

Р. Ф. ТАРОЕВА

### СРЕДСТВА И СПОСОБЫ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ У КАРЕЛ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЕ ВРЕМЯ (конец XIX — начало XX вв.)

В дореволюционной литературе способы и средства передвижения карел описаны очень бедно. Специальных исследований, посвященных этому вопросу, нет, а сведения в отдельных статьях и очерках отрывочны и неполны. Как один из самых ранних источников значительный интерес представляет «Поденная записка», составленная Г. Р. Державиным (1785 г.), в которой сообщаются некоторые данные об оленьем транспорте и применении лыж в Карелии. В работах С. Приклонского, Н. Камкина и И. Оленева<sup>1</sup> и других исследователей, побывавших в Карелии в конце XIX и начале XX вв., встречаются сообщения о лодках, волокушах, телегах. Тем не менее никто из них не оставил этнографического описания хотя бы одного вида транспорта у карел, исключая волокушу, которая довольно полно описана почти всеми перечисленными авторами. Некоторые сведения о состоянии дорог и способах передвижения населения в Карелии в конце XIX — начале XX вв. имеются в отчетах миссионеров. В исследованиях финских буржуазных ученых, например, в работе Ю. Бломстеда и В. Суксдорфа<sup>2</sup>, способы и средства передвижения карел освещены очень слабо. Они ограничились главным образом описанием орнаментального оформления выездных (праздничных) санок северных карел<sup>3</sup>.

В предлагаемой статье делается попытка обобщения имеющегося в этнографической литературе материала о способах и средствах передвижения карел с привлечением данных, собранных автором во время экспедиционных работ в районах КАССР в 1955—1957 гг.<sup>4</sup>

#### ВОДНЫЕ ПУТИ И СУХОПУТНЫЕ ДОРОГИ

С древнейших времен основными путями сообщения на территории, где жили карелы, являлись озера и реки. Ими население пользовалось преимущественно летом, однако и зимой часто прокладывались

<sup>1</sup> Н. Камкин. Архангельские карелы. «Древняя и Новая Россия», 1880, № 2; С. А. Приклонский. Народная жизнь на севере. М., 1884; И. В. Оленев. Карельский край и его будущее в связи с постройкою Мурманской железной дороги. Гельсингфорс, 1917.

<sup>2</sup> I. Blomstedt und V. Suksdorff. Karelische Gebäude und ornamentale Formen. Helsinki, 1902.

<sup>3</sup> Там же, стр. 7.

<sup>4</sup> Р. Ф. Тароева. Отчеты о работе этнографической экспедиции в 1955—1957 гг. в Лоухском, Петровском и Олонецком районах КАССР. Архив Карельского филиала АН СССР, ф. 1, оп. 20, д. 18, 75, 85.

санные дороги по тем же рекам и озерам. В Карелии издавна известно несколько водных магистралей, связующих отдельные ее районы. Такой магистралью на ее северных окраинах являлась, например, р. Кемь, ее притоки и система озер Куйто. В прошлом важный торговый путь, соединяющий Поморье с Приботнией, проходил по р. Кеми и ее притоку Чирка-Кеми, затем через систему мелких рек, озер и волоков соединялся с озером Пиэлисъярви; отсюда шел к г. Каянеборгу и далее по р. Улео к Ботническому заливу. Верхние притоки р. Улео служили также связующим звеном между упомянутым заливом и Ладожским озером<sup>1</sup>. Путь, соединяющий Обонежье с Поморьем, начинался в северной части Онежского озера (близ места, где впоследствии возник г. Повенец) и шел через Маткозеро к р. Выгу<sup>2</sup>. Важное место в судоходстве южных карел занимала р. Свирь, соединяющая два больших озера: Ладожское и Онежское. Кроме упомянутых больших водных путей в Карелии имеется множество других рек, но по большинству из них передвижение было весьма затруднительным в силу мелководья, порожистости и засорения русел подводными камнями.

Небольшое количество колесных дорог находилось только на юге Карелии. На севере края летние сухопутные дороги почти полностью отсутствовали, поэтому сообщение даже между соседними деревнями стоило большого труда. Между многими деревнями существовал исключительно пеший путь. «Вместо езды на карбасах вы можете в летнее время передвигаться здесь только пешком по еле заметным, пролегающим через глухие, бесконечные леса и топкие, трудно проходимые болота тропам да на утлых маленьких лодках по озерам и рекам. Надо иметь значительную долю закаленности и терпения, чтобы преодолеть все трудности и неудобства таких первобытных способов и путей сообщения», — писал Н. Камкин в 1880 г.<sup>3</sup>

При переходе через многочисленные речки, ручьи и каналы для пешеходов были сделаны приспособления в виде примитивных мостиков. Самым простейшим сооружением для перехода через ручей или канаву служило перекинутое с берега на берег бревно, иногда несколько бревен или жердей, связанных ивовыми прутьями. Проходя по ним, путники для большей устойчивости опирались о дно палкой (батогом), которая обычно всегда оставлялась для этой цели у перехода. Такие же примитивные настилы из жердей прокладывались и на болотинах, трудности передвижения по которым описаны Н. Камкиным: «Достаточно сказать, что идете по ...сколезким, затонувшим в болоте жердям... причем вам то и дело приходится утопать в болотную грязь по колено и выше, и идете так по 30—40 верст от селения к селению»<sup>4</sup>.

Более удобным переходом являлся настил из нескольких плах, положенных на козлы, которые ставились в воду. К таким сооружениям часто пристраивались примитивные перила.

Во время пеших переходов карельские охотники, рыбаки, сплащики и мелкие торговцы-коробейники применяли для переноски грузов (продуктов, товаров и т. п.) различные приспособления. Наиболее распространенными из таких приспособлений являлись кошель (каш-шели), которые плелись самими крестьянами из узких берестяных

<sup>1</sup> Афанасий, архиепископ Холмогорский. Описание трех путей из России в Швецию, составленное в 1701 г. Опубликовано П. Г. Бутковым. «Журнал Министерства внутренних дел», ч. 29, 1838, стр. 261, 290—291.

<sup>2</sup> С. Гадзяцкий. Карелы и Карелия в новгородское время. Петрозаводск, 1941, стр. 7.

<sup>3</sup> Н. Камкин. Указ. произв., стр. 296—297.

<sup>4</sup> Там же, стр. 196.

лент (рис. 1). Размеры кошелей были различные. Носили их за плечами на лямках, сплетенных из того же материала. Широкое распространение подобные кошелю имели у карел, финнов, а также у коми-зырян и у ряда других народов лесной полосы. На севере Карелии имели распространение сумки (реппи) из коровьей или лосевой кожи с лямками. Носили их за спиной. В такой мешок обычно помещали груз в один-два пуда. Пользовались такими сумками чаще мелкие торгаши-коробейники (реппюри или реппюрюса — финское слово, буквально: русские котомочники), озабоченные тем, чтобы их товар не портился от сырости.

### ВОДНЫЕ СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Основными средствами передвижения в крае рек и озер являлись лодки-долбленки, лодки-шитики, карбасы и плоты, возникновение которых следует связывать с древнейшими периодами существования человека. О большой древности применения лодок в Карелии свидетельствуют наскальные изображения Онежского озера и Белого моря<sup>1</sup>. Неоднократное упоминание о лодке, как об одном из главных средств передвижения, находим и в «Калевале» — эпосе карельского и финского народов<sup>2</sup>.

Наиболее древним типом лодки была долбленка-однодеревка (куйти). В подтверждение этого можно сослаться на обнаруженный на побережье Ладожского озера А. А. Иностранцевым долбленный челн из дуба, относящийся, по всей вероятности, ко времени неолита<sup>3</sup>. Лодка-долбленка встречается и в настоящее время на территории Карелии в Олонецком и Пряжинском районах (деревни Рыпушкалицы и Панила). Долбленка делалась из одного дерева, преимущественно из осины. Длина лодки зависела от размеров выбранной осины и обычно не превышала 3—4 м. Сердцевина дерева выдалбливалась теслом, а днище лодки выскабливалось скребком. Ширина лодки в средней части равнялась 30—40 см, высота — 20—30 см. По бокам для большей устойчивости прикреплялись два балансира, в качестве которых служили две тонкие жерди диаметром 10—15 см и длиной до 3 м. На лодках-долбленках ловили рыбу в маленьких речушках и небольших озерах. Аналогичные лодки-долбленки бытовали у многих народов: вепсов (карбас, венех), марийцев (тыгана, пуш), русских (долбленка).

Более усовершенствованной является лодка-дощанка — шитик (венех), имеющая самое широкое распространение не только на территории Карелии, но и у всех народов, живущих по берегам морей, озер и рек (рис. 2). Лодки-дощанки подразделяются на два типа: озерные



Рис. 1. Крестьянин с кошелюм (кашшели)

<sup>1</sup> В. И. Равдоникас. Наскальные изображения Белого моря. М.—Л., 1938, таблицы 8, 10, 11, 18; А. М. Линевский. Петроглифы Карелии, ч. 1, Петрозаводск, 1939, стр. 165—167, таблица 53.

<sup>2</sup> Калевала. Карело-финский народный эпос. Собрал и обработал Э. Леннрот. Перевод Л. Бельского. Госиздат КАССР, Петрозаводск, 1956.

<sup>3</sup> Н. Н. Воронин. Средства и пути сообщения. В кн.: История культуры древней Руси, т. 1, М.—Л., 1948, стр. 281.

и речные, между которыми, однако, не существует большого различия. Разница заключается лишь в размерах: озерные лодки гораздо больше и шире речных. Лодка-дошанка появилась у карел давно. Подтверждением этому могут служить руны «Калевалы»:

«Челн с уключинами молвил:  
«...Я ж, построенный прекрасно  
Из досок, из целой сотни,  
Здесь гнию на этих шепках,  
На катках, смолой покрытых...»<sup>1</sup>

Свидетельством раннего появления лодки-дошанки являются также материалы, представленные в «Очерке русской морской истории»<sup>2</sup>, где отмечается, что «еще в XVIII в. на Белом море существовали суда, называемые шитиками».



Рис. 2. Лодка-дошанка (шитик)

Лодка-дошанка — шитик, как говорит само название, сшивается преимущественно из еловых досок<sup>3</sup>. Для изготовления лодок у карел существовали следующие инструменты: ножовка, стамеска, молоток, топор, клещи для зажима досок, рубанок и сверло. Устройство современной карельской лодки-шитика довольно простое. Основанием лодки служит киль, соединенный в единое целое с носовой и кормовой кокорами (ненякокор, тагакокор). Эти части вместе с прибитыми к килю шпангоутами (куорад) составляют остов лодки, на который с обеих сторон набиваются доски (лайдад). В процессе работы, для того чтобы доски плотно прилегали друг к другу, их стягивают самодельными деревянными клещами (жимкат). По бортам лодки для прочности прибавляется ободок с утолщением для уключин (соудан пейлаг), которые делаются двух типов: 1) простой обруч из вицы, очень неудобный, быстро снашиваемый, но дешевый; 2) железный стояк, на который одевается скоба, прикрепленная к ручке весла (это более поздний современный тип). Скамеек в лодке делается чаще две: для кормщика в корме (пера телль) и для гребцов в середине (соудан телль). Готовую лодку смолят и перед спуском на воду дают ей время просохнуть. Лодки эти очень удобны, вместительны и устойчивы. В северной Карелии такие лодки известны под двумя названиями «поездник» — двух или четырехвесельная лодка и «карбас», вмещавший до тонны груза.

<sup>1</sup> Калевала. Указ. изд., руна 39.

<sup>2</sup> Очерк русской морской истории, ч. I, СПб., 1875, стр. 16—17.

<sup>3</sup> В XIX в. доски «сшивались» ивовыми прутьями, гвоздей при строительстве лодки не применяли. В советское время доски стали набиваться подковными гвоздями, однако, лодку по-прежнему называют в народе «шитиком».

Последние имели широкое распространение у поморского населения, занимавшегося рыболовством.

В прошлом при передвижении на лодках в больших водоемах карелы пользовались прямым четырехугольным парусом, который шился из домотканого грубого холста. Парус закреплялся на мачте, длина которой обычно составляла 1,5—2 м. Управляли парусом при помощи длинной веревки, прикрепляющейся одним концом к мачтовой рее (роога), а другим — к корме лодки. На небольших лодках имелось два гребных весла длиной 2—2,5 м и маленькое — кормовое весло длиной 1—1,5 м. На больших лодках пользовались 2—3 парами гребных весел. На реках рулевой кроме кормового весла имел еще и шест, при помощи которого он измерял глубину дна и отталкивался в более мелких местах.

Продвижение на лодках по порожистым рекам Карелии требовало большой силы и мастерства. Наиболее трудным и опасным был спуск вниз по течению реки, когда малейшая оплошность могла привести к гибели людей, едущих в лодке, и к потере груза. Поэтому большое значение приобретало искусство вождения лодок по стремительным, порожистым рекам, которым хорошо владели так называемые коршики — лодочники из местных жителей. Многие коршики с большим умением проводили лодки по извилистому руслу реки среди бесчисленных подводных и надводных камней. На спокойных участках рек гребли веслами, а там, где встречались «быстрины», наиболее опасные для прохода лодки, прибегали к помощи длинного деревянного шеста, которым опирались о дно реки, плывя вблизи берега. На порогах пассажиры вынуждены были сходить с лодки на берег и обходить их пешком, а лодочник сам переправлял лодку с грузом<sup>1</sup>.

В южной Карелии иногда встречаются плоскодонные лодки, очень удобные тем, что способны проходить любые мелководные места. На озерах обычно пользовались лодками больших размеров, стараясь плыть вблизи берегов.

Мастера многих деревень строили не только лодки, но даже морские суда. В прошлом столетии славилась на весь Архангельский край своим мастерством по сооружению крупных морских судов жители старого большого карельского села Подужемья, расположенного в 17 км от г. Кемь. «Дело судостроения,— писал А. В. Ивановский,— ведется карелами чрезвычайно просто, бесхитростно, они не знают ни чертежей, ни планов, ни каких бы то ни было приемов усовершенствованного технического судостроения, они руководствуются только навыком и каким-то архитектурным чутьем. Только при сооружении шкун и кораблей ими употребляются кое-как, аляповато, неуклюже сделанные чертежи»<sup>2</sup>. В г. Олонце в петровское время делались «высокие суда с сильно поднятым носом и кормой»<sup>3</sup>. В описываемый период в центральной и южной Карелии судостроение имело характер отхожего промысла.

В прошлом, когда в крае не было колесных дорог, лодка, как средство передвижения, имела большое значение. Немалую роль она играла и в хозяйстве карела: на ней возили сено с покосов, ловили рыбу; значительную роль лодка играла и в свадебном обряде, если сватовство происходило летом. Очень хорошо дано описание свадебного поезда на

<sup>1</sup> И. В. Оленев. Указ. произв., стр. 140—141; Д. А. Золотарев. В северо-западной Карелии. В кн.: Карельский сборник. Л., 1929, стр. 5.

<sup>2</sup> Архангельская Карелия. Архангельск, 1908, стр. 38.

<sup>3</sup> П. Минорский. Олонецкие карелы и Ильинский приход. В кн.: Олонецкий сборник, вып. 2. Петрозаводск, 1886, стр. 198.

лодках в северной Карелии И. В. Оленевым: «Впереди (свадебного поезда — Р. Т.) едут новобрачные, и каждая встречная лодка сначала описывает круг около лодки виновников торжества и затем присоединяется к поезду... По приезде на пристань новобрачные не выходят из лодки. В знак особого почета их тащат в лодке до крыльца дома жениха...»<sup>1</sup>

Для переправы через небольшие реки иногда применялись плоты. Плот (лаут) делался из 3—5 скрепленных между собой ивовыми прутьями или шпонками бревен длиной около 2 м каждое. У места переправы через реку протягивался канат или трос, при помощи которого перетягивался плот. Чаще при переезде на плоты отталкивались шестом.

Карелы строили также и специальные промысловые плоты, например, для промысла раковин-жемчужниц. Делали такой плот из 4—5 сухостойных еловых бревен длиной каждое около 2 м и толщиной 20—30 см. По краям прибивали две, а иногда и четыре доски, чтобы поднятые раковины не свалились обратно в воду. К одному углу плота привязывали тонкую бечевку, достигавшую иногда длины 125 м, к концу которой привязывали небольшой якорь или камень. По этой бечевке спускались вниз по течению или поднимались вверх по реке. В одном конце плота между бревнами проделывали отверстие диаметром 17—18 см, в него вставлялась берестяная трубочка, которая должна была выдаваться на поверхности плота на 4—5 см, на верхний край трубки клали подушечку из холста, набитую мхом или травой с тем, чтобы предохранить от повреждения глаз промысловика при наблюдении за дном реки.

### СУХОПУТНЫЕ СРЕДСТВА И СПОСОБЫ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Из упряжных животных в качестве тягловой силы карелами широко использовалась лошадь. Кроме того, вплоть до начала текущего столетия в северо-западной части Карелии был распространен олений транспорт.

Лошадь карелам была известна еще в прошлом тысячелетии и уже в ту отдаленную от нас эпоху была ездовым животным<sup>2</sup>. Из письменных источников видно, что карелы держали маленьких, коренастых, но довольно сильных, выносливых и очень неприхотливых к корму лошадей. Зимой обычно их кормили мелко искрошенной соломой, посыпанной мукой и обваренной кипятком<sup>3</sup>. О карельских лошадях, которые, вероятно, были особой породы, имеются сведения в берестяной грамоте, найденной А. В. Арциховским при раскопках в 1957 г. в Новгороде в культурном слое середины XIV в. В грамоте говорится: «...Поими моего цалца, корми еждень овсьмъ. А тоби почиха... поими коне корилескы»<sup>4</sup>. Слово «цалца» означает чалого коня, которого надо ежедневно кормить овсом.

Упряжку карелы производили русским способом. В упряжную сбрую входили: узда (пьячат), хомут (хянги) со шлеей (шлея), дуга (бем-

<sup>1</sup> И. В. Оленев. Указ произв., стр. 135—136. (Аналогичный обычай бытовал и у карел Кондопожского р-на. См. Р. Ф. Тароева. Отчет о работе этнографической экспедиции в Петровском районе КАССР в 1956 г. Архив Карельского филиала АН СССР).

<sup>2</sup> А. М. Линевский. Карелы. «Советская этнография», V, 1941, стр. 95.

<sup>3</sup> И. В. Оленев. Указ. произв., стр. 69; Н. Камкин. Указ. произв., стр. 300—301.

<sup>4</sup> А. В. Арциховский. Раскопки 1956 и 1957 гг. в Новгороде. «Советская археология», 1958, № 2, стр. 235.

бель), пристегиваемая гужами (рахиксет) к оглоблям (айжат) и к хому, который стягивался супонью (риндахум), затем седелка (седёлк) с чересседельником для подъема оглобель и две вожжи (охлаксет).

В дореволюционной Карелии простейшим из упряжных средств передвижения в крае являлась волокуша (волоку), которая имела довольно широкое распространение по всему северу России, в Поволжье и в центральной России (рис. 3). Зачастую только на волокуше можно было летом проехать по узким, холмистым или болотистым проселочным дорогам Карелии. Волокуша представляла собой две жерди — оглобли длиной около 3—3,5 м. Посредине оглобли перевязывались прутьями (вязок) или сколачивались одной-двумя досками, к которым привязывали небольшой, плетеный из узких берестяных лент кузовок для перевозки клади или езды. «Возчик» садился обычно верхом на лошадь или шел рядом с ней по дороге<sup>1</sup>. Русские называли волокушу «смычками»<sup>2</sup>.



Рис. 3. Волокуша

Волокуши-смычки использовались при перевозке грузов в летний период. В настоящее время волокуши утратили свое значение в связи с развитием дорог и средств транспорта.

Сани (реги) были издавна широко распространены у карел. Сани изготовлялись крестьянами для нужд своего хозяйства и по своему виду были весьма разнообразны. Употреблялись они для перевозки грузов не только зимой, но нередко и летом. Простейшим видом саней были дровни, которые подразделялись на летние и зимние.

Летние дровни (кезареги) всегда делались короче зимних, обычно в три копыла и всегда без подрезов<sup>3</sup>. Перевозили на них дрова, сено, снопы, солому, навоз. О перевозке в летнее время грузов в санях упоминает в своей работе Н. Камкин. Он пишет: «Из Подужемья до Маслозера следуют или верхом на лошадях или пешком. Грузы же перевозятся на санях и летом, ввиду скалистого и вообще каменистого грунта»<sup>4</sup>.

У карел, как и у ряда других народов (северных великороссов, вепсов, коми-пермяков, марийцев), еще в 20-х годах текущего столетия существовал архаичный обычай возить покойников на кладбище на дровнях. Этот обычай с древних времен был известен на Руси и сохранился вплоть до настоящего времени у населения Закарпатья. Подобный же обычай долго сохранялся в Карелии: в Заонежье, в Олонецком и Пряжинском районах. Этот пережиток указывает на то, что сани были известны в Карелии, так же как и на Руси, с давних времен<sup>5</sup>.

Зимние дровни делали из березы (рис. 4, 5). Они состояли из двух полозьев (дяллаксет) с накопильниками (пойки пуолине), которые связывали верхние концы копыльев (каблахат), вдолбленных внизу в полозья, а сверху в грядки (куста). Полозья обычно подбивались

<sup>1</sup> М. А. Круковский. Олонецкий край. СПб., 1904, стр. 102.

<sup>2</sup> Смычки от слова смыкать — волочить, шаркать.

<sup>3</sup> Подрез или тормаз — железная полоса, набивавшаяся под полозом, чтобы сани менее раскатывались.

<sup>4</sup> Н. Камкин. Указ. произв., стр. 48.

<sup>5</sup> А. М. Линевский. Карелы, стр. 96.

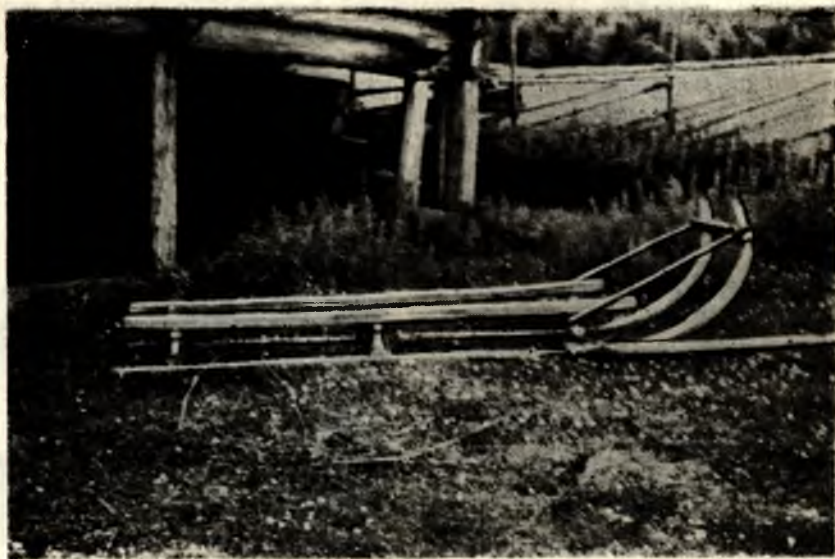


Рис. 4. Дровни

подрезами, которые способствовали лучшему скольжению и более продолжительной сохранности дровен<sup>1</sup>. Дровни отличались от саней тем, что делались без короба или кузова. Служили они для перевозки дров из лесу или тяжестей.

Для езды у более зажиточных карел имелись сани с «креслом», т. е. с достаточно высоким задком, так что можно было сидеть лицом

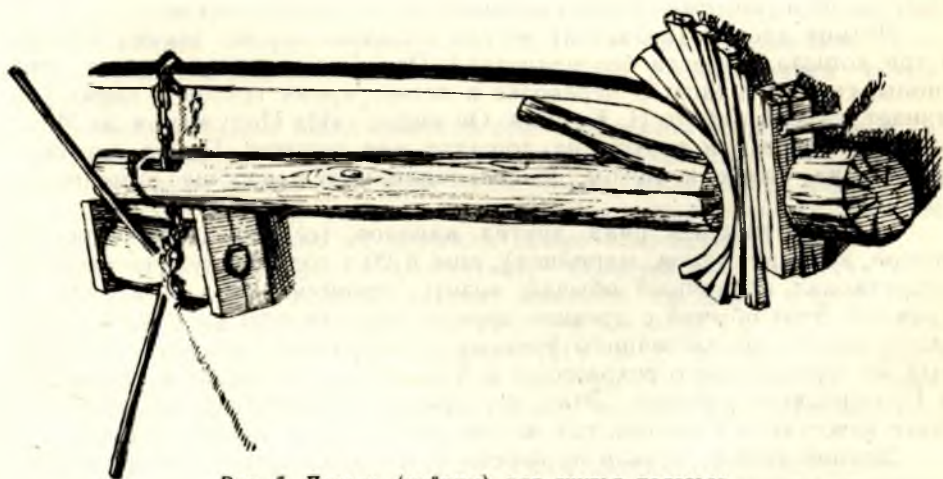


Рис. 5. Лекало (пайним) для гнутья полозьев

к лошади. В дальнейшем сани были более усовершенствованы. На месте «кресла» появились козлы для кучера и кузов с высокой спинкой и боками для пассажиров. Такие сани у карел назывались «кордь». В них зимой ездили в город, в праздничные дни катались по близлежа-

<sup>1</sup> Р. Ф. Тароева. Отчет о работе этнографической экспедиции в 1956 г. в Петровском районе КАССР. Архив Карельского филиала АН СССР, ф. 1, оп. 20, ед. хр. 75.



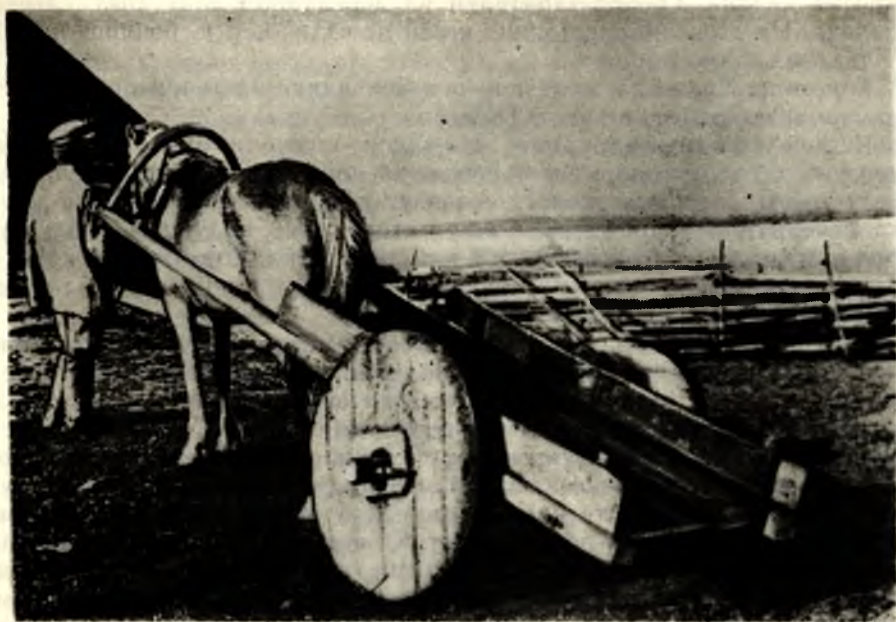


Рис. 6. Телега на сплошных деревянных колесах

шим деревьям, иногда возили в город рыбу или дичь для продажи, а оттуда привозили муку и другие товары.

Делали сани сами крестьяне. Для этого они выбирали в лесу березу, срубали ее и везли домой. Здесь березу обтесывали, парили в русской печке и ставили гнуться в специальную гнулку (пайним), которую обычно держали на сарае. После снятия полозьев из гнулки их несли в избу, где у многих карел были вделаны в стену обтесанные жерди (дяллас пуу), специально предназначенные для сушки полозьев. Сушили полозья от 3 до 5 дней, а потом в них делали гнезда для копыльев, которые связывались поперек вязками из ели или черемухи.

Колесные средства передвижения в конце XIX в. имели распространение только в южной Карелии, а в северных волостях телеги были неизвестны. Священник О. Ладвинский, описавший Ребольский приход Повенецкого уезда, отмечал: «Телеги или езда на колесах неизвестны и более по причине плохих дорог»<sup>1</sup>. Однако и в южной Карелии у большинства крестьян телеги были весьма примитивными и их обычно делали сами крестьяне. Телеги эти были на деревянном ходу с деревянными сплошными колесами, сколоченными из толстых досок (рис. 6).

Описание таких телег имеется в «Памятной книжке Олонецкой губернии на 1897 г.»<sup>2</sup>. Образец телеги со сплошными деревянными колесами хранится в коллекции этнографического отдела Русского музея. Житель д. Деухоя Кондопожского р-на Н. В. Абакумов рассказал нам, что еще 35 лет тому назад в их деревне были две телеги на сплошных деревянных колесах. «Правда, телеги эти были старые и таких уже

<sup>1</sup> О. Ладвинский. Особенности общественного быта жителей Паланского погоста и о Ребольском приходе Повенецкого уезда Олонецкой губернии. Архив Русского географ. об-ва, р. 25, оп. 1, д. 5.

<sup>2</sup> Памятная книжка Олонецкой губернии на 1897 г. Петрозаводск, 1897.

давно не делали. Грохот таратайки на деревянном ходу был слышен издалека. На дальние расстояния в ней не ездили, т. к. боялись как бы не развалилась по дороге»<sup>1</sup>.

Телеги-двуколки на железной оси появились на территории южной Карелии во второй половине XIX в.

Четырехколесный тарантас появился позже и был заимствован у русских, об этом говорит и приводимая ниже терминология основных частей телеги: передние колеса — едизет круугат; задние — тага круугат; передняя и задняя ось — эди и тага ося; подушки — подушка; короб для телеги — телеган короба или дюашикка; оглобли с тяжами — айзат правиланкер; спицы в колесе — спичкат; подрезы — телеган шинат.

В прошлом столетии в северной Карелии груз перевозился на оленях. Упряжь оленей состояла из намордника, хомута и седелки. Последняя делалась из толстой мягкой матерчатой ткани и опоясывала туловище оленя между задними и передними ногами, ближе к передним ногам; по бокам она скреплялась кожаными ремнями с хомутом для того, чтобы при спуске с горы хомут не съезжал с шеи на голову<sup>2</sup>. Хомут на шее оленя стягивался сверху, а снизу к хомуту подвязывался длинный толстый ремень — тягач, который проходил под туловище оленя между передними и задними ногами и своими раздвоенными концами привязывался к легким санкам с широкими полозьями наподобие дровен (келкка). Ремень этот заменял оглобли. Намордник надевался оленю на морду и не соединялся с другими частями упряжи. Снизу приделывалось к наморднику кольцо, к которому подвязывалась одна кожаная или веревочная вожжа. При управлении вожжей погонщик пользовался одним осязанием оленя: вожжа по обыкновению находилась с правого бока оленя, совершенно ослабленная при прямом ходе. Когда погонщик натягивал вожжу, перекидывая ее через шею на левый бок оленя в таком же состоянии, тогда олень поворачивал налево, а для прямого хода вожжа перекидывалась обратно; вожжа натягивалась только для поворота оленя направо.

При перевозке грузов 30—50 оленей следовали гуськом, что называлось райдой (ряд). На взрослого оленя в райде полагался груз не более тяжести двух мешков муки. Каждый олень в райде подвязывался к задней части саней предыдущего оленя. Упряжь у всех оленей в райде была одинаковой, но вожжа подвязывалась только к переднему оленю. Райду сопровождали три—четыре человека на лыжах. Один из них шел впереди райды, ведя за узду переднего оленя, а другие шли сбоку, понукая оленей звуками, похожими на те, какими на севере понукают лошадей. Если снега было мало, то шли прямо по нему в стороне от дороги; без груза обычно ездили прямо по снегу, делая в день 40—50 км (Г. Р. Державин писал, что проезжали «даже по 60 верст в день»<sup>3</sup>).

По мере надобности в сани иногда впрягалась пара или тройка оленей. Упряжь оставалась такой же, но вожжа при езде на паре оленей находилась у правого оленя, а при тройке — у среднего оленя.

<sup>1</sup> Р. Ф. Тароева. Отчет о работе этнографической экспедиции в 1956 г. в Петровском районе КАССР. Архив Карельского филиала АН СССР, ф. 1, оп. 20, ед. хр. 75.

<sup>2</sup> Краткие заметки об упряжке оленей есть в работе Г. Р. Державина и Н. Камкина. Более подробные сведения автор получил из рассказов стариков в районе Калевалы КАССР в 1953 г.

<sup>3</sup> Г. Р. Державин. Поденная записка, учиненная во время обозрения губернии, 1785 год июля 19. В кн.: В. В. Пименов и Е. М. Эпштейн. Русские исследователи Карелии (XVIII в.). Петрозаводск, 1958, стр. 157—191.

Ремни — тягачи без раздвоенных концов подвязывались к передней загнутой части полозьев, и погонщик вооружался хлыстиком с пластинкой из дерева или кости, которым он погонял оленей.

Для одиночного седока олень впрягался в кережку, которая, по словам Г. Р. Державина, «представляет совершенно вид поперек перерубленного челнока, длина его до трех аршин, шириною же до 12 вершков»<sup>1</sup>. Наличие подобной кережки у саамов (лопарей) и аналогичный с карелами тип упряжки оленей позволяет полагать, что олений транспорт был заимствован карелами от саамов, которые часто бывали на севере Карелии в XIX в., а в далеком прошлом занимали эту территорию.

В настоящее время способ передвижения на оленях утратил свое значение, лишь в некоторых местах районов Калевалы и Лоухского оленя иногда используются в качестве тягловой силы.

Зимой у карел широко практикуется ходьба на лыжах, особенно в северных районах. Населяя преимущественно лесную полосу со значительным количеством снега, карелы, естественно, не могли обходиться без лыж. Лыжи являлись необходимой принадлежностью охотника, рыболова, мелкого торговца и др.

Еще в далекие времена (3 тыс. лет до н. э.) население Карелии пользовалось лыжами как средством передвижения. В подтверждение этого можно сослаться на петроглифы Карелии<sup>2</sup>. В эпосе «Калевала» также неоднократно упоминаются лыжи и даже дается описание их изготовления:

«Кауппи тот искусен в лыжах,  
Вырезает лыжи в осень,  
Их обтачивает в зиму,  
День один строгаёт палку,  
День другой — кольцо упора.  
Лыжа левая готова,  
Лыжа правая за нею,  
Приготовлены и палки  
И приложены к ним кольца»<sup>3</sup>.

Лыжи у карел делятся на зимние и летние — болотные. Зимние лыжи можно разделить на три типа: дорожные — узкие, для быстрой ходьбы; лесные (охотничьи) — широкие; в отдельных местах, правда, очень редко, встречаются лыжи, обитые мехом (например, д. Нильмозеро Лоухского р-на).

Г. Р. Державин указывает на наличие у карел в XVIII в. особого рода лыж: «...одна длиною в четыре аршина, шириною же в 3 вершка и всегда бывает березовая, другая же бывает из разного дерева и длиною в 3 аршина, шириною же равна с первой. Березовая шукша (лыжа — Р. Т.) надевается на левую ногу и низ под оной выстроган, по середине же выдолблен во всю длину лыжи желобок; она употребляется по свидетельству их для удобного раската, и гонящиеся за зверьми подбивают весь испод правой лосиными лапами дабы шерсть при всходе на гору, противостоя, скатываться препятствовала. Посредине для ноги делается род колодки, и чтобы она прямо стояла привязывают сзади из вицы или кожи петлю и застегивают ногу»<sup>4</sup>. Палка

<sup>1</sup> Г. Р. Державин. Поденная записка, učinенная во время обозрения губернии, 1785 год июля 19. В кн.: В. В. Пименов и Е. М. Эпштейн. Русские исследователи Карелии (XVIII в.). Петрозаводск, 1958, стр. 157—191.

<sup>2</sup> А. М. Линевский. Петроглифы Карелии, ч. I, таблицы 10—11. Петрозаводск, 1939; В. И. Равдоникас. Указ. произв., таблица 18—19.

<sup>3</sup> Калевала. Указ. изд., руна 13.

<sup>4</sup> Г. Р. Державин. Указ. произв., стр. 178.

у этих лыж была одна «с кружком на конце, палка сия препятствует шукшам<sup>1</sup> погрязать в снегу»<sup>2</sup>.

В других источниках нет упоминания о том, что карелы пользовались такого рода лыжами, но они были распространены у скандинавских народов и у соседнего финского населения. Подробное описание лыж у финнов дается в работе Сирелиуса<sup>3</sup>.

В XIX и начале XX вв. карелы изготавливали лыжи из прямых сосновых или чаще березовых досок.

В ряде деревень Карелии нами были обнаружены старые лыжи, сделанные в конце XIX или начале XX вв. Длина таких лыж около 2 м, ширина 6—8 см. Носок лыж загибался (очень слабо) искусственным путем и заострялся. В носке лыжи просверливалась небольшая дырочка, предназначенная для того, чтобы при помощи веревочки, пропущенной в ней, можно было тянуть груз с охоты или рыбной ловли, а также покупки из магазина. Под ногу подбивался кусочек бересты (позднее — резины). При ходьбе нога вдевалась в кожаную или проволочную петлю. Креплений на лыжах северные карелы не делали, вероятно, потому, что у них имела распространение специальная обувь — сапоги с загнутыми носками (кенкят), которая была широко распространена до 20-х годов XX в. В настоящее время такая обувь утратила свое значение. В южной Карелии подобных сапог не носили. Аналогичная обувь известна у народов Крайнего Севера: ненцев, эскимосов, кроме того, у коми-зырян, у монголов и др.

Карелы всегда ходили на лыжах с палками, которые делали из более прочного дерева (черемухи). Кольца, препятствовавшие палкам погружаться в снег, изготавливали из сухих наростов на березе — грибов (паккули). Охотники обычно пользовались одной палкой, вторую им заменяла охотничья лопаточка.

Северные карелы имели обыкновение украшать лыжи простым орнаментом или прямыми линиями. Для нанесения линий у них имелся инструмент под названием «чиртти» (от русского слова чертить) — в маленький деревянный кружок вбивался гвоздь, при помощи которого наносился орнамент и проводились различные линии, какие подсказывала фантазия.

Болотные лыжи (суосуксет) употреблялись только в северной Карелии для ходьбы или работы на болотах. По форме эти лыжи напоминали ракетку для тенниса. Делали их сами крестьяне из тонкого березового ствола, которому путем сгибания придавалась форма ракетки, а затем все это переплеталось ветками. Посредине лыжи делали приспособление для ноги, такое же, как и в зимних лыжах. Болотные лыжи имеют распространение в северной Финляндии<sup>4</sup> и Эстонии; по форме они аналогичны с карельскими, но гораздо меньших размеров. Вероятно, природные условия, наличие большого количества болот, способствовали созданию таких лыж, удобных для ходьбы по топким болотам. Часто болотные лыжи употреблялись во время сенокоса на затопленных лугах, особенно вблизи лесных озер.

Изложенный материал позволяет отметить следующее:

Средства и способы передвижения у карел в конце XIX и начале XX вв. были довольно примитивными и в то же время отличались некоторым своеобразием (летние лыжи и т. д.).

<sup>1</sup> По всей вероятности, Г. Р. Державин имел в виду то, что кружок препятствовал погружаться в снег не лыжам (шукшам), а палкам.

<sup>2</sup> Г. Р. Державин. Указ. произв., стр. 178.

<sup>3</sup> Y. Sirelius. Suomen kansanomaista kulttuuria. Helsinki, 1919.

<sup>4</sup> Y. Sirelius. Там же, стр. 57.

Наличие большого количества озер и рек на территории Карелии, являвшихся основными путями сообщения, способствовало наиболее широкому распространению разнообразных видов водного транспорта: лодок различных размеров от однодеревки-долбленки до морских судов (карбасы), в строительстве которых карелы достигли большого искусства.

Употребление оленей в качестве тягловой силы было известно северным карелам в XIX в. По всей вероятности, олений транспорт был заимствован карелами от саамов; об этом говорит терминология, наличие керезки, подобной саамской, а также аналогичные способы упряжки оленей.

После Октябрьской социалистической революции в способах и средствах передвижения карел произошли огромные изменения. Советское правительство обратило серьезное внимание на развитие всех видов транспорта в стране, в том числе и в Карелии. За годы Советской власти на территории Карелии построено много хороших шоссе, улучшены дороги местного значения, что дало возможность отдельным селениям чаще общаться с районными центрами. Общая длина безрельсовых дорог в Карелии в 1956 г. равнялась 11 тыс. км<sup>1</sup>.

Ликвидация бездорожья способствовала подъему экономики и культуры народа. Архаические способы передвижения: волокуши, лодки-долбленки, телеги со сплошными деревянными колесами отошли в область предания. Лыжи, как средство передвижения, в настоящее время уже не играют большой роли. Зато значительное развитие в крае получил лыжный спорт.

Появление дорог способствовало широкому внедрению в хозяйство карельских колхозников колесного и автомобильного транспорта, который стал одним из основных средств передвижения в республике. Об этом красноречиво говорит хотя бы тот факт, что протяженность автобусных линий в Карелии в 1956 г. составляла около 3 тыс. км<sup>2</sup>.

За годы Советской власти должное развитие получил водный и железнодорожный транспорт, что значительно способствовало дальнейшему подъему народного хозяйства КАССР. Большой размах приобрело развитие гражданской авиации.

---

<sup>1</sup> Карельская АССР. Географгиз, М. 1956, стр. 252.

<sup>2</sup> Там же, стр. 252.