

Чепелев В.Р. Традиционные водные средства передвижения у коренных народов Нижнего Амура и Сахалина //Изучение памятников морской археологии. - СПб., 2004. - Вып. 5. С. 141-161.

- С давних пор на обширной территории Нижнего Приамурья (от реки Уссури и до Амурского лимана включительно) и острове Сахалин проживали немногочисленные коренные народности: удэгейцы, нанайцы, ульчи, негидальцы, нивхи, эвенки, орочи, ороки и айны, основными занятиями которых были таежная охота, рыболовство и морской зверобойный промысел. Как хозяйственная деятельность, так и само существование аборигенов Нижнего Амура и Сахалина были просто немыслимы без применения водных средств передвижения. Поэтому они были распространены здесь повсеместно и употреблялись с ранней весны и до поздней осени.

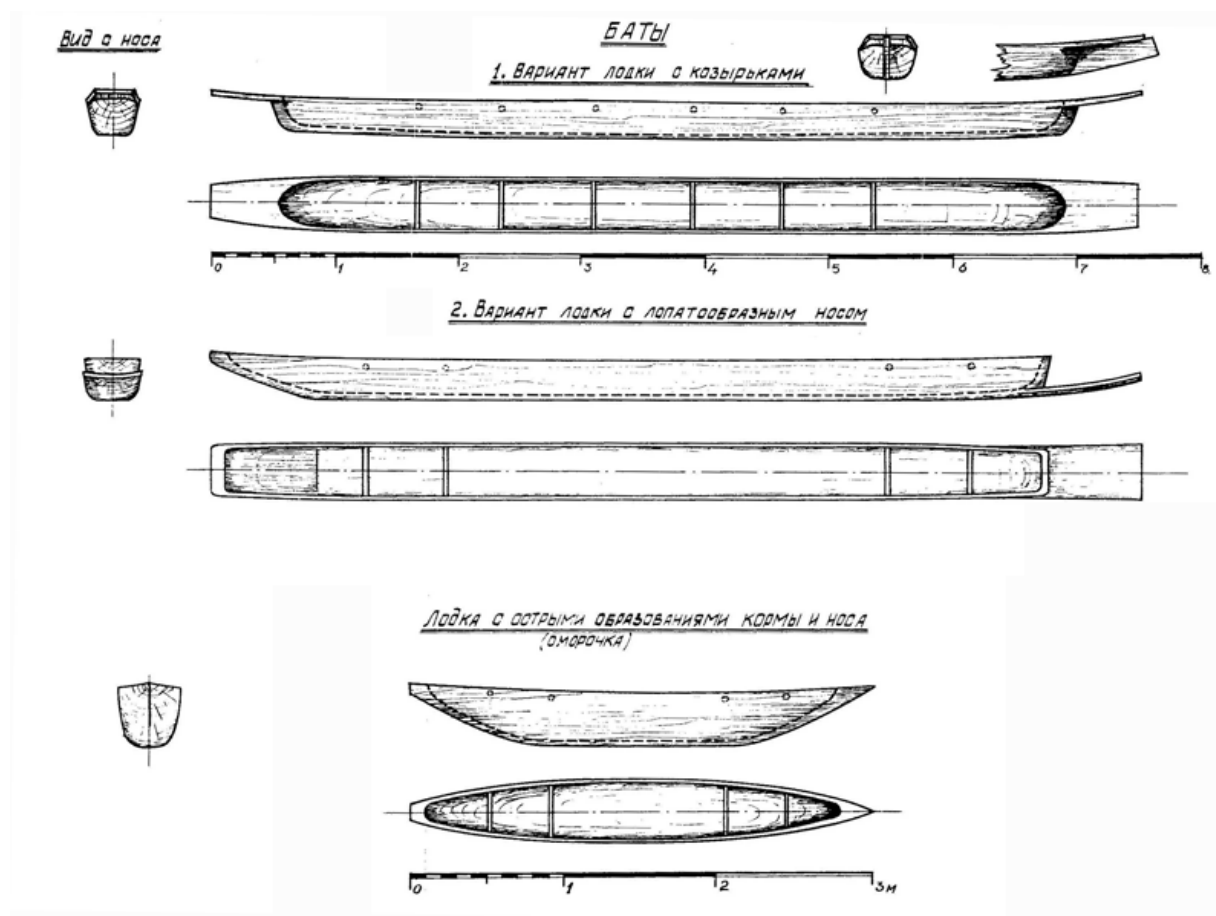
Время появления водных средств передвижения у малых народов Нижнего Амура и Сахалина уходит в далекое прошлое. Археологи считают, что берестяные лодки существовали на Амуре уже в I тысячелетии до нашей эры или даже в неолите (IV–II тыс. до н.э.) (Деревянко 1976: 144). Но, вероятно, первыми водными средствами передвижения на Амуре были не берестяные лодки, а бревенчатые плоты и долбленые челны-однодеревки, так как они более просты по устройству и способу изготовления. Для их постройки было достаточно каменного топора и тесла, которые были известны здесь еще в неолите. Берестяные и дощатые лодки появились намного позже, как результат значительного усовершенствования орудий труда и производственных навыков амурских и сахалинских аборигенов.

Ко времени присоединения Приамурья и Сахалина к России водные средства передвижения у коренных народов этого региона были уже довольно разнообразны и состояли из бревенчатых плотов и трех основных типов лодок: долбленых, дощатых и берестяных, различавшихся между собой, как по способу постройки, так и по назначению. После вхождения в состав России, традиционные водные средства передвижения у народов Нижнего Амура и Сахалина не претерпели значительных изменений и продолжали применяться рыбаками и охотниками и в дальнейшем, вплоть до нашего времени.

Наиболее простым средством передвижения по воде у амурских аборигенов были плоты. Их использовали для перевозки различных грузов, переселения на новые места жительства, для сплава леса. В нанайском фольклоре плот является чуть ли не единственным средством для массовых и долгих переселений по Амуру, через большие озера, и даже Татарский пролив. Плот делали из срубленных и обтесанных бревен, которые скрепляли между собой кожаными ремнями или планками, вбивая в них и бревна толстые деревянные гвозди-шканты. Затем оборудовали рулевыми и гребными веслами, а иногда и мачтой с парусом. Для укрытия от непогоды на плоту устанавливали шалаш или навес из гибких ивовых прутьев, покрытых берестой или кожей (Сем 1973: 147).

Народы Нижнего Амура и Сахалина применяли три типа долбленых лодок-однодеревок: лодки с лопатообразным носом, лодки с «kozyрьками», и лодки с острыми или овальными образованиями носа и кормы.

Большие долбленые лодки – баты были распространены преимущественно на быстрых и порожистых горных реках с каменным ложем, поверхность которых часто бывает завалена буреломом (рис.1). Только длинные и узкие баты, имевшие толстые борта и днища, управляемые опытными людьми могли плавать по таким рекам (Лопатин 1922: 126).



**Рис. 1. Лодки баты и оморочки
(чертеж В.Н. Васякина по данным автора).**

Наиболее искусными мастерами в изготовлении долбленых лодок были удэгейцы и орочи, жившие на правых притоках Амура и реках, впадающих в Татарский пролив, но умели их делать и нанайцы и нивхи.

Баты изготавливали из целой колоды дерева, чаще всего тополя, липы, либо других мягких пород, путем внутреннего долбления, с помощью долота или тесла. Делались они обычно без внутренних перегородок. Борта разводили поперечными распорками, чаще всего 5–7, предохранявшими их от искривления и проломов. Нос и корма бата заканчивались прямыми вертикальными стенками, борта от днища к середине, были несколько расширены, а верхняя их часть немного сужена, то есть сохраняли естественную кривизну или округлость ствола дерева, но иногда борта снаружи обтесывались и принимали прямую форму.

Главной особенностью бата было то, что его днище заканчивалось впереди широким и длинным лопатообразным выступом, обычно четырехугольной формы, слегка приподнятым вверх и немного расширенным к переднему краю. Благодаря такой форме носа бат при движении не разрезает воду или волну, а как бы взбирается на нее, и благодаря этому может проходить через самые опасные перекаты. По гладкой же воде протоки бат скользит, почти не образуя волн, как будто не касаясь воды. Имея центр тяжести высоко приподнятым, бат кажется очень валким, но в умелых руках он довольно остойчив на воде.

Размеры батов были различны и часто зависели от величины ствола дерева, из которого они изготавливались. В среднем их длина равнялась 7–8 м, ширина и

высота – от 30 до 50 см, но были баты длиной и по 10–12 м. Некоторые баты обладали довольно большой грузоподъемностью, до 700–800 кг, и были пригодны для перевозки целой семьи со всем скарбом на новые места жительства, охоты или рыбалки (Сем 1973: 147–148).

При движении на бате вверх по реке обычно пользовались длинными и прочными шестами. При этом один человек стоял на корме, а другой на носу, и в едином ритме оба отталкивались шестами о дно реки. При спуске вниз по течению реки лодкой обычно управлял один человек, который сидел на корме с веслом. Поскольку веслами на батах пользовались лишь изредка, то уключины для них обычно не делали. Предназначались баты в основном для перевозки людей и грузов, и в первую очередь охотников, с их снаряжением и припасами, и охотничьих трофеев.

Южные ороки и айны, жители Сахалина, и их соседи нивхи и орочи, на батах выходили даже в море, на рыбную ловлю и зверобойный промысел. Большинство южных сроков приобретали баты у своих соседей – нивхов, северные же ороки изготавливали их сами.

У нивхов, живших по берегам Амурского лимана и Северного Сахалина, применялись несколько отличные от обычных нижеамурских батов большие лодки-долбленки с «kozyрьками», причем они встречались в основном у нивхов, живших по рекам и морским заливам восточного побережья острова (рис.2). Для них были характерны большие лопатообразные выступы на обоих концах лодки, длиной 50–70 см, но не в нижней, а в верхней части, по внешнему виду похожие на козырьки. Иногда под носовым козырьком тополь вытесывался так, что образовывалось подобие киля или штевня. Долбленки эти и сейчас известны у нивхов под названием *мла му*, то есть буквально – «лодка с ушами» (Таксами 1975: 66–67). Борта такой лодки, в сущности разновидности бата, иногда наращивали тонкими планками или досками, а поперек укрепляли распорками.

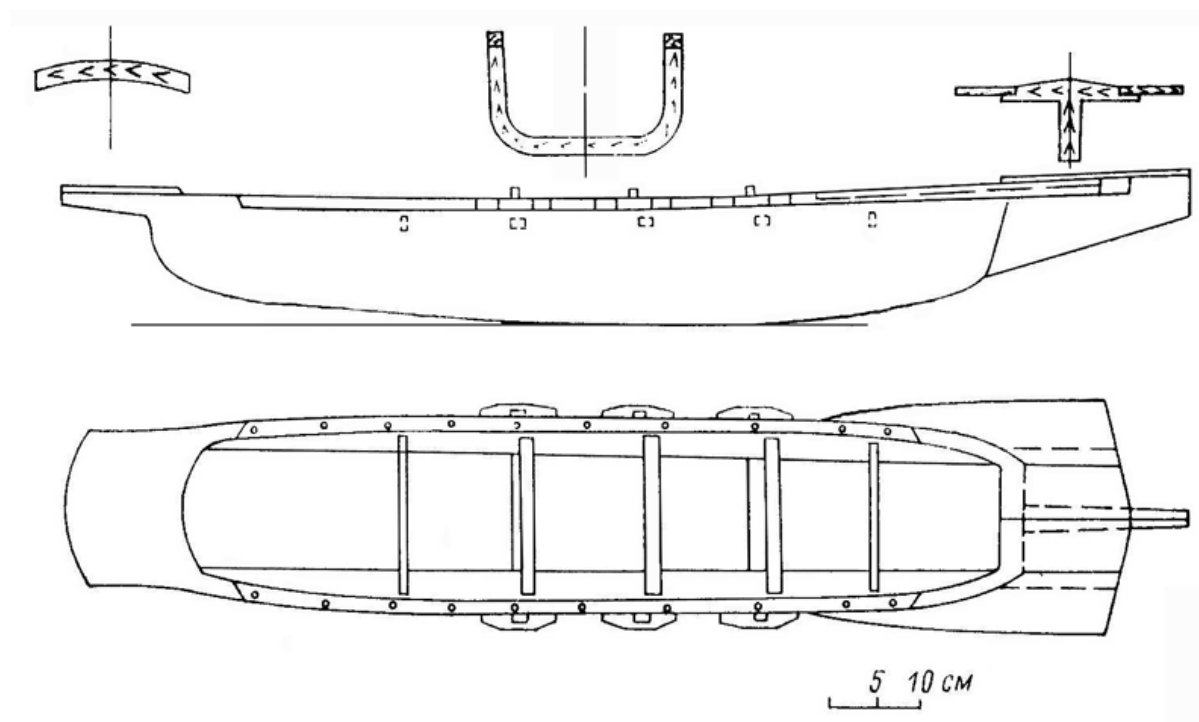


Рис. 2. Лодки нивхов с козырьком.

При плавании по рекам, особенно против течения, нивхи на своих долбленых лодках двигались обычно при помощи шестов, а при плавании по морю и у побережья использовали две-три пары весел в уключинах, а иногда и парус. При перевозке большого количества людей и грузов нивхи часто соединяли вместе несколько лодок-однодеревок, используя для этого прочные шесты и доски. Делали это как для увеличения грузоподъемности, так и безопасности плавания. Способ этот на Сахалине назывался «ронжероном» и применялся, видимо, с давних пор (Таксами 1967: 199).

Большие долбленые лодки – баты продолжают применять кое-где на горных реках Нижнего Амура и Сахалина и в настоящее время. По-прежнему, они остаются незаменимым средством передвижения у таежных охотников и промысловиков. Но сейчас на батах иногда устанавливают подвесной лодочный мотор, что значительно ускоряет передвижение и облегчает управление ими, особенно, при движении против течения реки.

Еще одним видом долбленой лодки-однодеревки являлась, лодка-оморочка (рис.3-6). В отличие от многоместных батов, оморочки чаще всего были меньше их по размеру и делались, как правило, на одного, реже – на двух человек. Поэтому и размеры долбленых оморочек обычно были небольшими: длина 3–5 м, ширина 40–60 см, высота 30-40 см. Однако были оморочки и гораздо больших размеров, до 9–10 м длиной и «поднимали три сотни кеты, целые семьи со всеми вещами» (Штернберг 1933: 538–539).

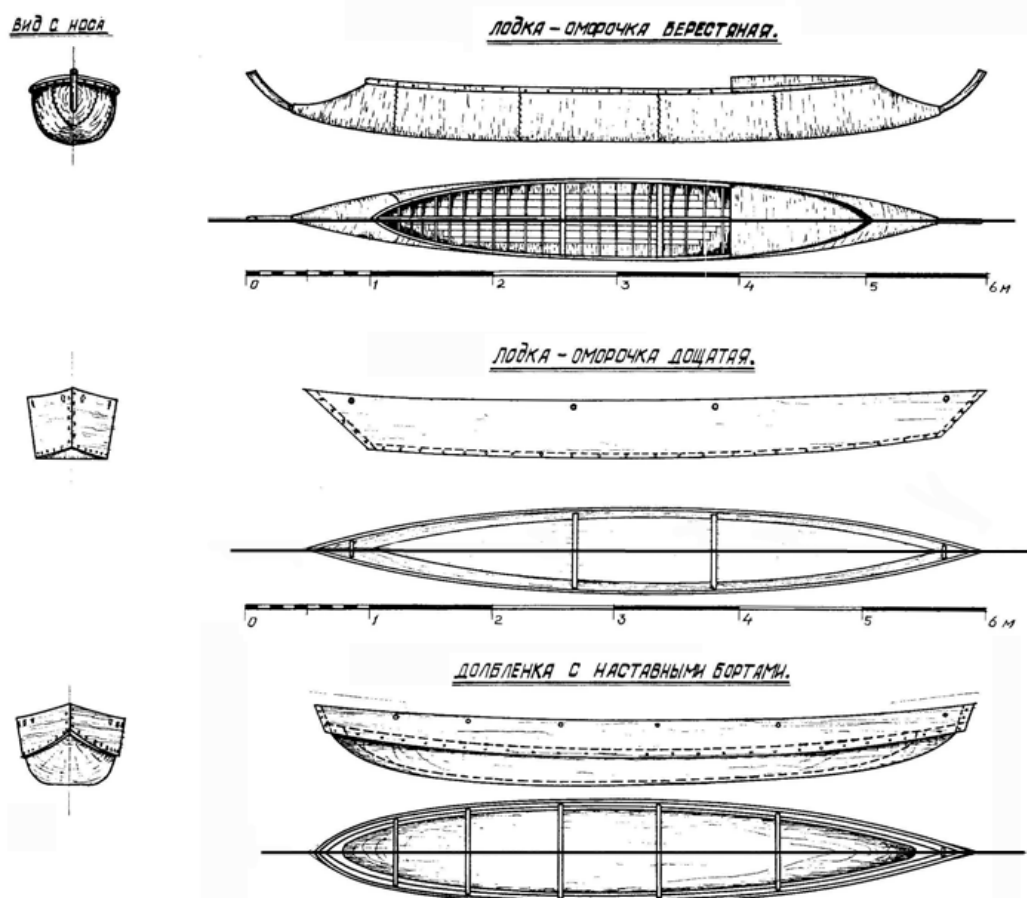


Рис. 3. Лодки оморочки берестяные и дощатые, долбленки с наставными бортами.

(чертеж В.Н.Васякина по данным автора).

В Сахалинском областном краеведческом музее в городе Южно-Сахалинске хранится долбленая лодка-оморочка айнов – *чису*, привезенная с западного побережья острова из селения Старо-Маячное (Тирай) юмаринского района. Оморочка изготовлена из тополя, который на языке айнов называется чисуни, и имеет длину 5,53 м, ширину 50 см, высоту 30 см, толщину бортов и днища 1–3 см. Еще одна такая лодка-оморочка выставлена в Краеведческом музее города Амурска Хабаровского края, куда она поступила из села Вознесенское, расположенного на правом берегу Амура, напротив, города. Оморочка изготовлена из тополя или липы и принадлежала нанайцам. Длина лодки 4,50 м, ширина 53 см, высота в центре 36 см, к оконечностям она увеличивается на 3–5 см, толщина бортов и днища 1,5–3 см. Лодка снабжена веслом, общая длина которого около метра, с узкой и несколько усеченной книзу лопастью, длиной 30–40 см. Обе оморочки, хотя и отличаются несколько по размерам, но по форме и способу изготовления очень похожи одна на другую. У обеих лодок внутреннее долбление сплошное, без поперечных перегородок, а верхние кромки бортов удерживались от сжатия вставленными между ними распорками. Отсутствуют и постоянные сиденья, их либо заменяли небольшие переносные скамейки, либо гребцы работали веслами или шестами стоя.

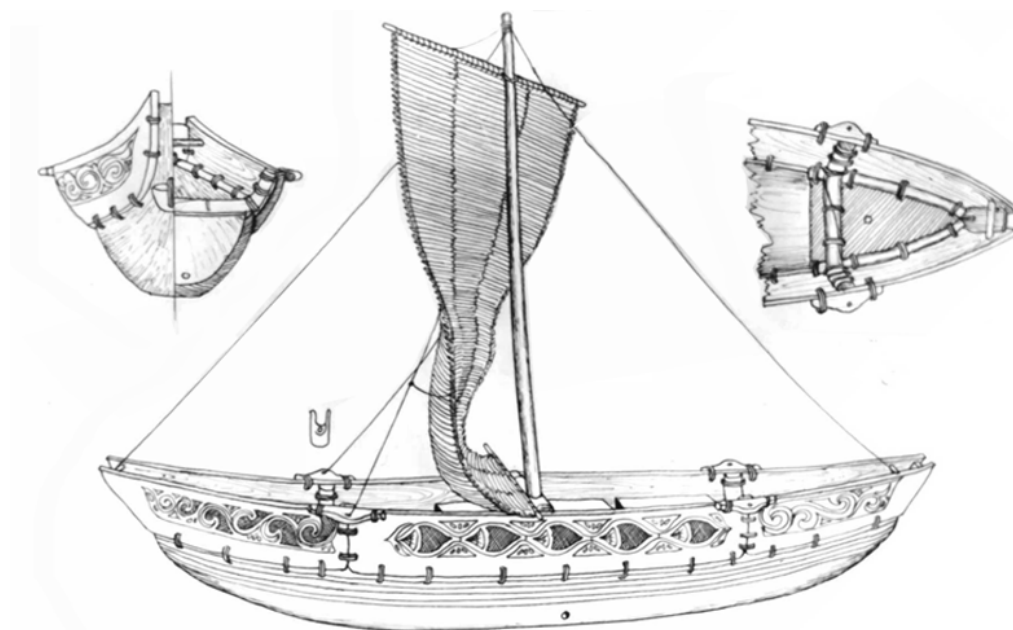


Рис. 4. Лодка айнов с наставными бортами из собрания музея г. Южно-Сахалинск.

Изготавливались долбленые лодки-оморочки из одной колоды мягкого и мелкослойного дерева, такого как тополь, осина, липа или кедр, посредством выжигания или долбления, а иногда с использованием и того и другого способа. Как правило, они имели заостренные оконечности, иногда овальной формы, и плоское, с небольшим выгибом посередине днище.



Рис. 5. Лодка оморочка традиционного типа. Река Гур (Хунгари) 1989 г.

Применялись долбленные оморочки чаще всего при охоте. На них можно было осторожно подплывать к месту водопоя крупных зверей и животных, охотиться на водоплавающую дичь, а также рыбачить с острогой ночью. Долбленные лодки-оморочки были довольно легки в управлении, благодаря небольшой осадке имели хорошую проходимость на мелководьях, но не очень устойчивы и остойчивы при движении, поэтому плавание на них, как и на батах, требовало определенного умения и сноровки.

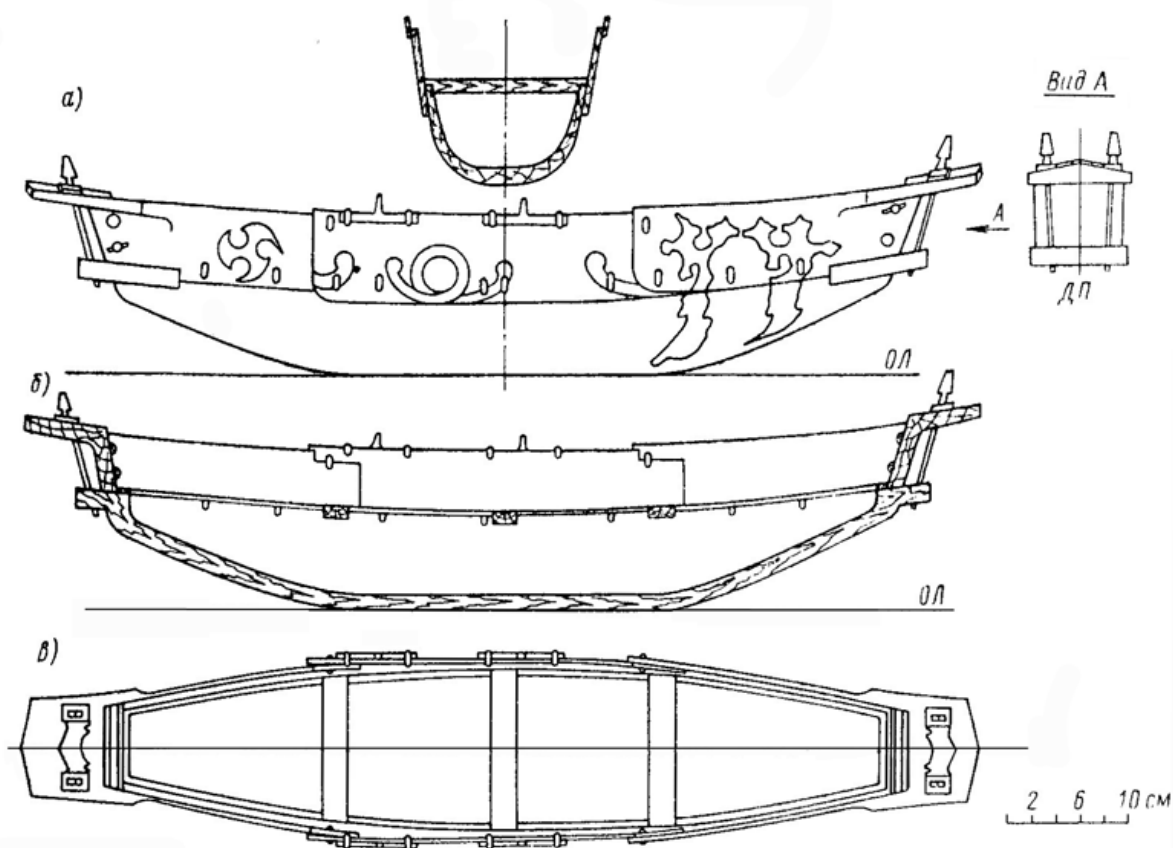


Рис. 6. Чертеж модели лодки айнов. Приморский краеведческий музей.

Как уже отмечалось выше, искусными мастерами в изготовлении долбленых лодок, в том числе и оморочек, были удэгейцы и орочи, у которых их приобретали нанайцы, ульчи, негидальцы и нивхи. Но и у этих народов Нижнего Амура и Сахалина были свои мастера, умевшие делать такие лодки.

Кроме долбленых лодок-однодеревек, у народов Нижнего Приамурья с давних пор существовали каркасные берестяные, и кожаные лодки. Есть предположение, что берестяные лодки в свое время заменили еще более древнюю «корьевую лодку», изготавливавшуюся из коры хвойных деревьев далекими предками тунгусо-маньчжурских народов (Мыльникова-Форштейн 1937: 341, 345). Берестяные лодки, которые так же назывались оморочками, были распространены преимущественно по левым притокам Амура, на реках с относительно спокойным течением, так как хрупкая конструкция такой лодки требовала осторожного и бережного отношения к ней и более благоприятных условий плавания, чем на долбленых лодках-однодеревках.

Хотя берестяные лодки применялись многими народами Нижнего Амура, но непревзойденными мастерами в их изготовлении были все-таки нанайцы. То же, что конь для русского крестьянина, значила для нанайца в прежние времена оморочка, в том числе и берестяная. Почти каждый член семьи имел свою оморочку, сделанную по его росту и весу. Нанайцы очень бережно относились к своим оморочкам, но использовали их повсеместно. «С ней он ловит рыбу, с ней охотится, под нею спит в пути или спасается от дождя» (Лопатин 1922: 125).

По свидетельству очевидцев, порой целые берестяные флотилии двигались по лесным протокам. Но сегодня уже трудно обнаружить берестяную оморочку, так как нанайцы заменили их на лодки, каркас которых обтянут плотным брезентом, а русское население предпочитает стекло-волокно. И в наши дни

езда на оморочках остается любимым способом передвижения у нанайцев. Где не пройдет катер и застрянет в осоке тяжелая дощатая лодка, выручит легкая оморочка. У загруженной до краев оморочки осадка всего несколько сантиметров. А кончилась вода – бери оморочку на плечо и неси до следующей протоки.

Изготавливались берестяные оморочки – *дзяи* следующим образом: с березы, обычно в июле, острым ножом снимали кору (бересту) и сушили ее под навесом. Затем из древесины ели или лиственницы строгали длинные тонкие рейки и, после вымачивания в воде, скрепляли их в почти невесомый обоюдоострый каркас особо прочным клеем – из калужьего пузыря, а после высыхания, обшивали полотнищем бересты, шириной около метра, предварительно склеенным в два слоя. Для более прочного скрепления с двух сторон бересты прокладывались рейки, которые так же проклеивали и сбивали мелкими деревянными или металлическими гвоздями. На внутреннюю среднюю часть каркаса наклеивали еще одну полоску бересты, идущую на всю его длину и придающую дополнительную крепость днищу. Для этой же цели на дно лодки клали в один ряд дранку, обычно из лиственницы, после чего устанавливали гнутые шпангоуты, сделанные из ели и предварительно вымоченные в воде в течение полутора суток (Сем 1973: 154–156).

Чтобы оморочка скользила неслышно по травянистым рекам или протокам, шершавое днище лодки обжигали снаружи над костром из еловых стружек. Кора при этом становилась коричневой и блестящей, словно облитая лаком. Борта иногда расцвечивали снаружи рисунками рыб и зверей. Краски для росписи делали из трав, синего цветка чачака. Смешанные с рыбным клеем краски делались прочными и держались до тех пор, пока служила сама оморочка.

Большинство берестяных лодок-оморочек делалось с открытым верхом, но встречались и с закрытым носом и кормой как у эскимосских каяков или байдарок алеутов. Концы оморочек обычно были несколько приподняты вверх и загнуты вовнутрь, чтобы лодка могла беспрепятственно скользить по поверхности воды, а волна не попадала внутрь ее. Есть сведения о том, что раньше берестяные оморочки строили так, что сверху оставалось лишь небольшое квадратное отверстие для человека, боковые стороны которого равнялись ширине лодки. «Во время опасности охотник мог вместе с лодкой... перевернуться и сохранившимся внутри корпуса воздухом дышать продолжительное время. Это позволяло ему отплыть от опасного места на значительное расстояние. Перевернуть снова лодку в нормальное положение также не представляло значительного труда - ввиду ее легкости (Сем 1973: 158).

Как уже отмечалось, берестяные оморочки обычно изготавливали по росту и весу охотника, но были лодки и гораздо большие, которые, несмотря на кажущуюся хрупкость, могли поднимать и вмещать туши одного-двух сохатых. На берестяных оморочках охотились, рыбачили с острогой, совершали поездки между стойбищами.

Оригинальный образец берестяной оморочки хранится в Краеведческом музее города Хабаровска, а в Амурском областном краеведческом музее города Благовещенска находится старинная модель такой лодки, изготовленная Ф.М. Юшкевичем и поступившая туда еще в 1893 году.

Следует упомянуть, что у нанайцев, живших по берегам реки Сунгари, был в употреблении другой тип каркасной лодки, которая изготавливалась из ивовых прутьев и кожи домашних животных, а так же кожи оленя, изюбря или лося. Видимо, по своей конструкции они мало отличались от берестяных.

Изготовление берестяных лодок – дело довольно сложное и трудоемкое, поэтому, наряду с ними, изготавливали и использовали долбленые лодки-оморочки, а примерно с конца прошлого века коренное население Нижнего Амура стало употреблять и дощатые лодки-оморочки, приобретая для этого пиленные и струганные доски небольшой толщины у русских переселенцев.

Дощатые оморочки обычно делались из трех осиновых или еловых досок, причем одна доска шла на днище, а две остальные – на борта. Доски очень плотно подгонялись друг к другу и скреплялись гвоздями из еловых сучков – колками. Никаких металлических гвоздей при постройке оморочек раньше не употребляли. И дело здесь было не столько в дефиците металла, а в том, что при его применении дерево быстро загнивает, что в свою очередь ведет к сокращению срока службы лодки, и ее практического применения. Пазы в стыках досок конопатили мохом, но даже и без конопатки, благодаря плотной подгонке, они не протекали, а поэтому не требовали ни смолы, ни дегтя. Чтобы конопать не вываливалась из пазов, на внутренней стороне лодки, вдоль стыков, накладывали особые нащельники из расколотых вдоль ивовых прутьев.

Внешней формой дощатые оморочки были похожи на небольшие долбленые лодки-оморочки. Такое же плоское, слегка выгнутое днище, острый нос и корма, идущие под наклоном от днища кверху. За счет естественного развала бортов, оконечности слегка приподняты. Обычно передняя и задняя части дощатой оморочки делались одинаковыми, симметричными, но иногда носовая часть была более широкой, чем кормовая, что облегчало управление лодкой, особенно когда в ней находился один человек, и позволяло более удобно укладывать груз, охотничий трофей или пойманную рыбу. Сколоченные из тонких досок, оморочки были легки до такой степени, что один человек мог без особого труда перенести ее на значительное расстояние. Вмещали дощатые оморочки одного, иногда двух человек.

Длина дощатых оморочек могла быть от 2 до 5 м, ширина – 60–70 см, высота – 30–50 см. Например, в Краеведческом музее города Амурска хранится дощатая лодка-оморочка, доставленная из нанайского села Вознесенское, длина которой – 4,05 м, ширина – 62 см, высота – 29 см. Липовые доски, толщиной – 1,5–2 см, сбиты металлическими гвоздями. Но некоторые дощатые оморочки были настолько малы, что в них не оставалось места даже для остроги или ружья. В этом случае для них делали в носу особую развилку, на которую они и укладывались.

Дощатые оморочки изготавливают и сейчас, но уже часто вместо обычных досок используют многослойную водонепроницаемую фанеру или стеклопластик. В основном фанерные и пластиковые лодки делает русское население, которое позаимствовало этот тип оморочки у коренных жителей Нижнего Амура, внося изменения в технологию их изготовления.

На всех типах оморочек никогда не делали специальных сидений, а ставили на дно небольшие скамейки в виде поперечных досок на коротких ножках. Сверху на скамейку обычно стелили берестяной коврик. На дощатых оморочках передвигались с шестами или при помощи весел, изредка на них ставили парус. В отличие от других типов оморочек, на дощатых оморочках иногда делали специальные уключины, на которые одевали весла и гребли.

Для передвижения посредством гребли на всех типах оморочек использовали два типа весел: большое двухлопастное, длиной 160–170 см, и пару коротких весел – «лопаточек», длиной 70–75 см. Большое весло служило при обычном плавании. Пловец держал его за середину, а расширенными концами-лопастями греб попеременно на обе стороны. У ловкого гребца легкая оморочка летела стрелою, но требовалось много опыта и сноровки, чтобы

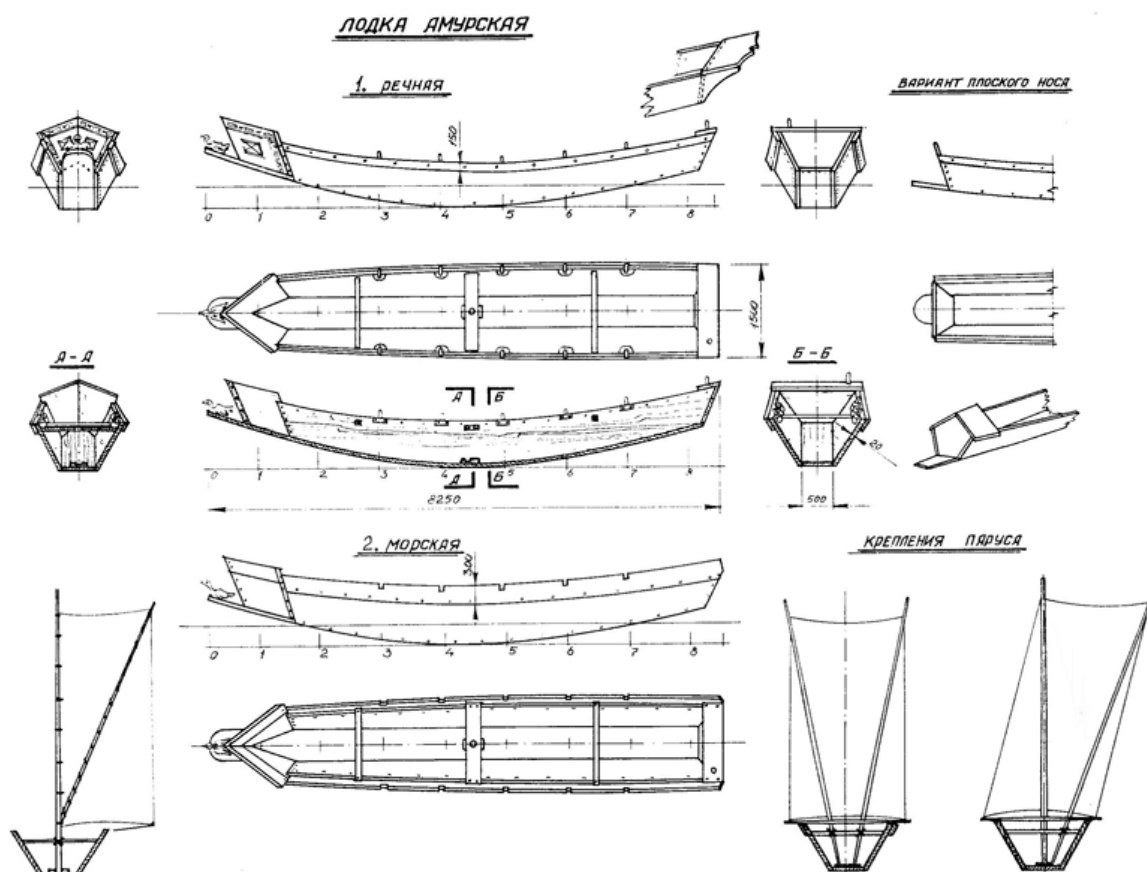
гребсти и одновременно управлять этим веслом, и только те, кто с ранних лет начинал плавать в оморочке, в совершенстве владел им (рис.7).



Рис. 7. В.Р. Чепелев на лодке оморочка традиционного типа. Река Гур (Хунгари) 1989 г.

Короткие весла постоянно лежали в оморочке, но пользовались ими в основном во время ночной работы, то есть либо охоты на копытных животных или медведя, либо рыбалки с острогом. Их опускали в воду и при гребле не вынимали из воды, чем достигалась бесшумность движения рыбака или охотника. При движении против течения реки, на оморочках обычно использовали длинные шесты, которыми отталкивались о каменистое дно. Там, где течение не было слишком сильным, использовали весла, а где плыть было очень трудно или опасно, оморочку вытаскивали из воды и переносили на себе до безопасного места, после чего опять опускали на воду.

Верхом же совершенства, а также универсальным средством передвижения по воде у коренных народов Нижнего Амура и Сахалина, являлась *амурская лодка* или иначе *лодка амурского типа* (рис.8–9) Это была относительно большая дощатая лодка с плоским и приподнятым в носовой части днищем, перегороженным носом и широкой тупой кормой. Чаще всего такая лодка изготовлялась из трех основных досок, из которых одна шла на днище, а две другие – на борта, имела две-три пары уключин и была рассчитана на такое же количество гребцов. Амурские лодки были распространены повсеместно от Уссури до устья Амура, Амурском лимане, Татарском проливе и Сахалине, то есть у нанайцев, ульчей, негидальцев, нивхов и орочей, и везде имели почти одинаковую форму, хотя иногда и различались по размерам и назначению.



**Рис. 8. Амурские лодки речная и морская
(чертеж В.Н. Васякина по данным автора).**

Материалом для изготовления дощатых амурских лодок служили ива, ель, сосна, кедр, то есть мягкие и легкие породы дерева, но достаточно прочные. Обычно брали толстые деревья, раскалывали их вдоль с помощью клиньев, а затем топорами вытесывали доски, затрачивая на это довольно много времени и значительные усилия. Есть сведения, что старые опытные мастера каждую часть лодки, включая и большие доски остова, доводили до гладкости ножами и скребками, и даже полировали плоскими камнями.

Сама технология постройки амурской лодки была несложной. Днище делали из толстой и длинной доски, шириной 35–50 см, которую предварительно несколько выгибали между кольями, так чтобы лодка в средней части более глубокой, чем в носу и корме. Затем к днищевой доске с обеих сторон прибавляли еще по одной доске, шириной в средней части до 50 см, но несколько короче ее в передней части. Эти боковые доски образовывали борта лодки. Спереди днищевая доска выходила несколько вперед и часто оканчивалась фигурным вырезом или овальный срезом. Эта, выступающая вперед часть днища, при движении была всегда приподнята над водой и лодка не зарывалась носом в воду или волны, а как бы подминала их под себя, что и обеспечивало ей прекрасные судоходные качества, особенно на волнении.

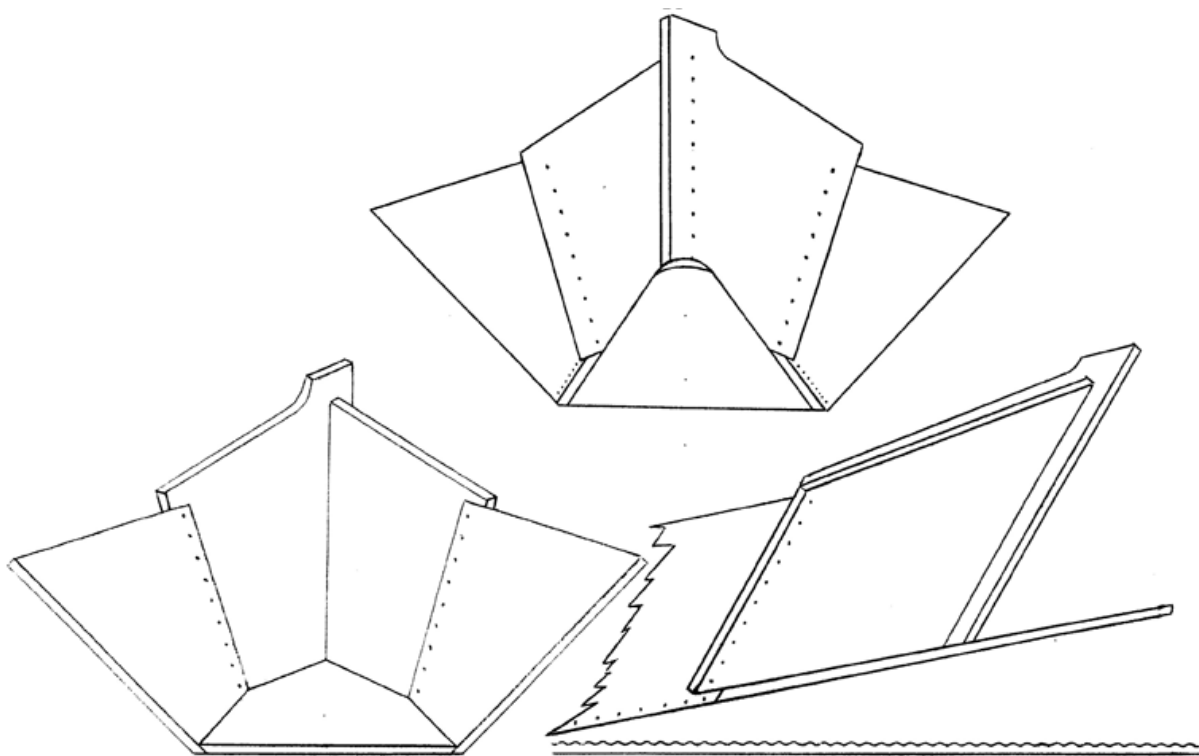


Рис. 9. Узел соединения носовой части амурской лодки.

Верхняя же часть носа амурской лодки заканчивалась особой перегородкой, обычно состоящей из двух небольших и более тонких досок, расположенных под углом относительно друг друга и прибитых одновременно к бортам и днищу. Причем одна из этих поперечных досок, обычно левая, была немного длиннее и выше другой и выходила за пределы стыка, перекрывая его. Однако были лодки, хотя и гораздо реже, с прямой перегородкой в носу, сделанной из одной поперечной доски, а иногда даже с подобием кубрика, местом для складывания сетей и прочих рыболовных принадлежностей.

В кормовой части лодки к бортам и днищу прибавали широкую поперечную доску, обычно трапециевидной формы, а сверху на нее и на борта накладывали еще одну доску поперек, служившую сиденьем для рулевого и местом складывания рыболовной сети перед ее постановкой. Часто концы бортовых досок на 40–50 см выходили за пределы кормовой транцевой доски, при этом их подрезали в виде овалов, а уже сверху клали сиденье, которое таким образом выходило за пределы транца и нависало над водой. Такое расположение кормового сиденья облегчало управление лодкой и работу с сетями.

Иногда верхние края бортов для большей прочности обивали узкой доской, шириной 10–15 см, и скрепляли между собой тремя поперечными распорками: около носа и кормы, и посреди лодки. Средняя перекладина была более широкой и имела в центре круглое отверстие, под которым на дно лодки прибавалась квадратная дощечка, тоже с отверстием. Это делалось для установки съемной мачты, на которой при попутном ветре поднимался парус.

По краям днища лодки прибавали два полоза из расколотых повдоль тонких жердинок, чтобы предохранить его от ударов о камни. Кроме того, обычно весной, в период вскрытия Амура, когда протоки еще местами бывают подо льдом, и рыбакам приходилось во время промысла перетаскивать лодку с открытой воды через стоящие еще ледяные поля на свободное уже ото льда место, прибавали дополнительные полозья на днище лодки, защищавшие его

от острых ледяных торосов. Эти полозья делали из толстых крепких корней, а иногда прикрепляли к ним еще подполозки из китового уса. Позже, полозья стали покрывать подполозниками из листового железа. С наступлением тепла дополнительные полозья с днищ лодок снимали.

Пазы и стыки тщательно законопачивали мхом или волокном крапивы, затем заколачивали снаружи и изнутри планками, изготовленные из расщепленных ножом ивовых прутьев, или из ели и кедра, и засмаливались. Шпангоуты на амурских лодках обычно не ставились, но иногда их применяли на больших морских лодках, причем, «как правило, материалом для шпангоута служили твердые и прочные части дерева, чаще всего корни» (Таксами 1976: 128). Уключины делали цельными, из еловых сучков. Раньше все части лодки крепились только деревянными гвоздями – колками, изготовленными обычно из лиственницы или сучков ели, которые вбивали в заранее просверленные отверстия. Позже при строительстве дощатых амурских лодок амурского типа стали использовать и металлические гвозди.

Гребные весла на амурских лодках обычно делались однолопастными, с отверстием в веретене, посредством которого весло надевалось на уключину. Повсеместно, на Нижнем Амуре и Сахалине, весла имели сложную форму лопасти: округлую у основания и сужающуюся к концу. Рулевые весла были несколько меньшего размера и имели более узкие лопасти, при этом рукоятка весла часто оканчивалась поперечной ручкой. Амурские лодки не имели постоянных скамеек для гребцов, за исключением сиденья рулевого на корме. Гребцы обычно сидели на низких переносных скамеечках, которые ставили на дно лодки. Они располагались на них друг за другом, причем ближе к носовой части лодки, упираясь ногами в поперечные планки, прибитые к дну лодки.

В представлении коренных народов Нижнего Амура и Сахалина дощатая амурская лодка была живым существом, поэтому на нос лодки часто наносился особый орнамент – «*глаза носа лодки*», включавшийся в круг или режу в квадрат. Иногда орнамент наносился и на корму. Особенно богатый орнамент делали на внутренней части носа лодки, нанося его черной или красной краской при помощи берестяного трафарета. У нанайцев этот орнамент обычно наносили женщины, поэтому по своему характеру он был типично женским. А вот узоры и рисунки на внешней стороне носа и кормы лодки выполнялись мужчинами и часто были сходны по своему содержанию (Сем 1973: 158–159).

Обязательной принадлежностью амурской лодки являлось вырезанное из дерева скульптурное изображение водоплавающей птицы. Например, нанайцы украшали свои лодки изображением утки, что должно было, по их представлению, способствовать быстрому передвижению лодки на воде и безопасности рыбаков и охотников во время промысла. Орочи же прикрепляли изображение лебедя, а сахалинские ороки – голову медведя.

Как правило, постоянных мачт на амурских лодках не ставили, но паруса амурским аборигенам были хорошо известны, и они часто пользовались ими, особенно при плавании на больших лодках и на большие расстояния. Мачту, как таковую, часто заменяли легкие тонкие жерди или шесты, которые нижним концом устанавливались в специальные гнезда, сделанные на дне лодки. Верхний конец укреплялся веревочной растяжкой, но не всегда. Существовало несколько способов установки паруса. Например, к длинному шесту, служившему мачтой, прикрепляли одним краем квадратное полотнище паруса, а противоположная его сторона растягивалась при помощи еще одного шеста, расположенного по диагонали, или по бортам лодки ставились два шеста, а между ними крепился парус. Раньше в качестве паруса использовали рыбы кожи, сшитые в виде квадрата или четырехугольника, в более позднее время паруса изготавливали из плотной материи. Площадь паруса зависела от размеров

лодки, иногда ставили по два и более парусов. К углам парусов привязывали веревки или кожаные ремни, которыми управляли ими. Натягивая или расслабляя эти веревки, меняли положение паруса относительно ветра, и этим регулировали скорость движения и облегчали рулевому управление лодкой.

В ряде мест, где на большом протяжении берега Амура и Амурского лимана были ровными, песчаными, и отсутствовали выдающиеся в воду прибрежные скалы, или глубокие заливы, к амурской лодке при ее движении против течения прикрепляли на длинном ремне из тюленей кожи – потяге от трех до пяти собак, бежавших по берегу и тянувших лодку.

Плоскодонные дощатые лодки амурского типа применялись на рыбном промысле, при охоте на морского зверя, для близких и дальних переходов. Обычная длина лодки составляла 5–7 м, но были лодки и меньших и гораздо больших размеров. Памятники археологии и истории свидетельствуют о том, что в прошлом, например у нивхов, встречались лодки в которые садилось двадцать и более человек (Таксами 1975: 65). Существует даже предположение, что старое название нивхов – гиляки происходит от названия большой лодки *гила*, то есть буквально – «люди, плавающие на больших лодках». На *гила* нивхи занимались промыслом нерпы, тюленей и дельфинов в Амурском лимане и вдоль морского побережья. Кроме того, в каждом нивхском селении было по несколько родовых многовесельных лодок специального назначения, в том числе и военного. После того как Приамурье вошло в состав России, у нивхов отпала необходимость содержать большие лодки как боевые суда. В дальнейшем такие лодки использовались в основном в качестве гоночных на праздниках.

У нанайцев также в каждом крупном селении обязательно имелась хотя бы одна большая лодка – *гила*, предназначавшаяся для дальних поездок. Такие лодки отличались от обычных не только большей длиной и шириной, но и более высокими в две доски бортами. Ширина такой лодки позволяла сидеть за одной парой весел не одному, как обычно, а двум гребцам. Китайские источники отмечали, что нанайская *гила* имела длину 3 чжана (9,6 м) и ширину 6 чи (1,92 м) (Сем 1973: 153). *Ги́ла* использовались нанайцами для соревнований на быстроту и выносливость гребцов, в качестве парадного выезда жениха и невесты. Пользовались такими лодками и нанайские воины при нападении на другие стойбища.

На некоторых *гила* не делали обычных уключин в виде вертикальных штырей, а в верхних бортовых досках вырезали гнезда или углубления, через которые пропускали гребные весла. Последние были несколько короче обычных, не имели отверстия для надевания на уключину, лопасть была узкой и несколько изогнутой в виде дуги. Рулевой на *гила* часто не сидел, а стоял на широкой кормовой доске.

По свидетельству этнографов, еще в 20-х гг. XX в. в некоторых нанайских селениях встречались большие дощатые лодки типа *гила* (Смоляк 1984: 124–125), но в настоящее время их уже не делают. А вот лодки небольших и средних размеров нанайцы кое-где применяют и сегодня, в частности во время спортивных состязаний на воде (Бельды 1989: 13–25).

Орочи свои большие многовесельные лодки амурского типа называли *тэмтыэ*. Как и нанайцы, орочи на своих морских лодках тоже не делали уключин в форме штырей, а заменяли их вырезами в бортах, и сидели по двое за одной парой весел, причем каждый греб веслом двумя руками. Во время дальних плаваний на них устанавливали парус. Подробное описание большой дощатой лодки орочей сделал В.П. Маргаритов, наблюдавший жизнь и быт орочей в конце XIX в.

«Это лодка самая большая и исключительно морская; сделана из пяти больших продольных досок, составляющих дно и бока лодки, и из нескольких коротеньких досок, которыми заделаны корма и нос... Корма заделывается всего одной поперечной доской, имеющей ширину как раз такую, как и ширина нижней пары боковых досок... Таким образом, эта лодка двухъярусная, причем верхний ярус окаймляет лодку со всех сторон, кроме кормы, и может, смотря по надобности, сниматься и опять накладываться. Вся лодка сбита деревянными гвоздями, причем края верхних досок заходят за края нижних, пазы законопачиваются вываренным мхом и забиваются тонкими рейками. Длина таких лодок варьирует около 10 аршин (аршин – 71,12 см. – В.Ч.), ширина посредине лодки – около 2 аршин, ширина у кормы – около 2,2 аршин, ширина носа – около 1,3 аршина, ширина на дне посредине – 0,6 и глубина – около 1 аршина. Удобство этой лодки состоит в том, что она очень легкая на ходу, сидит в воде на 3,6 дюйма (дюйм – 2,54 см) и может вмещать, помимо пяти человек, до 50 пудов (пуд – 16,38 кг) груза» (Маргаритов 1888: 14–15).

Нанайцы, ульчи и нивхи, как отмечалось выше, иногда делали свои обыкновенные дощатые амурские лодки с прямой поперечной перегородкой в носу. Такие лодки своей формой напоминали *маньчжурскую лодку* – дощатую плоскодонку, но более узкую и низкую, чем амурская лодка, тип которой был широко распространен на Верхнем и Среднем Амуре, и на реках Уссури и Сунгари. Лодки с прямой перегородкой на носу и сейчас можно встретить в Приамурье, причем их использует не только коренное население, но и русское.

Дощатые лодки амурского типа были прекрасно приспособлены к условиям плавания по широким и часто бурным водам Амура, Амурского лимана и Татарского пролива, благодаря чему и получили широкое применение в быту и хозяйстве коренных народов Нижнего Амура и Сахалина. По достоинству оценили высокие судоходные качества амурской лодки и русские переселенцы. Наряду с различными типами русских лодок, таких как астраханки, синдинки и другие, они долгое время использовали и традиционные амурские лодки.

С 1950-х гг. в амурских рыболовецких колхозах стали появляться моторные лодки. Моторы устанавливали преимущественно на русских лодках, сделанных из более толстых досок. В результате распространения моторных лодок и катеров, количество традиционных берестяных, долбленых и дощатых лодок амурского типа значительно уменьшилось. В настоящее время по Амуру и его главным притокам ходит много катеров и пассажирских теплоходов, а также дюралевых моторных лодок – «казанок», поэтому как транспортное средство традиционные типы амурских лодок потеряли свое былое значение. Однако прежние водные средства передвижения еще и сейчас имеют некоторое применение, особенно у пожилых людей, которые предпочитают заниматься рыбной ловлей, промыслом морского зверя, а также таежной охотой, по старинке, на своих традиционных лодках. У нанайцев, например, до сих пор пользуются большой популярностью спортивные соревнования по гребле на оморочках и амурских лодках (Бельды 1989: 13–35).

Ни в одном музее Приамурья и Сахалина нет натурального образца дощатой амурской лодки, но в краеведческих музеях города Николаевска, села Богородского, города Южно-Сахалинска имеются модели такой лодки, дающие представление об особенностях ее устройства и способе изготовления.

Обзор традиционных водных средств передвижения у коренных народов Нижнего Амура и Сахалина требует упомянуть и о лодках айнов. Кроме долбленых, айны употребляли и дощатые плоскодонные лодки амурского типа, и лодки смешанной конструкции: с долбленной основой и надставленными планками или досками бортами (Голубев, Василевский 1985: 42). Сохранилось описание такой лодки.

«Чтобы повышать борт с целью защиты от вторжения морской воды в каноэ (лодку-однодеревку. – В.Ч.), к обоим бортам каноэ прибивают доски из пихты или ели, шириной 40 см и толщиной 2,5 см, гвоздями из ели, с интервалом в 1,5 см. Или, проделывая отверстия на досках и бортах, привязывают крепко доски к бортам тонкими шнурами из коры корней пихты. Чтобы морская вода не проникала в каноэ, щели между бортами и досками забивали тундровым мхом. Для изготовления других частей обычно использовали иву. Иногда ставили парус на море» (Нисидзуру 1942: 104–105).

Сохранившихся экземпляров лодок айнов с наставными бортами также не сохранилось, но в фондах Приморского краеведческого музея во Владивостоке находится модель такой лодки (Павлюченко 1992: 48).

Даже краткий обзор традиционных средств передвижения по воде у коренных народов Нижнего Амура и Сахалина позволяет сделать вывод об их широком применении и многообразии. Основными видами водных средств были бревенчатые плоты и различные типы лодок. В зависимости от способа изготовления лодки подразделялись на четыре основных типа: долбленые однодеревки, каркасные берестяные, составные дощатые и смешанные, то есть долбленки с наставными бортами. А в зависимости от названия – на лодки-баты, лодки-оморочки и амурские лодки, причем надо иметь в виду, что это общепринятые русифицированные термины, так сами амурские и сахалинские аборигены употребляли свои собственные названия, например, нанайцы бат называли огдима, долбленную оморочку – утунги, отонго, берестяную – дяи, омоочин, дощатую – уттунги, обычную дощатую амурскую лодку – огда, большую лодку – гила, лодку с перегородкой в носу – кэндимэ, кэндюмэ. С полным основанием можно, считать, что коренные народы Нижнего Амура и Сахалина создали не только уникальную культуру таежных охотников, рыболовов и морских зверобоев, но и оригинальные водные средства передвижения, чем внесли и свой вклад в отечественное народное судостроение и судоходство.

Traditional means of waterway transportation among aboriginal peoples of the Lower Amur region and Sakhalin.

Aboriginal peoples of the Lower Amur River, which for centuries have been occupied mainly with taiga hunting, fishery and sea hunting, used widely waterway means of transportation. The main kinds of the water transport were timbered rafts and various types of boats. Depending on the manner of their manufacture, boats were divided into four major types: one-log dugouts, framed birchbark canoes, composite boats made of planking, and those of a mixed construction, i.e. dugouts with planking added to the sides. In the Russian tradition they are called correspondingly: bat-boats, omorochka-boats and Amur boats, while the aboriginal population called them local names. Probably, the first means of transportation via the Amur River were not birchbark canoes, as some archaeologists suppose, but rather timbered rafts and one-log dugouts, since they are simpler in construction and making. Birchbark and planking boats appeared much later as a result of considerable improvement of tools and manufacturing skills of Amur and Sakhalin aboriginals.

Native peoples of the Lower Amur and Sakhalin created not only a unique culture of taiga hunters, fishers and sea hunters, but also their original means of water transport.

БИБЛИОГРАФИЯ

- Бельды 1989 — Бельды В. Нанайские игры. Хабаровск.
- Голубев, Василевский 1985 — Голубев В.А., Василевский А.А. Новые данные об айнских лодках: По материалам экспозиции и фондов Сахалинского областного краеведческого музея //Этнографические исследования Сахалинского областного краеведческого музея. Южно-Сахалинск.
- Деревянко 1976 — Деревянко А.П. Приамурье. Новосибирск.
- Лопатин 1922 — Лопатин И. Гольды амурские, уссурийские и сунгарийские //Записки общества изучения Амурского края. Владивосточный отдел Приамурского отдела Русского географического общества. Владивосток.
- Маргаритов 1888 — Маргаритов В.П. Об орочах Императорской гавани, СПб.
- Мыльникова-Форштейн 1937 — Мыльникова-Форштейн К.М. Развитие тунгусо-маньчжурской лодки по данным языка //Памяти В.Г. Богораза. Сб. ст. М.-Л.
- Нисидзуру 1942 — Нисидзуру Т.С. Сахалинские айны. Тохара.
- Павлюченко 1992 — Павлюченко Е.И. Лодки сахалинских аборигенов //Судостроение. №4.
- Сем 1973 — Сем Ю.А. Нанайцы. I. Материальная культура. Владивосток.
- Смоляк 1984 — Смоляк А.В. Традиционное хозяйство и материальная культура народов Нижнего Амура и Сахалина. М.
- Таксами 1967 — Таксами Ч.М. Нивхи. Л.
- Таксами 1975 — Таксами Ч.М. Основные проблемы этнографии и истории нивхов: середина XIX – начало XX в.) Л.
- Таксами 1976 — Таксами Ч.М. Некоторые общие черты летних средств передвижения у народов Нижнего Амура и Сахалина //Материальная культура народов Сибири и Севера. Л.
- Штернберг 1933 — Штернберг Л.Я. Гиляки, орочи, гольды, негидальцы, айны. Хабаровск.