмотрев фотографии Г.И. Иванова из землеустроительной экспедиции, мы видим, с одной стороны, перспективность работы с фотографиями как источниками научной информации. Они позволяют визуализировать культуру этноса, сравнивая с уже имеющимися данными. Это позволяет верифицировать информацию, а также дает возможность применения новых подходов и методов для выявления новой. С другой стороны, данная фотоколлекция позволила рассмотреть нетипичные способы транспортировки и передвижения, а также проследить взаимодействие двух культур (автохтонной и пришлой), отследить способы приспособления культуры в не свойственных для нее условиях.

Библиографический список

1. Матвеев А.В. Традиционная культура путешествия населения Среднего Прииртышья (XIX – первая треть XX века). Омск, 2012.
2. Емельянов Д.В., Назаров И.И. Полозные средства передвижения и транспорт коренного населения Северного Алтая // Труды молодых ученых Алтайского государственного университета : материалы Второй региональной молодежной конференции «Мой выбор – наука». Барнаул, 2015. Т. 1.
3. Антропова В.В. Лыжи // Историко-этнографический атлас Сибири / под ред. М.Г. Левина, Л.П. Потапова. М. ; Л., 1961.
4. Антропова В.В. Лодки // Историко-этнографический атлас Сибири / под ред. М.Г. Левина, Л.П. Потапова. М. ; Л., 1961.
5. Бельгибаев Е.А. Традиционная материальная культура челканцев бассейна р. Лебедь (вторая половина XIX–XX в.). Барнаул, 2004.
6. Кимеев В.М. Шорцы. Кто они? Этнографические очерки. Кемерово, 1989.
7. Назаров И.И. Кумандинцы: традиционное хозяйство и материальная культура / отв. ред. Н.А. Томилов. Барнаул, 2013.
8. Потапов Л.П. Охотничий промысел алтайцев: отражение древнетюркской культуры в традиционном охотничьем промысле алтайцев. СПб., 2001.
9. Сатлаев Ф.А. Кумандинцы: историко-этнографический очерк XIX — первой четверти XX века. Горно-Алтайск, 1974.
10. Селезнев А.Г., Селезнева И.А., Бельгибаев Е.А. Мир таежных культур юга Сибири (Традиционное хозяйство и сопутствующие компоненты жизнедеятельности). Омск, 2006.
11. Государственный архив Алтайского края (ГААК) Ф. 29. Оп. 1. Д. 102.
12. Бородаева Н.А. Георгий Иванович Иванов // Алтайский сборник. Вып. XVII. Барнаул, 1993.
13. Назаров И.И. Этнографические коллекции Музея археологии и этнографии Алтая Алтайского государственного университета // Этнография Алтая и сопредельных территорий : материалы научно-практической конференции. Барнаул, 2005.
14. Бельгибаев Е.А., Назаров И.И. Этнографические экспедиции АлтГУ 2000–2005 гг.: из опыта полевой работы // Полевые исследования в Верхнем Приобье и на Алтае 2006 г. : археология, этнография, устная история. Вып. 3 : материалы III региональной научно-практической конференции. Барнаул, 2007.
15. Поддубиков В.В., Мишов Н.А., Насонов А.А. Шорский горно-таежный культурный комплекс // Традиционные знания коренных народов Алтае-Саянского экорегиона в области природопользования / гл. ред. И.И. Назаров. Барнаул, 2009.
16. Алтайский государственный краеведческий музей (АГКМ) ОФ 15866/6.
17. АГКМ ОФ 15866/7.
18. АГКМ ОФ 15866/20.
19. Материалы этнографических экспедиций (далее МЭЭ) АлтГУ. Ф.1. П.3. К. 25.
20. Львова Э.Л. Лыжи и нарты чулымских тюрков // Материалы по этнографии Сибири. Томск, 1972.
21. Тароева Р. Материальная культура карел. М. ; Л., 1965.
22. Кимеев В.М. Шорцы. Основные хозяйственные занятия // Тюркские народы Сибири / под ред. Д.А. Функа, Н.А. Томилова. М., 2006.
23. Томилов Н.А. Этнография тюркоязычного населения Томского Приобья (хозяйство и материальная культура). Томск, 1980.
24. АГКМ ОФ 15866/48.
25. АГКМ ОФ 15947/03.
26. АГКМ ОФ 15947/59.
27. Кызласов Л.Р. Очерки по истории Сибири и Центральной Азии. Красноярск, 1992.

28. АГКМ ОФ 15866/33.
29. АГКМ ОФ 15947/14.
30. АГКМ ОФ 15947/16.
31. АГКМ ОФ 15947/61.
32. АГКМ ОФ 15947/15.
33. АГКМ ОФ 15947/17.
34. Кимеева Т.И. Культура народов Притомья как результат межэтнического взаимодействия (конец XIX – начало XX вв.). Кемерово, 2007.
35. АГКМ ОФ 15947/28.
36. АГКМ ОФ 18566/50.
37. АГКМ ОФ 15947/60.
38. АГКМ ОФ 15866/16.