

ем. Я полагаю что было бы необходимо немедленно организовать наше бюро в Орловке и бросить агитацию в Шарасумэ Кошагач и Кобдо Главным центром деятельности должен быть урочище Ком как центральная среди монгольского населения враждебно настроенного Китая точка Вождей монгольского населения можно вызвать в любой момент на границу в район Защитной волости и заручиться от них всеми данными о безусловной помощи точка. Я видел слезы их и жалобы на Китай точка Агитацию легко вести на киргизском языке так как все монголы отлично говорят по киргизски точка Китайская пограничная стража вся из монголов и вся она в любой момент может быть нашей точка Для Монголии необходимо дать веское слово гарантии что Советская власть готова будет поддержать их в революционном движении точка по моему мнению крайне необходимо усилить пограничную линию» [4, л. 2].

Говоря о позиции и содержании работы К. М. Рычкова-Ракай, можно отметить, что в отчете главы делегации Егорова проблемы «монгольского сепаратизма» и межнациональных отношений не упоминались, но в отчете об экспедиции, направленном вскоре из Семипалатинска, говорилось: «...Со-

единенное заседание подчеркивает необходимость особенной крайней политики для данного края... при помощи политической работы с Монголией создать основательный противовес капиталистическим стремлениям Китая и объединиться с его революционной частью...» [4, л. 4].

Последние годы своей яркой, но короткой жизни К. М. Рычков-Ракай посвятил общественной и научной работе. В конце 1923 г. в журнале «Сибирские огни» был напечатан некролог: «7 ноября в Семипалатинске умер от туберкулеза легких Константин Михайлович Рычков-Ракай, видный сибирский журналист и этнограф» [1, с. 249].

V. G. Datsyshen

Altai episode of the service of ethnographer K. M. Rychkova

Annotation. The work shows a little-known page of the biography of the famous ethnographer K. M. Rychkova. In September 1920, as part of the Soviet delegation, he traveled to negotiations with the authorities of the Altai District of the Republic of China. K. M. Rychkov drew attention to the national issue in this Chinese region. **Keywords:** K. M. Rychkov-Rakai, Altai, Mongolian issue, Soviet-Chinese negotiations.

Источники и литература

1. Б-ов М. К. М. Рычков-Ракай // Сибирские огни. Кн. 5–6. 1923. С. 249.
2. Рычков К. К. вопросу о вымирании северных народностей Сибири // Сибирские огни. Кн. 1–2. 1923. С. 182–192.
3. К истории казахских коллекций МАЭ // Электронная библиотека Музея антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН [Электронный ресурс]. URL: http://www.kunstkamera.ru/lib/rubrikator/03/03_03/978-5-906523-11-2/ (дата обращения: 03.09.2020).
4. РГАСПИ. Ф. 495. Оп. 154. Д. 48.

УДК 930.2+94(571.150)

DOI 10.37386/2687-0592-2020-10-263-269

Д. В. Емельянов

Алтайский государственный краеведческий музей, г. Барнаул, Российская Федерация

Фотография как источник изучения традиционных средств транспорта коренного населения Алтая начала XX в.

Аннотация. Работа посвящена одному из источников изучения традиционных средств транспорта коренного населения Алтая (алтайцев и казахов) в начале XX в. — фотографии. Рассмотрен комплекс фотографий С. И. Борисова из собрания Алтайского государственного краеведческого музея. На основе изучения и анализа фотоисточников выделяются и характеризуются сухопутные и водные средства транспорта. Поднимаются вопросы преимущества и недостатка использования фотографии как этнографического источника. **Ключевые слова:** этнографический источник, фотография, алтайцы, казахи, Алтай, транспорт, традиции.

Выбор источников для изучения того или иного объекта в последние годы стремительно возрастает, что связано с возрастающими темпами научно-технического прогресса, а также активизацией междисциплинарных исследований. Одним из таких источников является фотография в этнографической науке. Становление визуальной антропологии в конце 1980-х гг. в России способствовало увеличению обращений к этому источнику. Фотография служит «документально беспристрастным и точным протоколом регистрации действительности», прочтением

которого занимается исследователь [1, с. 10]. Однако фото дает лишь общую информацию о предмете, порой не позволяя провести более точное конструктивное описание (измерение размеров, материал, техника изготовления).

Учитывая сильные и слабые стороны фотографии как этнографического источника, можно сказать, что она является перспективным направлением в изучении материальной и духовной культуры коренных народов Алтая. Важной составляющей материальной культуры этноса являются средства пе-



Рис. 1. Алтаец верхом на лошади с парадным убранством. Начало XX в. АГКМ ОФ 12595/138 Автор С. И. Борисов

редвижения и транспорт, способствующие организации и реализации хозяйственно-промышленной деятельности [2, с. 263]. Использование фотографии при изучении этого аспекта культуры позволяет путем визуального осмотра и анализа охарактеризовать конструктивные и функциональные особенности видов транспорта, а также зафиксировать факт их использования.

В Алтайском государственном краеведческом музее Барнаула (АГКМ) хранится масштабная фотодокументальная коллекция. Одним из ее комплексов является личный фонд известного барнаульского фотографа Сергея Ивановича Борисова (1858?–1935). Формирование данного фонда происходило во второй половине XX в. Участие в этом принимали как жители г. Барнаул, так и дочь фотографа Татьяна Сергеевна Борисова, внучатая племянница Антонина Федоровна Сенникова, а также члены семьи Малюковых, у которых Сергей Иванович жил первое время по приезде в Барнаул [3, с. 268]. С 1907 по 1914 г. С. И. Борисов совершил несколько экспедиций в Горный Алтай, результатом которых стали многочисленные снимки, «рисующие быт, нравы, религиозный культ» проживавших там народов [3, с. 268; 4, с. 3]. Это алтайцы и казахи, занимавшиеся кочевым скотоводством. Среди множества сюжетов и объектов в поле зрения фотографа попали средства передвижения и транспорт. На снимках С. И. Борисова запечатлены две большие группы средств транспорта: сухопутные и водные. Первая группа включает верховой и вьючный, а также гужевой транспорт, вторая — лодки (дол-

бленные и дощатые русского типа) и паромную переправу.

Географические условия Горного Алтая предопределили широкое распространение верхового и вьючного транспорта. В начале XX в. в основу экономического уклада местных народов входило кочевое и полукочевое хозяйство со скотоводческо-промышленными элементами [5, с. 136]. С учетом географического фактора и сложившихся хозяйственно-культурных особенностей происходило формирование транспортной культуры, характерной для кочевых и полукочевых народов. Основными компонентами транспорта, получившими наибольшее распространение, стали верховой и вьючный транспорт, исконно развивавшиеся на этой территории.

В качестве верхового животного люди использовали как лошадь, так и верблюда. Последний активно привлекался для транспортировки груза, т. е. мог быть навьючен. Верховой конь на рубеже XIX–XX вв. в среде кочевников оставался основным средством передвижения, а комплекс снаряжения демонстрировал устойчивые черты на протяжении длительного времени.

Снаряжение верховой лошади включало в себя уздечный набор и седло. Конская узда состояла из наносного и щечного ремней, недоуздки, удила и поводьев [6–10]. Как отмечает И. Д. Ткаченко, узда алтайских народов характеризовалась малым количеством ремней, что отличало ее от других [11, с. 170]. Мы можем видеть, что отсутствовали как налобный, так и подгубный ремни. Фотографии С. И. Борисова демонстрируют как повседневную, так и празд-



Рис. 2. Казах верхом на верблюде. Начало XX в. АГКМ ОФ 12595/164. Автор С. И. Борисов

ничную конскую упряжь. Особенностью праздничной являлось наличие декоративных элементов. Праздничная, парадная узда украшена металлическими бляшками [6, 12] (рис. 1). На щечном и носовом ремнях фиксировались небольшие прямоугольные бляшки с рельефным орнаментом в форме четырех треугольников, соединенные друг с другом острыми углами. На носовом ремне по центру крепилась круглая металлическая бляшка, которая также встречается в местах пересечения носового и щечного ремней.

Неотъемлемым атрибутом снаряжения верхового коня является седло. По классификации И. Д. Ткаченко, запечатленные С. И. Борисовым седла относятся к южносибирскому типу западного комплекса [13, с. 15]. Основные конструктивные элементы седла – две полки и две полукруглые луки. Визуально седло достигало средних размеров, передняя и задняя лука имели преимущественно широкие округлые формы. На фотографиях встречаются седла, где передняя лука выше задней, так и равные по высоте [6; 10; 14; 15]. Составной частью снаряжения седла являлись стремена, чепрак, а также тебеньки, конструктивные параметры и способы фиксации которых трудно прослеживаются на фотографиях.

Верблюд-бактриан (двугорбый), одомашненный в древности, на рубеже XIX–XX вв. использовался при транспортировке людей верхом, а также вьючных грузов. Об этом свидетельствуют фотографии С. И. Борисова [16; 17]. Наибольшее распространение как верховое и вьючное животное верблюд получил юге Алтая, на границе с Монголией. Для

управления верблюдом всадник использовал наносный ремень, к которому крепился длинный повод [16] (рис. 2).

Переправа товаров по узкому и каменистому Чуйскому тракту осуществлялась на верблюдах. Навьюченные животные преодолевали длительные расстояния, являясь ключевым средством транспорта при торговле с юго-восточными странами. Груз фиксировался на спине (между горбами) и на боках животного и крепился длинными ремнями, прочными веревками к телу животного, горбам. Для управления верблюдом использовали повод, продетый через хрящ в носу [18; 19, с. 149].

В равнинных местностях Горного Алтая автохтонное население использовало некоторые виды гужового транспорта: телеги русского типа и тарантас. Одна из телег была сфотографирована С. И. Борисовым в с. Узнения (на момент экспедиции территория Бийского уезда Томской губернии) [20] (рис. 3). На снимке представлена, согласно типологии И. И. Шангиной, крестьянская телега с пароконной запряжкой [21, с. 339]. Одна из лошадей идет в оглоблях и под дугой. Конструктивные параметры запряжки второй лошади по фотографии не вполне понятны. По данным литературы, запряжка осуществлялась с использованием постромки (толстого ремня, сложенного вдвое, который иногда прошивали в два шва тонким сыромятным ремешком для прочности) [21, с. 308].

Основными частями телеги являлись передняя и задняя оси с колесами, соединенные центральной (серединой) осью, а также кузов. Ось (как перед-

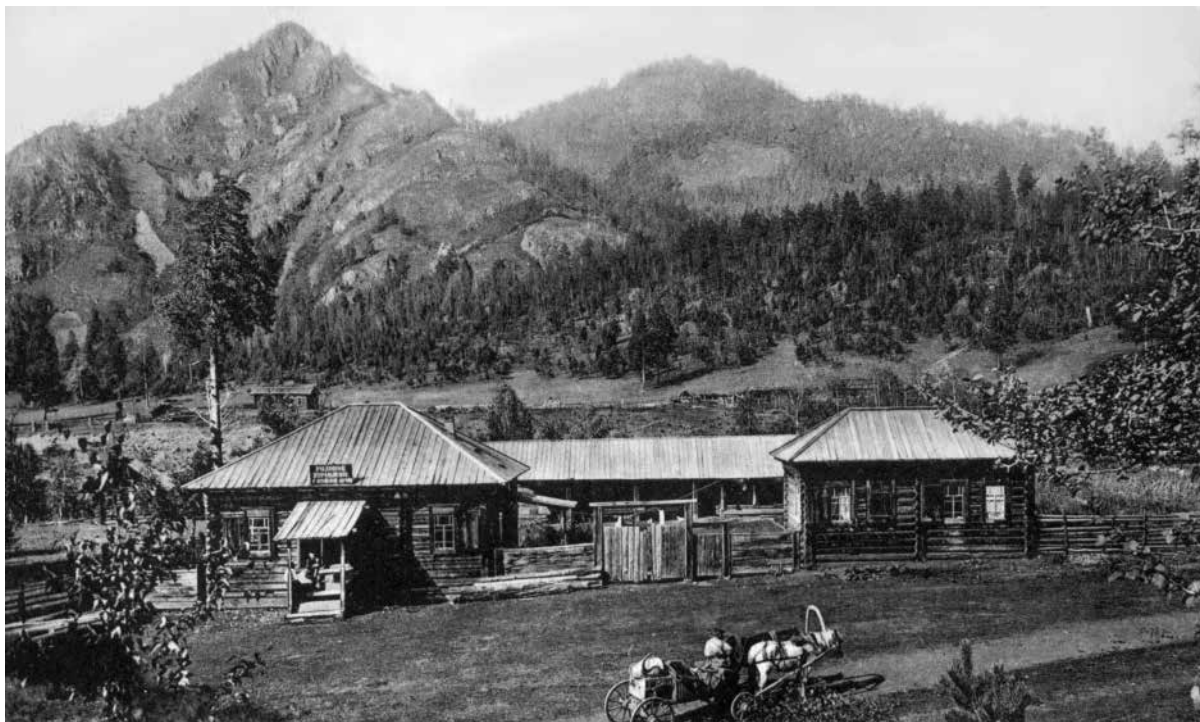


Рис. 3. Запряженная телега в с. Узня (Бийский уезд Томской губернии) Начало XX в. АГКМ ОФ 14239/22
Автор С. И. Борисов

няя, так и задняя) представляла собой толстый деревянный брус, на концы которого устанавливали деревянные колеса. У запечатленной С. И. Борисовым телеги диаметр передних колес меньше задних, что объясняется большей нагрузкой на заднюю часть телеги [20; 21, с. 341]. Колесо телеги состояло из ступицы и спиц. Соединенные передняя и задняя оси образовывали основу телеги, поверх которой устанавливался кузов. Изображение телеги не в полной мере позволяет судить о конструкции кузова. Однако, как отмечает И. И. Шангина, кузов подобных телег зависел от функционала и мог быть плоским, с высокими разведенными бортами, с сиденьями [21, с. 342].

На одной из фотографий С. И. Борисова запечатлена четырехколесная повозка, конструктивно напоминающая «тарантас» (русское наименование) [22]. Телега обращена к зрителю спиной, запряжена в пароконную запряжку. Одна лошадь идет под дугой, вторая, вероятно, запряжена при помощи постромки. Лошади тянут за собой четырехколесную повозку с передней и задней осями. Кузов сзади напоминает плетеную корзину, которая постепенно расширяется вверх. Спереди на отдельной скамье сидит возница, позади него пассажир.

Представленные виды сухопутного транспорта свидетельствуют о влиянии географического фактора: узкие речные долины, глубокие каньоны между отвесными берегами, труднопроходимые горные перевалы способствовали формированию и развитию в регионе вьючно-верхового, в отдельных случаях гужевого транспорта.

Следующей выделенной группой является водный транспорт, представленный несколькими типа-

ми: лодками и паромной переправой. На фотографиях видно, что в начале XX в. автохтонными народами Алтая, проживающими вблизи Телецкого озера, в быту применялись лодки двух видов: острокопечные долбленки западносибирского варианта (по типологии В. В. Антроповой) и дощатые лодки [23, с. 144]. Первый вариант представляет собой судно, остов которого выдолблен из цельного ствола дерева. Борты лодки в средней трети ее длины имели ровный край, постепенной повышающийся к носовой и кормовой частям. Передний край судна выше заднего [24; 25]. Для устойчивости судна, а также для разведения бортов на внутренней части закреплены распорки. Они изготовлены из дерева, имеют в сечении прямоугольную форму, изогнуты, повторяя форму дна судна (рис. 4). В движение лодка могла приводиться отталкиванием от дна длинным шестом, которым управлял человек, сидящий в кормовой части. Грузоподъемность судна составляла три человека с небольшим грузом [24].

Среди сюжетов со средствами передвижения и транспорта на снимках С. И. Борисова наиболее часто встречаются дощатые лодки (водный транспорт). Конструктивно это судно, изготовленное из нескольких отдельных досок, сколоченных между собой определенным образом (рис. 5). На основании фотографий мы можем полагать, что основу данного типа судна составляло плоское дно, состоявшее из одного или нескольких досок [26], а носовая часть судна была своеобразным продолжением дна — это широкая трапециевидная доска, идущая вверх под углом. Эти два конструктивных компонента, на наш взгляд, составляли остов лодки. Далее к нему крепи-



Рис. 4. Переправа на долбленке через р. Катунь выше устья р. Чуи. Начало XX в. АГКМ ОФ 12595/52
Автор С. И. Борисов.

лись доски, формировавшие борта [26–28]. Для дополнительной фиксации бортов, обеспечения устойчивости судна, а также прочности формы разведенных бортов изнутри лодки устанавливались деревянные распорки, повторявшие внутреннюю форму дна. Борты лодки постепенно повышались в сторону носа и кормы. Судя по фото, высота бортов могла доходить человеку до пояса, что предопределяло размер судна и его грузоподъемность в целом [26]. Особенностью описываемого типа лодок являлся их большой размер, позволявший вмещать нескольких человек одновременно [26]. На изображе-

ниях зафиксировано от пяти до семи человек, при этом имеется возможность посадки еще нескольких человек [28–31]. В движение лодка приводилась несколькими гребцами (от двух до четырех) при помощи однолопастных весел, одновременно для маневров использовали длинный и толстый деревянный шест [26; 29–31]. На одной из запечатленных лодок в кормовой части для шеста установлена специальная прямая распорка (доска), на которой стоял человек, направлявший шестом движение судна [26].

Для перемещения с одного берега на другой груза, лошадей и людей использовалась паромная пе-



Рис. 5. Алтайцы в дощатой лодке на оз. Телецкое. Начало XX в. АГКМ ОФ 14239/13
Автор С. И. Борисов.

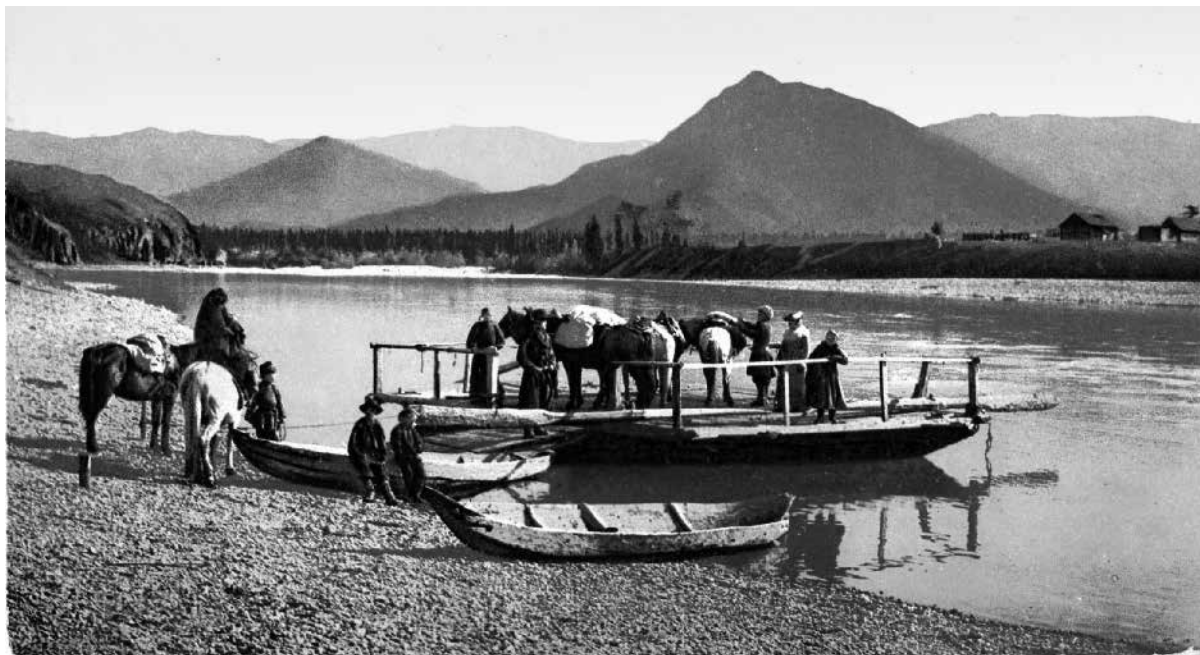


Рис. 6. Паром на р. Катунь у д. Уйман. Начало XX в. АГКМ ОФ 12595/152. Автор С. И. Борисов

реправа. Одна из переправ представлена на снимке С. И. Борисова [25]. Для сооружения переправы могли использоваться как толстые бревна, так и рассмотренные выше типы лодок (рис. 6). Внесенная С. И. Борисовым в изображение фотокоррекция повлияла на его качество, в результате стало сложно установить основу парома. Однако примером использования шорцами дощатой лодки в качестве основы парома может служить фотография 1913 г., сделанная в Горной Шории Г. И. Ивановым в ходе землеустроительной экспедиции [32]. Поверх бревен или лодок устанавливался деревянный настил, который формировал площадку для транспортировки груза, людей и животных. Справа и слева на площадке устанавливалось П-образное ограждение. Оно было не сплошным по периметру и прерывалось посередине в кормовой и носовой частях. Ограждение представляло собой вертикальные деревянные бруски, зафиксированные на площадке. Поверх брусков устанавливались деревянные горизонтальные бруски, связывавшие воедино всю конструкцию. Ограждение служило не только для удобства и безопасности передвижения, но и для привязи скота. Подобные переправы неоднократно находили отражение в этнографической литературе при характеристике культуры народов Сибири и Дальнего Востока (тувинцев, эвенов, ительменов, нивхов, нанайцев) [23, с. 113; 33, с. 91, с. 93; 34, с. 67; 35, с. 756, с. 835].

Изучив подробно фотоколлекцию С. И. Борисова, выделив примеры использования средств передвижения и транспорта, можно заключить, что фотография является важным первоисточником. Она имеет свои сильные и слабые стороны. Ее преимуществом является то, что исследователь самостоятельно с учетом конкретных целей и задач выделяет главное и необходимое для него. Снятые сюжеты и виды являются объективной визуальной констатацией фактов. Недостаток состоит в том, что изображение не всегда передает необходимую информацию (конструктивные особенности, материал, масштаб). Изученные фотографии С. И. Борисова позволили не только зафиксировать факт использования различных средств транспорта, но и проанализировать и охарактеризовать их.

D. V. Emelyanov

Photography as a source of study of the traditional means of transport of the indigenous population of Altai at the beginning of the twentieth century

Annotation. The work is devoted to the study of traditional means of transport of the indigenous population of Altai (Altai and Kazakhs) at the beginning of the twentieth century. Based on photographs by S. I. Borisov from the collection of the Altai State Museum of Local Lore. Land and water transport are distinguished and characterized. Questions are raised about the advantage and disadvantage of using photography as an ethnographic source. **Keywords:** *ethnographic source, photography, Altai, Kazakhs, Altai, transport, traditions.*

Источники и литература

1. Толмачева Е. Б. Фотография как этнографический источник (по материалам фотоколлекции Музея антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН): автореф. ... канд. ист. наук: 07.00.07 этнография, этнология, антропология СПб., 2011. 22 с.
2. Емельянов Д. В. Транспортная культура народов Алтая (по материалам фотоколлекции С. И. Борисова)

- сова в собрании Алтайского государственного краеведческого музея) // XIII Конгресс антропологов и этнологов России: сб. материалов, Казань, 2–6 июля 2019 г. / отв. ред.: М. Ю. Мартынова. Москва; Казань: ИЭА РАН, КФУ, Ин-т истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2019. С. 263–264.
3. Супонина Л. С. Личный фонд фотографа С. И. Борисова в собрании АГКМ // Сохранение и изучение культурного наследия Алтайского края. Барнаул: Изд-во Алт. гос. ун-та, 2016. № 22. С. 267–270.
 4. Жизнь Алтая. 9 января 1911. №6. 4 с.
 5. Традиционные знания коренных народов Алтае-Саянского экорегиона в области природопользования: информ.-метод. справ. / отв. ред. И. И. Назаров. Барнаул: Азбука, 2009. 310 с.
 6. Алтайский государственный краеведческий музей (АГКМ) ОФ 12595/138.
 7. АГКМ ОФ 12595/151.
 8. АГКМ ОФ 14239/34.
 9. АГКМ ОФ 14239/11.
 10. АГКМ ОФ 12595/112.
 11. Ткаченко И. Д. Традиционное снаряжение лошади у алтайцев (по материалам коллекций РЭМ) // Алтае-Саянская горная страна и история ее освоения кочевниками. Барнаул: Изд-во АлтГУ, 2007. С. 169–171.
 12. АГКМ. ОФ 12595/113.
 13. Ткаченко И. Д. Снаряжение верхового коня у кочевников Сибири и Центральной Азии (опыт историко-этнографического исследования): автореф. ... канд. ист. наук: 07.00.07 этнография, этнология, антропология СПб, 2009. 22 с.
 14. АГКМ ОФ 14239/36.
 15. АГКМ ОФ 12595/69.
 16. АГКМ ОФ 12595/164.
 17. АГКМ ОФ 14239/7.
 18. АГКМ ОФ 14536/6.
 19. Вайнштейн С. И. Историческая этнография тувинцев: проблемы кочевого хозяйства Москва: Наука, 1972. 314 с.
 20. АГКМ ОФ 14239/22.
 21. Шангина И. И. Русский традиционный быт Санкт-Петербург: Азбука классика, 2003. 679 с.
 22. АГКМ ОФ 14536/15.
 23. Историко-этнографический атлас Сибири / отв. ред. М. Г. Левин, Потапов Л. П. Москва, Ленинград: Изд-во АН СССР, 1961. 500 с.
 24. АГКМ ОФ 12595/52.
 25. АГКМ ОФ 12595/152.
 26. АГКМ ОФ 14239/16.
 27. АГКМ ОФ 14239/12.
 28. АГКМ ОФ 14239/13.
 29. АГКМ ОФ 12595/88.
 30. АГКМ ОФ 12595/153.
 31. АГКМ ОФ 12595/154.
 32. АГКМ ОФ 15947/28.
 33. Кызласов Л. Р. Очерки по истории Сибири и Центральной Азии Красноярск: Изд-во Краснояр. ун-та, 1992. 224 с.
 34. Таксами Ч. М. Основные проблемы этнографии и истории нивхов: середина XIX — начало XX в. Ленинград: Наука, 1975. 238 с.
 35. Левин М. Г. Потапов Л. П. Народы Сибири. Москва; Ленинград: Изд-во АН СССР, 1956. 1112 с.

УДК 94(571.15)

DOI 10.37386/2687-0592-2020-10-269-276

Л. Н. Мукаева

Горно-Алтайский государственный университет, г. Горно-Алтайск, Российская Федерация

«У каждого человека есть светлые и темные стороны, как у кедров на сопках Алтая»: этнокультурная составляющая полевых изысканий финского геоморфолога Г. Й. Гранё в Русском Алтае и Монгольском Алтае в 1906–1909 гг.¹

Аннотация. В статье освещается этнокультурная составляющая полевых изысканий финского геоморфолога Г. Й. Гранё в Русском и Монгольском Алтае, проведенных им по заданию Финско-угорского общества в 1906–1907 гг. и в 1909 гг. Предпринятые экспедиционные исследования были археологическими, но при этом Й. Г. Гранё собрал богатейший материал и по этнической истории народов Русского Алтая и Монгольского Алтая. Характеристика и описание различных этнокультурных групп, сообществ и анклавов Алтае-Монгольского региона расширяют представления по истории и культуре населения региона в досоветское время. **Ключевые слова:** *Русский Алтай, Монгольский Алтай, народы Алтая, экспедиционные исследования, полевые материалы, этнокультурные процессы, этническое разнообразие.*

Целью настоящей статьи является анализ этнической составляющей полевых изысканий финского геоморфолога Г. Й. Гранё в Русском Алтае и Монгольском Алтае в 1906–1909 гг., опубликованных в

книге «Алтай. Увиденное и пережитое в годы странствий», вышедшей на финском языке в 1919–1921 гг., переизданной в 1993 г. и переведенной на русский язык в 2012 г. [1].

В исследовательской литературе уже отмечалось, что Русский и Монгольский Алтай, представляющий большой интерес для естественнонаучных исследований, оставался к началу XX в. неизвестной

¹ Материалы подготовлены по результатам научно-исследовательского проекта, поддержанного РФФИ № 18-49-040005 а(р) 2019 г.