

ДЕПАРТАМЕНТ КУЛЬТУРЫ
ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА – ЮГРЫ

БУ ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА – ЮГРЫ
«ЭТНОГРАФИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ ПОД ОТКРЫТЫМ НЕБОМ
«ТОРУМ МАА»»

ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ «СПАСЕНИЕ ЮГРЫ»
ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА – ЮГРЫ

Серия: КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ ЮГРЫ

Выпуск 4

Я.А. Яковлев

Долблёная лодка обских угров



Ханты-Мансийск – Томск
2023

УДК 39(=511.143)
ББК 63.521(=665.1)
Я47

Я47

Яковлев Я.А. Долблёная лодка обских угров. – Ханты-Мансийск;
Томск: 2023. 121 с. 200 экз. – (Сер. «Культурное наследие Югры».
Вып. 4)

ISBN 978-5-907509-42-9

Четвёртый выпуск серии научно-популярных изданий «Культурное наследие Югры» посвящён долблёной лодке (обласу) хантов и манси. Эта книга подготовлена в рамках деятельности БУ ХМАО – Югры «Этнографический музей под открытым небом «ТорумМаа»» по хранению движимого культурного наследия, изучению и популяризации традиционной культуры обских угров. В издание включены: краткий историко-этнографический очерк появления и функционирования лодки в Сибири, её морфологические и метрические характеристики, культурные особенности бытования у обских угров, правила хранения. Особую ценность представляет текстовое и визуальное представление традиционной технологии изготовления этого маломерного судна у хантов и манси. Многочисленные цветные иллюстрации усиливают восприятие текста и придают изданию дополнительную эстетику и эмоциональность. Научная достоверность содержания и популярная форма изложения делают книгу интересной как для историков (исследователей, преподавателей, студентов), так и для всех, интересующихся гуманитарным сибиреведением.

УДК 39(=511.143)
ББК 63.521(=665.1)

Научный редактор:

Ю.В. Ширин

Куратор данного выпуска издательского проекта «Культурное наследие Югры»:

Л.А. Алфёрова

Техническая поддержка:

А.Р. Дозморова

Техническое редактирование фотографий:

В.Б. Малиновский, Т.А. Панов, Ю.В. Ширин

ISBN 978-5-907509-42-9

© Яковлев Я.А., 2023

© БУ ХМАО – Югры «Музей под открытым
небом «Торум Маа»», 2023





Территория Ханты-Мансийского автономного округа – Югры занимает центральную часть Западно-Сибирской равнины.

Её главный водоток – Обь. В мансийском эпосе есть устоявшийся лексический оборот *«беловодная питательная Обь»*, которым сказители одновременно обозначали и естественную характеристику реки, отличающейся намного более светлым цветом на фоне темноводных, из торфяных болот текущих притоков, и её, безусловно, решающую роль в хозяйстве местного населения, преимущественно рыболовством. Ханты и манси называли этот водоём Ас («Большая река»), а себя – *ас-ях* (народ Большой реки). От этого самоназвания в русской огласовке и появилось слово «остяк», которым поныне называют себя многие коренные жители старшего поколения. Этноним «обские угры» – уже из научной лексики – тоже прямо указывает на привязку хантов и манси именно к Оби, хотя многие из них могут проживать в сотнях километрах от русла этой реки.

Вторая по величине и значению река – обской приток Иртыш.

Значительными реками округа являются и другие притоки Оби (правые – Вах, Аган, Тромъёган, Лямин, Пим, Назым, Казым; левые – Большой Юган, Большой Салым, Северная Сосьва), а также притоки Иртыша (Конда, Согом). Если все водные артерии на территории округа соединить один за другим (специалисты называют это «общая протяжённость русловой гидросети»), то такой объединённый водоток будет иметь протяжённость ок. 100 тыс. км! Только р. Обь с её поймой в 27 тыс. кв. км составляет ок. 5 % территории округа.

Высокая водоносность и плотность речной сети сопровождаются обилием закрытых водоёмов – в Югре гидрологи насчитали не менее 300 тыс. озёр. Такая огромная цифра, даже с учётом того обстоятельства, что подавляющее большинство (почти 99 %) озёр имеют площадь лишь до 1 кв. км, формирует огромное водное зеркало. Есть и очень крупные водоёмы –



Кондинский Сор, Тормэмтор, Леушинский Туман, Пильтанлор, Турсунтский Туман, Сырковое и др.

Если ещё вспомнить о самых крупных в мире Васюганских болотах, большая часть которых тоже расположена в ХМАО – Югре, то становится очевидным: эта территория максимально обводнена.

Потому и свою ойкумену – обжитую часть планеты, которую почти все жители Земли представляют как сушу, – ханты и манси почитают как водное пространство. Более того, это водное пространство – живое и священное. У манси записан целый цикл т. н. призывных песен – обращений к воде:

*«Поверхность твоей бесконечной живой воды,
Поверхность твоей нескончаемой прозрачной воды
Семь раз водной рябью колыхается,
Шесть раз водной рябью поднимается...».*



«Обские угры» – прилагательное-гидроним этого названия народов прямо указывает, что территорию проживания хантов и манси правильнее было бы назвать не «землёй обетованной», а «водой обетованной». ХМАО. 1998 г.

Фото: А.Н. Кондрашёв



Чрезвычайно сильная обводнённость региона предопределила ихтиофауне лидирующую строку в списке биоресурсов региона. О биологическом разнообразии югорских водоёмов специалисты пока спорят. Одни выделяют здесь 29 видов рыб, относящихся к 9 семействам, другие – 33, а окружная энциклопедия «Югория» указывает и вовсе 42.



А



Костяные рыболовные крючки.

Святилище Усть-Полуй
(г. Салехард ЯНАО). I в. до н. э.



Б



В

Каменные грузила
для рыболовных сетей.
А, Б – святылище Усть-Полуй
(г. Салехард ЯНАО). I в. до н. э.;
В – городище Няксимволь
(Берёзовский р-н ХМАО).
Не датировано





Поэтому население региона во все времена было просто обречено быть рыболовами и «рыбоядцами», как окрестили обских угров русские первопоселенцы, или «ихтиофагами», как писали учёные путешественники, знакомые с латынью. Современная археология считает, что рыболовство на территории нынешней Югры, зародилось как минимум во времена мезолита (среднекаменного века), для северных широт это примерно 8–11 тыс. лет назад. А в следующую историческую эпоху, именуемую неолитом (новокаменным веком) и отодвинутую от наших дней приблизительно на 5–7 тыс. лет в лесной части Приобья и Зауралья уже использовались все дожившие до наших дней способы рыбной ловли – запорный, сетевой, колющий и крючковый. Рыболовство вместе с охотой и собирательством до появления оленеводства составляло основу традиционного хозяйства. А рыбные блюда и прежде, и ныне являются основой традиционного рациона хантов и манси.

Совершенно очевидно, что зарождение и развитие рыболовства не могли не сформировать соответствующей материальной культуры – прежде всего, рыболовных снастей и лодок. Последние в специальной литературе представлены так: *«Лодки – это простые полые ёмкости, искусственно сделанные плавающими, которые могут быть загружены»*. В Западной Сибири (в том числе, конечно же, и у обских угров) известны разные типы лодок – долблёная, составная, каркасная. По времени первой из них была долблёная бескилевая лодка-однодеревка.

«В развитии лодок, бытовавших у обских угров, имеют место две принципиально различные линии. Первая из них связана с формированием лодки из одного ствола дерева, то есть долблёнки. Довольно сложно предположить, что у населения лесной зоны, ведущего оседлый образ жизни и знакомого с такими процессами обработки дерева, как долбление, сверление и раскалывание ещё с эпохи неолита, в качестве изначальной бытовала лодка другого типа. Примитивные однодеревки считают древнейшим видом лодки как в таёжной зоне Западной Сибири, так и у финно-угорских народов».

Фёдорова Е.Г. *Рыболовы и охотники бассейна Оби: проблемы формирования культуры хантов и манси.* – СПб.: Европейский Дом, 2000. – 365 с. – С. 318.

Манси именовали такую лодку *аквол ив хап* («одного дерева лодка»), все группы восточных хантов – *рыт*. С последним словом В.Н. Чернецов связывает южнохантыйское и южномансийское название *ронта* («лодка»). Н.В. Лукина, просматривая непосредственное родство того же восточнохантыйского *рыт* с южноселькупским *ронтык* («лодка») и североселькуп-



ским *ротык* («шаманская лодка»), предполагает, что во всех этих словах отразилась праоснова древней лексемы, вошедшей в язык и селькупов, и обских угров. Впрочем, восточные и некоторые группы обских хантов словом *рыт* / *ронта* обозначают не только долблёнку, но и большую дощатую лодку, баркас, баржу. Русские старожилы, которых в Западной Сибири нарекли чалдонами, называют бескилевую долблённую лодку – *обласок*^{*}.

«Здесь место сказать несколько слов о лодках, без которых в этой северной стране немыслимо никакое сообщение в летнее время. Они одинаково необходимы для охоты и рыболовства, в мирное и военное время. Лодки (*хол, пим*) тогда употреблялись исключительно долблённые, и поэтому толстые осины, а также другие деревья, годные для этой цели, назывались *хол-јух, пим-јух* (*јух* – «дерево»). Крупные лодки для плавания по большим рекам назывались *рѳт* (*у* вогуп – *рут*), термин, который ещё по ныне сохранился по р. Салыму. Эпитетом остяцкой лодки было выражение *јинет-н'аѳат рѳт* – «грузная лодка с водяным задом», самоедской также и *јаѳарсей-пуип рѳт* – «лодка с раздвоенной кормой», так как лодки самоедов имели корму несколько другого устройства».

Патканов С.К. Тип остяцкого богатыря по остяцким былинам и героическим сказаниям // *Живая старина*. – СПб., 1891. – (Отдельный оттиск). – 74 с. – (С. 34).

Такая лодка – важнейший объект материальной культуры обских угров. Как конь всегда был подле монгола, так и долблёнка сопровождала ханта или манси с самого детства до смерти и даже после смерти.

Уже с 4–5 лет родители обучали детей не таким уж простым, кстати сказать, навыкам управления этим вёртким судёнышком. В один из дней весеннего половодья мать подводила сына к берегу и смачивала его макушку. Считалось, что с этого момента вода уже не накроет голову этого человека, не сомкнётся над ним. Он как будто навсегда обрuchался со всеми водоёмами своей ойкумены. И этот союз был долговечным и прочным.

Неразделимость продолжалась даже после завершения земного пути человека. Отправлявшемуся в иной мир человеку остающиеся в нашей реальности родственники, среди прочего, выделяли и лодку (об этом чуть дальше).

^{*}Обласок/облас/обласишко/обласко/обласка/облос/иблас/ибласок – русские диалектные названия сибирской бескилевой гребной лодки-долблёнки, изначально используемой коренным населением (селькупами, хантами, манси, кетами и др.), а затем и старожильческим русским населением Западной Сибири и Средней Сибири на таёжных реках. Слово «обласок» будет использоваться и в нашем тексте.



Первые «шаги по воде»: обучение навыкам пользования долблёнными лодками.
Ханты. Междуречье р. Пима и Лямина. 2012 г. Фото: А.А. Рудь.
А – стойбище С.П. Нимперова; Б – стойбище Ю.В. Кантерова



Не будет натяжкой сказать, что в какой-то мере лодка для ханта или манси стала не «вещью в себе», а буквально его частью, достижением «первобытной биотехнологии», придавшей человеческому телу недостающие, но необходимые ему свойства. Все путешественники и исследователи культуры обских угров в прошлом удивлялись, казалось бы, противоречию двух очевидных фактов: с одной стороны, вся жизнь хантов и манси была связана с водой, с другой – все они поголовно не умели плавать.

Это противоречие разрешалось очень просто. Рыболовецкие культуры северных и южных широт нашей планеты при всей их типологической близости имеют очень существенное отличие, а именно – температурный режим водоёмов. Каждый год показания градусника в р. Иордане колеблются в пределах от +12 °С зимой до +26 °С летом. Среднегодовые показатели воды в р. Кубани составляет +13,9°С (Краснодар), в р. Волге +9,7°С (Самара), в р. Оби +8,7°С (Новосибирск) и +7,5°С (Сургут). Есть разница? Поэтому апостол Пётр или апостол Иаков из Иудеи – рыбаки по роду занятий – наверняка умели плавать, а Мир-Сусне-Хум и Богатырь Кедровое Ядрышко из Югории – нет. Причина банальна: в Иордане вода тёплая, а в Оби холодная. И потому обские рыболовы, не имея условий для постоянного или хотя бы продолжительного плавания, сумели безупречно строить свои лодки и виртуозного управления ими искусственно расширить и усилить свои физические возможности – образно их можно назвать югорскими ихтиандрами.

По своей сути этот процесс искусственного формирования человеком отсутствующих у него качеств мало отличается от того, что мы видим в современных фантастических фильмах «Люди Икс», «Люси» и пр. Там герои методом генной инженерии и другими новейшими технологиями получают возможность перемещаться по воздуху, а здесь люди путём использования тысячелетнего опыта предков, не умея плавать, в совершенстве осваивают водное пространство.

И потому картинка, нарисованная этнографами В.М. Кулемзиным и Н.В. Лукиной, вполне сопоставима с кадрами фантастического фильма о человеке со сверхъестественными способностями, того же человека-амфибии Ихтиандра: *«Трудно описать – надо видеть, как хант в облаке лавирует между льдинами. Он то нагибается, то поднимает голову в затопленном кустарнике, то приплясывает вместе со своим утлым судёнышком на волнах-бурунах, словно человек и его древнее изобретение составляют одно целое».*





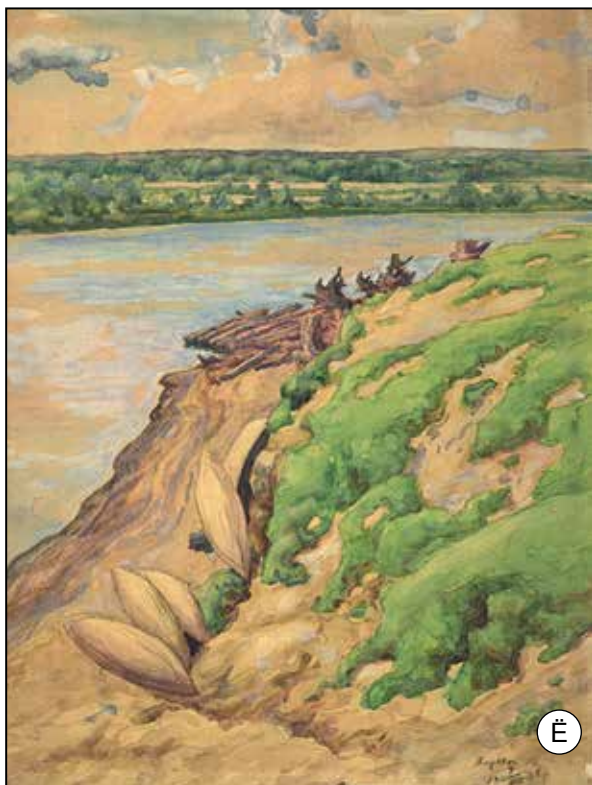
Хантыйское, мансийское, селькупское, чалдонское (русское старожильческое) поселение сразу же можно было узнать по перевёрнутым вверх днищем обласам на берегу.

А – р. Обь (с. Тымск Нарымского края Томской губернии). 1898 г.

Фото: У.Т. Сирелиус. По: *Сирелиус У.Т. Путешествие к хантам.* – Томск: Изд-во Том. ун-та, 2001. – С. 30;

Б–Г – р. Вах (с. Ларьяк Сургутского уезда Тобольской губернии). 1912 г. (Б, В) и 1913 г. (Г). Фото: Г.М. Дмитриев-Садовников;

Д – р. Кеть (Нарымский край Томской губернии). 1920 г. Худ.: А.Г. Варгин;



Е – р. Обь
(с. Полноват Берёзовского р-на Тобольского округа Уральской обл.).

1926 г.; Ё – р. Вах
(с. Ларьяк Ларьякского р-на Тобольского округа Уральской обл.).
1928 г. Худ.: Д.И. Каратанов; Ж – «Рыбацкий посёлок остяков и вогулов на берегах реки». 1933 г.;

З – оз. Сором-лор.
Стойбище А.В. Кечимова (Сургутский р-н ХМАО – Югры).
2007 г.

Фото: А.В. Заика





Известно, что фантазийный образ кентавра, объединяющий воедино тело коня и торс человека, возник у населения земледельческих культур Эллады, ещё не знавших верховой езды, при знакомстве со всадническими культурами северных кочевых племён, прежде всего, скифов. Можно не сомневаться: если бы эти древнегреческие мифотворцы соседствовали не с всадниками-скотоводами, а с рыболовами Югры, то мировая культура обогатилась бы образом не человеко-коня, а человеко-лодки. По крайней мере, при взгляде на урало-западносибирскую миниатюрную металлопластику раннего железного века и Средневековья или на плывущего в обласке ханта трудно отделаться от мысли, что перед тобой не два образа (человек и лодка), а именно один.



Три человека в лодке с зооморфным украшением носа.

Бронза. Р. Кама. Ок. I тыс.

По: Эренбург Б. *Звериный стиль*. – Пермь: Сенатор, 2014. – С. 97

...Среди многих и многих определений понятия «материальная культура» есть и это, сформулированное С.А. Арутюновым, У. Бентцином и Р. Вайнхольдом: «...Материальная культура представляет собой механизм адаптации общества к условиям природной и социальной среды его существования. Иными словами, в ней находят отражение как природно-географическая среда обитания данного этноса, так и уровень его общественно-экономического развития, политическая структура, окружение и другие конкретные исторические условия.

Понятие «материальная культура» охватывает не только материально объективизированные явления культуры в сфере производства и потребления, но и связанные с ними формы человеческой деятельности, ориентации и опыта. Поскольку «вещи интересуют этнографа не сами по себе, а в их отношении к человеку» ...усилия этнографов направлены, прежде всего, на изучение обстоятельств изготовления



предметов обихода и их функций... т.е. на познание отношений между предметами и деятельностью человека, её локальной и этнической специфики... Собственно целью этнографических исследований является изучение жизненного уклада».

Именно такое понимание позволяет нам воспринимать предметы материальной культуры как безусловные объекты культурного наследия. Однако предмет предмету рознь. И не случайно применительно к важнейшим для того или иного народа предметам материальной культуры в этнографической науке уже давно закрепились понятия «этномаркирующий», «этнопоказательный», «репрезентативный» и т. п. В этнографии обских угров все эти прилагательные, безусловно, относятся к объектам материальной культуры, касающимся сферы рыболовного промысла, поскольку именно указанное направление хозяйственной деятельности является одной из основ жизнеобеспечения хантов и манси.

Поэтому ценность долблёных лодок в качестве объектов материального движимого культурного наследия и технологий изготовления этих лодок как объектов нематериального культурного наследия хантов и манси бесспорна.

Вот почему четвёртый выпуск книги из серии «Культурное наследие Югры» и посвящён обласку обских угров*. Как и в предыдущем случае, издателем выступает БУ ХМАО – Югры «Этнографический музей под открытым небом «ТорумМaa»».



* Предыдущие выпуски серии: **Яковлев Я.А.** Свято-Троицкая церковь Кондинского Троицкого монастыря. – Ханты-Мансийск; Томск: Изд-во Том. ун-та, 2017. – 74 с. (Сер. «Культурное наследие Югры». Вып. 1); **Яковлев Я.А.** Дом Добровольского в Берёзове. – Ханты-Мансийск; Томск: Изд-во Том. ун-та, 2018. – 100 с.; ил. (Сер. «Культурное наследие Югры». Вып. 2); **Яковлев Я.А.** Сложный лук обских угров. – Ханты-Мансийск; Томск: Изд-во Том. ун-та, 2022. – 91 с.; ил. (Сер. «Культурное наследие Югры». Вып. 3).

Долблёная лодка: длинный путь по реке Истории

Абсолютно точное время возникновения долблёной бескилевой лодки-однодеревки, в том числе и у народов Западной Сибири, вряд ли будет определено. Известные угроведы В.М. Кулемзин и Н.В. Лукина относительно этого обстоятельства у хантов и манси справедливо замечали: *«Когда и где был сделан первый обласок, вероятно, мы никогда не узнаем. Так же как не узнаем, когда и где впервые была сделана игла для вязания сетей. Уж слишком широко распространено то и другое, от них веет слишком большой древностью»*.

В Сибири письменность появилась только с приходом русского населения, а это всего-то четыре с половиной столетия – пустяк по сравнению с мировой историей. Так что ни летописей, ни хроник, ни свитков, где историки смогли бы почерпнуть сведения о сибирских событиях, не существует. В таких условиях единственным источником знаний о древней и средневековой Сибири становится археологическая наука. Но и она, к сожалению, не в состоянии ответить на многие вопросы, в том числе и о времени появления долблённых лодок на сибирских водоёмах.

Причин тут две.

Первая – материал. Дерево – это органика, а органика подвержена гниению, и уже по этой причине деревянные предметы крайне редко становятся объектами исследования археологов, занимающихся древними периодами человеческой истории. Могут, конечно, возникнуть исключительные обстоятельства, которые консервируют дерево и сохраняют его продолжительное время. Например, в экспозиции Государственного Исторического музея в г. Москве трудно не заметить долблённую лодку длиной более 7,5 м и шириной около 0,6 м, обнаруженную в 1954 г. в Воронежской области. Её сделали из дубового ствола в XVIII–XVII вв. до н. э. (по археологической периодизации это поздний бронзовый век). Она, как и все подобные челны, должна была превратиться в гниль и прах, однако счастливая случайность не допустила этого. Лодку быстро занесло песком и илом, а такой нанос не пропускает внутрь себя кислород, который и является главной причиной процесса разложения. Археологам известны и другие лодки – как целые, так и их фрагменты, – которые



по каким-то причинам были обожжены и потому сохранились до наших дней. Но все такие случаи – исключение. Массовым археологическим материалом, как, например, предметы из глины или камня, деревянные лодки быть не могут.



Деревянный выдолбленный челн позднего бронзового века (XVIII–XVII вв. до н. э.) в экспозиции Государственного Исторического музея (г. Москва). *Открытые источники Интернета*

Вторая причина крайней редкости лодок среди археологических источников – их специфическое место в пространстве живой культуры. Археологи раскапывают преимущественно поселения, могильники и святилища. Однако лодки существуют вне этих территорий человеческого бытия, их место на берегу. И потому даже если они по каким-то причинам законсервируются, то будут находиться вне культурного слоя, который и является предметом археологического изучения. Упомянутый только что чёлн из Исторического музея был обнаружен не археологами, а местными жителями при обвале берега. Если бы не этот частный случай береговой эрозии, судно до сих пор оставалось бы неизвестным науке.

Да, иногда лодки обнаруживаются в могилах, однако такие находки свидетельствует не о времени их появления в культуре, а о хронологии их включения в погребальный инвентарь, а это не одно и то же.



Так что прямого ответа на вопрос о дате возникновения долблёной лодки в Сибири археология не даёт. Но допустимые предположения на основании косвенных данных возможны.

Этими косвенными данными являются орудия труда, которыми выполняется процесс долбления – разрушение и изъятие древесины с целью получения различных выемок. Конечно, теоретически можно допустить, что внутреннюю часть бревна при изготовлении судна можно не только выдолбить, но и выжечь. Но достоверными фактами такого технологического приёма сибирская археология не располагает.

Чтобы сделать мелкое углубление, современные плотники используют долота и стамески плюс молоток, для выборки объёмных выемок сначала применяют электропилу. Но совсем недавно для этих целей использовались только тёсла – плотницкий инструмент, похожий на топор. Тесло тоже имеет проух и насаживается на рукоять, но, в отличие от топора, его лезвие обладает не плоской, а желобчатой рабочей поверхностью. А второе отличие тесла от топора – расположение лезвия относительно рукояти. У топора эти линии находятся строго в параллельном положении, а у тесла варьируют в зависимости от рабочих задач: теслом с перпендикулярным соотношением лезвия и рукояти (как у мотыги или тяпки) выбирают дно углубления, с параллельным – боковые стенки. При этом жёлоб рабочей части тесла должен быть развёрнут в сторону освобождаемой от древесины ёмкости, поэтому боковые тёсла всегда парные: одно насаживают так, чтобы вытёсывать правый бок углубления, второе – чтобы вытёсывать левый. Их так и называют – «правое тесло» и «левое тесло».

Это был (а на стойбищах северян остаётся и сегодня) очень востребованный плотницкий инструмент. Ведь в хозяйстве любого селянина – хоть земледельца, хоть промысловика – использовалось изрядное количество выбранных деревянных ёмкостей: разноразмерная посуда от кружки и корыта до ведра и бочки, разного рода пазы, гнёзда и проушины в деревянном домостроении и кораблестроении... Даже гроб-домовину в дониконовские времена делали не из досок, а из объёмного бревна. Его распиливали или раскалывали повдоль, а затем выбирали середину, формируя собственно гроб и крышку для него. Старообрядцы придерживаются этой традиции до сего дня.

И, конечно же, тёсла использовались для изготовления долблёных лодок. По этой причине появление в плотницком инструментальном наборе тесла может маркировать и начало истории такой лодки. Разумеется, это



предположение гипотетично, а дата условна. Но здесь применима логика: до появления тесла изготовление долблёной лодки мало вероятно, после появления тесла – весьма возможно.

Однако тёсла тёслам рознь. Сейчас в ходу у мастеров железные – как-никак железный век, который в Сибири начался ок. сер. I тыс. до н. э., никто не отменял, он продолжается и сейчас.

А до них в ходу были тёсла из бронзы. Они имели прямые стенки и могли использоваться и в качестве топоров тоже – в зависимости от того, как их соединить с рукоятью (параллельно или перпендикулярно лезвию). Появились такие орудия около пяти тысяч лет назад, в бронзовом веке, и сегодня часть археологов и этнографов именно эту дату считает началом использования долблёной лодки в Сибири.



Традиционные инструменты для изготовления долблёной лодки: прямое и боковое тёсла, струг, лучковое сверло. Ханты. Р. Вах. 1913 г. Фото: Г.М. Дмитриев-Садовников



Бронзовое комбинированное тесло-топор (кельт). А – после выемки из культурного слоя святилища Усть-Полуй (г. Салехард ЯНАО). I в. до н. э.; Б – реконструкция варианта крепления рукояти для использования орудия в качестве топора (для рубки). Если рукоять развернуть под прямым углом и вставить во втулки тех кельтов, что расположены слева, получатся тёсла (для выборки)



Бронзовые комбинированные тѣсла-топоры (кельты). Городище Няксимволь
(Берёзовский р-н ХМАО). I в. до н. э. – I в. н. э.



Другие же специалисты резонно задаются вопросом: «Если тесло и лодка появились одновременно, почему надо останавливаться на бронзовом веке, когда возникли металлические тёсла? Ведь выборку древесины можно выполнить и каменным теслом?». И продлевают историю обласка до глубин каменного века. Действительно, прекрасно профилированные и отполированные топоры и тёсла из камня появились в Западной Сибири ещё на позднем этапе каменного века (неолита), который отстоит от наших дней приблизительно на 5–7 тыс. лет. Такое предположение подкрепляется и логикой развития рыболовной отрасли, которая без лодки вряд ли возможна. А активный рыбный промысел в наших краях возник, как уже было сказано ранее, в среднем каменном веке (мезолите) – ок. 8–11 тыс. лет назад.



Каменные тёсла. Самусьский могильник (Томская обл.). Рубеж IV–III тыс. до н. э.

По: Северск. Страницы истории. – Без указ. места, 2019. – С. 15

На неолитическое время указывает и находка самой древней из известных на сегодняшний день лодок-однодеревок, найденной археологами в Пессе (Нидерланды) – она датируется V тыс. до н. э. Челны, раскопанные на оз. Севан (Армения) и оз. Сарнат (Латвия), тоже были выдолблены очень и очень давно – во II тыс. до н. э.

Так что, вероятнее всего, и наш сибирский облас приплыл к нам из каменного века.

На протяжении своего длительного существования долблённые лодки в Западной Сибири неминуемо эволюционировали и в размерах, и в форме, и в декоре.

Первой долблёной лодкой была лодка-колода, то есть стёсанное с одной стороны крупное бревно с выбранной серединой. Иными словами –



большое корыто. Тот воронежский челн эпохи поздней бронзы, речь о котором шла выше, представляет именно такую форму пра-судна.

Дальнейшая модернизация лодки-колоды развивалась в двух направлениях – уплощения днища и разведения бортов. Это было необходимо для того, чтобы лодка приобрела большую остойчивость* и лёгкость. Операция по разведению бортов технологически достаточно сложна. Когда это ноу-хау могло получить патент на внедрение, и на чьё имя его следует выписать, археологи не знают и вряд ли когда-то узнают. Известно лишь, что к XVI в. эта технология была уже освоена.

«Столкните в реку две лодочки,
Украшенные узорами из крылатых птиц,
Спустите на воду нашей реки две лодочки
С узорами – изображением голенастого зверя!»

Героическая песня богатыря Тэк-ойки // Именитые богатыри обского края на материале II тома «Собрания вогульской народной поэзии» Берната Мункачи. – Ханты-Мансийск, 2010. – С. 70.

Относительно декора лодок фольклорные источники утверждают: богатырские обласы для военных походов изукрашивались объёмными изображениями птиц и зверей. К XIX в. от бывшего зоо–орнитоморфного великолепия остались лишь небольшие завитушки или аморфные выступы на носу и, реже, на корме. Н.В. Лукина связывала наличие подобных украшений с проникновением на север Западной Сибири южносибирских тюркских традиций, однако не все исследователи разделяют такое мнение, полагая это явление автохтонным.

В настоящее время в связи с развитием публичной функции обласа – его активным участием в национальных праздниках – возродилась традиция его украшения. Правда, делается это уже не объёмными скульптурами, как прежде, а раскрашиванием.

С появлением в Сибири русского населения началось явление, которое этнографы называют «взаимопроникновением культур» или «культурной диффузией» – обоюдное заимствование культурных черт, такой вот взаимовыгодный обмен народов своими культурными достижениями.

*Остойчивость судна – способность плавучего средства противостоять внешним силам, вызывающим его крен или дифферент, и возвращаться в состояние равновесия по окончании возмущающего воздействия (Википедия).



Возрождение традиции украшения долблённых лодок, предназначенных для публичного использования. Ханты. Нижневартровский р-н ХМАО – Югры.

А – 2021 г.; Б – 2014 г.



К примеру, сибирские аборигены с удовольствием отказались от своей глиняной посуды и крапивных тканей, предпочтя более качественные привозные металлические котлы и льняные платья да рубахи. А русские новопришельцы быстро освоили лёгкие нарты и тяжёлую меховую одежду, которые делали их существование в суровом краю более комфортным.

В число заимствованных и адаптированных в русскую культуру «остяцких» вещей, конечно же, вошёл и обласок. Иначе и быть не могло, поскольку новоявленные сибиряки оказались в тех природно-климатических условиях, которые сформировали и многовековой модернизацией довели до совершенства это «плавсредство». Поэтому все – от Ермаковых *первопоселенцев* через Столыпинских *переселенцев* и Сталинских *спецпереселенцев* до Брежневских *первопроходцев-нефтяников* – учились у местного населения ладить эти вёрткие судёнышки и пользоваться ими.

При этом сибирская долблёнка всегда была и доньше остаётся маркёром, которые разделяет «местных» и «приезжих». Если умеет человек плавать на обласке – значит, «свой»: остяк или чалдон. Не умеет – «чужак». Рассказывают, что Сталин, будучи в ссылке в Нарыме, обучился там искусству управления этим судёнышком, а потом сбежал на нём до пароходной пристани. Местный полицейский пристав поверить не мог: «Как это так? Грузин – и на обласе?».



Любопытно, что на своём рисунке «Низовские женщины» (имеется в виду чалдонское население в низовьях Оби) показателем заимствования русскими переселенцами аборигенной культуры тобольский художник М.С. Знаменский в 1881–1882 гг. выбрал умение сибирских новосёлов пользоваться обласком.
Открытые источники Интернета

Долблёная лодка: размер имеет значение

Поскольку долблёнки получили максимальное распространение в восточном ареале обско-угорского мира, то логично и их типологию по метрическим критериям представить на материалах, полученных столетие назад у хантов р. Ваха. Работавшие в этом районе Г.М. Дмитриев-Садовников и М.Б. Шатилов разделили «маломерный флот» ваховских хантов на три группы.



Для одиночного плавания используют, как правило, малые обласа. Ханты. Р. Вах. Стойбище А.Н. Каткалева. 2008 г. Фото: Е.В. Перевалова

Малые (оном-рыт). Исследователи указывают разные параметры таких лодок. По Г.М. Дмитриеву-Садовникову: длина – немногим более 213 см, ширина – немногим более 36 см, глубина – 18–23 см, толщина – до 1 см. По М.Б. Шатилову: длина – ок. 350 см, ширина – 50–60 см. Устанавливалось до 7–8 поперечных распорок. Такая лёгкая лодочка предназначалась для перевозки только одного человека, собаки и однодневного запаса пищи. Использовалась для охоты на водоплавающую птицу, когда промысловику приходилось перетаскивать своё судёнышко из одного водоёма в другой, и его вес имел принципиальное значение.

«Снабжённые лопатой и мотыгой, мы двинулись в путь в остяцкой подчонке, настолько малюсенькой, что она не смогла бы принять больше, чем нас троих. В носовой части лодки сидел слепой остяк и грёб веслом, похожим на двухлопастное. Он держал весло двумя руками и грёб с одной стороны, не касаясь лодки. На корме сидел казак с веслом такой же формы, тоже свободным, которое использовалось в качестве руля. Я сидел в центре на куче травы с вытянутыми ногами вперёд и без движения, так как боялся, что хрупкая лодка опрокинется».

Соммье С. *Лето в Сибири среди остяков, самоедов, зырян, татар, киргизов и башкир.* – Томск: Изд-во Том. ун-та, 2012. – 640 с. – (С. 214).



Малый облас может легко
переволочь по суше, а потом
использовать на водоёме даже
ребёнок. Ханты. Р. Тромъёган.
Стойбище Сопочиных. 2004 г.
Фото: А.В. Заика





Малый облас
максимально удобен
для одиночного
рыбопромысла (про-
верки сетей, заборных
ловушек, морд и пр.).
Управляя судёнышком
одной рукой, второй
рукой промысловик
может проверять
снасти. Ханты.

А – р. Васюган. 1898 г.
Фото: У.Т. Сирелиус.

*По: Сирелиус У.Т.
Путешествие
к хантам. – Томск:
Изд-во Том. ун-та,
2001. – С. 66;*

Б – р. Вах.
1913 г. Фото:

Г.М. Дмитриев-
Садовников;

В – Сургутский р-н
ХМАО – Югры. 2007 г.
Фото: Г.П. Ведмидь



Средние (кутов-рыт). В указании размеров лодок этой группы тоже есть несовпадения. По Г.М. Дмитриеву-Садонику: длина – до 426 см, ширина – 53 см, глубина – до 27 см, толщина – 1 см. С семью или восемью поперечными распорками. Грузоподъемность – до 245 кг. По М.Б. Шагилову: длина – до 400–500 см, ширина – 60–70 см, глубина – 25–30 см. Грузоподъемность – 163–196 кг. Такие лодки вмещали 4–5 чел. и были наиболее распространены.





Средний облас. Ханты.

А – р. Вах. 1898 г. Фото: У.Т. Сирелиус. *По: Сирелиус У.Т. Путешествие к хантам. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 2001. – С. 158;*

Б – р. Вах. 1912 г. Фото: Г.М. Дмитриев-Садовников;

В – р. Кумали-ягун (бассейн р. Тромъёгана). Стойбище И. Кечимовой. 2006 г. Фото: А.В. Заика;

Г – р. Кулынгигол (бассейн р. Ваха). Старое селение бывшего колхоза «Передовик». 2008 г. Фото: Е.В. Первалова



Крупные (алле-рыт). Параметры таких лодок следующие. По Г.М. Дмитриеву-Садовникову: длина – до 639 см, ширина – 71 см, глубина в корме – до 36 см, толщина – 2 см. С 10–12 поперечными распорками. Грузоподъёмность – до 652 кг. По М.Б. Шатилову: длина – до 600 см, ширина – 80–90 см, глубина – 30–40 см. Грузоподъёмность – до 815 кг.





Рассчитана такая лодка на 10–12 чел. Такие судна использовались для дальних переездов всей семьи с вещами, для перевозки грузов. Они были вдвое тяжелее обласов среднего класса. Тем не менее, как пишет Г.М. Дмитриев-Садовников, *«один человек средней силы в состоянии перетаскивать такой облас через небольшие волока»*. В настоящее время такие крупные долблёнки уже не изготавливаются, их полностью заменили моторные лодки.

Чёткая градация по размерам, обусловленным назначением и возможностями одновременной грузоперевозки лодок, существовала и в других местах. Например, у манси р. Северной Сосьвы З.П. Соколова зафиксировала четыре разновидности долблёнок:

- *маньхап* с пятью распорками: на одного – двух человек;
- *атьелхап* с шестью распорками: на четыре – пять человек;
- *хотюлтохап* с семью распорками: на шесть человек;
- *каснехап* с восемью распорками: на семь человек.



Большой облас.

А – Русские старожилы. Р. Сабун. 1913 г. Фото: Г.М. Дмитриев-Садовников;

Б – место и автор съёмки не известны. Нач. XX в.;

В – Селькупы. Р. Кеть. 1920 г. Худ.: А.Г. Варгин

Долблёная лодка: по суху аки по воде

На обских просторах не раз приходилось слышать не то притчу, не то побасёнку... Мол, ехал русский на моторной лодке и обогнал остяка на обласке. Проехал песок, сделал пару поворотов, глядят – а тот же остяк в том же обласке также неспешно гребёт веслом. Удивился, прибавил газу, и опять оставили тихохода за кормой. Однако на следующем повороте – что за чудо?! – вновь знакомый остяк перед носом появился. Опять пришлось обгонять. И так несколько раз...

Как же так?

Всё просто. Западно-Сибирская равнина (или низменность) площадью ок. 2,6 млн. кв. км – одна из самых больших низменных равнин земного шара. Она имеет слаборасчленённую поверхность. Пространства междуречий практически плоские: амплитуды высот очень небольшие, а уклоны поверхностей незначительные. По этой причине вода в поисках хотя бы небольшого перепада высот на почти плоской, как стол, поверхности вынуждена метаться из стороны в сторону, и текущие здесь реки напоминают огромных движущихся питонов – настолько они извилисты.

Поэтому нередко при описании передвижения по воде мансийские «былинники речистые ведут рассказ» в таких оборотах:

«...Воинов мужчин множество,

Богом сотворённых, много дней,

Словно верёвку, собирают множество поворотов...».

Обжитое пространство сибирские аборигены знали также подробно, как мы свою квартиру. И потому они научились максимально оптимизировать доставшийся им ландшафт. Не изучая геометрию в теории, они на практике познали одно из её основных правил: «Кратчайшим расстоянием между двумя точками является прямая». Зачем значительно удлинять свою дорогу, без конца петляя по бесконечным изгибам реки, зачем тратить на это силы и время, если можно двигаться более-менее прямо, пересекая узкие перешейки очередного меандра по суше? Не беда, что на этом комбинированном водно-сухопутном маршруте часть пути человек едет в лодке, а часть времени лодка едет на человеке. Если бы С.Я. Маршак жил не в Европейской России, а в Югре, его знаменитое детское стихотворение



«Мельник, мальчик
и осёл» могло бы
называться «Рыбак,
мальчик и обласок»,
а рефрен звучал бы
совсем иначе:

*Где это
Видано?
Где это
Слыхано? —
Облас вдруг
Едет,
А манси
Идёт!*



Волоковый путь. Ханты. Р. Васюган. 1898 г.

Фото: У.Т. Сирелиус. *По: Сирелиус У.Т. Путешествие
к хантам. — Томск: Изд-во Том. ун-та, 2001. — С. 70*

Волоковых путей было много, и, как утверждают старики, каждый имел собственное название. На некоторых отрезках они по мере необходимости прокапывались. Конечно, это были не шлюзованные каналы, и «гидротехническими сооружениями» такие прокопы, наверное, назвать можно с очень большой натяжкой. Однако эти искусственные водотоки, предназначенные для сокращения водных маршрутов, всё же являются редким и ещё мало изученным примером активной природопреобразующей деятельности в культуре обских угров.



Этнографы пишут, что перед вхождением в такой прокоп требовалось либо бросить жертвенную монетку, либо пропустить вперёд самого старого и убогого человека.

Традиционные пути коммуникации – прежде всего, волоки для лодок – требовали для ориентирования визуального обозначения в ландшафте, иными словами – хорошо заметную примету на местности. Такими знаками могли быть естественные маркёры – примечательные элементы ландшафта и необычные природные объекты: отдельно стоящие высокие деревья, крупные камни, устья рек и т. п. Главная их задача – быть заметными издалека.

Если же таковые в необходимом месте отсутствовали, люди создавали свою символику для навигации. Начало и конец волока, ключевые точки пути могли обозначаться разными рукотворными знаками. Самый



Нанесение на дерево затёса, маркирующего путь.

Ханты. Р. Большой Юган.

2007 г. Фото: А.А. Рудь.

По: Рудь А.А. Знаки-путеводители по тайге, или К вопросу о новом виде объектов культурного наследия в ХМАО – Югре // Ханты-Мансийский автономный округ в зеркале прошлого. – Томск; Ханты-Мансийск; Изд-во Том. ун-та, 2012. – Вып. 10. – С. 100–120. – (С. 104)



распространённый – затёсы на деревьях (у сургутских хантов: *лек пос* – «дорожный знак», *кат пос* – «ручной знак», *юхпос* – «знак на дереве»). Такие затёсы наносились на крупных деревьях на уровне человеческого роста, часто – с двух противоположных сторон. Их площадь постепенно увеличивалась, поскольку при потемнении белой подкорковой поверхности ствола края периодически потёсывались для обнажения контрастной белизны.

Нередко навигационным знаком служило *велеком-юх* – «дерево с подрубленными ветками». На издалека заметном (отдельно стоящем или самом высоком) хвойном дереве на среднем отрезке ствола срубались все ветви. Такой необычный вид уже издалека не мог не обратить на себя внимания опытного таёжника.



«Дерево с подрубленными ветками» – указатель волока в верховьях р. Большого Югана между юртами Колсымовыми и д. Тайлаковой. 2009 г.

Фото: А.А. Рудь.

По: Рудь А.А. Знаки-путеводители по тайге, или К вопросу о новом виде объектов культурного наследия в ХМАО – Югре // Ханты-Мансийский автономный округ в зеркале прошлого. – Томск; Ханты-Мансийск; Изд-во Том. ун-та, 2012. – Вып. 10. – С. 100–120. – (С. 104)



Если на маршруте волока попадало болото, где, как известно, высокоствольная растительность отсутствует, и *юхнос* или *велеком-юх* создать невозможно, маркёрами-навигаторами служили *чамычихэп* («моховая голова») или *чамычпос* («моховой знак»). Так сургутские ханты называют большие куски выдранного мха сфагнума, расположенные на возвышенном месте на уровне человеческого роста.

Конечно, по масштабам перетаски для сибирских обласков не могли конкурировать с волоками знаменитого пути из «варяг в греки» – так условно назывался комбинированный водный (морской и речной) и сухопутный путь длиной ок. 2000 км между Балтийским и Чёрным морями. Но по целям (сокращение пути) и приёмам (перетаскивание судов посуху на отдельных участках маршрута) волок сибиряков и один из ключе-



«Моховой знак» – указатель волока между озёрами в верхнем течении р. Нятлонгаягун (бассейн р. Тромъёгана). 2005 г. Фото А.А. Рудь.

По: Рудь А.А. *Знаки-путеводители по тайге, или К вопросу о новом виде объектов культурного наследия в ХМАО – Югре // Ханты-Мансийский автономный округ в зеркале прошлого. – Томск; Ханты-Мансийск; Изд-во Том. ун-та, 2012. – Вып. 10. – С. 100–120. – (С. 103)*



«Моховая голова» – указатель волока между озёрами в верхнем течении р. Вынгги (междуречье р. Тромъёгана и Пима). 2011 г. Фото А.А. Рудь. По: Рудь А.А. *Знаки-путеводители по тайге, или К вопросу о новом виде объектов культурного наследия в ХМАО – Югре // Ханты-Мансийский автономный округ в зеркале прошлого.* – Томск; Ханты-Мансийск; Изд-во Том. ун-та, 2012. – Вып. 10. – С. 100–120. – (С. 102)

вых маршрутов Древней Руси вполне сопоставимы. Благодаря системе таких комбинированных маршрутов, западносибирские аборигены были способны за короткий срок преодолеть достаточно большие расстояния. Например, почта от г. Сургута до п. Варьёгана доставлялась за несколько дней.

Основанием для появления такого эффективного и экономичного способа коммуникации, каким стали волоковые маршруты, послужили, конечно же, лодки-долблёнки – прежде всего, их лёгкость и прочность.



Небольшой вес малоразмерной долблёной лодки позволяет её использовать на комбинированных маршрутах, включающих в себя, помимо водоёмов, участки суши и льда.
Фото нач. XX в.

Долблёная лодка: культурные особенности бытования у обских угров

Долблёная лодка – универсальное судно, присутствующее в материальной культуре практически всех этносов, в состав хозяйства которых входит рыболовство. Известны они и у финноязычных народов – карелов, эстонцев и др. В Приобье такими лодками активно пользовались все группы обских угров, а также нарымские селькупы и кеты. Меньшую роль подобные долблёнки играли у ненцев, сибирских татар, карагасов Томской обл., сымских и кетских эвенков, шорцев и алтайцев.

Культурологический аспект

Долблёнка – культурный феномен обских угров. При такой общераспространённости специалисты считают долблёнку присущей именно обским уграм. Почему? Потому что лодки другого типа, которыми ханты и манси тоже пользовались, этнографы полагают не автохтонными, а заимствованными, то бишь импортными.

«Для обских угров характерны все выделенные В.В. Антроповой для территории Сибири типы лодок: долблёная составная, каркасная. Они были распространены повсеместно, локальные особенности сводятся к большему или меньшему значению лодки определённого типа у конкретной группы, как например, у восточных хантов ведущую роль играл облас – долблёная лодка, у остальных же групп обских угров долблёнку потеснили лодки типа калданки (с плоским выдолбленным дном и пришитыми бортами), у восточных хантов не фиксировавшиеся. Кроме того, у разных групп обских угров наблюдаются различия в конструкции лодок одного и того же типа».

Фёдорова Е.Г. *Рыболовы и охотники бассейна Оби: проблемы формирования культуры хантов и манси.* – СПб.: Европейский Дом, 2000. – 365 с. – С. 318.

Наиболее известными суднами этого типа являются лодки-калданки, относящиеся уже к составному типу. Они стали результатом второго пути эволюции изначальной лодки-колоды: на этот раз увеличение объёма и остойчивости было достигнуто не только разведением бортов, но и их надставлением (наращиванием) путём пришивания досок. Одни мастера



Манси р. Лозьвы, 1925 г.(?)

«Лодки бывают одного типа – долблённые из осины. Из осинового бревна выдалбливается корыто, в которое затем наливают воду и в неё бросают накалённые камни до тех пор, пока вода не закипит. Когда дерево достаточно распарится, лодке придают надлежащую форму, вставляя распорки. К бортам лодки для увеличения её ёмкости пришивают сосновыми или кедровыми корнями тесины, причём швы тщательно заливаются еловой смолой».

Источники по этнографии Западной Сибири. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 1987. – 284 с. – (С. 26).

ограничивались только этой операцией, другие дополнительно усиливали конструкцию ещё и вставными шпангоутами. Как пишут этнографы, такие лодки к хантам и манси, проживающим в западной части своей территории, могли попасть от приуральских коми.



Изготовление долблёной лодки. Манси. Р. Северная Сосьва.

С. Сортынья. 1901–1906 гг. Фото: А. Каннисто.

По: Vogulien (mansien) kansankulttuuri. Arturi Kanniston kansatieteellisiä muistiinpanoja 1901–1906. – Suomalais-Ugrilainen Seura, 2007. – (Suomalais-Ugrilaisen Seurankansatieteellisiä julkaisuja 17). – 172 s. – S. 156



Угровед
Г.М. Дмитриев-
Садовников в лодке-
калданке. Ханты.
Р. Полуй или Надым.
1910-е гг.

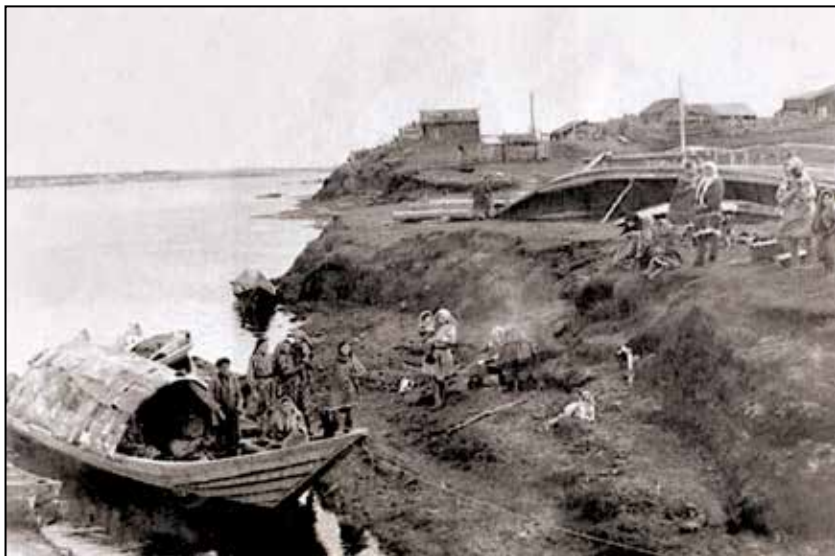


Долблѣнка-калданка.
Ханты. Р. Лямин.
Стойбище
Ф.Г. Колыванова. 2004 г.
Фото: Г.П. Ведмидь



Обским уграм на западе были также известны лодки-горнячки (городовушки, печёрские). Их дно и борта были полностью сформированы досками. Эти лодки имели шпангоуты, но включаются они всё же в составной, а не в каркасный тип. К последнему относятся суда, доски бортов которого крепятся к шпангоутам. У обских угров всё было наоборот: шпангоуты вставлялись внутрь лодки уже после скрепления бортов и днища. Появление подобных лодок у северных манси связывают с проникновением сюда пришлого иноэтничного населения с р. Печоры.

Самым существенным аргументом в пользу того, что долблёная лодка была порождением обских угров, а все прочие (составные) типы развивались на её основе уже под западным влиянием, является факт отсутствия последних у самой отдалённой от этого воздействия – восточной – группы хантов (бассейны р. Васюгана, Ваха, Агана, Тромъёгана, Пима).



«Бригада колхозных рыбаков-манси» отправляется из с. Саранпауля в низовья р. Тагйт-Я (бассейн р. Северной Сосьвы) на крупной лодке-горнячке.

1940-е гг. По: Мансийские «Песни о судьбе» («Личные песни»)

(В записи Артура Каннисто, 1901–1906 гг.). / Авт.-сост. Т.Д. Слинкина. – Ханты-Мансийск: ООО «Печатный мир г. Ханты-Мансийск», 2013. – С. 89



«Для восточных хантов долблёнка более характерна, чем для других групп, у которых, наряду с долблёнкой, бытовала составная лодка...»

Лукина Н.В. *Формирование материальной культуры хантов (восточная группа).* – Томск: Изд-во Том. ун-та, 1985. – 364 с. (С. 86).

«Из сказанного следует, что собственно угорскими должны быть лодки-долбленки. Формирование на их основе составных лодок, известных всем обским уграм, кроме восточных хантов, имеющих общее для лодок название, отличающееся от восточнохантыйского, возможно, связано с западным влиянием, в частности, они известны коми, у которых, по одной из версий, являются переходным типом от долбленки к дощанику с плоским дном».

Фёдорова Е.Г. *Рыболовы и охотники бассейна Оби: проблемы формирования культуры хантов и манси.* – СПб.: Европейский Дом, 2000. – 365 с. – С. 323.

Локальные особенности обско-угорских долблёнок. Общеизвестно, что культура хантов и манси не монолитна, а весьма вариабельна в зависимости от локализации той или иной этнокультурной группы. Это относится и к обласам. Различия между ними проявляются на всех уровнях – и обских угров в целом, и хантов или манси как самостоятельных этносов, и даже внутри отдельных групп. Например, по поводу долблёнок восточных хантов Г.М. Дмитриев-Садовников писал: *«Облас... имеет свои, сообразно местным требованиям, особенности, благодаря чему в бассейнах той или иной реки или даже в различных её притоках как тип обласа, так и его производство различны. И чем более мы будем вглядываться в эти особенности, тем более отыщем характерных черт, в которых сделан облас, и на посадку ездока, и на большее или меньшее искусство, с каким он сделан, и на многое другое».*

Причинами этих локальных особенностей являются, прежде всего, условия местных водоёмов и особенности местной экономики. Очевидно же, что для открытых, широких и глубоких водоёмов с высокой волной нужны одни суда, а для закрытых, узких и мелких – совсем другие; для перевозки большого объёма рыбы при товарном производстве формируется одна модель лодки, а для доставки небольшого объёма добычи при семейном потреблении – другая.

В качестве примера Г.М. Дмитриев-Садовников сравнивал лодки двух соседних групп хантов – из бассейна р. Ваха и с прилегающего к Ваховскому устью отрезка русла р. Оби. Характерные признаки долблёнок первой группы формировались условиями местной гидросистемы – обилием



водотоков с узким руслом и быстрым течением. Поэтому для «ваховского обласа» он выделил такие признаки:

- малый вес;
- малая ширина относительно длины (узкий);
- острый водорез;
- низкие борта;
- приподнятые над бортами корма и нос;
- остро-овальное дно;
- небольшая грузоподъёмность (Г.М. Дмитриев-Садовников: «...На р. Оби можно встретить ветловые обласа, поднимающие до 100 пудов, тогда как на р. Вахе самый большой облас поднимает 20–40 пудов»).

Закономерен вывод автора: такое судно было бы малопригодно «для устойчивости на волнах», то есть для акватории Оби.

Экологические и хозяйственные причины для формирования модели долблёнок и, соответственно, выработки технологических приёмов, оказываются даже более важными, нежели этническое или языковое родство. Например, обласа восточных хантов и проживающих соседно с ними в единых ландшафтных и гидрологических условиях нарымских селькупов и кетов практически одинаковы; по классической типологии лодок, разработанной В.В. Антроповой, они относятся к *западносибирскому варианту остроконечного типа долблённых лодок*. А вот северные ханты и, вероятно, манси, формирующие свою культуру в несколько иных природных условиях, пользуются уже другим типом лодки, именуемой *калданкой* – с плоским днищем и тупыми водорезами, с пришитыми к днищу высокими бортами из двух досок, с вздёрнутыми носом и кормой. Они относятся уже к *плоскодонному типу составных лодок*.

Русские старожилы, перенявшие аборигенные долблёнки, тоже изготавливали их в соответствии с образцами, распространёнными на территории своего нового обитания. Поэтому, предположим, если два родных брата-новосёла выбирали для местожительства разные отрезки Оби, то обитатель Нарыма или Сургута начинал рыбачить на обласке, который был точной копией лодки местных селькупов или хантов, а житель Мужей или Салехарда приступал к освоению местного «маломерного флота».

Типологическая разница лодок присутствует не только на уровне крупных районов Приобья, но и внутри каждого из них. Так Г.М. Дмитриев-Садовников и Н.В. Лукина отмечали, что у восточных хантов обла-



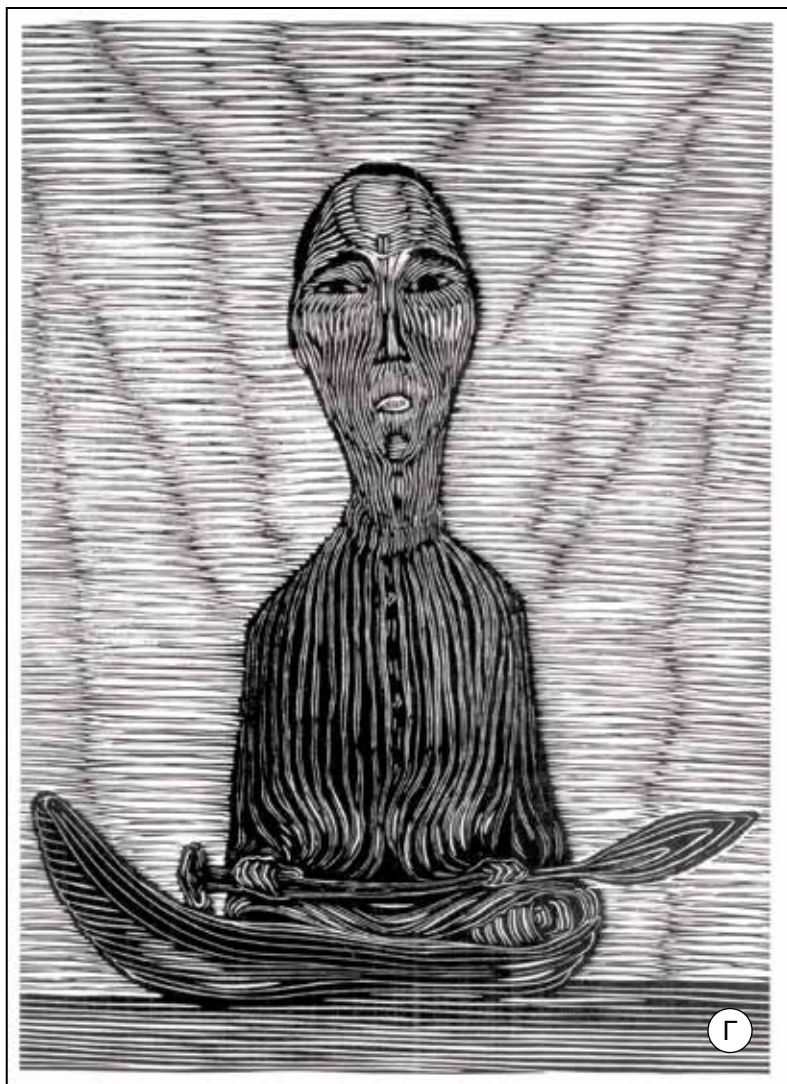
ски не были одинаковыми. Васюганские и ваховские ханты пользовались более лёгкими лодочками, имевшими острые водорезы и приподнятые нос и корму, а сургутские и аганские ханты – тяжёлыми, с единой горизонталью бортов, носа и кормы.

Кроме того, с переходом на более мелкие детали лодочных моделей можно выйти на уровень маркирования не только отдельных этносов или этнографических групп внутри них, а даже отдельных семей (мастеров). *«...Наши информаторы отмечали, что для представителей разных фамилий характерен особый «вид» долблёнки (разная степень крутизны носа и кормы, форма головок и др.), по которому можно определить, кем она изготовлена»,* – писала Н.В. Лукина.



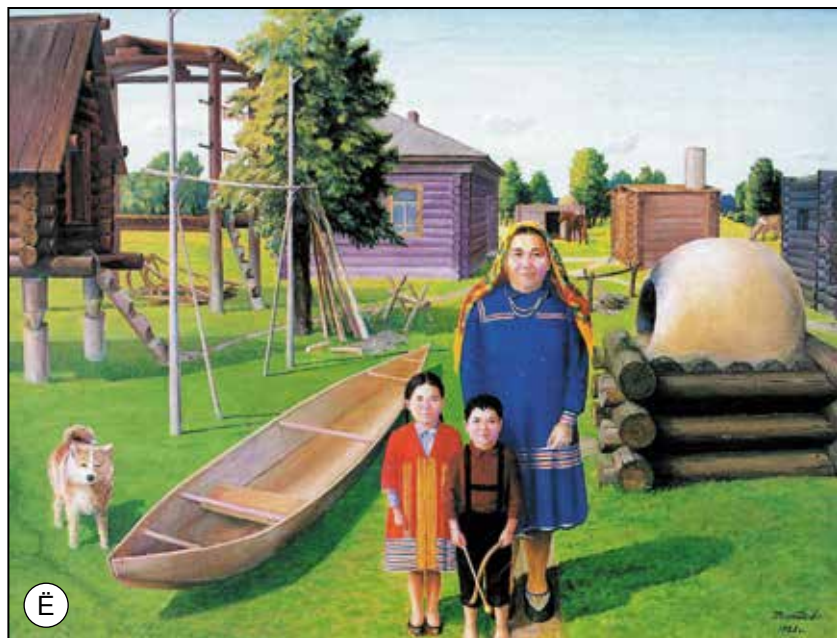
Обласок – яркий этнопоказательный признак обских угров. Поэтому художники именно его вводят в сюжеты и композиции своих работ, когда желают обозначить принадлежность последних к Югре. А – А.Г. Варгин. Без названия. 1920 г.; Б – Д.И. Каратанов. Плот из сушняка. 1928 г.; В – К.Л. Панков. Синее озеро. Кон. 1930-х гг. (Прекрасно показана важнейшая роль долблённых лодок на промысле – около каждого промысловика художник-национал изобразил лодку);

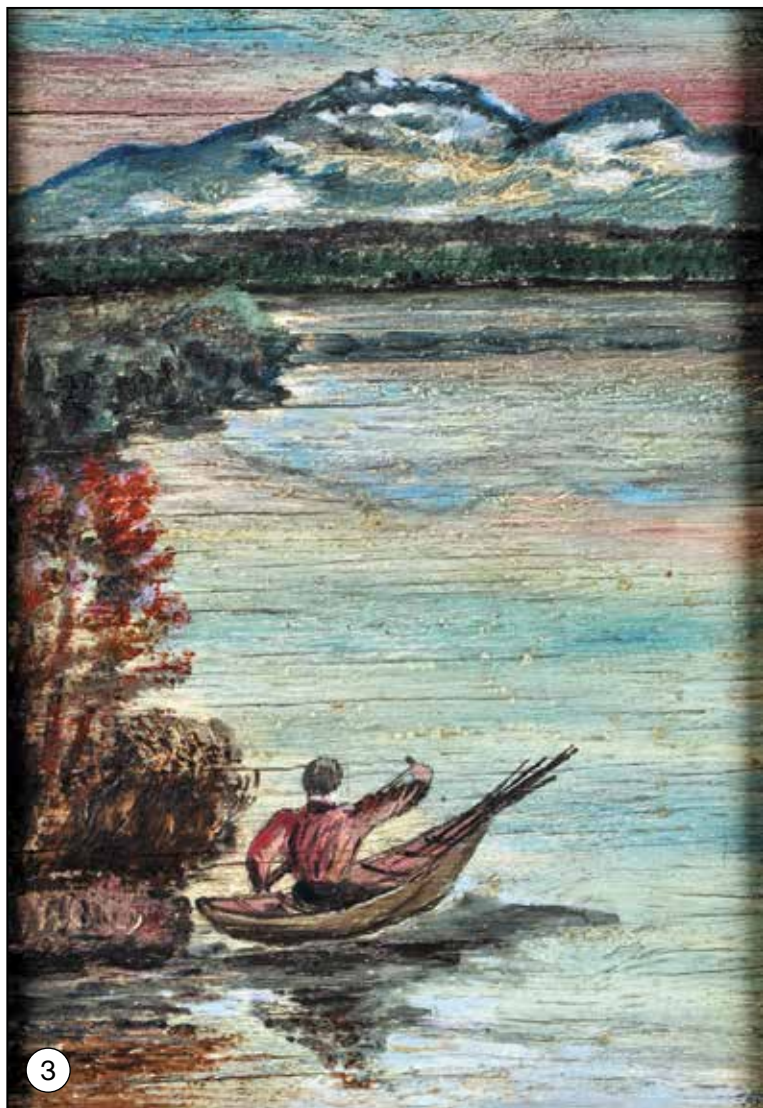




Г – Г.С. Райшев. Миша Лемпин (сер. «Мужички салымские»). 1972 г. ;
Д – П.С. Бахлыков. Дитя природы. 1976 г.; Е – М.А. Тебетев. Радость. 1977 г.;







Ё – М.А. Тебетев. Ожидание. 1983 г.; Ж – М.А. Тебетев. Среднеобские ханты на калданках. 1987 г.; 3 – М.А. Тебетев. Озеро Турват. Урал. 1994 г.



Элемент повседневной жизни

«М» и «Ж» (гендерная принадлежность лодок). В семье в использовании находилось сразу несколько разных обласов, поскольку выполняемые ими задачи были самыми разнообразными: одно дело съездить в одиночку на проверку рыболовного запора и совсем другое – перевезти кучу домашнего скарба при весеннем переезде из зимнего поселения в летнее. И ещё лодки подразделялись на мужские и женские. При этом мужчинам не разрешалось пользоваться женскими – и наоборот.



Е.Ф. Чечнева в женском обласе. Селькупы. Р. Тым. Юрты Напас. 1940 г.
Фото: И.С. Фатеев

И вообще лодки с неохотой давали в пользование чужим людям, пусть даже и одного пола. Считалось, что это может стать причиной неудачи на промысле.

Лодки – корыта. Долблёная лодка – это, прежде всего, ёмкость. Конечно, в первую очередь, ёмкость для транспортировки людей и грузов по водоёмам. Но «в свободное от основной работы время» лодка могла послужить и самым обыкновенным корытом – для хранения воды, рыбы и пр.



При чистке рыбы женщины используют облас как большое корыто. Ханты.
Р. Вах. 1898 г. У.Т. Сирелиус. *По: Сирелиус У.Т. Путешествие к хантам. –*
Томск: Изд-во Том. ун-та, 2001. – С. 178

Встречались и другие формы использования, иногда весьма неожиданные. Например, при начавшемся дожде гребец мог причалить и вытянуть своё транспортное средство на берег, перевернуть его вверх дном – и надёжная укрытие было готово.

Лодки как инструмент счёта расстояния. Обскими уграми была разработана своя собственная система мер. Время могли измерять отрезками «пока котёл закипит» или «сгорит в костре плёнка от бересты». Зимой расстояние могли исчислять днями пешего перехода или количеством оленьих передышек (попрысков), а вот летом – числом «песков». Сибирские извилистые реки каждый свой поворот отмечают песчаной отмелью. Поэтому число «песков» указывает на количество поворотов речного русла. Прежняя «остяко-вогульская система мер и весов» давно канула в Лету, а вот счисление по «пескам» оказалось настолько удобным, что коренные жители и русские старожилы Приобья пользуются им до сих пор: «Через три песка на берегу избушка есть, где можно переночевать. А потом через пять песков исток из озера впадает, там карасей много».



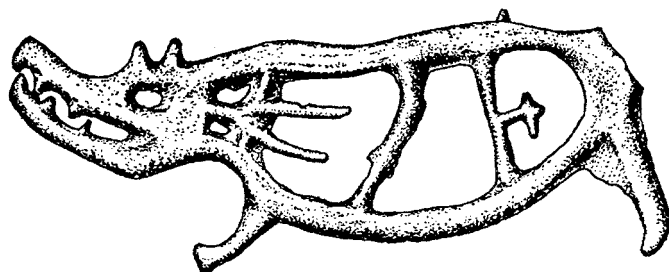
Элемент мифо-ритуальных практик

«*Мамонты*» – *пожиратели лодок*. Каждый народ имеет свою мифологию и своих мифологических героев. Несмотря на это, сибирские аборигены, как будто сговорившись, рассказывали об одном и том же образе – страшном подземном и подводном чудовище. При этом называли его всё же по-разному. Эвенки величали *Щэли*. Селькупы – *Козар* или *Коцар*, причём с выделением двух видов: *Сули-Козар* (Мамонт-Зверь) и *Квели-Козар* (Мамонт-Рыба). Ханты имели несколько наименований этого мифического зверя. Наряду с общехантыйским словом *Вес* в разных местах употребляли и более локальные названия. Часто они были описательными, табуированными: *Вой* (Зверь), *Вусынг-Путланг* (Дырявый Затылок), *Мув-Хор* (Земляной Бык), *Сарт-Лунг* (Золотой Дух)... У манси бытовало слово *Виткась*, у ненцев – *Еггора*.

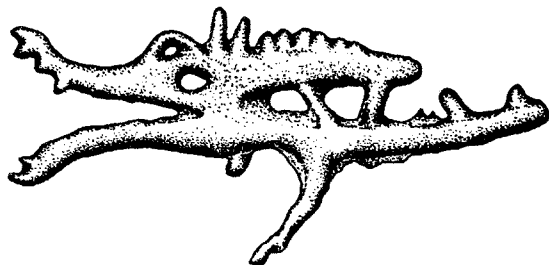
Миф, в отличие от науки, опирается не на рациональные знания, а на веру и убеждения. Что могло разбудить человеческое сознание и заставить его сотворить миф о чудовище, обретающемся под человеческими ногами? Самое обычное дело – находки в земле и в воде. Когда люди обнаруживали немалых размеров кости, оставшиеся от гигантов ледникового периода – шерстистых носорогов, бизонов, большерогих оленей, широкопалых лошадей и, конечно же, мамонтов, они вставали в тупик. Потомственные в сотнях поколений охотники, а потому и знатоки анатомии животных, они не видели в окружающем мире никого, кто хоть отдалённо мог бы соотноситься с их находками – огромными костями, черепами, зубами, рогами и бивнями. И потому в объяснениях этих фактов вынуждены были выходить за грань реальности. Так в представлениях дорусского населения Сибири появился мифический образ хтонического чудовища – невидимого человеческому глазу крупного животного со сверхъестественными способностями.

В русскоязычной сибиреведческой литературе за этим образом аборигенной мифологии закрепилось некорректное слово «мамонт». Жаль, что это произошло, поскольку теперь происходит путаница: одно и то же слово обозначает и совершенно конкретное животное (пусть и вымершее), и мифический персонаж, имеющий к реальному мамонту весьма опосредованное отношение.

Если попытаться дать суммарный портрет этого существа, то он таков. Прежде всего, животное мыслилось огромным, свирепым и страшным. Оно было смертным, но не рождалось – в него могли превратиться



Злобные хтонические существа в художественной металлопластике Западной Сибири. Саровское культовое место (Томская обл.). II—I вв. до н. э. По: Яковлев Я.А. *Иллюстрации к неписанным книгам: Саровское культовое место.* – Томск: Изд-во Том. ун-та, 2001. – 274 с. – (С. 56, 62)



существа-долгожители реального мира. Чаще других – лось или щука, реже – дикий олень, медведь, заяц, собака, лягушка и даже человек, если ему удавалось прожить 150–200 лет. Поэтому некоторые селькупы уверяли, что «мамонт» имеет человеческую голову с длинными волосами, которые он по ночам, выйдя из воды на берег, расчёсывает. Другие селькупы были убеждены, что голова этого существа покрыта зелёным мхом. У эвенков бытовало представление о «мамонте», как о гигантской рогатой щуке, обросшей шерстью. Большинство же воображало ещё более фантастические формы, соединяя в причудливых комбинациях различные черты обитателей реального мира: пасть – от волка, голову – от медведя, холку – от лося, перепончатые лапы – от утки... Хобота, конечно же, у мифического «мамонта» быть не могло, ибо в Сибири просто нет животных с таким «архитектурным излишеством», и местные мифотворцы не могли снабдить им придуманный образ. Зато почти всегда мамонту приписывались клыки или рога – в их роли, конечно же, виделись часто находимые бивни реальных мамонтов. *«Когда лось проживёт известное число годов и достигнет совершенной старости, тогда он изменяется и становится уже мамонтом. У него вырастают вместо рогов клыки»,* – записал в 1882 г. нарымский краевед Н.П. Григоровский. *«В Мув-Хора*



превращается старая ирка, у которой начинают расти рога», – до сих пор убеждён кое-кто из хантов. Они же верят, что свои рога мифический «мамонт», как и в прежней своей ипостаси лося или оленя, меняет каждый год. Поэтому-то их и находят так часто.

Рога или клыки мифо-мамонту были просто необходимы, поскольку основное его местообитание – подземная и подводная стихии. Даже его пищей, как уверяли селькупы, была земля. Они же утверждали, что «мамонты» иногда выходили на поверхность. Случиться это могло только на утренней заре. Однако существовало и иное мнение. *«Оной зверь... не может никогда на свет вытись; когда же так близко к поверхности земли приблизится, что воздух ощутит, то умрёт»,* – записал в Сибири в 1720 г. известный историк В.Н. Татищев.

Рога же «мамонту» были нужны для свободы передвижения под землёй и под водой. Обвалы берегов, изменения речных русел, уход воды из озёр, образование новых притоков и речек сибирские аборигены объясняли деятельностью этих чудовищ, прокладывавших себе новые пути с помощью огромных рогов. А период половодья, когда береговые оползни случались наиболее часто, считался временем массового перехода подземно-подводных обитателей из одного водоёма в другой.

В реальном существовании мифо-мамонтов у сибирских аборигенов не было ни капли сомнения. Ненцы, например, уверяли, что даже слышат его рёв из-под земли.

Местом обитания этих фантастических существ мыслились строго определённые места, – как правило, глубокие озёра без истоков и с тёмной водой. Нередко такие водоёмы, а также места обнаружения костей реальных ископаемых животных получали соответствующие названия: в селькупской топонимике есть – *Кожарелька* (Мамонтовая река); в хантыйской – *Весынг лор* (Мамонтовое озеро), *Весынгвэри* (Мамонтовая курья), *Весими санхум* (Мамонтовой Женщины яр или Мамонта-самки яр)...



Образ «мамонта» в орнаментальном искусстве обских угров



Потенциальная зловредность чудовищ, обитавших ниже уровня человеческого обитания, сформировали у сибирских народов ряд действий охранительной магии. К примеру, те водоёмы, что мыслились местом их проживания и назывались «нечистыми», запрещалось пересекать не только на лодке летом, но и по льду зимой – их всегда обходили по берегу.



Теперь – когда днище и борта обласа зачернены – никакое подводное чудовище не страшно! Ханты. Р. Пим. Стойбище Рынковых. 1999 г. Фото: Н.И. Величко

Такой же превентивной мерой была маскировка днища и бортов нового обласа – считалось, что белый цвет свежего дерева может привлечь внимание чудовища, как в нашумевшем блокбастере «Челюсти» внимание гигантской акулы притягивалось к болтающимся вверх, у поверхности воды ногам купальщиков. Чтобы не разделить судьбу последних, хозяин полностью или хотя бы частично обмазывал наружную сторону своей новой лодки чёрным составом из смеси сажи с сосновой или пихтовой смолой. Считалось, что тёмное днище подводное чудовище не заметит.

Обласки в снах-предсказаниях. По поверьям восточных хантов, «если летом видишь сон, что едешь на нартах, то это к холоду; если зимой видишь сон, что плывёшь в обласке, то это к тёплой погоде».



Божественная регата на обских волнах. Спортивные состязания как форма культуры и сфера социальной практики всегда преследуют несколько целей, главными из которых являются физическая и психологическая подготовка будущего воина и промысловика, а также деятельность механизма доброжелательного сотрудничества различных этносов и социумов. У народов, развивающих культуру рыболовов, в перечень таких состязаний не могли не войти соревнования лодочников.

Самые известные спортивные соревнования на планете – конечно же, Олимпийские игры. По преданию, основаны они были в 776 г. до н. э. героем Гераклом и посвящены высшему богу Зевсу. Олимпиады проводились не сами по себе, а как приложение к религиозным обрядам в честь общегреческих богов. Потому и скопление народа было по тем меркам преогромное – в городок Олимпию для участия, прежде всего, в религиозных церемониях, стекались толпы людей со всех уголков Эллады и даже из греческих колоний.

Свои «олимпийские игры» были и у обских угров. И возникли они точно по такому же принципу, как у древних греков, – в форме приложения к религиозным обрядам в честь верховного божества, которого на этот раз звали уже не Зевсом, а Торумом.

Старики рассказывали, что в прежние времена для проведения обрядов на святилище высокого сакрального статуса *Торум-кан* («Божье место»), которое располагалось недалеко от д. Ломбовож, съезжались толпы людей из селений по рекам Ляпине, Северной Сосьве и



Отголоском древних представлений о тесной связи лодочных гонок с ритуалами поклонения духам-защитникам может служить современная ситуация, подмеченная в хантыйском доме: мешочек для хранения пуповины, икона Божьей Матери и медаль «Победителю гонок на обласах» хранятся вместе в священном углу. Ханты. Р. Вах. С. Корлики. 2008 г. Фото: Е.В. Первалова



Оби. Случалось это дважды в год – зимой (в самом начале года) и летом (2 августа). Как раз летнее общение с божествами и сопровождалось зрелищными лодочными гонками, которые вместе с тренировочными заездами могли длиться целую неделю.

Каждое поселение выставляло на состязание специально изготовленную для этих целей лодку (манси называли её *хотан нялунг хан* – «лебедя гонять лодка») и команду из 12 чел. Любопытно распределение ролей в команде: 10 человек, расположившись попарно и работая каждый со своего борта одним веслом, были гребцами; один – на корме – рулил и ещё один – уже на носу – ритмичной игрой на *сангултапе* задавал ритм гребцам. Струнный инструмент, конечно же, не был столь громок, как барабан на турецкой галере, но ведь и гребли не прикованные к вёслам рабы, а свободные люди!

Гонки проходили на двух дистанциях. Точкой отсчёта служило место впадения р. Кемпаж в р. Ляпин. Один путь был короче – ок. 3 км, но двигаться надо было против течения р. Кемпаж. Другой – достигал почти 10 км, но облегчался тем обстоятельством, что грести требовалось вниз по течению р. Ляпин. При определении победителя учитывались результаты всех заездов, команда-лидер получала в награду оленя.

Подобные лодочные соревнования проводились в ходе обрядовых практик и на других святилищах тоже.

Интересную техническую особенность лодочных соревнований у манси Северной Сосьвы – отказ от разворота судна на многоэтапной гонке – зафиксировал В.Н. Чернецов. В дневнике от 26 сентября 1931 г., сделанной в д. Адип, он записал: *«Вечером мужская часть населения устроила гонки в двух лодках, в каждой было по шесть гребцов и один рулевой. Гребли ручными вёслами, стоя в лодках. Когда доходили до определённого места, все по команде переворачивались, и лодки шли обратно кормой вперёд»*.

Наверное, оба представленные сейчас спортивные состязания проводились всё же на дощатых лодках, а не на обласках. Трудно представить, чтобы в вертлявой долблёнке могли стоять и работать веслом шесть человек. Хотя... Нам трудно сегодня вообразить, до какого совершенства доходила виртуозность владения этим судёнышком коренными сибиряками несколько веков назад. Ведь понятно, что спортивный результат напрямую зависит от суммарного времени тренировок. Если сейчас человек (пусть даже хант или селькуп) и садится в обласок, то достаточно редко.



Ведь у него, помимо этого традиционного транспортного средства, есть ещё моторная лодка, мотоцикл, квадроцикл, автомобиль, вездеход... А вот у его прадеда был только обласок – и ничего более. Проводил он в этом обласке во много раз больше времени, чем кто-либо теперь. И, соответственно, владел им намного лучше. По крайней мере, записанные от васюганских хантов рассказы о том, что прежде виртуозы могли, стоя на ногах в обласке, наклониться к воде и поймать зубами плывущую ветку, ничуть не поколебав при этом своё судёнышко, не представляются совсем уж неправдоподобными.

«Ночью с 23-го на 24-е [августа 1880 г. – Я.Я.] мы достигли станции Неримово – две жалкие остяцкие юрты на острове среди затопленных лугов... Я... нашёл лишь женщин и детей, которые спали в таком дымном воздухе, что было невозможно держать глаза открытыми. С другой стороны, тучи комаров снаружи были такими, что предпочтительнее было дышать в такой атмосфере, от которой комары держались подальше.

Гребцы, которые довезли меня туда, были преимущественно остячками, и они заявили, что дальше двигаться не могут. Мы решили заменить женщинами из юрты двух менее крепких девушек нашей смены. У новых гребчих, которых мы взяли в Неримово, было по грудному ребёнку. Они попросили меня дать им время на перекус, который составляли сырая рыба и очень чёрный хлеб, макаемый в рыбий жир; а потом, взяв колыбели с детьми, завернули их в тряпки, поставили под доски на лодке и начали гребсти, мало заботясь о плаче бедных малышей, которых вдруг отлучили от тёплой и закоптелой атмосферы юрты, вынесли на холодной воздух ночи, поместив в сырость и открыв укусам комаров. Когда один из бедных детей начинал уж слишком сильно плакать, мать переставала гребсти, подносила его на секунду к груди и спокойно приступала к работе снова. В этом случае, как и во многих других, я любовался хорошим настроением этих людей, которые продолжали болтать и весело шутить всю ночь, как будто занимались самым весёлым делом на свете. Нужно отметить, что часть моих гребцов была вынуждена гребсти три станции без остановок, то есть 12 часов с коротким отдыхом, и находиться при этом в постоянном окружении мириадом комаров...».

Соммье С. *Лето в Сибири среди остяков, самоедов, зырян, татар, киргизов и башкир.* – Томск: Изд-во Том. ун-та, 2012. – 640 с. – (С. 171–172).

Это же обстоятельство – постоянное использование «судов на мускульной тяге» – делало из хантов, манси, чалдонов и прочих сибиряков великолепных гребцов. Это отмечали все, кто по «казённой надобности» или из желания попутешествовать были вынуждены перемещаться по Югре. Сегодня мало кто знает, что после завоевания Сибири местное на-



Женщины-хантыйки в качестве гребцов на р. Оби. 1909–1910 гг.
Фото: С.И. Руденко. *По: ОБИтатели. Образы Югры в ранней русской фотографии.* – СПб.; Сургут, 2004 . – С. 39

селение не только платило пушной налог (ясак), но и исполняло гужевую повинность (ямщину), перевоза почту, грузы и людей. Это «в Расее» ямщик представлял собою тот хрестоматийный образ, который мы знаем по литературе, песням да картинам, – птица-тройка, колокольчик под дугой, бородатый мужик в тулупе, кнут за кушаком и всё такое... Ямщик на севере Сибири выглядел совершенно иначе: зимой это был погонщик оленьей или собачьей упряжки, летом – гребец в лодке. Причём в летнее время, такое в Сибири короткое и очень важное для заготовки рыбы для собственного потребления и на продажу, мужская часть поселений обреталась на рыболовных угодьях. Потому брать в руки вёсла и перевозить всякий люд, шествующий с казённой подорожной, приходилось женщинам, в том числе беременным и кормящим. Это было в порядке вещей и никого не удивляло. Путешественники в своих записках лишь отмечали, что женщины могут без усталости грести всю ночь и отвлекаются лишь для того, чтобы покормить грудью ребёнка, которого они вынуждены были брать с собой в дорогу. Некоторые пассажиры ещё жаловались, что своими разговорами, а то и песнями гребцы мешают им спать...



«Когда я прибывал в деревню или к группе юрт, я выходил на берег вместе с моим спутником-переводчиком, доставал магическое письмо тобольского губернатора и ходил от одного домика к другому пока не находил 5 человек, необходимых мне для продолжения путешествия. Если там был староста, старшина или десятник, русский или местный, я обращался к ним, чтобы они нашли мне гребцов; иначе мне и моему переводчику пришлось бы делать это самостоятельно. Если дело происходило ночью, всё происходило точно так же. Я безжалостно будил людей, когда они сладко спали, и всегда поражался тому, как русские и туземцы при любых обстоятельствах сохраняли хорошее настроение и жизнелюбие – именно эти качества являются самыми яркими и самыми приятными в русском и остяцком характерах...

Почти всегда в моём экипаже были женщины, так как мужчины были более полезны в качестве рыбаков. Эти женщины были столь же устойчивы к усталости, как и мужчины, и, конечно, были ещё более шумными. Особенно, когда со мной был смешанный состав гребцов из мужчин и женщин – тогда разговоры не кончались никогда. Я не мог понять их шуток, но из того, что мне переводил мой переводчик, я понимал, что шутки были достаточно свободными и двусмысленными. В качестве примера, насколько сильными были эти женщины, я хочу рассказать: в Сухоруковских юртах я взял в качестве гребцов двух крепких девушек и трёх мужчин – все русские, и они спросили, можно ли довести меня до Малого Атлыма, не делая пяти остановок; я согласился, и они провезли меня на 95 вёрст за 15 часов только с тремя остановками, в общей сложности не отдыхая и двух часов. В течение этих 15 часов они постоянно разговаривали и прерывались только на пение девушек, которые дарили нам всю ночь дуэты более оригинальные, чем красивые; они пели очень высокими голосами, которые достаточно сильно мешали моему сну».

Соммье С. *Лето в Сибири среди остяков, самоедов, зырян, татар, киргизов и башкир.* – Томск: Изд-во Том. ун-та, 2012. – 640 с. – (С. 151–152).

В наши дни, когда «мускульная тяга» повсеместно вытесняется «электроприводом» и «углеводородным топливом», из функций старого и верного обласа лучше других сохраняется именно спортивно-зрелищная. Во многих муниципальных образованиях и национальных посёлках для пропаганды здорового образа жизни, развития и популяризации национальных видов спорта как составной части самобытной культуры и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов Севера с 2000-х гг. начал утверждаться специальный праздник – «День обласа». Где-то его приурочили к последним дням июня (например, в п. Тром-Агане Сургутского р-на), где-то – к появлению в местных водоёмах благородной рыбы нельмы (например, в п. Шеркалы Октябрьского р-на)...



«День обласа» в Сургутском р-не ХМАО – Югры. Гонки. Ханты. 2010-е гг.
Открытые источники Интернета

Постепенно эти разрозненные мероприятия получили поддержку на самом верху окружной власти, и теперь регион гордится эксклюзивным праздником, получившим название «Международные соревнования на кубок губернатора Югры по гребле на обласах в рамках традиционного праздника ханты и манси Вит Хон Хатл».

Он проводится в Нефтеюганском р-не и включает в себя гонки на обласах в следующих дисциплинах:

- одиночные гонки в разных возрастных категориях;
- гонки экипажей;
- эстафеты;
- массовые старты.

Соревнования проводятся как среди мужчин, так и среди женщин.

Число участников, разумеется, различно, но в последние годы оно колеблется около цифры 200. Будет преувеличением сказать, будто на эти соревнования валом валят иностранцы. Всё-таки сибирская лодка-однодеревка – штука эксклюзивная, и не каждому она подвластна. Но ино-



День обласа в д. Рускинской Сургутского р-на ХМАО – Югры. Ханты.
2010-е гг. Фото: Т.А. Ядрошникова

земные любители водного экстрима всё же приезжают в далёкую от них Югру в надежде стать победителем либо окунуться в обскую водичку. В первую очередь, конечно, это спортсмены финно-угорских народов из Эстонии, Латвии, Венгрии и Финляндии. Бывали и гребцы из Исландии, Сербии, Замбии и т. д.

Более крупные команды формируют представители коренных малочисленных народов Севера из соседних регионов – ЯНАО, Тюменской обл.

Однако ж наибольшее количество участников выставляют муниципальные образования ХМАО – Югры – до 20 команд.

Югорские соревнования не превратились в местечковое событие. Например, в 2017 г. они заняли III место в финале Национальной премии в области событийного туризма Russian Event Awards в номинации «Лучшее туристическое событие в области спорта». При том, что на участие в конкурсе было заявлено 639 проектов из 65 регионов страны. Мы вправе погордиться за югорский обласок.



Международные соревнования на кубок губернатора Югры по гребле на обласах. Женские гонки. Особая трудность этих соревнований заключается в том, что, согласно традиционной этике обских угров, лицо замужней женщины должно быть закрыто. Поэтому обзор гоночного пространства из-под надвинутого почти до кончика носа платка очень ограничен. 2007 г. Фото: А.В. Заика

Понятно, что этноспортивное мероприятие такого высокого уровня проводится в современном формате подобных событий: представляется обширная развлекательная программа, предлагаются традиционные обско-угорские блюда и напитки, организовывается торговля местными сувенирами... Но вот что не может не радовать: где бы такие лодочные гонки ни проводились – хоть на уровне небольшого посёлка, хоть с международным статусом – им в обязательном порядке предшествует обряд



общения собравшихся с небесными и земными покровителями хантов и манси. Наиболее часто он представляет собою поклонение воде и принесение бескровных жертв духу-покровителю *Вит Хону*: люди бросают в реку обёрнутые в ткань монеты, пускают по волнам жертвенную стрелу... Именно эта часть праздника демонстрирует его глубокие корни и преемственность с теми состязаниями вековой давности, описания которых приведены несколькими страницами ранее.



Принесение стрелы в дар Вит Хону (Водному царю). Манси. 2014.

Фото: Н.К. Патранов



Элемент обрядов перехода

В этнографической науке есть понятие «обряд перехода» – так называли *«ритуальную церемонию, обозначающую и формально закрепляющую переход индивида или группы людей в новую социальную категорию и приобретение ими нового социального статуса»*. Переход – это движение. Стало быть, ключевую роль в обряде перехода должны играть транспортные средства, верно?

И действительно: лодка-долблёнка стала важным элементом свадебного и погребального обрядов, кардинально менявших социальный статус человека: в первом случае невеста становилась женой, во втором житель реального мира превращался в обитателя иномира.

На лодке к новым берегам. В летний период года именно на лодке жених увозил невесту из дома её отца на своё стойбище. До нач. XX в. такую лодку драпировали красным сукном и ситцами.

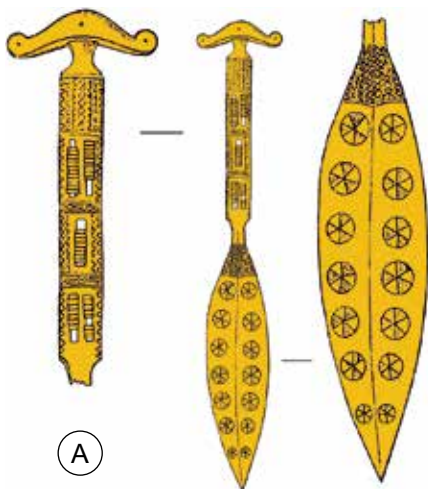


Свадебная лодка. Музей под открытым небом «ТорумМаа». Выставка «Со светом солнца сравнить тебя можно. Свадебные традиции обских угров».

Июль 2019 г.



Для этой важной процедуры, символизирующей перемещение невесты из мира своего рода в новую реальность, жених был обязан издать своей суженой специальное «весло невесты». Его главное отличие – особая изысканность в форме и декоре. В частности, ручка такого весла украшалась прорезями со вставленными шумящими колками и окрашивалась в яркие цвета.



А



В

Б

Г

Вёсла невест: А – XIX в. По.: Алквист А. Среди хантов и манси. Путевые записи и этнографические заметки. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 1999. – С. 84. Рис. 17;

Б – сер. XX в. Мастер:

П.Е. Шешкин. Весло экспонировалось на международных выставках в Монреале и Осаке; В – сер. XX в. По.: Мифологическое время. – М.: Эпифания, 2003. – С. 66; Г – втор. пол. XX в.



На лодке к невозвратным берегам. Неразделимость человека и его лодки, закрепившаяся ещё на ранних этапах детства, продолжалась в течение всей жизни и не заканчивалась с завершением земного этапа этой жизни.

Традиционное мировоззрение обских угров совмещает две разные модели устройства Мироздания – вертикальную и горизонтальную. В соответствии с последней обитель богов и благонесущих духов располагается в истоках Оби (на светлом и тёплом Юге), реальный мир – в среднем течении, а вместилище умерших людей и злобных сил – в обских низовьях (на мрачном и холодном Севере). В соответствии с такой «дорожной картой» покойника следовало отправлять к праотцам вниз по течению, естественно в лодке. Таким образом, долблённые обласы стали последним приютом человека для его путешествия в небытие, и союзу судна с его хозяином предопределено было стать не пожизненным, а вечным.

Начиная с эпохи Средневековья (примерно с IX–XI вв.) и до этнографической современности на территории Среднего и Нижнего Приобья наблюдаются два варианта использования лодки в погребальной церемонии.

Современная композиция «Последний путь» (по мотивам обско-угорской мифологии и археологической металлопластики Западной Сибири).

2020 г. Худ.: А.В. Лавринчук и Е.В. Лавринчук (г. Сургут)





[О раскопках хантыйского кладбища неподалеку от с. Мужы 2 августа 1880 г.]

«Не было ни одного креста, который указывал бы на присутствие здесь христианского погребения. Абсолютно все могилы были наземными. Снаружи они имели вид русского домика или остяцкой юрты. Одна конструкция была собрана из брёвен, другие – из грубо отёсанных досок, которые образовывали четыре стены ящика и были покрыты двухскатной крышей. Подняв жерди, которые образовывали крышу, мы увидели второе покрытие, сделанное из сшитых воедино полос берёсты... Только после того, как было убрано это второе перекрытие, стал виден настоящий похоронный ящик, установленный на землю. Он был сделан в виде разделённой надвое туземной лодчонки. Одна её половина образовывала ящик, заострённый с одной стороны и обсечённый с другой, аналогично саням лапландцев. Крышка ящика была выполнена из двух досок, взятых со второй половины лодчонки».

Соммье С. *Лето в Сибири среди остяков, самоедов, зырян, татар, киргизов и башкир.* – Томск: Изд-во Томского ун-та, 2012. – 640 с. – (С. 244).

В первом случае судно продолжало выполнять свои прежние функции верного и надёжного транспорта – служило вместилищем для тела своего хозяина (гробом), пусть даже на этот раз перемещаться надо было не между берегами, а между мирами. Такой способ погребения зафиксирован у всех таёжных народов Западной Сибири. При этом исследователи предполагают, что в прошлом эта деталь погребально-поминальной обрядности была распространена гораздо шире.

У обских угров наиболее часто он отмечен у северных хантов и манси. По сообщению З.П. Соколовой, в словаре северных хантов лодка на реке и домовина из лодки в могиле имели одинаковое название – *хон*. Казымские ханты такой гроб называли *йинк манты хот* («по воде идущий дом»), сынские ханты – *лэлты юх* («дерево, на которое сажали / грузили»).

Более простой способ переформатирования транспортного средства в гроб освоили северные ханты – они просто распиливали или разрубали лодку поперёк: одна половина служила вместилищем для тела, другая крышкой. У ляпинских манси и в некоторых других местах практикова-

«Если ханты использовали деревянные лодки-калданки, то взрослых всегда хоронили в лодках. Для этого отпиливали концы от носа лодки и от кормы, в зависимости от роста умершего. Отпиленные части лодки на кладбище клали сверху над могилой. И туда же клали поверх могилы пару вёсел. По верованиям хантов, умерший переправлялся через «озеро мертвецов» и переезжал через «реку мертвецов»».

Талигина Н.М. *Обряды жизненного цикла // Сынские ханты.* – Новосибирск: Изд-во ИАЭ СО РАН, 2005. – С. 91.



лась более сложная модификация: нос и корму лодки, принадлежавшей семье умершего, обрезали или обрубали по росту покойника, образовавшиеся отверстия закрывали берестой (позднее – досками), а из обрезков сооружали крышку.

В таких гробах-лодках хоронили вплоть до конца прошлого века.

Второй вариант использования лодки в погребальной церемонии предполагал уже опосредованное использование судна для перемещения усопшего из мира живых в обитель мёртвых: тело помещалось в обычный дощатый гроб, а уже в нем доставлялось до кладбища только и обязательно на лодке. Это, например, зафиксировано З.П. Соколовой на р. Вахе.

Однако точкой телепортации лодки из мира реального в мир потусторонний могла служить не только могила, но и земная поверхность около неё. Обласки рядом с надмогильными «домиками» – типичная картинка хантыйских и мансийских кладбищ.



Долблённая лодка около деревянной надмогильной конструкции – типичная картинка на кладбищах обских угров. Ханты: А – р. Малый Юган.

Родовое кладбище Киняминых. 2008 г. Фото: М.Ю. Баранов;





Б – р. Пим. Родовое кладбище Кантеровых. 2010 г. Фото: А.А. Рудь;
В, Г – р. Пим. Родовое кладбище Тайбиных; на лодке видно специально
прорубленное отверстие, которое привело судно в нерабочее состояние. 2010 г.
Фото: А.А. Рудь;

Д – р. Ватъёган (бассейн р. Агана). Хантыйское кладбище. 2000 г.
Фото: К.Г. Карачаров;



Е – р. Лямин. Родовое кладбище Колывановых. 2004 г. Фото: Г.П. Ведмидь



Нередко лодки, отправляемые вместе с хозяином в иные миры, преднамеренно портили – в них прорубали дыру. Самое распространённое объяснение этому: «На том свете всё наоборот: целое становится нецелым, нецелое – целым».

Лодка без весла малопригодна, поэтому его тоже часто отправляли с умершим – иногда вместе с лодкой, а в ряде случаев и без оной (см. выше цитату С. Соммье).

Долблёная лодка: технология изготовления

Для изготовления лодок – этих «простых полых ёмкостей», как пишут в этнографических словарях, – в мировой практике зафиксированы четыре технологии: субтрактивная, деформативная, коробовая и конструктивная. Для изготовления сибирского обласа используется субтрактивная технология – *«уменьшение объёма цельнодревесного ствола путём изменения его формы при выдалбливании и снятии стружки»*.

У обских угров, как и у большинства других народов, изготовление долблёной лодки считается исключительно мужским занятием.

В настоящее время изготавливаются долблённые лодки только малых и средних размеров.

На изготовление лодки средних размеров от вырубki сырорастущего дерева до спуска на воду готового судна специалист тратит от 3 до 5 дней, наиболее опытные справляются и за 2–3 дня. Есть рассказы об особо выдающихся мастерах прошлого, которые выполняли эту работу за день: *«Утром сидел в обласе и уплывал к заранее примеченной осине. Вечером возвращался на том же старом обласе, а к корме на верёвке новый был привязан»*.

Процесс изготовления бескилевой лодки-долблёнки хантами и манси состоит из нескольких последовательных этапов, каждый из которых для достижения качественного результата необходим и важен*.

1. Выбор дерева. Никто не занимается поиском нужного дерева непосредственно перед изготовлением лодки. В своих постоянных передвижениях по лесу охотник-рыбак-собираатель заранее замечает подходящий ствол и запоминает место, на которое потом (может быть, через несколько лет) и идёт.

Набор древесных пород для изготовления лодок не так уж мал. В первую очередь все информаторы указывают осину, но вместе с ней называют также пихту, ветлу, кедр. В некоторых местах не отказываются от осокоря (пойменного тополя) и даже черёмухи (правда, последнюю указал

*В основу описания технологии изготовления лодки-долблёнки положена публикация: **Дмитриев-Садовников Г.М.** Ваховский облас // Ежегодник Тобольского губернского музея. – Тобольск, 1911. – Вып. XXI. – С. 1–10.



только А.А. Дунин-Горкавич). Похоже, что в выборе дерева для будущей лодки параллельно с местной традицией участвуют также вкус и личный опыт мастера. Например, сторонники использования кедра утверждают, что именно такой облас максимально подходит для частого перетаскивания по суше: он легче весом и не впитывает влагу.

Ещё одним критерием при отборе дерева является форма ствола – он должен быть равномерно округлым, желательно слегка изогнутым под форму будущей лодки, без нижних сучьев, со здоровой сердцевинной и прямыми слоями. Хорошие мастера-лодочники знают особые секреты для выбора действительно идеального сырья для своего изделия. Например, осину они ищут на сухих возвышенных местах, преимущественно в ельнике или пихтаче, поскольку у осины, выросшей на болотине или в низине, сердцевина почти всегда гнилая. Особо опытные даже делают ещё на живом дереве затёску с теневой стороны. Они знают, что с солнечной стороны слои плотнее прилегают друг к другу, древесина крепче, и потому оставляют эту сторону для днища будущей лодки, а выбирать древесину начнут по своей метке с более рыхлой теневой стороны.

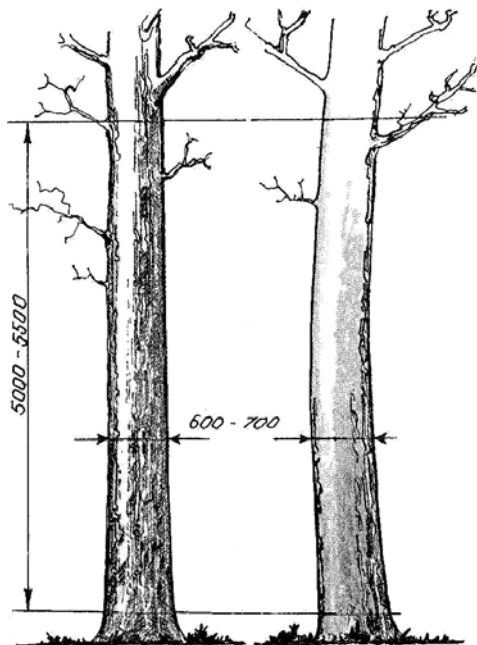
По поводу времени заготовки дерева (раньше чаще говорили «болванок/болванка») сведения, расходясь в мелких деталях и подробностях, в целом указывают на весенний период: В.М. Кулемзин пишет, что хант отправляется за заготовкой для будущего обласа *«по весеннему насту с ручными нартами»*; мастер-лодочник М.Я. Гарин утверждает, что делать это следует во *«время появления почек у осины»*; М.Б. Шатилов настаивает на использовании *«осины, преимущественно свежей, срезанной весной»*; М.Г. Дмитриев-Садовников указывает на *«начало июня, когда деревья покрываются молодыми листьями и наливаются свежим душистым соком»*.

2. Отделение заготовки от ствола и доставка на участок плотницких работ. Заготовкой для обласа служит комлевая (нижняя) часть ствола. Требования к её длине и способам измерения могут быть разными. Где-то существовали усреднённые параметры: например, Г.М. Дмитриев-Садовников указывал, что на р. Вахе этот размер составлял 4,26 м.

Однако чаще при определении размера заготовки применялся принцип антропометризма – соответствие размерам человеческого тела и его частей. В наш век стандартизации и унификации мы уже забыли понятие индивидуальности. А ведь оно является важнейшим для традиционных культур, где своеобразие было нормой, а не исключением. И названный



принцип в прежние времена широко применялся при изготовлении многих бытовых вещей. Например, печники перед началом кладки прикидывали рост, длину и размах рук хозяйки и клали затем печь не по «стандартному проекту», а с учётом физических данных той, которой придётся потом работать у этой печи. И потому у хозяйки всё было соразмерно, удобно, под рукой: не надо было ни тянуться, ни нагибаться, ни подпрыгивать. То же самое в прежние времена для удобства владельца судном делали и опытные мастера-лодочники – они не ладили плавсредство по какой-то одной схеме, а учитывали вес, рост и особенности фигуры того, кто потом будет управлять этим судном. К примеру, диаметр заготовки должен был соответствовать охвату его (её) рук, а длина обласа на одного человека – двум размахам его (её) рук.



Выбор дерева и отделение заготовки для лодки. По: Гарин Н. Долблёнка // *Северные просторы*. – М., 1988. – № 6. – С. 26.

Следующее действие – отсечение ветвей с нижней части поверженного дерева, ежели таковые имеются.

При замере заготовки на стволе есть нюанс. Если дерево срублено правильно, то точкой отсчёта служит комлевый торец. Однако случается и так, что при падении часть внутренних волокон вырывается из падающего ствола и остаётся на пне. В таких случаях бракованный кусок ствола отсекают и только затем отмеряют длину заготовки.

После отъединения болванки от остальной части ствола с неё снимают кору, а торцам в грубой форме придают абрис будущих кормы и носа обласа. Иногда торцы оформляют уже после привоза бревна к месту производства работ.



Первичное оформление
торцов заготовки в корму
и нос обласа. Ханты.
Р. Энтль-Юхлынгяун
(бассейн р. Пима). Стойбище
Ф.Н. Востокина. 2011 г.
Фото: А.А. Рудь

Доставка заготовки – не такая уж простая проблема, как это может показаться на первый взгляд. Помните, почему у Робинзона пропала уйма времени, потраченного на изготовление лодки? Да потому что он не смог спустить её на воду, которая оказалась слишком далеко от его «верфи». Поэтому сибиряки ещё на этапе поиска растущего дерева прикидывали его удалённость от ближайшего водотока. И если это расстояние было велико, то даже самой толстой и прямослойной осине не грозило пасть под ударами топора, чтобы превратиться в облас. Предпочтение отдавали дереву пусть и с более низкими деловыми качествами, но поблизости от воды. Вырубленную из такого дерева заготовку по каткам (цилиндрическим чуркам) перемещали до берега, а потом, привязав верёвками к лодке, транспортировали на площадку для дальнейших работ. Сегодня современная колёсная и гусеничная техника позволяет это сделать и по суше.



Современная доставка заготовки для изготовления обласа из леса к месту производства работ. Ханты. Р. Энтль-Юхлынгъяун (бассейн р. Пима). Стойбище Ф.Н. Востокина. 2011 г. Фото: А.А. Рудь

3. Определение и фиксация вертикальной осевой линии. На месте работ на боковых поверхностях ошкуренной заготовки необходимо определить и наметить по бокам вертикальную осевую линию. С помощью топора на обоих концах верхней части заготовки – перпендикулярно к вертикальной осевой линии – делают затёски примерно на полметра от каждого торца. После этого бревно переворачивают будущим дном кверху и укладывают на две подложки (лаги) из жердей или обрубков дерева, фиксируя железными скобами или кольями.



Определение и фиксация вертикальной осевой линии. По: Гарин Н. Долблёнка // *Северные просторы*. – М., 1988. – № 6. – С. 26

4. Обработка внешней стороны днища. Для днища по возможности выбирают максимально ровный участок заготовки без видимых провалов или выступов на поверхности. Разумеется, при этом учитывают такие критерии как общая кривизна ствола и его солнечная сторона, о чём говорилось выше. Затем на выбранной стороне стёсывают округлость ствола (сегмент окружности) до ширины лезвия топора.



Стёсывание округлости ствола на месте будущего днища лодки. Ханты.

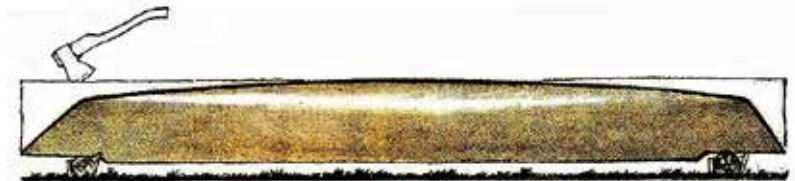
Р. Энтль-Юхлынъяун (бассейн р. Пима). Стойбище Ф.Н. Востокина. 2011 г.

Фото: А.А. Рудь



На образовавшейся в результате этого полосе с помощью отвеса и шнура отбивают продольную линию днища. Она и диктует в дальнейшем обработку наружной стороны нижней части лодки – снятие слоёв древесины. Выполняется это обыкновенным плотницким топором, реже – скобелем (стружком). А вот на заключительной стадии не обойтись без рубанка и наждачной шкурки, поскольку для эксплуатационных качеств лодки (скорости, бесшумности хода) очень важна гладкость днища – чтоб, как говорится, не было ни сучка, ни задоринки. Затем определяется и намечается средняя линия.

5. Оформление носа и кормы. Расположение этих важнейших конструктивных частей, определяющих ходовые качества и маневренность будущей лодки, априори заданы древесным стволом, из которого судно изготавливается: носом становится вершина, кормой – комель. То есть в горизонтальном плане облас должен иметь клиновидную форму с расширением от носа к корме. Такой абрис обусловлен особенностями эксплуатации судна, в котором и человек, и основная часть груза располагаются в более широкой задней части лодки, освобождая узкий нос для выхода на глиссированный ход. Именно такой ход, когда долблётка как бы скользит по поверхности воды, резко уменьшает сопротивление движению и обеспечивает ей великолепные скоростные качества при минимуме усилий. Для этих же целей по-разному оформляется сочленение концов будущей лодки с горизонталью днища – у носа под более острым углом, чем у кормы. Разметка носа и кормы выполняется по отвесу линиями, которые продолжают среднюю и боковую линии днища. На этом этапе очень важно правильно вытесать водорезы носа и кормы – так, чтобы они находились на одной линии. Именно такое совпадение становится ещё одним условием великолепных ходовых качеств обласа.



Оформление носа и кормы. По: Гарин Н. Долблётка // Северные просторы. – М., 1988. – № 6. – С. 26



Авторская подпись Г.М. Дмитриева-Садовникова на фотографии, подготовленной к его статье «Ваховский облас»: «Отёсанный болванок обласа с выбранным сверху пазом и высеченными внутренностями кормы и носа».

Юрты Ларьякские. 1913 г.

6. Формирование внешних сторон бортов. Древесная кора с заготовки осталась в лесу, поэтому поверхность последней представлена слоем болони/заболони/оболони (подкорья). Этот молодой слой древесины отличается от старых слоёв, расположенных глубже в стволе, более светлым оттенком и увеличенный количеством влаги, что способствует его быстрому гниению. Поэтому на глубину примерно 5 см этот слой убирают по всей поверхности заготовки. Одновременно вчерне выравнивают бока (будущие борта лодки). Формируют щёки носа и кормы, при этом следят, чтобы их наклон был и не слишком крутым, и не пологим. Древесину с обоих бортов стёсывают от носа к корме длинными лентами щепы, следя при этом, чтобы борта имели плавный абрис и строгую симметричность.

Прежде и этот этап, и предыдущий выполнялись топором. В наши дни грубый контур лодки оформляется бензиновой или электрической пилой



Формирование внешних сторон бортов с помощью топора.
Ханты Каймысовы. Р. Малый Юган (юрты Кинямины). 2009 г.
Фото: А.А. Рудь

и только потом – на чистовой отделке – в руки берутся топор и электро-рубанок.

После оформления внешних сторон бортов заготовку лодки переворачивают и устанавливают на днище.

7. Формирование ёмкости лодки. Для дальнейшей работы необходимы прямое тесло, боковые («правое» и «левое») тёсла, топор и рубанок. Операция начинается с выемки канавки. Сначала углубление шириной ок. 13 см и глубиной примерно 18 см намечают по оси симметрии верхней плоскости заготовки, не смыкая примерно на 50 см с крайними точками носа и кормы. Для ускорения работы прежде могли по нужной линии с интервалом 27–36 см сделать серию ямок указанных диаметра и глубины, а затем топором высечь перемычки между ними, образовав единую борозду. Сейчас нередко такую канавку осторожно выбирают бензопилой.



Эти три фотографии с разницей в век документируют преемственность и сохранение традиции в изготовлении долблённых лодок на р. Вахе.

А, Б – авторские подписи
Г.М. Дмитриева-Садовникова на фотографиях, подготовленных к его статье «Ваховский облас»: «Начало борозды в болванке обласа» (А) и «Выборка внутренности обласа» (Б).

Юрты Ларьякские. 1913 г.

В – 2008 г. Фото: Е.В. Первалова

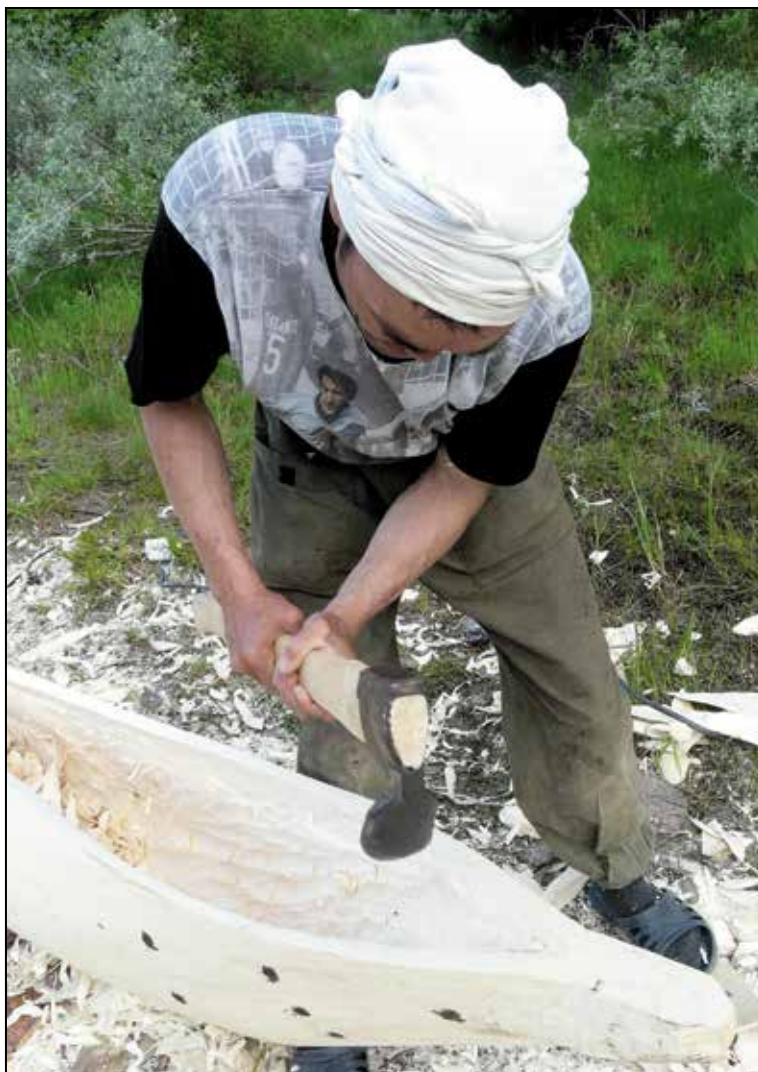


Формирование ёмкости долблёной лодки. 1920 г. Худ.: А.Г. Варгин

Затем этот плацдарм по формированию ёмкости лодки начинают расширять: к корме – до 27 см, к носу – до 18 см. Далее канавку в её границах начинают углублять и останавливаются только на глубине 9–10 см от внешней плоскости днища.

Следующим шагом этой операции становится выборка углублений на прежде оставленных в неприкосновенности носу и корме. Здесь древесину убирают по всей ширине и длине.

И, наконец, наступает очередь расширить пробитое по центральной оси углубление вправо и влево и сформировать таким образом ёмкость лодки-долблёнки. Когда толщина бортов достигает 5–7 см, выборку прекращают, а их внутреннюю поверхность выравнивают топором.



Формирование носовой части ёмкости лодки. Ханты Каймысовы. Р. Малый Юган. Стойбище Киняминых. 2009 г. Фото: А.А. Рудь



Формирование кромки бортов. Ханты Каймысовы. Р. Малый Юган.
Стойбище Киняминых. 2009 г. Фото: А.А. Рудь

8. Обработка внешних сторон бортов. Лодку вновь переворачивают вверх дном или кладут набок, чтобы рубанком самым тщательным образом выстрогать внешние стенки бортов, как это было прежде сделано в отношении днища. Раньше, если работал один мастер, использовался обычный рубанок; если два – двуручный. Сейчас работают электрическим рубанком.



Обработка внешних сторон бортов с помощью электрорубанка.
Ханты Каймысовы. Р. Малый Юган. Стойбище Киняминых. 2009 г.
Фото: А.А. Рудь



Строгание бортов выполняется по направлению от носа к корме.

На этом этапе работ во избежание попадания прямых солнечных лучей на обрабатываемую поверхность на периоды отдыха необходимо укрывать заготовку полиэтиленом, брезентом, пихтовым лапником. При долгих отлучках лучше помещать её в водоём или укрывать мокрым мхом. В противном случае возможно растрескивание бортов, что приведёт к ухудшению качеств судна и дополнительным трудозатратам по ликвидации трещины.



Авторская подпись Г.М. Дмитриева-Садовникова на фотографии, подготовленной к его статье «Ваховский облас»: «Остругивание стругом поверхности обласа». Юрты Ларьякские. 1913 г.

9. Формирование одинаковой толщины на всём протяжении бортов и одинаковой толщины на всём протяжении днища. Для проведения этой технологической операции используют так называемые маяки, сторожки или чопики (*нур-унт*). Это круглые сосновые или еловые цилиндрики диаметром от 6 до 12 мм и длиной, соответствующей толщине бортов или днища обласа.



Для их изготовления используют специальный шаблон в виде доски с просверленными отверстиями числом от 100 до 200 (в зависимости от размеров лодки). Поскольку днище, которое испытывает более сильные нагрузки при перетаскивании по суше и льду, должно быть толще, такая дощечка бывает ступенчатой: более тонкая часть должна равняться толщине бортов, более толстая – толщине днища. В отверстия вгоняют деревянные цилиндрики-заготовки. С одной стороны доски их торцы фиксируют заподлицо, с другой аккуратно отпиливают или срезают на уровне поверхности доски. Таким образом получают две серии чопиков: изготовленные в более толстой части шаблона (длинные) – для днища, в более тонкой части (короткие) – для бортов. С одной стороны их торцам придают контрастный цвет: раньше для этой цели их коптили, чернили углём или смолой, сейчас могут использовать краску промышленного производства. Выбитые из доски цилиндрики-чопики где-то сразу запускают в работу, где-то предварительно выдерживают в отработке от машинного масла.



Доски с отверстиями для изготовления чопиков, используемых при формировании одинаковой толщины бортов обласа



Следующим шагом становится разметка перевернутой лодки по всей внешней стороне бортов и днища. Сетку точек, маркирующих размещение чопиков, наносят параллельными линиями от основания кормы до основания носа: расстояние между линиями, проложенными от кромки одного борта к кромке другого, – ок. 30 см, интервал внутри линии – ок. 10 см.



Авторская подпись Г.М. Дмитриева-Садовникова на фотографии, подготовленной к его статье «Ваховский облас»: «Сверление сверлом отверстий для маяков». Юрты Ларьякские. 1913 г.

По нанесённым точкам нужно высверлить углубления. Используют сверло диаметром, соответствующим диаметру чопиков. На удалении от 10 до 40 мм от рабочего конца сверла на нём закрепляют шайбу-упор, чтобы нечаянно не пробить древесину борта или дна насквозь. Затем в полученные по внешней стороне лодки гнёзда вбивают сторожки окрашенным торцом внутрь: короткие – в плоскость бортов, длинные – в плоскость днища. Всё! Теперь можно приступать к окончательной отделке внутренней поверхности лодки.



Вбивание окрашенных сторожков (чопиков) в борта лодки для формирования одинаковой толщины последних. Ханты Каймысовы. Р. Малый Юган. Стойбище Киняминых. 2009 г. Фото: А.А. Рудь



Для этого судно вновь переворачивают на днище. Работу продолжают прямым (для днища) и боковыми (для бортов) тёслами. Внутреннюю зачистку ведут вдоль волокон, «по шерсти», без задира. Как правило, выборку начинают от носа и движутся к корме. Вот именно здесь и выполняют свою функцию чопики. На светлом фоне свежего дерева (особенно осины) плотник имеет возможность увидеть контрастно окрашенный торец вколоченного снаружи сторожка ещё до того, как обнажит его инструментом, – и вовремя заменит в своих руках топор на скобель и рубанок.



Формирование одинаковой толщины бортов. По: Гарин Н. Долблёнка // Северные просторы. – М., 1988. – № 6. – С. 27

Здесь необходимо оговорить один нюанс. При средней длине бортового сторожка в 2 см часть их делают на 1 см длиннее. Эти 3-сантиметровые цилиндрики вколачивают на верхнем уровне бортов. В результате после внутренней зачистки при толщине лодки в 2 см и даже менее, сверху бортов остаётся утолщенная полоса, которая примерно на 1 см нависает внутрь лодки от носа до кормы. Этот навес служит упором для внутренних распорок, которые монтируются в лодке на следующем технологическом этапе.



10. Укрепление водорезов. По всей длине обоих водорезов – и носового, и кормового – необходимо прибить защиту от удара о препятствие – корягу, топляк, лёд... Это может быть доска, фанера, кусок жести и пр. Без такой защиты продольный раскол обласа неизбежен.

11. Разводка обласа. Пожалуй, самый ответственный и трудный этап работы. Его цель – увеличить объём судна.

Лодку из свежего дерева разводят сразу после окончательной зачистки внутренней поверхности. Если дело происходит вечером, в лодку на ночь могут налить воды, чтобы древесина размякла. Если же по каким-то причинам разводку требуется отложить на несколько дней, то её погружают в воду либо закрывают мокрым мхом, влажной ветошью и пр. Замачивать лодку на сутки и более необходимо и в том случае, если заготовкой для неё послужила лежалая высохшая осина.

Среди причин, которые препятствуют немедленной разводке, могут быть и погодные условия: в сильный ветер такую работу не выполняют.

Для проведения этой процедуры необходимо заранее приготовить:

- запас сырых дров;
- корни кедра или полоски сырой кожи для стягивания носа и кормы;
- толстые сырые прутья диаметром 2,0–2,5 см с целью их использования в качестве расширительных распорок для равномерного давления на нагреваемые борта;
- несколько деревянных зажимов или замков, которые представляют собою короткие толстые доски примерно с 15–20-сантиметровым вырезом для фиксации на вершинах бортов; их нахлобучивают сверху на борта лодки в удалении 20–50 см от окончаний носа и кормы для предотвращения продольных расколов долблёнки близ весьма уязвимых в этом отношении линий водорезов.

Г.М. Дмитриев-Садовников делает оговорку, что *«хорошие мастера при достаточно гибком дереве разводят облас и без нагревания»*. Но это, конечно же, исключение. Правилom является всё же разводка с нагреванием. Она осуществляется двумя способами.

Г.М. Дмитриев-Садовников описал и фотодокументировал безводный способ разводки, который век назад применяли ваховские ханты. Для этого они разводили жаркий костёр, сопоставимый по длине с протяжённостью лодки, и начинали нагревать её корпус, пододвигая к огню то бортами, то днищем до той поры, пока на внутренней стороне не появлялась испарина.

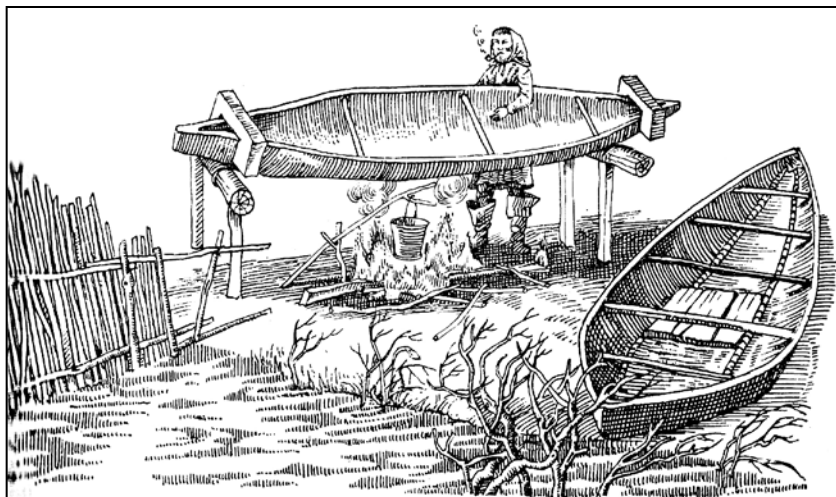


Безводный способ разводки. Авторская подпись Г.М. Дмитриева-Садовникова на фотографии, подготовленной к его статье «Ваховский облас»: «Разводка обласа». Юрты Ларьякские. 1913 г.

Известен также водный способ разводки. При нём тоже разводят большой костёр длиной до 2 м, по обе стороны которого устанавливают козлы высотой от 50 до 100 см. На них через костёр укладывают свежерубленные сырые жерди, на которые и устанавливают лодку в нормальном положении дном вниз. Внутри заливают несколько вёдер воды до той поры, пока судно не окажется заполненным примерно на три четверти. Прикрыв лодку брезентом, рубероидом и т. п., поддерживая по всей её длине ровный жар, древесину пропаривают.

«Рядом с лодкой горел костёр, в котором лежали большие круглые камни. Мастер налил в лодку воду и положил туда раскалённые камни. Горячая вода распарила дерево, и между бортами легко входили распорки разной длины. Разводка лодки – дело тонкое. У неумелого мастера лодка трескается, тогда её сшивают кедровым корнем, а трещины заливают смолой. Но хороший мастер лодку-долблёнку не смолит: она должны быть лёгкой, чтобы её можно было носить на плече».

Соколова З.П. *На просторах Сибири.* – М.: Русский язык, 1981. – С. 47.



Водный способ разводки.

По: Соколова З.П. Путешествие в Югру. – М.: Мысль, 1982. – С. 19

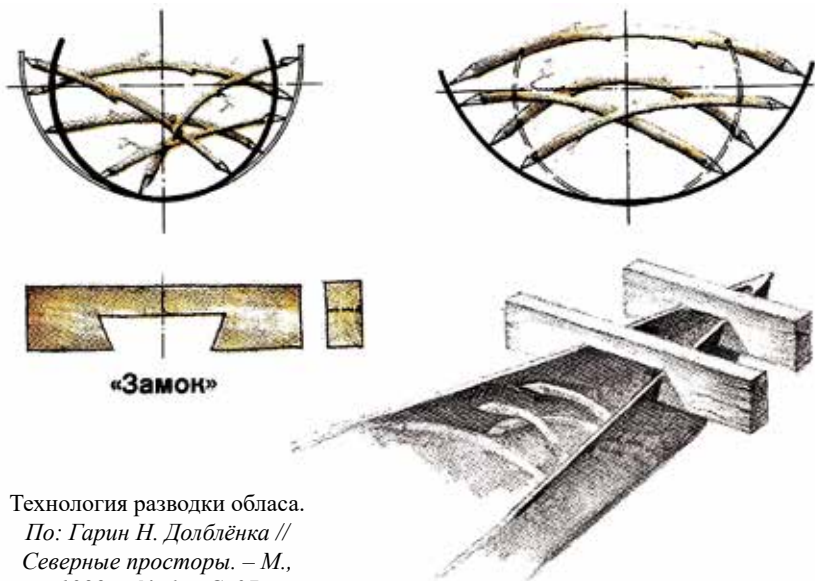
Некоторые мастера нагревание воды для распаривания древесины бортов осуществляют с помощью камней, которые накаливают на огне, а затем погружают в заполненную водой лодку.

Дальнейший технологический процесс и при безводном, и при водном способах разводки один и тот же. Распаренные и нагретые борта лодки приобретают необходимую эластичность, поэтому заточенные с обеих сторон прутья-распорки, заменяемые в процессе раскрытия бортов на всё более и более длинные и устанавливаемые в нужном месте и под соответствующим углом, направляют эту эластичность куда задумано. Весь процесс требует постоянного наблюдения и регулирования. Нагревание и по бортам, и по днищу должно быть более-менее равномерным, для чего лодку, лежащую на земле, нужно постоянно поворачивать, а в лодке, установленной на козлах, перемещать горячую воду с разогретого участка на охлаждённый. Если разводка обласа никак не может начаться или тормозится, от его срединной части к носу и корме снимают ещё одну тонкую ленты древесины, ослабляя таким образом напряжение на этом участке. В случае, когда один борт разводится медленнее другого или даже не разводится вовсе, на навесе сверху (речь о нём шла в конце опи-



сания этапа 9) делается несколько насечек с одновременным усилением нагревания именно этого борта и ослаблением жара с противоположного.

Вся работа по разводке обласа проводится при строгом контроле за симметричностью его продольной оси. Этот контроль, как и время окончания разводки, каждый мастер определяет самостоятельно.



Технология разводки обласа.

По: Гарин Н. Долблѣнка // *Северные просторы*. – М., 1988. – № 6. – С. 27

Несмотря на всю осторожность и старательность мастера, нередко всё же происходят расколы обласа. Традиционный способ починки в этом случае – сшивание кедровым корнем. Делается это так. На удалении 2–3 см от трещины по обе стороны от неё сверлят отверстия с интервалом 4–5 см. Затем между отверстиями, расположенными напротив друг друга через трещину, с наружной стороны лодки ножом прорезают канавки на глубину в четверть или половину толщины борта. Временно стянув лодку в месте раскола верёвкой до полного смыкания щели, кедровым корнем через проделанные отверстия плотно сшивают линию разрушения. При этом сам корень размещают в проделанных желобках «впотай», и поверхность на участке ремонта остаётся совершенно ровной. Забив деревянными пробками оставшееся в отверстиях пространство, полосу стянутой щели с обеих



сторон заливают кедровой серой, которую сверху дополнительно заглаживают раскалённым на костре обухом топора. Если все эти действия были проведены качественно, отсутствие течи в лодке гарантировано.

12. Установка распорок. После разводки обласа и выравнивания рубанком кромок бортов внутри устанавливают распорки или «рёбра». Их количество может быть разным и зависит от длины судна – от 5 до 10. Но частенько мастер предпочитает остановиться на числе «семь», ибо в подавляющем большинстве традиционных культур нашей планеты, включая и обско-угорские, именно это число соотносится с высшими благо-несущими и покровительственными силами. А кто не пожелает добавить к отличным физическим свойствам лодки ещё и магические?

Внешний вид и место установки распорок не отличались каноническим единообразием. На что ещё век назад указывал Г.М. Дмитриев-Садовников: *«Устройство распорок в облаках одной и той же реки Ваха – весьма различно: в одних – предпоследняя, третья от кормы, распорка, где обыкновенно сидит ездок, – широкая сверху, в других узкая, но выбранная овалом от носа, в третьих – ничем не отличающаяся от прочих; в первых при езде седок садится на распорку, упираясь коленями в дно обласа, в других – он садится на дно, свернув калачиком ноги и упираясь спиной в овал распорки, в третьих – он садится на дно за распорку».*

После монтажа распорок готовую лодку отодвигают от источника тепла и дают остыть.



Готовый облас. 1999 г. Фото: Н.И. Величко



13. Выстаивание лодки. На заключительном технологическом этапе готовую лодку укрывают от сквозняков или солнечных лучей для высушивания. Сроки этого этапа могут колебаться от 3–4 дней до двух месяцев в зависимости от погодных условий, породы древесины, размеров судна, толщины бортов и днища и пр.

14. Просмаливание лодки. Во избежание раскола долблёной лодки под воздействием солнечных лучей её снаружи нередко покрывают слоем смолы.



Просмаливание лодки.
Ханты. Р. Кумали-ягун
(бассейн р. Тромъёгана).
Стойбище И. Кечимовой.
2006 г. Фото: А.В. Заика

Судя по всему, этот приём возник в аборигенной среде под воздействием русских. По крайней мере, Г.М. Дмитриев-Садовников подчёркивал, что прежде ханты свои обласки не смолили, поскольку это сильно их утяжеляет: *«Сделанный облас остяк смолит редко (только тогда, когда он живёт по соседству с русскими)»*.

Долблёная лодка: хранение

Главными причинами разрушения деревянной долблённой лодки являются растрескивание и гниение.

У хороших мастеров толщина стен обласа не превышает 1 см. При этом надо учитывать, что при разводке бортов нарушается естественная геометрия внутренних слоёв древесины. Всё это делает лодку очень хрупкой и диктует бережное к ней отношение.

Для предотвращения растрескивания лодку нельзя пересушивать. Поэтому при ежедневном пользовании её хранят в перевёрнутом состоянии около воды, а при эпизодическом стараются укрыть в тени. Для этой цели часто используют амбарчики на сваях: где-то обласы размещают прямо под полом этих «избушек на курьих ножках», где-то в тени от их стен.



Хранение долблённых лодок в тени амбарчиков на сваях.

А – ханты. Р. Вах. Юрты Чехломеевы. 1928 г. Худ.: Д.И. Каратанов;



Б – ханты, лесные ненцы. Р. Аган. П. Варьёган (музей). 2002 г.

Фото: А.Н. Кондрашёв;

В – ханты. Р. Большой Юган. 1999 г. Фото: К.Г. Карачаров



А главным условием борьбы с гниением является предотвращение контакта с землёй. Поэтому для хранения плавсредств сооружают специальные конструкции из тонких брёвен, жердей или плах с опорой на невысокие стойки.



Хранение обласов и лодок над землёй без навеса. Ханты.

А – р. Вах. Стойбище

А.Е. Кунина. 2008 г.

Фото: Е.В. Перевалова;

Б – р. Ортъягун (бассейн
р. Тромъёгана). Стойбище

И.И. Сопочина. 2015 г.

Фото: А.В. Заика



Если же такие конструкции закрыть ещё и крышей (навесом), то можно решить сразу три задачи – защитить свои лодки и от осадков, и от солнечных лучей, и от контакта с землёй. Обычно в таком состоянии обласы размещаются и на зимовку. Некоторые на период закрытой навигации застаскивают лодки на чердаки хозяйственных построек и бань.



Хранение обласов и лодок над землёй под навесом. Ханты.

А – р. Вах. Стойбище А.Н. Каткалёва. 2008 г. Фото: Е.В. Перевалова;
Б – р. Ортыгун (бассейн р. Тромъёгана). Стойбище И.И. Сопочина. 2015 г.
Фото: А.В. Заика



У заботливого владельца облас по своему прямому назначению верно служит от 5 до 10 лет. А дальше его судьба в рачительном натуральном хозяйстве может быть непредсказуемо разнообразной. Где-то он становится спутником своего хозяина в конце их общего земного (правильнее сказать – водного) пути и превращался в гробовище или приклад на могиле. А где-то кардинально «переформатировался» и начинал выполнять совсем непривычные ему прежде функции. Один из информаторов-манси рассказывал: «Мы в д. Ёлка-Шапка жили. Старую калданку использовали как туалет: отрезали корму и нос и установили как ширму – днищем к жилью и открытой частью в сторону леса. Дверей в таком «туалете» не было, зато воздух всегда свежий...».



Хозяйственный амбар, сделанный из вышедшей из употребления лодки. Ханты.
Р. Большой Юган. 1999 г. Фото: К.Г. Карачаров

Долблёная лодка: без весла она превращается в корыто

Как грозный лук бесполезен без стрелы, так и лодка без весла превращается просто в большое корыто.

Мансийское название весла *тун* В.Н. Чернецов считает производным от глагола *тоу / ту-го* – «грести». Хантыйское название этого же предмета – *лув* – Н.В. Лукина предположительно выводит от глагола *лахынта* в том же значении «грести».

«Помощники-воины, мои многочисленные сыновья,
Пенной дороженькой, той, которую в речной воде лодка пробила,
Идут на вёслах,
Держат за кедровые рукояти, окунают в воду крепкие вёсла,
Гребут».

«Крепко схватите рукояти вёсел из кедра,
Не выпускайте из рук
Вёсла из крепкого дерева, вёсла с крепкими рукоятями,
Окуните их в воду!»

Героическая песня богатыря Тэк-ойки // Именитые богатыри обского края на материале II тома «Собрания вогульской народной поэзии» Берната Мункачи. – Ханты-Мансийск, 2010. – С. 74, 80.

Хантыйское или мансийское весло – это шедевр эргономики, доведённый до совершенства тысячелетней практикой и постоянной модернизацией. Если оно правильно подобрано под человека, то возникают все формы совместимости среды «человек – машина»: антропометрическая (учёт размеров тела человека и его положения при гребле), сенсомоторная (учёт скорости моторных операций человека и его сенсорных реакций на различные виды раздражителей), энергетическая (учёт силовых возможностей гребца) и психофизиологическая (учёт реакции человека на материал, форму и цвет орудия). Не удивительно, что при таком высоком уровне совместимости КПД весла очень высок: хорошо подготовленный гребец «своим» веслом способен работать по многу часов и преодолевать значительные расстояния (во врезках на предыдущих страницах есть свидетельства работы веслом по 12–15 час.; судя по описанным ситуациям, это обычные, а не рекордные показатели).



«Мальчик собрался, пошёл. Кедр выбрал, срубил. Вершину отсёк, пополам раскол, выдолбил, в шести местах распорки вставил. Лодка готова. Другой кедр срубил, расколол, обтесал, весло вытесал. Челнок на воду спихнул, от берега оттолкнулся, на колени стал и гребёт. От носа загребает, у кормы выгребает. От лодки волны в обе стороны разбегаются, в берег бьют».

Как Эква-пырись на свет появился // Мифы, предания, сказки хантов и манси. – М.: Наука. Главная ред. восточной лит-ры, 1990. – (Сер. «Сказки и мифы народов Востока»). – С. 342–346. – (С. 345).

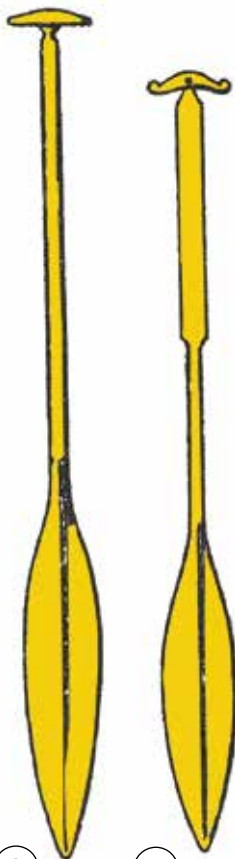
Высокоэффективная работа весла отразилась даже в языке. Мансийское слово *товинг* обычно переводят как «гresti», однако дословный перевод иной – «брать помногу» (*то* – «много», *винк* – «взять»).

Вёсла – однолопастные.

Они делятся на мужские и женские.

Мужское весло изготавливают из кедрового или соснового кремля/кремляны (так называют продольную выпуклость нижней части древесного ствола, которая в большей степени, чем остальная древесина, пропитана смолой и потому обладает повышенной прочностью). Из этого же материала, к слову сказать, делалась основа сложного лука обских угров.

Эту цельную пластину, подрубив снизу, откалывают от живого дерева. Средние метрические характеристики весла: общая длина – от 150 (по М.Б. Шатилову) до 178 (по Г.М. Дмитриеву-Садовникову) см; длина лопасти – от 15–20 (по М.Б. Шатилову) до 71 (по Г.М. Дмитриеву-Садовни-



Рисунки мужского и женского весла, которые С. Соммье купил и вывез в Италию в 1880 г.:

А – мужское, Б – женское.

По: Соммье С. Лето в Сибири среди остяков, самоедов, зырян, татар, киргизов и башкир. – Томск: Изд-во Томского ун-та, 2012. – С. 245

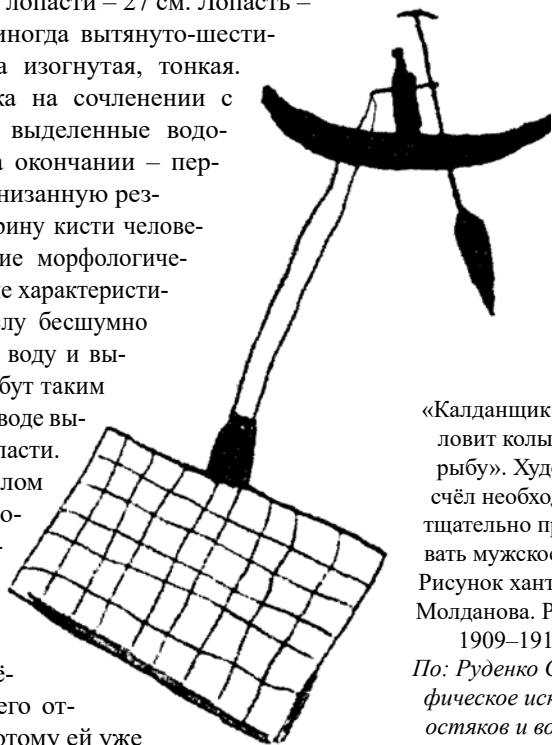
**[О раскопках хантыйского кладбища неподалеку от с. Мужы 2 августа 1880 г.]**

«На крыше могильного сооружения из брёвен почти всегда лежало весло. По его форме даже без вскрытия могилы можно было легко определить пол погребённого, поскольку мужчины и женщины используют разные по форме вёсла. Последние сомнения по поводу пола умершего исчезали после вскрытия могилы, когда открывались одежды и предметы покойного».

Соммье С. *Лето в Сибири среди остяков, самоедов, зырян, татар, киргизов и башкир.* – Томск: Изд-во Томского ун-та, 2012. – 640 с. – (С. 245).

кову) см; ширина лопасти – 27 см. Лопасть – ланцетовидная (иногда вытянуто-шестиугольная), слегка изогнутая, тонкая. Длинная рукоятка на сочленении с лопастью имеет выделенные водорезные грани, на окончании – перпендикулярно нанизанную резную ручку на ширину кисти человеческой руки. Такие морфологические и метрические характеристики позволяют веслу бесшумно и легко входить в воду и выходить из неё. Гребут таким веслом, ударяя по воде выпуклой частью лопасти.

Мужским веслом управляют, располагаясь в прикорневой части обласа. Выше уже говорилось, что эту лодку вытесывают из нижнего отрезка ствола, и потому ей уже изначально придан абрис сильно вытянутого треугольника, у которого вершина – узкий нос лодки, а основание – расширенная корма.



«Калданщик в лодке ловит колыданом рыбу». Художник счёл необходимым тщательно прорисовать мужское весло. Рисунок ханта Ивана Молданова. Р. Казым. 1909–1910 гг.

По: Руденко С.И. *Графическое искусство остяков и вогулов // Материалы по этнографии России.* – СПб., 1929. – Т. 4.

Вып. 2. – С. 13–40. – (С. 29, табл. XI-2).



Мужское весло.
Ханты. По: Мифо-
логическое время. –
М.: Этифания,
2003. – С. 66



А



Б

Управление мужской лодкой, сидя на её дне. Ханты.

А – оз. Сором-лор. Стойбище А.В. Кечимова
(Сургутский р-н ХМАО – Югры). 2007 г.

Фото: А.В. Заика;

Б – р. Кулынгигол (бассейн р. Ваха). Старое селение
бывшего колхоза «Передовик». 2008 г.

Фото: Е.В. Первалова



Женское весло делается из берёзы. Оно короче мужского примерно на четверть, то есть его средняя длина – 134 см. Лопасть женского весла имеет иную форму – менее протяжённую, подтреугольную, сильно выгнутую от основания. В XIX – нач. XX вв. рукоятки женских вёсел украшались продольными прорезями, позже эта традиция исчезла, сохранившись только при изготовлении «вёсел невесты».

Гребут женским веслом иначе, чем мужским – не выпуклой, а вогнутой частью лопасти. Таким веслом невозможно пользоваться с кормы.

При гребле человек может находиться либо в сидячем положении (на дне, на распорке, на специально вставляемой с упором в борта дощечке), либо на коленях. Особое искусство управления таким судёнышком заключается в том, что гребец, пользуясь только одним веслом и только с одной стороны, одновременно и гребёт, и рулит.

Прежде вёсельные лопасти нередко окрашивали в чёрный цвет. Для этого дерево сильно нагревали над огнём, покрывали сажей с котла и втирали куском древесной серы. Сейчас вёсла иногда тоже окрашивают, но уже красками промышленного производства.



Управление женской лодкой.

По: *Всё начиналось с Берёзово*. – Тюмень: Экспресс, 2008. – 288 с. – (С. 247)



Г.М. Дмитриев-Садовников – первый публикатор этнографической информации о технологии изготовления долблёной лодки у хантов р. Ваха – в 1913 г. не без юмора писал: *«Облас – национальное остяцкое судно, которое, по-видимому, должно сохраниться и пережить самих остяков...»*. Прогноз оказался верен с точностью до наоборот: ханты и манси, как этносы, пока живы, а вот их традиционные долблённые лодки исчезают прямо на глазах и вряд ли переживут грядущую половину столетия. Их удел – отправиться в историю вслед за луками, глиняной посудой и тканью из крапивного волокна. Каждая культура, каждый ее элемент конечны во времени. Бороться с этим столь же бессмысленно, как верить в бессмертие человека.

Закат «остяцкого судостроения» начался примерно с рубежа последних тысячелетий. Тому есть несколько причин.

Важнейшая из них – появившаяся доступность маломерных судов фабричного производства и из современных материалов. Прежде всего, это надувные резиновые шлюпки и лодки из алюминия и ПВХ. Разумеется, они более удобны для хранения и, самое главное, при их покупке человек избавляет себя от долгого, трудоёмкого и высокопрофессионального производства деревянной долблёнки. Как покупные китайские капроновые дешёвые сети вытеснили из рыболовного арсенала самодельные сети и уничтожили местную традицию их плетения, так и доступные лёгкие лодки из современных искусственных материалов и надувной резины уничтожают сегодня традицию однопалубных.

Второй причиной стал рост благосостояния населения вкупе с техническим прогрессом в области индивидуального водного транспорта. Лёгкие и прочные металлические лодки с современными мощными моторами стали доступны практически каждому промысловому.



Сегодня на индивидуальном рыболовстве всё чаще предпочитают пользоваться надувными резиновыми лодками. Ханты. Р. Ингуягун (бассейн р. Тромъёгана). Стойбище Ермаковых. 2007 г. Фото: А.В. Заика



Современный «облас» из металла. Ханты. Р. Ортъягун (бассейн р. Тромъёгана). Стойбище И.И. Сопочина. 2015 г. Фото: А.В. Заика



Помимо водного транспорта, в обиход хантов и манси вошла и другая современная транспортная техника – снегоходы, вездеходы, автомобили. Например, технические параметры снегоходов позволяют пользоваться ими не только в зимний период, а круглогодично – они прекрасно преодолевают и болотистую поверхность, и боровые ягельники. К этому фактору надо добавить ещё два обстоятельства – легкодоступность горючего для техники и сформировавшуюся за последние полвека разветвлённую сеть автомобильных дорог. И то, и другое, конечно же, стало следствием бурного развития нефтегазодобывающей отрасли в автономном округе – ландшафтоёмкой по своей сути. Туда, куда ещё два-три десятка лет тому назад можно было добраться только на обласе, преодолевая волоки, и потратить на это огромные усилия и несколько суток, теперь можно доехать на колёсах с ветерком за пару-тройку часов.

Однако на каждый плюс есть свой минус – и наоборот. С одной стороны, вторжение нефтяников в размеренную и патриархальную жизнь югорских старожилов имело позитивные последствия, о которых только что было сказано. Обратной стороной медали стало быстрое разрушение традиционного уклада и образа жизни коренных народов ХМАО, в частности, активный отток людей с мест прежнего проживания в посёлки и города. Такое урбанизированное население сменило не только прописку, но и хозяйственные занятия. И в результате рыбный промысел для них превратился из средства существования и источника питания в досуговое времяпрепровождение, хобби выходного дня. Соответственно, и облас стал им теперь не нужен.

Так что общая потребность в лодках-долблёнках сегодня явно снижается, следствием чего стали два совершенно очевидных обстоятельства.

Во-первых, всё меньше и меньше людей умеет управлять этими чрезвычайно юркими судёнышками. Как с необъезженным конём сможет совладать только опытный всадник, так и усидеть в обласе в состоянии лишь бывалый практик. А число таковых, увы, сокращается. Ушли в область преданий герои, которые могли, стоя в обласе, схватить зубами проплывающую мимо ветку. Сегодня далеко не все отцы способны показать сыну «мастер-класс» владения традиционной лодкой своего народа. Совершенно точно, что их внуки обласок смогут увидеть лишь на картинке.

Во-вторых, уходят без замены мастера по изготовлению таких лодок. Многие представители старшего поколения говорят, что раньше они делали лодки, хорошо помнят технологию, но сейчас отошли от этого ре-



В наши дни, чтобы не вывалиться из обласа, его с помощью пластиковых бутылок превращают в подобие устойчивого катамарана. Р. Кумали-ягун (бассейн р. Тромъёгана). Стойбище И. Кечимовой. 2006 г. Фото: А.В. Заика

месла, поскольку махать с утра до вечера теслом с больной спиной – дело малоприятное (у таёжного жителя в возрасте здоровой спины не бывает). А молодёжь не горит желанием заниматься этой работой.

Организаторы спортивных гонок на обласах (см. выше) одной из целей этого, безусловно, нужного и важного мероприятия декларируют сохранение обласа, как традиционного элемента в культуре хантов и манси. Но это лишь благие намерения. Как Олимпийские игры мало способствуют развитию спорта в мире, как соревнования лучников не вернут лук в арсенал охотника и солдата, как «День оленевода» никак не влияет на развитие оленеводства в регионе, так и «День обласа» не в состоянии сохранить традицию изготовления и использования этой древней лодки в современной жизни. Слишком разная мотивация. И организаторы, и участники этих массовых спортивных праздников ориентированы на имидж, статус, призы, денежные подарки... А массовое существование лодки-долблёнки зависит совсем не от этого, а только и исключительно от потребности в ней.

Такая потребность пока ещё сохраняется в местах традиционного проживания этногрупп (родовых угодьях) и национальных посёлках хан-



тов и манси, в меньшей степени – в смешанных посёлках. И передавшаяся от предков привычка к своему юркому транспорту, и сохранение рыболовного промысла как важной составляющей местного и семейного хозяйства, и предпочтение рыбных блюд в качестве основы традиционного рациона – все эти факторы способствуют сохранению потребности в обласах, а значит – их изготовлению и использованию.

Надо отметить, что русские старожилы старшего поколения, живущие в сельской местности, тоже пока ещё умеют делать и пользоваться такими лодками.

Но всё это, конечно же, рано или поздно закончится. *Промыслово-хозяйственное назначение* лодки-однодеревки – для рыбного промысла, охоты на водоплавающую птицу и водных животных, транспортировки людей и грузов и т. п. – окончательно исчезнет. А вот её *социально-культурное назначение* – для проведения национальных спортивных состязаний и праздников, обслуживания туристов, музейного экспонирования и т. п. – будет сохраняться ещё очень и очень долго.

А пока... Пока ещё долблёная лодка является привычным элементом югорского пейзажа, как это было века и тысячелетия назад. Пока она ещё верой и правдой служит человеку. Поэтому, увидев её где-нибудь на речном или озёрном берегу, подойди и погладь её струганый бок. Она заслужила это благодарное внимание.



Использованные источники

Опубликованные

Арутюнов С.А., Бентцин У., Вайнхольд Р. Введение // Материальная культура. – М.: Наука, 1989. – (Сер. «Свод этнографических понятий и терминов», вып. 3). – С. 5–14. – (С. 6).

Алквист А. Среди хантов и манси. Путевые записи и этнографические заметки. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 1999. – 179 с. – (С. 84. Рис. 17).

Антропова В.В. Лодки // Историко-этнографический атлас Сибири. – М.; Л.: АН СССР, 1961. – С. 107–130. – (С. 114).

Воде призывная песня // Именитые богатыри обского края на материале II тома «Собрания вогульской народной поэзии» Берната Мункачи. – Ханты-Мансийск, 2018. – Кн. 4. – С. 148–155. – (С. 153).

Всё начиналось с Берёзово. – Тюмень: Экспресс, 2008. – 288 с. – (С. 247)

Гарин Н. Долблёнка // Северные просторы. – М., 1988. – № 6. – С. 26–27.

Гемуев И.Н., Сагалаев А.М. Религия народа манси. Культовые места XIX – начала XX в. – Новосибирск: Наука, 1986. – 191 с. – (С. 85–87).

Героическая песнь богатырей Лар-ус // Именитые богатыри обского края на материале II тома «Собрания вогульской народной поэзии» Берната Мункачи. – Ханты-Мансийск, 2010. – С. 98–125. – (С. 113).

Героическая песня богатыря Тэк-ойки // Именитые богатыри обского края на материале II тома «Собрания вогульской народной поэзии» Берната Мункачи. – Ханты-Мансийск, 2010. – С. 66–97. – (С. 70, 74, 80).

Гусев А.В. Деревянная рукоятка кельта с древнего святилища Усть-Полуй // Переходные эпохи в археологии: материалы Всерос. археологической конф. с международным участием «XIX Уральское археологическое совещание». – Сыктывкар: ИЯЛИ КНЦУРО РАН. 2013. – С. 60–64.

Дмитриев-Садовников Г.М. Ваховский облас // Ежегодник Тобольского губернского музея. – Тобольск, 1911. – Вып. XXI. – С. 1–10.

Дунин-Горкавич А.А. Тобольский Север. В 3 т. – Т. 3: Этнографический очерк местных инородцев. – М.: Либерея, 1996. – 140+51 с. – (С. 121).

Источники по этнографии Западной Сибири. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 1987. – 282 с. – (С. 26, 142).

Как Эква-пырьис на свет появился // Мифы, предания, сказки хантов и манси. – М.: Наука. Главная ред. восточной лит-ры, 1990. – (Сер. «Сказки и мифы народов Востока»). – С. 342–346. – (С. 345).



Каталог этнографических фотографий И.С. Фатеева с р. Тыма 1938 и 1940 гг. из фондов Колпашевского и Томского краеведческих музеев. / Авт.-сост. Ю.К. Рассамахин, Я.А. Яковлев. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 2004. – 105 с. – (С. 70, № 130).

Кулемзин В.М. Обряды перевода из реального мира в потусторонний у народов Западной Сибири в XVIII–XX вв. Ханты и манси // Очерки культурогенеза народов Западной Сибири. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 1994. – Т. 2: Мир реальный и потусторонний. – С. 334–422. – (С. 367).

Кулемзин В.М., Лукина Н.В. Васюганско-ваховские ханты в конце XIX – начале XX вв. Этнографические очерки. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 1997. – 224 с. – (С. 51).

Кулемзин В.М., Лукина Н.В. Знакомьтесь: ханты // Новосибирск: Наука, 1992. – 135 с. – (С. 57–60).

Лук. Облас. Берёсто: Ремесленные процессы ваховских ханты в описаниях и фотографиях Г.М. Дмитриева-Садовникова. – Нижневартовск: Издательский дом «Югорский», 2011. – 80 с. – (С. 42–55).

Лукина Н.В. Формирование материальной культуры хантов (восточная группа). – Томск: Изд-во Том. ун-та, 1985. – 362 с. – (С. 85–90).

Ляпунова Р., Рудольф В. Транспорт водный // Свод этнографических понятий и терминов. – М.: Наука, 1989. – Т. 3: Материальная культура. – 222 с. – (С. 183–190).

Матвеев А.К. Географические названия Тюменского Севера. – Екатеринбург: Изд-во Ур. ун-та, 1997. – 191 с. – (С. 89–90).

Материалы по фольклору хантов. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 1984. – 216 с. – (С. 150, 190).

Мифологическое время. – М.: Эпифания, 2003. – 215 с. – (С. 66).

ОБИтатели. Образы Югры в ранней русской фотографии. – СПб.; Сургут, 2004. – 72 с. – (С. 39).

Патканов С.К. Тип остяцкого богатыря по остяцким былинам и героическим сказаниям // Живая старина. – СПб., 1891. – (Отдельный оттиск). – 74 с. – (С. 34).

Руденко С.И. Графическое искусство остяков и вогулов // Материалы по этнографии России. – СПб., 1929. – Т. 4. Вып. 2. – С. 13–40. – (С. 29, табл. XI-2).

Рудь А.А. Знаки-путеводители по тайге, или К вопросу о новом виде объектов культурного наследия в ХМАО – Югре // Ханты-Мансийский автономный округ в зеркале прошлого. – Томск; Ханты-Мансийск: Изд-во Том. ун-та, 2012. – Вып. 10. – С. 100–120. – (С. 101–104).



Сирелиус У.Т. Путешествие к хантам / Пер. с нем. Н.В. Лукиной. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 2001. – 342 с. – (С. 30, 66, 158, 178).

Соколова З.П. На просторах Сибири. – М.: Русский язык, 1981. – 239 с. – (С. 47).

Соколова З.П. Путешествие в Югру. – М.: Мысль, 1982. – 173 с. – (С. 19, 56–57).

Соколова З.П. Пережитки религиозных верований у обских угров // Сборник Музея антропологии и этнографии АН СССР. – Л.: Наука, 1971. – Т. XXVII: Религиозные представления и обряды народов Сибири в XIX – начале XX века. – С. 211–238. – (С. 229, 232).

Соловьёва К.Ю. Лодка-долбленка в традиционной культуре хантов // Угры. Материалы VI Сиб. симпозиума «Культурное наследие народов Западной Сибири». – Тобольск, 2003. – С. 457–461.

Соммье С. Лето в Сибири среди остяков, самоедов, зырян, татар, киргизов и башкир / Пер. с итал. А.А. Переваловой. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 2012. – 640 с. – (С. 151–152, 171–172, 214, 244, 245).

Сподина В.И. Методическое пособие по этнографии коренных народов Западной Сибири (ханты). – Мегион, 1995. – 184 с. – (С. 96–100).

Талигина Н.М. Обряды жизненного цикла // Сынские ханты. – Новосибирск: Изд-во ИАЭ СО РАН, 2005. – С. 82–98. – (С. 91).

Фёдорова Е.Г. Представления о смерти, мире мёртвых и погребальный обряд обских угров // Мифология смерти: структура, функция и семантика погребального обряда народов Сибири. Этнографические очерки. – СПб.: Наука, 2007. – С. 198–220. – (С. 217).

Фёдорова Е.Г. Рыболовы и охотники бассейна Оби: проблемы формирования культуры хантов и манси. – СПб.: Европейский Дом, 2000. – 367 с. – (С. 318–320, 323).

Фёдорова Е.Г. Река в погребальной обрядности народов Сибири // Реки и народы Сибири. – СПб.: Наука, 2007. – С. 216–237. – (С. 226–228).

Шатилов М.Б. Ваховские остяки. (Этнографические очерки). – Труды Томского краевого музея. – Томск, 1931. – Т. IV. – 175 + 9 с. – (С. 72–75).

Шелудяков А.Г. Югана. – Новосибирск: Западно-Сибирское кн. изд-во, 1985. – 351 с. – (С. 262).

Яковлев Я.А. Иллюстрации к ненаписанным книгам: Саровское культовое место. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 2001. – 274 с. – (С. 56, 62).

Яковлев Я.А. Мамонт и теперь живёе всех живых // История и культура Югры через музейную витрину. – Ханты-Мансийск: Полиграфист, 2008. – С. 66–83.



Vogulien (ansion) kansankulttuuri. Artturi Kanniston kansatieteellisiä muistiinpanoja 1901–1906. – Suomalais-Ugrilainen Seura, 2007. – (Suomalais-Ugrilaisen Seuran kansatieteellisiä julkaisuja 17). – 172 s. – (S. 156).

Архивные

Перевалова Е.В. Отчёт о НИР: Археолого-этнографическое обследование культовых памятников бассейнов рек Агана и Ваха. – Архив ООО «НПО «Северная археология – 1»». – Нефтеюганск, 2008. – Рис. 275, 277, 336, 344, 350, 351, 409.

Интернет-ресурсы

Гонки на обласах на Кубок Губернатора Югры признаны одним из лучших туристических событий России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ugra-news.ru/article/02112017/57743/>

Окорокв А.В. Древнейшие средства передвижения по воде на территории России (по материалам археологических и этнографических исследований) // Журнал Института наследия. – М., 2016. – 16 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://manage.nasledie-journal.ru/files/file/03_04_2016-14_31_17_hij_2016_1_okorokov_pdf_1459693877.pdf



Список сокращений

Авт.-сост.	– Автор-составитель, авторы-составители (в зависимости от контекста)
АН СССР	– Академия наук Союза советских социалистических республик
в.	– век
вв.	– века
Всерос.	– Всероссийская
втор. пол.	– вторая половина
вып.	– выпуск
г.	– год; город (в зависимости от контекста)
гг.	– годы
ИАЭ	– Институт археологии и этнографии
Изд-во ИАЭ СО РАН	– Издательство Института археологии и этнографии Сибирского отделения Российской Академии наук
Изд-во Том. ун-та	– Издательство Томского университета
Изд-во Ур. ун-та	– Издательство Уральского университета
ИЯЛИ КНЦ УрО РАН	– Институт языка, литературы и истории Коми научного центра Уральского отделения Российской Академии наук
кн. изд-во	– книжное издательство
кон.	– конец
конф.	– конференция
КПД	– коэффициент полезного действия
Л.	– Ленинград
лит-ра	– литература
М.	– Москва
нач.	– начало
НИР	– научно-исследовательская работа
НПО	– научно-производственное объединение
оз.	– озеро
ок.	– около
ООО	– общество с ограниченной ответственностью
перв. пол.	– первая половина
ПВХ	– поливинилхлорид



р.	– река
ред.	– редакция, редактор <i>(в зависимости от контекста)</i>
рис.	– рисунок
р-н	– район
с.	– страница, село <i>(в зависимости от контекста)</i>
сер.	– середина; серия <i>(в зависимости от контекста)</i>
СПб	– Санкт-Петербург
т.	– том
тыс.	– тысяча; тысячелетие <i>(в зависимости от контекста)</i>
ХМАО	– Ханты-Мансийский автономный округ
ЯНАО	– Ямало-Ненецкий автономный округ



Содержание

<i>[Предисловие]</i>	3
<i>Долблёная лодка: длинный путь по реке Истории</i>	16
<i>Долблёная лодка: размер имеет значение</i>	25
<i>Долблёная лодка: по суше аки по воде</i>	32
<i>Долблёная лодка: культурные особенности бытования у обских угров</i>	38
<i>Культурологический аспект</i>	38
<i>Долблёнка – культурный феномен обских угров</i>	38
<i>Локальные особенности обско-угорских долблёнок</i>	42
<i>Элемент повседневной жизни</i>	50
<i>«М» и «Ж» (гендерная принадлежность лодок)</i>	50
<i>Лодки-корыта</i>	50
<i>Лодки как инструмент счёта расстояния</i>	51
<i>Элемент мифо-ритуальных практик</i>	52
<i>«Мамонты» – пожиратели лодок</i>	52
<i>Обласки в снах-предсказаниях</i>	55
<i>Божественная регата на обских волнах</i>	56
<i>Элемент обрядов перехода</i>	65
<i>На лодке к новым берегам</i>	65
<i>На лодке к невозвратным берегам</i>	67
<i>Долблёная лодка: технология изготовления</i>	74
1. <i>Выбор дерева</i>	74
2. <i>Отделение заготовки и доставка на участок плотницких работ</i>	75
3. <i>Определение и фиксация вертикальной осевой линии</i>	78



4. Обработка внешней стороны днища	79
5. Оформление носа и кормы	80
6. Формирование внешних сторон бортов	81
7. Формирование ёмкости лодки	82
8. Обработка внешних сторон бортов	86
9. Формирование одинаковой толщины на всём протяжении бортов и одинаковой толщины на всём протяжении днища	88
10. Укрепление водорезов	93
11. Разводка обласа	93
12. Установка распорок	97
13. Выстаивание лодки	98
14. Просмаливание лодки	98
Долблёная лодка: хранение	99
Долблёная лодка: без весла она превращается в корыто	104
[Послесловие]	109
Использованные источники	114
Список сокращений	118

Научно-популярное издание

Серия: КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ ЮГРЫ

Выпуск 4

Я.А. Яковлев

Долблёная лодка обских угров



Редактор Ю.В. Ширин
Компьютерная вёрстка: В.Б. Малиновский



Подписано в печать 15.06.2023 г. Формат 60х84^{1/16}.

Бумага мелованная. Печать офсетная.

Печ. л. 7,7; усл. печ. л. 7,2; уч-изд. л. 7,5.

Тираж 200 экз. Заказ 495.

ООО «Интегральный переплет». 634040, Томск, ул. Высоцкого, 28, стр. 3.