

ЭТНОГРАФИЯ

БОЛОТНЫЕ МАРШРУТЫ: ПУТИ И СПОСОБЫ СООБЩЕНИЯ НАРОДОВ НИЖНЕГО ПРИИРТЫШЬЯ ЧЕРЕЗ ВОДРАЗДЕЛЬНЫЕ ТЕРРИТОРИИ В XVIII–XX вв.¹

В.Н. Адаев

Исследуются пути сообщения этнических групп южной тайги через водораздельные территории Нижнего Прииртышья. Материалы позволяют наглядно увидеть, как в сложных условиях болотных ландшафтов реализуется многообразие направлений и видов передвижения этнических коллективов, весьма отличающихся по культуре и традициям. обстоятельно рассмотрены конкретные маршруты передвижения через заболоченные ареалы водоразделов, их ландшафтно-географическая обусловленность, практика обустройства путей сообщения, способы переходов и транспортировки грузов в различные сезоны. Полученная информация позволяет выделить некоторые региональные и этнические особенности организации и использования путей сообщения.

Нижнее Прииртышье, водораздельные болотные ландшафты, контактная территория, пути сообщения, этнография народов Западной Сибири.

Болота являются основным компонентом ландшафтов на всей северной территории Западной Сибири, причем в таежной зоне, о которой пойдет речь в настоящей статье, они представляют наибольшие сложности для передвижения человека. Тем не менее значительная часть маршрутов местного населения неизбежно проходила через подобные участки местности, и в особенности это касается переходов из бассейна одной реки в другой.

Таежные болота занимают значительную часть междуречных пространств, покрывая единым массивом не только низинные, но и возвышенные участки водоразделов. В сочетании с многочисленными озерами они образуют здесь своеобразный болотно-озерный ландшафт [Усова, Новиков, 2000, с. 81]. По оценкам специалистов, в наиболее заболоченных районах водоразделов, к каковым относится, например, Васюганская наклонная равнина, общая заболоченность достигает 70–80 % [Лапшина, 2003, с. 32]. В последние десятилетия археологами была серьезно рассмотрена роль болотных ареалов в отношении путей сообщения человека. Понимание болот как естественной преграды передвижению у некоторых авторов неожиданно сменилось едва ли не диаметрально противоположной позицией: их стали рассматривать в качестве связующего звена между территориями. Что немаловажно, исследования, позволившие сделать подобные выводы, проводились на территориях, смежных с Нижним Прииртышьем.

Г.П. Визгалов и К.Г. Карачаров писали относительно болотного ареала в междуречье Салыма и Бол. Югана, что сообщение там «обеспечивалось единым легко проходимым ландшафтом» и осуществлялось «не по водотокам, а иногда даже вопреки им» [2000, с. 172, 173]. Эти выводы получили продолжение еще в одном принципиальном тезисе авторов: роль рек в коммуникации на Севере Западной Сибири, возможно, несколько преувеличена. Среди факторов, снижающих эффективное транспортное использование малых и средних таежных рек, были приведены: длительная скованность льдом; значительный спад уровня воды в конце лета; многочисленные завалы; сильная меандрированность; слабая дренированность и изрезанность старицами приречных пространств (последний пункт касался сухопутного сообщения по берегам рек) [Там же, с. 173].

Работавший в Тарском Васюганье омский исследователь Б.В. Мельников сам осуществил пеший переход через болотное междуречье среднего Иртыша и Васюгана. Доказанная таким образом возможность пешего прохождения данного заболоченного участка и нахождение на

¹ Работа выполнена при финансовой поддержке полевого гранта Президиума СО РАН 2012 г. «Адаптация и этнокультурные связи переселенческих групп в таежной зоне Среднего Прииртышья в XIX–XX вв.».

Болотные маршруты: пути и способы сообщения народов Нижнего Прииртышья...

маршруте ряда археологических памятников позволили автору считать «более обоснованными предположения ряда исследователей о продвижении носителей таежных традиций... в лесостепное Прииртышье именно этими путями» [Мельников, 2001, с. 58].

В настоящей публикации предполагается дополнить вышеприведенные выводы археологов этнографическими данными: представить конкретные маршруты передвижения через заболоченные ареалы водоразделов в Нижнем Прииртышье, рассмотреть их ландшафтно-географическую обусловленность, практику обустройства путей сообщения, способы переходов и транспортировки грузов в различные сезоны, а также выделить в приведенном материале некоторые региональные и этнические особенности.

Избранная для исследования территория, Нижнее Прииртышье, представляет особый интерес в отношении темы путей сообщения. Именно здесь исторически пролегла широтная граница распространения двух хозяйственных комплексов: южного (базировавшегося на земледелии и скотоводстве, при вспомогательной роли рыболовства и охоты) и северного (промыслового, дополняемого транспортным оленеводством и собаководством). И именно здесь, в поясе южной тайги, находилась предельная северная контактная зона, где эти два хозяйственных комплекса взаимопроникали и смешивались друг с другом, образуя разные сочетания². В ракурсе этнографии это выражалось в наложении этнических ареалов тюркского и угорского населения на 58–59° с.ш. Для переселившихся в Сибирь народов-земледельцев в культурном отношении был важен северный рубеж распространения хлебопашества, проходивший здесь чуть южнее 60-й параллели [Список..., 1871, с. СС]. Соответственно с продвижением на север перед ними все более остро вставал вопрос выбора хозяйственной модели: продолжать вести крестьянское хозяйство в сложных условиях или в большей степени переключаться на промысловые занятия, сближаясь по образу жизни с сибирскими народами. Таким образом, пути сообщения Нижнего Прииртышья по оси север — юг связывали между собой принципиально различившиеся в хозяйственном и культурном отношении ареалы.

Обращает на себя внимание неоднородность природно-климатических условий на пространстве Нижнего Прииртышья, в связи с чем его можно подразделить на несколько специфических ареалов. Первый из них — непосредственно прилегающая к руслу Иртыша территория. Ей, как пойме крупной реки, присуща определенная характеристика внезональности: речной сток на этом участке имеет почти меридиональное направление и здесь существенно сглажены широтные климатические различия. Эта территория по понятным причинам не будет подробно рассматриваться в настоящей публикации. Право- и левобережные ареалы Нижнего Прииртышья также обладали комплексом принципиальных отличий (природно-географических, исторических, этнокультурных), и в целом их можно считать вполне самостоятельными пространственными единицами.

Далее информация по двум этим территориям представлена отдельно, а само исследование отчасти построено на их сопоставлении. Напомню, что обе территории относятся к природной подзоне южной тайги и характеризуются сильной заболоченностью. Проходившие через территории водораздельные маршруты подразделяются на зимние и летние. Первые осуществлялись в основном по лыжням и так называемым зимникам (накатанным по снегу конным дорогам), вторые — по водному пути и отчасти в пешем передвижении. Для летних переходов по наиболее топким местам так же иногда использовались лыжи.

Левобережье Нижнего Прииртышья

Описание территории. Данный ареал характеризуется географически как Тоболо-Кондинская низинная левобережная провинция южной тайги, объединяющая территорию Среднеиртышской и южной части Кондинской низменности. В провинцию входят бассейны рек Носка, Алымка (иртышские притоки) и Кума (кондинский приток). Ее главные отличительные особенности: низкие абсолютные высоты (50–70 м) и преобладание выровненного, слаборасчлененного рельефа. Характерные черты: значительная заболоченность и заозеренность, высокая лесистость с преобладанием темнохвойных и смешанных лесов на подзолистых песчаных и дерново-подзолистых супесчаных почвах [Бардасова, 2011].

Основная часть этого ареала, расположенная в пределах бассейнов Носки и Алымки, исторически известна как Тобольское Заболотье. Данная территория заселена сибирскими татарами, имеющими угорские корни. Угорское население Заболотья было тюркизировано, вероятно,

² Подробнее об особенностях контактной этнической зоны в поясе южной тайги см.: [Адаев, 2012].

незадолго до прихода русских в Сибирь, тем не менее даже в конце XIX — начале XX в. исследователи без труда замечали в культуре и облике местных жителей «вогульские» или «остяцкие» черты [Канал Ермака, 2003, с. 277–279; Патканов, 2003б, с. 115]. Особенно прочно печать угорского прошлого закрепилась за населением среднего течения р. Алымка, проживавшим в Больших и Малых Реньинских юртах. Показательно, что в 1970-е гг., когда реньинские жители переехали в соседнюю татарскую деревню, некоторые из них впервые узнали о своем региональном прозвище — «иштяки» [Материалы..., 2003]. Не в последнюю очередь стойкая историческая память обязана тому, что данные поселки находились непосредственно на маршруте перехода в бассейн р. Конда. Население Заболотья поддерживало контакты с русскими и татарскими жителями иртышских деревень, расположенным в районе Тобольска и Увата, с кондинцами и населением р. Тавда, проживавшим в пределах современной Свердловской области.

Река Кума огибает Заболотье с северо-запада и отделена от него системой крупных болотных озер. В XVIII в. по ней проживали ханты (остяки), которые в следующие два века были ассимилированы многочисленными мансийскими переселенцами. Ближе всех к Заболотью, на расстоянии 50–60 км от татарских селений, находились юрты Ландинские, расположенные на впадающей в Куму р. Ландина.

Водораздельные маршруты левобережья Иртыша. Наиболее ранние известия касаются зимника «Тобольское Прииртышье — Конда». В путевых записках Г. Ф. Миллера от 1740 г. упоминается зимняя конная дорога, по которой кондинские остяки «в лучшем случае за два дня» добирались до русской д. Зольникова (в 35 км к северу от г. Тобольска). Маршрут этой дороги был следующий: от устья Кумы вдоль речек Ландина (приток Кумы) и Рынья (приток Алымки), поперек Алымки и Носки и далее к д. Зольникова [Сибирь XVIII в. ..., 1996, с. 285–286], что находится всего в 10 км от Иртыша. Данный зимний маршрут исправно действовал в течение нескольких веков. Более подробно его описал в 1914 г. путешественник И.К. Вислоух, по данным которого зимник следовал через следующие населенные пункты: Тобольск — Защитино — Зыряново — Кугаево — Новоселово — Носка — Верхняя Рынья — Нижняя Рынья — сезонный поселок на оз. Муксунка — ю. Ландинские — р. Конда [Канал Ермака, 2003, с. 277, 278]. Первым пунктом на Конде, вероятно, были ю. Катышевы (п. Катыш). Статистик С.К. Патканов представил и некоторые другие вариации прохождения данного маршрута через Заболотье на Тобольск, которые существовали в конце XIX в. Одна из веток зимника вела с р. Кума на ю. Ачирские, откуда можно было выехать к городу: а) через Иземетские юрты; б) Носкинские юрты и д. Зольникову; в) юрты Ишменевы, Вармахлейские и д. Рогалиху [Патканов, 2003б, с. 203].

Наибольшее участие в передвижении по данному направлению принимало население конечных пунктов: жители Кондинского края и прииртышские крестьяне Кугаевской области, проживавшие чуть севернее Тобольска. Не случайно С.К. Патканов писал, что перевозка товаров по «Эскалбинскому тракту» «находится почти исключительно в руках кугаевских крестьян» [2003б, с. 203]. С Конды в административный центр губернии поступали рыба, ягода, орех, мясо и пушнина, в обратном направлении в основном везли товары промышленного производства и продукты питания.

Жители Заболотья на этом маршруте выступали прежде всего в качестве посредников, предоставляя проезжающим ямщикам сено, еду и постой, сбывая им продукты собственного промысла. Вообще, Заболотье выделялось среди сопредельных территорий наименьшей обеспеченностью гужевым транспортом. По данным конца XIX в., на каждое хозяйство местных татар в среднем приходилась одна рабочая лошадь, а иногда и менее [Патканов, 2003а, с. 123, 286, 291]. Характерно было и крайне малое количество собак, которые использовались на охоте и иногда в качестве упряжных животных: этот показатель в тот же период составлял от 0,5 до 1,2 на одно хозяйство (рассчитано по: [Патканов, 2003а, с. 133]). То есть, жители Заболотья использовали гужевой транспорт в основном для недалеких поездок: в соседние селения и для вывоза промысловых продуктов с угодий³. Однако были и исключения. Занимались извозом между Кондой и Тобольском отдельные зажиточные хозяева Ачирских юрт [Патканов, 2003б, с. 203]. В 1930–1970-х гг. наибольшее количество лошадей в Заболотье содержали в поселках Нижняя и Верхняя Рынья. Не последнюю роль в этом играли более благоприятные для скотоводства местные природно-географические условия [Материалы..., 2003]. Жители верхней и средней Алымки имели и собственные ориентиры для посещения Тобольского Прииртышья, например татарскую

³ Дальние поездки на Иртыш и перевозка больших грузов жителями Заболотья в основном осуществлялись водным транспортом: на неводниках и лодках-долбленках.

Болотные маршруты: пути и способы сообщения народов Нижнего Прииртышья...

д. Иштаманы. Г. Ф. Миллер писал, что по сухопутной дороге от р. Алымка можно за один день доехать на лошади до юрт Стамановых на Иртыше [Сибирь XVIII в. ..., 1996, с. 276–277]. Большинство вышеперечисленных маршрутов зимников Заболотья действуют до сих пор.

Имеются некоторые данные и о функционировавшей в начале XX в. *зимней дороге, связывавшей Заболотье с территориями р. Тавда* в районе современного г. Тавда. Вероятный маршрут этой зимней дороги пролегал по линии ю. Носкинские — ю. Эскалбинские [Материалы..., 2003]. До второй половины XIX в. ю. Эскалбинские являлись волостным центром заболотных татар. Возможно, это было одной из причин существования данного маршрута у жителей Заболотья. Однако данное направление сообщений было гораздо менее популярным, в других источниках информации о нем пока найти не удалось.

Чрезвычайно интересен летний *водный маршрут, связывавший Заболотье с бассейном Конды*, он отчасти повторял зимнюю дорогу, действовавшую в том же направлении. Информация об этом водном пути зафиксирована путешественником И.К. Вислоухом. Он сообщал, что для достижения его необходимо было подняться по р. Алымка до устья р. Рынья, что составляло около 130 верст пути, и далее идти вверх по течению этого притока. Для самого исследователя открытием стал тот факт, что р. Рынья «вся является составной частью искусственного водного пути». Выразилось это в наличии семи рукотворных спрямлений русла (местн. «копанок») и около двадцати плотин-шлюзов («прутков») для поддержания уровня воды, необходимого для хода лодок. Последняя плотина в вершине реки отделяла естественное русло от искусственного канала («резки»), проведенного через торфяные болота. Этот канал, протяженностью в пять верст, доходил до оз. Кривого, из которого также шел канал, принадлежавший уже жителям ю. Ландинских. Он соединял последовательно озера Кривое, Нарух-тур, Муксунка, Дорожное, после которого выходил на р. Ландина, впадавшую в кондинский приток — р. Кума [Канал Ермака, 2003, с. 277–278].

Интересно, что никто из старейших местных жителей не мог рассказать исследователю о времени создания данной системы каналов. В конце XIX в. канал использовался местными жителями только для хода лодок-долбленок, тогда как ранее он явно был рассчитан на ход больших дощатых лодок. «Запущенное» состояние канала, сложность проведенных гидротехнических работ и сопутствующая сооружениям русская терминология, а также полное неведение местных жителей о времени создания канала (некоторые из них как будто даже не подозревали о его искусственности) натолкнули исследователя на мысль искать его авторство за пределами Заболотья. В итоге он склонился к весьма спорной версии создания канала соратниками Ермака [Там же, с. 278–279].

Остановившись на вопросе авторства канала, нужно отметить, что заболотные татары имеют давнюю традицию рытья небольших каналов-копанцев (тат. *цагыт*) шириной около 0,5 м, которые соединяли озера или были тупиковыми рукавами, уходящими от водоемов в сторону болот. В последнем случае копанец делался с целью установки рыболовной ловушки, так как во время зимнего замора на водоемах он становился источником свежей воды, к которому активно стремилась рыба. Подобные каналы-копанцы местами составляли сложную разветвленную сеть, передвигались по ним на лодках-долбленках и ежегодно расчищали, чтобы поддерживать в рабочем состоянии [Материалы..., 2003]. Кстати, подобная же традиция, только в более ограниченном варианте, зафиксирована нами и у кондинских хантов. До середины XX в. у них было в обычае копать на устьях небольших речек дополнительные рукава, создавая таким образом искусственную дельту. Делалось это тоже для установки рыболовных ловушек. Причем нужно подчеркнуть, что количество рукавов с каждой стороны устья могло достигать 10 и более (соответственно самые крайние из них были довольно значительной протяженности), а ширина каналов подчас достигала 5 м [Материалы..., 2003, 2006].

Таким образом, можно утверждать, что население Конды и Заболотья обладало собственными необходимыми навыками и опытом для создания трудозатратных гидротехнических сооружений. Логично предположить, что именно местные жители самостоятельно создали как минимум первоначальный простой вариант канала, соединяющего два речных бассейна. Нельзя исключать, однако, что данный водный путь мог быть впоследствии использован и усовершенствован русскими переселенцами. Косвенными аргументами в пользу этой версии являются связанная с сооружением русская терминология (использовавшаяся местными жителями, говорившими на татарском языке), а также некоторые технологические особенности сооружения: наличие системы шлюзов и значительная ширина расчищенного русла. Однако если такой факт и имел место, скорее всего, это произошло в отрезок времени со второй половины XVIII до середины XIX в.

Правобережье Нижнего Прииртышья

Описание территории. Правобережная часть Прииртышья является Иртышско-Демьянской провинцией южной тайги, она включает в себя бассейны Туртаса и Демьянки. В отличие от левобережья, это возвышенная территория, так называемый Тобольский материк, однако, в силу выровненности водоразделов и слабой водопроницаемости поверхностных глинистых пород, для нее типично избыточное увлажнение и развитие сплошных болотных массивов. Причем на водоразделах преимущественное развитие получили низовые болота. Для долины Туртаса типичны волнистые равнины с елово-березовыми моховыми лесами. Севернее, в бассейне Демьянки, их сменяют увальные равнины с густыми елово-пихтово-кедровыми лесами [Бакулин, Козин, 1996, с. 98–100].

Исторически в бассейнах Демьянки и Туртаса проживало хантыйское население, относящееся к южной этнографической группе. К концу XIX в. туртасские и демьянские ханты стали малочисленными общностями, в значительной степени ассимилированными русскими, их поселения тяготели к долине Нижнего Иртыша. Освободившиеся территории постепенно занимало другое население: большеюганские ханты (как минимум с начала XIX в. они осваивали с севера верхнее и среднее течение Демьянки), звенки (пришли со второй половины XIX в. из Восточной Сибири, заселили междуречье Демьянки и Туртаса и прилегающие к нему долины обеих рек), русские (в основном с 1920-х гг., заходили с западного и южного направлений, расселяясь дисперсно по основному руслу рек), а также чувашские и польские переселенцы (с 1930-х гг., пришли из Среднего Прииртышья и заняли отдельные участки верхнего и среднего течения Демьянки). Давнюю традицию сезонного промысла на Демьянке и Туртасе имели сибирские татары. Г. Ф. Миллер сообщал в 1740 г., что на Туртас выезжают промысливать местные иртышские татары, а каурдацкие татары Тарского уезда охотятся в верховьях Демьянки и Туртаса [Сибирь XVIII в. ..., 1996, с. 272, 275, 276]. В 1920–1970-е гг. Демьянка и Туртас ежегодно посещались многочисленными сезонными промысловиками из Среднего и Нижнего Прииртышья, проводившими здесь от нескольких месяцев до полугода. В основном это были русские старожилы, сибирские татары и коми-зыряне.

Население правобережной территории Нижнего Прииртышья поддерживало контакты с поселениями на Нижнем Иртыше (прежде всего это села Демьянское, Уватское и г. Тобольск), Конде, Салыме, Большом Югане, Васюгане, среднем Иртыше. Кроме того, существовали переходы между Демьянкой и Туртасом.

Водораздельные маршруты правобережья Иртыша. Для данной территории распространением явлением было более или менее полное совпадение зимних и летних путей сообщения, поэтому они будут представлены здесь сгруппированными по отдельным географическим направлениям.

Прииртышское правобережье и прилегающие к нему селения в русле самого Иртыша были связаны давними тесными контактами с Кондинским краем. Не случайно Г. Ф. Миллер предположил, что упоминаемые в Кунгурской летописи вогулы, которые помогали остякам в обороне Демьянского городка от казаков Ермака, были выходцами именно с р. Конда [1999, с. 238]. Немецкий историк располагал сведениями о существовании нескольких прямых маршрутов, соединявших эти территории.

Первый из них, *переход на Конду через две реки Тугутки*, начинался недалеко от исчезнувшей ныне иртышской д. Кокуй (около 15 км выше впадения Демьянки). Г. Ф. Миллер писал, что остяки за полдня поднимались по р. Тугутка до ее истока, с которого переходили на одноименную реку кондинского бассейна. Данный маршрут использовался летом и зимой и занимал в целом один день пути [Сибирь XVIII в. ..., 1996, с. 272]. С.К. Патканов упоминает этот же переход в конце XIX в. как зимник, соединяющий с. Демьянское и Чесноковы юрты на Конде [2003б, с. 202].

Второй *путь на Конду, проходивший через реки Тюма и Катым*, начинался в районе современной иртышской д. Першино, расположенной почти на равном расстоянии от устья Демьянки и Туртаса. Г. Ф. Миллер сообщает, что остяки поднимаются по р. Макшандина (Тюма) до впадения в нее р. Тишкина (Евар), далее идут до находящегося в истоке последней Тишкиного сора, с которого переходят на р. Катым кондинского бассейна. Летом этот путь преодолевается за два дня (причем остяки добирались до Тишкиного сора на лодках, пешком преодолевали водораздельное болото, а на Катые у них имелись в готовности другие лодки), зимой, без тяжелого груза, — за день [Сибирь XVIII в. ..., 1996, с. 273–274]. С.К. Патканов отмечал этот зимник в конце XIX в. как тракт, соединяющий иртышские ю. Варлымовы и кондинские ю. Пуштинские. Кроме того, он писал, что оба вышеперечисленных зимника открывались на 2–4 недели

Болотные маршруты: пути и способы сообщения народов Нижнего Прииртышья...

раньше, чем зимник, ведущий на Конду через болота Эскалбинской волости [Патканов, 2003б, с. 202; 2003а, с. 232].

Связь Демьянки с Салымом также осуществлялась почти по одному маршруту в разные сезоны. Летом на лодках-долбленках совершали *переход на Салым через Чагырский сор*. Для этого поднимались по правому демьянскому притоку — р. Кеум, далее следовали по рекам Немич и Ховдуг-ега. От последней было около 2 верст до оз. Чагырский сор, с которого берет начало салымский приток р. Чечегут-ега. До озера добирались волоком, с попутным использованием небольших озер и ложбин, в которых собиралась талая или дождевая вода [Дунин-Горкавич, 1995, с. 64; Шульц, 2000, с. 106].

Обратим внимание на тот факт, что в данном случае местными хантами не было предпринято никаких действий по искусственному улучшению водного пути через Чагырский сор. При этом демьянские ханты широко практиковали перекапывание мысов для спрямления русла Демьянки. С.К. Патканов упоминал 3–4 подобных перекопа, по нашим полевым данным известно еще два, сделанных в XX в. [Патканов, 1999, с. 127; Сводные материалы...]. Интересно, что соседние юганские ханты, относящиеся к восточной этнографической группе, воспринимали подобные вмешательства в «жизнь» реки как смертельно опасное святотатство. Похоже, что практика осуществления гидротехнических работ вообще являлась отличительной культурной особенностью южной группы хантов, и, возможно, она развилась под влиянием контактов с татарским населением, так как в наиболее сложном и многообразном исполнении фиксируется в Заболотье.

В зимнее время действовали два варианта дороги: один путь шел вверх по Демьянке до п. Лумкой, откуда уходил на север в сторону Большого (Ескинского) сора, где встречался со вторым, который начинался у иртышской д. Горно-Субботиной и шел параллельным Демьянке курсом. От Ескинского сора зимник направлялся на северо-восток, к ю. Цингинским на р. Немич, и далее повторял маршрут летнего перехода. По сообщению С.К. Патканова, гужевыми перевозками грузов по Салымскому пути занимались иртышские крестьяне, местные же ханты нередко пользовались здесь для переездов упряжными собаками [2003б, с. 201]. Г. Ф. Миллер отмечал, что дорога между Салымом и Иртышом преодолевается с легкими нартами за 3 дня [Сибирь XVIII в. ..., 1996, с. 218].

Что касается *переходов с Бол. Югана на Демьянку*, то у пользовавшихся ими юганских хантов-оленоводов практически не было четких маршрутов, но существовало несколько устоявшихся направлений таких переходов⁴. В их числе: 1) из района ю. Каюковых и Ярсомовых через Салым на Кеум; 2) из района ю. Тайлаковых до верховьев р. Сугмытень-ях, откуда выходили в верховьях демьянских притоков — рек Тальция, Васькина, Ардянка или непосредственно к руслу Демьянки; 3) из верховьев Бол. Югана по южным притокам на р. Ютымас [Сводные материалы...]. Безоленные ханты и русские, проживавшие на Демьянке, преодолевали те же маршруты пешком. Так, ханты ю. Курломкиных из верховьев Югана в марте добирались до верховьев Демьянки налегке за 3 дня [Пирожников, 2002, с. 125]. Русские жители демьянской д. Бабиково по насту ходили в ю. Тайлаковы на Бол. Югане за 2–3 дня. Как замечательный факт на Демьянке рассказывали историю про пожилого ханта Тихона Усанова, который за день дошел от поселка в верховьях р. Тальция до ю. Тайлаковых (расстояние более 50 км) [Сводные материалы...].

По р. Сугмытень-ях (правый приток Бол. Югана) иногда переходили на Демьянку на обласе. При этом участок водораздельного болота (около 1 км) преодолевался волоком. Юганские ханты Тайлаковы обычно выходили таким образом на исток р. Ардянка. Наиболее удачным временем для перехода была весна, когда расстояние волока особенно сокращалось [Сводные материалы...]. Прямого водного сообщения Демьянки и Бол. Югана никогда не существовало, хотя слухи о его возможности в весеннее половодье были распространены вплоть до конца XIX в. (см., напр.: [Мартин, 2004, с. 20]).

Очень мало данных о *переходах в бассейны Демьянки и Туртаса с территории Васюганья*. Известно, что этим путем сюда мигрировала небольшая группа эвенков, им же на Демьянку иногда заходили нарымские остяки. Первые были бродячими оленеводами, вторые — пешими промысловиками (вероятно, часть из них влилась в состав туртаско-демьянской группы эвенков). Единственное, что можно сказать наверняка на основании доступных письменных источников и собственных полевых материалов [Белоногов, 1928; Васильев, 1929; Капланов,

⁴ Информация касается лишь болотных территорий, в лесной зоне и на пересечении водоемов у оленеводов были постоянные дороги.

1935; Сводные материалы...]: продвижение эвенков совершалось по водораздельным болотам Демьянки и Среднего Иртыша (тяготея к южным демьянским притокам), далее они вышли, придерживаясь того же западного направления, в междуречье Демьянки и Туртаса.

Наибольшее количество известных маршрутов связывало Демьянку и Туртас со Средним Прииртышьем. Большой удачей является то, что многие из старых демьянских маршрутов (летне-осенних) были записаны в 1926 г. омским краеведом Т.П. Белоноговым. Далее его информация дополнена нашими полевыми материалами. В порядке следования с востока на запад эти переходы были следующие.

Переход в верховья Демьянки, которым пользовались жители д. Сыщиковой, начинался на северном притоке Туя — р. Кыпсан (Кымсас), вдоль которого шли до верховьев, далее пересекали болото шириной около 4 верст и выходили к Южной Демьянке. За исключением небольшого болотного участка, дорога была настолько твердая, что можно было ехать верхом на лошади [Белоногов, 1928, с. 113].

Переходом на р. Тегус пользовались промысловики деревень Сыщиковой и Имшагал. Путь шел вдоль туйского притока — р. Укратус (около 40 верст по пересеченной местности), далее переходили через болото шириной в 10 верст, около 6 из них занимала трясина, которую преодолевали на лыжах. Этим же маршрутом некоторые охотники выходили на р. Мал. Урна, сворачивая в конце болотного перехода на запад [Там же, с. 112].

Имелись еще четыре варианта *выхода к р. Урна*. Тайтымским переходом на р. Урна пользовались зыряне п. Имшагал на р. Шиш, он шли в северо-западном направлении к бассейну р. Туй, минуя п. Князевский добирались до туйского притока — р. Тайтым, по которому через болото выходили в вершину р. Урна или на ее приток Тигияр. Маршрут протяженностью в 40 верст (из них 5–6 по трясине) преодолевался за два дня. Бызынский путь на Урну использовало большинство промысловиков Знаменского и Тевризского районов. От п. Бызина переходили в вершину р. Итюгас (приток Туя), далее по просеке шли через болото до среднего течения р. Тигияр. Переход составлял 25–30 верст, по дороге встречалось несколько небольших опасных трясин. Альчинский путь на Урну был кратчайшим, безопасным, но трудным из-за пересекающих маршрут гарей. Им пользовались единицы охотников. Дорога начиналась от п. Карагач (р. Мисс), от которого шли в северо-восточном направлении, пересекая притоки Мисса — реки Альча-1, 2. Переход через болото был небольшим и относительно легким, после чего выходили в верховья р. Тигияр. Черномисский путь на Урну шел через поселки Хлебный и Николаевский в верховья р. Черный Мисс, далее был довольно сложный переход через болото к р. Тигияр. Этой дорогой пользовались те, кому неудобно было добираться до п. Бызина. По Урне промысловики сплавлялись на плотках или лодках, последние либо завозились зимой, либо изготавливались на месте [Там же, с. 109–112].

По нашим материалам, демьянские русские старожилы (информация на период 1930–1950-х гг.) обычно использовали для выходов по Урне в Тевриз несколько иные маршруты. Летом они сначала поднимались на лодке по Урне до р. Тисса (путь занимал около недели), далее плыли по этой реке до Тиссинского озера, где останавливались на ночевку. С утра выходили через болото на верховья р. Мисс к д. Крутая, от нее лесовозной дорогой добирались до Тевриза. Зимой на лыжах или на лошади продвигались другим маршрутом. Выезжали от Демьянки по р. Кирилкина в ее вершину, далее ехали вдоль восточной границы Имгытского болота параллельно Урне, достигали р. Тисса, миновали оз. Бол. Тиссинское и добирались до верховьев р. Мисс. Дорога занимала около четырех дней [Сводные материалы...].

Завершая описания переходов на верхнее течение Демьянки, хотелось бы обратить особое внимание на два факта, которые приводит в своей работе Т.П. Белоногов. Первый: маршруты переходов местами здесь были настолько сложны и запутанны, что даже опытные русские охотники могли подолгу блуждать в урманах и «нанимали случайно попавшихся остяков вывести их куда надо». Второй: на отдельных труднопроходимых участках болот сезонные промысловики намеренно не устраивали гатей, из нежелания «облегчать дорогу всем желающим идти за болото» [Белоногов, 1928, с. 105, 110].

Переход на р. Имгыт использовали охотники Усть-Ишимского района. Начинался он от п. Верх-Кайсинский (на р. Кайсы), от него шли на север, пересекая верховья р. Мал. Бича и ее притоки. Далее переходили через Имгытское болото на вершину р. Аптияр (приток Имгыта). Болотный переход составлял около 25 верст, причем по дороге встречались опасные трясины, которые пересекались только на лыжах и без груза. После этого шли довольно трудной дорогой

Болотные маршруты: пути и способы сообщения народов Нижнего Прииртышья...

вдоль Аптияра до р. Талмыр, после пересечения которой направлялись на северо-восток к р. Тепша (приток Имгыта), север — к самому Имгыту или северо-запад — к Кацисским озерам. По Талмыру иногда сплавливались на плотах [Белоногов, 1928, с. 109].

У современных русских и чувашских жителей Демьянки был зафиксирован этот же вариант выхода на Имгыт с дальнейшим сплавом на плоту. Существовал также зимний переход с р. Имгыт в Усть-Ишимский район, на его маршруте использовалось для ночлега несколько избушек Усть-Ишимского госпромхоза. С Демьянки выходили обычно по р. Бол. Таморга, достигали за день охотничьей базы Таморга в вершине реки, далее перебирались через болото и ночевали в Зимнике (база на р. Имгыт), следующая база была на так называемом Среднем яму, после этого выходили к избушке в верховьях Талмыра. С Талмыра выходили на разные поселения в верховьях рек Ава или Мал. Бича. Пеший путь занимал около недели. Известно, что маршрутом по Имгыту на Демьянку выезжали вместе со всем хозяйством семьи, опасавшиеся репрессий государства. Обычно в течение лета на Демьянку выезжали мужчины и обустроивали место для переезда. Вывоз семьи и перегон скота осуществляли уже в марте по насту (здесь и далее: [Сводные материалы...]).

Отдельно стоит отметить юганских хантов-оленеводов, они выезжали на своих упряжках к селам Усть-Ишим и Тевриз зимой в двух направлениях: по болотным междуречьям Урны с Тегусом и Имгытом. Передвижение на оленьих упряжках позволяло более свободно выбирать дорогу. Для данной местности принципиальное отличие конного и оленьего транспорта заключалось в том, что олень, по сравнению с конем, легко находил на болоте пищу, обладал большей выносливостью и проходимостью, а также лучше удерживал направление движения в случае потери ориентиров. Конные поездки через болота представляли определенную опасность, особенно в случае, когда в дороге настигал буран и путники теряли дорогу. Идя по бездорожью и испытывая недостаток пищи (взятые с собой запасы сена и овса были ограниченны), лошадь быстро выбивалась из сил и подчас переставала слушать команды возчика: «Голодная лошадь, она, где камышину увидела — туда и тащится». В Омском Прииртышье вспоминают, как в 1930-е гг. из обоза в 12 лошадей, попавшего в пургу на Имгытском болоте, домой добрались только две подводы.

С территорий западнее с. Усть-Ишим и ниже по течению Среднего Иртыша совершались переходы на р. Туртас. Некоторые из этих маршрутов, продолжаясь на север, достигали Демьянки. Наиболее известной в окрестностях Усть-Ишима была так называемая *Терлеевская дорога, ведущая в верховья Туртаса* и на Калемьягу. Дорогу обустроил до революции иртышский торговец Н.С. Терлеев, занимавшийся скупкой пушнины и рыбы у хантов и эвенков. Зимник вел от с. Мал. Бича на север через болото в направлении р. Каус (приток Мал. Туртаса), пересекал верховья Мал. Туртаса и приводил к охотстанции в верховьях Бол. Туртаса. Далее тракт шел на восток в верховья р. Югарас, сворачивал на северо-восток и через болото выходил к п. Калемьяга на Демьянке. Весь маршрут проходили за 5–6 дней.

Терлеевская дорога — один из самых старых («с царских времен») и обустроенных зимников в правобережье Нижнего Прииртышья. Собранная о ней устная информация позволяет представить, как происходила эксплуатация подобных дорог в первой половине XX в. Это была прорубленная просека, на топких болотных местах для зимника делали гати. На расстоянии дневного перехода по трассе стояли вместительные избушки, где можно было переночевать целой группе возчиков, в этих же местах летом специально заготавливалось сено. Запас сена обязательно везли с собой и при выезде с Иртыша. Каждую осень на облесенных участках дороги приходилось расчищать от упавших деревьев и свежей поросли (в рямовых болотах просека, как правило, оставалась чистой), и вообще, возчики всегда возили с собой пилу и топор. Движение по зимнику было настолько оживленным, что его не успевал сильно заметать снег. На всем протяжении конной дороги ее параллельным курсом сопровождала лыжня, по которой передвигались в том числе те, кто шел с запряженными в нарты собаками. Весной, когда начинал активно таять снег, первой прекращала действовать конная дорога — по ней невозможно было ехать из-за вытаявшего навоза: «*Уже болото — мох видать, а посередине — бугор этот снежный с говнами, так и стоит по всему болоту*».

Из Аксурки существовал *переход на Мал. Туртас по р. Ик*, путь занимал почти двое суток, ночь проводили в дороге. От п. Курья и с. Дубровное была *дорога на Мал. Туртас через реки Бол. Супра и Тынай*. От Тыная этот зимник вел к охотстанции Бол. Туртас, и в целом переход занимал три дня. По рассказам, до войны некоторые промысловики выходили *из верховьев*

Туртаса непосредственно к Тобольску, но, где конкретно пролегал этот переход, установить не удалось. Вероятнее всего, дорога шла по туртасскому притоку — р. Тевриз.

Несколько слов еще о переходах с Туртаса на Демьянку. В порядке с востока на запад это были следующие маршруты: 1) *переход из верховьев Бол. Туртаса на Имгыт* через реки Югарас и Бол. Катус; 2) упомянутый выше как участок Терлеевской дороги *переход из верховьев Бол. Туртаса на Калемьягу*; 3) *переход из верховьев Бол. Туртаса на Бол. Уим* через верховья р. Уима; 4) *переход со среднего Туртаса на Бол. Куньяк* через верховья р. Атнис; 5) *переход с нижнего Туртаса на Кальчу* по рекам Антрава или Калыс с пересечением р. Выя. По последним трем маршрутам ходили в основном на лыжах.

Между Демьянкой и Туртасом постоянно перемещались пешком или на оленьих и собачьих упряжках местные кочевые эвенки. Иногда они пользовались для переездов действующими зимниками, но отнюдь не были к ним привязаны в своих передвижениях. По выражению русских старожилов Туртаса, эвенкам дороги были не нужны: «Надо ему [эвенку] куда — он так пошел, и ему ни компаса, ничего не нужно, он точно придет». И если мы вернемся к теме соприкосновения в Нижнем Прииртышье двух принципиально разных хозяйственных комплексов, то весьма символическими выглядят те случайные встречи на таежных зимниках, когда лицом к лицу сталкивались оленья упряжка и конная подвода: животные пугались вида друг друга.

Данная информация о водораздельных путях сообщения в Нижнем Прииртышье позволяет сделать следующие выводы.

Характерным было продолжительное функционирование дорог: многие зимники, известные с XVIII–XIX в., продолжали действовать в XX в. Полностью или отдельными участками эти маршруты использовались и при прокладывании современных транспортных сообщений (например, зимников, обслуживающих промышленные объекты в Уватском районе).

Переходы по рекам в Нижнем Прииртышье также использовались постоянно, а в силу естественных причин отличались и почти неизменной траекторией. Тем не менее даже самые удобные из них не приобрели к современности сколько-нибудь серьезного значения за пределами своей локальной территории. Обращают на себя внимание примеры, когда реки, по которым осуществлялась связь, относясь к разным бассейнам, имели одинаковое или сходное название: Тугутка — Тугутка (бассейны Конды и Иртыша); Уима — Уим (бассейны Туртаса и Демьянки). Подобные факты могут косвенно свидетельствовать о наличии древнего волока.

В плане сопоставления удобства и проходимости болот и малых рек не стоит излишне переоценивать преимущества болотных ареалов. Болота имеют, как правило, более ограниченный период возможного использования в качестве путей сообщения, нежели малые и средние таежные реки: на них значительно позже, чем на реках, устанавливаются безопасные зимники; они так же недоступны для использования в весеннюю и осеннюю распутицу; остаются в основном труднопроходимыми и во время весеннего половодья, когда таежные реки, напротив, наиболее удобны в качестве транспортных артерий. Лишь в осенний и зимний период болота могут предоставлять лучшие условия для передвижения. При этом нужно помнить, что южно-таежные болота, даже верховые, — гораздо более опасная и трудно предсказуемая среда для человека (особенно малоопытного). Кроме возможности застрять и заблудиться, человек здесь чаще сталкивается с проблемами недостатка источников пищи и топлива, сложностями нахождения места для отдыха или ночлега.

Можно выделить некоторые специфические черты двух территорий Нижнего Прииртышья. При том что обе территории являются сильно заболоченными ареалами, в левобережье были значительно лучше налажены транспортные контакты, и в первую очередь благодаря транзитным маршрутам. Местное население левобережья передвигалось в основном пешком и на лодках, немаловажно и то, что здесь существенное развитие получила практика гидротехнических работ, направленных на улучшение водных путей сообщения. Правобережная территория, несмотря на обилие маршрутов и многообразие способов передвижения, оставалась, как ни парадоксально, в значительной степени изолированным ареалом. Решающими факторами здесь были ее обширность и труднодоступность. Болотные пространства становились своеобразным фильтром: для одних они были непроходимым барьером, другие обладали более или менее наработанными навыками их преодоления, для третьих же болота являлись привычным ландшафтом. Этим объясняется сочетание диаметрально противоположных качеств, присущих таежным болотам: территориально-изолирующий и одновременно — связующий тип ландшафта.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Источники

- Материалы* этнографической экспедиции Тюменского областного музея в Тобольское Заболотье и на р. Конда, 19 февраля — 2 марта 2003 г. / В.Н. Адаев.
Материалы этнографической экспедиции Тюменского областного музея в Уватское Прииртышье и на р. Конда, 7–17 марта 2006 г. / В.Н. Адаев.
 Сводные материалы полевых сборов по Уватскому району, 2000–2012 гг. / В.Н. Адаев.

Литература

- Адаев В.Н. Тайга и болота р. Демьянка: Вызовы и стимулы этнической эконоадаптации // Урал. ист. вестн. 2012. № 2. С. 69–76.
 Бакулин В.В., Козин В.В. География Тюменской области. Екатеринбург: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1996. 240 с.
 Бардасова С.С. Определение ценности ландшафтов центральной части Тоболо-Кондинской провинции южной тайги в связи с перспективами хозяйственного освоения // Изв. АлтГУ. 2011. № 2–3. С. 119–124.
 Белоногов Т.П. О Тарском Васюганьи и переходах через него: (По сведениям, полученным от промысловиков) // Материалы по изучению Тарского Васюганья. Новосибирск, 1928. С. 99–114.
 Васильев В.В. Река Демьянка: Экономико-этнографический очерк. Тобольск, 1929. 36 с.
 Визгалов Г.П., Карачаров К.Г. Археологические памятники Салымо-Юганской болотной системы // Болота и люди. М.: Ин-т наследия, 2000. С. 168–175.
 Дунин-Горкавич А.А. Тобольский Север: В 3 т. Т. 1: Общий обзор страны, ее естественных богатств и промышленной деятельности населения. М.: Либерея, 1995. 376 с.
 Канал Ермака: [Изложение доклада И.К. Вислоуха об его Реньинско-Кондинской экспедиции 1914 г.] // Сиб. листок: 1912–1919 / Сост. В. Белобородов. Тюмень: Мандр и К, 2003. С. 276–280.
 Капланов Л.Г. Биология и промысел лосей в бассейне реки Демьянки // П.Б. Юргенсон, Л.Г. Капланов, А.А. Кнize. Лось и его промысел. М.: Изд. Главпушнины НКВТ, 1935. С. 103–125.
 Лапшина Е.Д. Флора болот юго-востока Западной Сибири. Томск: Изд-во ТГУ, 2003. 296 с.
 Мартин Ф.Р. Сибирика: Некоторые сведения о первобытной истории и культуре сибирских народов. Екатеринбург; Сургут: Урал. рабочий, 2004. 144 с.
 Мельников Б.В. К вопросу о контактах населения таежного Приобья и Прииртышья // Самодийцы. Тобольск; Омск: ОмГПУ, 2001. С. 56–59.
 Миллер Г. Ф. История Сибири. М.: Вост. лит., 1999. Т. 1. 630 с.
 Патканов С.К. Соч.: В 2 т. Т. 2: Очерк колонизации Сибири. Тюмень: Изд-во Ю. Мандрики, 1999. 320 с.
 Патканов С.К. Соч.: В 5 т. Т. 3: Экономический быт государственных крестьян и инородцев Тобольского округа Тобольской губернии. Ч. 2. Тюмень: Мандр и Ка, 2003а. 312 с.
 Патканов С.К. Соч.: В 5 т. Т. 4: Экономический быт государственных крестьян и инородцев Тобольского округа Тобольской губернии. Ч. 3. Тюмень: Мандр и Ка, 2003б. 336 с.
 Пирожников Г.А. Обь-Иртышский Север: Этнографический очерк // Такой далекий и такой близкий Обь-Иртышский Север. Сургут, 2002. 250 с.
 Сибирь XVIII века в путевых описаниях Г. Ф. Миллера. Новосибирск: Сиб. хронограф, 1996. 310 с. (История Сибири: Первоисточники; Вып. 6).
 Список населенных мест по сведениям 1868–1869 гг. Т. 60: Тобольская губерния. СПб., 1871. ССLXXII + 196 с.
 Усова Л.И., Новиков С.М. Стратиграфия торфяной залежи болот Ханты-Мансийского автономного округа // Болота и люди... 2000. С. 81–93.
 Шульц Л.Р. Салымские остяки // Лукич. 2000. № 6. С. 104–140.

Тюмень, ИПОС СО РАН
 whitebird4@yandex.ru

The article considers communication routes regarding south taiga ethnic groups across watershed territories of Low Irtysh basin. The investigation materials make it possible to imagine the way how a diversity of routes and transportation means with ethnic groups, quite different in their culture and traditions, being realized under trying conditions of swamp landscapes. The paper thoroughly examines particular routes across swamp watershed areas, together with their landscape and geographic dependence, practice of improving the routes, methods of travel and transportation of cargoes in different seasons. The obtained information allows specifying certain regional and ethnic features regarding organization and use of communication routes.

Low Irtysh basin, watershed swamp landscapes, contacting territory, communication routes, ethnography of West Siberian peoples.