

<https://doi.org/10.37816/2073-9567-2021-61-20-37>

УДК 008

ББК 71 + 39.39 (2)

Научная статья / Research Article



This is an open access article distributed under  
the Creative Commons Attribution 4.0  
International (CC BY 4.0)

© 2021 г. Т. В. Белько

г. Тольятти, Россия

© 2021 г. В. А. Краснощеков

г. Тольятти, Россия

© 2021 г. **Н. П. Бесчастнов**

г. Москва, Россия

### ИЗ ИСТОРИИ ПРОЕКТНОЙ КУЛЬТУРЫ СРЕДНЕГО ПОВОЛЖЬЯ: САННО-ТЕЛЕЖНОЕ ПРОИЗВОДСТВО СЕРЕДИНЫ XIX – ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XX ВВ.

**Аннотация:** Истоки дизайна лежат в традиционных формах проектной культуры доиндустриальных обществ, выражавшихся в изделиях кустарного производства, народных промыслов и ремесел. Санно-тележное производство (и сопутствующее ему колесно-ободное) на Средней Волге, как и на всей территории России середины XIX – первой половины XX вв., было обычным и традиционным видом ремесленной деятельности, кустарным промыслом. В силу полиэтничности региона, можно говорить о небольших локальных его особенностях — специфике производственных процессов, декоре, этническом разделении труда. Обмен культурными формами привел к типизации инструментов и приемов в санно-тележном производстве этнических групп Среднего Поволжья — мордвы, татар, чувашей. Причиной такого выравнивания являются практические выгоды и длительное совместное проживание народов в регионе, которое через перекрестные заимствования определило общий хозяйственный уклад и характер проектной культуры. Санно-тележный промысел на Средней Волге середины XIX – первой половины XX вв. реализовывался через традиционные проектные формы (сани типа дрóвни, рóзвальни, кошéвные; телеги типа пóлок, рыдв́ан, долгúша, дрóги, тарант́ас). Особое внимание в статье уделено анализу технологий их изготовления. Изучение разнообразных аспектов санно-тележного промысла Среднего Поволжья позволит обогатить теоретические представления в области изучения традиционной проектной культуры региона. Некоторые положения и выводы исследования могут быть полезны при проектировании городской среды.

**Ключевые слова:** Среднее Поволжье, проектная культура, санно-тележный промысел, материальная культура, региональная культура, ремесло, этническое взаимодействие.

**Информация об авторах:**

Татьяна Васильевна Белько — доктор технических наук, профессор, Поволжский государственный университет сервиса, ул. Гагарина, д. 4, 445677 г. Тольятти, Рос-

сия. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4385-6293>. E-mail: [belko@tolgas.ru](mailto:belko@tolgas.ru)  
Владимир Александрович Краснощеков — кандидат исторических наук, доцент, Поволжский государственный университет сервиса, ул. Гагарина, д. 4, 445677 г. Тольятти, Россия. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0275-4490>. E-mail: [kulbiaka@yandex.ru](mailto:kulbiaka@yandex.ru)

**Николай Петрович Бесчастнов** (1951–2021) — доктор искусствоведения, профессор, Российский государственный университет им. А. Н. Косыгина (Технологии. Дизайн. Искусство.), ул. Садовническая, д. 33, 117997 г. Москва, Россия. E-mail: [npb.art@mail.ru](mailto:npb.art@mail.ru)

**Дата поступления статьи:** 16.10.2019

**Дата публикации:** 28.09.2021

**Для цитирования:** Белько Т. В., Краснощеков В. А., **Бесчастнов Н. П.** Из истории проектной культуры Среднего Поволжья: санно-тележное производство середины XIX – первой половины XX вв. // Вестник славянских культур. 2021. Т. 61. С. 20–37. <https://doi.org/10.37816/2073-9567-2021-61-20-37>

Истоки дизайна лежат в традиционных формах проектной культуры доиндустриальных обществ. Традиционная культура остается активной движущей силой, охватывающей различные аспекты повседневной жизни, оказывающей влияние на современную культуру. Процессы по переосмыслению ценностей повседневной жизни и осознанию прошлого опыта ранее забытых форм проектной культуры, выразившихся в изделиях кустарного производства, народных промыслов и ремесел, в последнее время идут довольно активно. Одной из таких форм является гужевой транспорт (сани, повозки и т. п.), в том числе процесс его изготовления и декоративное украшение, которые были не только одним из видов кустарного производства в рамках системы жизнеобеспечения дорожного комплекса, но и значимым культурным явлением.

Натуральное хозяйство в европейской части России с середины XIX в. приходит в упадок, вследствие чего возникает необходимость пополнять бюджет крестьянского хозяйства [20, с. 85]. Поэтому изготовление предметов домашнего обихода (кустарно-ремесленное производство), с середины XIX в. став особым видом промышленности, к концу XIX – началу XX вв. приобретает все большее значение. Поскольку Среднее Поволжье — регион сравнительно поздней колонизации (формирование русского населения Среднего Поволжья происходило путем миграций из других мест Российской империи в течение XVI–XIX вв.), кустарные промыслы появились в регионе уже в существующем виде. Методы изготовления различных предметов быта были привнесены на новое место жительства не только переселенцами из разных регионов европейской части Российской империи, а также поляков и немцев. На ремесленное производство Среднего Поволжья оказали влияние национальные традиции других этносов, населявших этот регион, — мордвы, татар и чувашей.

Самыми крупными группами кустарно-ремесленных производств региона были работы по обработке и изготовлению изделий из дерева. К этой группе принадлежит и предмет нашего исследования — изготовление и декоративное оформление гужевого транспорта (саней, телег, повозок и пр.), основного вида сухопутного транспорта в России до середины XIX в., остававшимся важным видом транспорта в нашей стране вплоть до середины XX в.

Тема гужевого транспорта затронута в работах ряда ученых в России [2; 3; 13; 14] и за рубежом [23–26]. Однако целевых исследований на региональном уровне в этой

области было проведено мало, особенно в сфере изучения местной специфики и технологий этого вида кустарного производства. Хотя известно, что только полное знание региональных культурных форм создаст целостную картину национальной культуры.

Как и другие ремесла, изготовление и оформление гужевого транспорта отражает экономическую структуру, степень развития экономических отношений, особенности социально-политического развития общества, экономические и культурные контакты народов, населяющих регион. Гужевого транспорта является частью комплекса для путешествий в системе жилищного комплекса (важнейший компонент культуры жизнеобеспечения [11, с. 55]). Его изготовление включает в себя четыре аспекта — технологический, функциональный, социальный и символический.

Зимой основным видом транспорта на Средней Волге, как и на всей территории Российской империи, были сани. По своим функциям сани делятся на три большие группы — грузовые, бытовые (универсальные) и пассажирские, внутри этих групп — на типы и подтипы.

Грузовые сани-дровни (рисунок 1) были широко распространены повсеместно на территории Среднего Поволжья и служили для перевозки разнообразного багажа. Дровни состоят из полозьев, передние концы (головки) которых загнуты, так, чтобы обеспечить минимальное сопротивление снеговому покрову лобовой части саней при движении. Платформа саней состояла из продольных брусков (нахлестков) и соединяющих их поперечных брусков (вязков), крепится к полозу с помощью копыл (вертикальных стоек). Дровни, предназначенные для перевозки тяжелых грузов, в городах называли «ломовыми» [16, с. 99]. Для транспортировки улова рыбаки использовали коробовые сани, те же дровни, но имеющие сверху лубяной кузов или ящик. Их еще иногда называли обшевни или пошевни [9, с. 168] (рисунок 2). Для перевозки сена, соломы, снопов, дров и других крупногабаритных грузов дровни расширяли, сооружая навесные грузовые платформы шире хода саней (рисунок 3). На левобережье Волги вплоть до предгорий Урала платформу часто сооружали из жердей (около 1,5 м), которые привязывали к саням черемуховыми прутьями [13, с. 13].

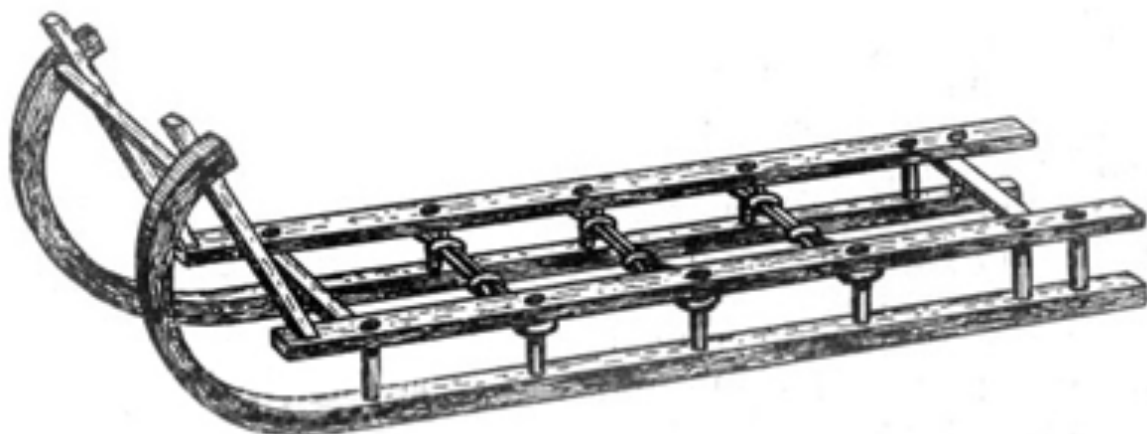


Рисунок 1 – Дровни  
Figure 1 – Sleigh “Drovni”



Рисунок 2 – Рыболовецкие коробовые сани  
Figure 2 – Box sleigh of fishermen



Рисунок 3 – Санная платформа на базе дровен  
Figure 3 – “Drovni” — based sleigh platform

Наиболее распространенными в деревнях и городах Среднего Поволжья были универсальные бытовые сани, предназначенные не только для хозяйственных нужд, но и для поездок в город, на рынок и т. д. На таких санях можно было перевозить груз весом от 40 до 50 пудов (650–820 кг). Назывались они «рѳзвальни» или «рѳпуски» [2, с. 230]. Для предотвращения опрокидывания на крутых поворотах на санях имелись две продольных жерди, идущие от передка саней и расходящиеся сзади на ширину, превышающую габариты платформы (рисунок 4–5).



Рисунок 4 – Розвальни  
Figure 4 – Sleigh “Rozval’ni”



Рисунок 5 – Розвальни с коробом  
Figure 5 – Sleigh “Rozval’ni” with a box

В XIX – начале XX вв. на Среднем Поволжье, Урале, Сибири и северо-востоке Европейского Севера распространились также широкие и глубокие сани с высоким задком, обитые кошмой, рогожей с плетеным кузовом. Их называли «кошёвными» [14, с. 331] (рисунок 6). Это название, скорее всего, происходит от слова «кошева» — корзина — и является следствием влияния тюркских народов Поволжья и Урала, а также украинских переселенцев. Это они дали название плетеному телу телеги «кошевка» [4, с. 500; 21].

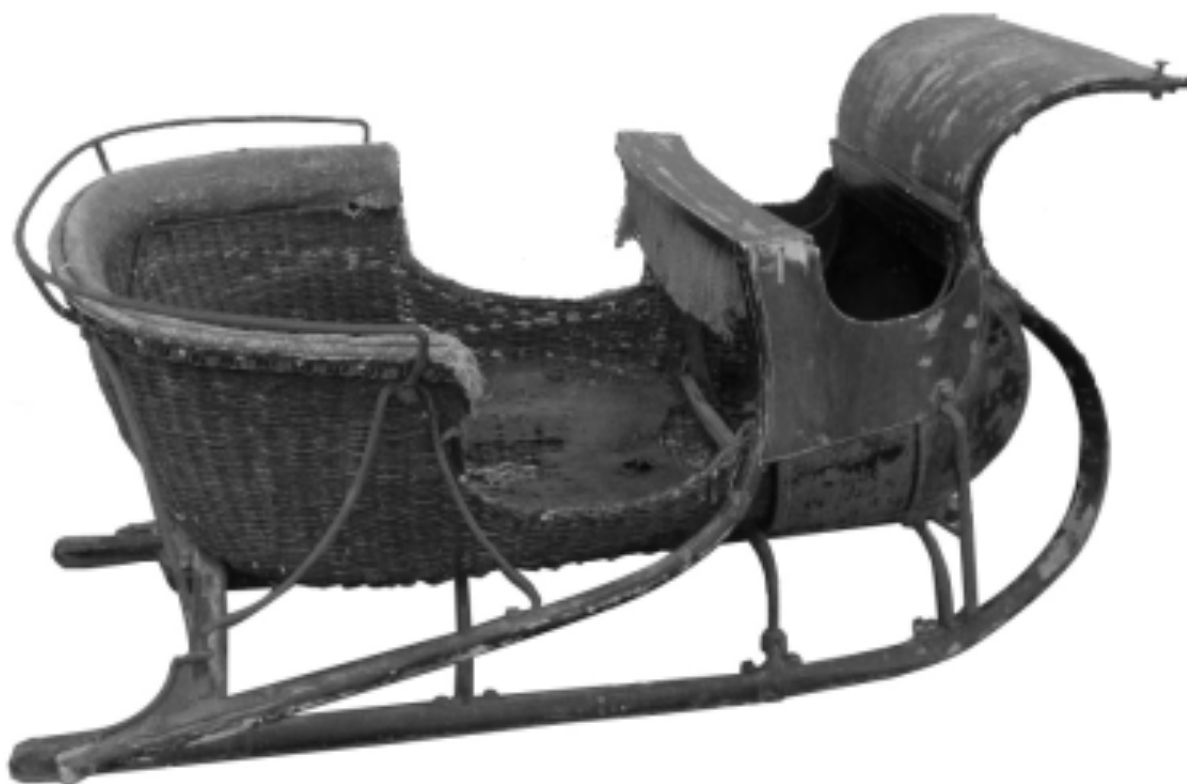


Рисунок 6 – «Кошевные» сани  
Figure 6 – Sleigh “Koshevny`e”

Производство пассажирских саней, славившихся своим декором в XIX – начале XX вв. не только в регионе, но и по всей России, было развито в Казани с середины XVII в. Бытовал даже такой термин — «Казанские сани» (т. е. сани из Казани), который обозначал деревянные сани разных конструкций, но объединенных наличием металлической обивки и оковки корпуса, фигурных металлических деталей, обязательной кожаной отделки салона [1, с. 390]. Это ремесло было полностью русским [6, с. 88]. Местные национальные черты древних кочевых традиций проявлялись в изготовлении красивой кованой сбруи, украшавшей упряжки, особенно в праздничные дни [6, с. 99, 120]. Впоследствии под названием «казанские сани» понимался товарный знак, который включал в себя парные и одиночные, открытые и закрытые так называемые кибитки (от тюрк. кибит, кибет — крытая телега; или араб. koubbet — палатка), большие и малые разновидности саней или повозок [2, с. 332–333].

Поверхность саней состоятельных жителей региона, помимо того, что просто окрашивалась серебряной или бронзовой краской, была покрыта резьбой, росписью, фигурными деталями (изготовленными токарным способом). Передок, задок и бока украшались художественной ковкой — узорчатыми решетками из кованого железа [14, с. 331], плетеными из тростника деталями и т. д. Пассажирская часть таких саней (кузов) изготавливалась из красного дерева, ясеня или ореха. Под дерево, из которого изготавливался кузов, расписывалась ходовая часть саней, выполняемая из сосны, березы, дуба, осины, липы, ясеня или клена. Обшивка кузова крепилась изнутри к деревянному каркасу. Сани, ходовая часть которых была сделана из дуба, считались самыми дорожными, далее шли сани с ходовой частью из черемухи и вяза [1, с. 145].

Подготовка материала для санных полозьев велась зимой. Дубовый обтесанный скругленный брус (желательно из молодого дуба) пропаривали в печи прямо в избе, затем аккуратно сгибали. Согнутые бруски фиксировали и оставляли в таком положении на лето. Следующей осенью и зимой из этого дерева делали полозья и обивку для саней.

Иногда парники для пропарки бруса, представлявшие собой деревянный сруб в яме, в центре которого сооружалась большая глиняная печь с встроенным в нее котлом, сооружали отдельно во дворе (в основном в домохозяйствах, которые специализировались на изготовлении саней). Над котлом к стенам крепились жерди. На жерди, над которыми оставалось пустое место высотой в 1 аршин (чуть более 70 см), клали брус. Воду в котле доводили до кипения, сруб сверху закрывали досками и еще дополнительно заваливали землей или навозом, создавая герметичное пространство. Поднимающийся пар распаривал полозья в течение примерно часа. Распаренный брус накладывали на круглый, крепко закрепленный деревянный болван-лекало. Затем, при помощи рычага, без сильных и резких надавливаний сгибали, концы связывали и оставляли сушиться [17, с. 174]. Толщина заготовок для санных полозьев составляла от 8–10 см (для одного) до 30–35 см (для четырех связанных) в диаметре. Полозья не обтесывали по всей длине хода, только верхнюю часть до места будущего загиба. Для облегчения хода саней расстояние между полозьями сзади делали на 1–2 см больше, чем спереди. Полозья и тягово-сцепные устройства (оглобли и дышла) саней красились в красный цвет, реже — в зеленый.

В Саратовской губернии производством саней, повозок и колес занимались преимущественно мордовцы, проживающие в лесных массивах этой провинции. Их продукция была простой и дешевой. Экономика края активно развивалась. Через Саратовскую губернию беспрестанно проходило большое число обозов, и на сани и телеги был хороший спрос, они хорошо продавались [18, с. 253].

В Симбирской губернии изготовление саней и телег было наиболее развито в лесных районах юго-запада и юго-восточной части Самарской Луки и в нескольких селах вдоль реки Суры. Производство превышало потребности местного населения, и достаточно большая часть продукции шла на экспорт в соседние губернии Заволжья, в Уральск [19, с. 31].

В Сызранском и Сенгилейском районах Симбирской губернии изготовление саней и телег, включая изготовление колес, валов и дуг, появилось в 1870–1890 гг. и было наиболее развито в селах Еделево, Батраки, Кузоватово, Безводовка и Русская Темрязань. В Симбирской губернии в селе Кладбищи Алатырского уезда занимались изготовлением «кошевен» — «плетухов» (больших, высоких корзин, из прутьев или соеновой драни) и тарантасных кузовов. Большое количество кустарных производств по изготовлению саней и телег существовало в Карсунском уезде, главным образом в тех же волостях, где был расположен ободно-колесный промысел — селах Сурский Острог и Платово. Такое же ремесло было в селе Большой Кувай Алатырского района [5, с. 34, 36, 53].

Производством повозок, телег и саней в Пензенской губернии было известно село Желтоногово Краснослободского уезда (ныне — Республика Мордовия) [15, с. 191]. А всего в Пензенской губернии в начале XX в. производством телег занималось около 287 дворов [22, с. 36].

Колесно-ободный промысел существовал как вспомогательный тележному промыслу. Наиболее распространен он был в Алатырском и Корсунском уездах Симбирской губернии и возник там давно — в XVIII в. В Сызранском и Симбирском уездах

возник в середине XIX в. В Самарской губернии изготовлением колес занимались в Бугурусланском, Бузулукском, Бугульминском и Ставропольском уездах [15, с. 179, 183, 202]. В частности, в Ставропольском уезде в конце XIX в. около 208 хозяйств производили полозья и сани [17, с. 174].

Ободья для тележных и прочих колес делали из широких частей стволов дуба или ясеня, практически по той же технологии, что и полозья для саней. Перед тем как гнуть ободья, древесину пропарили в обычной крестьянской бане или в специально подготовленных местах — парниках (теплицах). Устройство парников — кирпичная печь, встроенная в склон оврага или холма. В топку был вставлен котел, вмещавший 30–40 ведер воды. Над котлом монтировалась деревянная рама (до 1 м) с бревенчатым перекрытием, сверху покрытым землей. Деревянные заготовки, называемые плахами или вырезами, помещались через специальное отверстие в верхней части парников, которое закрывалось потом деревянной задвижкой. После этого вода в котле нагревается до кипения. В парниках колесные диски оставляют на сутки, а затем заготовки переносят на гибочные станки. Колесно-ободный промысел был широко распространен в Симбирской губернии, и на его продукцию имелся спрос. Об этом можно судить по тому, что, например, в одном селе Кувай Алатырского уезда было 15 теплиц. За один рабочий день в такой теплице можно было распарить до 12 деревянных заготовок [10, с. 676].

Станок для гибки колесных ободьев состоял из закрепленного на деревянной основе дубового цилиндра высотой около 40 см. Диаметр цилиндра зависел от величины будущего колеса. Наружные диаметры колес одноконных телег составляли 63 и 72 см для передних колес и 90 см для задних, а для пароконных повозок передние диаметры были 90 см., а задние — 108–110 см. Распаренный деревянный брус прикреплялся одним концом обтесанной внутренней частью будущего колеса к дубовому цилиндру. Внешняя сторона оставалась покрыта корой. К внешней стороне деревянного бруса прикладывалась тонкая полоска железа для защиты древесины против растрескивания. Брус с железным ободом помещался в специальную выемку между упором и кругом, а второй конец сгибали вручную двое мастеров или применяли силу лошади. После того, как закрепленный конец немного сгибался, свободный конец закрепляли цепью или тросом с жердью и продолжали сгибать заготовку. Заготовку окончательно догибали ручным воротом, посредством рычага, соединенного со свободным концом плахи веревочной петлей, а затем концы обода связывали и оставляли подсыхать на 30 мин., затем обод снимался [9, с. 953]. Два человека с лошадью могли согнуть за 3 дня до 20 ободьев [20, с. 676].

По похожей технологии сгибалась дуга — предмет конской упряжи, соединенный с оглоблей и хомутом, сквозь кольца на концах которой продевают повод. В Казанской губернии для дуг употреблялись исключительно вязовые бруски или круглые поленья. Согнутые и обтесанные дуги просушивались, потом их украшали резьбой, окрашивались чаще всего в оливковый цвет краской, приготовленной из мелко натолченной и разведенной кипятком коры крушины («волчьей ягоды»). Готовые дуги в больших количествах доставлялись на Самарскую и Симбирскую ярмарки [15, с. 197].

Колесные средства передвижения служили для разных целей и, соответственно, имели разные конструкции. В крестьянском хозяйстве жителей Среднего Поволжья основным средством передвижения была деревянная четырехколесная одноконная телега [12, с. 72], реже — пароконная, имевшая несколько разновидностей — это полок (телега с плоским настилом (горизонтальной платформой)) для перевозки громоздких предметов (рисунок 7) и телега с вогнутой платформой (рисунок 8).



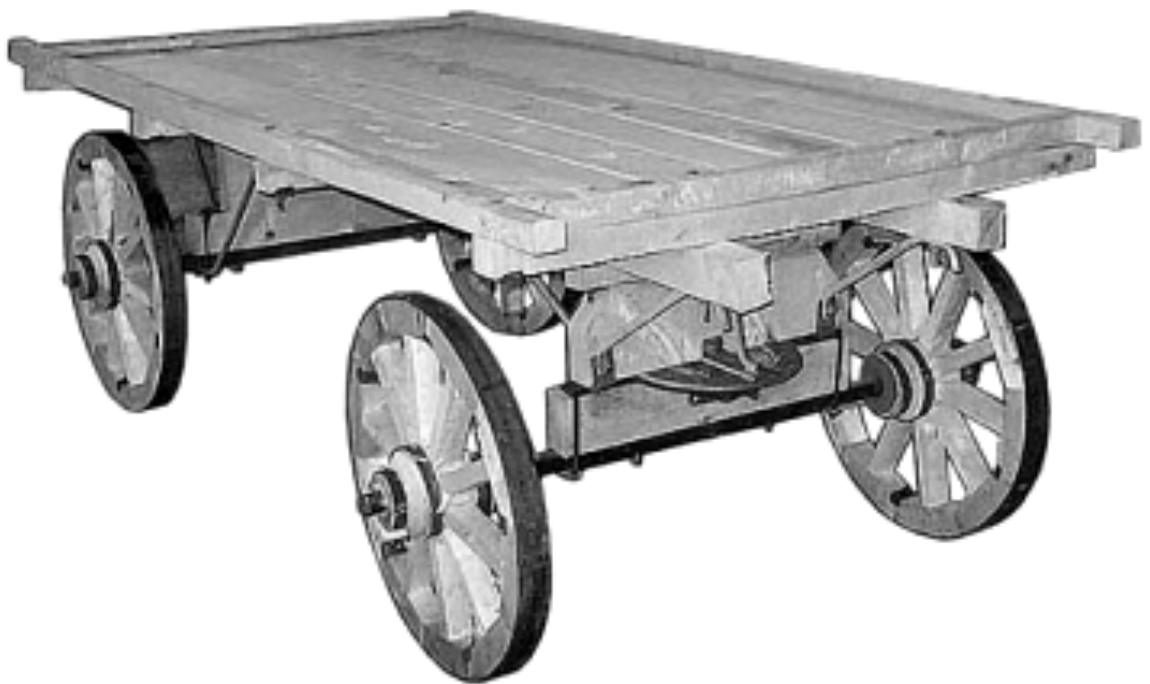


Рисунок 7 – Телега-полок с плоским настилом (горизонтальной платформой)  
Figure 7 – Cart “polok” with a flat flooring (horizontal platform)

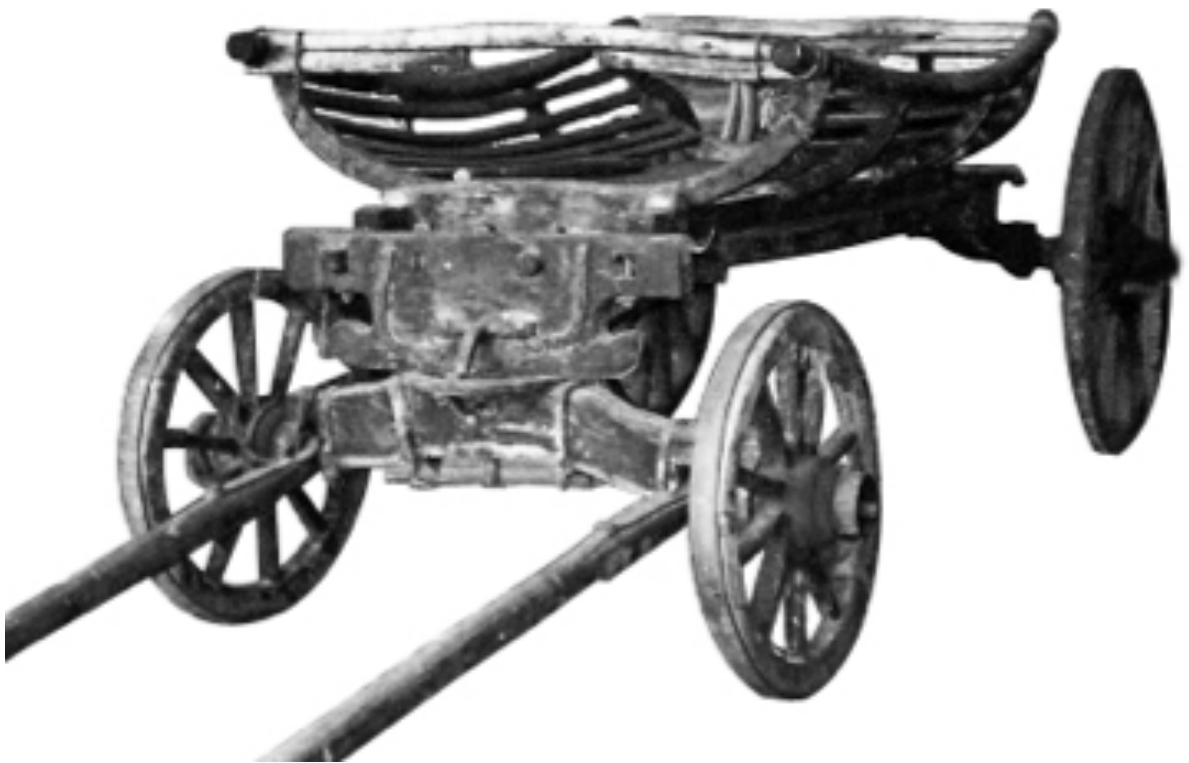


Рисунок 8 – Телега-полок с вогнутой платформой  
Figure 8 – Cart “polok” with concave platform

В Самарской, Саратовской и в левобережной части Симбирской губерниях для перевозки снопов, сена, соломы употреблялась четырехколесная одноконная телега с кузовом, носившая название рыдвана, колымаги, фуры, сеновозки, сноповозки. Кузов рыдвана имел вид корыта и по своей конструкции был близок к обыкновенной телеге [12, с. 69] (рисунок 9).



Рисунок 9 – Телега-рыдван  
Figure 9 – Cart “ry`dvan”

В Среднем Поволжье популярна была повозка, в народе называемая «долгуша» или «долгушка» — длинная телега без кузова, состоящая из передней оси (передка) и задней оси (задка), соединенных длинными продольными жердями — дрóгами или дрожінами (рисунок 10). Телега с более короткими дрóгами называлась дрóжки. Она использовалась в основном для поездок на небольшие расстояния и имела плетёный (рисунок 11) или дощатый ящик-кузов.

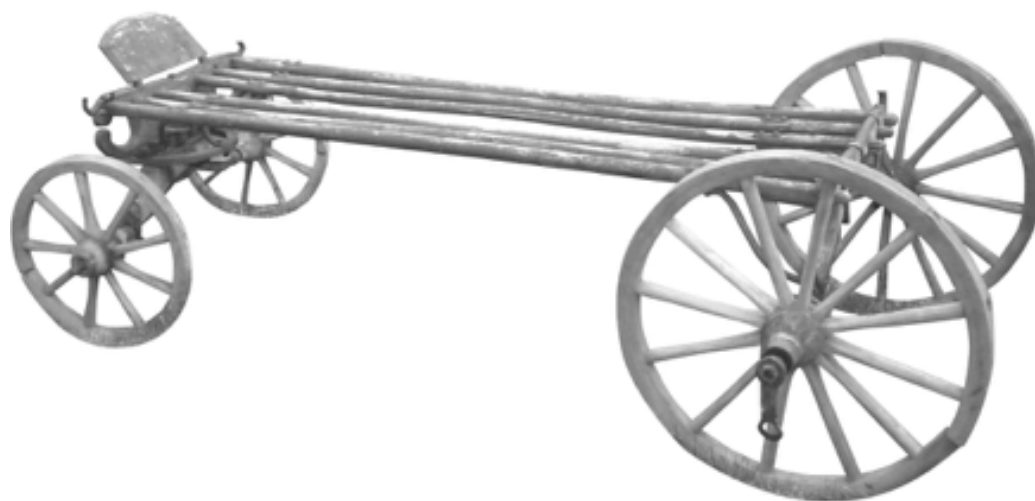


Рисунок 10 – Телега-долгуша  
Figure 10 – Cart “Dolgusha”

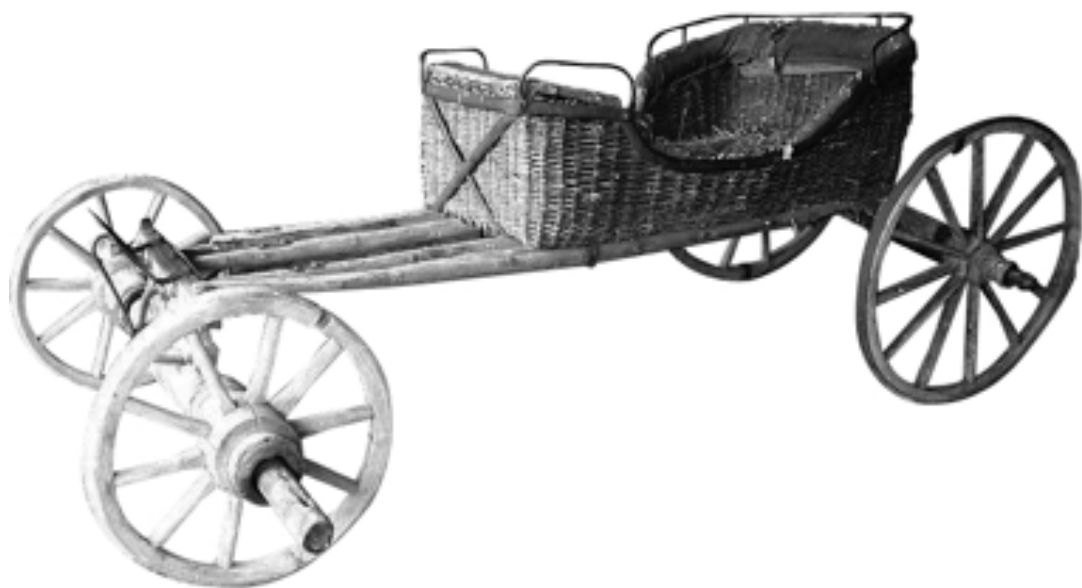


Рисунок 11 – Дрожки с плетеным кузовом  
Figure 11 – Cart “Drozhki” with a wicker body

Почти у каждого татарина в доме была телега-арба, похожая на русскую телегу с вогнутой платформой, только кузов выше и боковые жерди изогнуты больше [6, с. 120]. Среди зажиточных татар (мулл и богатых крестьян) особой популярностью пользовалась дорожная летняя карета тарантас (или трантас) для перевозки пассажиров. Это была легкая крытая повозка на длинной продольной раме из круглых жердей (дрожин), которые являлись амортизаторами, уменьшавшими тряску, с железной или деревянной ходовой частью, обычно с плетеным кузовом, имеющим переднее сидение — кóзлы, на которых сидел кучер, и заднее — для двух пассажиров. Внешне тарантас напоминал дрожки, от которых его отличало наличие крыльев и подножки (рисунок 12).



Рисунок 12 – Тарантас с плетеным кузовом  
Figure 12 – Tarantas cart with a wicker body

Тарантасы были разными: как с плетеным корпусом, так и с обивкой из кожи, с крыльями над колесами и даже на рессорах (рисунки 13–14). Внутри кузова насыпали сено или солому (рисунки 12), которую сверху покрывали войлочным ковром из овечьей или верблюжьей шерсти — кошмой или тканым ворсовым ковром с подушками. У дорогих тарантасов было мягкое кожаное сиденье. Крытые тарантасы использовались для дальних поездок [5, с. 121] (рисунок 15). На правобережье Волги встречался тарантас кюйма (койма) с плетеным верхом, вмещавший до 5 человек. Такие тарантасы встречались у чувашей и служили в основном для катания невесты с подругами перед свадьбой. В них также ездили на сбор урожая.



Рисунок 13 – Тарантас на железных рессорах с плетеным кузовом  
Figure 13 – Tarantas cart with a wicker body and iron springs



Рисунок 14 – Тарантас на железных рессорах с дощатым кузовом  
Figure 14 – Tarantas cart with a board body and iron springs



Рисунок 15 – Крытый двухконный тарантас  
Figure 15 – Team-drawn covered tarantas

К концу XIX в. в Казани стали заниматься только окончательной сборкой и отделкой повозок, а производство комплектующих было передано в близлежащие села. Ремесленник, изготавливающий телегу или экипаж, покупал колеса, полозья, иногда дугу у специализирующихся на данных видах продукции мастеров, остальные же детали и сборку экипажа производил сам [7, с. 17, 48]. Разделение труда настолько было развито, что в некоторых деревнях оно существовало даже при изготовлении ободьев. Например, в селе Державино Казанской губернии один мастер («тесарь») готовил брусья, другой мастер (выпарщик) распаривал заготовку на пару, третий (закрепщик) — сгибал заготовку, четвертый (вязальщик) — обвязывал согнутые брусья лубяными веревками [10, с. 676].

Таким образом, в традиционных обществах проектирование предметной среды реализуется благодаря вполне устоявшимся традиционным проектным формам и технологиям обработки материалов, выразившихся в виде конкретных изделий. Тем не менее, несмотря на то что санно-тележный промысел на Средней Волге было обычным и традиционным для всего населения, можно говорить о региональных особенностях проектирования, тесно связанных с этническим разделением труда и производственными технологиями. Этническое взаимодействие стимулировало и обмен культурными формами при изготовлении саней и повозок. Это выражалось в специфических национальных производственных процессах и декорировании различных элементов. Разделение труда при изготовлении саней, телег, экипажей и повозок можно назвать характерной чертой этого промысла на Средней Волге.

В то же время существует небольшая типизация национальных инструментов и приемов в санно-тележном ремесле всех этнических групп Среднего Поволжья. Причиной такого выравнивания являются практические выгоды и длительное совместное

проживание народов в регионе, которое через перекрестные заимствования определило общий хозяйственный уклад. Изучение разнообразных аспектов санно-тележного промысла Среднего Поволжья позволяет расширить теоретические представления в области истории традиционной повседневной, в том числе проектной, культуры региона. Некоторые положения и выводы исследования можно использовать в практическом плане при проектировании новых образцов городского транспорта на основе традиционных форм и этнокультурной специфики Среднего Поволжья.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 *Бусыгин Е. П.* Русское население Среднего Поволжья. Историко-этнографическое исследование материальной культуры (середина XIX – начало XX вв.). Казань: Изд-во Казанского ун-та, 1966. 401 с.
- 2 *Васильев М. И.* Русские сани. Историко-этнографическое исследование. Великий Новгород: Изд-во НовГУ им. Ярослава Мудрого, 2007. 364 с.
- 3 *Васильев М. И.* Русские сухопутные коммуникации и скользящий транспорт X – начала XX вв.: основные тенденции развития: дис. ... д-ра ист. наук. СПб., 2009. 941 с.
- 4 *Волков Ф. К.* Этнографические особенности украинского народа // Украинский народ в прошлом и настоящем. Пг.: Тип. т-ва «Общественная польза» М. А. Славинского, 1916. Т. II. С. 455–647.
- 5 *Воробьев К.* Кустарно-ремесленные промыслы Симбирской губернии. Симбирск: Изд-во Симбирского губернского земства; тип. Н. П. Сидневой и Ко, 1916. 261 с.
- 6 *Воробьев Н. И.* Материальная культура Казанских татар (опыт этнографического исследования). Казань: Татполиграф, 1930. 464 с.
- 7 *Воронцов В. П.* Очерки кустарной промышленности в России. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1886. 223 с.
- 8 Гнутые деревянные изделия // Энциклопедический словарь / под ред. Ф. А. Брокгауза и И. А. Эфрона. СПб.: Семеновская Тип.-лит. (И. А. Эфрона), 1893. Т. VIII-а (Кн. 16). 958 с.
- 9 *Даль В. И.* Толковый словарь живого великорусского языка. СПб.; М.: М. О. Вольф, 1881. Т. 2. 807 с.
- 10 Колесное производство // Энциклопедический словарь / под ред. Ф. А. Брокгауза и И. А. Эфрона. СПб.: Семеновская Тип.-лит. (И. А. Эфрона), 1895. Т. XV-а (Кн. 30). 960 с.
- 11 Культура жизнеобеспечения и этнос / под ред. С. А. Арутюнова, Э. С. Маркарян. Ереван: Изд-во АН Армянской ССР, 1983. 320 с.
- 12 *Лаврентьева Л. С.* Модели в собраниях отдела Европы: история собрания, описание и выставочные проекты // Коллекции отдела Европы: Выставочные проекты. Каталоги. Исследования. СПб.: Наука, 2008. 214 с. (Сборник МАЭ. Т. LIV). С. 59–74.
- 13 *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.
- 14 *Лебедева А. А.* Транспорт, переноска и перевозка тяжестей // Этнография восточных славян. Очерки традиционной культуры. М.: Наука, 1987. С. 313–342.

- 15 *Мещерский А. А.* Свод материалов по кустарной промышленности в России: Сост. по поруч. Отд-ния статистики Рус. геогр. о-ва д. членами кн. А. А. Мещерским и К. Н. Модзалевским. СПб.: Тип. братьев Пантелеевых, 1874. 630 с.
- 16 *Ривош Я. Н.* Время и вещи: Иллюстрированное описание костюмов и аксессуаров в России конца XIX – начала XX в. М.: Искусство, 1990. 304 с.
- 17 Сборник статистических сведений по Самарской губернии. М.: Тип. С. Бестужевой, 1884. Т. 2: Ставропольский уезд. 258 с.
- 18 Сельскохозяйственная статистика Саратовской губернии, составленная по сведениям, собранным комиссией для уравнивания сборов с государственных крестьян. СПб.: В тип. Леонида Демиса, 1859. 278 с.
- 19 Симбирский сборник / Симбирский Губернский Статистический комитет. Симбирск: Тип. губернского Правления, 1870. Т. 2. Отдел II. 430 с.
- 20 Статистический ежегодник России 1913 г. / под ред. Н. Н. Белявского. СПб.: ЦСК МВД, 1914. Отдел I: Территория и население. 662 с.
- 21 *Тихонов А. Н.* Морфемно-орфографический словарь. М.: Школа-Пресс, 1996. 701 с.
- 22 *Ягов О. В.* Из истории мелкой, кустарно-ремесленной промышленности 1910–1914 гг. (По материалам Пензенской губернии) // Культура, быт и материальное благосостояние рабочих Поволжья второй половины XIX–XX вв.: Межвуз. сб. научн. тр. Пенза: Изд-во ПГПУ им. В. Г. Белинского, 1994. С. 29–39.
- 23 *Kreisel H.* Prunkwagen und Schlitten. Leipzig: K. W. Hiersemann, 1927. 181 p.
- 24 Land transport in Europe / ed. by A. Fenton, J. Podolak, H. Rasmussen. Copenhagen: Nationalmuseet, Aarhus University Press, 1973. 513 p.
- 25 *Moszynski K.* Kultura ludowa Slowian. Kraków: Polska Akad. Umiejętności, 1929. Cz. 1. Kultura materialna. 710 p.
- 26 *Tarr L.* Karren, Kutsche, Karosse. Eine Geschichte des Wagens. Berlin: Henschelverl, 1970. 349 p.

\*\*\*

© 2021. **Tatiana V. Belko**  
Togliatti, Russia

© 2021. **Vladimir A. Krasnoshchyokov**  
Togliatti, Russia

© 2021. **Nikolai P. Beschastnov**  
Moscow, Russia

**FROM THE HISTORY  
OF THE PROJECT CULTURE OF THE MIDDLE VOLGA REGION:  
SLEIGH AND CARTS PRODUCTION  
OF THE MIDDLE 19 – THE FIRST HALF OF THE 20 CENTURIES**

**Abstract:** The origins of design lie in the traditional forms of design culture of pre-industrial societies, expressed in handicrafts and folk crafts. Sledges and carts production (and the associated manufacture of wheels and rims) on the Middle Volga, as well as throughout Russia in the mid-19 – first half of the 20 centuries, was a common and

traditional type of craft activity, handicraft. Due to the multi-ethnicity of the region, we can talk about its small local features — the specifics of production processes, decor, and the ethnic division of labor. The exchange of cultural forms led to the typification of tools and techniques in the sledges and carts production of all ethnic groups of the Middle Volga — Mordovians, Tatars, Chuvashs. The reasons for this alignment are the practical benefits and long cohabitation of peoples in the region, which through cross-borrowing determined the general economic structure and nature of the project culture. Sledges and carts production of the Middle Volga region from the mid-19 – first half of the 20 centuries was realized through traditional design forms (sledges such as dróvni, rózval`ni, koshévny`e; carts such as pólok, ry`dván, dolgúsha, drógi, tarantás). The paper pays particular attention to the analysis of their manufacturing technologies. The study of various aspects of the sledges and carts production of the Middle Volga region will allow enriching theoretical ideas in the field of studying the traditional design culture of the region. Some of the points and conclusions of the study may be useful in designing an urban environment.

**Keywords:** Middle Volga region, design culture, sledges and carts production, material culture, regional culture, handicrafts, ethnic interaction.

**Information about author:**

Tatiana V. Belko — DSc in Technical Sciences, Professor, Volga Region State University of Service, Gagarin St., 4, 445677 Togliatti, Russia. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4385-6293>. E-mail: [belko@tolgas.ru](mailto:belko@tolgas.ru)

Vladimir A. Krasnoshchyokov — PhD in Historical Sciences, Associate Professor, Volga Region State University of Service, Gagarin St., 4, 445677 Togliatti, Russia. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0275-4490>. E-mail: [kulbiaka@yandex.ru](mailto:kulbiaka@yandex.ru)

**Nikolai P. Beschastnov** (1951–2021) — DSc in Art history, Professor, A. N. Kosygin Russian State University (Technologies. Design. Art), Sadovnicheskaya St., 33, 117997 Moscow, Russia. E-mail: [npb.art@mail.ru](mailto:npb.art@mail.ru)

**Received:** October 10, 2019

**Date of publication:** September 28, 2021

**For citation:** Belko T. V., Krasnoshchyokov V. A., **Beschastnov N. P.** From the history of the project culture of the middle Volga region: sleigh and carts production of the middle 19 – the first half of the 20 centuries. *Vestnik slavianskikh kul'tur*, 2021, vol. 61, pp. 20–37. (In Russian) <https://doi.org/10.37816/2073-9567-2021-61-20-37>

## REFERENCES

- 1 Busygin E. P. *Russkoe naselenie Srednego Povolzh'ia. Istoriko-etnograficheskoe issledovanie material'noi kul'tury (seredina XIX – nachalo XX vv.)* [Russian population of the Middle Volga. Historical and ethnographic study of material culture (19 – early 20 centuries)]. Kazan', Izdatel'stvo Kazanskogo universiteta Publ., 1966. 401 p. (In Russian)
- 2 Vasil'ev M. I. *Russkie sani. Istoriko-etnograficheskoe issledovanie* [Russian sleigh. Historical and ethnographic research]. Velikii Novgorod, Izdatel'stvo NovGU im. Iaroslava Mudrogo Publ., 2007. 364 p. (In Russian)
- 3 Vasil'ev M. I. *Russkie sukhoputnye kommunikatsii i skol'ziashchii transport X – nachala XX vv.: osnovnye tendentsii razvitiia* [Russian land communications and rolling transport of the 10<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries: main development trends: DSc thesis]. St. Petersburg, 2009. 941 p. (In Russian)



- 4 Volkov F. K. *Etnograficheskie osobennosti ukrainskogo naroda* [Ethnographic features of the Ukrainian people]. In: *Ukrainskii narod v proshlom i nastoiashchem* [The Ukrainian people in past and present]. Petrograd, Tipografiia tovarishchestva "Obshchestvennaia pol'za" M. A. Slavinskogo Publ., 1916, vol. II, pp. 455–647. (In Russian)
- 5 Vorob'ev K. *Kustarno-remeslennye promysly Simbirskoi gubernii* [Trades and crafts of Simbirsk province]. Simbirsk, Izdatel'stvo simbirskogo gubernskogo zemstva; tipografiia N. P. Sidnevoi i Ko Publ., 1916. 261 p. (In Russian)
- 6 Vorob'ev N. I. *Material'naia kul'tura Kazanskikh tatar (opyt etnograficheskogo issledovaniia)* [Material culture of the Kazan Tatars (experience of ethnographic research)]. Kazan', Tatpoligraf Publ., 1930. 464 p. (In Russian)
- 7 Vorontsov V. P. *Ocherki kustarnoi promyshlennosti v Rossii* [Essays on the handicraft industry in Russia]. St. Petersburg, Tipografiia V. Kirshbauma Publ., 1886. 223 p. (In Russian)
- 8 Gnutyie dereviannye izdeliia [Wheel production]. *Entsiklopedicheskii slovar'* [Encyclopedic Dictionary], edited by F. A. Brokgauz, I. A. Efron. St. Petersburg, Semenovskaia Tipo-Litografiia (I. A. Efrona) Publ., 1893. Vol. VIII-a (Book 16). 958 p. (In Russian)
- 9 Dal' V. I. *Tolkovyi slovar' zhivogo velikoruskogo iazyka* [Explanatory dictionary of living Great Russian language]. St. Petersburg, Moscow, M. O. Vol'f Publ., 1881. Vol. 2. 807 p. (In Russian)
- 10 Kolesnoe proizvodstvo [Wheel production]. In: *Entsiklopedicheskii slovar'* [Encyclopedic Dictionary], edited by F. A. Brokgauz, I. A. Efron. St. Petersburg, Semenovskaia Tipo-Litografiia (I. A. Efrona) Publ., 1895. Vol. XV-a (Book 30). 960 p. (In Russian)
- 11 *Kul'tura zhizneobespecheniia i etnos* [Culture of life support and ethnos. The experience of ethnocultural research], edited by S. A. Arutiunov, E. S. Markarian. Erevan, Izdatel'stvo AN Armianskoi SSR Publ., 1983. 320 p. (In Russian)
- 12 Lavrent'eva L. S. *Modeli v sobraniakh otdela Evropy: istoriia sobiraniia, opisaniie i vystavochnye proekty* [Models in the collections of the Europe Department: collection history, description and exhibition projects]. In: *Kollektsii otdela Evropy: Vystavochnye proekty. Katalogi. Issledovaniia* [Collections of the Europe Department: Exhibition projects. Catalogs. Research]. St. Petersburg, Nauka Publ., 2008. 214 p. (Collected works MAE. Vol. LIV), pp. 59–74. (In Russian)
- 13 Lebedeva A. A. *O zimnem guzhevom transporte russkikh krest'ian v XIX – nachale XX v.* [On winter horse-drawn transport of Russian peasants in the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries]. In: *Polevye issledovaniia Instituta etnografii 1975 goda* [Field Research Institute of Ethnography 1975]. Moscow, Nauka Publ., 1977, pp. 11–19. (In Russian)
- 14 Lebedeva A. A. *Transport, perenoska i perevozka tiazhestei* [Transport, carrying and transportation of heavy goods]. In: *Etnografiia vostochnykh slavian. Ocherki traditsionnoi kul'tury* [Ethnography of the Eastern Slavs. Essays on Traditional Culture]. Moscow, Nauka Publ., 1987, pp. 313–342. (In Russian)
- 15 Meshcherskii A. A. *Svod materialov po kustarnoi promyshlennosti v Rossii* [Code of materials on the handicraft industry in Russia], A. A. Meshcherskii, K. N. Modzalevskii. St. Petersburg, Tipografiia brat'ev Panteleevykh Publ., 1874. 630 p. (In Russian)
- 16 Rivosh Ia. N. *Vremia i veshchi: Illiustrirovannoe opisaniie kostiumov i aksessuarov v Rossii kontsa XIX – nachala XX v.* [Time and things: Illustrated description of costumes

- and accessories in Russia at the end of 19<sup>th</sup> – beginning of 20<sup>th</sup> centuries]. Moscow, Iskusstvo Publ., 1990. 304 p. (In Russian)
- 17 *Sbornik statisticheskikh svedenii po Samarskoi gubernii* [Collection of statistical information on the Samara province]. Moscow, Tipografiia S. Bestuzhevoi Publ., 1884. Vol. 2: Stavropol'skii uезд [Stavropol County]. 258 p. (In Russian)
- 18 *Sel'skokhoziaistvennaia statistika Saratovskoi gubernii, sostavljenaia po svedeniiam, sobrannym komissiei dlia uravneniia sborov s gosudarstvennykh krest'ian* [Agricultural statistics of the Saratov province, compiled according to information collected by the commission for the equation of fees from state peasants]. St. Petersburg, V tipografii Leonida Demisa Publ., 1859. 278 p. (In Russian)
- 19 *Simbirskii sbornik* [Simbirsk collection], Simbirskii Gubernskii Statisticheskii komitet [Simbirsk Provincial Statistical Committee]. Simbirsk, Tipografiia gubernskogo Pravleniia Publ., 1870. Vol. 2. Division II. 430 p. (In Russian)
- 20 *Statisticheskii ezhegodnik Rossii 1913 g.* [Statistical Yearbook of Russia 1913], edited by N. N. Beliavskii. St. Petersburg, TsSK MVD Publ., 1914. Division I. Territoriiia i naselenie [Territory and population]. 662 p. (In Russian)
- 21 Tikhonov A. N. *Morfemno-orfograficheskii slovar'* [Morpheme Spelling Dictionary]. Moscow, Shkola-Press Publ., 1996. 701 p. (In Russian)
- 22 Iagov O. V. Iz istorii melkoi, kustarno-remeslennoi promyshlennosti 1910–1914 gg. (Po materialam Penzenskoi gubernii) [From the history of the small, handicraft and craft industry of 1910-1914 (Based on materials from the Penza province)]. In: *Kul'tura, byt i material'noe blagosostoianie rabochikh Povolzh'ia vtoroi poloviny XIX–XX vv.: Mezhvuzovskii sbornik nauchnykh trudov* [Culture, life and material well-being of the Volga workers of the second half of the 19<sup>th</sup> – 20<sup>th</sup> centuries: Interuniversity collection of proceedings]. Penza, Izdatel'stvo PGPU im. V. G. Belinskogo Publ., 1994, pp. 29–39. (In Russian)
- 23 Kreisel H. *Prunkwagen und Schlitten* [Show car and sleigh]. Leipzig, K. W. Hiersemann Publ., 1927. 181 p. (In German)
- 24 *Land transport in Europe*, edited by A. Fenton, J. Podolak, H. Rasmussen. Copenhagen, Nationalmuseet, Aarhus University Press Publ., 1973. 513 p. (In English)
- 25 Moszynski K. *Kultura ludowa Slowian* [Folk culture of the Slavs]. Kraków, Polska Akad. Umiejętności Publ., 1929. Cz. 1. Kultura materjalna [Material culture]. 710 p. (In Polish)
- 26 Tarr L. *Karren, Kutsche, Karosse. Eine Geschichte des Wagens* [Cart, carriage, body: a history of the cart]. Berlin, Henschelverl Publ., 1970. 349 p. (In German)