

УДК 711.7+39

## ЛЕТНИЕ ПУТИ СООБЩЕНИЯ И СПОСОБЫ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ЯСКОЛБИНСКИХ ТАТАР ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XX – НАЧАЛЕ XXI В.

Тихомирова М.Н.

*Омский филиал Института археологии и этнографии СО РАН, г. Омск, Россия (644024, Омск, пр. К. Маркса, 15), e-mail: marinat24@mail.ru*

---

В работе рассмотрены элементы системы коммуникаций ясколбинских (заболотных) татар (территориальной группы татар Западной Сибири), проживающих на юге Тюменской области. В работе рассмотрены: 1) факторы, влияющие на складывание путей сообщения, их функционирование в XX в.; 2) передвижение водными путями с использованием лодок; 3) передвижение пешим ходом с использованием слег, специальной обуви, болотных лыж. Выводы: 1) традиционные пути сообщения являются актуальными и востребованными в современном жизнеобеспечении татар данной группы. 2) Наряду с традиционными средствами передвижения (долбленые лодки-однодревки, следи, болотные лыжи), применяются современные виды транспорта (лодки с моторами и др.).

---

Ключевые слова: татары, пути сообщения, способы передвижения, XX в.

## SUMMER THOROUGHFARES AND WAYS OF MOVEMENT OF YASKOLBINSKY TATARS FOR THE SECOND HALF OF XX - BEGINNING OF THE XXI CENTUARY

Tikhomirova M.N.

*Omsk Division of Institute of Archaeology and Ethnography of the SB of the RAS, Omsk, Russia (644024, Omsk, avenue of K. Marks, 15), e-mail: marinat24@mail.ru*

---

The elements of communication system of yaskolbinsky (zabolotny) tatars (territorial group of tatars of Western Siberia), living in the south of the Tyumen region, are considered in the paper. In the main part of the article the key aspects of formation of communication system and its changes for the second half of the XX century are considered. The ways of movement in summertime - on water by the boat and on foot with use of special skis and sleds are described. Necessary time for movement on distances, options of marking of the territory, elements of a road are specified. On illustrations are shown settlement system of yaskolbinsky group of tatars and the main rivers on which the population moves, routes between some settlements. In the conclusion the following findings are drawn: 1) Traditional ways of movement keep the relevance. 2) There were the changes in the technical equipment of the modes of transportation. For example, motor boats began to be used. 3) At this group peculiar features in vehicles are recorded: use of wooden boats-odnodrevki remains, original adaptations for movement on a bog - special skis, an archetype of piston-like shoes, are used.

---

Keywords: tatars, means of communication, ways of movement, XX century.

Ясколбинская (заболотная) территориально-этническая группа татар Западной Сибири расселена к северо-западу от г.Тобольска в трех районах Тюменской области. Большая часть населенных пунктов находится в Тобольском районе, несколько - в Нижнетавдинском и Ярковском. Площадь расселения группы составляет около 13500 кв. км (рис. 1).

Эти места изобилуют реками и озерами, значительными площадями заболоченной территории, отсюда самоназвание данного населения – *сазяклар* (*сас* – «болото») или «заболотные».

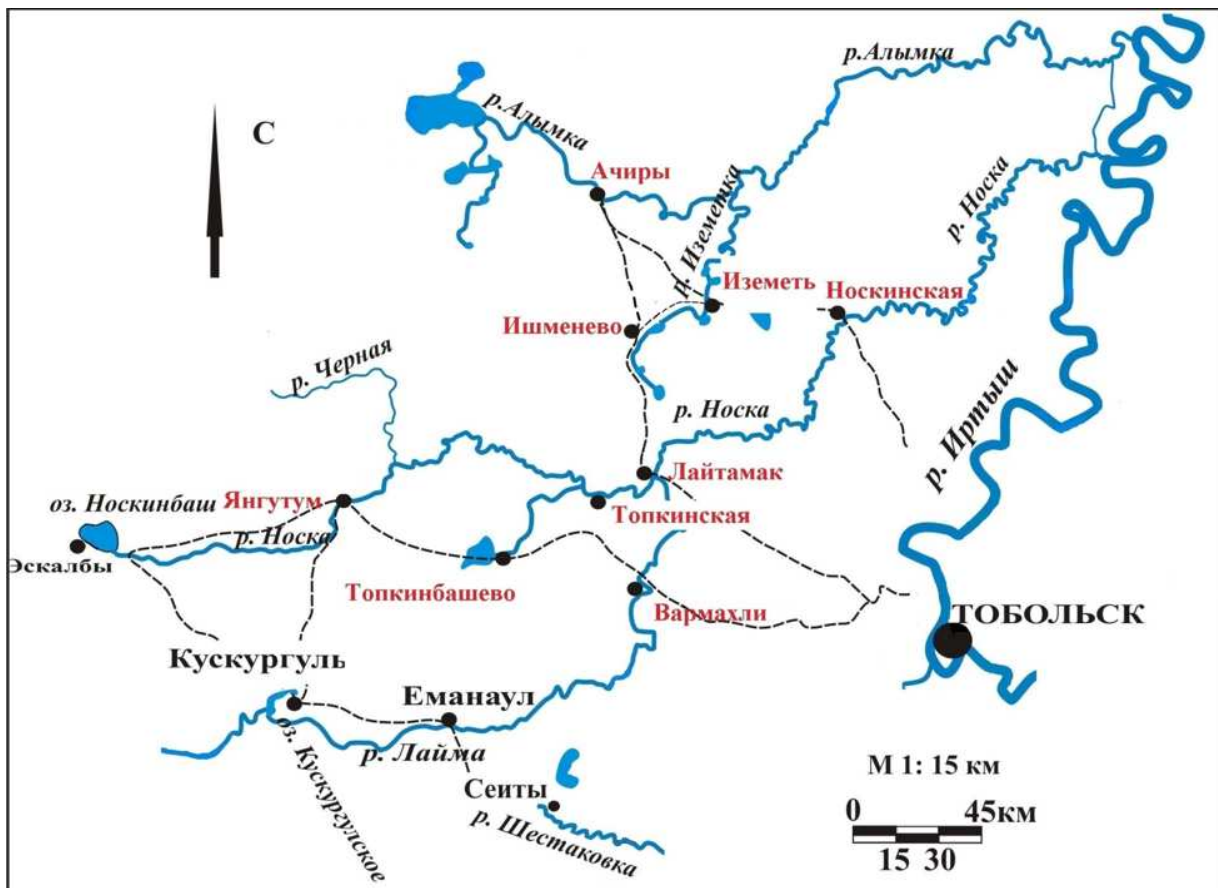


Рис. 1. Система расселения ясколбинских татар. (Красным цветом выделены населенные пункты, расположенные в Тобольском районе Тюменской области).

Особенности ландшафтной структуры территории способствовала изолированности населения и консервации черт культуры, наиболее адаптированных к экономическим и социальным реалиям, формированию специфичной системы коммуникаций.

В данной работе мы рассмотрим несколько вопросов, связанных с функционированием системы коммуникаций ясколбинских татар во второй половине XX в.: традиционные и новые черты в способах передвижения, пути сообщения в теплое время года между населенными пунктами, расположенными в Тобольском районе Тюменской области.

На систему коммуникаций этой группы важнейшее влияние оказывает природно-географическая среда. Сильная заболоченность территории сформировала ее сезонный характер, что является важнейшей и отличительной чертой<sup>1</sup>.

Традиционными способами передвижения в теплое время года у ясколбинских татар были по воде с использованием лодок и пешим ходом. Зимой устраивались специальные дороги (зимники), по которым передвигались на гужевом (конном) транспорте на санях или пешим ходом (при необходимости, используя лыжи-голицы).

Во второй половине XX в. среди способов передвижения в теплое время года важное место заняла местная авиация. По воздуху вывозились все природные богатства, которые

здесь добывались (рыба, ягода и др.). За один день совершалось по несколько рейсов между населенными пунктами, разбросанными по Заболотью<sup>2</sup>, и г. Тобольском.

С падением Советского Союза количество рейсов сократилось до нескольких полетов в неделю. В настоящее время семье, состоящей из не скольких человек, путешествие по воздуху обходится очень дорого, поэтому актуализировались традиционные способы передвижения.

Данная статья основана на полевых этнографических материалах автора, собранных в 2004-2008 гг. Важнейшие сведения о летних путях сообщения и способах передвижения ясколбинских татар в середине XX в. содержатся в полевых дневниках сотрудницы Музея антропологии и этнографии АН СССР В.В. Храмовой [6-9]. При написании статьи нами еще были использованы топографические карты территории 1: 100000, 1: 200000, 1: 500000, данные географии.

### **Факторы, влиявшие на складывание путей сообщения, их функционирование в XX в.**

По физико-географическому районированию данная территория относится к Тоболо-Кондинской низинной левобережной провинции. Населенные пункты, по большей части, расположены на террасах рек и останцах. Отличительная особенность ландшафта: «низкие абсолютные высоты (50-70 м), преобладание выровненного, слаборасчлененного рельефа, сильная заболоченность и заозеренность [1]. В силу повышенной заболоченности выбор места под поселения ограничен. Ныне существующие населенные пункты расположены на одних и тех же местах с давних времен, о чем свидетельствуют сборы керамики на территории поселений (Ачиры, Лайтамак), датируемой ранним бронзовым веком - Средневековьем [4]. Поэтому мы предполагаем, что летние пути сообщения между поселениями, в основном, оставались неизменными.

В XX в. на формирование современной дорожной сети Тюменской области сильно повлияло промышленное освоение. Однако в Тобольском Заболотье не было крупных месторождений газа или нефти, как на северных территориях – в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах, поэтому традиционные способы и пути сообщения здесь практически не изменились. Правда в настоящее время, на востоке региона, через заболотные деревни Кускургуль и Янгутум, прокладывается автодорога, которая должна соединить г. Тюмень – с. Ниж. Тавду – пос. Междуреченский (Ханты-Мансийский автономный округ).

На направления путей сообщения ясколбинских татар, их интенсивность между поселениями в XX в. влияли административный и экономический факторы. В советской колхозной системе населенный пункт, в котором располагался сельский совет, был не только

административным центром, а также экономическим, социальным и культурным, поэтому связи с окружающими населенными пунктами ему подчиненными были интенсивными.

Месторасположение волостного центра / сельского совета в разные периоды истории изменялось. В XVIII-XIX в. – это была Эскалбинская волость с центром в юртах Эскалбинских (в настоящее время - разъехались). После революции сельский совет находился в юртах Вармахлинских<sup>3</sup>, а с конца 1960-х гг. - перенесен в с. Лайтамак; затем были отделены деревни Ачиры с Иземетью, Ишменево [5]. В соответствии с этим изменялось значение существующих дорог, интенсивность передвижения между населенными пунктами.

Окружной / районный центр для населенных пунктов Тобольского Заболотья всегда был в г. Тобольске, поэтому это направление связей населения было неизменным на протяжении трехсот лет. Кроме того, он ближайший город к заболотным деревням: по зимнему пути от Вармахли и Лайтамака до него около 70 км.

### **Передвижение водными путями на лодке**

Речная сеть Тобольского Заболотья состоит из нескольких крупных рек - Носка (протяженность - 374 км) и Алымка (235 км), впадающих в левобережную протоку Иртыша - р. Боровую. У р. Носка самый крупный приток - Лайма (200 км), кроме нее еще впадают более мелкие реки – Иземеть (48 км), Топкинбашская (32 км), Черная (22 км). Еще на одной небольшой речке - Ишменевской (37 км) расположена д. Ишменево [2] (рис. 1).

О передвижениях по воде упоминается в фольклоре ясколбинских татар. Основатели населенных пунктов Иземеть, Ачиры, исторические персонажи (хан Кучум), по рассказам информаторов, передвигались на лодках и приплывали с р. Иртыш [4].

Путь от одного до другого населенного пункта маркируется ориентирами – отличительными особенностями местности. При описании маршрута информаторы, чтобы лучше его пояснить, называют эти места. Они же служат указателями для оценки расстояния или времени на поездку.

Ориентирами обычно называются: 1) Элементы топографии берега, озера, реки (высокие берега, устья мелких рек, ручьев, омуты (*ирим*) на реках и озерах). 2) Промысловые избушки, навесы. 3) Места, с которыми связаны исторические предания и легенды.

Для пояснения пути в разговоре использовали сразу несколько различных ориентиров.

К примеру, водный путь **по р. Лайма из с. Лайтамак в д. Вармахли** (приблизительно 70 км) описывается следующим образом: *Ампич ирим*, потом *Авышка ирим*, → *Пасаб(в)ыр*, → *Ечка* (узкое) *болын*, → *Орчак* (яма) *ирим*, → *Реска томак* (устье резки), → *Цикал тау*, → *Вачегы*. На этом же пути встречается множество избушек. Они тоже служат отличным ориентиром. Избушки есть в местностях *Пасаб(в)ыр*, *Елга томак* (*Реска томак*), *Кумылты*,

*Вачыгы.* Ближе к д. Вармахли, но, не доплывая до избышки в местности Вачыгы, есть пристань *Косох аржи*, а, далее, ближе ко второй избышке, еще одна пристань (*Тус аржи*). Когда-то от нее увозили товары (клюкву, рыбу) в г.Тобольск.

Как мы писали выше, ориентрами также становились места, связанные с легендарными героями. Например, недалеко от д. Янгутум, вниз по Носке, второй омут называется *Паи тесхен ирим* («голова соединить») и следующий ориентр - местность *Иляк тро* (в 2 км от Янгутума). Оба места связаны с легендарным богатырем *Иляк тро / Иляк алып*. Местность названа так, потому что там проживал герой (находится городище, открытое В.В. Храмовой – Авт.), а возле омута он сражался с *сыбырами / остяками* [7, л. 157].

Нами подмечено, что такие ориентиры на водных путях лучше известны мужчинам, чем женщинам. С детства они знакомы с окружающей местностью: «*Примерно знаем как речка течет, у кого лесочка поворачивает*». Когда плывут по реке, то управляющий лодкой мужчина обращает внимание не только на ориентиры, но еще следит за обстановкой на реке (течением, омутами). К августу реки Заболотья сильно мелеют, поэтому чтобы не сесть на мель плывут в тех местах, где не заросло растительностью.

В настоящее время расстояние поездки определяется по количеству потраченного бензина, а раньше - только по ориентирам. Например, когда по р. Носка доплывали до местности, где была избышка *Таран махли*, то считали, что половина пути из Янгутума в юрты Махлинские пройдены (это около 60 км) Здесь обычно останавливались и отдыхали.

Сейчас самые длинные расстояния преодолеваются на моторной лодке за один день. Автору этих строк приходилось совершать несколько поездок по р. Носка: из д. Ачир в д. Иземеть и, далее, в д. Ишменево (120 км до Иземети) и обратно, еще из с. Лайтамак в д. Топкинскую (15 км); по р. Ламе - из с. Лайтамак в д. Вармахли (70 км). Самый длинный путь - из д. Ишменево в д. Ачиры длился около 8 – 9 часов (рис. 1).

До 1970-годов ясколбинские татары передвигались только на весельных долбленых лодках-однодревках, поэтому этот путь проходил за два, а иногда три, световых дня. Чтобы четче представить количество времени, проводимое в пути в середине XX в. обратимся к материалам В.В. Храмовой. Она писала, что в экспедиции в Заболотье она пробыла 2,5 месяца, из них 20 дней провела, путешествуя по рекам Носка и Лайма [9].

Так как поездки на длинные расстояния были сопряжены с трудностями, то некоторые путешественники снаряжали две лодки; на второй – везли продукты, вещи. В дороге, когда на реке не было завалов из леса, ловили рыбу с помощью дорожки (на леске за лодкой тянулась блесна), стреляли уток [6, л. 90-92].

Для сокращения пути деревянные лодки перетаскивали в местах, где были волоки, так называемые *таски*. Из полевого дневника В.В. Храмовой мы можем представить процесс

перетаскивания лодки: «Недалеко от Махли перетаскивали лодку по таске метров 300, так как кругом по речке 15 км ехать...» [6, л. 91].

Для удобства передвижения по рекам и озерам во многих местах Заболотья прорыты каналы, в просторечии называемые *резками*, которые известны с середины XIX в. Мы считаем, что сначала они прорывались инородцами, чтобы заниматься запорным рыболовством. Об этом писали чиновники, приезжающие в Заболотье с инспекцией в 1866 г.: «...кроме того, трудами долгих лет ими были прокопаны искусственные каналы для ловли рыбы - стоящие больших усилий, и что не более как с год, труды их стали вознаграждаться хорошею ловли рыбы ...» [2, л. 65].

По сведениям В.В. Храмовой каналы до революции не чистили, поэтому «ходить» по ним не было возможности. Но возможно, что каждый хозяин, находясь на своих рыболовецких угодьях, мог по этим каналам передвигаться на небольшие расстояния: например, проехать с одного на другое озеро. Возможно, так появилась идея создать единую водную сеть, потому что без нее свободно плавать было крайне затруднительно. Например, из Вармахлинских юрт в город приходилось ездить только в случае экстренной нужды [8, л. 6].

В 1920 г. начали копать канал до Кривого озера (сейчас она называется *Елга томак (Реска томак)* - Авт.) (рис. 2). Работа шла очень медленно, хотя работало 12-13 чел. Иногда в день прокапывали всего шестьдесят шагов. Копались эти резки 18 лет. Они были готовы к 1937 г. [6, л. 19, 9].

Каналы делаются и прочищаются в настоящее время. Технология изготовления таже, что и в начале XX в. Землю режут обрубленной косой, вытаскивают с помощью вил, а где глубоко – лопатой.

### **Передвижение пешим ходом**

В середине XX в. как на длинные, так и на короткие расстояния по сухим участкам суши и не зыбким болотам передвигались пешком.

Короткими расстояниями у татар считается дорога между ближайшими населенными пунктами, передвижение по округе с хозяйственными и иными целями.

Летние пути фактически совпадали с зимниками. Точнее, зимой дорога прокладывалась по летним тропам. К примеру, рассмотрим путь из с. Лайтмак в д. Топкинская; расстояние между ним летом равнялось 7-8 км. Нужно было идти через *Аул онкан (онкан* - «остров в болоте»), два болота – *Оллы саз* и *Кецел саз*. Большая часть дороги походила по левому берегу р. Носка (рис. 2).



**Рис. 2. Летние пути сообщения.**

От д. Ишменево до с. Лайтамак расстояние летом сокращается до 23-25 км, но так как на пути встречались заболоченные участки, то дорога занимала около 8 часов. Дорога проходила мимо озер *Аулкуль* (домашнее озеро жителей с. Лайтамак – Авт.), потом *Артамангул* (местн. *Артыкуль*), потом дорога лежала мимо крупного оз. *Куруктал*, а можно было идти коротким путем - через оз. *Кускургуль* (местн. *Козыркуль*) и, далее, по левому берегу речки *Косур*. На озерах *Куруктал*, *Кускургуль* устроены промысловые избышки, в которых путники отдыхали (рис. 2).

Для удобства передвижения пешим ходом, где была необходимость, устраивались гати. Они были в районе с. Лайтамак. Сейчас настилами (*тротуарами*) оборудованы заболоченные участки улиц д. Ачиры. В д. Ишменево настил устроен от пристани к населенному пункту.

В середине XX в. века в заболоченных местах ходили босиком, а за плечами несли берестяной короб со сменными вещами. По болоту старались идти быстро, так как сфагновая подушка под ногам опускалась, а вокруг поднималась. Случалось, что ноги тонули ниже

колен, а где попадался зыбун, то человек тонул по пояс. В таких случаях использовали весло вместо следи. Его клали на землю и выбирались [8, л. 5, 9].

По воспоминаниям информаторов, когда отправлялись пешим ходом, то на ноги повязывали *пёрмя*. Они представляли собой четырехугольный кусок не выделанной кожи, по его периметру были сделаны дырочки, в которые вставляли веревку. С ее помощью кусок кожи присобирали по форме ступни, и веревку закрепляли вокруг ноги. *Пёрмя* надевали на голые ноги или носки. Их носили как мужчины, так и женщины всех возрастов. Эту обувь надевали только тогда, когда шли через болота.

Сейчас для хождения по болотам используется специальное приспособление, напоминающие лыжи, – *саз цангы*. У В.В. Храмовой в полевых дневниках не отмечено использование болотных лыж, хотя она довольно подробно описала свои путешествия в этой экспедиции. Информаторы дают противоречивые сведения о времени, когда стали пользоваться такими лыжами, но в основном говорят, что недавно.

Болотные лыжи по форме выглядят иначе, чем те, что используются для хождения по снегу. В плане, они похожи на равнобедренный сильно вытянутый треугольник с узким основанием. По центру у такой лыжи выбрано сквозное прямоугольное отверстие, повторяющее ее форму; из-за него край заднего конца лыжи не сплошной. При виде сбоку, нос, как у многих лыж, загнут кверху, причем довольно сильно, а ступательная площадка и задний конец, как мы писали, сделаны не из сплошного бруска.

**Заключение.** Итак, мы рассмотрели летние пути сообщения и способы передвижения ясколбинских (заболотных) татар. Не смотря на развитие местной авиации, традиционные способы передвижения, пути сообщения являются актуальными и востребованными в современном жизнеобеспечении татар данной группы. Отметим, что произошли изменения в техническом оснащении способов передвижения. В настоящее время по крупным рекам используются металлические лодки с моторами. Для передвижения по каналам, по речкам с узким руслом используются деревянные долбленые лодки-однодревки. Важно отметить, что практически нигде у татар Западной Сибири, кроме этой группы, сейчас эти лодки массово не изготавливаются и редко где еще используются.

При передвижении пешим ходом как ранее, так и в настоящее время используются оригинальные приспособления. Об использовании *пёрмя* и болотных лыж среди татар Западной Сибири автору известно только в этой группе.

*Работа выполнена при финансовой поддержке гранта РГНФ, № 12-31-01273 «Модернизационные процессы в системе жизнеобеспечения тоболо-иртышских татар в 1990-2000-е гг.».*  
*Выражаю признательность за консультации по вопросам: пути сообщения, топография местности, гидрология с.н.с. ОФ ИАЭТ СО РАН, к.и.н. К.Н. Тихомирову.*



## Список литературы

1. Бакулин В.В., Козин В.В. География Тюменской области. - Екатеринбург: Сред.-урал. кн. изд-во, 1996. - 240 с.
- 2 Государственный водный реестр [сайт]. URL: <http://textual.ru> (дата обращения: 20.03.2013 г.).
- 3 ГУТО «Государственный архив в г. Тобольске». - Ф. 152. - Оп. 39. - Д. 129.
- 4 Тихомирова М.Н., Тихомиров К.Н. К вопросу об изучении археологических памятников бассейнов рек Носка и Алымка // Интеграция археологических и этнографических исследований: сб. науч. тр. - Омск, 2010. - С. 64-69.
- 5 Тюменская область. Административно-территориальное деление на 1 июля 1969 г. - Тюмень: Тюменск. кн. изд-во, 1969. - 59 с.
- 6 Храмова В.В. Дневник командировки к «заболотным» татарам в Тюменскую область. Архив МАЭ (Кунсткамера) РАН. - К I. - Оп. 2. - №26. (дубл. в фонде В.В. Храмовой. Ф. 28).
7. Храмова В.В. Дневник командировки к «заболотным» татарам в Тюменскую область. Архив МАЭ (Кунсткамера) РАН. - К I. - Оп. 2. - №27-28. (дубл. в фонде В.В. Храмовой. Ф. 28).
8. Храмова В.В. Дневник командировки к «заболотным» татарам в Тюменскую область. Архив МАЭ (Кунсткамера) РАН. - К I. - Оп. 2. - №31. (дубл. в фонде В.В. Храмовой. Ф. 28).
9. Храмова В.В. «Заболотные» татары (поездка 1948 г.) // Известия Всероссийского географического общества. - 1950. - № 2. - С. 174–183.

### Рецензенты:

Смирнова Т.Б., д.и.н., профессор, ФГБОУ ВПО «Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского», г. Омск.

Томилов Н.А., д.и.н., профессор, директор, ФГБУН Омский филиал Института археологии и этнографии СО РАН, г. Омск.

---

<sup>1</sup> Кроме территории проживания ясколбинских татар, в Тюменской области в летнее время также труднодоступны некоторые населенные пункты тобольских татар (Тахтагул, Чебурга в Тобольском и Веселинская, М. Уват, Осиновская в Вагайском районах). Но эти территории меньше по площади, пути сообщения короче и не столь разнообразно устроены как у ясколбинских татар.

<sup>2</sup> В настоящее время общераспространенное название территории расселения ясколбинской группы, используемое в разговорной речи жителей юга Тюменской области.

<sup>3</sup> Названия населенных пунктов, особенности их написания, статус даны на тот момент времени, о котором идет речь. До 1960-х гг. населенные пункты ясколбинских татар назывались юртами, после – село, деревня.