

Краснощечков В.А.

кандидат исторических наук, доцент кафедры «Дизайн и декоративное искусство»
Поволжского государственного университета сервиса (ПВГУС)

Региональные особенности культурного взаимовлияния на примере санно-тележного промысла в среднем Поволжье XIX – первой половины XX вв.

Культурное взаимовлияние в рамках традиционной культуры остается активной движущей силой, охватывающей разные стороны формирования и развития повседневности в полиэтнических регионах, находясь в тесной связи с этническим разделением труда и технологией производства. Этническое взаимодействие стимулирует обмен культурными формами, выраженный в особых национальных способах изготовления и украшения различных предметов быта. Примером подобного взаимовлияния может послужить санно-тележный промысел Среднего Поволжья XIX – первой половины XX вв., возникший как один из видов кустарно-ремесленного производства в рамках **дорожного комплекса системы жизнеобеспечения** и ставший неотъемлемой частью культуры региона.

Поскольку Среднее Поволжье – район сравнительно поздней колонизации, русское ремесло появилось в регионе уже в сложившемся виде. Русские переселенцы из разных областей Европейской части Российской империи привносили в места выхода свои приемы и технологии изготовления тех или иных предметов повседневной жизни. В свою очередь влияние на ремесленное производство Среднего Поволжья оказали национальные традиции других этнических групп, населявших регион – мордвы, татар, чувашей, поляков и немцев. Самую большую группу ремесленно-кустарных производств Среднего Поволжья составляли промыслы по обработке дерева. В эту группу входит предмет нашего исследования – санно-тележный промысел.

Тему изучения традиционных видов транспорта в своих работах затрагивали многие ученые в России¹ и за рубежом². Однако исследования на региональном уровне в этой области почти не касаются изучения локальных особенностей и технологии изготовления. Вместе с тем полное знание о региональных формах культуры позволит создать целостную картину культуры национальной.

Как и другие промыслы, санно-тележный промысел отражает особенности хозяйственного уклада, степень развития экономических отношений, особенности социального и политического развития общества, хозяйственные и культурные кон-

¹ Лебедева А. А. О зимнем гужевом транспорте русских крестьян в XIX–начале XX в. // Полевые исследования Института этнографии 1975 года. М., 1977. С. 11–19; Ее же. Транспорт, переноска и перевозка тяжестей // Этнография восточных славян. Очерки традиционной культуры. М., 1987. С. 313–342; Васильев М. И. Русские сани. Историко-этнографическое исследование. Вел. Новгород, 2007. 364 с.; Его же. Русские сухопутные коммуникации и скользящий транспорт X – нач. XX вв. : основные тенденции развития : дисс. ... д. и. н. СПб., 2009. 941 с.

²Fenton A. et al. Land transport in Europe. Copenhagen, 1973. 513 p.; Kreisel H. **Prunkwagen und Schlitten**. Leipzig, 1927. 181 p.; Moszynski K. Kultura ludowa Slowian. Cz. 1. Kultura materialna. Kraków, 1929. 710 p.; Tarr L. et al. **Karren, Kutsche, Karosse : eine Geschichte des Wagens**. Berlin, 1970. 349 p.

такты народов населяющих регион. Являясь частью **дорожного комплекса** системы **жилищно-поселенческого комплекса (важнейшей составляющей культуры жизнеобеспечения³)**, санно-тележный промысел включает в себя четыре аспекта – технологический, функциональный, социальный и символический.

В зимний период основным средством передвижения в Среднем Поволжье, как и на всей территории Российского государства в указанный период, являлись сани. По своему функциональному назначению сани делились на три большие группы – грузовые, хозяйственно-бытовые (универсальные) и пассажирские, внутри этих групп – на типы и подтипы.

Повсеместное распространение среди грузовых саней получили «дровни». В городах их называли «ломовыми»⁴. Для перевозки невода и улова служили так называемые рыболовецкие «коробовые сани». Они отличались от других большими размерами и массивностью деталей.

Для перевозки грузов на санях устраивались навесные платформы, которые делались шире хода саней. В Приуралье и левобережье Среднего Поволжья платформа (которую называли еще «кресло», «крясло») представляла собой раму из жердей длиной 1,5 метра и шириной чуть больше метра, привязывавшуюся к саням черемуховыми прутьями⁵.

Более всего распространены в Среднем Поволжье были универсальные хозяйственно-бытовые сани, предназначавшиеся не только для хозяйственных нужд, но и бытовых поездок в город, на базар и т. п. Такие сани вмещали от 650-820 кг груза и назывались «розвальни» или «ропуски»⁶.

В XIX – начале XX века в Среднем Поволжье, Приуралье получили распространение сани с плетеным из прутьев кузовом. Они назывались «кошевные»⁷. Это название, скорее всего, произошло от слова «кошева», обозначающее корзину. Определенную роль сыграло влияние тюркских народов Поволжья и Приуралья, а также украинских переселенцев, у которых «кошевкой» именовался плетеный из лозы кузов на телеге⁸.

В городе Казани в XIX – первой трети XX вв. было развито производство легких саней, которые славились своей отделкой. Под термином «казанские сани» понимались лубяные экипажи различной конструкции, но отличавшиеся своей отделкой кожей, железной оковкой, в частности фигурными железными решетками⁹. Изготовление саней в Казани зародилось в середине в XVII века. Этот промысел находился целиком в русских руках¹⁰. Национальные черты проявлялись в увлечении татар красивой кованой сбруей для поездок в праздники. Это было проявлением

3 Культура жизнеобеспечения и этнос. Ереван, 1983. С. 55.

4 Ривовш Я. Н. Время и вещи. М., 1990. С. 99; Шангина И. И. Русский традиционный быт. СПб., 2003. Рис. С. 270.

5 Лебедева А. А. О зимнем гужевом транспорте русских крестьян в XIX–начале XX в. // Полевые исследования Института этнографии 1975 года. М., 1977. С. 13.

6 Васильев М. И. Русские сани. 2007. С. 230.

7 Лебедева А. А. Транспорт, переноска и перевозка тяжестей // Этнография восточных славян. Очерки традиционной культуры. М., 1987. С. 331.

8 Волков Ф. К. Этнографические особенности украинского народа // Украинский народ в прошлом и настоящем. Т. II. Пг., 1916. С. 500.

9 Бусыгин Е. П. Русское население Среднего Поволжья. Казань, 1966. С. 390.

10 Воробьев Н. И. Материальная культура Казанских татар. Казань, 1930. С. 88.

древних кочевых традиций¹¹. Дуги окрашивались в оливковый цвет краской, приготовленной из мелко натолченной и разведенной кипятком коры крушины («волчьей ягоды»). Пристрастие к ярко раскрашенным дугам у татар немного больше, чем у других народов¹². В дальнейшем термин «казанские сани» применялся ко всей санной продукции Казанской губернии, став своего рода торговой маркой¹³.

Материалом для изготовления саней служили сосна, а также другие местные породы деревьев, которые заготавливались самим мастером или покупались на рынке. Самыми дорогими считались дубовые полозья¹⁴. Дерево для полозьев готовилось зимой. Жерди молодого дуба распаривались в герметически закрытой печи, обложенные сырым конским (что считалось лучше) навозом в жарко натопленной избе, потом сгибался. Согнутый брус закрепляли и оставляли в таком положении на все лето. Зимой из этого дерева делали полоза и обивку саней¹⁵.

Редко парники устраивались отдельно, во дворе. В этом случае парник представлял собой деревянный сруб в яме, в центре которого сооружалась большая, из битой глины печь с встроенным в нее котлом. Над котлом прикреплялись жерди, над которыми оставалось пустое место высотой примерно 0,7 м. Сруб сверху закрывался досками и заваливался землей или навозом. Воду кипятили, и поднимающийся пар распаривал полозья в герметичном пространстве. Распаренный полоз накладывали на деревянный болван – «мгал», и при помощи веревочной петли и рычага полоз загибался¹⁶.

В Саратовской губернии производством саней, телег и колес занималась преимущественно мордовское население, проживавшее в лесистых местностях губернии. Их телеги и сани продавались неокорванными. Немецкие колонисты специализировались на изготовлении фургонов для почтового ведомства¹⁷.

Изготовление саней и телег наиболее развито было в лесистых районах юго-запада Симбирской губернии и юго-восточной части Самарской Луки. В Сызранском и Сенгилеевском уездах Симбирской губернии санно-тележный промысел, включая производство колес, дуг и оглобель появился в 1870–1890 годах. В Симбирской губернии занимались изготовлением возовых «кошевен», по-местному – «плетюхов» (больших, высоких корзин, из прутьев или сосновой драни), и тарантасных кузовов в селе Кладбищи Алатырского уезда. Большое количество санников и тележников работало в Карсунском уезде, в селах Сурский Острог и Платово. В Алатырском уезде подобный промысел отмечался в селе Большой Кувай¹⁸.

В Ставропольском уезде Самарской губернии в конце XIX века около 208 дворов селений Чащик, Мулловка, Терентьевская Слобода, Бригадировка, Подбельская, Старая и Новая Сахча, Нижнее Якушкино, Хмелевка занималось производством полозьев, саней¹⁹.

11 Воробьев Н. И. С. 99

12 Там же. С. 120.

13 Васильев М. И. Русские сани. 2007. С. 332-333.

14 Бусыгин Е. П. Указ соч. 1966. С. 145.

15 Материалы для географии и статистики России собранные офицерами Генерального штаба. Т. 19. СПб., 1860. С. 349-350.

16 Сборник статистических сведений по Самарской губернии. Т. 2. М., 1884. С. 174.

17 Материалы для географии и статистики России... Т. 6. СПб., 1862. С. 207.

18 Воробьев К. Кустарно-ремесленные промыслы Симбирской губернии. Симбирск, 1916. С. 34, 36, 53.

19 Сборник статистических сведений по Самарской губернии. Т. 2. М., 1884. С. 174.

Широкой популярностью на территории Среднего Поволжья пользовался четырехместный экипаж, называвшийся в народе «долгуша». Это была телега, состоящая из кузова и ходовой части. Кузов состоял из черемуховых, в 17 см толщиной жердей, скрепленных двумя бортами и двух жердочек-дрог²⁰.

Почти у каждого татарина в хозяйстве была телега (арба) на деревянном ходу, похожая на русскую телегу, только передок и задок кузова выше, а боковые жерди изогнуты больше²¹.

Популярностью у татар (особенно у мулл и богатых крестьян) пользовался летний экипаж – тарантас – легкие дроги на железном ходу, на которых укреплен плетеный кузов с козлами. Кузова были как обычные плетенки, так и обтянутые кожей, с крыльями и даже на рессорах. Тарантасы при езде набивали сеном или соломой, которую закрывают кошмой или ковром с подушкой. Хорошие тарантасы имели мягкое кожаное сиденье. Тарантас считался роскошью. Для длительных поездок использовали крытые тарантасы²².

На высоком правом берегу Волги бытовал особый вид тарантаса – кюйма (којма). Он вмещал до 5 человек и был с плетеным верхом. Такие тарантасы встречались у чувашей и служили главным образом для катания невесты с подругами перед свадьбой. В них же выезжали на уборку хлеба. Употребление такого тарантаса в свадебном ритуале говорит о пережитках свадебного жилища, особенно если вспомнить наличие подобного свадебного экипажа невесты (он-ава) у мордвы, который считался заимствованным у татар²³.

В конце XIX века в самой Казани занимались только окончательной отделкой экипажей, основное же производство было отдано в близлежащие села. Ремесленник, изготавливающий телегу или экипаж, покупал колеса, полозья, дугу у специализирующихся на данных видах продукции мастеров, «остальные же принадлежности, а также общее налаживание экипажа производил сам»²⁴. В некоторых деревнях разделение труда было даже при изготовлении ободов. Например, в селе Державино Казанской губернии одни мастера – «тесари» приготавливали вырезы (плахи) для ободьев, другие – «выпальщики» распаривали вырезы в парницах, третьи – «закрепщики» гнули вырезы на галах в ободья, четвертые – «вязальщики» связывали гнутые ободья лыком²⁵.

Таким образом, несмотря на то, что санно-тележный промысел Среднего Поволжья был общим и традиционным для всего населения, можно говорить о региональных особенностях, тесно связанных с этническим разделением труда и технологией производства. Этническое взаимодействие стимулировало обмен культурными формами в санно-тележном ремесле. Оно выразилось в особых национальных способах изготовления и украшения различных элементов. Разделение производства в санно-тележном промысле можно назвать характерной чертой

20 Словарь церковно-славянского и русского языка. Том 1. СПб., 1847. С. 370.

21 Воробьев Н. И. Указ соч. С. 120

22 Там же. С. 121

23 Евсевьев М. Е. Мордва Татарской Республики // Материалы по изучению Татарстана. Сб. статей. Вып. II. Казань, 1925. С. 121

24 Воронцов В. П. Очерки кустарной промышленности в России. СПб., 1886. С. 17, 48.

25 Энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона. Т. XV-а (Кн. 30). СПб., 1895. С. 676.

этого ремесла в Среднем Поволжье.

Наблюдается малая типичность национального инвентаря и приемов изготовления в санно-тележном промысле по сравнению с таковыми у всех народностей Среднего Поволжья. Причиной подобной нивелировки, кроме практической пользы, является, возможно, длительное сожителство народов, которое путем заимствований делало единообразным хозяйственный быт.

Исследование санно-тележного промысла позволяет углубить теоретические представления в области традиционной повседневной культуры Среднего Поволжья.

Список литературы:

1. Бусыгин, Е. П. Русское население Среднего Поволжья. Историко-этнографическое исследование материальной культуры (с XIX – начало XX вв.). – Казань : Изд-во Казанского университета, 1966. – 401 с.
2. Васильев, М. И. Русские сани. Историко-этнографическое исследование. – Великий Новгород : НовГУ им. Ярослава Мудрого, 2007. – 364 с.
3. Васильев, М. И. Русские сухопутные коммуникации и скользящий транспорт X – начала XX веков : основные тенденции развития : диссертация ... доктора исторических наук : 07.00.07. – СПб., 2009 – 941 с.
4. Волков, Ф. К. Этнографические особенности украинского народа // Украинский народ в прошлом и настоящем. Т. II. – Пг. : Тип. т-ва «Общественная польза» М. А. Славинского, 1916. – С. 455–647.
5. Воробьев, Н. И. Материальная культура Казанских татар (опыт этнографического исследования). – Казань : Татполиграф, 1930. – 464 с.
6. Воробьев, К. Кустарно-ремесленные промыслы Симбирской губернии. – Симбирск : Изд-во симбирского губернского земства; тип. Н. П. Сидневой, 1916. – 261 с.
7. Воронцов, В. П. Очерки кустарной промышленности в России. – СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1886. – 223 с.
8. Евсевьев, М. Е. Мордва Татарской Республики // Материалы по изучению Татарстана. Сб. статей. Вып. II. Под ред. Г. Г. Ибрагимова и Н. И. Воробьева. – Казань : 2-я Гостипография «Восток», 1925. – С. 179–196.
9. Культура жизнеобеспечения и этнос / ред. : С. А. Арутюнов, Э. С. Маркарян. – Ереван : АН Армянской ССР, 1983. – 320 с.
10. Лебедева, А. А. О зимнем гужевом транспорте русских крестьян в XIX–начале XX в. // Полевые исследования Института этнографии 1975 года. – М. : Наука, 1977. – С. 11–19.
11. Лебедева, А. А. Транспорт, переноска и перевозка тяжестей // Этнография восточных славян. Очерки традиционной культуры. – М. : Наука, 1987. – С. 313–342.
12. Материалы для географии и статистики России собранные офицерами Генерального штаба : в 39 т. Т. 19 : Рязанская губерния / сост. М. Баранович. – СПб. : Тип. «Общественная польза», 1860. – 553 с.
13. Материалы для географии и статистики России собранные офицерами Генерального штаба : в 39 т. Т. 6 : Екатеринбургская губерния / сост. В. Павлович. – СПб.: Тип. департамента Генштаба, 1862. – 352 с.
14. Ривош, Я. Н. Время и вещи: Иллюстрированное описание костюмов и аксессуаров в России конца XIX – начала XX в. – М.: Искусство, 1990. – 304 с.
15. Сборник статистических сведений по Самарской губернии: в 8 т. Т. 2 : Ставропольский уезд. – М.: Тип. С. Бестужевой, 1884. – 258 с.
16. Словарь церковно-славянского и русского языка : в 4 т. Т. 1. – СПб. : Тип. Императорской академии наук, 1847. – 415 с.
17. Шангина, И. И. Русский традиционный быт: Энциклопедический словарь. – СПб. : Азбука-классика, 2003. – 688 с.
18. **Энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона: в 86 т. Т. XV-а (Кн. 30).** – СПб. : Тип. И. А. Эфрона, 1895. – 960 с.
19. Fenton, A., J. Podolak and H. Rasmussen (ed.). Land transport in Europe. – Copenhagen : Nationalmuseet, Aarhus University Press, 1973. – 513 p.
20. Kreisel, H. **Prunkwagen und Schlitten.** – Leipzig : K. W. Hiersemann, 1927. – 181 p.
21. Moszynski, K. Kultura ludowa Slowian. Cz. 1. Kultura materialna. – Kraków : Polska Akad. Umiejętności, 1929. – 710 p.
22. Tarr, L., F. Gottschlig and L. Lakner. **Karren, Kutsche, Karosse : eine Geschichte des Wagens.** – Berlin : Henschelverl, 1970. – 349 p.