

*В.Н. Давыдов*

## **ВЛАСТЬ ПРОВОДНИКА: КАЮРЫ-ЭВЕНКИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОЛЕННОГО ТРАНСПОРТА НА СЕВЕРНОМ БАЙКАЛЕ\***

Слово «каюр» в русском языке означает погонщика оленей или ездовых собак. Оно использовалось по всей Сибири, на Европейском Севере, а также в Русской Америке на Аляске, где каюрами называли наемных работников из числа алеутов и эскимосов [Lerola 2010]. Каюры были незаменимыми спутниками многих геологических и геодезических экспедиций, показывали путь и перевозили грузы в труднодоступные места в тайге и тундре.

Несмотря на то, что слово «каюр» употреблялось в некоторых регионах и по отношению к пешим проводникам, в контексте Северного Байкала данное понятие неразрывно связано с транспортным использованием домашнего оленя. Здесь каюр — это человек, который не только хорошо ориентировался на местности и показывал дорогу, но также знал способы обращения с домашними животными. В работе каюра была особенно важна внимательность к поведению оленей. Здесь помогал опыт работы и знание характера отдельного животного: не каждое животное пойдет под вьюком. Для того чтобы подготовить послушного транспортного оленя, а также управлять им в горной тайге, требовалось затратить немало усилий. Приучать оленя ходить под вьюком эвенки начинали со времени, когда животное достигало двухлетнего возраста [Василевич 1969: 72].

Основной тезис данной работы заключается в том, что каюры были не просто хорошими проводниками по пути из одного места в другое и прекрасными знатоками территории, но также служили медиаторами в отношениях между местным населением, с одной стороны, и промышленниками, а также представителями государства — с другой.

---

\* Статья подготовлена при поддержке проекта «Arctic Domus». Десять месяцев полевой работы в Северобайкальском районе Республики Бурятия и пять месяцев архивного исследования в 2007–2008 гг. проводились при поддержке Байкальского археологического проекта.

В определенные моменты авторитет каюров, базировавшийся на их знаниях и умениях, давал возможность для отстаивания интересов локального сообщества.

Каюры появляются в Сибири в царское время. Финский исследователь Маркус Лепола рассматривает их появление как следствие колониальной практики Российского государства [Lepola 2010: 79–80]. В то же время, каюры никогда не являлись изолированной и однородной социальной группой [Ibid.: 80]. Только часть из них работала на постоянной основе, остальные же подрабатывали время от времени [Ibid.].

Невозможно назвать точную дату сложения данной профессиональной группы, но как только казаки пришли в Байкальский регион, они нуждались в проводниках и были заинтересованы в информации, касающейся возможных залежей золота, серебра и меди, а также кратчайших путей к ним. Известно, что первые месторождения в регионе были открыты именно благодаря информации, полученной от местных эвенков (тунгусов). Например, казаки, возглавляемые В. Алексеевым и Т. Савиным, узнали о богатых серебром местах в верховьях Ангары от тунгусов [Карпенко 1963: 36]. Нерчинские заводы в Забайкалье также были открыты в местах, указанных тунгусами: «Тунгусы Аранза и Маки объявили бывшему в Нерчинске сын[у] боярскому Шульгину, что они нашли по речкам близ Аргуни золотую, серебряную и оловянную руды. О чем тогда же донесено было в Москву, и по Грамоте, последовавшей от имени Царя Федора Алексеевича в 1679 г. июля в 29 день, в Нерчинские остроги Голове Самойлу Александровичу Лисовскому, начата была работа» [Спасский 1822: 347]. Г. Спасский обратил внимание на отражение геологических характеристик в эвенкийской топонимике: реки, где были открыты рудные залежи, тунгусы называли *Алтача* — «золотая», *Мунгуча* — «серебряная» и, соответственно, *Тузяча* — «оловянная речка» [Там же: 348]. Залежи медной руды на Северном Байкале были открыты в XIX в. также благодаря сотрудничеству с местными эвенками [Северный Байкал. 1974. 25 июля. № 87: 2]. К.А. Медин сумел найти медное месторождение благодаря помощи своего проводника-эвенка Колтони, известного также как Ефим Ичидынов; причем топонимика места отражала наличие меди: эвенки называли два ключа,

находившихся неподалеку от того места, *Чирикта*, что переводится как «красная медь» [Там же]. Впоследствии месторождения были открыты у подножия трех гор, одна из которых была названа Медина в честь самого промышленника, а две других — Накотина и Красногорова — в честь каюров-эвенков, которые помогли ему обнаружить залежи медной руды и обеспечивали перевозку грузов [Там же].

Таким образом, открытие многих месторождений в Сибири — результат взаимодействия участников экспедиций с местным эвенкийским населением. Каюры (в дореволюционных текстах их часто называли *вожсаками*) активно участвовали в картографировании местности, некоторые карты составлялись по их рассказам. Например, Петр Алексеевич Кропоткин пользовался во время Олекминско-Витимской экспедиции, целью которой был поиск нового скотопроегонного пути от золотоносных приисков до г. Читы, картой, составленной М.В. Рухловым со слов эвенка Максимова [Кропоткин 1873: 147]. Карта же, составленная картографом Жаровым для Ленского товарищества, содержала мало деталей, необходимых для поиска нового маршрута [Там же: 123; 1983: 151]. Кропоткин также активно использовал в своих поездках по Сибири знания каюров, которые показывали ему тунгусские тропы.

В ситуациях, если каюров что-то не устраивало, они могли оставить своих нанимателей в тайге или указать неправильное направление. Были и такие, которые брались за работу, не зная пути, но надеялись, что им удастся вывести путешественников к нужному месту. В подобных ситуациях люди, не знавшие местности, оказывались зависимыми от своих проводников. Капитан Г.А. Сарычев [1802: 57] описывает случай, произошедший с ним в Восточной Сибири в августе 1786 г., когда тунгусский проводник сбежал со своими оленями, оставив путешественников одних в тайге. Участники экспедиции оказались в затруднительном положении и только благодаря следам, оставленным проехавшей ранее группой капитана Биллингса, с большим трудом смогли найти дорогу: «Много раз теряли мы следы, и стояли по нескольку часов на одном месте в ожидании, пока их отыщут. Таким образом мучились мы семьдесят верст, пробираясь через крутые горы, леса и болота» [Там же: 58]. Побывав

в похожих ситуациях, П.А. Кропоткин пишет: «Разведки прежних лет показали нам, каких путей не следует держаться, и заставили быть осмотрительнее при выборе вожаков» [Кропоткин 1868: 92]. Далее он добавляет, что ситуация постепенно менялась в лучшую сторону: «С другой стороны, в течение последних десяти лет тунгусы настолько привыкли к русским, что перестали видеть в них врагов, — и хотя в них есть смутное сознание того, что прииски не всегда друзьями являются к ним, а скорее конкурентами, тем не менее живущие около приисков тунгусы уже охотнее нанимаются вожаками, чем прежде» [Там же].

Следует заметить, что в царский период в качестве каюров было задействовано гораздо меньше человек, чем в советское время. Это объясняется тем, что экспедиции того времени, связанные с картографированием, поиском новых путей и полезных ископаемых, могли легко обойтись услугами 1–2 проводников. Каюрами нанимались мужчины, а женщин и других членов семьи оставляли кочевать отдельно, договариваясь встретиться в условленном месте.

В то же время на приисках и рудниках работа каюров носила постоянный характер, что было связано с длительным пребыванием людей в одном месте и необходимостью доставки одежды, продовольствия и инструментов. В этом случае каюров связывали с ними длительные экономические отношения, а доставка грузов на рудники являлась для некоторых эвенков основным занятием [Кропоткин 1983 [1866]: 153]. Открытие новых месторождений создавало новые возможности заработка для эвенков. Появление новых дорог и необходимость увеличения грузооборота требовали увеличения стад. Например, в районе Нелькана и Аяна некоторые эвенки стали специально скупать оленей [Дьяченко, Ермолова 1994: 48].

Число людей, задействованных в перевозке грузов на оленях, сильно возросло именно в советский период. Необходимость увеличения грузооборота в северных регионах хорошо осознавалась советскими администраторами. Например, С.П. Попов [1952: 4] писал, что, хотя на Севере стали использоваться аэросани, вельботы и моторные лодки, «потребности в оленных перевозках из года в год возрастают». Оленный транспорт был особенно актуален для горных

местностей Северного Байкала, где в отдельных участках пути использование грузовиков и снегоходов было практически невозможно ввиду изрезанности рельефа.

Развитие транспортного оленеводства в колхозах стимулировалось необходимостью проведения горно-изыскательных работ [Поворознюк 2011: 64]. Северобайкальские каюры принимали активное участие в Комплексной геологической экспедиции, которая проводилась в северной части Республики Бурятия в 1950–1960-е гг. В это время в колхозах стали создаваться специальные транспортные бригады. Каюр становится официальным видом трудоустройства. В местных колхозах каюрами работали как мужчины, так и женщины. По воспоминаниям информантов из дер. Холодная, иногда в походы с собой брали даже маленьких детей.

Оленный транспорт применялся для перевозки одежды, инструментов, продуктов питания, почты. Перевозка грузов каюрами приносила ощутимые доходы для северобайкальских колхозов. Соответственно, в 1950–1970-е гг. постоянно увеличивалось количество оленей в бригадах. Например, в 1955 г. в транспортной бригаде колхоза им. Калинина в Уояне было более 100 оленей [Красный Байкалец. 1955. 14 июля. № 57: 1]. Затем, в 1964 г., в ней было 130 животных, с которыми работали 26 каюров [Красный Байкалец. 1964. 24 апреля. № 50: 1]. В связи с увеличением грузооборота в Северобайкальском районе потребовалось увеличение количества транспортных бригад в местных колхозах. В 1965 г. в Холодной работали уже две бригады, руководимые Сергеем Симорчиным и Владимиром Платоновым. В первой бригаде было 11 человек и 72 оленя, во второй — 15 колхозников и 90 оленей [Северный Байкал. 1965. 7 мая. № 54: 1].

Советский оленеводческий менеджмент базировался на индустриальной логике [Anderson 2006: 95, 96]. Неправильное обращение с оленями могло привести к гибели животных и, соответственно, невыполнению планов колхоза по перевозке грузов. Каюрам было необходимо постоянно отчитываться, сколько оленей находилось в транспортной бригаде, и предоставлять соответствующие акты в случае потери или гибели животных. Оленеводов постоянно подозревали в том, что они могут несанкционированно забивать оленей и продавать мясо геологам, а гибель животных от травм или

нападения волков могли рассматриваться как «намеренное вредительство».

Главой бригады каюров выступал бригадир, который обычно назначался из наиболее опытных работников [Попов 1952: 9]. Это должен был быть человек, знакомый со всеми премудростями оленеводства и чувствительный к потребностям животных. Бригадиры должны были учитывать необходимость кормления оленей во время маршрута. Поэтому стоянки они старались выбирать в богатых ягелем местах. Хотя транспортное оленеводство не требовало специальных затрат, связанных с покупкой кормов, так как во время длительных переходов олени довольствовались подножным кормом, неприхотливость оленей часто оказывалась иллюзорной. Необходимо было постоянно охранять стадо от хищников, правильно выбирать дорогу через гольцы, чтобы олени не повреждали копыта. Также следовало правильно организовывать расписание рабочего дня, переходы должны были сопровождаться паузами, чтобы у животных была возможность отдохнуть во время пути.

Отсутствие движения в течение некоторого времени было необходимо оленям для отдыха. Когда охотник оставался в дневное время на зимовье или бригада каюров находилась в течение дня в одном месте, использовался термин *дневка*. Точно так же, как и *ночевка*, он подразумевает отсутствие перемещений. На маршрутах каюры останавливались в зимовьях или палатках. Переход, имеющий несколько остановок, когда не используется стационарное жилище, местные жители называют «хождением *отогами*». *Отог* — это место ночевки, происходит от эвенкийского слова *того*, означающего «огонь», «тепло». Для мест ночевки также используется слово *табор*. Соответственно для остановки на ночлег или привала для приготовления пищи и отдыха используются глаголы *табориться* и *табороваться*. По замечанию Аркадия Петровича Лекарева, информанта из Холодной, стоянку всегда делали в сухом месте, место для ночлега выбирали обычно неподалеку от лиственницы. Важным моментом была обзримость окружающей территории, а также близость источника воды: «Воду же не будешь носить издалека к тому месту, где ты остановился!» Таким образом, важной составляющей повседневных навыков каюра было умение

организовать привал и место ночлега. В летнее время важно было также организовать защиту оленей от мошки. Для этого во время стоянок каюры сооружали дымокуры.

Работникам бригад важно было правильно навьючивать животных и не перегружать их чрезмерной ношей. По сведениям информантов, работавших каюрами в колхозе в Холодной, основным видом травмы оленей была «побитость спины», что было связано с большим количеством перевозок и неправильным распределением веса. Еще Густав Радде, посетивший Северный Байкал в 1855 г., писал, что вьючные «олени чрезвычайно чувствительны к малейшей, превышающей обыкновенную форму тяжести» [Радде 1858: 146]. Согласно жителю дер. Холодное, директору общины «Орон» («Олень») Алексею Алексеевичу Ганюгину, мужчины из киндигирского рода эвенков никогда не ездили на оленях верхом. По его словам, для них это считалось унижительным, говорило о слабости и немогущности охотника. Они передвигались рядом с нагруженными оленями пешком. На оленях же ездили женщины, пожилые люди и дети. Похожие данные приводятся у Г. Радде [Там же: 42–43], П.П. Шимкевича [1894: 5] и В. Неупкоева [1928: 13]. В то же время данный факт упускался некоторыми исследователями. Так, В.А. Туголуков использует множество примеров с Северного Байкала в своей книге «Следопыты верхом на оленях» [1969], несмотря на то что северобайкальские охотники не ездили верхом. В целом это отражало характерную для советского периода тенденцию репрезентации отдельных локальных культурных групп как целостности с единым этнонимом «эвенки».

Если следовать классификации Г.М. Василевич [1964, 1969: 75–77], оленеводство на Северном Байкале можно отнести к «эвенкийскому» типу. Основными отличительными чертами данного типа были: небольшое стадо (от 4–5 до 20–30 голов); оленей использовали только под вьюк (*нама*), отсутствовала верховая езда и верховое седло — на оленях ездили только женщины и старики; в случае неудачной охоты допускался забой оленей; уход за оленями считался женским занятием, оленей могли отпускать в тайгу; маршруты кочевков определялись потребностями охоты и рыболовства; на охоту уходили на лыжах или пешком с наспинной дощечкой



(*поняга*), к которой привязывали необходимые вещи и продукты, иногда тащили за собой охотничью нарту; телят, рожденных от диких оленей, обычно забивали [Василевич 1964: 44; 1969: 75–76]. Все вышеперечисленное совпадает с информацией, полученной от А.А. Ганюгина, а сама практика использования вьюков отражена в местной топонимике: центральная база оленеводческой общины «Улуки» («Белка») расположена в месте Номама, которое местные жители переводят как «место навьючивания оленей». М.Г. Туров [1990: 84] сделал предположение, что запрет на использование оленя под седло в «эвенкийском» типе оленеводства, возможно, связан с заботой о сохранении немногочисленного стада. Г.И. Спасский в 1822 г. писал, что причина малого использования оленя для верховой езды, возможно, связана со слабостью его спины, «которая не выносит тяжести более трех или четырех пудов» [Спасский 1857: 121].

Во многих оленеводческих колхозах применялись специальные грузовые нарты. В грузовую нарту обычно запрягались два оленя, в местах подъема могли запрягать третьего оленя. Информанты из Холодной помнят также, что в послевоенные годы на льду Байкала использовали собачьи упряжки. На Северном Байкале нарта является довольно поздним нововведением. Согласно М.Г. Левину, посетившему Северный Байкал в 1927 г., шамагирские эвенки с Северо-Восточного берега Байкала переняли использование нарты у якутов с реки Лена в конце XIX — начале XX в. [Левин 1936: 73].

Бригадиры также должны были правильно организовывать движение навьюченных оленей. Во время перемещения оленей обычно выстраивали колонной, они должны были перемещаться друг за другом. В зимнее время олени, идущие во главе, прокладывали дорогу, уминали снег, это упрощало движение последующих оленей в колонне.

На Северном Байкале перемещение в основном осуществлялось по речным долинам, однако иногда приходилось переваливать через горные хребты. Пожилые люди в Холодной до сих пор помнят, как они ходили через перевал Нюрундукан. Раньше на берегу реки Нюрундукан, левом притоке Тыи, находилась оленеферма, и оленей перегоняли через перевал на пастбища, находящиеся по берегам левого при-



тока Холодной — Гасана. Во время Комплексной геологической экспедиции в этом месте находилась партия геологов, и, соответственно, каюры возили туда грузы на оленях. Согласно В.А. Ганюгину, эта тропа также использовалась каюрами в ранний советский период, когда эвенки доставляли продукты на золотоносные прииски Елизаветинский и Евдокиевский, находившиеся на берегу реки Ньюрундукан.

По воспоминаниям бывшего каюра Виктора Цивилева, многим приезжим геологам не хватало умения передвигаться по тайге. Они уставали во время переходов и поднимались в гору гораздо медленнее своего проводника: «Зайдешь иной раз на гору и смотришь, как они медленно тащатся вверх». После этого он добавил: «Мама, Чуя, Бодайбо — удовольствие одно!» Для внешнего наблюдателя, который будет смотреть на карту региона, это всего лишь географические координаты, ничем не связанные между собой. Но для Виктора Цивилева это были основные направления походов. Он ходил с караванами оленей по долинам рек Чая и Мама. Согласно информантам, местным каюрам иногда приходилось доставлять грузы даже в Бодайбо.

Во время Комплексной геологической экспедиции значительно увеличивается количество публикаций, посвящен-



Рис. 1. Каюры отправляются в путь.  
Фото из личного архива П. Платоновой, дер. Холодное

ных каюрам, в местных и республиканских газетах. Возвращение в деревню и уход в тайгу находились в центре внимания местных журналистов, а рост грузооборота в тайге рассматривался как важное социалистическое достижение. В это время на первых страницах газет публикуется множество статей с названиями «Каюры на тропе» или «Каюры вышли из тайги» [Красный Байкалец. 1962. 11 сентября. № 109: 1].

Взаимоотношения исследователей и каюров были описаны в советской художественной литературе, например в романах В.К. Арсеньева «По Уссурийскому краю» [1921] и «Дерсу Узала» [1923], а также в произведениях Г.А. Федосеева «В тисках Джугдыра» [1956] и «Злой дух Ямбуя» [1966]. В советских кинотеатрах показываются экранизации романов данных авторов — фильмы «Дерсу Узала» (1961, 1975) и «Злой дух Ямбуя» (1977), транслировавшие героический образ таежных проводников. По воспоминаниям информантов из Холодной, в экстремальных ситуациях каюры действительно проявляли героизм. Например, когда женщина-геолог оступилась и упала в горную реку, каюры сразу же бросились в реку и помогли ей выбраться на берег.

Эвенки, которые работали каюрами, тесно общались с пришлым населением и перенимали некоторые культурные элементы и навыки. Например, эвенки, кочевавшие рядом с приисками, начинали употреблять в пищу хлеб, готовить из муки [Кропоткин 1966: 124]. Кроме того, с конца XX — начала XXI в. эвенки-орочены начинают использовать палатки с печкой-буржуйкой внутри [ГАИО. Ф. 565. Оп. 1. Ед. хр. 139. Л. 10; Василевич 1969: 115–116, Туголуков 1969: 79]. Точно так же и геологи научились у эвенков некоторым способам охоты, использованию наспинной доски с веревками (*поняги*) и конического мобильного жилища (*аран*), то есть переняли навыки, необходимые для выживания в тайге. Подобный тип взаимодействия можно назвать «взаимовыгодным» или «взаимно удовлетворяющим обменом» (“satisfying exchange”) [Feit 2004: 99], где обе стороны получили выгоду от совместных действий.

Наконец, участвуя в экспедициях и выполняя работу на приисках, каюры лучше овладевали русским языком, а некоторые из них научились читать и писать. Владение рус-

ским языком и грамотность давали им возможность медиации интересов локального сообщества с администрацией. Если обратиться к документам Киндигирского родового управления, относящимся к началу XX в., то можно заметить, что часть местных эвенков была грамотной и умела писать по-русски свои фамилии [НАРБ. Ф. 328. Оп. 1. Ед. хр. 66]. Именно к таким «грамотным тунгусам» обращались за помощью приезжавшие в регион администраторы и исследователи. Так, участники Тунгусской экспедиции 1927 г. Н.Б. Куфтин, Я.Я. Рогинский и М.Г. Левин заручились поддержкой грамотного эвенка — Никифора Савельевича Шангина, который стал их ключевым информантом и помогал проводить полевую работу [АМАЭ РАН. Ф. 12. Оп. 1. Ед. хр. 38, 39, 40, 51, 52].

С приходом советской власти многие грамотные эвенки получают высокие должности в колхозе. По словам информанта из Холодной Аркадия Петровича Лекарева, «те, кто был грамотным, были власти поближе». В истории Северобайкальского района много примеров, когда каюров избирали в депутаты. Например, Аркадий Петрович сам, работая каюром и оленеводом в колхозе, избирался депутатом в Районный совет трудящихся, а местный каюр Анна Ильинична Ганюгина была избрана депутатом в Республиканский совет трудящихся. Таким образом, можно говорить о том, что эвенки были инкорпорированы в советский аппарат управления [Давыдов 2008: 152], причем часть новых управленцев была из числа каюров — группы, которая активно взаимодействовала с приезжими. Если использовать терминологию Пьера Бурдьё [2002], каюры обладали особым «символическим» и «социальным капиталом». С одной стороны, они были ценными работниками, обладали исключительными знаниями территории и специальными навыками, а с другой — тесно общались с исследователями, промышленниками и геологами, вступали с ними в экономические и дружеские отношения.

С завершением постройки Байкало-Амурской магистрали и сооружением дорог, пригодных для тяжелой техники, в Северобайкальском районе больше не было потребности в оленном транспорте. На смену каюрам приходят шоферы. Каюр более не является официальной профессией, но жи-

тели дер. Холодное Эвенкийское время от времени подрабатывают гидами и показывают туристам дорогу к расположенному в 6 км на северо-восток от деревни бывшему учреждению ГУЛАГа руднику Акукан, название которого на эвенкийском языке означает «тупик». Следует заметить, что пожилые эвенки не советуют посещать подобных мест, так как, по их мнению, нахождение в местах, где «погибло много людей», может навредить человеку. Кроме того, семейно-родовая община «Улуки» несколько раз в год возит туристов из Франции на грузовике «Урал» и снегоходах на центральную базу общины в месте Номама. Наконец, современные охотники и оленеводы продолжают сотрудничать с учеными. В 2009 г. община «Улуки» перевозила на своем транспорте группу ихтиологов.

В заключение следует отметить, что местное и пришлое население нельзя рассматривать как два автономных, существующих обособленно мира. Между данными группами постоянно осуществлялось взаимодействие и сотрудничество. В контексте Северного Байкала медиаторами в данном взаимодействии выступали каюры. С самого начала они принимали активное участие в обеспечении геологических и геодезических экспедиций в регионе. Результаты исследований и изысканий полезных ископаемых во многом зависели от знаний и умений этих людей. И это были не только обширные познания о местном ландшафте, проводники умели оптимально организовать передвижение грузов, людей и домашних животных по горной тайге. Не следует интерпретировать появление каюров и как результат исключительно колониальной политики, когда представители государства принуждали этих людей работать на себя. Тем более, что авторитет каюров давал им возможность действовать в интересах своего локального сообщества, что сопоставимо с особой формой власти.

АМАЭ РАН. Ф. 12. Оп. 1. Куфтин Б.А. Полевые дневники Тунгусской экспедиции Антропологического института и Московского государственного музея народоведения. Северное Прибайкалье. Ед. хр. 38, 39, 40, 51, 52.

ГАИО. Ф. 565. Оп. 1. Ед. хр. 139. Добромыслов Н.М. Тунгусы-орочены Забайкалья. Машинопись, 1934.

НАРБ. Ф. 328. Оп. 1. Ед. хр. 66. Протоколы общих собраний инородцев Нижнеангарского Киндигирского рода. 1915–1919.

- Арсеньев В.К.* 1923. Дерсу Узала. Из воспоминаний о путешествии по Уссурийскому краю в 1907 г. Владивосток.
- Арсеньев В.К.* 1921. По Уссурийскому краю (Дерсу Узала). Путешествие в горную область Сихотэ-Алинь. Владивосток.
- Бурдые П.* 2002. Формы капитала // Экономическая социология. Т. 3. № 5. С. 60–74.
- Василевич Г.М.* 1964. Типы оленеводства у тунгусоязычных народов (в связи с проблемой расселения по Сибири). М.
- Василевич Г.М.* 1969. Эвенки. Историко-этнографические очерки (XVIII — начало XX в.). Л.
- Давыдов В.Н.* 2008. Национальная эвенкийская деревня на Северном Байкале: сопротивление доминирующему дискурсу // Журнал социологии и социальной антропологии. Т. XI. № 3. С. 146–163.
- Дьяченко В.И., Ермолова Н.В.* 1994. Эвенки и якуты юга Дальнего Востока XVII–XX вв. СПб.
- Карпенко З.Г.* 1963. Горная и металлургическая промышленность Западной Сибири в 1700–1860 гг. Новосибирск.
- Кропоткин П.А.* 1868. Олекминско-Витимская экспедиция для обследования скотопрогонного пути с Олекминских приисков в г. Читу // Известия ИРГО. СПб. Т. IV. С. 90–127.
- Кропоткин П.А.* 1873. Отчет об Олекминско-Витимской экспедиции, для отыскания скотопрогонного пути из Нерчинского округа в Олекминский, снаряженной в 1866 г. олекминскими золотопромышленниками при содействии Сибирского отдела Географического общества // Известия ИРГО. СПб. Т. III.
- Кропоткин П.А.* 1966. Записки революционера. М.
- Кропоткин П.А.* 1983. Письма из Восточной Сибири. Иркутск.
- Левин М.Г.* 1936. Эвенки Северного Прибайкалья // СЭ. № 2. С. 71–77.
- Неупокоев В.* 1928. Тунгусы Бурятии (Очерк). Верхнеудинск.
- Поворознюк О.А.* 2011. Забайкальские эвенки: социально-экономические и культурные трансформации в XX–XIX вв. М.
- Попов С.П.* 1952. Олений транспорт Чукотки. Хабаровск.
- Радде Г.* 1858. Озеро Байкал // Вестник ИРГО. Ч. 21. С. 107–156.
- Сарычев Г.А.* 1802. Путешествие флота капитана Сарычева по Северовосточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану, в продолжение осьми лет, при Географической и Астрономической морской Экспедиции, бывшей под начальством флота Капитана Биллингса, с 1785 по 1793 г. СПб. Ч. I.
- Спасский Г.И.* 1822. Тунгусы. Исторические сведения о сибирских тунгусах вообще и о забайкальских в особенности // Сибирский вестник. Ч. XVIII. С. 339–348.
- Спасский Г.И.* 1857. Очерки из быта некоторых сибирских инородцев // Вестник ИРГО. Ч. XX. С. 113–132.

- Туголуков В.А.* 1969. Следопыты верхом на оленях. М.
- Туров М.Г.* 1990. Хозяйство эвенков таежной зоны Средней Сибири в конце XIX — начале XX в. Иркутск.
- Федосеев Г.А.* 1956. В Тисках Джугдыра. М.
- Федосеев Г.А.* 1966. Злой дух Ямбуя. М.
- Шимкевич П.П.* 1894. Орочены Забайкалья и их охота // Приложение к газете «Приамурские ведомости». № 24. С. 1–6.
- Anderson D.G.* 2006. Is Siberian Reindeer Herding in Crisis? Living with Reindeer Fifteen Years after the End of Socialism // *Nomadic Peoples (NS)*. Vol. 10. № 2. P. 86–103.
- Feit H.* 2004. James Bay Crees' Life Projects and Politics: Histories of Place, Animal Partners and Enduring Relationships // *In the Way of Development: Indigenous Peoples, Life Projects and Globalisation / Ed. by M. Blaser, H. Feit, G. McRae*. L. P. 92–110.
- Lepola M.* 2010. The Aleuts and the Pacific Escimo in the Colonial Economy of Russian Alaska in the mid-19<sup>th</sup> Century // *The Arctic and Antarctic International Journal of Circumpolar Socio-Cultural Issues*. Vol. 4. № 4. P. 67–96.