

такие элементы в народные произведения, изучение которых позволяет выявить определенные национальные особенности в этносе. Общность смыслового содержания многих произведений латвийского и белорусского народов не лишает эти произведения национального колорита. Стараниями собирателей латвийского и белорусского фольклора зафиксировано еще больше произведений, отличающихся по содержанию и отражающих особенности быта и культуры каждого из народов.

## ЭТНОГРАФИЯ

Н.Бураковская (Минск)

### ПАРАЛЛЕЛИ ВОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ БЕЛОРУСОВ И НАРОДОВ ПРИБАЛТИКИ

Водные пути с древнейших времен играли важную роль в истории человечества. Еще в эпоху неолита для передвижения по воде люди использовали плоты и долбленые лодки-однодеревки, о чем свидетельствуют археологические находки на территории Белоруссии, Украины, России, Латвии. В дальнейшем с развитием производительных сил происходило изменение техники и объемов судоходства. Наличие на территории Белоруссии таких крупных водных магистралей, как Днепр, Зап.Двина, Неман, способствовало развитию экономических и культурных связей соседних племен и народов, истоки которых уходят в глубокую древность. Птолемей писал, что во II в. н.э. суда ходили по всему течению Днепра, в том числе и вверх к истокам Зап.Двины. В IX-X вв. н.э. по великому торговому пути из "варяг в греки" плавали уже целые караваны судов от Балтийского к Черному морю. Существовали ответвления этого пути на Зап.Двину между Днепром и Ловатью, Каспией, Усяжью. В XI-XII вв. путь из "варяг в греки" утратил свое былое значение. С этого времени усилились торговые связи населения Древней Руси с народами Прибалтики и Западной Европы по Зап.Двине и Неману. В период феодализма Зап.Двина становится важнейшим транзитным путем между Восточной и Западной Европой при значительном посредничестве населения Прибалтики. Тесные экономические связи, несомненно, дополнялись и этнокультурными контактами.

О важном значении Даугавского водного пути на протяжении ряда столетий вплоть до XIX в. имеется ряд интересных работ советских историков. Несколько меньше внимания уделе-

но проблеме взаимовлияния в эволюции водных транспортных средств соседних этносов в процессе длительных исторических и экономических контактов.

Древнейшими судами, ходившими по всем крупным рекам Восточной Европы, были долбленые лодка, ладья, челн и струг. Их повсеместному бытованию и конструктивному сходству способствовали не только активные торговые связи, но и узость водоразделов рек. Дальнейшая эволюция судов, вызванная необходимостью увеличения их тоннажа, заключалась в радикальном конструктивном изменении — постепенном переходе от долбленых к дощатым судам, известным как у белорусов, русских, так и у прибалтийских народов с XII в. Небольшой однострунный струг стал дощатым. В начале XIII в. по Зап. Двине, Каспле, Днепру, Волге уже ходили дощатые учаны. Дощатый тип судов в средние века стал господствующим. Одновременно более отчетливо стала намечаться региональная локализация в конструкции и терминологии транзитных судов, определявшаяся гидрографическими особенностями рек (пороги, мели) и складывавшимися в судостроении традициями. Суда строились с плоским дном и отвесными бортами. В начале XV в. на Немане получили известность витины, в XVI в. на Зап. Двине и Вилии наряду с древними стругами и челнами уже бытовали шкуты (шкунн). Струги и шкуты строились в белорусских и русских городах: Витебск, Поречье, Белый, Велиж, Торопец. Лучшими считались поречские и велижские струги. Широко распространенная в XVIII в. на Зап. Двине, Вилии, Немане легкая и устойчивая латвийская лодка-лайба, совершенствуясь и увеличиваясь в размерах, с середины XIX в. стала вытеснять другие виды судов в этом регионе (шкуты, челны вышли из употребления в середине, а струги — к концу XIX в.). По переписи речных судов, проведенной Министерством путей сообщения России в 80-90-х гг. XIX в., лайбы в бассейне Зап. Двины составляли до 62% всех судов. Здесь и на верхнем Днепре они употреблялись еще и в начале XX в.

Местное значение для перемещения грузов и пассажиров, рыбной ловли и плотогонства имели различные лодки: долбленые и дощатые. Последние получили распространение во второй половине XIX в. и стали преобладать в XX в.

Специфическим грузопассажирским судном является паром (перевоз), известный на Зап. Двине и других реках Восточной Европы с раннего средневековья и бытующий в ряде мест и поныне.

Древнейший тип речных транспортных средств, дошедший с доисторических времен до XX в., — плот. В терминологии плотов для сплава лесоматериалов и прочих грузов в бассейне Зап. Двины, Днепра, Припяти наряду с местной лексикой прослеживается общее наименование — гонок (гонка, гонстка). Вместе с тем на Вилии и Немане в XIX в. летом по мелководью ходили специфические плоты-коробки, доставлявшие продукты, пеньку и т.п.

Идентичны у белорусов и прибалтов и основные технические приемы судостроения, орудия труда и приспособления судостроителей (топор, тесло, долото, сверло, гвозди, скобы). Как известно из летописей, уже в IX—XII вв. определились составные части судов — днище, борта, нос, корма, палуба, а также способы крепления частей судна, конопаченье, смоление, как и виды оснастки — весла, мачты, паруса.

В период феодализма и капитализма судорабочие (преимущественно сельская и городская беднота) подвергались жестокой эксплуатации. Одной из уродливых ее форм являлось бурлачество на реках Прибалтики, Белоруссии, России.

Возникновение пароходства и развитие железнодорожных перевозок сыграло решающую роль в упадке к концу XIX в. традиционного речного флота.

Длительная история речного судостроения как народного промысла свидетельствует, что на протяжении многих столетий между населением Белоруссии и Прибалтики существовали тесные экономические и этнокультурные взаимосвязи, результаты кото-

рых нашли отражение в ряде общих черт материальной и духовной культуры.

А. Вийрес (Таллин)

#### ИЗ ИСТОРИИ САНЕЙ В ПРИБАЛТИКЕ

Известно, что прибалтийские финны заимствовали свое название саней (эст. *regi*, фин. *reki*) из балтских языков (ср. лит. *gōgės, gāgės* pl., латыш. *ragavas, ragus* pl., 'сани'). Балтским по происхождению является также термин, обозначающий санный путь: финское и карельское *keli* (ср. лит. *kėlinas*, латыш. *čel'is* 'дорога'). Возможно, что названия некоторых деталей саней в прибалтийско-финских языках также имеют балтские корни.

Указанные факты говорят о предполагаемой существенной роли балтских племен в развитии зимних перевозочных средств у прибалтийских финнов. О чем же свидетельствует этнографический материал по этому поводу?

В XIX–XX вв. в Прибалтике известно несколько разных типов крестьянских рабочих саней. Характерные для Западной Литвы пароконные простые сани (А) с двумя поперечинами и без грядок (продольных боковых брусев) резко отличаются от других типов саней в Прибалтике. Отличается и их название (лит. *šlajos*). Они не могли послужить образцом для древних прибалтийско-финских саней, ибо свидетельствуют прежде всего о более новых средневековых связях с Центральной Европой.

Гораздо большую древность в Прибалтике имеют грядочные сани (В) с 3–5 парами копыльев, которые встречаются в ряде вариантов (подтипов). Среди них распространенные на эстонских островах и в северо-западной Эстонии, а также в юго-западной Финляндии сани со скрепами (Вб) стоят особняком. Для них характерны длинные деревянные гвоздеобразные скрепы,

которыми грядки прикрепляются к полозьям. Такие сани являются результатом усовершенствования простых саней. На западе Эстонии и Финляндии они свидетельствуют о древних связях со Скандинавией и также не могут служить доказательством балтского влияния на сани прибалтийских финнов.

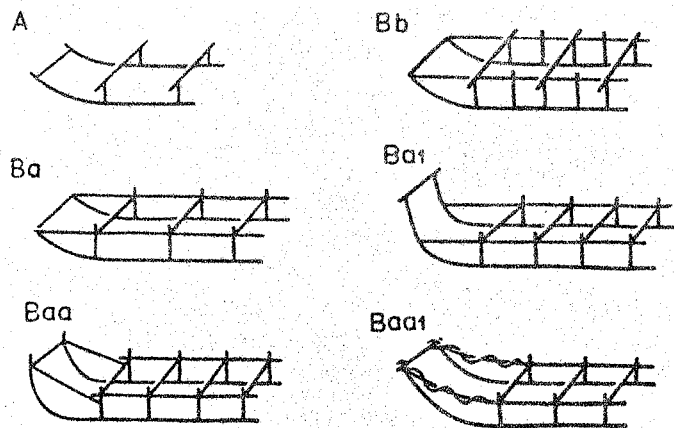


Рис. I

Совершенно другого происхождения остальные варианты грядочных саней, которые широко распространены во всей Прибалтике. Общая их особенность – прикрепление грядок не к полозьям, а к копыльям или поперечинам. Наибольшее распространение имеют сани со стуженем (Baa), широко известные во всей Восточной Европе (так называемые восточноевропейские сани). Гнутые высокие головки их полозьев прикреплены к первым копыльям при помощи витых вязев, стуженей. Западнее их на сравнительно узкой полосе во всей Прибалтике распространены простые грядочные сани (Ba), ареал которых продолжается на юге в Белоруссии. Их полозья имеют низкие головки с естественным изгибом из копани, длинные грядки впереди прикрепляются прямо к головкам. Такое их устройство говорит о