

УДК 39

DOI: 10.33876/2311-0546/2024-1/234-254

Научная статья

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

## КОЛЕСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА У МОРДВЫ: ТИПОЛОГИЯ И ИСТОРИЯ БЫТОВАНИЯ

*Колесные средства передвижения у мордвы занимали значительное место в хозяйственной жизни и в проведении досуга. Телеги использовались для перевозки различных грузов и поклажи, служили для поездок в лес, на сенокос, в поле, на мельницу, на базар, в гости, на моления и др. Похожие по конструкции, в зависимости от перевозимого груза они имели отличия в строении кузова, устанавливаемого на ходовую часть конной повозки. Конструкция мордовских телег была во многом подобна их конструкции у народов Среднего Поволжья, отличались лишь названия и некоторые особенности кузова. Обычно в семье была одна телега. Телеги более простых форм изготавливали сами крестьяне, а уже к середине XIX века у мордвы широко распространился экипажный промысел со своими центрами.*

*Колесные транспортные средства условно подразделялись на хозяйственные (телега «ящик», дрога, сноповозка, навозница, одёр, ратка, рыдван, тележка, почтовые, хлебовозка, водовозка, пожарные конные повозки, специальные — колымаги и др., ручные тележки, тачки) и экипажные (тарантас, ходок, тележка, дрожки, пролетка, линейка, бричка, карета и др.) типы. Наличие колесных средств передвижения (телеги, двуколки, дроги, тарантас и др.) с указанием их распространения, предназначения или деталей конструкций в некоторых населенных пунктах или косвенно, указывающих их бытование, подтверждается полевыми (собранные в экспедициях, в т. ч. за пределами мордовского края/республики), лингвистическими (мордовско-эрзянские и мордовско-мокшанские словари), топонимическими и др. сведениями. Бытование различных средств передвижения или их составных частей в той или иной степени отражены в устном поэтическом творчестве мордвы.*

**Ключевые слова:** колесные транспортные средства, мордва, хозяйство, полевые сведения, быт, обряды

---

**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](mailto: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](mailto: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](mailto:medov.ai@yandex.ru)

\*Здесь и далее: м — мордва-мокша, э — мордва-эрзя.

**Ссылка при цитировании:** Никонова Л. И., Охотина Т. Н., Медов А. А. Колесные транспортные средства у мордвы: типология и история бытования // Вестник антропологии. 2024. № 1. С. 234–254.

UDC 39

DOI: 10.33876/2311-0546/2024-1/234-254

Original Article

© *Liudmila Nikonova, Tatiana Okhotina, Alexey Medov*

## THE MORDVINS' WHEELED VEHICLES: TYPOLOGY AND HISTORY OF USAGE

*Wheeled vehicles played a significant role in the economic life and in leisure activities of the Mordvins. The cart was used to transport various goods and luggage, served for trips to the forest, the haymaking, the field, the mill, the bazaar; to neighbors, to prayers, etc. Similar in design, they had differences in the structure of the body mounted on the chassis of a horse-drawn carriage, which varied depending on the cargo being transported. The design of the Mordovian carts was similar to the design of the peoples of the Middle Volga region; only the names and some body construction details differed. Usually a farm had one cart, which was used to perform a variety of tasks in the peasant economy. Carts of simpler forms were made by the peasants themselves, while the Mordovian carriage industry with its centers became widespread by the middle of the XIX century.*

*Wheeled vehicles were conventionally divided into household (cart “box”, droga, sheaf wagon, dung truck, oder, ratka, rydvan, cart, mail, bread truck, water truck, fire horse-drawn carts, special — wheelbarrows, etc., handcarts, wheelbarrows) and crew (tarantass, walker, cart, droshky, cab, ruler, chaise, carriage, etc.) types. The presence of wheeled vehicles with information on their distribution, purpose or details of structures in some localities is confirmed by field-collected (including outside the Mordovian territory/republic), linguistic (Mordovian-Erzya and Mordovian-moksha dictionaries), toponymic and other data. The existence of various means of transport or their component parts is more or less directly reflected in the oral poetic creativity of the Mordvins.*

**Keywords:** *Wheeled vehicles, Mordvins, field data, household, everyday life, rituals*

**Authors info:** **Nikonova, Liudmila 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 (Saransk, Russian Federation). E-mail: [congress7@list.ru](mailto: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 (Saransk, Russian Federation). E-mail: [himera@mail.ru](mailto: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 (Saransk, Russian Federation). E-mail: [medov.al@yandex.ru](mailto:medov.al@yandex.ru)

**For citation:** Nikonova, L. I., T. N. Okhotina and A. A. Medov. 2024. The Mordvins' Wheeled Vehicles: Typology and History of Usage. *Herald of Anthropology (Vestnik Antropologii)* 1: 234–254.

## Введение

Традиционный транспорт мордвы — это сложный и многообразный комплекс материальной культуры. Определение ареалов бытования тех или иных традиционных способов и средств передвижения, классификация их атрибутов с указанием конструктивных и локальных особенностей, выяснение взаимовлияния народов создают необходимые предпосылки для разработки глубоких и обобщающих исследований. Актуальность темы определяется тем, что ее изучение способствует более углубленному исследованию вопросов адаптации человека к природно-климатическим условиям, выявлению роли и значения традиционного транспорта в хозяйстве. Возрастает и прикладное значение целого ряда компонентов традиционной культуры, в том числе и транспортных средств, его применение для различных бытовых и практических целей, например, в этнотуризме (воспроизведение свадебной обрядности и др.).

Интерес к народному транспорту появился в 20–30-е гг. XX в. 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. Специальных исследований видов колесных транспортных средств передвижения у мордвы нет, хотя рельеф, природно-климатические условия, хозяйственная и промысловая деятельность обусловили исключительное многообразие видов такого транспорта.

### Виды колесных транспортных средств от целей их применения

Колесные транспортные средства передвижения мордва широко использовала вплоть до середины XX в. Наиболее распространенной повозкой в крестьянском хозяйстве являлась телега, на которой ездили, возили тяжести весной, летом и осенью до выпадения снега. По функциональному назначению телеги делились на грузовые и пассажирские (экипажи). Для перевозки грузов использовали телеги различных модификаций: ящик, рыдван, дроги, роспуски, сноповозка, навозница, двуколка и др. Пассажирские (экипажи) были более легкие и отличались отделкой. Их могли позволить себе чаще всего только зажиточные крестьяне: двухколесные одноколки, таратайки, тележки, а также четырехколесные безрессорные или полурессорные, рессорные дрожки с мелким кузовом или тарантасы с кузовом, открытым или имевшим откидной кожаный верх, кареты и др. Подобное деление условно, поскольку в крестьянском хозяйстве чаще всего была одна телега, которая служила как для перевозки груза, так и для перевозки людей.

Широко распространенными являлись разнообразные небольшие ручные тележки, тачки — их имела практически каждая мордовская сельская семья, использовались они в хозяйственных целях при транспортировке небольших грузов разного вида (мусор, строительный материал, утварь и др.).

Все телеги были похожие по конструкции. Главными частями телеги были оси с колесами и кузов. Оси представляли собой две поперечные толстые перекладки, длиной от 145 до 170 см. Оси являлись главной несущей конструкцией всей повозки,

поэтому делались они из твердых пород деревьев — дуба, вяза, реже березы. Оси были заужены к концам. На каждую ось надевалось по два колеса. Колеса состояли из ступицы, спиц и обода. Обод был выгнут из цельного дерева или сбивался из нескольких частей, но они считались менее прочными. Колеса фиксировались на осях с помощью железной чеки. Для лучшей маневренности телеги колеса на передней, подвижной оси делали меньших размеров, чем на задней неподвижной. Так диаметр задних колес составлял 70–85 см, а передних — 60–68 см. Ход телеги (расстояние между колесами на оси) делался с расчетом, чтобы телега с грузом не опрокинулась во время движения и в среднем был 1–1,5 м.

На передней оси телеги закрепляли подушку — дубовую или березовую плаху. Ее соединяли с осью металлическим сердечником — шкворнем. Благодаря этому ось с колесами могла свободно поворачиваться. На заднюю ось наглухо набивали деревянную насадку. Переднюю и заднюю оси соединяли друг с другом толстым бревном (лисицей) и двумя продольными толстыми жердями — дрожинами или просто дрожинами. Сверху настилалась дощатая площадка в жердевой раме, на которую устанавливались платформа и кузов. К передней оси крепились деревянные оглобли, в которые с помощью хомута и дуги впрягалась лошадь (Мокшин 2002: 156).

Верхняя часть телеги — кузов — могла быть самой разной формы. Это зависело от того, для каких дорог и каких перевозок была предназначена та или иная телега. Каждая из этих телег могла иметь свое название: дроги, одёр, ратка, тарантас, рыдван и т. д.

Самыми распространёнными в хозяйстве крестьян являлись «дроги» — упрощенный вариант телеги, используемой для хозяйственных нужд. Они были длиннее телеги и без кузова, с колесами на деревянном ходу, в отличие от телеги имевшей колеса на железном ходу. Использовали их для перевозки бревен, дров, снопов и т. д. Дроги известны в Теньгушевском, Темниковском, Ельниковском, Ковылкинском (НА НИИГН. И-267) и других районах Мордовии. В некоторых селах телеги такого устройства назывались «ропусками» (с. Б. Уркат Ельниковского района) (НА НИИГН. И-268). Такое же название было распространено среди русского населения восточных районов Среднего Поволжья (Бусыгин 1966: 388). Дроги обычно применялись для будничной работы, а для поездок на базар, ярмарку, в гости использовались телеги.

Почти в каждом крестьянском хозяйстве до начала XX в. имелась простая телега, когда на дрожинах укреплялись деревянные дуги, концы которых скреплялись продольными брусьями. Образовавшийся каркас зашивался досками или лубом. В Симбирской губернии вместо луба бока кузова иногда переплетались веревками. Такие телеги широко бытовали у всех народов Среднего Поволжья (Бусыгин 1966: 387). В отдельных селениях телеги, за счет более изогнутых жердей, составляющих боковые края кузова, имели поднятый передок и задок. В соседних русских селах Рязанской, Нижегородской областей эти телеги были известны у местного населения как «мордовские» (НА НИИГН. И-268). Что интересно, Е. П. Бусыгин описывая подобные телеги у русского населения Поволжья, отмечал, что они назывались «татарскими», «чувашискими», «марийскими» (Бусыгин 1966: 387). У мордвы телеги данного устройства к середине XX века почти вышли из употребления.

Для перевозки снопов сена, чтобы увеличить площадь и высоту телеги, устанавливались дополнительные подпорки по бортам, между ними наматывали веревки. Для транспортировки сена использовался «бастрыг» — жердина чуть длиннее теле-



ги, которая служила и гнетом, и блоком. Через нее протягивали веревку, с помощью которой закрепляли груз (Колмыков 1998: 175).

У мордвы для перевозки снопов, сена, соломы широко применяли «фуры» или «рыдваны». Они также были длиннее обыкновенной телеги, с высокими, расширяющимися кверху бортами. Борта фуры делали из наклонных жердей, вставленных в две продольные дрожины и скреплявшие их поперечины, а верхними концами в более толстые жерди (Бусыгин 1966: 387). Кузов рыдвана имел вид корыта. Телеги фуры и рыдваны встречались в Теньгушевском, Ковылкинском и др. районах Республики Мордовия; у мордвы Нижегородской, Рязанской областей (НА НИИГН. И-268), Красноярского края, Челябинской, Саратовской, Калининградской области. У Саратовской мордвы, кроме того для транспортировки снопов сена и соломы был распространен одер — отличающийся от телеги кузовом. Дрожины покрывались досками, образовавшими дно одра, задок и передок одра представляли собой высокую решетку, что давало возможность укладывать сено или снопы более устойчиво (ПМА: Мишкин).

Большой популярностью среди мордовских крестьян пользовалась телега-ящик, которая отличалась от обычной телеги устройством верхней части, представлявшей плотно сбитый из досок ящик. Кроме того, ящик в середине имел деревянный поперечник, чтобы удобнее было влезать на повозку. Ось и ящик крепились к поперечнику с помощью подтяжника. Телега данной конструкции упоминается в архивных источниках XVIII в., касаемых мордовской д. Курташки Краснослободского уезда: «телега-ящик новой, колеса точеные с подтасками» (Заварюхин 1993: 276). Телега-ящик была многофункциональна, ее использовали, для перевозки зерна, других грузов, для выезда. В с. Новые Пичингуши Ельниковского района Республики Мордовия на такой телеге возили бревна (НА НИИГН. И-267). Эти повозки были дороже обычных и имелись главным образом у зажиточных крестьян. Так, например, в XVIII в. они оценивались в 60 коп, что на 10 коп. было дороже простых телег (Заварюхин 1993: 276).

У мордвы встречался, но редко и такой тип телег, как двуколки — небольшие рессорные телеги для выезда. Так, в с. Волгапино Ковылкинского района на них ездили в плохую погоду, на базар, использовали и для транспортировки небольших грузов. К началу XX в. двуколки почти вышли из употребления. Так, в с. Кураево Теньгушевского района Республики Мордовия в послевоенное время на «двуколке» («кавто колисасо крандоз»), ездил только один сельчанин, но это уже считалось «не в моде» (НА НИИГН. И-267). В крестьянском хозяйстве чаще употреблялись ручные двухколесные тележки «ёмла крандаскс», предназначенные для перевозки небольших тяжестей в пределах усадьбы. У мордвы их использовали также при перевозке навоза в поле (НА НИИГН. И-267).

Несмотря на кажущееся однообразие телег, в некоторых селах они имели свои особенности и были характерны только для данной местности или даже села. Так, жители с. Кураево Теньгушевского района Республики Мордовия для перевозки кирпичей и снопов использовали тип телег, который называли «лазунь дрогань крандозд» (лазунь — доска, дрогань — дроги, крандозд — телега), которые, по их словам, больше нигде не встречаются (НА НИИГН. И-267).

В конце XIX — начале XX в. у мордовских крестьян появились телеги на железном ходу, более легкие с неглубоким кузовом из луба, досок или плетеным из ивовых веток. На них выезжали в город, на ярмарку, в соседние села.

Праздничным экипажем у мордовских зажиточных крестьян был тарантас. Передняя и задняя оси тарантаса соединялись четырьмя нетолстыми, хорошо пружинившими дрожинами, выполняющими роль рессор. Кузов укрепляли посредине гибких дрожин, что смягчало удары при езде по плохим дорогам. В передней части кузова устраивалось место для возницы (козлы). В конце XIX в. стали появляться рессорные тарантасы. У мордвы тарантасы бытовали очень широко и были самых разнообразных форм от примитивной плетенки до усовершенствованных экипажей городского типа. Тарантасы из-за своей дороговизны могли себе позволить только зажиточные или богатые крестьяне поэтому в одной деревне их было не более двух–трех. Тарантасы были распространены и у других поволжских народов. Е. П. Бусыгин считал тарантас очень старинным, характерным для местных поволжских народов видом транспорта, получившим более широкое бытование в Среднем Поволжье, чем во многих других русских областях (Бусыгин 1966: 389).

Телеги, простых конструкций делали крестьяне в своих хозяйствах, а посложнее промысловики. Причем мастера были по изготовлению всей телеги («тележники», «каретники») и специализировавшиеся на какой-либо одной части («колесники», «дужники» и т. п.) (Лузгин 2016: 136). Например, «в Ардатовском уезде промысловики в селах Атяшево, Киржеманы, Лобаски, занимались выделкой ободьев» (Марискин, Марискин 1998: 140).

По подсчетам И. И. Фирстова кустари экипажного промысла имелись в 148 селениях Мордовии, но наиболее крупные их скопления были сосредоточены в Инсарском уезде — Лемляйский Майдан, Шувары, Арбузовка, Хованские Выселки, Новые Верхние Вязеры, Кульмеж, Старо-Сивильский Майдан, Кулдым (м) и Сарга (м), В Спасском — Ачадово (м), Пичпанды (М), Тархановская Потья (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 — Болдасево (м), Маресьево (м) и Резоватово, Темниковском — Красный Яр, Старый Город, Старое Ардашево (м), Лесное Плуково (м) и Цылино (м) (Фирстов 1978: 38). И. Д. Воронин отмечает, что по данным 1867 года в Саранске было 856 мастеров, подмастерьев и учеников самых разнообразных профессий: кузнецов 140 ... каретников 4» (Воронин 1961: 106).

Мордовские кустари изготавливали лишь деревянные части летних (дроги, телеги, дрожки, тарантасы, кареты) повозок. Оковка железом и все металлические части повозок производились местными кузнецами. Полностью повозки выделывались очень редко (Фирстов 1978: 37).

В Мордовии кустари экипажного промысла удовлетворяли потребности главным образом крестьянского населения. Но имелись мастера, которые готовили улучшенные повозки для зажиточных и городских жителей. В селениях Русском Карино Краснослободского и Кочелаево Наровчатского уездов ободья изготавливались для городских экипажей; кочелаевские ободья продавались в основном на Воронежскую фирму сельскохозяйственных машин и орудий «Столь и К<sup>о</sup>». Большого совершенства достигли мордовские кустари-тележники Ачадовской волости Спасского уезда, изделия которых славились прочностью и красотой отделки. Здесь вырабатывались улучшенные телеги-ящики для городских торговцев, тарантасы, пролетки, линейки, беговые дрожки и кареты, которые находили сбыт в Спасске, Козлове, Тамбове



*Рис. 1.* Тачка.  
Мордва  
Владимирской  
обл. Фото  
Л. И. Никоновой.  
2013



*Рис. 2.* Одер.  
Дер. Михайловка  
Канского района  
Красноярского  
края. Фото  
Л. И. Никоновой.  
2001



*Рис. 3.* Слева:  
телега-ратка.  
Справа:  
телега-рыдван.  
Мордва юга  
Сибири. Фото  
Л. И. Никоновой.  
2001



*Рис. 4.*  
Телега-одер.  
Информатор  
М. Ф. Луконин.  
С. Оркино  
Петровского  
района  
Саратовской  
обл. Фото  
Л. И. Никоновой.  
2008





*Рис. 5. Телега дощатая. Информатор Н.А. Юркевич. С. Оркино Петровского района. Фото Л. И. Никоновой. 2008*



*Рис. 6. Телега. С. Подлесная Тавла Кочкуровского района Республики Мордовия. Фото Л. И. Никоновой. 2008*



*Рис. 7. Телега-фура. Хутор-музей «Лесной хуторок», пос. Разино Гурьевского района Калининградской обл. Фото Л. И. Никоновой. 2014*



*Рис. 8. Телега, пос. Искра Троицкого района Челябинской обл. Фото Л. И. Никоновой. 2010*

(Фирстов 1978: 37, 38). Обычно такие повозки стоили дорого, поэтому их делали на заказ или продавали на ярмарках (Лузгин 2016: 136). «В Промзино на Суре еженедельно на базар и ярмарки съезжалось до 5 тысяч человек с хлебом разных сортов, а также мясом, салом, скотом, там же продавались, телеги, колеса, и т. д. Особенно добротными телегами и колесами славилась Лобаскинская ярмарка» (Марискин, Марискин 1998: 144).

Мордовскими мастерами не только делались, но и усовершенствовались транспортные средства и для городских служб. С XVIII–XIX в. карета стала почтовым и общественным транспортом и входила в пожарные обозы, заменив телеги, линейки и пр. Так, «до 1853 года в пожарном обозе в г. Пензе находилось 9 труб и 8 бочек с 8 летними и 7 зимними ходами и 33 лошадей, — 2 линейки. ... (Полиновский 1870: 58). В ноябре 1864 года пожарные обозы были улучшены и были куплены бочки, ходы, телеги, сани, и пр. К прежним бочкам прибавлено 7 новых с летними и зимними ходами, куплено вновь 14 лошадей с упряжью ... (Полиновский 1870: 60). «К улучшению в пожарном обозе, произведенным 1869 г. относится устройство кожного короба, резервуара для запасной воды и двухколесной бочки. Двухколесная бочка пока сделана только одна — на пробу. По произведенному испытанию, она оказалась очень удобна, т. к. вмещающая в себя до 25-ти ведер воды, везется легко, даже в гору — одной лошадей. Таким образом, посредством замены прежних тяжелых парных бочек — новыми, двухколесными, представляется возможность, не увеличивая комплекта лошадей, привозить на пожар почти вдвое большее количество воды» (Полиновский 1870: 67).

Таблица 1

**Ведомость  
О состоянии пожарной части в уездных городах Пензенской губ.**

Название городов	Число солдат и рабочих при команде число солдат	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).

Мастера экипажного промысла занимались и отходничеством. Так, в ободно-колесном промысле Ардатовского уезда отходников было 21,9% (среди ободников 40%), Алатырского — 41,2 (среди ободников — 36, 7%, колесников — 47,3%). В целом по Симбирской губ. отходников ободного промысла было 25,8%, а колесного — 24,3% (Фирстов 1978: 114).

Экипажный промысел был характерен для мордвы не только на территории Мордовии, но и для мордвы, живущей далеко за ее пределами. Так, изготовлением четырехколесных и двухколесных телег и отдельных их частей занимались в селах: Оркино (А. Ф. Каратонов, О. А. Каратонов), Колки (К. С. Арискин), Новозахаркино (Н. И. Мишкин) Петровского района (Мордва Саратовской области 2009), Сухой Карабулак Базарно-Карабулакского района (П. И. Ильин) Саратовской области (Мордва Саратовской области 2009); г. Чита, (Резайкины) Забайкальский край (Мордва циркумбайкальского региона и Республики Хакасия 2010: 33), с. Искра Троицкого района Челябинской области (И. В. Родионов, А. Верясов, И. Сланин, А. Стечкин) (Мордва Урала и Зауралья 2012: 147). Колеса делали в дер. Никитино Краснокамского района Пермского края (В. Базакин, П. Г. Ведяшкин, А. И. Любимкин) (Мордва Урала и Зауралья 2012: 148); с. Калмантай Вольского района Саратовской обл. (Архив 2009). На изготовление тележных колес специализировались целые мордовские селения Сибири (напр., д. Долженково Абанского района Красноярского края) (Лузгин, Никонова 2007: 165).

Одним из распространенных среди мордвы промыслов было изготовление плетеных изделий из ивовых и черемуховых прутьев. Из них плели крупные корзины для перевозки грузов плетенки для тарантасов и др. Этот вид промысла был характерен и для мордвы живущей за пределами Мордовии (Саратовская область, Сибирь, Урал и др.). Например, корзины для сена делали в с. Савкино Петровского района (А. С. Овчинников); для перевозки соломы в с. Новозахаркино Петровского района (Н. И. Мишкин), в с. Оркино Петровского района лыком обшивали телеги (Мордва Саратовской области 2013: 70) и др.

Колесные средства передвижения у мордвы мало чем отличались от средств передвижения соседних народов. В тоже время виды транспорта носили свои названия. Так, известно древнее название телеги — крандаз (м.), «шуфтонь крандаз» (м) / деревянная телега (Мокшанско-русский словарь 1998: 290; НА НИИГН. И-267, И-496); Крандазонь калдордома (э) / грохот телеги (Эрзянско-русский словарь 1993: 227). Название рыдван, долгуша (НА НИИГН. И-267), дроги — «дрогонсть» (НА НИИГН. И-267), дроги, дрога (м) (Мокшанско-русский словарь 1998: 290) (осенью поехал я в амбар за зерном на самодельных дрогах (Мокшанско-русский словарь 1998: 168); дрогат (э), дрожки — «дрожкат» (э) ардомань дрожкат (э) — беговые дрожки (Эрзянско-русский словарь 1993: 175). («Тетям дрожкасо паксяв тусь» / отец мой на дрожках поехал в поле» (Евсевьев 1931: 120); тарантас — тарантаз (м) (Мокшанско-русский словарь 1998: 707), тарантас (э) (Эрзянско-русский словарь 1993: 646) («Тарантазонть гайканзо лавчомсть, пуворямс зрявить / у тарантаса гайки ослабли, надо завинтить» (Евсевьев 1931: 102); кибитка (м, э) (Мокшанско-русский словарь 1998: 254; Эрзянско-русский словарь 1993: 253); Онава (э) / свадебная кибитка невесты (из белого материала и разноцветных лент), «Онават» / свадебная повозка для переезда невесты в дом жениха (Эрзянско-русский словарь 1993: 439); карета — «карета», («ардомс каретаса» / ехать в карете (м) (Мокшанско-русский словарь 1998: 230); карета (э) (Эрзянско-русский словарь 1993: 236); тележка — «Те-

лежат» (м) (Мокшанско-русский словарь 1998: 713); тачка — «тачат» (м), (ускомс тачкаса тише (м) / привести на тачке сено) (Мокшанско-русский словарь 1998: 710); детская двуколка — «кальديرькат (э) (Эрзянско-русский словарь 1993: 170); двуколка — «каламашка»; (конюхсь кильдсь каламашка (м) / конюх запряг лошадь в двуколку) (Мокшанско-русский словарь 1998: 218), «Самс двойкаса / приехать на двойке» (Мокшанско-русский словарь 1998: 155) и др.

Название имели и конструкции телеги: ось — «петьнест», оси задние — «крандас петкель» (м); втулка — «нукунь», подушка-колодка «тозов» (м) (НА НИИГН. И-267), крандаз тоду (боран) (м) (Мокшанско-русский словарь 1998: 290); колесная втулка — «Шарыень» (м) (Мокшанско-русский словарь 1998: 132); втулка колеса — «чарынь втулка» (э.) (Эрзянско-русский словарь 1993: 142). Жердь, слега — олга (Эрзянско-русский словарь 1993: 438); колеса — «каляса» (м), оглобля — ажия (э) (Ажиян кавонест сивсть / обе оглобли у меня сломались. Саемсат тестэ ажиясо! / Взять тебя отсюда оглоблей! Ажджан селиин / оглобли у меня вязовые (Евсевьев 1931: 12). Об оглобле с её принадлежностью в упряжи, материале изготовления, поговорка-сравнение, словосочетания и предложения подтверждается изысканиями М. Е. Евсевьева. Ажия (э). М. Кар. (Малые Кармалы — эрз. село бывш. Буинского уезда Симбирской губ., ныне Ибресинского района Чувашской Республики) (Евсевьев 1931: 1), Чирг. (Чиргуши — эрз. село бывш. Лукояновского уезда Нижегородской губ.), аждия (э). Мув. (эрз. деревня Верхний Мувал бывш. Городищенского уезда Пенз. губ., ныне Городищенского района), Стан (эрз. село Стандрово бывш. Темниковского уезда Тамбовской губ., ныне Теньгушевского района Мордов. обл.); «ажджа» / эр. Др. (эрз. село Дракино бывш. Спасского уезда Тамбовской губ., ныне Торбеевского района Морд. обл.), «ажия» (м) Пон., Пош., айдыжа мок. Сал. / оглобля. «Сока ажия» (э) / сошная оглобля, обжа. Ажиян кавонест сивсть / обе оглобли у меня сломались. Саемсат тестэ ажиясо! / Взять тебя отсюда оглоблей! Ажджан (Др.) селиин / оглобли у меня вязовые (Евсевьев 1931: 12). Видьме лисьмань озкс (э) М. Карм., Атр., видьме рущань озкс (э). Кочк. / моление по случаю выхода (выезда) на посев яровых. На молении просят Норов-аву — богиню плодородия, чтобы уродился хлеб и для людей, и для скота, и для прохожих, чтобы солома уродилась толщиною с оглоблю, зерно — с куриное яйцо» (Евсевьев 1931: 91).

Сведения о небольших колесных средствах — тележки, тачки, бытовавших в каждой мордовской сельской семье, отразились в словарях: крандаз (э) — телега (Эрзянско-русский словарь 1993: 301); крандася, -ат 1) уменьш. — ласк. от крандаз / тележка / ручная повозка для перевозки грузов (Мокшанско-русский словарь 1998: 290); «тележат» (м) / тележка / небольшая телега, повозка, передвигаемая ручным или механическим способом (Мокшанско-русский словарь 1998: 713); «тачат» (м) / тачка / ручная тележка на одном колесе, которую возят, держа за ручки толкая перед собой; тиэмс тачка (м) / смастерить тачку; ускомс тачкаса тише (м) / привести на тачке сено / уменьш.-ласк. «тачканя» (м) (Мокшанско-русский словарь 1998: 710). Средства передвижения выражаются через глагол «кататься» и его производные, упоминаются с указанием населенных пунктов в следующих сочетаниях: каверьдем (каверьдыамс «Кальديرькат (э). М. Кар. — детская тележка — двуколка с длинной ручкой» (Евсевьев 1931: 170).

Бытование различных средств передвижения или их составных частей нашло свое отражение и в устном поэтическом творчестве мордовского народа. Одно из

созвездий видимого небосвода мордва назвала Телегой (*Крандаз*), а две звездочки возле нее — Оглоблей (*Ажия*) и Собачкой (*Кискине*). Согласно мордовскому поверью, Кискине постоянно грызет Ажия и когда перегрызет, то наступит конец миру (*Мокшин* 2002: 156).

В Песне-призывах о приходе весны упоминается ось телеги: «Почему, подруженька-душенька, весенние дни узнаются? ... Маленькие братья, подруженька, бьют и плачут: ... В конце села, подруженька-душенька, дом мальчика-сироты, у дороги, подруженька-душенька, несчастного мальчика место. Осью телеги угол дома бедного мальчика проезжие задевают» (*Устно-поэтическое* 1981: 99).

О рыдване рассказывается в Пазморо на крестинах: ... «Идем бог урожая, к нам. ... Мне сегодня некогда, народ выйдет сеять, ... богатый везет возами, имущий везет рыдваном / Адя, Норов паз, ве таркас. ... Монень течи аютко, народось лиси видеме, ... козясь уски улавсо, сюпавось уски рыдвансо» (*Устно-поэтическое* 1981: 196,197).

Часто транспортные средства у мордвы упоминаются в пословицах и поговорах: «У ленивого и колеса плачут / Нолать зда шарыське аварди» (*Мордовские пословицы* 1986: 72); С чужой лошади (телеги) и в грязь слезешь / ломань алашаста (*крандазста*) рдазска валгат; ломань алашасто рудазс валгат (*Мордовские пословицы* 1986: 87); В какую телегу сядешь, такую и песню запоешь / кодама крандазс (*нурде*) озат, стама мор морат; кодамо улавс озат, истямо моро морат (*Мордовские пословицы* 1986: 127); Телега нерадивого хозяина всю дорогу испортит / кальдяв азоронь крандаз — целай ки колай ; берянь азоронь крандазось ки колы (*Мордовские пословицы* 1986: 138); Не запрягши лошадь, на телегу не садись / апак кильтть крандазса аф ардат (озат) (*Мордовские пословицы* 1986: 227); Кодама крандазе озат, стама мор морот (посл.) (м) / В какие сани сядешь, такую песню споешь (*Мокшанско-русский словарь* 1998: 290) и др.

Телеге уделялось внимание и при новогодних гаданиях. Так, А. А. Шахматовым в с. Сухой Карабулак Базарно-Карабулакского уезда, было записано такое гадание: «Ходили слушать на перекресток дороги или на прорубь; пояса и кресты снимали и брали с собой помело и слушали. К урожайному году слышали скрип телег (со снопами), к голодному году — стук пустой телеги (*Шахматов* 1910: 129).

Без различного типа транспортных средств не обходилось не одно важное событие, будь то строительство дома, общественные моления, похороны и т. д. Так, В. Н. Майновым подмечено, что среди мордовского населения было развито помогать всем миром друг другу, а особенно при строительстве нового дома (*Майнов* 1885: 182). Первый раз все приглашенные («весь мир») собирались при заготовке и перевозке строительных материалов. Повсеместно участники помочи приходили к хозяину на своих лошадях и со своими инструментами (*НА НИИГН. И-489: 104, 110*).

На начальном этапе строительства дома, после закладывали фундамента, хозяин приглашал родственников и соседей на своеобразный обряд «рябинку» или «березку», где телега использовалась для подвоза кустарников (рябины, березы, вишни) для проведения ритуальных действий. Для этого ездили в лес и привозили куст рябины или березы, который ставили в переднем углу, а все собравшиеся молились (*Торбеевский район*) (*НА НИИГН. И-152: 6; И-494: 200*), или рябину выкапывали в лесу, когда на телеге ездили за мхом (с. Мордовское Давыдово Кочкуровского района) (*НА НИИГН. И-489: 133*). В других случаях от куста на сруб клали ветку рябины, а на стол ставили чугун пшенной каши и начинали молиться, чтобы подольше



не сгнил дом (с. Косогоры, Симкино ныне Большеберезниковский район). Еще один вариант обряда — из леса привозили березку или рябину и хранили в переднем углу до окончания строительства (НА НИИГН. И-1193: 46), а потом высаживали около дома (повсеместно) или привезенную из леса рябину укладывали на завалину дома или в подпол (с. Каньгуши, д. Мельсяны, с. Мордовское Корино, с. Старые Пичингуши, д. Старый Тештелим) (НА НИИГН. И-1312: 164). Могли также привезенную березку высадить на улице около переднего угла дома (с. Дудниково Теньгушевского района) в качестве предохранительной магии от пожаров; вишню — высаживали на улице около переднего угла дома, после чего приносили 5 караваев и 5 солонков, чтобы молодые не забывали подавать милостыню бедным и больным (с. Волгапино Ковылкинского, с. Подгорное Конаково Темниковского районов) (НА НИИГН. И-489: 104, 120). Для того, чтобы место, выбранное под дом, было удачным, проводили обряд «озондомс пизелксть». В передний угол ставили привезенную на телеге из леса березу, зажигали свечи и молились (с. Зайцево, с. Старое Синдрово Краснолободского района).

Социальная сфера мордвы включает обряды, направленные на регулирование общественных отношений. Многие коллективные обряды проводились у водного источника (озера, речки, ручьев, родников), на опушке леса, у почитаемых деревьев (Смирнов 1895: 253) и были связаны с традиционными транспортными средствами передвижения непосредственно (подвоз на моления людей и продуктов для проведения трапезы) или косвенно (в песнопениях с упоминанием или участием деталей транспорта и т. п.). Так, при проведении общинного моления — веле озкс (м, э «веле» — «село»), транспортным средствам отводилась основная роль, т. к. моление совершалось вне села и несколько дней. Необходим был и привоз людей, и подвоз ритуальной пищи, и использование транспорта в обрядовых действиях.

Веле озкс — это общинное, мирское, сельское моление, самое многолюдное, продолжалось три дня и начиналось с праздника Петров день. В первый день закалывали быка, на второй — телку, потом варили мордовский напиток — пиво. Так, в мокша-мордовском с. Урюм Тетюшского уезда Казанской губернии моление проходило в несколько дней. Молились божеству Вярде Шкаю в первые два дня, чтобы у людей в селе было здоровье и выросли хорошие хлеба; в третий день (последний день) — за легкую военную службу солдат, чтобы начальники их не обижали и чтобы они здоровыми вернулись домой. Для этого дня оставляли бочку пива и варили кашу. Моление совершалось на том же месте, что и моление плуга кереть озкс, а именно в конце села на лужайке под старыми вязами. В нем участвовали все односельчане вместе с детьми. После произнесения молитвенных просьб, народ не расходился до самой глубокой ночи. В развлечения входило питье общественного пива (для старших), а также разнообразные игры (для молодежи). Причем непременно исполнялся обычай, называемый «сюкырынь ласьфтеме» («бег за лепешкой»). Вызывались бегуны, которые должны были попарно бежать. Одному из них давали сдобную лепешку под мышку, и он пускался бежать вперед, а другой должен был его догонять. Если догонял, то забирал у него лепешку, если нет — она оставалась у первого. В эрзя-мордовском с. Багана Бугульминского уезда Самарской губернии *вель озкс* устраивался на Троицу. На место жертвоприношения, которое располагалось в 300 сажнях (сажень равен 2,1 м) от деревни, приносили с собой всякую еду. В жертву обычно закалывали быка и четырех овец. Пуре готовили в специальном

доме пуварне (от русского пивоварня). К месту жертвоприношения его *привозили* в бочках. Как только пуре было готово, двое мужчин верхом объезжали деревню, созывая жителей на праздник: «Приходите на праздник деревни, приходите пить пуре!» (Евсевьев 1966: 399; Мокшин 2004: 120–121).

Праздник стирень пуре (мокш.) / тейтерень пуре (эрз.) отмечался мордовскими девушками после Покрова дня (1 октября по старому стилю) в общинном доме. *Транспортные средства передвижения здесь были необходимы на протяжении всего праздника.* Общинный дом в некоторых местах носил название тейтерень пия кудо (э). В больших населенных пунктах имелось несколько таких изб. Данный праздник можно считать своеобразным ритуалом перехода девочек в старшую молодежную группу или их посвящения в девушек, достигших брачного возраста. Пуре варились из коллективно собранных продуктов. Предусматривались и затраты на праздник. Участвующие приносили с собой продукты, не возбранялись и небольшие деньги. Приходили и те, у кого была лошадь или другой транспорт, но они работали уже по найму. Всем этим процессом руководили девушки, они же определяли оплату, в том числе продуктами, за транспорт, музыкантам, поварам, распределяли предоставление лошадей, другого вида транспорта. Иногда в праздничной церемонии участвовал и сам хозяин, который *выделял повозки (транспорт)*. На таком «девичьем празднике», проходившем после окончания основных полевых работ, участницы хороводили, пели народные песни и припевки. Темы их многоголосия были об урожае, как они работали, заботились о нем и т. п. Руководители (покшкетъ) этого праздника перед тем, как соберутся все его участники, *старались съездить* на поле с озимыми, чтобы поблагодарить богиню поля, называемую Норовавушку, а также выпросить своими милостями в будущем не оставлять людей, молили ее помочь вырастить и убрать хороший урожай: ...Сюк-сюк, тенть, Норовава, пасиба тенть сюронь шачомга, пасиба тенть розень максомга, шачовтыть розинэк сы иестэнтъ, Касовтыть сюронек сы кизэстэнтъ / ...Земной поклон тебе, Норовава, спасибо тебе за то, что уродила хлеб, спасибо тебе за то, что рожь дала, уроди нам рожь в будущем году, вырасти хлеба на будущее лето. Не последнюю роль в девичьем празднике играли развлекательные моменты и карнавальные действия. Это было общественное зрелище, где звучала народная музыка с мордовскими песнями, танцами, ряжением, играми, в т. ч. скачками на лошадях (Мокшин 2004: 266–267).

В новогодних обрядах важная роль отводилась приметам и гаданиям, которые затрагивали две темы, касающиеся жизнеобеспечения семьи, во-первых — земли и урожая, во-вторых — личной жизни, судьбы человека и его брачного союза. Так, А. А. Шахматовым было записано такое гадание: «Ходили слушать на перекресток дороги или на прорубь; пояса и кресты снимали и брали с собой помело и слушали. К урожайному году слышали *скрип телег (со снопами)*, к голодному году — *стук пустой телеги* (с. Сухой Карабулак Базарно-Карабулакского уезда) (Шахматов 1910: 129).

Транспортные средства использовались и в похоронных процессиях: на них везли гроб или поминальную пищу. Приведем пример, похоронной процессии у мордвы Саратовской области. Гроб *везли на телеге* или санях и первому оказавшемуся на пути человеку кто-то из участников похорон передавал кусок холста и лепешку (с. Савкине Петровского уезда) (Маркелов 1922: 133). Поминали покойных во вторник на Фоминой неделе так: Мужчины *везли на лошадях* вино, пиво, брагу; женщины шли пешком, несли стряпню, но у кого было много детей, те ехали на лоша-

дах (с. Сухой Карабулак Базарно-Карабулакского уезда). Всю стряпню клали над головой покойника, а сами кланялись и говорили: «Дедушки, бабушки! Мы пришли помянуть ваши имена, отделить (от вас) вашу земляную пыль, а вы призовите всех, всех родственников, свойственников, может быть, есть покойники из других деревень, есть заплутавшиеся в лесу, потонувшие в воде, сгоревшие в огне, чтобы не было в стороне стоящих, глазами завидующих; накормите, напоите и угостите всех». Затем они вставали с колен, подходили к стряпне, раскалывали яйца, макали хлеб в мед, разламывали и раздавали всем (давали также нищим) и начинали молиться следующим образом: «Нишкипаз, Покшпаз, Верипаз, кормилец! отпустите мертвым грехи!» Затем обсыпали могилу крошками хлеба, крошками яиц и начинали пить вино, пиво и брагу (*Шахматов* 1910: 133–134).

Колёсные транспортные средства были распространены и у других народов Поволжья и Приуралья (марийцев, чувашей удмуртов, татар). Так, у марийцев телеги были преимущественно с деревянными осями и колёсами. Телега использовалась для перевозки различных грузов и поклажи, служила для поездок в лес, на сенокос, в поле, на мельницу, на базар, в гости, на моления и др. Празднично-обрядовым экипажем являлся тарантас — лёгкая повозка на железном ходу, оси которой соединялись 4–6 хорошо отделанными и окрашенными в чёрный цвет дрогами, на которые устанавливался плетёный из прутьев кузов. Существовала у марийцев в прошлом специальная свадебная кибитка для жениха и невесты. Это была лёгкая телега со сводчатым или плоским верхом, задняя стенка которой украшалась резьбой. В каждой семье имелись двухколёсные ручные тележки в виде детской коляски, которые снабжались лубяным кузовом и крытым верхом. В них возили младенцев на сенокос, в поле в сезон летних работ (*Молотова* 2009: 762).

Накануне революции ряд марийских деревень стали центрами кустарных промыслов. В деревнях Бирского уезда статистика зафиксировала несколько промысловых заведений, среди них: колесно-ободное (д. Искуш) (*Сенеев* 1975: 101). В деревнях Рыбак и Новый Сусадыбаш Бирского уезда производили на продажу тарантасы (*Сенеев* 1975: 102). В лесной местности Красноуфимского уезда марийцы также занимались изготовлением транспортных средств (*Сенеев* 1975: 102). Одним из распространенных среди восточных марийцев промыслов было изготовление плетеных изделий из ивовых и черемуховых прутьев. Из них плели крупные корзины для перевозки грузов («чоман», «чатыр»), плетенки для тарантасов и др. (*Сенеев* 1975: 103). В ряде деревень Златоустовского уезда (в дер. Норкинской вол.) марийцы плели корзины для экипажей (*Сенеев* 1975: 100). Кора старой липы использовалась в качестве материала подложек для телег. Из лыка молодой липы делали кузова. Жители притрактовых деревень занимались извозом. В с. Сазово таких было 60 человек, в деревнях Малое Куразово, Калмаш, Амзибаш, Ташлы Елга — 40 (*Сенеев* 1975: 100).

У живущих по соседству народов также большое распространение особенно получил экипажный промысел. У татар промысел подразделялся на 2 самостоятельные отрасли: изготовление телег, саней и производство колесных станов, упряжных дуг, хомутных клещей и седелок, седел (*Халиков* 1995: 169).

У удмуртов из колесных средств передвижения наиболее распространенными были деревянные четырехколесные одноконные телеги-уробо. Телега состояла из следующих частей: 1) хода и стана с передней и задней осями-пукон, четырех колеспитран, накладки-кјр, насадки-кырыжпу, подушки, двух дрог или дрожин-лјсь-

кан, двух отводок или кривулин; 2) кузова или ящика; 3) двух оглобель-вайыж с тяжками-Чаж. Размеры и функциональная связь отдельных частей телеги были, как правило, стандартны. В наиболее зажиточных удмуртских хозяйствах, кроме рабочих телег, имелись тарантасы — облегченные экипажи, предназначенные для поездки в гости, на базар. В середине тарантаса располагался кузов-плетенка из толстых черемуховых прутьев с расширенным задком для двух пассажиров и плетеным сидением для кучера. Для перевозки дров, соломы, сена, катания детей применяли ручную тележку на двух колесах в виде деревянного или лубяного ящика или плетеного из прутьев короба (Лебедева 1991). Подспорьем для удмуртского населения на Камских заводах зафиксировано изготовление простых экипажей (Васина 2012: 135).

Транспортными средствами у чувашских крестьян также были телеги. Большую часть года использовали колесные средства передвижения: телеги (урапа), дроги (вӑрӑм урапа), сноповозку (кӗлте урапи, кӑрман), тарантасы (хыслӑ урапа, тӑрантас). Обычная телега на деревянном ходу была простой по устройству. Части телеги крестьяне старались делать сами. Собственного изготовления обычно были подушки — передняя (пуӑслӗк) и задняя (урапа каски), грядки (ӱрече), оглобли (турта). Приготавливали все составные части колеса (кустӑрма), обод (тукӑн), ступицу (кӗпчек), спицы (шӑл). Заготовки для ободьев (из дуба) распаривали над кипящим котлом до 1,5 суток, затем на стане с кругом гнули их. Передняя и задняя подушки телеги соединялись продольными жердями, и получалась основа кузова телеги (Культура Чувашского края 1994: 105). Каркас кузова обшивался досками или лубом. К передней подушке прикреплялся железный стержень (хурса), он вставляется в отверстие — «сердечник» в передней оси (урапа тӗнӗлӗ). Это придает телеге необходимую подвижность (Культура Чувашского края 1994: 106).

Телегу с кузовом из долбленого толстого бревна, бытовавшую в северо-западных районах, вероятно, следует считать более традиционной. Кузов-короб, закрытый с обоих концов, был приспособлен для перевозки зерна россыпью. Дрова, бревна перевозили на дрогах. Они были значительно длиннее телеги (до 3–4 м) и не имели кузова. Передние и задние оси соединялись двумя прочными жердями. Для перевозки снопов использовали сноповозку. Она имела длину несколько большую, чем обыкновенная телега, высокие расширяющиеся кверху борта из жердей, луба либо плетенки («чуман») или веревки (Культура Чувашского края 1994: 106). Чуваши снопы на гумно перевозили на телегах, иногда на дно стелили рогожу. В южных районах Чувашии, в степных местностях Среднего Поволжья имелись специальные телеги — сноповозки (курман) с высокими бортами из досок или жердей (Фокин 2009: 230).

У колесников чувашаи различают работу по изготовлению обода, ступы и спиц. Обод бывает цельный, обычно дубовый, реже составной из дуба, березы, ясеня. Ступицу готовят из березы. Материал сначала обрабатывается топором, затем обтачивают на станке. Для соединения обода со ступицей служат спицы, по 9–12 в каждом колесе. Их делают из дуба (Никольский 2004: 231). Если колеса предназначены для телег с железными осями, то в отверстие вставляются железные втулки, ступицы смазываются маслом или смолой, либо варом. Ось изготавливается из дуба. Наиболее тщательно отделяется та часть оси, которая соприкасается со втулкой колеса. Для закрепления колеса на оси просверливается отверстие для чеки (Никольский 2004: 231).

Для перевозки мелких грузов и работы по хозяйству изготавливались ручные санки и тележки. Грудных младенцев на поле во время жатвы перевозили в тележках с

кузовом (ача кўми, пёчѣк урапа). Праздничным экипажем зажиточных крестьян был тарантас — облегченная телега на железном ходу. Чувашские кустари были мастерами в изготовлении плетеных тарантасных кузовов. Для плетения таких кузовов использовались черемуховые или ивовые прутья. Мастера работали по заказам промышленников, преимущественно казанских, на предприятиях которых из привозных частей собирались тарантасы (Культура Чувашского края 1994: 106). Тарантас устраняет те толчки, какие дает простая телега. Передние и задние грядки у тарантаса соединены только наверху целым рядом жердей с кузовом. Кузов или плетенка изготовлялся из ивы. В Закамье она имеет почти форму ящика. В Чувашии стараются делать поизящнее: закругляют углы края, которые имеют разную высоту. Высокая часть — задняя, низкая — та, где садится пассажир, средняя величина с боков и спереди. Спереди устраивается узкая плетеная скамейка — для ямщика. С целью уменьшения толчков заднюю и боковые стенки обивают упругими подушками. К плетенке прикладывается кошма или стелется солома; поверх этих материалов пришивается холст или кожа (Никольский 2004: 231–234).

### Выводы

Таким образом, колесные транспортные средства у мордвы играли значительную роль в хозяйственной жизни и при проведении досуга. Телега использовалась для перевозки различных грузов и поклажи, служила для поездок в лес, на сенокос, в поле, на мельницу, на базар, в гости, на моления и др. Похожие по конструкции, они имели отличия в строении кузова, устанавливаемого на ходовую часть конной повозки, который мог быть различного вида, в зависимости от перевозимого груза. Обычно в хозяйстве имелась одна телега, которая использовалась в крестьянском хозяйстве и для перевозки грузов, и для выезда на ярмарку, в город, соседние села. Конструкция мордовских телег была подобна конструкции телег у народов Среднего Поволжья, отличались лишь названия и некоторые особенности кузова. Телеги более простых форм изготавливали сами крестьяне, а уже к середине XIX века у мордвы широко распространился экипажный промысел со своими центрами.

Колесные транспортные средства условно подразделялись на хозяйственные (телега «ящик», дрога, сноповозка, навозница, одёр, ратка, рыдван, тележка, почтовые, хлебовозка, водовозка, пожарные конные повозки, специальные — колымаги и др., ручные тележки, тачки) и экипажный (тарантас, ходок, тележка, дрожки, пролетка, линейка, бричка, карета и др.) типы. Виды колесных средств передвижения изготавливались в каждой семье и промысловиками.

Наличие колесных средств передвижения (телеги, двуколки, дроги, тарантас и др.) с указанием их распространения, предназначения или деталей конструкций в некоторых населенных пунктах или косвенно, указывающих их бытование, подтверждается полевыми (собранные в экспедициях, в т. ч. за пределами мордовского края/республики), лингвистическими (мордовско-эрзянские и мордовско-мокшанские словари), топонимическими и другими сведениями. Бытование различных средств передвижения или их составных частей в той или иной степени отражены в устном поэтическом творчестве мордвы.

Социальная сфера мордвы включает обряды, которые не могли осуществляться без традиционных транспортных средств как непосредственно (привоз людей,

продуктов), так и косвенно (в песнопениях с упоминанием или участием деталей транспорта и т. п.). В новогодних обрядах важная роль отводилась приметам и гаданиям с применением традиционных средств или их конструкций, свойств и т. п. Транспортные средства использовались в похоронных процессиях. Сегодня старинные повозки находят применение в этнотуризме, что придает дополнительную актуальность теме нашего исследования.

### Источники и материалы

Архив 2009 — Архив Калмантайского Муниципального образования. 2009 г.

НА НИИГН. И-152 — НА НИИГН. И-152. Этнографические материалы, собранные участниками историко-этнографической экспедиции 1951 г. в Торбеевском районе Мордовской АССР. Л. 1–82.

НА НИИГН. И-267 — НА НИИГН. И-267. Карточки историко-этнографической экспедиции (сост. В. П. Ежова). к. № 70, 98, 130, 156, 157, 160.

НА НИИГН. И-268 — НА НИИГН. И-268. Карточки историко-этнографической экспедиции (сост. Т. В. Васильев и др.). к. № 334, 413.

НА НИИГН. И-494 — НА НИИГН. И-494. Материалы Мордовской этнографической экспедиции 1959 г. (сост. Т. Смирнова). 202 л.

НА НИИГН. И-489 — НА НИИГН. И-489. Материалы Мордовской этнографической экспедиции 1959 г. (сост. Т. Смирнова). 254 л.

НА НИИГН. И-496 — НА НИИГН. И-496. Материалы Мордовской этнографической экспедиции 1957 г. (сост. Н. И. Спрыгина). 327 л.

НА НИИГН. И-1193 — НА НИИГН. И-1193. Отчет этнографической экспедиции за 1987 г. (сост. Н. Ф. Беляева). 50 л.

НА НИИГН. И-1312 — НА НИИГН. И-1312. Плановые работы сотрудников сектора археологии и этнографии за 1992 г.

*Воронин* 1961 — *Воронин И. Д.* Саранск: Историко-документальные очерки. Саранск: Мордов. кн. изд-во. 1961. 268 с., 8 л. ил.

*Евсевьев* 1931 — *Евсевьев М. Е.* Эрзянь-рузонь валкс / Мордовско-русский словарь. М.: Центрриздат, 1931. 226 с.

*Майнов* 1885 — *Майнов В. Н.* Очерк юридического быта мордвы // Записки Русского Географического Общества (РГО) по отделению этнографии. СПб., 1885. Т. 14. Вып. 1. 294 с.

*Колмыков* 1998 — *Колмыков В. И.* Жизнь леса: Очерки. Саранск: Мордов. кн. изд-во, 1998. 254 с.

*Маркелов* 1922 — *Маркелов М. Т.* Саратовская мордва. Изд. мордов. подотдела Губерн. отдела по делам национальностей при Саратов. губ. исполкоме. Саратов, 1922. 238 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. 920 с.

Мордовские пословицы 1986 — Мордовские пословицы, присловицы и поговорки / На мордовском-мокша, мордовском-эрзя и русском языках / Вступительная статья, запись, системная обработка текстов и переводы их на русский язык К. Т. Самородова. Саранск: Морд. кн. изд-во, 1986. 278 с.

*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. 57–72.

- ПМА — Мишкин Николай Иванович, 1932 г. р., с. Новозахаркино Петровского района Саратовской области, записи 2008 г.
- Смирнов 1895* — *Смирнов И. Н.* Мордва: Ист.-этногр. очерк. Казань: тип. Ун-та, 1895. VIII, 291 с.
- 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: Мордов. кн. изд-во, 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. Б. А. Серебренникова, Р. Н. Бузаковой, М. В. Мосина. М.: Рус. яз., Дигора, 1993. 803 с.

### Научная литература

- Бусыгин Е. П.* Русское сельское население Среднего Поволжья: историко-этнографическое исследование материальной культуры (середина XIX — нач. XX вв.). Казань: Издательство Казанского университета, 1966. 403 с.
- Васина Т. А.* Горнозаводское население (конец XVIII — начало XX века) // Удмуртская Республика: историко-этнографические очерки / УИИЯЛ УрО РАН; науч. Ред. А. Е. Загребин. Ижевск, 2012. С. 131–138.
- Евсеев М. Е.* Мордовская свадьба // Избранные труды. Историко-этнографические исследования. Саранск, 1966. Т. 5. С. 399–400.
- Заварюхин Н. В.* Очерки по истории мордовского края периода феодализма. Саранск: Изд-во Мордов. ун-та, 1993. 294 с.
- Культура Чувашского края. Часть I: Учебное пособие (В. П. Иванов, Г. Б. Матвеев, Н. И. Егоров и др. / Сост. М. И. Скворцов. Чебоксары: Чуваш. кн. изд-во, 1994. 350 с.
- Лебедева С. Х.* Транспортные средства удмуртов // Хозяйственная и материальная культура удмуртов в XIX–XX веках / Сост. и отв. ред. Г. А. Никитина. Саранск: Удм. ин-т истории, яз. и лит., 1991. С. 176–181.
- Лузгин А. С., Никонова Л. И.* Промыслы // Мордва юга Сибири / Л. И. Никонова [и др.]; под ред. В. А. Юрченкова; Л. И. Никоновой; НИИ гуманитар. наук при Правительстве Республики Мордовия. Саранск, 2007. С. 157–168.
- Лузгин А. С.* Народные промыслы мордовского края. Вторая половина XIX — начало XX вв. (этнокультурные аспекты). Саранск: Мордовское книжное изд-во, 2016. 272 с.
- Марискин И. С., Марискин О. И.* Летопись Атяшевской земли. Саранск: Тип. «Красный Октябрь», 1998. 536 с.
- Мокшин Н. Ф.* Материальная культура мордвы: Этнографический справочник. Саранск: Мордов. кн. изд-во, 2002. 208 с.
- Мокшин Н. Ф.* Мифология мордвы: Этнографический справочник. Саранск: Мордов. кн. изд-во, 2004. 316 с.
- Молотова Т. Л.* Транспорт традиционный // Энциклопедия Республики Марий Эл / Отв. лит. ред. Л. А. Гаранин. Йошкар-Ола: [МарНИИЯЛИ], 2009. С. 761–762.
- Мордва юга Сибири / Л. И. Никонова [и др.]; под ред. В. А. Юрченкова; Л. И. Никоновой; НИИ гуманитар. наук при Правительстве Республики Мордовия. Саранск, 2007. 312 с
- Мордва циркумбайкальского региона и Республики Хакасия / Л. И. Никонова, Л. Н. Щанкина, Т. В. Гармаева; под ред. В. А. Юрченкова, Л. И. Никоновой; НИИ гуманитарн. наук при Правительстве Республики Мордовия. Саранск, 2010. 268 с. (Мордва России).
- Мордва Саратовской области: в 2 ч. Часть 1. Петровский район / Л. И. Никонова, Л. Н. Щанкина, Т. Н. Охотина, С. А. Махалов; под ред. В. А. Юрченкова. Саранск, 2009. 200 с. (Мордва России).
- Мордва Саратовской области / Л. И. Никонова, С. А. Махалов, Т. Н. Охотина, В. П. Савка, Л. Н. Щанкина; под ред. В. А. Юрченкова, Л. И. Никоновой; НИИ гуманитар. наук при

- Правительстве Республики Мордовия. Саранск, 2013. С. 70.
- Мордва Урала и Зауралья / Л. И. Никонова, Т. В. Аксёнова, Т. Н. Охотина, В. П. Савка, М. М. Фадеева; под ред. В. А. Юрчёнкова, Л. И. Никоновой; НИИ гуманитар. наук при Правительстве Республики Мордовия. Саранск, 2012. 464 с. (Мордва России).
- Никольский Н. В. Собрание сочинений. Том I. Труды по этнографии и фольклору чувашского народа. Чебоксары: Чуваш. кн. изд-во, 2004. С. 231–234.
- Сенеев Г. А. Восточные марийцы: историко-этнографическое исследование материальной культуры (середина XIX — начало XX вв.). Йошкар-Ола: Марийское книжное изд-во, 1975. 244 с.
- 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. 25–59.
- Фокин П. П. Земледелие // Чуваши: история и культура. Том 1 / Отв. ред. В. П. Иванов. Чебоксары: Чуваш. кн. изд-во, 2009. С. 221–234.
- Халиков Н. А. Хозяйство татар Поволжья и Урала (середина XIX — начало XX вв.). Историко-этнографический атлас татарского народа. Казань: ИЯЛИ, 1995. 235 с.
- Шахматов А. А. Мордовский этнографический сборник. СПб.: Тип. Имп. академии наук, 1910. 848 с.

## References

- Busygin, E. P. 1966. *Russkoe sel'skoe naselenie Srednego Povolzh'ya: istoriko-etnograficheskoe issledovanie material'noj kul'tury (seredina XIX — nach. XX vv.)* [The Russian Rural Population of the Middle Volga Region: a Historical and Ethnographic Study of Material Culture (middle 19<sup>th</sup> — early 20<sup>th</sup> Century)]. Kazan: University Press. 403 p.
- Evseviev, M. E. 1966. Mordovskaya svad'ba [Mordovian Wedding]. In *Izbrannye trudy. Istoriko-etnograficheskie issledovaniya* [Selected Works. Historical and Ethnographic Research]. Vol. 5. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo. 399–400.
- Firstov, I. I. 1978. Osnovnye vidy kustarnyh promyslov v poreformennoj Mordovii [The Main Types of Handicrafts in the Post–Reform Mordovia]. In *Material'naya i duhovnaya kul'tura mordvy v XVIII–XX vv.* [Material and Spiritual Culture of Mordovia in the 18<sup>th</sup> — 20<sup>th</sup> centuries], ed. by V. I. Kozlov. Trudi NIYALIE, Issue 62. Saransk. 25–59.
- Fokin, P. P. 2009. Zemledelie [Agriculture]. In *Chuvashi: istoriya i kul'tura* [Chuvash People: History and Culture], ed. by V. P. Ivanov. Volume 1. Cheboksary: Chuvash Publishing House. 221–234.
- Khalikov, N. A. 1995. *Hozyajstvo tatar Povolzh'ya i Urala (seredina XIX — nachalo XX vv.)*. *Istoriko-etnograficheskij atlas tatarskogo naroda* [The Economy of the Tatars of the Volga Region and the Urals (Middle 19<sup>th</sup>–Early 20<sup>th</sup> Centuries). Historical and Ethnographic Atlas of the Tatar People]. Kazan: Institute of Language, Literature and Culture. 235 p.
- Lebedeva, S. H. 1991. Transportnye sredstva udmurtov [Vehicles of Udmurts]. In *Hozyajstvennaya i material'naya kul'tura udmurtov v XIX–XX vekah* [Economic and Material Culture of Udmurts in the 19<sup>th</sup>–20<sup>th</sup> centuries], ed. by G. A. Nikitina. Saransk: Udmurt Institute of History, Language and Literature. 176–181.
- Luzgin, A. S. 2016. *Narodnye promysly mordovskogo kraja. Vtoraya polovina XIX — nachalo XX v. (etnokul'turnye aspekty)* [Folk Crafts of the Mordovian Region. The Second Half of the 19<sup>th</sup> — early 20<sup>th</sup> century (Ethnocultural Aspects)]. Saransk: Mordovian Publishing House. 272 p.
- Luzgin, A. S. and L. I. Nikonova. 2007. Promysly [Crafts]. In Nikonova, L. I. et al. *Mordva yuga Sibiri* [Mordvins of the South of Siberia]. Saransk: Research Institute of Humanities under the Government of the Republic of Moldova. 157–168.
- Mariskin, I. S. and O. I. Mariskin. 1998. *Letopis' Atyashevskoj zemli* [The Chronicle of the Atyrau Land]. Saransk: Krasny Oktabr'. 536 p.
- Mokshin, N. F. 2002. *Material'naya kul'tura mordvy: Etnograficheskii spravochnik* [Material Culture



- of the Mordvins: Ethnographic Reference]. Saransk: Mordovian Publishing House. 208 p.
- Mokshin, N. F. 2004. *Mifologiya mordvy: Etnograficheskij spravochnik* [The Mythology of the Mordvins: An Ethnographic Reference Book]. Saransk: Mordovian Publishing House. 316 p.
- Molotova, T. L. 2009. Transport tradicionnyj [Traditional Transport]. In *Enciklopediya Respubliki Marij El* [Encyclopedia of the Republic of Mari El], ed. by L. A. Garanin. Yoshkar-Ola: Mar NIJLI. 761–762.
- Nikolsky, N. V. 2004. *Sobranie sochinenij*. Tom I, *Trudy po etnografii i fol'kloru chuvashskogo naroda* [Collected Works. Volume I, Works on the Ethnography and Folklore of the Chuvash People]. Cheboksary: Chuvashskoje knizhnoje izdatel'stvo. 527 p.
- Nikonov, L. I. [et al.] 2007. *Mordva yuga Sibiri* [Mordvins of the South of Siberia]. Saransk: Research Institute of Humanities under the Government of the Republic of Moldova. 312 p.
- Nikonova, L. I., L. N. Shchankina, and T. V. Garmaeva. 2010. *Mordva cirkumbajkal'skogo regiona i Respubliki Hakasiya* [Mordvins of the Circumbaikalian Region and the Republic of Khakassia]. Saransk: Research Institute of Humanities under the Government of the Republic of Mordovia. 268 p. (“Mordvins of Russia”)
- Nikonov, L. I., L. N. Shchankina, T. N. Okhotina, and S. A. Makhalov. 2009. *Mordva Saratovskoj oblasti. Petrovskij raion* [Mordovia of the Saratov region. Petrov Region]. Part 1. Saransk: Research Institute of Humanities under the Government of the Republic of Mordovia. 200 p. (“Mordvins of Russia”).
- Nikonova, L. I., S. A. Makhalov, T. N. Okhotina, V. P. Savka, and L. N. Shchankina. 2013. *Mordva Saratovskoj oblasti* [Mordovia of the Saratov Region]. Saransk: Research Institute of Humanities under the Government RM. 70 p.
- Nikonova, L. I., T. V. Aksenova, T. N. Okhotina, V. P. Savka, and M. M. Fadeeva. 2012. *Mordva Urala i Zaural'ya* [Mordvins of the Urals and Trans-Urals]. Saransk: Research Institute of Humanities under the Government of the Republic of Mordovia. 464 p. (“Mordvins of Russia”).
- Sepee, G. A. 1975. *Vostochnye marijcy: istoriko-etnograficheskoe issledovanie material'noj kul'tury (seredina XIX — nachalo XX vv.)* [The Eastern Mari: a Historical and Ethnographic Study of Material Culture (middle 19<sup>th</sup>–early 20<sup>th</sup> centuries)]. Yoshkar-Ola: Marijskoe knizhnoe izdatel'stvo. 244 p.
- Shakhmatov, A. A. 1910. *Mordovskij etnograficheskij sbornik* [Mordovian Ethnographic Collection]. Saint Petersburg: Type of the Imperial Academy of Sciences. 848 p.
- Skvortsov, M. I. (ed.). 1994. *Kul'tura Chuvashskogo kraja. Chast' I: Uchebnoe posobie* [The Culture of the Chuvash Region. Part I: Textbook]. Cheboksary: Chuvash Publishing House. 350 p.
- Vasina, T. A. 2012. Gornozavodskoe naselenie (konec XVIII — nachalo XX veka) [The Mining Population (the End of the 18<sup>th</sup> — the Early 20<sup>th</sup> Century)]. In *Udmurtskaya Respublika: istoriko-etnograficheskie ocherki* [Udmurt Republic: Historical and Ethnographic Essays], ed. by A. E. Zagrebin. Izhevsk: UIIAL UrO RAS. 131–138.
- Zavaryukhin, N. V. 1993. *Ocherki po istorii mordovskogo kraja perioda feodalizma* [Essays on the History of the Mordovian Region During the Period of Feudalism]. Saransk: Publishing House of the Mordovia University. 294 p.