

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР
ТЮМЕНСКИЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
СИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК**

**ВЕСТНИК АРХЕОЛОГИИ, АНТРОПОЛОГИИ
И ЭТНОГРАФИИ**

Сетевое издание

**№ 1 (56)
2022**

ISSN 2071-0437 (online)

Выходит 4 раза в год

Главный редактор:

Багашев А.Н., д.и.н., ТюмНЦ СО РАН

Редакционный совет:

Молодин В.И. (председатель), акад. РАН, д.и.н., Ин-т археологии и этнографии СО РАН;
Бужилова А.П., акад. РАН, д.и.н., НИИ и музей антропологии МГУ им М.В. Ломоносова;
Головнев А.В., чл.-кор. РАН, д.и.н., Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого РАН (Кунсткамера);
Бороффка Н., PhD, Германский археологический ин-т, Берлин (Германия);
Васильев С.В., д.и.н., Ин-т этнологии и антропологии РАН; Лахельма А., PhD, ун-т Хельсинки (Финляндия);
Рындина О.М., д.и.н., Томский госуниверситет; Томилов Н.А., д.и.н., Омский госуниверситет;
Хлахула И., Dr. hab., университет им. Адама Мицкевича в Познани (Польша);
Хэнкс Б., PhD, ун-т Питтсбурга (США); Чиндина Л.А., д.и.н., Томский госуниверситет;
Чистов Ю.К., д.и.н., Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого РАН (Кунсткамера)

Редакционная коллегия:

Агапов М.Г., д.и.н., ТюмНЦ СО РАН; Аношко О.М., к.и.н., ТюмНЦ СО РАН;
Валь Й., PhD, Общ-во охраны памятников Штутгарта (Германия);
Дегтярева А.Д., к.и.н., ТюмНЦ СО РАН; Зах В.А., д.и.н., ТюмНЦ СО РАН;
Зими́на О.Ю. (зам. главного редактора), к.и.н., ТюмНЦ СО РАН; Ключева В.П., к.и.н., ТюмНЦ СО РАН;
Крийска А., PhD, ун-т Тарту (Эстония); Крубези Э., PhD, ун-т Тулузы, проф. (Франция);
Кузьминых С.В., к.и.н., Ин-т археологии РАН; Лискевич Н.А. (ответ. секретарь), к.и.н., ТюмНЦ СО РАН;
Печенкина К., PhD, ун-т Нью-Йорка (США); Пинхаси Р., PhD, ун-т Дублина (Ирландия);
Пошехонова О.Е., ТюмНЦ СО РАН; Рябогина Н.Е., к.г.-м.н., ТюмНЦ СО РАН;
Ткачев А.А., д.и.н., ТюмНЦ СО РАН

Утвержден к печати Ученым советом ФИЦ Тюменского научного центра СО РАН

Сетевое издание «Вестник археологии, антропологии и этнографии»
зарегистрировано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций; регистрационный номер: серия Эл № ФС77-82071 от 05 октября 2021 г.

Адрес: 625026, Тюмень, ул. Малыгина, д. 86, телефон: (345-2) 406-360, e-mail: vestnik.ipos@inbox.ru

Адрес страницы сайта: <http://www.ipdn.ru>

© ФИЦ ТюмНЦ СО РАН, 2022

**FEDERAL STATE INSTITUTION
FEDERAL RESEARCH CENTRE
TYUMEN SCIENTIFIC CENTRE
OF SIBERIAN BRANCH
OF THE RUSSIAN ACADEMY OF SCIENCES**

VESTNIK ARHEOLOGII, ANTROPOLOGII I ETNOGRAFII

ONLINE MEDIA

**№ 1 (56)
2022**

ISSN 2071-0437 (online)

There are 4 numbers a year

Editor-in-Chief

Bagashev A.N., Doctor of History, Tyumen Scientific Centre SB RAS

Editorial board members:

Molodin V.I. (chairman), member of the Russian Academy of Sciences, Doctor of History,
Institute of Archaeology and Ethnography SB RAS
Buzhilova A.P., member of the Russian Academy of Sciences, Doctor of History,
Institute and Museum Anthropology University of Moscow
Golovnev A.V., corresponding member of the RAS, Doctor of History,
Museum of Anthropology and Ethnography RAS Kunstkamera
Boroffka N., PhD, Professor, Deutsches Archäologisches Institut, Germany
Chindina L.A., Doctor of History, Professor, University of Tomsk
Chistov Yu.K., Doctor of History, Museum of Anthropology and Ethnography RAS Kunstkamera
Chlachula J., Doctor hab., Professor, Adam Mickiewicz University in Poznan (Poland)
Hanks B., PhD, Professor, University of Pittsburgh, USA
Lahelma A., PhD, Professor, University of Helsinki, Finland
Ryndina O.M., Doctor of History, Professor, University of Tomsk
Tomilov N.A., Doctor of History, Professor, University of Omsk
Vasilyev S.V., Doctor of History, Institute of Ethnology and Anthropology RAS

Editorial staff:

Agapov M.G., Doctor of History, Tyumen Scientific Centre SB RAS
Anoshko O.M., Candidate of History, Tyumen Scientific Centre SB RAS
Crubezy E., PhD, Professor, University of Toulouse, France
Degtyareva A.D., Candidate of History, Tyumen Scientific Centre SB RAS
Kluyeva V.P., Candidate of History, Tyumen Scientific Centre SB RAS
Kriiska A., PhD, Professor, University of Tartu, Estonia
Kuzminykh S.V., Candidate of History, Institute of Archaeology RAS
Liskevich N.A. (senior secretary), Candidate of History, Tyumen Scientific Centre SB RAS
Pechenkina K., PhD, Professor, City University of New York, USA
Pinhasi R. PhD, Professor, University College Dublin, Ireland
Poshekhonova O.E., Tyumen Scientific Centre SB RAS
Ryabogina N.Ye., Candidate of Geology, Tyumen Scientific Centre SB RAS
Tkachev A.A., Doctor of History, Tyumen Scientific Centre SB RAS
Wahl J., PhD, Regierungspräsidium Stuttgart Landesamt für Denkmalpflege, Germany
Zakh V.A., Doctor of History, Tyumen Scientific Centre SB RAS
Zimina O.Yu. (sub-editor-in-chief), Candidate of History, Tyumen Scientific Centre SB RAS

Address: Malygin St., 86, Tyumen, 625026, Russian Federation; mail: vestnik.ipos@inbox.ru
URL: <http://www.ipdn.ru>

^a Магаданский областной краеведческий музей, ул. К. Маркса, 55, Магадан, 685000

^b Северо-Восточный комплексный научно-исследовательский институт им. Н.А. Шило ДВО РАН
ул. Портовая, 16, Магадан, 685000

E-mail: vorobey.ie@magadanmuseum.ru (Воробей И.Е.); hahovskaya@gmail.com (Хаховская Л.Н.)

КОНСТРУКТИВНАЯ АССОЦИАЦИЯ ПАЛЕОАЗИАТСКОГО НАРТЕННОГО ТРАНСПОРТА И МОБИЛЬНОГО ЖИЛИЩА В ЭВОЛЮЦИОННОМ И МОДЕРНИЗАЦИОННОМ АСПЕКТАХ

Представлена краткая ретроспектива бытования в палеоазиатской оленеводческой среде передвижного жилища, оборудованного на скользящей платформе. Опираясь на архивные и опубликованные источники и материалы полевых наблюдений, авторы развивают гипотезу В.Г. Кузнецовой о том, что первым подобным феноменом стало мобильное укрытие типа чукотской нарты-кибитки кааран, появившееся на транспортном этапе становления оленеводства. Сделан вывод, что другие конструкции связаны уже с механизированной тягой и появились в ходе советской модернизации как внедренные, а в последнее время — снова как результат внутренних инновационных процессов.

Ключевые слова: Чукотка, палеоазиаты, мобильность, нартовый транспорт, жилище, доместикация, советская модернизация.

Введение

В современной антропологии получила распространение проблематика, которая предполагает анализ наблюдаемых явлений предметного мира главным образом в синхронном срезе. Невольное «выключение» исторического измерения может привести к сбоям исследовательской оптики, в результате чего при интерпретации единичных (т.е. единожды зафиксированных и не поставленных в какой-либо сравнительный ряд) явлений остаются в тени непростые вопросы об их источниках, о природе и реальном масштабе бытования.

Так, в ходе одной из недавних экспедиций на Чукотку петербургский исследователь В.Н. Давыдов наблюдал мобильное жилище в виде установленной на нарту утепленной палатки, которое перевозится с помощью снегохода. Исследователь определяет эту конструкцию как «гибрид» чукотской нарты-кибитки с палаткой, «гибридную вещь», которая «позволила объединить ряд полезных функций». Такое жилище квалифицируется как изобретение, результат «креативного синтеза, когда автор соединяет несколько материальных объектов или технологий, что позволяет добиться качественно новых свойств создаваемых вещей». По мнению Давыдова, «цель изобретения — рационализация использования энергии при установке и разборке яранги, а также возможность применения ее (нарты-палатки. — И. В., Л. Х.) в качестве мобильного жилища и транспортного средства» [2019, с. 166]. Как можно видеть, в процитированной статье говорится об актуальном изобретении, о принципиально новом техническом решении, в результате чего образуются инновационные вещи.

Нам же показалось, что подобного рода соединение транспортного средства и жилища для Чукотки вовсе не является новшеством. Поэтому, обратившись к данному зафиксированному точечному явлению, взятому в синхронном срезе, мы решили ориентировочно оценить диахронический (исторический) контекст, в который это явление может быть поставлено.

Актуальность статьи обусловлена крайне скудными данными об эволюции предметного мира традиционной оленеводческой культуры северо-восточных палеоазиатов (чукчей и коряков), что в историографическом плане показано далее. Отсюда вытекает цель исследования и его научная проблематика — показать на основе имеющихся источников последовательность изменений в конструктивном соединении двух конкретных объектов — мобильного жилища и нартового транспорта. В значительной мере, насколько это позволяют источники, статья является вещеведческой, прослеживающей динамику указанной материальной сферы на максимально возможную хронологическую глубину.

* Corresponding author.

Конструктивная ассоциация палеоазиатского нартенного транспорта и мобильного жилища...

В хронологическом аспекте исследование разворачивается в ретроспективе, обратной «стреле времени», что согласуется с исследовательской задачей — выстроить обоснованную цепочку изменений рассматриваемых конструкций и различных вариантов конструктивных решений, произвести их предварительную типологизацию и сравнительный анализ. Вначале мы рассматриваем историческую эпоху, непосредственно соприкасающуюся с современностью, поскольку нас интересовало новейшее (в хронологическом смысле) зафиксированное явление. При оценке его уникальности логично обратить внимание прежде всего на близкую по времени предметную среду советского периода, отмеченного глубокими модернизационными сдвигами, которые, по нашему мнению, продолжают инерционное действие и в наши дни. Далее мы обращаемся к более отдаленному времени, обоснованно предполагая, что рассматриваемый материальный синтез имеет глубокие истоки. Однако в данном случае речь идет не о проводимой извне модернизации, а о внутренней эволюции, что позволяет говорить о двух аспектах анализа.

Географические рамки исследования — Чукотка и некоторые прилегающие к ней районы, места обитания оленных групп чукчей и коряков, которые являются носителями палеоазиатской оленеводческой культуры.

Источниковая база исследования опирается на три позиции. Во-первых, это опубликованные работы, в числе которых отдельным блоком следует выделить аналитические и описательные статьи в весьма информативном, но практически неизвестном в научной среде журнале «Магаданский оленевод», который издавался в регионе на протяжении 35 лет. Во-вторых, документальные материалы, изученные авторами в двух архивах — Государственном архиве Магаданской области (ГАМО) и Архиве Музея антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН. В-третьих, полевые наблюдения авторов в Северо-Эвенском районе Магаданской области, месте обитания локальных групп оленных коряков.

Советская модернизация

В первую очередь мы обратились к советскому периоду, когда происходила модернизационная трансформация многих составляющих природопользования и бытового уклада коренных народов. С точки зрения модернизационных установок нового общественного строя традиционное жилище оленеводов не отвечало современным требованиям по ряду параметров: трудоемкость в установке и перемещении; сезонность транспортировки (невозможность перевозки в бесснежный период); невозможность улучшить бытовые условия пастухов; моральное устаревание и непривлекательность для молодого поколения.

Надо заметить, что в обобщающих этнографических работах попытки и характер трансформации или смены традиционного транспорта и жилища оленеводов-палеоазиатов советского времени сколько-нибудь заметного отражения не нашли. Например, Н.В. Ермолова, кратко отмечая использование для летних перекочевок механических средств (вездеходов и тракторов с прицепом), пишет: «В XX в. оленный транспорт чукчей и коряков не претерпел никаких принципиальных изменений, и в наше время нарты, упряжь, способы передвижения — все сохраняется как и сто, и двести лет тому назад» [1995, с. 168, 171]. О стремлении внедрить в среду оленеводов «комфортабельный передвижной дом» также говорится вскользь и лишь в связи с предположениями о перспективах сохранения традиционной яранги [Дьяконова, 1995, с. 50].

Между тем уже к началу 1950-х гг. для оленных транспортных бригад Чукотки было предложено одно из первых новых конструктивных решений — нартовая палатка со складным жилым помещением, размером примерно 3×2×2,2 м, на оленной тяге [Попов, 1952, с. 45–49] (рис. 1, 1, 2). В 1955 г. в колхозе «Имени Ленина» (Чукотский р-н Чукотского национального округа) для облегчения труда оленеводов сделали 5 утепленных передвижных палаток, которые называли чумы-нарты. При этом произошли существенные изменения «материальной части»: использована нарта нетрадиционной жесткой конструкции, а из-за значительного общего веса (300–350 кг) — также нетрадиционная запряжка двумя парами оленей [Егоров, 1959, с. 25]. Важно отметить, что это решение — постройка жилища на санную платформу — в данном случае было инициировано извне, со стороны советских руководителей, хозяйственников, ученых, которые имели опыт организации оленеводства на территории европейского Севера, в Сибири и переносили этот опыт на Чукотку. Однако такой вариант с оленной тягой имел существенное сезонное ограничение: невозможность перевозки по бесснежной тундре [Там же]. Кроме того, к использованию на Чукотке был предложен легкий «таймырский болок» на оленных нартах [Попов, 1952, с. 49–56], который не получил распространения.

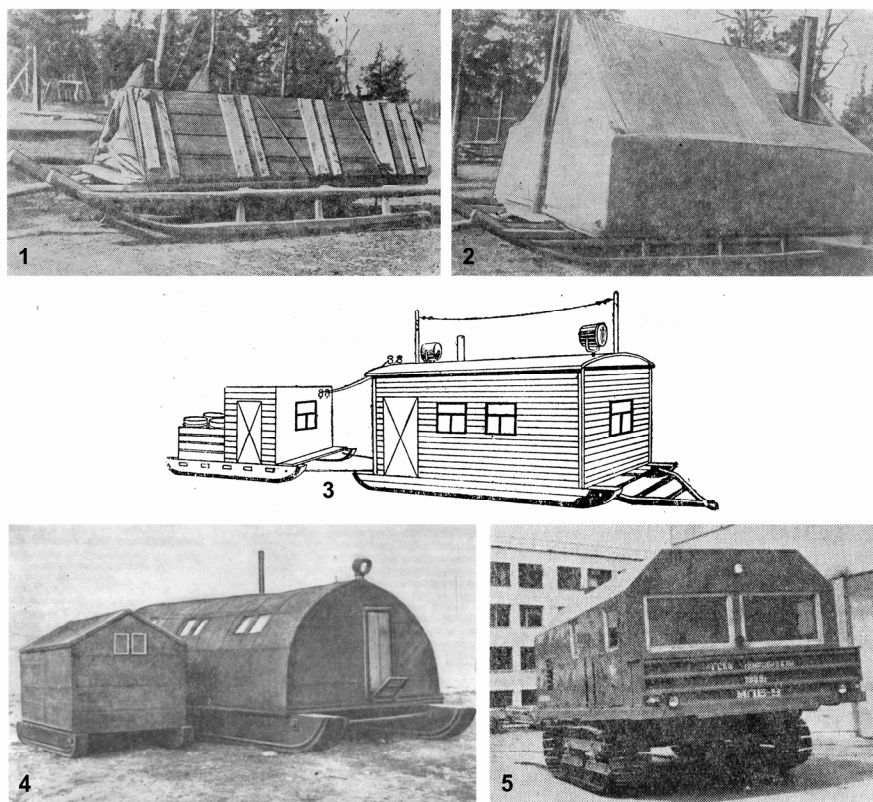


Рис. 1. Передвижные жилища для транспортировки на оленей (1, 2) и тракторной (3, 4) тяге, самоходное на гусеничном ходу (5):

1, 2 — нартовая палатка в походном и жилом положении [Попов, 1952, рис. 15, 17]; 3 — дом с крытым санным прицепом [Егоров, 1959, с. 25]; 4 — дома из пенопласта [Чудесный дом..., 1961, с. 65];

5 — социально-бытовой модуль [Нетребин, 1989, с. 48].

Fig. 1. Mobile dwelling for transportation on reindeer traction (1, 2), tractor-drawn (3, 4), self-propelled crawler dwelling (5):
1, 2 — sled tent in stowed and living position [Popov, 1952, fig. 15, 17]; 3 — house with covered sled trailer [Egorov, 1959, p. 25];
4 — Styrofoam houses [Wonderful house..., 1961, p. 65]; 5 — social and household module [Netrebin, 1989, p. 48].

В это же время в оленеводческих хозяйствах появился механизированный транспорт, что не дало угаснуть модернизации оленеводческого быта и придало ей новый импульс. Проходимость и степень тяги поступивших на Чукотку тракторов испытывали при круглогодичной их эксплуатации в Мечигменской тундре в 1956–1958 гг. В этом варианте модернизации на скользящую основу, движимую трактором, установили неразборный дом на 8–10 чел., который имел вид деревянного балка площадью 6×3 м; к балку цеплялась санная платформа с будкой для небольшой электростанции, с кузовом для запаса горючего и инвентаря [ГАМО. Ф. П-22, оп. 1, д. 762, л. 5; Егоров, 1959, с. 25–26; Шевченко, 1959, с. 6] (рис. 1, 3). Эта конструкция была предназначена для круглогодичного передвижения. Наряду с этим некоторое время летом продолжали использовать и палатки на санях с механизированной тягой [Егоров, 1960, с. 20; Сысоев, 1964, с. 5], хотя для относительно небольшой палатки тракторная тяга была избыточной, да и сама она не могла обеспечить достаточного повышения уровня комфорта для оленеводов.

Решение с передвижным домом было не лишено конструктивных недостатков, к тому же он немало весил — до 2,5 т [Егоров, 1959, с. 25]. «Они сделаны засыпными и смонтированы намертво на тракторных санях с полозьями из бруса, подбитыми железной швеллерной балкой № 20. Первые месяцы показали, что жесткое крепление сильно деформирует дома, особенно при неровной поверхности рельефа. Передвижные дома желательно устанавливать на санях на рессорах, а также лучше их утеплить. Вместо засыпки опилками следовало бы испытать для утепления другие, более легкие и менее теплопроводные материалы, например простеганные маты из оленьей шерсти, не говоря уже о различных легких пенопластах» [ГАМО. Ф. П-22, оп. 1, д. 762, л. 8]. Развитием конструкции передвижного жилища стало проектирование и строительство облегченных домов из пенопласта и других материалов.

Конструктивная ассоциация палеоазиатского нартенного транспорта и мобильного жилища...

Московский институт «Росгипросельхозстрой» предложил использовать в оленеводстве передвижные дома, разработанные для пастухов на отгонных пастбищах: они изготовлены в основном из пенопластов, имеют вес 1200 кг. Подобные дома проектировались и для Красных яранг [Чудесный дом..., 1961] (рис. 1, 4). А два пенопластовых передвижных домика, сконструированные Арктическим НИИ, доставили в упомянутый выше «опорно-показательный» колхоз «Имени Ленина» [Кожевников, 1962]. Дальневосточный НИИ по промышленному строительству («Дальпромстройини-проект») по заказу Магаданского облисполкома разрабатывает два варианта нового типа жилья для оленеводов области и в 1965 г. представляет проектные задания и опытные образцы. Один из них — сборно-разборная каркасная палатка, которая вместе с оборудованием весит около 200 кг и перевозится на двух нартах. Другой же — комфортабельный передвижной облегченный домик-вагон на санях, размером 5,5×2,5×2,5 м и весом с оборудованием 600 кг [Шарыпаева, 1965].

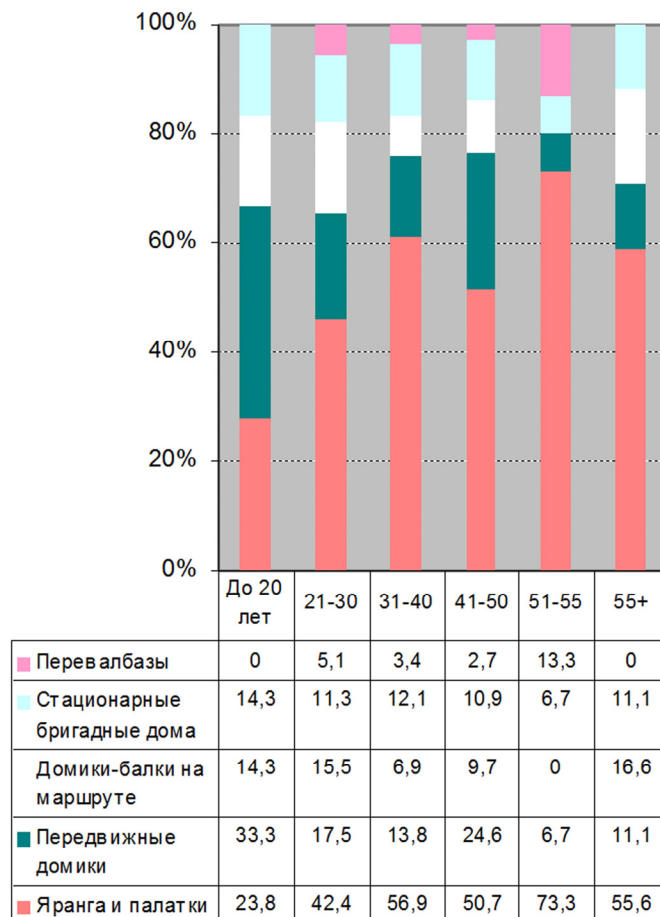


Рис. 2. Мнения различных возрастных групп оленеводов о предпочтительных видах мобильных и стационарных жилищ (по данным: [Задорин, 1980, табл. 3], с изменениями. Учтены только ответившие на вопрос респонденты (94 %)).

Fig. 2. The opinions of different age groups of reindeer herders on preferred types of mobile and stationary dwellings (according to: [Zadorin, 1980, tabl. 3], with changes. Only respondents who answered the question were taken into account (94 %)).

Одним из последних шагов в попытках модернизации палеоазиатского оленеводческого жилища почти через 25 лет стал такой гибрид, в котором жилище и транспортное средство уже полностью нераздельны. Это социально-бытовой модуль на гусеничном ходу, по сути — самоходный дом с утепленным благоустроенным помещением размером 6×3,2×2,2 м. Первый опытный образец этого модуля на базе самоходного кормоуборочного комбайна на гусеничном ходу для работы на переувлажненных почвах успел пройти полевые испытания [Нетребин, 1989] (рис. 1, 5). Но эта разработка была выполнена Магаданским агропромышленным комитетом и МЗНИИСХ Северо-Востока незадолго до распада Советского Союза и внедрения поэтому не получила.

Следует отметить, что по ряду причин также не были широко внедрены на Чукотке и дома на механизированной тяге. Наиболее активно они продвигались в конце 1950-х — первой половине 1960-х гг. А уже к середине 1960-х гг. и особенно в позднесоветский период приоритеты власти сместились в сторону «обустройства тундры», под которым подразумевалось строительство стационаров: перевалбаз, социально-бытовых комплексов, домиков на маршрутах. В значительной степени это было связано с трудностью ремонта вышедшей из строя техники в тундре, вне ремонтных баз [Жигунов, 1961, с. 28; Сиденко, 1964; Сысоев, 1964].

В позднесоветский период, скорее всего, совершенно вышли из обращения и палатки на оленных нартах. Однако это не означает, что была утрачена память об этих мобильных жилищах, соответствующие поведенческие навыки и ментальные установки. Напротив, в подходящих условиях они вполне могли воспроизводиться.

Итак, эволюция мобильного «модерн-жилища» прошла путь от оленной к механизированной тяге и затем к постановке на самоходную гусеничную платформу. При этом жилища из каркасного тента превратились в неразборный жесткий дом и в конце концов — в дом-кузов.

Все эти «внедренческие» решения в подавляющем большинстве были основаны на механизации, которая затронула прежде всего образ жизни оленеводов, а не собственно процесс пастушества. Кратчайшим образом и в общем виде исследователи отмечали непрактичность или безуспешность как начальных, так и последующих многолетних попыток создать современное мобильное жилище и внедрить передвижные домики на полозьях в оленеводческие бригады коряков и чукчей [Вдовин, 1965, с. 364; Народы..., 2010, с. 328, 579], хотя высказывалось и более нейтральное мнение [Антропова, 1971, с. 189].

В связи с этим интересно, как воспринимали инновации сами оленеводы. Опросы показали, что аборигенная оленеводческая культура подобные идеи не отторгала [Задорин, 1980, с. 30]. В особенности отзывчива на инновации была молодежь. Как показывает диаграмма, иллюстрирующая мнение оленеводов разных возрастов о наиболее подходящем для них жилище, преобладали традиционные предпочтения (к которым отнесена яранга и палатка), однако мобильное жилище на механизированной тяге также было достаточно популярным (рис. 2).

Первоначальный импульс

Вполне естественно возникает вопрос, существовал ли потенциал для конструктивного соединения транспорта и жилища собственно в палеоазиатской культуре, а не в модернизируемом обществе. И здесь мы обращаемся к неразработанной гипотезе ленинградского этнографа В.Г. Кузнецовой. Приведенная далее обширная цитата содержится не в дневниках Кузнецовой, уже хорошо известных благодаря публикациям последних лет, а в машинописной рукописи ее единственной научной статьи. Однако этот текст не увидел свет, поскольку был «вымаран» редактором статьи. Таким образом, эта гипотеза изъята из научного оборота на 65 лет, и ее неразработанность кроется не только в личных обстоятельствах автора, но и в отсутствии доступа к профессиональной аудитории.

Исходя из анализа чукотских ритуалов, а также сообразуясь с волновавшей ее эволюционистской проблемой происхождения оленеводства, Кузнецова полагала, что кочевая кибитка *кааран* является исходным мобильным жилищем периода становления пастушеского оленеводства.

«Связь между осенними и зимними убоями оленей проявляется и в аналогичном оформлении обрядовых мест с использованием однотипного ассортимента предметов, таких как кочевые кибитки и др[угие] виды нарт, не участвующие ни в одном другом чукотском празднике, получающие помазание оленьей кровью как и люди, устроители праздников. Отмечавшееся ранее наименование кочевой кибитки *кааран* как жилища приспособленного к оленеводству, т.е. к кочевому быту, помимо использования его в перекочевках для перевозки детей, оно участвовало в упоминаемых обрядах, как нам представляется, являя собой любопытное свидетельство роли *каарана* при становлении пастушеского оленеводства и сопутствующего ему кочевого быта. Действительно, с какой другой целью обряд получал подобное оформление, имея для своего проведения вполне пригодное жилище — *ярангу*, в такой же мере связанную с кочевым бытом. Можно предположить, что не сразу чукчи перешли к такому множеству предметов быта, рассчитанных на приспособленный достаточно обильный транспорт и на наличие многочисленной тягловой силы, — обученных оленей. Возможно, в начальный период кочевание оформлялось налегке, не загромождаясь всем тем многочисленным ассортиментом вещей, которые наличествуют у оленных чукчей на стадии развитого пастушеского оленеводства» [Архив МАЭ РАН. Ф. К-1, оп. 1, д. 520, л. 153–154].

Конструктивная ассоциация палеоазиатского нартенного транспорта и мобильного жилища...

Таким образом, нарта-кибитка могла сыграть существенную, если не основополагающую роль в процессе доместикации, а сама гипотеза о кибитке как изначальной форме кочевого жилища оленеводов, по нашему мнению, обладает значительным познавательным потенциалом¹. Однако историографически использование этого транспортного средства у чукчей и коряков вообще освещено скудно, что не позволяет сколько-нибудь определенно представить хотя бы нижние хронологические рамки бытования этого объекта.

Женскую нарту с коротким задним крытым отделением можно видеть на гравюре по рисунку Луки Воронина, участника Северо-Восточной географической и астрономической экспедиции, в 1791–1792 гг. совершившего поездку по Чукотке в составе сухопутного экспедиционного отряда И. Биллингса [Сарычев, 1811, рис. к с. 63]. Другое свидетельство оставил К. Мерк в своем описании чукчей, сделанном по результатам той же поездки: «Еще есть у чукотских женщин крытые нарты, основой которых служат дуги из узких дощечек или прутьев, большей частью тоже из березового дерева, тщательно отделанные. Они обтянуты короткошерстным белым или пятнистым мехом в виде полога <...>. На таких нартах следует за поездом беременная женщина, затем чукчи везут на них своих маленьких детей, и еще жена сопровождает на них своего мужа в гости. В такие нарты... впрягают чукчи для езды двух оленей» [Мерк, 1978, с. 115].

Следует отметить, что доступные данные говорят о том, что нарта-кибитка являлась не жилищем как таковым, а мобильным укрытием на скользящей платформе. Историографически известны два класса таких укрытий: собственно кибитка и женская нарта с отделением для детей. Упомянутые выше свидетельства конца XVIII в. представляют оба класса. В связи с гипотезой В.Г. Кузнецовой нас интересует в первую очередь кибитка, а не женская нарта.

Вопрос конструкции кибиток детально не исследован, поэтому сейчас может решаться в основном на визуальном уровне и только в общем виде. Мы опираемся преимущественно на известные описания В.Г. Богораза [1991, с. 29, рис. 18], фотографии, сделанные В.Г. Кузнецовой [Фонд МАЭ РАН. И-1454], и, для новейшего времени, изображения в [Головнев и др., 2018]. Все они касаются чукотских экземпляров.

Различия прослеживаются прежде всего в конструкции каркаса, конфигурация которого может представлять собой прямоугольный короб (рис. 3, 1, 2, 6), цилиндр (рис. 3, 3, 4) или полуцилиндр (продольно рассеченный цилиндр, короб с высоким арочным сводом) (рис. 3, 5). Для изготовления полуцилиндрического и цилиндрического каркасов используются гнутые прутковые или «планочные» детали; так с очевидностью делались каркасы на нарте, изображенной Л. Ворониным, и нартах, описанных К. Мерком. Есть различия и в конструкции транспортной платформы, роль которой выполняют нарты с нащепами (рис. 3, 1–3, 5, 6) и нарты с головками (рис. 3, 4); интересно, что именно по этому признаку порой отмечается разница между чукотскими и корякскими грузовыми нартами соответственно.

Нам неизвестно, насколько устойчиво сопрягаются те или иные конструктивные особенности в схеме «ассоциативной пары» (нарты и оборудованной на ней камеры). Однако мы исходим из презумпции их неслучайности, поэтому данные морфологические различия полагаем значимыми. Вполне вероятно, что при дальнейшем анализе вскрыется технологическая или межэтническая (контактная) подоплека этих конструктивных решений. Также нельзя не обратить внимание на морфологическое сходство полуцилиндрических каркасов с некоторыми легкими каркасными временными сезонными жилищами: в виде рассеченного цилиндра или полусферическими [Попов, 1961, с. 135, табл. 1, 2–5]. Сделаны они из гнутых деревянных дуг, веток или прутьев. З.П. Соколова выделяет область распространения таких жилищ с каркасом из гнутых прутьев на юге таежной зоны: от правобережья Оби и левобережья Енисея до низовьев Амура [1998, с. 162–163, 203, 206]. Подобные прутковые конструкции в обустройстве палаток, навесов и кузовов на тракторных санях в наши дни можно наблюдать и у коряков [ПМА 2; Хаховская, 2018, с. 94, рис. 61].

Итак, гипотеза Кузнецовой состоит в том, что кибитка являлась изначальной формой кочевого жилища оленеводов. В таком случае она может указывать на общую культурную тенденцию — соединение транспортного средства и укрытия, — способную реализоваться при любых формах транспортной мобильности: например, в закрытой лодке-илимке [Антропова, 1961, с. 108, 115, табл. 2, 3; Попов, 1961, с. 132, 154, табл. 7, 4], которая рассматривается и как единственный «тандем» средства транспортного передвижения и жилища на территории Сибири [Дьяконова, 1995,

¹ Возможной версии о заимствовании нарты-кибитки, а также предположений о характере ее связи с появлением и/или эволюцией мобильного жилища типа яранги мы здесь не касаемся.

с. 58]. В этом, в свою очередь, проявляется еще более общая стратегия многофункциональности: в простейшем, нерасчлененном виде ее можно наблюдать на примере того, как приморские чукчи сооружают укрытие из тента, весел и перевернутой байдары [Фонд МАЭ РАН. И-1454-341].

Кузнецова также считала кибитку единственным мобильным оленеводческим жилищем на этапе становления пастушества. Но при аргументации этого положения существенная трудность создается тем, что у нас практически нет сведений об использовании кибитки, кроме как для размещения детей, беременных женщин и стариков при перекочевках. В качестве же облегченного временного жилища в дальних поездках издавна употреблялось общее мобильное укрытие другого типа: перевозимый полог, который разворачивается и ставится непосредственно на местности. Об этом известно, например, из хрестоматийного показания, данного казаком Борисом Кузнецким, вернувшимся из чукотского плена в 1756 г. в Анадырьск [Колониальная политика..., 1935, с. 181], или из сообщения корячки Лектын, бежавшей из чукотского же плена в 1768 г. в Гижигу [РГВИА. Ф. 14808, оп. 1, д. 2, л. 22 об., 24 об., 25]. В данном случае единственное, что роднит полог с кибиткой, это некоторое морфологическое сходство двух коробообразных меховых покрытий. При этом в эволюционном плане полог можно рассматривать как конструктивно отделенный от нарты (снятый с нее), а кибитку — как поставленный на нарту полог.

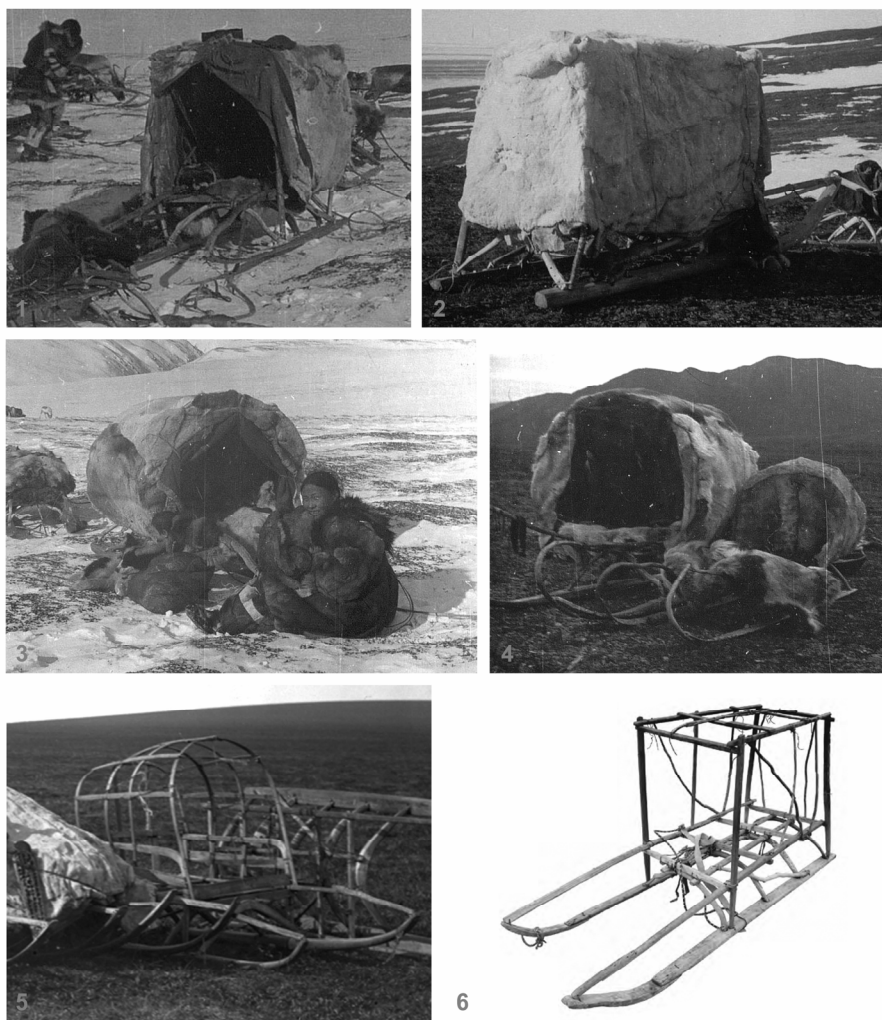


Рис. 3. Чукотские кибитки XX - начала XXI в. с различной конструкцией кузова и нарты:
 1–4 — 1949–1950 гг. [Фонд МАЭ РАН. И-1454-60, 131, 56, 493]; 5 — 1901 г. [AMNH RL, DSC, JNPE, id. 22537];
 6 — 2010-е гг. [Головнев и др., 2018, с. 82]. Изображения 1–5 представлены фрагментами фотографий.
Fig. 3. Chukchi wagons XX – beginning XXI century with different construction of framework bodies and sled:
 1–4 — 1949–1950 [Fond МАЭ РАН. И-1454-60, 131, 56, 493]; 5 — 1901 [AMNH RL, DSC, JNPE, id. 22537]; 6 — 2010s
 [Golovnev and others, 2018, p. 82]. Images 1–5 are represented by fragments of photographs.

Конструктивная ассоциация палеоазиатского нартенного транспорта и мобильного жилища...

Попытаемся представить факторы, способствующие появлению интересующего нас типа мобильного жилища-укрытия в виде нарты-кибитки, и ситуации, которые могли вызвать необходимость его использования. В первую очередь это характер мобильности: индивидуальные поездки (охотничьи, обменно-торговые) и передвижение малыми (семейными?) коллективами в условиях слабой обеспеченности транспортом, на значительном удалении от постоянных жилищ. А также такие природно-климатические условия, как зимний сезон с низкими температурами; открытые пространства; сильные ветра; дефицит или полное отсутствие лесной растительности и древесного сырья. Именно для подобного сочетания условий и могло оказаться подходящим такое решение, как относительно жесткая конструкция на мобильной платформе. Но, помимо выполнения функции собственно жилища, она естественным образом должна была служить укрытием и в фазе движения. Тогда историографически зафиксированная для нарты-кибитки функция движущегося укрытия выглядит как единственная сохранившаяся. А функции легкого «походного» (временного) жилища-укрытия и жилища постоянного закрепились соответственно за пологом и ярангой.

Типологически близок к нарте-кибитке *балок* (поставленный на полозья крытый каркасный кузов), использовавшийся с многооленной запряжкой в тундрах Западной и Средней Сибири, наиболее характерный для долган. Он служил и в качестве передвижного укрытия (в том числе для перевозки пассажиров, например, по Хатангскому тракту), и в качестве небольшого (около 2×1×1–1,5 м) временного жилища в промысловых поездках. Воспринятая, по общему мнению, от русских, такая санная конструкция в ходе адаптации и развития совершила путь от небольшого, низкого, приспособленного только для лежания каркасного пеналообразного «балка» в первой половине XIX в. до «нартенного чума», ставшего постоянным передвижным зимним жилищем размером 6×2,5×1,75 м и больше к 1930-м гг. [Попов, 1937, с. 169; 1952, с. 166–171; Дьяченко, 2008, с. 368–370; 2017, с. 82–87].

Однако подобное развитие палеоазиатской кибитки оказывается заблокированным, потому что на его пути, кроме ландшафтных, есть лимитирующие факторы, обусловленные характеристиками самого транспорта: конструкция вязаной дугокопильной нарты, при всех своих достоинствах, не выдерживает значительного веса клады и имеет ограничения по размерности; характер запряжки и упряжи не позволяет эффективно использовать больше двух-трех оленей. Ремонтные решения, связанные с устранением таких неисправностей, как вылом перегородок между отверстиями для крепления копильной дуги к полозу или «выворачивание» (скособочивание) полозьев,— обычная черта активно использовавшихся, старых палеоазиатских грузовых нарт [ГМА 2].

Из-за указанных ограничений палеоазиатское мобильное укрытие не может приобрести форму пусть и небольшого, но полноценного мобильного жилища и соответственно составить хоть какую-то конкуренцию конструкции типа яранги. Эти препятствия могли быть сняты, как показано выше, только в период культурной трансформации чукотского общества, когда стал меняться тип транспорта, а сама базовая идея конструктивной жилищно-транспортной ассоциации («гибридизации») получила вторую жизнь.

Однако хотелось бы отметить, что сдерживающей силой могла обладать не только технико-технологическая ограниченность традиционной культуры, но и культурные стереотипы, которым следовали ее носители. Например, с этим столкнулся геолог С.В. Обручев при перекочевке в 1935 г. по Чаунской тундре. Он попытался побудить чукчей к использованию, на его взгляд, более рациональной «якутской» запряжки, но встретил стойкое сопротивление, которое позднее счел возможным объяснить иррациональными запретами, связанными с погребальной обрядностью [Обручев, 1974, с. 148].

Заключение

В кочевой культуре принципиально тесная деятельностная сопряженность скользящего транспорта и жилищных конструкций не может не порождать устремления к их конструктивному соединению как одной из тенденций в организации жизнедеятельности. Реализация этого устремления происходит в периоды резких культурных трансформаций общества, обусловленных как внутренними инновационными процессами, так и внешними воздействиями на него.

Мы полагаем, что соответствующая тенденция могла реализоваться в виде мобильного укрытия (конструктивной ассоциации жилой камеры и подвижной платформы) уже на начальной стадии (транспортном этапе) становления палеоазиатской оленеводческой культуры. Эта же тенденция проявилась в период советской модернизации: появляются конструктивные решения, соединяющие транспортные средства (нарту, тракторные сани) с разборным и неразборным жилищем в целях оптимизации системы грузоперевозок и выпаса и создания комфортных условий для пастухов.

В этом ряду зафиксированный В.Н. Давыдовым у чукчей новейший межкультурный «гибрид» в виде палатки, размещенной на снегоходной нарте, оказывается очередным воплощением однажды возникшей глубинной идеи, но с использованием новых технических возможностей. Это решение оказалось «изоморфным» той конструктивной идее, которая воплощалась в жизнь в советское время. Не исключено, что почти угасший советский модернизационный импульс, возможно, отчасти заблокированный и со стороны традиции, после латентного существования в «ментальных рефугиумах» мог реализоваться как частное дело в результате личной инициативы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Антропова В.В.* Лодки // Историко-этнографический атлас Сибири. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1961. С. 107–129.
- Антропова В.В.* Культура и быт коряков. Л.: Наука, 1971. 216 с.
- Богораз В.Г.* Материальная культура чукчей. М.: Наука. Глав. ред. вост. лит., 1991. 224 с.
- Вдовин И.С.* Очерки истории и этнографии чукчей. Л.: Наука, 1965. 403 с.
- Головнев А.В., Куканов Д.А., Перевалова Е.В.* Арктика: Атлас кочевых технологий. СПб.: МАЭ РАН, 2018. 352 с.
- Давыдов В.Н.* Использование ресурсов жителями Чукотки в контексте социально-экономических изменений // Кунсткамера. 2019. № 1 (3). С. 162–170.
- Дьяконова В.П.* Жилище народов Сибири // Экология этнических культур Сибири накануне XXI века. СПб.: Наука, 1995. С. 24–61.
- Дьяченко В.И.* [Долганы.] Жилище, промысловая одежда и питание // Тюркские народы Восточной Сибири. М.: Наука, 2008. С. 365–378.
- Дьяченко В.И.* «Большая русская дорога» — территория этнокультурного взаимодействия на Таймыре // Социальные отношения в историко-культурном ландшафте Сибири. СПб.: МАЭ РАН, 2017. С. 72–135.
- Егоров Ю.* Механизация оленеводческих бригад в колхозе имени Ленина // Магаданский оленевод. 1959. Вып. 2. С. 24–26.
- Егоров Ю.* Так утверждается новое // Магаданский оленевод. 1960. Вып. 5. С. 19–22.
- Ермолова Н.В.* Традиционные средства передвижения у народов Северной Сибири: Олений транспорт и упряжное собаководство // Экология этнических культур Сибири накануне XXI века. СПб.: Наука, 1995. С. 166–197.
- Жижунов Н.* Перспективы развития Северного оленеводства // Магаданский оленевод. 1961. Вып. 6. С. 26–30.
- Задорин В.И.* Социальные процессы в оленеводческих бригадах: (По результатам анкетного опроса) // Магаданский оленевод. 1980. Вып. 32. С. 29–31.
- Кожеевников Б.* Новоселье оленеводческой бригады // Магаданский оленевод. 1962. Вып. 9. С. 32.
- Мерк К.* Описание обычаев и образа жизни чукчей // Этнографические материалы Северо-Восточной географической экспедиции. 1785–1795 гг. Магадан: Кн. изд-во, 1978. С. 98–154.
- Народы Северо-Востока Сибири / Отв. ред. Е.П. Батянова, В.А. Тураев.* М.: Наука, 2010. 773 с.
- Нетребин Г.П.* Специально для оленеводов // Магаданский оленевод. 1989. Вып. 41. С. 48–49.
- Обручев С.В.* По горам и тундрам Чукотки. Магадан: Кн. изд-во, 1974. 239 с.
- Попов А.А.* Охота и рыболовство у долган // Памяти В.Г. Богораза (1865–1936). М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1937. С. 147–206.
- Попов А.А.* Кочевая жизнь и типы жилищ у долган // Сибирский этнографический сборник. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1952. Т. I. С. 142–172.
- Попов А.А.* Жилище // Историко-этнографический атлас Сибири. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1961. С. 131–226.
- Попов С.П.* Олений транспорт Чукотки. Хабаровск: Дальневост. гос. изд-во, 1952. 63 с.
- Сарычев Г.* Путешествие капитана Биллингса через Чукотскую землю от Берингова пролива до Нижнеколымского острога, и Плавание капитана Галла на судне Черном Орле по Северовосточному океану в 1791 году. СПб.: Морская тип., 1811. IV с. + 191 с.
- Сиденко А.* Хороший быт — союзник производства // Магаданский оленевод. 1964. Вып. 12. С. 29–32.
- Соколова З.П.* Жилище народов Сибири: (Опыт типологии). М.: ТриЛ, 1998. 288 с.
- Сысоев В.В.* Промежуточные базы на путях кочевков оленеводческих бригад // Магаданский оленевод. 1964. Вып. 13. С. 5–6.
- Хаховская Л.Н.* Культура этнолокального сообщества: (Коряки села Верхний Парень). М.; СПб.: Не-стор-История, 2018. 280 с.
- Чудесный дом оленевода // Магаданский оленевод. 1961. Вып. 6. С. 65.*
- Шарыпаева В.* Для улучшения быта оленеводов // Магаданский оленевод. 1965. Вып. 14. С. 10–12.
- Шевченко А.* Семилетний план одного колхоза // Магаданский оленевод. 1959. Вып. 3. С. 5–7.

ИСТОЧНИКИ

- Архив Музея антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) Российской академии наук (Архив МАЭ РАН). Ф. К-1. Оп. 1. Д. 520.
- Государственный архив Магаданской области (ГАМО). Ф. П-22. Оп. 1. Д. 762.

Конструктивная ассоциация палеоазиатского нартенного транспорта и мобильного жилища...

Колониальная политика царизма на Камчатке и Чукотке в XVIII веке: Сборник архивных материалов. Л.: Изд-во Ин-та народов Севера ЦИК СССР, 1935. 211 с.

Полевые материалы авторов 1 (ПМА 1) — Хаховская Л.Н. Магаданская обл., Северо-Эвенский р-н, с. Верхний Парень (2011 г.); Воробей И.Е. Магаданская обл., Северо-Эвенский р-н: р. Авекова (1995 г.), р. Большая Авлондя (2010 г.), с. Верхний Парень (2016–2018 гг.).

Полевые материалы авторов 2 (ПМА 2) — Воробей И.Е. Магаданская обл., Северо-Эвенский р-н, оленеводческая база в устье р. Якъяквяям (2018 г.).

Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 14808. Оп. 1. Д. 2.

Фонд Музея антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) Российской академии наук (Фонд МАЭ РАН). И-1454. URL: <http://collection.kunstkamera.ru> (дата обращения: 25.09.2019).

American Museum of Natural History Research Library, Digital Special Collections, Jesup North Pacific Expedition (AMNH RL, DSC, JNPE). URL: <https://lbr-web-007.amnh.org/digital/items/show/59564> (accessed October 2, 2019).

Vorobey I.E.^a, Khakhovskaya L.N.^{b,*}

^aMagadanskiy Regional Studies Museum, Karla Marksa st., 55, Magadan, Russian Federation

^bNorth-East Interdisciplinary Scientific Research Institute n. a. N.A. Shilo FEB RAS
Portovaya st., 16, Magadan, Russian Federation

E-mail: vorobey.ie@magadanmuseum.ru (Vorobey I.E.); hahovskaya@gmail.com (Khakhovskaya L.N.)

Constructive association of paleo-Asian sled transport and mobile dwelling in evolutionary and modernization aspects

This article represents an attempt to utilize the heuristic potential of the hypothesis proposed by V.G. Kuznetsova. Her assumption is based on the analysis of Chukcha rituals and constitutes a view of the nomadic wagon called “kaaran” as an example of the original movable dwelling in the period of formation of pastoral reindeer husbandry. In nomadic cultures, the fundamental close activity-related conjugation of sliding transport and housing constructions cannot but breed aspirations towards their constructive fusion as one of the tendencies of life organization. The realization of such aspirations takes place during the times of severe cultural transformations within the society, stipulated with internal innovative processes and/or external influences. We assume that the a relevant tendency could have been realized as a mobile shelter (constructive associations of a small living cell and a moving platform) at the stage of development of paleo-Asian reindeer herding, in the context of deficit of transport reindeer. The design variability of the sleds and framework bodies of known wagons along with its reasons remains unresearched. Still, one can observe the morphological and technological resemblance between bent carcasses and temporary twig-based dwellings, that occurred widely in the south of taiga region from the right bank of the Ob River down to the Amur River. The structural constrains of the paleo-Asian sleds and particular features of the reindeer gear and harness did not allow the development of the sled-wagon towards a complete, although still small, portable housing on a standard traditional base. However, this tendency revealed itself quite clearly during the Soviet modernization period: the archive and literature sources of the Soviet time display some constructive solutions that connected vehicles (sled, tractor sledge) with demountable and solid dwellings in order to optimize the systems of cargo transportation and grazing, and also to create convenient environment for the herders. In this case, the newest intercultural Chukcha’s “hybrid” (a tent hoisted on a snow sled) recorded by V.N. Davydov, turns out to be another incarnation of the once emerged deep notion mated with new technical capacities.

Keywords: Chukotka, paleoasians, mobility, sled transport, dwelling, domestication, Soviet modernization.

REFERENCES

Antropova, V.V. (1961). The boats. In: *Istoriko-etnograficheskii atlas Sibiri*. Moscow; Leningrad: Izdatel'stvo AN SSSR, 107–129. (Rus.).

Antropova, V.V. (1971). *The culture and life of the Koryaks*. Leningrad: Nauka. (Rus.).

Bat'ianova, E.P., Turaev V.A. (Eds.) (2010). *The peoples of the North-East of Siberia*. Moscow: Nauka (Rus.).

Bogoras, V.G. (1991). *The Chukchi material culture*. Moscow: Nauka (Rus.).

D'iachenko, V.I. (2008). [Dolgans.] The dwelling, hunting clothing and food. In: *Tiurkskie narody Vostochnoi Sibiri*. Moscow: Nauka, 365–378. (Rus.).

D'iachenko, V.I. (2017). “The big Russian road” — territory of ethnocultural interaction on the Taimyr. In: *Sotsial'nye otnosheniia v istoriko-kul'turnom landshafte Sibiri*. St. Petersburg: MAE RAN, 72–135. (Rus.).

D'iakonova, V.P. (1995). The dwelling of the peoples of Siberia. In: *Ekologiya etnicheskikh kul'tur Sibiri nakanune XXI veka*. St. Petersburg: Nauka, 24–61. (Rus.).

Davydov, V.N. (2019). The use of resources by local people in Chukotka in the context of socio-economic changes. *Kunstkamera*, 3(1), 162–170. (Rus.).

Egorov, Iu. (1959). The mechanization of reindeer herding brigades on the collective farm n. a. Lenin. *Magadanskiy olenevod*, 2, 24–26. (Rus.).

* Corresponding author.

- Egorov, Iu. (1960). So new is approved. *Magadanskii olenevod*, 5, 19–22. (Rus.).
- Ermolova, N.V. (1995). The traditional means of transportation among the peoples of Northern Siberia. Reindeer transport and dog sledding. In: *Ekologiya etnicheskikh kul'tur Sibiri nakanune XXI veka*. St. Petersburg: Nauka, 166–197. (Rus.).
- Golovnev, A.V., Kukanov, D.A., Perevalova, E.V. (2018). *Arctic: Atlas of nomadic technologies*. St. Petersburg: MAE RAN. (Rus.).
- Khakhovskaya, L.N. (2018). *Ethnolocal Community Culture: (Koryak of Verkhniy Paren' Village)*. Moscow; St. Petersburg: Nestor-Istoriya. (Rus.).
- Kozhevnikov, B. (1962). The reindeer herding brigade housewarming. *Magadanskii olenevod*, 9. (Rus.).
- Merk, K. (1978). The description of the customs and lifestyle of the Chukchi. In: *Etnograficheskie materialy Severo-Vostochnoi geograficheskoi ekspeditsii. 1785-1795 gg.* Magadan: Knizhnoe izdatel'stvo, 98–154. (Rus.).
- Netrebin, G.P. (1989). Specially for reindeer herders. *Magadanskii olenevod*, 41, 48–49. (Rus.).
- Obruchev, S.V. (1974). *On the mountains and tundra of Chukotka*. Magadan: Knizhnoe izdatel'stvo. (Rus.).
- Popov, A.A. (1937). Dolgans hunting and fishing. In: *Pamiati V.G.Bogoraza (1865–1936)*. Moscow; Leningrad: Izdatel'stvo AN SSSR, 147–206. (Rus.).
- Popov, A.A. (1952). Nomadic life and dwelling among the Dolgans. In: *Sibirskii etnograficheskii sbornik. T. 1*. Moscow; Leningrad: Izdatel'stvo AN SSSR, 142–172. (Rus.).
- Popov, A.A. (1961). The dwelling. In: *Istoriko-etnograficheskii atlas Sibiri*. Moscow; Leningrad: Izdatel'stvo AN SSSR, 131–226. (Rus.).
- Popov, S.P. (1952). *Reindeer transport of Chukotka*. Khabarovsk: Dal'nevostochnoe gosudarstvennoe izdatel'stvo. (Rus.).
- Sarychev, G. (1811). *Captain Billings' journey across the Chukchi land from the Bering Strait to the Nizhnekolymsky prison, and Caprain Gall's sailing on the ship Black Eagle in the Northeast Ocean in 1791*. St. Petersburg: Morskaya tipografiya. (Rus.).
- Sharypaeva, V. (1965). To improve the life of reindeer herders. *Magadanskii olenevod*, 14, 10–12. (Rus.).
- Shevchenko, A. (1959). Seven-year plan of one collective farm. *Magadanskii olenevod*, 3, 5–7. (Rus.).
- Sidenko, A. (1964). Good living is an ally of production. *Magadanskii olenevod*, 12, 29–32. (Rus.).
- Sokolova, Z.P. (1998). The dwelling of the Siberia peoples (typology experience). Moscow: IPA TriL. (Rus.).
- Sysoev, V.V. (1964). Transitional camps on the routes of migrations of reindeer herding brigades. *Magadanskii olenevod*, 13, 5–6. (Rus.).
- Vdovin, I.S. (1965). *The essays on the history and ethnography of the Chukchi*. Leningrad: Nauka. (Rus.).
- Zadorin, V.I. (1980). The social processes in reindeer herding brigades (According to the results of the questionnaire). *Magadanskii olenevod*, 32, 29–31. (Rus.).
- Zhigunov, N. (1961). The prospects for the development of reindeer husbandry. *Magadanskii olenevod*, 6, 26–30. (Rus.).

Воробей И.Е., <https://orcid.org/0000-0002-4040-7150>

Хаховская Л.Н., <https://orcid.org/0000-0002-4427-755X>



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Accepted: 16.12.2021

Article is published: 21.03.2022