

ГАЛИНА ВИКТОРОВНА РЫВКИНА

аспирант сектора этнологии Института языка, литературы и истории

Федеральное государственное учреждение науки Федеральное исследовательский центр «Карельский научный центр Российской академии наук»

(Петрозаводск, Российская Федерация)

giv@illh.ru

«СЛОВАРЬ КАРЕЛЬСКОГО ЯЗЫКА» КАК ИСТОЧНИК ПО ИЗУЧЕНИЮ ТРАДИЦИОННОЙ КУЛЬТУРЫ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ КАРЕЛОВ-ЛИВВИКОВ*

Обращение этнологов к лингвистическим источникам как хранителям сведений об ушедшей эпохе объясняется отсутствием желаемого количества информантов, являющихся представителями традиционной культуры. В результате анализа материалов словаря карельского языка Г. Н. Макарова были выявлены этнографические сведения, относящиеся к культуре передвижения карелов. Более подробно в статье представлены сведения, касающиеся названий путей сообщения, средств передвижения, наименований дорожного человека (путника) и некоторых аспектов дорожного поведения. Разнообразие наименований путей сообщения свидетельствует о том, что дорожные передвижения были частым явлением у карелов, в особенности в зимний период, на что указывает пласт лексики, описывающий состояние дороги зимой. По обнаруженной терминологии прослеживается сосуществование карельской и русской дорожных культур: наблюдается сохранение названий прибалтийско-финского происхождения в области, связанной с передвижением по воде и по снегу, и замена карельских терминов русскими в сфере передвижений по сухопутным дорогам. Информация, полученная из иллюстративного материала, повествует о правилах поведения человека в дороге (к примеру, нормой считалось пение песен), критериях выбора места ночлега, представлениях карелов о нечистой силе, встречающейся в пути, и особенностях дорожного этикета. Таким образом, анализ материалов словаря карельского языка еще раз подчеркнул информативность лингвистического источника для этнологической науки.

Ключевые слова: карелы, культура передвижения, пути сообщения, транспорт, поведение в дороге, обряды, мифология

Для цитирования: Рывкина Г. В. «Словарь карельского языка» как источник по изучению традиционной культуры передвижения карелов-ливвиков // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2020. Т. 42. № 2. С. 112–120. DOI: 10.15393/uchz.art.2020.455

ВВЕДЕНИЕ

В этнологии внимание к лингвистическим источникам, в частности словарям, долгое время уделялось не в полной мере, так как их компенсировали полевые этнографические исследования. В настоящее время при изучении отдельных, практически исчезнувших сфер традиционной культуры достаточно сложно встретить ее подлинных знатоков, что актуализирует обращение исследователей к лингвистическим источникам как хранителям сведений об ушедшей эпохе. Методические рекомендации по анализу лексики этнологи стали черпать из этнолингвистики – раздела языкознания, который изучает язык в аспекте его соотношения с культурой этноса, выделением в ней специфических особенностей [27: 27]. Ведущую роль в этом процессе сыграла этнолингвистическая школа Н. И. Толстого, показавшая эвристические возможности лингвистики для реконструкции древней духовной культуры славян [28].

В карельском языке ученые выделяют три основных наречия: собственно карельское, ливвиковское и людиковское, каждое из которых присуще аналогичной по названию этнической группе. В XIX – первой трети XX века традиционная территория расселения южных групп карелов (ливвиков и людиков) имела более развитую дорожную сеть по сравнению с территорией расселения северных карелов, что способствовало установлению различного рода межэтнических контактов с соседними народами: русскими, вепсами и финнами. Данный фактор открывает перспективу для исследования взаимовлияний разных этнических традиций на примере культуры передвижения. Среди словарей карельского языка ливвиковского и людиковского наречий особый интерес для исследования представляют словарь людиковского диалекта «*Luudiläismurteiden sanakirja*»¹ и большой шеститомный словарь карельского языка «*Karjalan kielen sanakirja*», материалы к которым собирались финляндски-

ми учеными в XX веке. Изучение этих словарей является следующим этапом исследования культуры передвижения карелов. Источником для данной статьи послужил «Словарь карельского языка (ливвиковский диалект)», изданный в 1990 году³. Составитель словаря Г. Н. Макаров сам был карелом-ливвиком, представителем коткозерского говора, на основе которого и создан указанный труд. Сбором материала автор занимался в течение десяти лет – с 1961 по 1971 год, ежегодно выезжая в экспедиции для пополнения лексической базы будущего словаря [3: 7–8], в результате чего в словарь вошло около 20 тысяч слов. Помимо лексики, в словаре приводятся диалектные примеры, включающие в себя образцы народной речи, фразеологизмы и данные фольклора. Целью нашей статьи является анализ материалов «Словаря карельского языка (ливвиковский диалект)» как источника по изучению традиционной культуры передвижения карелов-ливвиков.

Под традиционной культурой передвижения понимается комплекс составляющих образа жизни этноса, связанных с путешествием: пути сообщения, средства, способы и мотивы передвижения, поведение в дороге и т. д. Культура передвижения, еще ее называют дорожная культура (культура дороги) или культура путешествия, – достаточно новое, успешно развивающееся направление исследований в российской этнологии и антропологии. Основоположницей комплексного исследования в данной области является Т. Б. Щепанская, представившая «культуру дороги» как целостную систему материальных, духовных и соционормативных элементов [29].

Комплексных исследований культуры передвижения на региональном материале Карелии не проводилось, изучались лишь отдельные ее стороны. Одним из научных интересов Р. Ф. Тароевой был традиционный транспорт всех групп карелов [26]; Кайя Хейккинен исследовала сухопутные и водные средства передвижения салминских карелов [30]; И. Маннинен рассмотрел бытовавший водный транспорт Беломорской Карелии⁴; детальным изучением водного транспорта карелов, в частности, лодкостроения занимается Ю. М. Наумов [22], [23]. Особо следует выделить «Атлас финской народной культуры» – результат коллективного труда авторов Финляндии, включающий информацию о существовавших на территории Олонецкой Карелии средствах передвижения. Атлас иллюстрирует ареалы бытования определенных видов транспорта [33]. Процесс появления сухопутных дорог и становления дорожной инфраструктуры Карелии рассматривается в научно-популярном

коллективном труде «Дороги Карелии с древнейших времен до наших дней» [6], коллективных монографиях «История Карелии: С древнейших времен до наших дней» [13] и «История экономики Карелии» [14]. Данные сюжеты затрагиваются в исследованиях Е. Ю. Дубровской [7], А. Ю. Жукова [9], [10], [11] и К. К. Логинова [21]. Вопрос экономического влияния дорог на жизнь местного населения Карелии (отходнические промыслы) рассматривался Н. А. Кораблевым [18], Д. В. Базегским [1], [2], И. С. Нестеровой [24], А. С. Жербиным [8]. Финляндские ученые Е. Пихкала [32] и М. Кеунас [31] также уделяли внимание вопросу экономических взаимоотношений карелов и финнов на примере коробейничества. Следует отметить, что в рамках перечисленных историко-этнологических исследований диалектные словари в качестве информативного источника не привлекались. В данной статье будут проанализированы сведения по культуре передвижения карелов, выявленные в словаре и освещающие вопросы о наименовании путей сообщения, атрибутики дорожного человека (путника) и некоторые аспекты дорожного поведения.

ПУТИ СООБЩЕНИЯ

Понятие «дорога» в словаре представлено основными терминами карельского языка – *tie*⁵, *matku*, *taival / taibaleh* и *dorogu* (380, 202, 374, 373, 43). Аналоги первых понятий встречаются в финском, вепском и саамском языках [25: 275, 276], в то время как последнее является заимствованием из русского языка, однако смысловая нагрузка для всех трех терминов едина – под дорогой понимается материальный объект местности, путь сообщения, преодолеваемое расстояние. Использование нескольких синонимов объясняется тем, что дорожная сеть Южной Карелии в большей степени была представлена сухопутными путями сообщения, в отличие от севернокарельских территорий, где обилие озерно-речных систем располагало к частому передвижению по воде.

Карелы-ливвики разграничивали сухопутные пути сообщения по способу передвижения по ним. Выделялись проезжие (тележные) дороги, которые нашли отражение в таких названиях, как *d'uamu*, *juamu* и *t'el'egüdorogu* (43, 105, 378), и пешеходные дороги, выраженные наименованиями *jalgudorogu* (99), *troppu*, *n'okoh* 'тропа' (386, 230) и *kualatus* 'брод, место перехода' (158). *Juamu* (*d'uamu*) – почтовая дорога, наименование которой произошло от термина «ям», бытующего в русском языке и означающего «почтовая станция»⁶. Термин *t'el'egüdorogu* является карельской адаптацией русского названия тележной

дороги (378). В терминологии, относящейся к дороге, прослеживается влияние русской культуры: вытеснение ряда понятий синонимичными русскими может быть объяснено постоянными контактами карельского и русского населения в результате административных, промысловых, торговых и других взаимодействий. Однако в топонимах фиксируются ранее бытовавшие карельские дорожные понятия, исчезнувшие из языка⁷.

В словаре встречаются названия, характеризующие дороги по месту расположения: *bokkudorogu* 'обходная (окольная) дорога' (27), *kangastroppu* 'тропа, проходящая по бору' (123), *meččüdorogu* 'лесная дорога' (203), что еще раз подчеркивает разветвленность дорожной сети в Южной Карелии.

В зависимости от времени года карелы разграничивали зимние (санные) – *talvidorogu*, *talvikeli* (375) и летние – *kezädorogu* (136) дороги. Подобное разграничение дорог встречается у русских, вепсов, саамов, финнов, что объясняется сходными природно-климатическими условиями региона. Лесные болота, реки и озера, являвшие собой преграду для передвижения на сухопутном транспорте летом, зимой становились удобной трассой для транспортировки бревен, дров и сена с мест заготовки более быстрым и коротким путем для поездок к родственникам, в церкви и на ярмарки.

Особое внимание следует обратить на характеристику состояний дороги. В карельском языке существует специальный термин *keli* 'состояние дороги, зависящее от погодных условий' (132), например: *jäkeli* 'ледяной путь' (102); *regikeli* 'санный путь' (302); *talvikeli* 'зимний путь' (375); *kelirikko* 'распутица, бездорожье' (132); *hangikeli* 'путь по насту' (58). Понятие *keli* встречается в финском языке и имеет аналогичное значение (341). Состояние дороги отражается и другими терминами: *uhkudorogu* 'дорога с водой и со снегом' (402); *umbidorogu* 'занесенная (заваленная) снегом дорога' (404); *ajamatoidorogu* 'непроезжая дорога' (18); *kolakkodorogu* 'трясая дорога' (150); *peskudorogu* 'песчаная дорога' (262); *mügürikäsdorogu* 'ухабистая дорога' (217). Представленные выше наименования состояния дороги разнообразны и отражают препятствия, с которыми сталкивались путники. Невозможно не заметить преобладающее число описаний дороги в зимний период, что указывает на активность сухопутных передвижений карелов именно в это время года.

Неотъемлемой частью сухопутных дорог являются мосты. Исходя из выявленной лексики словаря, ливвики выделяли два вида мостов: про-

езжие, которые носили соответствующее название *ajosildu* 'проезжий мост' (18), и пешеходные, обозначаемые наименованием *jalgusildu* 'пешеходный мост' (100). К последнему виду относятся отраженные в терминологии разновидности: *jalgupuw* 'примитивный мосток из жерди (тонкого дерева), перекинутой через ручей' (100); *vezisildu* 'плавающий мост', то есть мост, лежащий на поверхности воды (426). Функцию моста в труднопроходимых болотистых местностях выполняли гати – уложенные в ряд бревна или жерди, выраженные терминами *tela*, *teladorogu* 'мостки, настил из досок или жердей для перехода через реку, болото и пр.'; *telasildu* 'гать' (378).

Обнаруженная лексика словаря дает информацию о материалах, используемых для строительства мостов: в основном при сооружении моста использовали дерево, что подтверждается такими терминами, как *jalgupuw* – мосток, где *puw* – дерево, и термином *puwhiine sildu*, означющим 'деревянный мост' (335). Но встречается в словаре упоминание и других материалов, например камня: термин *kivisildu* означает 'каменный мост' (145). В топонимах Карелии также отразилась существовавшая практика использования камня в качестве строительного материала, так, наименование моста *Kivisilde* было записано топонимистами в д. Виданы [12: 147]. Как отмечает Е. В. Захарова, фиксирование в названиях географических объектов существования каменных мостов объясняется тем, что дерево служило общераспространенным материалом, а использование камня является отличительным признаком [12: 151]. Таким образом, несмотря на обилие камня в Карельском крае, широкой традиции строительства каменных мостов среди карелов не было. Видимо, их сооружение считалось экономически невыгодным и трудоемким делом, и карелы предпочитали другой распространенный материал – дерево. Более широкое применение камня в строительстве мостов наблюдается, например, у народов Кавказа [15: 275].

СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Среди наименований средств передвижения карелов легко выделяются группы водного и сухопутного транспорта. Так, названия водного транспорта представлены терминами, относящимися по происхождению к прибалтийско-финской лексике: *hongoi* 'челн, лодка, долбленная из цельного дерева' (72); *kuwt't'i s* 'лодка-долбленка' (169); *veneh* 'лодка' (423); *lawittu* 'плот' (180). Это свидетельствует об использовании водных средств передвижения еще до появления на территории расселения карелов русского населения.

Интересно, что у карелов существовало два термина, обозначающих лодку-долбленку: *hongoi* называли однодревку, материалом для которой служило бревно сосны, о чем свидетельствует и название (*hongu* ‘сосна’) [34: 172], долбленку из другого дерева, преимущественно из осины [26: 66], именовали *kuwt't'i*.

Сухопутный транспорт подразделяется на две категории в зависимости от вида движения и представлен скользящим и колесным транспортом. Обратимся к терминологии скользящих средств передвижения: *regi* ‘сани, дровни’ (302); *korju* ‘возок, легкие ездовые санки’ (153); *koivuine korju* ‘березовые легкие санки’ (150); *n'uhoregi* ‘подсанки’ (233); *regüččäine* ‘небольшие сани’ (302); *rozvali* ‘розвальни’ (313); *kreslat* ‘розвальни’ (156); *volokku* ‘волокуша’ (440); *sukset* ‘лыжи’ (348). Данные названия в большей степени относятся к основному словарному фонду прибалтийско-финской лексики, что подтверждает тезис о раннем использовании карелами скользящего транспорта. Р. Ф. Тароева в своих исследованиях также указывает на давность бытования саней среди карелов, приводя в пример архаичный обычай возить покойника на кладбище на санях независимо от времени года [26: 73].

Известно об использовании карелами для перевозки грузов летом саней, которые от зимних дровней отличались отсутствием железных шин на полозьях, а также более сглаженным загибом полозьев и более округлой их формой [21: 68]. В словаре мы находим название этих саней *kezäregi*, что буквально переводится как летние сани (дровни) (136).

По мнению ряда исследователей, колесный транспорт карелами был заимствован у русских [16: 135], [17: 259], [26: 77]. Данный тезис подтверждается терминологией, перенятой карелами вместе с транспортом: *d'el'egü, jel'egü* ‘телега’ (41, 101); *odnokolku* ‘одноколка’ (240); *tarataikku* ‘таратайка’ (376). Заимствования свидетельствуют о тесных административных и экономических контактах с русским населением и являются доказательством более позднего появления колесных средств передвижения у карелов.

В конце XIX века олонецкие карелы изготавливали лучшие фасоны экипажей в губернии. Секретарь Олонецкого губернского статистического комитета И. И. Благовещенский придерживался мнения, что учителями карельских мастеров в этом ремесле были финны⁸. Косвенным тому подтверждением может служить название кабриолета на карельском языке – *käri* (173), созвучное аналогичному названию на финском – *kärri*⁹.

Среди иллюстративного материала, сопровождающего словарную лексику, содержится информация о функциях отдельных средств передвижения. Например, подсанки применялись для перевозки длинных бревен – *pikien parzien vedäjes pidäw olla n'uhoregi* ‘для перевозки длинных бревен нужны подсанки’ (233); на салазках зимой возили воду – *kai hieru viettih regüžil vettü* ‘вся деревня возила воду на санках’ (302); розвальни использовали для транспортировки рыбы с места улова – *mužikal oli riäppöi rozvali* ‘у мужика были полные розвальни ряпушки’ (313). Сани были самым многофункциональным транспортом у карелов: их применяли для перевозки дров (*halgoregi* ср. кар. *halgo* ‘полено’, *regi* ‘сани’) (57), сена (*hein'änviättäw regi* ‘дровни, приспособленные для возки сена’) (302), горшков (*padaregi* ‘воз с горшками’) (248) и пр. Следует обратить внимание на понятие *padaregi*. Вероятно, оно свидетельствует о бытовавшей торговле оятских вепсов глиняной посудой с карелами, у которых гончарное производство развито не было¹⁰. По экспедиционным материалам В. В. Пименова, например, много оятской посуды возами прибывало в карельскую д. Куйтежи (вепсов-гончаров здесь знали под именем «ояттилаажет» – «оятцы»). Посуда выменивалась на домотканину, хлеб и т. п. Еще в 1959 году вепсская глиняная посуда была в обиходе населения д. Куйтежи. Особенно ею дорожили пожилые женщины, так как в то время глиняной посуды купить было невозможно¹¹.

В словаре можно встретить сведения о материалах, из которых изготавливали средства передвижения, в основном карелы использовали березу, иву, черемуху. Так, береза служила основным материалом для изготовления лыж и саней, об этом свидетельствуют термины *koivuine korju* ‘березовые сани’ (150) и *koivužet sukset* ‘березовые лыжи’ (348). Завертку или привязь оглобли в санях скручивали из березового прута – *aižuvičat kiätäh koivuvičas* ‘завертки скручивают из березового прута’ (18), а копылья в санях связывали ивовыми вязами – *rien kablahat sivotah pajjul* ‘копылья в санях связывают ивой’ (114). Кольца для лыжных палок делали из можжевельного прута – *suksisavakkoloih rattahažet luajitah kadaivičas* ‘из можжевельного прута делают кольца для лыжных палок’ (116). Кольца встречались и полностью деревянными: необходимого радиуса круги вырезали из капа, в словаре встречается термин *ratoi*, обозначающий круг, отпиленный от цельной березы или сделанный из капа, – *suksisavakkoloih oli pahkas luajitut ratoit* ‘у лыжных палок были круги, сделанные из капа’ (300). Дуги гнули из черемухи, на это

указывает текст, найденный в словаре, – *tuomes kiettä vommel* ‘дуга, согнутая из черемухи’ (422); а верхнюю часть хомута, прилежавшую к шее лошади, обивали войлоком – *l’angi niškukseh pidäš voilukkua ližätä* ‘под хомут надо бы прибавить войлока’ (198).

АТТРИБУТИКА ДОРОЖНОГО ЧЕЛОВЕКА

Различные наименования путника, зафиксированные в словаре, отражают способы передвижения по дороге, такие как проезд: *ajai* ‘проезжающий’ (18), *doroguniekku* ‘путник, прохожий, проезжий’ (43) и пеший ход: *jalguniekku* ‘пешеход’ (99), *menii* ‘идуший’ (204), а также мотивы: *gos’t’u* ‘гость’ (54), *kualikku* ‘странник, калика’ (158). Что касается терминов дорожных профессий: *izvoššiekku* ‘извозчик’ (97), *jamšiekku* ‘ямщик’ (100), *poštanačajai* ‘почтовый ящик’ (280), *podvoššiekku* ‘возчик на подводе’ (276), *ehättelii* ‘перевозчик’ (46), *sowdomies* ‘гребец’ (343), *tavarn’iekku* ‘коробейник’ (377), *torguiniekku* ‘торговец, коробейник’ (384), то прослеживается влияние двух культур: так, специальности, связанные с сухопутными дорогами, образованы от аналогичных русских наименований, а названия профессий, относимых к передвижению по воде, сохраняют прибалтийско-финское происхождение. Это в очередной раз подтверждает тезис о позднем влиянии русской транспортной культуры на карельскую и о раннем появлении у карелов водного транспорта.

Отправляясь в дорогу, путник брал с собой запас еды – провизию, что нашло отражение в двух терминах – *eväs* ‘съестное, провизия’ (51) и *proviizii* ‘провизия’ (283). Следует подчеркнуть, что данными понятиями обозначалась не любая пища, а именно дорожная. Второй термин представляет явное заимствование карелами из русского языка. Существовали и особые средства для переноски провизии: кошель – *eväskäššali*, его носили за плечами, что было удобным при пешеходном передвижении, и корзина – *eväsvirši*, применение которой было более уместным при передвижении на телеге или санях (51).

Для переноски грузов (грибов, ягод, рыбы, товаров) карелы использовали различные средства – кошель, сумки, торбы, корзины, туеса, которые изготавливали из бересты (*kaššali* ‘кошель из бересты’ (127); *robek* ‘берестянка, кузовок из одного куска бересты’ (310); *tuohikomšu* ‘берестяное лукошко’ (391)), из кожи (*nahkaine kisa olgupiäl* ‘кожаная сумка на плече’ (144)) или из домотканого полотна (*torbat oldih ommeltu kois kuvotus paltinas* ‘торбы были сшиты из домотканого полотна’) (384).

Важным атрибутом путника, уходящего в дальнюю дорогу, являлись деньги. В карельском языке данный термин, собственно как и сами денежные средства, перенят у русских – *d’engu* (41). Но в словаре было обнаружено другое понятие, обозначавшее деньги и бытовавшее у карелов из поселения Мегрега, – *koštu* (155). Вероятно, оно также является заимствованием русского термина польского происхождения – *кошт*, означавшего ‘издержки, расходы’¹². Шимозерские вепсы в дороге использовали тайный язык, и для предотвращения кражи денег называли их *tippud* ‘капли’¹³. Возможно, движимые схожими мотивами, карелы Мегреги использовали не столь приметное название денежных средств, как *koštu*. Однако аналогичный термин встречается и у финнов – *kosti* ‘затраты, расходы’ [34: 411], что может свидетельствовать о тесных торговых контактах карелов с финнами.

В словарных статьях имеются сведения о регламентации поведения дорожного человека. Так, приемлемым действием в пути считалось пение песен – *venehel sowtah da pajuo hol’aitetah* ‘[они] на лодке плывут и громко песню поют’ (71). Громким голосом (криком) с противоположного берега вызывали для переправы лодку – *huikkuaš veneh täl’l’e rannale* ‘крикни-ка [чтобы] лодку [отправили] на этот берег’ (76). Если ночь настигла карела в дороге, то предпочтение отдавалось месту для ночлега в сухом месте и вблизи водоема: *val’l’ičiimmo üökohtan, kus oli kuivu keli i vezi l’ähäl* ‘мы выбрали место для ночлега, где была сухая сосна и вода близко’ (450). Понятия ночлега в доме или под открытым небом разграничивались – *üötaloi* ‘ночлег, место для ночлега (в доме)’ (451), *üökohtu* ‘место для ночлега’ (450).

Среди иллюстративного материала были обнаружены сведения, повествующие о способе борьбы путников с насекомыми в лесных избушках посредством сжигания можжевельных веточек – *kadajoija meččüper’t’iine, štobi čakat uijittaš* ‘окуривать лесную избушку можжевельным дымом, чтобы комары улетели’ (116). Данное действие могло носить и мифологический характер, так как, по поверьям карелов, можжевельник обладает свойством отпугивания нечистой силы [20: 178], и в указанном случае мог выступать в качестве оберега.

В словаре нашлось подтверждение существовавшим верованиям карелов в хозяина леса и его способность уводить путника с верного пути – *händäh mečäs pahahengi* (букв. плохой дух) *pidi* ‘его в лесу леший водил’ (249). Также приводится поверье, направленное на преодоление данного мифологического влияния нечистых сил

на странника: карелу необходимо было снять из обуви стельки и вытряхнуть их – *üöksühüw pidäw talukset puistua dai dorogah puwtut* ‘когда заблудишься, надо вытряхнуть стельки, тогда попадешь на дорогу’ (375).

Благодаря иллюстративному материалу словаря подтверждается бытовавший обычай приносить обратно остатки хлеба или другой пищи, взятой в лес, которые взрослые отдавали детям, называя его гостинцем от зайца – *jänöin tuomaine* (букв. «заячий гостинец») ‘остаток хлеба или чего-либо из продуктов, взятых с собой в лес и принесенных обратно домой’; *jänöi tüöndi lapsil’e tuomaštu* ‘зайчик послал ребятам гостинцев’ (392). Подобная традиция существовала у вепсов и русских [4: 154], [5: 185]. Известно, что маленькие дети с нетерпением ждали этого подарка.

Особыми терминами у ливвиков обозначались день прихода и ухода. Так, день отъезда путника назывался *l’ähtendüpäivü* ‘день ухода, отъезда, отправки’ (196), а день приезда (возвращения) ушедшего именовался *vuotandupäivü* ‘день, когда ожидается приезд кого-либо’ (443).

В словарных статьях отображается представление карелов о длительности пути. Представляет интерес термин, обозначающий расстояние между деревнями, – *kül’äväli* ‘расстояние между деревнями’ (170). В Южной Карелии поселения носили гнездовой характер, деревни были удалены друг от друга на незначительное расстояние и связывались посредством укатанных дорог или тропинок [26: 86]. Вероятно, понятие *kül’äväli* выражает также представление карелов о близкой дороге. Удалось встретить на страницах словаря несколько выражений, обозначающих дальнюю дорогу: *l’ähtie loittožeh matkah* ‘отправиться в дальний путь’ (203), *pitkumatkaine* ‘далекий (о пути)’, *pitküdorogu* ‘далекая дорога’ (270). Особым названием отмечалась у карелов середина пути – *keskimatku* (134), что свидетельствует о значении для путника преодоления половины дороги и, возможно, указывает на традицию устраивать привал (отдых).

В словаре зафиксированы сведения, связанные с дорожным этикетом. Человеку, отправляющемуся в дорогу, необходимо было обязательно пожелать удачи в пути. У карелов-ливвиков таким пожеланием было: *‘Mene hüväh čuassuh!’* – ‘В добрый час, в урочное время!’ (38). Это пожелание отражает представления карелов о том, что время отправления в путь наделялось определенной значимостью и могло подразумевать успешность предстоящей дороги.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, «Словарь карельского языка» является важным источником по традиционной культуре передвижения карелов-ливвиков, дающим информацию не только о названиях ключевых элементов и средствах передвижения, а порой и о технологии их изготовления. Свидетельством важности дорожных передвижений карелов можно считать разнообразие лексики, описывающей дорогу, расстояние и знаковые точки пути. По представленной терминологии прослеживается сосуществование карельской и русской дорожных культур: наблюдается сохранение названий прибалтийско-финского происхождения в дорожной области, связанной с передвижением по воде и по снегу, и замена карельских терминов русскими в сфере передвижений по сухопутным дорогам. Очевидно и заимствование карелами у русских колесного транспорта и соответствующей терминологии. Как результат административных и социально-экономических взаимодействий карелов-ливвиков с русскими Карелии и сопредельных областей, осуществляемых посредством дороги, можно считать появление новых дорожных профессий, таких как извозчик, ямщик, коробейник. Следует еще раз подчеркнуть, что складывание культуры передвижения у карелов зародилось раньше, чем возникновение контактов с русской аналогичной культурой, что подтверждается соответствующей терминологией и верованиями карелов, связанными с дорогой по суше.

* Финансовое обеспечение исследований осуществлялось из средств федерального бюджета на выполнение государственного задания КарНЦ РАН (AAAA-A18-118030190092-2).

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Kujola J. *Lyydiläismurteiden sanakirja*. Helsinki: Suomalais-Ugrilainen Seura, 1944. 543 s. (LSFU IX).

² *Karjalan kielen sanakirja*. Helsinki: Suomalais-Ugrilainen Seura, 1968–2005.

³ Словарь карельского языка: (ливвиковский диалект) / Сост. Г. Н. Макаров. Петрозаводск: Карелия, 1990. 495 с. Далее в круглых скобках будут указаны страницы.

⁴ Manninen I. *Veneiden ompelusta pohjoisessa Aunuksen Karjalassa // Suomen museo*. Helsinki, 1917. Vol. 24. S. 59–63.

⁵ Лексические примеры приводятся в соответствии с графикой словаря, их написание может отличаться от норм, установленных для ливвиковского наречия карельского языка.

- ⁶ Даль В. И. Толковый словарь живого русского языка. Т. IV. М.: Государственное издательство иностранных и национальных словарей, 1955. 684 с.
- ⁷ Научная картотека топонимов ИЯЛИ КарНЦ РАН.
- ⁸ Благовещенский И. И., Гарязин А. Л. Кустарная промышленность в Олонецкой губернии // ОГВ. 1895. № 95. С. 12.
- ⁹ Penttonen M. Karjal-suomi-karjal sanakniigu. Suomi: Karjalan Kielen Seura, 2006. S. 278.
- ¹⁰ Кустарные промыслы и ремесленные заработки крестьян Олонецкой губернии / Сост. Н. Г. Простнев, Н. Ф. Меледин. Петрозаводск: Северная скоропечатня Р. Г. Кац, 1905. С. 132.
- ¹¹ Научный архив Карельского научного центра РАН (НА КарНЦ РАН). Ф. 1. Оп. 29. Д. 61. Л. 17–18.
- ¹² Фасмер М. Этимологический словарь русского языка: В 4 т. Т. 2. М.: Прогресс, 1986. С. 361.
- ¹³ Полевые материалы И. Ю. Винокуровой.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Базегский Д. В. Законодательство России и Финляндии о карельском коробейничестве в XIX – начале XX вв. // Вопросы истории Европейского Севера: Сб. науч. ст. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 1993. С. 43–51.
2. Базегский Д. В. Контакты жителей северной Финляндии с Беломорской Карелией во второй половине 19 – начале 20 в. // Карелия и Финляндия на пороге нового тысячелетия: Тезисы докл. междунар. симп. историков (21–23 мая 1999 г). Петрозаводск, 1999. С. 73–75.
3. Бойко Т. П. Н. Макаров – основоположник карельской лексикографии // Бубриховские чтения: карельская научная школа исследования прибалтийско-финских языков и культур: Материалы науч. конф. Петрозаводск, 2016. С. 6–10.
4. Винокурова И. Ю. Мифология вепсов: Энциклопедия. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2015. 524 с.
5. Гура А. В. Символика животных в славянской народной традиции. М.: Индрик, 1997. 912 с.
6. Дороги Карелии: С древнейших времен до наших дней / Сост. Н. Ю. Семенов и др. СПб.: Лики России, 1999. 197 с.
7. Дубровская Е. Ю. Социально-экономическое положение карельских уездов в конце XIX – начале XX вв.: Препр. докл. на заседании Учен. совета Ин-та яз., лит. и истории 26 дек. 1989 г. Петрозаводск: КФАН СССР, 1989. 24 с.
8. Жербин А. С. Карельские коробейники в Финляндии в XIX в. // Тезисы докладов Пятой Всесоюзной конференции по изучению скандинавских стран и Финляндии. М., 1971. Т. 1. Ч. 1. С. 35–37.
9. Жуков А. Ю. История карелов Поморья и Беломорской Карелии в свете новых источников конца XVII – XVIII вв. // Вепсы, карелы и русские Карелии и сопредельных областей: исследования и материалы к комплексному описанию этносов. Петрозаводск: КарНЦ РАН, 2016. С. 46–58.
10. Жуков А. Ю. Система расселения и административно-территориального деления Приладожской Карелии (XII–XVIII века) // Труды Карельского научного центра Российской академии наук. Сер.: Гуманитарные исследования. Вып. 2. 2011. № 6. С. 72–79.
11. Жуков А. Ю. Становление приходов и волостей в Святозерско-Пряжинском и Крошнозерском ареалах межэтнического контактирования ливвиков и людииков в XV–XVIII вв. // Локальные исследования Южной Карелии: опыт комплексного анализа. Петрозаводск: КарНЦ РАН, 2015. С. 52–101.
12. Захарова Е. В. Переправы как ключевые участки путей (по материалам географической лексики и топонимии Карелии) // Вопросы ономастики. 2019. Т. 16. № 2. С. 145–167. DOI: 10.15826/vopr_onom.2019.16.2.019
13. История Карелии с древнейших времен до наших дней / Науч. ред. Н. А. Кораблев и др. Петрозаводск: Периодика, 2001. 944 с.
14. История экономики Карелии: В 3 кн. Кн. 1 / Редкол.: А. С. Колесов (пред.) и др. Петрозаводск: ПетроПресс, 2006. 199 с.
15. Карачаевцы. Балкарцы / Отв. ред. М. Д. Каракетов, Х.-М. А. Сабанчиев. М.: Наука, 2014. 815 с.
16. Карелы Карельской АССР / Ин-т яз., лит. и ист. Карел. фил. Акад. наук СССР. Петрозаводск: Карелия, 1983. 287 с.
17. Клементьев Е. И. Способы передвижения и транспорт // Прибалтийско-финские народы России. М.: Наука, 2003. С. 257–259.
18. Кораблев Н. А. К истории развития неземледельческого отхода в Карелии в пореформенный период // Вопросы истории Европейского Севера: Сб. науч. ст. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 1988. С. 61–68.
19. Кораблев Н. А. Традиционные кустарные промыслы и ремесла Карелии, вторая половина XIX – начало XX в. Петрозаводск: ПетроПресс, 2009. 64 с.
20. Логинов К. К. Магические свойства деревьев и кустарников в поверьях народов Карелии // Природное и историко-культурное наследие Северной Фенноскандии: Материалы междунар. науч.-практ. конф., г. Петрозаводск, 3–4 июня 2003 г. Петрозаводск, 2003. С. 178–181.
21. Логинов К. К. Материальная культура и производственно-бытовая магия русских Заонежья. СПб.: Наука, 1993. 149 с.
22. Наумов Ю. М., Орфинский В. П., Скворцов А. П. Традиционные лодки Сямозерья // История и культура Сямозерья. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2008. С. 461–496.
23. Наумов Ю. М. «Veneh» – лодка по-карельски: о народном судостроении и судоходстве карел в районах их традиционного проживания и ведения хозяйства. Петрозаводск: КарНЦ РАН, 2017. 255 с.

24. Нестерова И. С. Приграничная торговля населения Восточной Карелии и Финляндии: закон и традиция // Восточная Финляндия и Российская Карелия: традиция и закон в жизни карел: Материалы международного семинара историков, посвящ. 65-летию ПетрГУ. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2005. С. 104–109.
25. Сопоставительно-ономасиологический словарь диалектов карельского, вепского и саамского языков / Под ред. Ю. С. Елисеев, Н. Г. Зайцева. Петрозаводск: КарНЦ РАН, 2007. 346 с.
26. Тароева Р. Ф. Материальная культура карел (Карельская АССР): Этнографический очерк. М.; Л.: Наука, 1965. 222 с.
27. Толстой Н. И. Язык и народная культура. Очерки по славянской мифологии и этнолингвистике. М.: Индрик, 1995. 509 с.
28. Толстые Н. И. и С. М. Славянская этнолингвистика: Вопросы теории. М.: Институт славяноведения РАН, 2013. 240 с.
29. Щепанская Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. М.: Индрик, 2003. 528 с.
30. Heikkinen K. Karjalaisuus ja etninen itsetajunta Salmin siirtokarjalaisia koskeva tutkimus. Joensuu, 1989. 402 s.
31. Keunäs M., Naakka-Korhonen M. Halpa hinta – pitkä mitta. Helsinki, 1988. 294 p.
32. Pihkala E. Suomen Venäjän kauppa vuosina 1860–1917. Helsinki, 1970. 230 s.
33. Suomen kansankulttuurin kartasto. I Aineellinen kulttuuri / Toimittanut Toivo Vuorela. Helsinki, 1976. 151 s.
34. Suomen sanojen alkuperä: Etymologinen sanakirja / Paatoim. E. Ikonen; SKS, Kotimaisten Kielten Tutkimuskeskus. Osa 1., A-K. Helsinki, 2001. 486 s.

Поступила в редакцию 08.07.2019

Galina V. Ryvkina, Postgraduate Student,
Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences (Petrozavodsk, Russian Federation)
giv@illh.ru

KARELIAN LANGUAGE DICTIONARY AS A SOURCE FOR STUDYING ROAD CULTURE OF THE LIVVI KARELIANS*

Ethnologists refer to linguistic sources as storages of information about the bygone era because there are not enough informants about the traditional culture left. The analysis of Makarov's Karelian Language Dictionary identified the proper names and ethnographic information regarding Karelian road culture. The article presents detailed information about the names of the lines of communication, travel routes, transportation means, specific words used to refer to travelers, and some aspects of road behavior. The variety of names for the lines of communication suggests the importance of road travelling for the Karelians, especially during winter, which is indicated by specific terms used to describe the condition of roads in winter. This terminology indicates the syncretism of both Karelian and Russian road cultures: the names of Balto-Finnic origin remain the same in the sphere of overwater and oversnow travel, whereas Karelian terms referring to overland travel are replaced by Russian words. Illustrated material of the dictionary provides information about the rules of road behavior (for instance, singing was considered a norm), the criteria for selecting a place to sleep, and the Karelians' beliefs concerning the probability of encountering evil spirits on the road. The dictionary also contains information regarding road etiquette, particularly wishes for safe travelling. It reflects the Karelians' idea that the time of departure can be good or bad. Thus, the analysis of the Karelian Language Dictionary materials proved the importance and informativeness of linguistic sources for ethnology.

Keywords: the Karelians, road culture, lines of communication, transport, road behavior, customs, mythology

* The research was funded by the federal budget as part of state research project (AAAA-A18-118030190092-2) assigned to the Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences.

Cite this article as: Ryvkina G. V. Karelian Language Dictionary as a source for studying road culture of the Livvi Karelians. *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2020. Vol. 42. No 2. P. 112–120. DOI: 10.15393/uchz.art.2020.455

REFERENCES

1. Bazegskiy D. V. Russian and Finnish laws regulating peddlery in the XIX and the early XX centuries. *History of the European North: Collection of articles*. Petrozavodsk, 1993. P. 43–51. (In Russ.)
2. Bazegskiy D. V. Contacts between people from the northern Finland and the White Sea Karelia in the second half of the XIX century and the early XX century. *Karelia and Finland at the turn of a new millennium: Proceedings of international history symposium (May 21–23, 1999)*. Petrozavodsk, 1999. P. 73–75. (In Russ.)
3. Boiko T. P. N. Makarov, the founder of Karelian lexicography. *Proceedings of Bubrikh Readings: Karelian school of researching the Balto-Finnic languages and cultures*. Petrozavodsk, 2016. P. 6–10. (In Russ.)
4. Vinokurova I. Yu. Mythology of the Vepsians: Encyclopedia. Petrozavodsk, 2015. 524 p. (In Russ.)
5. Gura A. V. Animal symbology in Slavic national tradition. Moscow, 1997. 912 p. (In Russ.)
6. Roads of Karelia: From ancient times to the present day. (N. Yu. Semyonov et al, Comp.). St. Petersburg, 1999. 197 p. (In Russ.)

7. Dubrovskaya E. Yu. Social and economic situation of Karelian counties in the late XIX and the early XX centuries: Report at the meeting of the Academic Board of the Institute of Linguistics, Literature and History, December 26, 1989. Petrozavodsk, 1989. 24 p. (In Russ.)
8. Zherbin A. S. Karelian peddlers in Finland in the XIX century. *Report at the V All-Union Conference on Nordic and Finnish Studies*. Moscow, 1971. Vol. 1. Part 1. P. 35–37. (In Russ.)
9. Zhukov A. Yu. History of the Karelians in Pomorye and the White Sea Karelia in the newly found sources of the late XVII and the XVIII centuries. *The Vepsians, Karelians, and Russians in Karelia and cross-border regions: Research and materials for an integrated description of ethnic groups*. Petrozavodsk, 2016. P. 46–58. (In Russ.)
10. Zhukov A. Yu. Resettlement and administrative division system of Priladozhye Karelia (XII–XVIII centuries). *Proceedings of the Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences*. Series: Humanitarian Studies. Issue 2. Petrozavodsk, 2011. No 6. P. 72–79. (In Russ.)
11. Zhukov A. Yu. Organization of parishes and districts in Svyatozersk-Pryazhinsk and Kroshnozersk areas of interethnic contacts of the Livvis and the Ludics in the XV and the XVI centuries. *Local Studies of South Karelia: comprehensive analysis*. Petrozavodsk, 2015. P. 52–101. (In Russ.)
12. Zakharova E. V. Crossing as key parts of the roads (using geographical terms and toponymy of Karelia). *Problems of Onomastics*. 2019. Vol. 16. No 2. P. 145–167. (In Russ.). DOI: 10.15826/vopr_onom.2019.16.2.019
13. The history of Karelia from ancient times to the present day. Petrozavodsk, 2001. 944 p. (In Russ.)
14. History of Karelian economy: In 3 vols. Vol. 1. (A. S. Kolesov et al, Eds.). Petrozavodsk, 2006. 199 p. (In Russ.)
15. The Karachays. The Balkars. Moscow, 2014. 815 p. (In Russ.)
16. The Karelians of the Karelian Autonomous Soviet Socialist Republic. Petrozavodsk, 1983. 287 p. (In Russ.)
17. Klementyev E. I. Ways of movement and transport. *The Baltic-Finnic peoples of Russia*. Moscow, 2003. P. 257–259. (In Russ.)
18. Korablev N. A. The history of non-agricultural seasonal work development in Karelia during the post-reform period. *History of the European North: Collection of articles*. Petrozavodsk, 1988. P. 61–68. (In Russ.)
19. Korablev N. A. Traditional Karelian domestic industries and crafts in the second half of the XIX century and the early XX century. Petrozavodsk, 2009. 64 p. (In Russ.)
20. Loginov K. K. Magical properties of trees and shrubs in Karelian peoples' beliefs. *Natural, historical and cultural heritage of Northern Fennoscandia: Proceedings of international research and practice conference, Petrozavodsk, June 3–4, 2003*. Petrozavodsk, 2003. P. 178–181. (In Russ.)
21. Loginov K. K. Material culture and work and household magic of the Russians in Zaonezhye. St. Petersburg, 1993. 149 p. (In Russ.)
22. Naumov Yu. M., Orfinskiy V. P., Skvortsov A. P. Traditional boats of Syamozerye. *History and culture of Syamozerye*. Petrozavodsk, 2008. P. 461–496. (In Russ.)
23. Naumov Yu. M. “Veneh” means “boat” in Karelian: shipbuilding and shipping of the Karelians in their traditional living and agricultural areas. Petrozavodsk, 2017. 255 p. (In Russ.)
24. Nesterova I. S. Cross-border trade between East Karelia and Finland: laws and traditions. *Eastern Finland and Russian Karelia: laws and traditions in the life of the Karelians: Proceedings of international history seminar dedicated to the 65th anniversary of Petrozavodsk State University*. Petrozavodsk, 2005. P. 104–109. (In Russ.)
25. Comparative onomasiological dictionary of dialects of the Karelian, Vepsian and Sami languages. (Yu. S. Eliseev, N. G. Zaitseva, Eds.). Petrozavodsk, 2007. 346 p. (In Russ.)
26. Taroeva R. F. Material culture of the Karelians (Karelian Autonomous Soviet Socialist Republic): Ethnographic essay. Moscow, Leningrad, 1965. 222 p. (In Russ.)
27. Tolstoy N. I. Language and folk culture. Essays on Slavic mythology and ethnolinguistics. Moscow, 1995. 509 p. (In Russ.)
28. Tolstoy N. I., Tolstaya S. M. Slavic ethnolinguistics: Theoretical questions. Moscow, 2013. 240 p. (In Russ.)
29. Shchepanskaya T. B. Culture of the road in Russian myth-and-ritual tradition of the XIV and the XX centuries. Moscow, 2003. 528 p. (In Russ.)
30. Heikkinen K. Karjalaisuus ja etninen itsetajunta Salmin siirtokarjalaisia koskeva tutkimus. Joensuu, 1989. 402 s.
31. Keynäs M., Naakka-Korhonen M. Halpa hinta – pitkä mitta. Helsinki, 1988. 294 s.
32. Pihkala E. Suomen Venäjän kauppa vuosina 1860–1917. Helsinki, 1970. 230 s.
33. Suomen kansankulttuurin kartasto. 1 Aineellinen kulttuuri / Toimittanut Toivo Vuorela. Helsinki, 1976. 151 s.
34. Suomen sanojen alkuperä: Etymologinen sanakirja / Paatoim. E. Itkonen; SKS, Kotimaisten Kielten Tutkimuskeskus, Osa 1, A-K. Helsinki, 2001. 486 s.

Received: 8 July, 2019