

УДК 39

DOI: 10.33876/2311-0546/2023-3/68-85

Научная статья

© Л. И. Никонова, Т. Н. Охотина, А. А. Медов

ПОЛОЗЬЕВЫЕ СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ У МОРДВЫ. О РОЛИ ТРАДИЦИОННОГО ТРАНСПОРТА В ХОЗЯЙСТВЕ

Полозьевые средства передвижения — наиболее древний вид сухопутного транспорта у мордвы. В зависимости от целей их применения различают дровни, салазки, саночки, подсанки, розвальни, сани обычные грузовые, сани обычные выездные, сани-кошевные (кошевки), сани-кибитка и др. Исходной формой полозового транспорта являются волокуши (простые и сложные). Наиболее архаичными зимними повозками с полозьями были сани-дровни (мокиш. нурда пей, эрз. нурдо пей) для перевозки различных грузов. Дровни с подсанками назывались «нурда поцанка». Вozовые сани-розвальни «керь-нурда» использовались для перевозки более легких грузов, хозяйственных и бытовых поездок на далекое расстояние. Для перевозки мелких грузов и работы по хозяйству изготовлялись ручные санки, салазки «нурдоня» (мокиш.). В качестве выездных средств передвижения мордва использовала санки-кошевки: в них ездили в гости, на свадьбу, катались на Масленицу; кибитки чаще применялись для дальних поездок и как свадебная повозка «он-ава» (мокиш., эрз.). Дешевые сани обшивались рогожами, сани получше — циновками. Изготовление простых саней носило домашний характер, а для продажи их делали мастера-санники. Саный промысел у мордвы получил распространение не только в Мордовском крае, но и далеко за его пределами (в Саратовской, Кемеровской обл., Красноярском крае и др.). Имелись мастера, которые готовили улучшенные повозки для зажиточного и городского населения. В таком транспорте нуждались местные извозчики, доставщики почты, пожарные службы и т. д.*

О роли саней в бытовом укладе мордвы свидетельствует, в частности, тот факт, что основные детали этого вида транспорта в мордовском языке имеют свои названия: нурда пей (мокиш.) / копыл саней; нурда полаз (мокиш.) / полозья саней; нурда пря (мокиш.) / передняя часть саней; нурда сялия (мокиш.) / вязки, скрепляющие полозья, вярь васта (мокиш.) / облучок; нурдо пря (эрз.) / передок саней; нурдо полоза (эрз.) / полозья саней. Полозьевые средства пере-

Никонова Людмила Ивановна — д. и. н., профессор, ведущий научный сотрудник отдела региональных исследований и этнологии, НИИ гуманитарных наук при Правительстве Республики Мордовия (Российская Федерация, 430005 Саранск, ул. Л. Толстого, д. 3). Эл. почта: congress7@list.ru. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4327-9534>

Охотина Татьяна Николаевна — старший научный сотрудник отдела истории, НИИ гуманитарных наук при Правительстве Республики Мордовия (Российская Федерация, 430005 Саранск, ул. Л. Толстого, д. 3). Эл. почта: himera@mail.ru

Медов Алексей Адрианович — аспирант отдела региональных исследований и этнологии, НИИ гуманитарных наук при Правительстве Республики Мордовия (Российская Федерация, 430005 Саранск, ул. Л. Толстого, д. 3). Эл. почта: medov.ai@yandex.ru

* Здесь и далее: мокш. — мордва-мокша, эрз. — мордва-эрзя.

движения оставили след в фольклоре мордвы: о них сложены поговорки, пословицы, песни. С ними связаны обряды и праздники. В настоящее время традиционные полозьевые виды транспорта как неотъемлемый элемент быта почти исчезли, но с конными прогулками на санях связаны многие туристические направления. Они продолжают применяться как развлечение во время различных зимних праздников, обрядов в т. ч. с использованием полозьевых средств передвижения промышленного производства (санок, саней и др.).

Ключевые слова: средства передвижения, полозьевые, мордва, быт, праздники, обряды, фольклор

Ссылка при цитировании: Никонова Л. И., Охотина И. Н., Медов А. А. Полозьевые средства передвижения у мордвы. О роли традиционного транспорта в хозяйстве // Вестник антропологии. 2023. № 3. С. 68–85.

UDC 39

DOI 10.33876/2311-0546/2023-3/68-85

Original Article

© Liudmila Nikonova, Tatiana Okhotina, Alexey Medov

SKIDDING VEHICLES OF THE MORDVINS

Skidding vehicles are the most ancient type of land transport in Mordovia. Depending on the purposes of their use, there are distinguished: drovni, salazki, sanochki, podsanki, rozvalni, cargo sledge, ordinary sledge, sledge-koshevni (koshevki), sledge-kibitka, etc — all these are various kinds of sledges. The initial form of skidding transport is a volokushi — a travois (simple or complex). Drovni-sledge is the most archaic form of winter wagons with runners (Moksh. nurda pei, Erz. nurdo pei) used for the transportation of various goods. Drovni with podsanki were called “nurda potsanka”. The “kerem-nurda” sledges were used to transport lighter loads and long-distance trips for household reasons. Manual sleds, “nurdonya” (Moksh.), were made to transport small goods and to use in household. Sledge-koshevki were used for short trips: making visits, going to weddings, during Maslenitsa celebration; kibitki were more often used for long-distance travelling and as a wedding wagon “on-ava” (Moksh., Erz.). Cheap sledges were sheathed with rush matting, better ones with wicker mats. Simple sledges were made at home, while professional sledgers manufactured sledges for sale. Sledging among the Mordvins was widespread, not only in the Mordovian region, but also far beyond its borders (Saratov, Kemerovo region, Krasnoyarsk Krai, etc.). Craftsmen also prepared improved sledges for the wealthy and urban population. Local drivers, mail deliverers, fire services, etc. needed them. Skidding vehicles left a mark in the folklore of Mordvins: there are sayings, proverbs, songs about them. Customs and holidays are associated with them.*

In the Mordovian language, the main details of a sledge had their own names: nurda pei (Moksh.) — the hoof; nurda polaz (Moksh.) — the runners; nurda pryа (Moksh.) — the front; nurda syalinya (Moksh.) — the binding for the runners, var

vasta (Moksh.) — the coachman's seat; nurdo pryа (Erz.) — the front; nurdo skids (Erz.) — the runners. Currently, traditional skidding transport as an integral element of everyday life has almost disappeared, but many tourist destinations are associated with horse-drawn sledge rides, they persist as entertainment during various winter holidays and rituals. The skidding vehicles in these cases are often of industrial production.

Keywords: *vehicles, sledges, Mordvins, everyday life, holidays, rituals, folklore*

Authors info: **Nikonova Lyudmila I.** — Doctor of History, Professor, Leading Researcher of the Department of Regional Studies and Ethnology, Research Institute of Humanities under the Government of the Republic of Mordovia (Russian Federation, 430005 Saransk, L. Tolstogo str., 3). E-mail: congress7@list.ru ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4327-9534>

Okhotina Tatiana N. — Senior Researcher of the Department of History, Research Institute of Humanities under the Government of the Republic of Mordovia (Russian Federation, 430005 Saransk, ul. L. Tolstogo, 3). E-mail: himera@mail.ru

Medov Alexey A. — Postgraduate student of the Department of Regional Studies and Ethnology, Research Institute of Humanities under the Government of the Republic of Mordovia (Russian Federation, 430005 Saransk, ul. L. Tolstogo, 3). E-mail: medov.ai@yandex.ru

For citation: Nikonova, L. I., T. N. Okhotina and A. A. Medov. 2023. Skidding Vehicles of the Mordvins. *Herald of Anthropology (Vestnik Antropologii)*. 3: 68–85.

Введение

Исследовательский интерес к народному транспорту появился в 20–30-е гг. XX в. Так, В. В. Бартольд, В. В. Богданов, С. П. Толстов и другие ученые, обращаясь к изучению средств передвижения народов, отмечали их большую научно-практическую ценность, но в тоже время подчеркивали и сложность таких исследований. В 40–50-е гг. XX в. этими вопросами занимались исследователи М. И. Артамонов, К. М. Мьльников, В. Н. Чернецов. Изучение народных средств передвижения активизировалось с нач. 60-х гг. XX в. Немаловажный вклад в разработку проблемы внесли А. В. Арциховский, А. С. Бежкович, А. А. Лебедева и др. В региональном аспекте виды средств передвижения рассматривались у народов Сибири, Кавказа, Урало-Поволжского региона (татар, чувашей, марийцев, удмуртов, коми, русских). Однако эти исследования проводились не специально, а в контексте общих историко-этнографических работ или работ, посвященных хозяйственной деятельности. Среди публикаций, в той или иной степени рассматривающих транспортные средства мордвы, можно отметить труды И. И. Смирнова, И. И. Фирстова, А. С. Лузгина, Л. И. Никоновой и др. Краткие упоминания имеются в работах путешественников (Рычков П. И., Паллас П. С., Лепехин И. И., Герги И. Г.), исследователей устно-поэтического творчества (фольклорные) и научного архива НИИГН (полевые материалы), а также в музейных коллекциях. Специальных исследований по традиционным способам и средствам передвижения у мордвы нет, хотя рельеф, природно-климатические условия, хозяйственная и промысловая деятельность обусловили исключительное многообразие видов транспорта как водного, так и сухопутного. Актуальность темы определяется и тем, что изучение этого вопроса способствует лучшему пониманию особенностей адаптации человека

к природно-климатическим условиям, выявлению роли и значения традиционного транспорта в хозяйстве. Возрастает и прикладное значение транспортных средств, его применение для различных бытовых и практических целей, в т. ч. в этнотуризме (воспроизведение свадебной обрядности, праздничной культуры).

Виды полозьевого транспорта в зависимости от целей их применения

Способы и средства передвижения у мордвы были весьма разнообразны и приспособлены к местным природно-географическим условиям. До середины XIX в. сухопутные грузы перевозились исключительно на животных. Летом это были различные телеги на колесах, по зимним дорогам Мордовского края вереницей шли возы, груженные рыбой, пушниной, дровами и другими товарами. Полозьевые средства передвижения были наиболее древним видом сухопутного транспорта у мордвы. Это подтверждается существованием в мордовском языке частицы, служащей для выражения скрипа, происходящего при движении по снегу салазок, саней — «гурь». Например, «Гурь сей саласькязя, гурь тов поласькязя / гурь сюда салазки, гурь туда полозья» (Евсеев 1931: 112). Использование их не зависело от времени года. По мнению исследователя И. Н. Смирнова «мордвин на первых порах знал одно только орудие передвижения на суше — сани», не случайно, в мордовском языке слово «нурт» значит одновременно сани и воз (Смирнов 2002: 127).

В крестьянских хозяйствах мордвы использовались разные виды полозьевого транспорта в зависимости от целей их применения: дровни, салазки, саночки, подсанки, розвальни, сани обычные грузовые, сани обычные выездные, сани-кошевные (кошевки), сани-кибитка и др. В деревнях в сани обычно запрягали одну или две лошади.

Исходной формой полозьевого транспорта, вероятно, являются волокуши (Хозяйство и быт 1953: 200). Конструкция волокуш была очень простой: толстые концы двух тонких деревьев очищались и привязывались к хомуту, как оглобли. Для удобства укладывания груза они скреплялись между собою двумя–тремя планками или веревками, укрепленными поперек волокуш. На оставленные ветки клали груз (Мордва 1981: 83–84). Мордва-мокша делали волокушу из гибких деревцев березы, длиной 3–4 м, толщиной у корня 4–5 см, с тонкого конца на 1,5–2 метра снимали кору и заостряли его в виде копья. На толстом конце вытесывали гнездо, чтобы завязать узел из веревки (НА НИИГН И-148). У мордвы существовал своеобразный способ перевозки сена с «лыжей»: палкой-волокушей снизу протыкали копну насквозь, так, чтобы ее тонкий конец вышел наружу. Переброшенная через верх копны веревка привязывалась к опоясывающей, тяговой, идущей от лошади сзади. Делали быстро отвязывающийся узел. Один возчик брал лошадь под уздцы, второй, надавливал ногой на тягу-основу сзади, чтобы при рывке натянулась, и воз, словно на лыжах, скользил по земле» (Колмыков 1998: 222–223).

Для больших грузов использовали более сложные волокуши, нижние концы которых обычно изготавливались из комлей наподобие головок в санных полозьях. На эти загнутые концы, как на копылья, насаживался крепкий толстый насад (Хозяйство и быт 1953: 201). Подобные волокуши, изготовленные из корня в с. Парापино Ковылкинского района Республики Мордовия назывались «Таргафт» / вытянутые (НА НИИГН И-267). У мордвы такие волокуши применялись обычно для выволакивания из леса больших бревен и при этом впрягали по 3–4 лошади цугом (Лузгин

2016: 127). Волокуши известны и у других финно-угорских народов. Напр., в лесной местности для перевозки грузов и сена во время сенокоса пользовались волокушами («суллахи суна») чуваша (Культура Чувашского края 1994: 107) и удмурты (*Никитина* 1993: 89). Широкое пользование волокушами объяснялось не только отсталостью крестьянской техники, но и природными условиями, бездорожьем, простотой устройства и дешевизной этих средств передвижения.

При всем своем разнообразии полозьевых средств передвижения у мордвы, в основе их конструкции лежали два полоза, пять–восемь копыльев, вязовья и нащепы. Формы и размеры саней зависели от их целевого назначения. В основном сани были двух видов: с высокими и низкими полозьями. Сани с высокими полозьями использовались в местности с рыхлым снегом и ухабистой дорогой. При высоко поставленных полозьях снег не загребался самими санями. На низких полозьях сани были намного устойчивей, и предназначены для дороги с укатанным снегом. По форме сани могли быть открытыми (сани-розвальни, санки, салазки, кошевки и др.) или с кузовом (калеты, кибитка и др.).

Наиболее архаичными зимними повозками с полозьями были сани-дровни (мокш. нурда пей, эрз. нурдо пей) (*Мокшин* 2002: 140).

Дровни состояли из двух параллельных друг другу полозьев, с загнутыми спереди концами — головками. В выдолбленные в полозьях на равных промежутках углубления вставляли 6–8 пар невысоких (около 20 см) стоек — копылья. На верхние концы копылов каждого полоза параллельно ему насаживали нащеп (нахлесток) — массивный четырехгранный брус. Чтобы головки не зажимало друг к другу, в начале и конце саней ставили распорки. Длина распорок и составляла ширину саней. Полозья соединялись либо небольшими (в ширину дровней) брусками, либо вязовыми жгутами. Длина дровней была от 2,1 до 2,5 м, а ширина 70–80 см. При одноконной запряжке к головкам полозьев привязывали две оглобли. Дровни в основном использовали для перевозки различных грузов, в зависимости от которого менялся и их внешний вид. Так, для перевозки снопов, сена, дровни делали с более низкими копылами, а для удобства накладывания снопов устраивали крестлины, состоявшие из укрепленной сзади деревянной дуги, которая скреплялась с головками дровней двумя прочными жердями — снарвинами. Получался своеобразный кузов, высокий и широкий сзади, узкий и низкий спереди. Сено или солому придавливали гнетом. При перевозке бревен или другого строительного материала, длина которых превышала длину дровней, их концы укладывались на особые санки, сделанными наподобие дровней, но без гнутых полозьев и значительно меньших размеров (*Мордва* 1981: 83). У мордвы дровни с подсанками назывались «нурда поцанка» (*Ельниковский, Ковылкинский районы Республики Мордовия*) (НА НИИГН И-270, 98).

Для перевозки мелких грузов и работы по хозяйству изготавливались ручные санки, салазки — «нурдоня» (м). Детям для катаний с горок делали «ледянки», которые в каждом селении назывались по-разному. Так, в с. Алькино Зубово-Полянского района Республики Мордовия их называли «кателькс», а в с. Журавкино, того же района — «котнама» (*Мокшанско-русский словарь* 1998: 287).

Возовые сани-розвальни употреблялись для перевозки более легких грузов, хозяйственных и бытовых поездок на далекое расстояние. По своему устройству мордовские розвальни были однотипны с русскими (*Мордва* 1981: 84). От дровней отличались отводами — гибкими жердями, которые спереди привязывали к голов-

кам, а сзади закрепляли на поперечном брус, лежавшем на накопильниках. Отводы увеличивали емкость саней и предохраняли седоков и грузы при раскатах. Оглобли привязывали крепкими веревками к первым копыльям. В с. Шугурово Большеберезниковского района Республики Мордовия подобные сани-розвальни с обвязками и обводками без спинки назывались «керь-нурда» (Евсеев 1931: 219). Дровни и розвальни имелись практически в каждом хозяйстве (Лузгин 2016: 135).

В качестве выездных средств передвижения мордва использовала санки-кошевки, также подобные русским (Мордва 1981: 84): в них ездили в гости, на свадьбу, катались на Масленицу. Кошевки имели довольно широкие боковые отводы, предохранявшие их от перевертывания на раскатах и поворотах (Лузгин 2016: 135) и подрезы. Особенностью «кошев» являлся плетеный из прутьев кузов. В конце XIX — начале XX вв. наряду с этим материалом использовалось и дерево. В кошевке сзади устраивалось место для седока, а спереди — «облучок» или козлы для возницы. Сани-кошевки делались значительно легче розвальней и тем более дровней. Кузов красиво отделялся как внутри, так и снаружи: сиденье обивалось сукном, холстом или кожей, внешнюю сторону обивали ковром, украшали резьбой и т. д.

Вот как их описывает В. И. Колмыков: «Самыми дорогими, «kozyрными» санями считались празднично-выездные. Низ полоза у них оббивали металлической лентой — подрезами: для лучшего скольжения, да и полоз берегли. На подрезах выбирали выемную линию — как у лыж. При быстрой езде и резких поворотах такие сани не заваливались в сторону. Спереди устанавливался облучок — место для кучера, который сидел выше, чем пассажиры, — для лучшего обзора пути. В ноги ездокам, сидящим на деревянной, обитой кожей или сукном скамейке, укладывали (если сани проще) сено, солому, рогожи, ватолы. Дорогие сани устилали коврами. Ездили обычно в тулупах с высоко поднятыми воротниками. Тулупы длиной до пят шили из волчьих шкур, овчины. В них заворачивали ноги, обутые в «чесанки». Любкой мороз нипочем... Сани украшали узорами кузнечной работы, ручками, чтобы держаться за них при быстрой езде. Резьба по дереву и роспись красками дополняли убранство» (Колмыков 1998: 170).

Известны у мордвы также сани-кибитки, когда задняя часть саней закрывалась не только с боков, но и сверху. Кибитки применялись для дальних поездок и имелись, главным образом у крестьян, занимавшихся извозом. Чаще всего они использовались как свадебная повозка — он-ава (Мокшанско-русский словарь 1998: 439).

Изготовление простых саней носило домашний характер. Так, дровни для собственных нужд мог сделать глава семьи и их выделка занимала в среднем один день, для продажи сани делали мастера-санники (Лузгин 2016: 136). Технология изготовления саней заключалась в гнутье полозьев и сборке экипажей. Полоз — основная часть саней, поэтому его изготовлению уделялось особое внимание. Делали их из твердых пород деревьев — дуб, ясень, клен. Гнутье полозьев производилось весной и летом. Приготовленные для гнутья брусья предварительно обтесывали до определенной толщины и распаривали. Для этого в больших мастерских санников имелись специальные парни — землянка, основной частью которой была длинная кирпичная печка с одним или двумя котлами. Для вливания воды в котел устраивали или специальный желоб, или заливали воду сверху через крышу. Нагретая в котлах вода испарялась, пар проникал в большое помещение под верхним сводом, куда, через боковое отверстие в стене, концами укладывали плахи. Сверху и с боков парню плотно заваливали



Рис. 1.
Дровни с острова
Ижморского района
Кемеровской обл.
Фото Л. И. Никоновой.
2003.



Рис. 2.
Салазки. Пос. Уян
Куйтунского района
Иркутской обл. // Мордва
циркумбайкальского региона
и Республики Хакасия.
Саранск, 2010.
Фото Л. И. Никоновой.
2008.



Рис. 3.
Санки. Челябинская обл.,
пос. Искра Троицкого р-на.
Фото Л. И. Никоновой.
2010.



Рис. 4.
Полозовое средство
передвижения для перевозки
небольших грузов.
Пгт. Диксон.
Фото Л. И. Никоновой.
2013.



Рис. 5.
Сани для перевозки сена,
утвари, колотых дров.
Челябинская обл.,
пос. Искра Троицкого р-на.
Фото Л. И. Никоновой.
2010.



Рис. 6.
Летковые выездные сани.
Тюменская обл.,
с. Калиновка Сорокинского р-на.
Фото Л. И. Никоновой.
2009.



Рис. 7.
Старинные сани-розвальни.
Саратовская обл., с. Савкино
Петровского р-на.
Фото Л. И. Никоновой.
2009.



Рис. 8.
Масленица. Западная Сибирь,
с. Калиновка.
Фото Л. И. Никоновой.
2009.

землей и оставляли на сутки (Бусыгин 1966: 146). Но вследствие дороговизны, такие парни могли себе позволить далеко не все мастера. Чаще всего плахи для полозьев распаривали в навозе. Навоз использовался свежий без соломы, преимущественно конский. Плахи, уложенные рядами головками друг к другу, закрывались навозом и присыпались землей (Лузгин 2016: 137). В таком положении полозья находились не менее двух недель, при необходимости навоз поливали горячей водой. Если полоз не допарить, он будет при сгибании ломаться, если перепарить — раскалываться и ломаться после того, как высохнет.

Гнутые распаренных брусьев происходило чаще всего с помощью специального станка, представлявшего собой два невысоких столба, вбитых в землю. В одном делалась выемка, куда вставлялся конец полоза, а другой столб имел вращающуюся втулку. На нее навивалась веревка, привязанная к другому концу бруса. Втулка вращалась с помощью рычагов. После того как брус сгибался до нужных размеров, его связывали веревкой, ставили сушить на 2–3 месяца, и он сохранял приданную ему форму (Бусыгин 1966: 146). Для просушки загнутых полозьев и закрепления изгиба устраивалась также специальная стенка в столбах, к которой изгибами и распорками прикрепляли полозья в согнутом виде (Лузгин 2016: 137).

При изготовлении полозьев мастера уделяли большое внимание деталям. Так, полз не должен заваливаться на бок, поэтому для лучшего маневрирования концы округляли, как у лыж; во время езды сани «подавались» назад, поэтому внимательно обрабатывали головку: стесывали от сколов, спиливали лишнюю длину, строгаги сгиб (Колмыков 1998: 169).

Обычно гнутые полозьев производилось весной и летом, а с ноября по март занимались собиранием, обделкой саней. Разные виды саней требовали разного качества материалов: на дровни шло что похуже, на возовые — материалы среднего качества, на обшивные — самые лучшие. Более дорогим и трудоемким было изготовление обшивных саней, средств на их изготовление использовалось в четыре раза больше чем на возовые (Лузгин 2016: 136). Выделка обшивных саней занимала три дня: сначала заготавливали вязки, у которых запиливали и выдалбливали места для сгибов. Затем распиливали, отесывали и остругивали наклесты, долбили в них гнезда для копыльев, которых требовалось около 10 штук — восемь коротких для скрепления полозьев и два длинных для укрепления передка. После этого укрепляли в наклестях большую заднюю дугу. Далее выдалбливали передок, выделяли верхние кресла с задками и отводами и укрепляли их на место; сгибали и остругивали малые дуги. В конце выкрашивали и прибывали на места лубки; выделяли задок и боковые дуги (Лузгин 2016: 136). На полозья шли твердые породы дерева — дуб, ясень и клен. На наклести — береза, липа, осина. На вязки — молодые деревца — вязы (Лузгин 2016: 135).

В мордовском языке основные детали саней имели свои названия: нурда пей (м) / копыл саней; нурда полаз (м) / полозья саней; нурда пря (м) / передняя часть саней; нурда сялиня (м) / вязки, скрепляющие полозья, вярь васта (м) / облучок (Мокшанско-русский словарь 1998: 423). Тумонь нурдт (э) / дубовые сани; нурдо пря (э) / передок саней; нурдо полоза (э) / полозья саней (Эрзянско-русский словарь 1993: 422). В с. Паррапино Ковылкинского района Республики Мордовия полозья называют «меньфт» (НА НИИГН И-267). Дешевые сани обшивались рогожами, сани получше — циновками (Лузгин 2016: 136). Для обивки кибиток использовали кожу

в основном местного производства. Так описывая г. Саранск и Саранский у. в 1869 г. Н. В. Прозин писал: «В уезде... было кожевенных заводов 9. Выделываются яловые кожи, белая и черная конина и полувал. ... Простые черные кожи, выделяющиеся на Саранских заводах, не так чисты и красивы как Казанские, но не уступают им прочностью и охотно покупаются мастеровыми для экипажей» (Прозин 1870: 139).

Изготовлением саней занимались в основном мужчины, женщины же помогали только при гнутье полозьев. Для выполнения легких работ таких как скобление коры, заготовка веревок и др. привлекались и дети. Причем знание и умение в санном промысле передавалось по наследству, учеников со стороны брать было не принято (Лузгин 2016: 137, 138). Так, по словам земского корреспондента, жители с. Дегилевка Саранского у. «с незапамятных времен славятся далеко по округности своими кустарными поделками из дерева, главным образом изготовлением в громадном количестве саней. Этим промыслом занято поголовно все население, двор — на двор, участвуют в нем даже дети, являющиеся помощниками своих родителей» (Мордва 1981: 76,77). Склонность мордвы к производству разных деревянных изделий, в том числе дровней, саней, различных повозок отмечали и многие исследователи мордовского быта (Никонова, Кандрина, Щанкина 2010: 33, Фирстов 1978: 38, Лузгин 1993).

Обычно каждый мастер всю работу по изготовлению саней делал сам, гнул полозья, готовил вязки и другие части, собирал готовые изделия. Но в начале XIX в. и, особенно во второй его половине, с развитием разделения труда, произошла специализация: одни кустари выделывали только полозья, другие — собирали сани (Лузгин 2016: 137). Причем нередко вся деревня специализировалась на изготовлении какой-либо одной части (Мокишин 2002: 140).

Изготовление различных полозьевых средств передвижения наибольшее распространение получило в мордовских деревнях, расположенных в лесных районах, что обуславливалось доступностью нужного материала. Это находит подтверждение в документах Статистического комитета Пензенской губернии, где говорится, что в Саранском уезде, жители его лесной части занимаются изготовлением полозьев, обручей и осей (Прозин 1870: 138). По данным исследователя кустарных промыслов пореформенной Мордовии И. И. Фирстова, кустари экипажного промысла, в том числе и санного, имелись в 148 селениях Мордовии. Наиболее крупные их скопления были сосредоточены в Инсарском у. — Лемляйский Майдан, Шувары, Арбузовка, Хованские Выселки, Новые Верхние Вязеры, Кульмеж, Русское Баймаков, Старо-Сивильский Майдан, Кулдым (м) и Сарга (м), в Спасском — Ачадово (м), Пичпанды (м), Тархановская Потьма (м), Журавкино (м) и Авдалово, Наровчатском — Лухменский Майдан и Кочелаево, в Саранском — Новосельцево, Дегилевка (м), Малый Умыс, Александровка и Лада, Краснослободском — Каймары, Слободские Дубровки и Желтогоново, Ардатовском — Болдасеов (м), Маресьево (м) и Резоватово, Темниковском — Красный Яр, Старый Город, Старое Ардашево (м), Лесное Плуksово (м) и Цылино (м) (Фирстов 1978: 38).

Саннный промысел у мордвы получил распространение, не только в мордовском крае, но и далеко за его пределами. Изготовлением зимнего транспорта занимались, напр., в с. Калмантай Вольского района, с. Колки Петровского района в Саратовской обл.; д. Павловка Кузедеевского района Кемеровской обл., с. Долженково Красноярского края, Шимановск Амурской обл. и др. Здесь, в основном, мордовские кустари

изготавливали лишь деревянные части повозок, оковка железом и все металлические части повозок производились местными кузнецами (Никонова 2009: 53). Готовые сани и различные повозки продавались на ярмарках, базарах. В октябре отмечался большой спрос на возовые сани, в ноябре — на дровни, в декабре — на обшитые (Лузгин 2016: 138), но в целом продавали их в продолжении всего того времени, в которое существует санный путь.

Кустари экипажного промысла удовлетворяли потребности главным образом крестьянского населения. Но имелись мастера, которые готовили улучшенные повозки для зажиточного и городского населения. В них нуждались местные извозчики, доставщики почты, пожарные службы и т. д. Зимние гужевые перевозки грузов на далекое расстояние являлись старинным промыслом мордвы. Крестьяне перевозили разные грузы в уездные города на примокшанские и присурские пристани, в Москву, Муром, Рязань, Нижний Новгород, Тамбов, Пензу, Симбирск, Самару, Саратов, Астрахань. Предметами перевозок являлись в основном земледельческие и животноводческие продукты. Дальний извоз существовал и 80-е гг. XIX в, вплоть до проведения железнодорожных путей (Мордва 1981: 84). Почтовые тройки мчались в погожие и метельные дни по тракту из Пензы, Саранска в разные села губернии. Так, в сведениях истории села Ново-Троицк (ныне Старошайговский район Республики Мордовия) приводится описание транспортировки почты в губернии: «По заснеженному тракту через села и деревни, утопающие в сугробах, мчалась почтовая тройка, фыркали лошади, разливались с дуги медные бубенцы. Ямщик в овчинном тулупе сидел на облучке, размахивал кнутом. Сколько повозок, почтовых троек останавливались на станции Ново-Троицк и ехали дальше. Село издавна было почтовой станцией» (Бадаев 2009). Сани требовались и пожарникам. Так, о состоянии пожарного обоза в г. Пензе и уездных городах Пензенской губернии писал А. М. Полиновский: «До 1853 года пожарная команда в г. Пензе состояла из 47 нижних чинов и 2 брандмейстеров, в обозе находилось 9 труб и 8 бочек с 8 летними и 7 зимними ходами и 33 лошадями ... В ноябре 1864 года пожарные обозы были улучшены, например были куплены бочки, ходы, телеги, сани, и пр.» (Полиновский 1870: 60).

Ведомость

О состоянии пожарной части в уездных городах Пензенской губ.

Название городов	Число солдат и рабочих при команде	Лошадей с упряжью			Труб	Из них рукавов	Дрог		Ручных насосов	Бочек	Чанов или резервуаров	Ведер	Лестниц	Щитов	Багров	Топоров
		Принадлежащих городу	Содержимых по найму	Поставляемых натурой			Летних	Зимних								
Саранск	30	8	12	—	6	6	6	6	3	14	—	33	5	3	10	30
Инсар	12	5	—	2	3	6	9	8	—	5	—	3	1	—	9	6
Краснослободск	15	5	5	—	2	2	7	7	—	4	—	5	1	—	4	7

Таблица составлена по: Полиновский 1870: 57–72; 69.

Сани, как многое из народной жизни, оставили след в фольклоре мордвы: о них сложены поговорки, пословицы, песни. Напр., широко известна пословица «В чужие сани не садись / А эсь нурдоzt (вастоzt) тят озсе» (Мордовские пословицы 1986: 88). С санями и полозьевыми повозками связаны народные обычаи, праздники. В песнях Рождественского дома встречается упоминание о богине саней: «Послушай-ка, дитяtko мое! ...Выдам тебя за богатого эрзянина... в Саратов ходившего, восьмерку лошадей гнавшего, одной вожжой ими управляющего... Мать саней, богиня саней, в санях, в огне, в пене большой воды, что горит, что тлеет? / Ай, авай, ай, авай, а нурд-ава, нурд-ава, нурдо поцо, тол поцо, иневедень чов поцо, мезть палыить, мезть ченгить?» (Устно-поэтическое 1981: 48). В другом варианте: «Мать саней, богиня саней, в санях, в огне, в огне большой воды / А нурда-ава, нурд-ава, нурдо поцо, тол поцо, иневедень тол поцо», а далее перечисляются персонажи (парень, девушка, женщина) горюющие о своих суженных, детях (Устно-поэтическое 1981: 24). Но существование богини саней не находит подтверждения в других источниках.

Зимой катание с гор являлось любимым праздничным развлечением детей и молодежи.

Во время масленичных гуляний весну встречали катанием с пригорков на санях и санках. Провожая молодую сноху на горку, по традиции, старуха брала из обрядовых блинов в виде птицы сороки (сязьган пачат), один, мазала его маслом и напевала песенку: «Чикор, чикор, сорока! ...Провожаю тебя на пригорок вместе со снохой на каток / Чикор, чикор, сязьгата...адерляте панда пряв рвянять мархта курькснема» или «Провожу тебя я на пригорок, со снохой кататься / Адерляте панда пряв, рвянять мархта курькснема» (Устно-поэтическое 1981: 72, 73). Потом на пригорке сноха садилась на саночки, клала один блин на колени и пела со словами обращения к сороке» (Устно-поэтическое 1981: 21). Еще на масленицу пели: «Ой, масленица, масленица, скользкие стали твои пригорки, вихрем катаются ледянки. ...Дети катаются, спотыкаются / Ой, масленца, масленца, валаськодсть тонь пантгне, даволкс курькснихть корнаматне, ...Итгне курькснихть пупоряхть» (Устно-поэтическое 1981: 22), «Ой, масленица, масленица, почему скользкие твои ледянки, весело катаются детишки / Ой, масленца, масленца, мес валазят эйгефне, весялат курьксни итгне?» (Устно-поэтическое 1981: 83).

В обрядовой жизни мордвы средства передвижения (сани, упряжь и др.) были неотъемлемой частью. Свадьбы у мордвы обычно начинались поздней осенью, после выполнения сельскохозяйственных работ и большая их часть приходилась на осенне-зимний период. Зимой основным транспортным средством на свадьбе были сани. На санях ехали за невестой, доставляли приданое и т. д. Свадебный поезд состоял из нескольких повозок/саней, иногда, как отмечают информаторы, до тридцати лошадей. Так, Т. П. Федянович, исследуя свадебные обряды мордвы-эрзи Татарской (Альметьевский и Черемшанский районы), Чувашской (Алатырский район) и Башкирской (Кармаскалинский и Бижбулякский районы) АССР пишет: «... В день свадьбы в доме жениха готовили свадебный поезд: зимой лошадей запрягали цугом), летом парами, дуги украшали лентами, бубенчиками. Роли родственников жениха на свадьбе распределялись следующим образом: его крестный назначался тысяцким (это главный, почетный участник торжества), крестная — свахой, те, кто принимал участие в сватовстве — «покш кудат», родственники, которые едут за невестой в день свадьбы, — «кудат» (Федянович 1974: 113). В д. Шимаревка Торбеевского

района этот поезд назывался поезжина (НА НИИГН И-1689). На первой повозке сидел дружка, на второй повозке — сваха с женихом, третья предназначалась для невесты. Сани красиво украшали, на дуги вешали колокольчик, хвосты лошадей завязывали лентой (Никонова, Кандрина, Щанкина 2011: 64). У мордвы существовала особая повозка (кибитка) для проводов невесты в дом жениха — «он-ава». В Самарской области у мордвы в XX в. такая кибитка называлась «улема кудо» — дом бытия. Устраивали ее в день свадьбы родственники жениха. В с. Урюм Терюшевского у. Татарстана «он-аву» устраивали братья невесты, а украшали подруги невесты (Евсеев 1966: 404). В Самарской области устройство кибитки входило в обязанности «урьвалют» (Мордва Заволжья 1994: 110).

Свадебная кибитка устраивалась следующим образом: на сани сгибали ивовые две дуги, поверх этих дуг связывали прутья (Евсеев 1966: 445) или три лозы, расщепляли их, а потом из них делали как бы свод так, чтобы было не видно лица невесты (в с. Выша, Кадышеве, Киртелях, Кильдюшеве, в д. Починки, Новольяшевой и Урюме Тетюшевского у. Казанской губ.) (Евсеев 1966: 436), покрывали или шушпанамы невесты и разноцветными кушаками (в с. Сабаеве и в других селениях Саранского у.), или белой простыней с пришитыми к ней кистями из разноцветной шерсти (в с. Бессоновке и в соседних с нею селениях Ульяновского у., с. Урюм Терюшевского у. Татарстана), украшали разноцветными шелковыми лентами; внутри кибитки стелили солому, кошму, клали подушку или перину; на стенке привешивали зеркальце и нательные кресты на гайтанах (Евсеев 1966: 276). В Арзамаском у. Нижегородской губ. Майновым было зафиксировано покрытие кибитки, вышитое «в 36 широких полос весьма замысловатыми узорами, потребовавшими усилий 4 женщин в продолжении 14 месяцев» (Майнов 2007: 135). Украшению кибитки придавали большое значение. Так, у мокши Краснослободского уезда договор о большем или меньшем убранстве кибитки совершался еще во время сговора; если родители жениха не выполняли всего, то дело доводило до суда и суд приговаривал по оценке заплатить молодой за невыполненное украшение его стоимость (с. Шингарино Краснослободского у., решение волостного суда. 1876. № 39. 16 мая) (Майнов 2007: 142).

В некоторых районах свадебная кибитка имела не только практическое, но и символическое значение. Так, в Самарской области обманывали невесту, кибитку устраивали урьвалют на саях свекра, которая для этого снималась с передков и ставилась на передки саней отца невесты. За устройство кибитки отец жениха платил урьвалютам по рублю (Евсеев 1966: 277). Невеста, не подозревая предательства со стороны своих братьев — урьвалют, садилась в эту кибитку со своими провожатыми — подружками и урьвалют. Урьвалют вывозили их в поле якобы для того, чтобы укрыть невесту от поезжан, но, немного отъехав от деревни, останавливались на дороге. Невеста с подружками вылезали из кибитки благодарить лошадей, а в это время подъезжал жених с дружками, переключивали сани с кибиткой на свои передки, сажали туда невесту и уезжали (Евсеев 1966: 277). В Симбирской губернии после обряда венчания, приехав к жениху, дружка с саней снимал невестину повозку со шкворня. «Ехать нельзя!» — объявлял он молодой, но тут подходил жених и надевал снова кибитку на шкворень со словами: «Кабы не было шкворня — нельзя бы было, а на шкворень надел — век не снимется»; при этом он ударял дружку слегка вдоль спины, «чтобы не снимал молодую со шкворня» (Майнов 2007: 145). В с. Урюм Терюшевского у.

Татарстана было зафиксировано обращение-причитание «он-аве» — невеста, садясь в «он-аву», причитала: «Белая «он-ава» — красота, белая «он-ава» — доброта! Если буду я счастлива, в высоту сделайся выше, в ширину — шире, на лицо — краше. Если же буду несчастна, в высоту — сделайся ниже, в ширину — уже, на лицо — желтее». На следующий день по приезду невесты в дом жениха «он-аву» сжигали в печи (Евсевьев 1966: 404).

Существовали также некоторые приметы, связанные с кибиткой. Так, у мордвы Чистопольского уезда считалось, что, если сваха жениха сядет в «он-аву» раньше невесты, то это предвещало несчастную жизнь молодым; выехав из ворот невесты, оборачивали невестину кибитку и все подводы к воротам. Оборот передком к воротам по мнению В. Н. Майнова напоминает о молении Кардас-сярко (Майнов 2007: 119).

Над свадебным поездом производились обряды предохранительной магии. После того как невеста садилась в сани дружка жениха несколько раз ударял кнутом около них. В Городищенском уезде Пензенской губернии еще в 30–40-е гг. XX в. прежде чем молодые сядут в сани, отец невесты должен был с иконой обойти лошадей, а эту икону отдать дружке жениха. У мордвы Ульяновской области колдун предварительно оглядывал пол, двор и лошадей для свадебного поезда, чтобы кто-нибудь не подложил опасного зелья или колючих трав (напр., репейника) лошадям. При взятии невесты из родительского дома дружка с большим ножом троекратно обходил весь свадебный поезд (Порозова, Шабалина 2009: 138). В Саратовской губернии при отъезде невесты из родительского дома дружка с саблей или косой ехал на задке кибитки невесты. По пути к дому жениха он «каждые полверсты останавливает кибитку и обходит ее с саблей наголо для отогнания нечисти» (Майнов 2007: 112). В Нижегородской губернии снарядив поезд за невестой и отъехав немного от дома, дружка останавливал поезд и три раза обходил против солнца вокруг поезда; после чего останавливался перед поездом, чертил ножом по земле взад и вперед, произнося заклинание против нечистой силы и пресечения сглаза недоброго человека (Майнов 2007: 115).

М. А. Овчаровой при изучении мордвы Алтайского края зафиксировано сохранение защитной и вредоносной магии свадебного поезда. Напр., в селах Борисово, Малый Калтай, Никольское Залесовского района Алтайского края при взятии невесты из родительского дома также практиковалось обхождение дружкой всего свадебного поезда с большим ножом (Овчарова 2010: 99).

Таким образом, у мордвы в крестьянских хозяйствах зимой для перевозки грузов и людей применялись различные полозьевые транспортные средства. Их виды и способы изготовления имеют много общего с таковыми же у других народов Поволжья. Во многих мордовских деревнях изготовление саней и деталей к ним носило промысловый характер. В настоящее время традиционные полозьевые виды транспорта как неотъемлемый элемент быта почти исчезли, на смену им пришли современные снегоходы, автомобили и т. д. В основном катание на санях, запряженных тройкой лошадей, продолжают применяться как развлечение во время различных зимних праздников. С конными прогулками на санях связаны многие туристические направления. Катание на санках остается чуть ли не главным символом зимы, но вместо традиционных используются различные современные санки промышленного производства.

Источники и материалы

- НА НИИГН. И-148 — НА НИИГН. И-148. Мордовская этнографическая экспедиция в 1953 году по селам Большеигнатовского района Мордовской АССР / Руководитель В. Н. Белицер. На 164 л.
- НА НИИГН. И-267 — НА НИИГН. И-267. Карточки. Историко-этнографической экспедиции. 1952 год. Составитель Ежова В. П. к. № 98.
- НА НИИГН. И-268 — НА НИИГН. И-268. Материалы Мордовской историко-этнографической экспедиции 1954 и 1955 годов / этнографические карточки / к. № 270, к. № 334, к. № 133. 117 л.
- НА НИИГН. И-1689 — НА НИИГН. И-1689. Мордовский этнографический вопросник: полевые материалы этносоциологической экспедиции, проводимой ИЭ АН СССР и МНИ-ИЯЛИЭ при Совете Министров МАССР. 1973 г. Торбеевский район.
- Евсевьев* 1931 — *Евсевьев М. Е.* Эрзянь-рузонь валкс / Мордовско-русский словарь. Москва: Центрриздат, 1931. 226 с.
- Колмыков* 1998 — *Колмыков В. И.* Жизнь леса: Очерки. Саранск: Мордов. кн. изд-во. 256 с.
- Мокшанско-русский словарь 1998 — Мокшанско-русский словарь: 41000 слов / Ин- языка, литературы, истории и экономики при Совете Министров-Правительстве Республики Мордовия; Под ред. Б. А. Серебренникова, А. П. Феоктистова, О. Е. Полякова. М.: Рус. яз. Дигора, 1998. 41000 слов., 920 с.
- Мордовские пословицы 1986 — Мордовские пословицы, присловицы и поговорки [Текст] / [вступ. ст., запись, систем. обраб. текстов и пер. их на рус. яз. К. Т. Самородова]. Саранск: Мордовское кн. изд-во, 1986. 277, [1] с.: ил.; 22 см.
- Полиновский* 1870 — *Полиновский А. М.* О состоянии пожарного обоза в г. Пензе и уездных городах Пензенской губернии // Сборник исторических, географических и статистических материалов о Пензенской губернии, с прибавлением распределения судебных мировых участков. Приложение к Памятной книжке за 1868 и 1869 годы. Издан Пензенским Губернским Статистическим Комитетом. Пенза: Типография Пензенского Губернского Правления, 1870. С. 57–200.
- Прозин* 1870 — *Прозин Н. В.* Саранский уезд и город Саранск (По печатным источникам и письменным документам Статистического Комитета) // Сборник исторических, географических и статистических материалов о Пензенской губернии, с прибавлением распределения судебных мировых участков. Приложение к Памятной книжке за 1868 и 1869 годы. Издан Пензенским Губернским Статистическим Комитетом. Пенза: Типография Пензенского Губернского Правления, 1870.
- Устно-поэтическое 1981 — Устно-поэтическое творчество мордовского народа. Т. 7. Ч. 3. Календарно-обрядовые песни и заговоры / Науч.-иссл. ин-т. яз. лит., истории и экономики при Совете Министров Мордов. АССР. Саранск: Мордовское книжное издательство, 1981. 304 с.
- Эрзянско-русский словарь 1993 — Эрзянско-русский словарь: ок. 27 000 слов / НИИ языка, литературы, истории и экономики при Правительстве Мордовской АССР; под ред. Серебренникова Б. А., Бузаковой Р. Н., Мосина М. В. М.: Рус. яз., Дигора, 1993. 803 с.

Научная литература

- Бадаев В. А.* Край отшумевших ярмарок, базаров...: быль и новь села Новотроицкое / В. А. Бадаев, В. В. Руженков, В. И. Рогачев. Саранск, 2009. 372 с.
- Бусыгин Е. П.* Русское сельское население Среднего Поволжья [Текст]: Ист.-этногр. исследование материальной культуры (середина XIX — начало XX вв.). Казань: Изд-во Казан. ун-та, 1966. 403 с.
- Евсевьев М. Е.* Избранные труды [Текст]: В 5 т. / [Сост., подготовка текстов и примеч. В. И. Беззубова, И. К. Инжеватова, Л. С. Кавтаськина]; [Вступ. статья В. И. Беззубова

- и др., с. 5–40]; Науч.-исслед. ин-т языка, литературы, истории и экономики при Совете Министров Мордов. АССР. Центр. гос. архив Мордов. АССР. Саранск: Морд. кн. изд-во, 1961–1966. 5 т.
- Культура Чувашского края. Часть I: Учебное пособие (В. П. Иванов, Г. Б. Матвеев, Н. И. Егоров и др. / Сост. М. И. Скворцов. Чебоксар: Чув. кн. изд-во, 1994. 350 с.
- Лузгин А. С. Народные промыслы мордовского края. Вторая половина XIX–начало XX в. (этнокультурные аспекты). Саранск: Мордовское книжное издательство, 2016. 272 с.
- Лузгин А. С. Промыслы Мордовии / Саранск: Мордов. кн. изд-во, 1993. 142 с., [16] л. ил.
- Мокшин Н. Ф. Материальная культура мордвы: Этногр. справ. Саранск: Мордов. кн. изд-во, 2002. 208 с.
- Мордва юга Сибири / Л. И. Никонова [и др.]; под ред. д-ра ист. наук, проф. В. А. Юрченкова; д-ра ист. наук, проф. Л. И. Никоновой; НИИ гуманитар. наук при Правительстве РМ. Саранск, 2007. 312 с.+ 64 л. илл.
- Мордва циркумбайкальского региона и Республики Хакасия / Л. И. Никонова, Л. Н. Щанкина, Т. В. Гармаева; под ред. д-ра ист. наук, проф. В. А. Юрченкова, д-ра ист. наук, проф. Л. И. Никоновой; НИИ гуманитарн наук при Правительстве Республики Мордовия. Саранск, 2010. 268 с. + 112 с. ил. (Мордва России).
- Мордва: Ист.-этногр. очерки / [В. И. Козлов, В. Н. Мартъянов, В. Н. Шитов и др.; Редкол.: В. И. Козлов (отв. ред.) и др.]. Саранск: Мордов. кн. изд-во, 1981. 334 с.
- Мордва Заволжья / редкол.: В. И. Козлов (отв. ред.), П. Д. Грузнов, И. М. Петербургский и др. Саранск: Мордов. кн. изд-во, 1994. 184 с.
- Майнов В. Н. Очерк юридического быта мордвы / В. Н. Майнов; редкол.: В. А. Юрченков (председатель) [и др.]; НИИ гуманитар. наук при Правительстве Республики Мордовия. Саранск, 2007. 296 с.
- Народы Мордовии: историко-этнографическое исследование / Л. И. Никонова [и др.]; под ред. д-ра ист. наук, проф. В. А. Юрченкова, д-ра ист. наук, проф. Л. И. Никоновой; НИИ гуманитар. наук при Правительстве Республики Мордовия. Саранск, 2012. 608 с. + 80 л. вкл.
- Никитина Г. А. Хозяйство и занятия // Удмурты: историко-этнографические очерки / УИИЯЛ УрО РАН; Научный ред. д-р ист. наук В. В. Пименов. Ижевск: Удмуртский институт истории, языка и литературы УрО РАН, 1993. С. 53–103.
- Никонова Л. И. Традиционная культура сохранения здоровья народов, проживающих в Республике Мордовия: историко-этнографический аспект / Л. И. Никонова, И. А. Кандрина, Л. Н. Щанкина / под ред. д-ра ист. наук, проф. В. А. Юрченкова, д-ра ист. наук, проф. Л. И. Никоновой. Саранск: НИИ гуманитар. наук при Правительстве Республики Мордовия; Пенза: Научно-издательский центр «Социосфера», 2011. 528 с. (Народы Мордовии).
- Никонова Л. И., Щанкина Л. Н., Охотина Т. Н., Махалов С. А. Мордва Саратовской области: в 2 ч. Часть 1. Петровский район / под ред. д-ра ист. наук, проф. В. А. Юрченкова. Саранск, 2009. 200 с. + 60 л. илл. (сер. «Мордва России»).
- Никонова Л. И., Щанкина Л. Н., Шерстобитова Ж. В. Мордва Западной Сибири: в 2 ч. Часть 1. Село Калиновка: сибирская история и мордовские традиции / под ред. д-ра ист. наук, проф. В. А. Юрченкова. Саранск, 2009. 112 с. + 84 л. илл. (сер. «Мордва России»).
- Никонова Л. И., Аксёнова Т. В., Охотина Т. Н., Савка В. П., Фадеева М. М. Мордва Урала и Зауралья / под ред. д-ра ист. наук, проф. В. А. Юрчёнкова, д-ра ист. наук, проф. Л. И. Никоновой; НИИ гуманитар. наук при Правительстве Республики Мордовия. Саранск, 2012. 464 с.: 100 с. ил. (Мордва России).
- Никонова Л. И., Захватова Е. Ю., Митина В. В., Охотина Т. Н., Торопова М. М. Мордва Калининградской области: ист.-этногр. исслед.: монография / под ред. д-ра ист. наук, проф. В. А. Юрчёнкова, д-ра ист. наук, проф. Л. И. Никоновой; НИИ гуманитар. наук при Правительстве Республики Мордовия. Саранск, 2017. 184 с.: 112 л. ил. (Мордва России).
- Овчарова М. А. Мордва Алтая: История и этнокультурные процессы (XIX — начало XXI века). Новосибирск: Изд-во Ин-та археологии и этнографии СО РАН, 2010. 228 с.

- Первушкин В. И., Прошкин В. Я. Мордва Пензенской области / [под общей ред. д-ра ист. наук, проф. В. И. Первушкина]. Пенза, 2012. 200 с.
- Порозова А. Д., Шабалина Л. П. Традиционная народная медицина Ульяновского Поволжья. Историко-этнографическое исследование. Ульяновск: изд-во «Артишок», 2009. 200 с.
- Смирнов И. Н. Мордва: Ист.-этнограф. очерк / НИИ гуманитар. наук при Правительстве Респ. Мордовия; Авт. вступ. ст. В. А. Юрченков. Саранск: Тип. «Крас. Окт.», 2002. 296 с. (сер. «Наследие»).
- Фирстов И. И. Основные виды кустарных промыслов в пореформенной Мордовии // Материальная и духовная культура мордвы в XVIII–XX вв. Саранск, 1978 (Тр. НИИЯЛИЭ; вып. 62). С. 25–58.
- Хозяйство и быт русских крестьян / Памятники материальной культуры (определитель) / Бежкович А. С., Жегалова С. К., Лебедева А. А., Просвиркина С. К. М.: «Советская Россия», 1959 г. 254 с. + илл.

References

- Badaev, V. A. 2009. *Krai otshumevshikh yarmarok, bazarov...: byl' i nov' sela Novotroitskoe* [The Land of Noisy Fairs, Bazaars...: The Past and the Present of Novotroitskoye Village]. Saransk. 372 p.
- Bezhkovich, A. S., S. K. Zhegalova, A. A. and S. K. Prosvirkina (eds.) 1959. *Khoziaistvo i byt russkikh krest'ian. Pamiatniki material'noi kul'tury (opredelitel')* [Economy and Life of Russian Peasants / Monuments of Material Culture (Identifier)]. Moscow: «Sovetskaja Rossija». 254 p.
- Busygin, E. P. 1966. *Russkoe sel'skoe naselenie Srednego Povolzh'ia: Istoriko-jetnograficheskoe issledovanie material'noi kul'tury (seredina XIX — nachalo XX vv.)* [Russian Rural Population of the Middle Volga Region: Historical and Ethnographic Study of Material Culture (mid-19th–early 20th centuries)]. Kazan': Izdatel'stvo Kazanskogo universiteta. 403 p.
- Evsev'ev M. E. 1966. *Izbrannye trudy* [Selected Works]: Vol. 5. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo. 552 p.
- Firsov, I. I. 1978. Osnovnye vidy kustarnykh promyslov v poreformennoi Mordovii [The Main Types of Handicrafts in Post-Reform Mordovia]. In *Material'naia i duhovnaia kul'tura mordvy v XVIII–XX vv.* [Material and Spiritual Culture of the Mordva in the 18–19 centuries]. Trudy NII jazika, literaturi i etnografii. Vol 62. Saransk. P. 25–58.
- Ivanov, V. P., G. B. Matveev, N. I. Egorov and M. I. Skvortsov (eds.) 1994. *Kul'tura Chuvashskogo kraia. Chast' I: Uchebnoe posobie* [Culture of the Chuvash Region. Part I: Textbook]. Cheboksary: Chuvaskoie knizhnoie izdatel'stvo. 350 p.
- Kozlov, V. I., V. N. Mart'ianov, V. N. Shitov et al. 1981. *Mordva: Istoriko-etnograficheskie ocherki* [Mordva: Historical and Ethnographic Essays]. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo. 334 p.
- Kozlov, V. I. (ed.). 1994. *Mordva Zavolzh'ja* [Mordva of Zavolzh'je]. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo. 184 p.
- Luzgin, A. S. 1993. *Promysly Mordovii* [Mordovian Crafts]. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo. 142 p.
- Luzgin, A. S. 2016. *Narodnye promysly mordovskogo kraia. Vtoraia polovina XIX–nachalo XX v. (etnokul'turnye aspekty)* [Folk Crafts of the Mordovian Region. The Second Half of the 19th–Beginning of the 20th Century (Ethno-Cultural Aspects)]. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo. 272 p.
- Mainov, V. N. 2007. *Ocherk yuridicheskogo byta mordvy* [Sketch of the Legal Life of the Mordva People]. Saransk: NII gumanitarnykh nauk pri Pravitel'stve Respubliki Mordovii. 296 p.
- Mokshin, N. F. 2002. *Material'naja kul'tura mordvy: Etnograficheskij spravochnik* [Material Culture of the Mordva: Ethnographic Handbook]. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo. 208 p.

- Nikitina, G. A. 1993. Khoziaistvo i zaniatiia [Economy and Occupations]. In *Udmurty: istoriko-etnograficheskie ocherki* [Udmurts: Historical and Ethnographic Sketches], ed. by V. V. Pimenov. Izhevsk: Udmurtskij institut istorii, jazyka i literatury UrO RAN. 53–103.
- Nikonova, L. I., T. V. Aksionova, T. N. Okhotina, V. P. Savka and M. M. Fadeeva. 2012. *Mordva Urala i Zaural'ia* [Mordva of the Urals and Trans-Urals]. Saransk: NII gumanitarnykh nauk pri Pravitel'stve Respubliki Mordoviia. 464 p.
- Nikonova, L. I., I. A. Kandrina and L. N. Shchankina. 2011. *Tradicionnaja kul'tura sohraneniia zdorov'ja narodov, prozhivajushih v Respublike Mordovija: istoriko-jetnograficeskij aspekt* [Traditional Culture of Health Preservation of Peoples Living in the Republic of Mordovia: Historical and Ethnographic Aspects]. Saransk, Penza: Nauchno-izdatel'skij centr «Sociosfera». 528 p. (series “People of Mordovia”).
- Nikonova, L. I., L. N. Shchankina and T. V. Garmaeva. *Mordva cirkumbaikal'skogo regiona i Respubliki Khakasii* [Mordva of the Circumbaikal Region and the Republic of Khakassia]. Saransk: NII gumanitarnykh nauk pri Pravitel'stve Respubliki Mordoviia. 268 p.
- Nikonova, L. I., L. N. Shchankina and Zh. V. Sherstobitova. 2009. *Mordva Zapadnoi Sibiri*. Vol. 1. *Selo Kalinovka: sibirskaja istoriia i mordovskie traditsii* [Mordva of Western Siberia. Vol. 1. Kalinovka Village: Siberian History and Mordovian Traditions]. Saransk. 112 p.
- Nikonova, L. I., L. N. Shchankina, T. N. Okhotina and S. A. Mikhalev. 2009. *Mordva Saratovskoi oblasti* [Mordva of the Saratov region]. Vol 1. *Petrovskii raion* [Petrovski Region]. Saransk. 200 p.
- Nikonova, L. I., E. Ju. Zakhvatova, V. V. Mitina, T. N. Okhotina and M. M. Toropova. 2017. *Mordva Kaliningradskoi oblasti: istoriko-etnograficeskoe issledovanie* [Mordva of the Kaliningrad District: Historical and Ethnographic Study]. Saransk: NII gumanitarnykh nauk pri Pravitel'stve Respubliki Mordoviia. 184 p.
- Ovcharova, M. A. 2010. *Mordva Altaia: Istorii i etn kul'turnye protsessy (XIX–nachalo XXI veka)* [The Altai Mordva: History and Ethno-cultural Processes (19th–early 21st centuries)]. Novosibirsk: Izdatel'stvo Instituta arheologii i etnografii SO RAN. 228 p.
- Pervushkin, V. I. and V. J. Proshkin. 2012. *Mordva Penzenskoi oblasti* [Mordva of Penza District]. Penza. 200 p.
- Porozova, A. D. and L. P. Shabalina. 2009. *Tradicionnaia narodnaia meditsina Ul'ianovskogo Povolzh'ia. Istoriko-etnograficeskoe issledovanie* [Traditional Folk Medicine of The Ulyanovsk Volga Region. Historical and Ethnographic Research]. Ul'ianovsk: Artishok. 200 p.
- Smirnov, I. N. 2002. *Mordva: Istoriko-etnograficeskij ocherk* [Mordva: Historical and Ethnographic Sketch]. Saransk: Tipografia «Krasnii Oktiabr'». 296 p.
- Yurchenkov, V. A. and L. I. Nikonova (eds.). 2007. *Mordva yuga Sibiri* [Mordva of Southern Siberia]. Saransk: NII gumanitarnykh nauk pri Pravitel'stve Respubliki Mordoviia. 312 p.
- Yurchenkov, V. A. and L. I. Nikonova (eds.). 2012. *Narody Mordovii: istoriko-etnograficeskoe issledovanie* [Peoples of Mordovia: Historical and Ethnographic Study]. Saransk: NII gumanitarnykh nauk pri Pravitel'stve Respubliki Mordoviia. 608 p.