

ГАЛИНА ВИКТОРОВНА РЫВКИНА

младший научный сотрудник сектора этнологии Института
языка, литературы и истории
Федеральное государственное бюджетное учреждение на-
уки Федеральный исследовательский центр «Карельский
научный центр Российской академии наук»
(Петрозаводск, Российская Федерация)
ORCID 0000-0001-8278-0466; giv@illh.ru

СОДЕРЖАНИЕ И СОСТОЯНИЕ ПРОЕЗЖИХ ДОРОГ КАРЕЛЬСКИХ УЕЗДОВ ОЛОНЕЦКОЙ ГУБЕРНИИ

А н н о т а ц и я . Изучение вопроса становления дорожной сети Олонецкой губернии открывает перспективы более детального рассмотрения процессов проникновения культурных элементов в карельские деревни, связанных с образованием, здравоохранением, техническим прогрессом, межкультурными взаимодействиями и т. д. Условной точкой развития внутренних сухопутных дорог Карелии можно считать образование Олонецкой губернии в качестве самостоятельной административной единицы в 1801 году. Функции надзора за основными почтовыми трактами Олонецкой губернии были возложены на губернскую дорожную комиссию. После земской реформы 1866 года данные полномочия перешли к земским учреждениям губернии. Дороги губернии были поделены на две видовые категории – земские и проселочные. Выполнение ремонтных работ на дорогах являлось натуральной повинностью крестьян. Состояние почтовых дорог и земских трактов во второй половине XIX века характеризовалось современниками как удовлетворительное. Проселочные дороги находились в более тяжелом состоянии, зачастую были представлены верховыми и пешеходными тропами, были узки, каменисты, проходили по болотистой местности. Особое значение имели места перевозов, а также мосты. После учреждения в 1895 году специального дорожного капитала земствами была развернута широкая деятельность по строительству тележных дорог в губернии. Благодаря этому в первом десятилетии XX века оформилась развернутая сухопутная сеть края, включающая в себя почтовые дороги, уездные тракты и проселочные дороги, по которым был возможен проезд на колесном транспорте.

К л ю ч е в ы е с л о в а : Олонецкая губерния, дорожное строительство, дорожная культура

Б л а г о д а р н о с т и . Исследование выполнено в рамках государственного задания Карельского научного центра Российской академии наук за 2021 год.

Д л я ц и т и р о в а н и я : Рывкина Г. В. Содержание и состояние проезжих дорог карельских уездов Олонецкой губернии // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2021. Т. 43, № 4. С. 110–117. DOI: 10.15393/uchz.art.2021.625

ВВЕДЕНИЕ

Дороги в Карелии служили проводником экономических, социальных и культурных преобразований. В краеведческой и этнографической литературе о карелах наличие или отсутствие удобных путей сообщения часто служило объяснением исследователей для многих обнаруженных в карельской среде культурных явлений (поздние регистрации рождения, брака, множество кладбищ вдали от погостов, городские элементы в быту и т. д.). Однако эти утверждения, как правило, не были детально обоснованными. Таким образом, изучение особенностей формирования дорог имеет большое значение и способствует целостному пониманию специфики происходя-

щих механизмов во всех сферах жизнедеятельности карельского крестьянского общества.

В отечественной историографии в достаточной степени изучены вопросы формирования сети дорог в Российском государстве [5], [8], [10]; системы водных дорог Карелии [3], [13], [14]; развития дорожного строительства и управления, формирования крупных дорог, связывавших Карелию с центром государства [4], [9]; благодаря деятельности топонимистов реконструируются зимники, сухопутные дороги, волоки, проходившие по территории края [6], [7], [11], [12]. Целью данной статьи является рассмотрение развития местной сухопутной дорожной сети в уездах губернии, заселенных преимущественно

карельским населением, — Олонецком, Петрозаводском и Повенецком посредством анализа работы земских дорожных комиссий. Хронологические рамки исследования ограничиваются XIX — началом XX века.

В качестве источников использовались журналы земских собраний, документы губернской дорожной комиссии, записки путешественников, заметки о дорогах и лингвистические источники.

* * *

Формирование дорожной сети Олонецкой губернии проходило под влиянием административных преобразований и экономических нужд. Применительно к XIX веку условно отправной точкой развития дорог местного значения можно считать создание в 1801 году Олонецкой губернии [9: 201]. В 1834 году под председательством губернатора была учреждена дорожная комиссия, которая в 1850 году была преобразована в губернскую дорожную и строительную комиссию [4: 44, 54], в 1862 году реорганизована в Строительное отделение губернского правления [4: 54]. Основное внимание дорожной комиссии в 1834–1866 годах было направлено на поддержание в удовлетворительном состоянии почтовых трактов, служащих для сообщения между крупными административными центрами губернии, а также на строительство дорог к промышленным объектам. К примеру, в 1844 году было открыто почтовое сообщение с Сердоболем, в 1856 году построен тракт к Валазминскому заводу, в 1862 году завершено строительство Суоярвской дороги¹. За годы функционирования дорожной комиссии окончательно оформилась сеть почтовых дорог губернии. В феврале 1866 года указом императора Александра II в Олонецкой губернии была проведена реформа местного самоуправления, результатом которой стало учреждение земства [1: 72]. К функциям нового органа было отнесено содержание путей сообщения и контроль за исполнением дорожных и подводных повинностей [1: 72].

С 1867 по 1917 год дороги Олонецкой губернии делились на две основные категории: земские и проселочные. К земским относились тракты, содержавшиеся за счет земства. Проселочными дорогами являлись все оставшиеся, содержание и ремонт которых возлагались на крестьян населенных пунктов, располагавшихся при этих дорогах².

Губернские земские дороги имели градацию по значимости. К дорогам главного значения относились Архангельский, Петрозаводско-Петербургский и Повенецкий почтовые тракты;

дорогами второстепенного значения считались Сердобольский почтовый тракт, Вознесенский почтовый тракт (в пределах Лодейнопольского уезда) и Каргопольско-Пудожский уездный тракт, дороги первых двух категорий обеспечивали сообщение между соседними губерниями. К категории дорог малого значения, которые обслуживали нужды Олонецкой губернии, были отнесены Вытегорско-Пудожский почтовый тракт и Вознесенский почтовый тракт (в пределах Петрозаводского уезда)³.

В каждом уезде имелись проселочные дороги, причисленные к разряду земских уездных дорог, которые отвечали одному из следующих требований:

- 1) соединяли крупные дороги;
- 2) вели к пристани;
- 3) к населенному пункту, где размещалась фабрика, промышленное производство или крупная ярмарка;
- 4) к монастырю, посещаемому большим количеством верующих;
- 5) служили сообщением с отдаленными местами «по каким-либо особенным к тому причинам»⁴.

Земскими уездными дорогами в Петрозаводском уезде являлись Кончезерско-Кивачская, Кончезерско-Валазминская, Шелтозерско-Горная проселочная (от с. Шелтозера до с. Ивины) и Суоярвская дорога⁵.

В Олонецком уезде земскими дорогами были Задне-Никифоровская, Андрусовская, Сяндебская, дорога на с. Спиридон-Наволоки и Салменицы, от с. Неккулицы до с. Мятусова и от с. Видлицы до с. Ведлюзеро⁶.

Земскими дорогами Повенецкого уезда являлись: Повенецко-Паданская, Линдозерская, Паданско-Ругозерская, Паданско-Поросозерская, Поросозерско-Ребольская, Мяндусельская, Даниловская, Челмужско-Римская, Шуньгская, дорога от д. Юстозера до д. Совдозера, от д. Остречье к д. Койкары и дорога от с. Поросозера до границы с Финляндией⁷.

Из представленного списка очевидна определенная функциональная специфика земских дорог каждого из карельских уездов, в частности, указанные дороги Петрозаводского уезда носили характер торговых дорог, поскольку вели к промышленным центрам и пристаням. Земские дороги Олонецкого уезда были ориентированы на сообщение с православными монастырями — Важеозерским монастырем (Задне-Никифоровская пустынь), Сяндебской Успенской пустынью, Андрусовским Николаевским монастырем. В Повенецком уезде преобладающая часть дорог

пролегал к отдаленным карельским селениям, например в Паданы, Поросозеро, Реболы.

Дорожные отделы земства поддерживали проездное состояние крупных дорог и строили новые проселочные дороги в уездах. В декабре 1867 года при Губернской управе была учреждена должность техника, а с января 1897 года произошло увеличение штата до трех техников, к функциям которых относились: анализ состояния дорог и дорожных сооружений; разработка плана по устройству или ремонту дорожного объекта; расчет стоимости будущих работ; контроль и принятие готового объекта⁸.

Прогрессивная деятельность земства по строительству новых проселочных дорог развернулась при олонецком губернаторе В. А. Левашове в 1899–1902 годах. В 1899 году губернатором был произведен осмотр дорог губернии, результатом которого стал циркуляр от 17 августа, где он ставил перед земством вопрос о необходимости строительства тележных дорог. В. А. Левашов поручил земским учреждениям провести исследование путей сообщения в каждом уезде и подготовить список дорог, которые необходимо устроить в первую очередь⁹.

Начиная с 1900 года земства формировали ежегодный план по ремонту и строительству дорог, в результате за первое десятилетие XX века земством было построено в Петрозаводском уезде 268 верст дорожного полотна, в Олонецком уезде – 109 верст полотна¹⁰. Из числа карельских уездов губернии передовое место по строительству дорог занимал Повенецкий уезд, земством которого была развернута масштабная работа по проведению новых дорог к отдаленным деревням уезда начиная с 1887 года. К 1900 году к заведованию Повенецкого земства относилось 900 верст дорожного полотна¹¹.

Строительство проселочных дорог, как правило, проходило по существовавшим пешеходным тропам, но если на протяжении будущей дороги встречалась серьезная преграда, например озеро или крупное болото, то направление дороги могло измениться, поскольку при планировании строительства дорог техниками учитывалась не только протяженность пути, но и стоимость материалов. При строительстве тележных дорог в губернии выбирался наиболее простой способ: изначально вырубали просеку шириной 5 сажень, на проезжую часть дороги отводилось 2–3 сажени, по этой ширине выкорчевывали пни и корни деревьев, убирали крупные камни (их использовали для укрепления края дорожного полотна). По обочинам дороги, особенно в низменных местах, для стока воды рыли канавы глубиной 1 аршин, через реки и ручьи строили мо-

сты и перемычки¹². На болотах настилали гати, деревянные мостки или земляные насыпи. Для устройства гати в почву укладывали в два слоя фашины¹³ и покрывали сверху слоем земли или чуры¹⁴. Полотно дороги выравнивалось с помощью деревянных треугольников или лопат, иногда дополнительно покрывалось еще одним слоем чуры или песка¹⁵.

На проезжих дорогах строились мосты. Наиболее распространенным видом был широкий и высокий деревянный ряжевый мост (ливв. *sildu*, люд. *silde*), роль опоры которого выполняли деревянные срубы из бревен, по бокам моста устанавливались перила. Практиковалось также строительство мостов, лежащих прямо на поверхности воды (ливв. *vezisildu* ‘плавающий мост’)¹⁶. Они были узкими и изготавливались из сплоченных бревен. Такие мосты применялись на судоходных реках, к примеру, встречались по Сердобольскому тракту на реках Олонке, Тулоксе и Видлице и имелись в городе Олонце¹⁷. Кроме этого на небольших речках и ручьях устраивали насыпные мосты, в основу которых укладывались деревянные трубы, способствовавшие беспрепятственному течению воды под мостом¹⁸.

Ремонт полотна всех дорог, проходящих по территории крестьянских владений, являлся натуральной дорожной повинностью крестьян [15]. Исполнение данной повинности было обременительным для населения: во-первых, ремонтные работы проводились в летнее время года, что совпадало с сельскохозяйственными работами; во-вторых, почтовые тракты и главные проселочные дороги нужно было очищать от снежных заносов зимой деревянными треугольниками, в которые запрягали лошадь, или вручную лопатами; в-третьих, крестьяне занимались заготовкой и подвозкой строительного материала к дорогам в зимнее время года, что делало дорожную повинность круглогодичной¹⁹. Ремонт дороги отвлекал карелов от основных занятий, этим можно объяснить карельскую поговорку, оправдывающую нарушение религиозного запрета на физическую работу в воскресенье: *Pyhämpiän dorogoa suau kohendoa, sidä ei ole riähky* ‘В воскресенье ремонтировать дорогу не грех’²⁰.

После учреждения земства в Олонецкой губернии был поднят вопрос о замене натуральной дорожной повинности на земских дорогах на денежную повинность с целью облегчить обременение крестьянства. В 1875 году такое решение было принято Земским собранием Петрозаводского уезда, а в 1877 году – Земским собранием Олонецкого уезда²¹. Фактически крестьянство обоих уездов несло дорожную повинность в смешанной форме: денежной повин-

ностью, оплачивая ремонты почтовых трактов, и натуральной повинностью, исправляя земские уездные дороги²². В 1875 году на Земском собрании Повенецкого уезда поднимался вопрос о замене натуральной повинности денежной, но решение так и не было принято²³.

Вопрос о необходимых денежных ресурсах для устройства новых дорог был актуальным для всех уездов губернии²⁴. С этой целью 1 июля 1895 года был создан специальный дорожный капитал в размере 64 тысяч рублей, который формировался из сумм уездного и губернских земских сборов [2: 40]. Средства дорожного капитала расходовались в первую очередь на строительство новых дорог, а также шли на капитальный ремонт постоянных мостов на дорогах, устройство значительных по размерам насыпей на болотистых участках дорог, удаление с дороги камней, заграждавших проезд, исследование находившихся на дорогах родников и ключей и отвод таковых с полотна дороги²⁵. Таким образом, расходы по строительству дорог были возложены на земства, однако содержание новых проселочных дорог впоследствии возлагалось на крестьян.

Следует отметить, что строительство новых дорог и дорожных сооружений осуществлялось земством посредством найма подрядчиков или хозяйственным методом под руководством техников земских управ²⁶. Земские управы были заинтересованы в том, чтобы подрядчиками становились сами крестьяне: это способствовало бы добросовестному строительству дорожного полотна, а также крестьяне могли в будущем рассчитывать на получение данной работы, что уменьшило бы внекраевой отход населения²⁷.

На протяжении деятельности дорожной комиссии и земств в зоне особого внимания оставался вопрос не только строительства новых дорог в губернии, но и поддержания проезжего состояния уже имевшихся. Благодаря особому интересу губернского правления в отношении состояния почтовых трактов главные дороги губернии находились в хорошей исправности, и проезд по ним был безопасен²⁸. Покрытие почтовых дорог, как и проселочных, на протяжении XIX – начала XX века оставалось грунтовым. В зависимости от места прохождения дороги грунт был песчаным, каменистым (дорога шла по каменистому ложу), глинистым и топким (заболоченные места). Последние два вида грунта в периоды межсезонья и в дождливое лето затрудняли проезд колесного транспорта даже на почтовых дорогах, вследствие чего происходило запаздывание почтовых отправок²⁹.

Состояние земских дорог Олонецкой губернии оценивалось современниками как удовлетворительное. К примеру, спустя четыре года после постройки Суоярвской дороги в «Олонецких губернских ведомостях» появляется ее описание. Автор отмечает, что по сравнению с почтовым трактом дорога более узкая, но сносная и летом по ней «можно проехать в порядочном экипаже»³⁰. Сердобольский тракт также имел хорошее проезжее состояние полотна, однако участок дороги между Ильинским погостом и Видлицей проходил по песочному грунту, что снижало скорость движения по тракту в летнее время года³¹. Одной из лучших земских дорог Олонецкой губернии считалась Кончезерско-Кивачская дорога³².

Однако в силу ландшафтных особенностей местности для Карелии было характерно «опасное» расположение дорог по краю обрывов и скал. К примеру, путешественник М. А. Круковский отмечал, что Суоярвский тракт проходил по откосу, и у путника складывалось впечатление, что «вот сорвется телега и покатится туда вниз»³³. Для безопасности проезжающих на земских трактах применялось строительство перил в крутых для проезда местах. Например, в Олонецком уезде опасным для проезда был участок Сердобольского тракта от Олонца до Ильинского погоста, который пролегал по самому берегу р. Олонки. Обрывистый берег представлял большую опасность для проезжающих, особенно в ночное время. Так как на данных участках дороги были случаи падения едущих в реку, то на протяжении 2 094 саженой были установлены перила, предохраняющие экипажи от ската в воду³⁴. В Повенецком уезде таким оговоренным местом был промежуток дороги между Тихвиным бором и Даниловым, проходивший по хребтовой полосе. Данная дорога была узка, имела крутые боковые откосы высотой 3–4 сажени и становилась особо опасной в период ночной езды и в дождливую погоду³⁵.

Состояние проселочных дорог было разным даже в волостях одного уезда. К примеру, на 1881 год лучшими дорогами Повенецкого уезда считались пути сообщения Шуньгской волости, а худшими – дороги Ребольской и Поросозерской волостей. Данная ситуация была обусловлена тем, что в Ребольской и Поросозерской волостях дороги имели большую протяженность, а плотность населения была низкой, соответственно, крестьяне физически не могли поддерживать проезжее состояние дорог³⁶.

Проселочные дороги карельских уездов большей частью были представлены верховыми и пешеходными тропами. Так, в Олонецком уезде

на 1905 год сухопутное сообщение исключительно посредством троп имели 229 поселений (42,9 % от общего числа селений уезда), в Петрозаводском уезде – 370 населенных пунктов (58,17 %), в Повенецком уезде – 253 селения (62,93 %)³⁷. Соответственно, необходимость строительства новых проселочных дорог сохраняла актуальность.

Построенные земством дороги активно использовались местными жителями. Однако крестьяне не всех волостей добросовестно исполняли свои обязательства по ремонту проезжего полотна, и дороги приходили в негодность: на полотне появлялись ямы, выбоины, глубокие колеи, просеки зарастали мелким лесом³⁸. В этой связи губернское земское собрание 5 декабря 1909 года вынесло решение установить правила надзора за дорогами, построенными за счет дорожного капитала, согласно которым ежегодно техники уездных управ должны были производить осмотр дорог³⁹. В случае неудовлетворительного состояния проезжего полотна управы земств привлекали крестьян к исправлению новых дорог посредством полиции и волостного правления⁴⁰.

В целом для проселочных дорог всех карельских уездов была характерна небольшая ширина проезжей части⁴¹. Зачастую на лесных проселочных дорожках невозможно было разъехаться двум ездокам и путешествовать приходилось, следуя друг за другом, гуськом, а встречному путнику уступали дорогу, отводя лошадь в сторону. Дороги были каменистыми, вдали от крупных трактов проходили по ненаселенной местности. Случалось, путники преодолевали расстояние более 30 верст от одного поселения до другого по глухому лесу⁴². Основной трудностью, с которой приходилось сталкиваться дорожному человеку на лесных дорогах и тропинках, были гати – настил из уложенных в ряд бревен в болотистой почве. По гатам проехать верхом было трудно, поэтому шли пешком, а лошадь вели под узду⁴³. Стоит отметить, что протяженность гатей иногда достигала 10 верст и более⁴⁴. Некоторые болота были непроходимыми в летнее время, и необходимость огибать их увеличивала в разы расстояние между соседними деревнями⁴⁵.

Значительная часть поселений карелов располагалась по берегам рек и озер, в этой связи возрастала транспортная значимость переправ – места перевоза странников по воде с одного берега на другой. Карелы вызывали перевозчика для осуществления переправы в деревню голосом и огнем (дымом от костра)⁴⁶. Традиция кликать перевозчика в отдаленных деревнях южной

Карелии сохранялась до второй половины XX века: информант 1954 г. р., уроженка д. Петнаволох Олонецкого района, делилась воспоминаниями из своего детства:

«Мы когда из Кормилисто шли (в Пертозеро. – Г. Р.), у ручья Лепистоя кричали “*Tuogat veneh!*” – “Подайте лодку!”. И люди слышали через озеро, приходили (на лодке. – Г. Р.), встречали, чтобы нам кругом не идти через оз. Пертозеро по плотине, это еще 5 километров, если не больше»⁴⁷.

Перевозы, мосты, гати – знаковые элементы дорожной культуры воплотились в карельской топонимии в качестве маркеров дорожного пространства карелов. Е. В. Захарова, основываясь на анализе топонимов Карелии, делает вывод о превалировании перевозов в центральной и северной Карелии, а мостов в южной Карелии, объясняя такое различие ландшафтными особенностями районов [7: 161]. Равнинная местность южной части Олонецкой губернии способствовала строительству тележных дорог и необходимости постройки мостов. Однако каждый год Петрозаводское и Олонецкое уездные земства сталкивались с проблемой разрушения мостов в период ледоходов и наводнений. К примеру, в 1866 году водой снесло мост через р. Шую у д. Киндасово по Суоярвскому тракту, и вместо моста был устроен временный перевоз на лодке⁴⁸. В 1911 году в Олонецком уезде в результате весеннего наводнения были затоплены все земские тракты около г. Олонца и было разрушено несколько мостов. Сообщение с селами Ильинским и Мегрегой осуществлялось по воде на лодках, а в нескольких местах на реках были устроены временные перевозки⁴⁹. Ремонт и постройка мостов требовали больших затрат, поэтому земство предлагало и поощряло устройство переправ вместо мостов на проселочных дорогах. К примеру, такое предложение поступило от земства в 1912 году крестьянам с. Салменица взамен моста через р. Шую на проселочном тракте, ведущем в г. Олонец⁵⁰. Содержание речных перевозов возлагалось на счет земства и, вероятно, обходилось дешевле, нежели строительство нового моста⁵¹. В Повенецком уезде, где водные дороги превалировали над сухопутными, при перевозах через реки и озера практиковалось строительство избушек для отдыха и ночлега проезжающих⁵².

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог, следует отметить, что состояние дорог Олонецкой губернии находилось в прямой зависимости от вида дороги. В частности, почтовые тракты и земские дороги имели удовлетворительное состояние дорожного полотна благодаря

ежегодному ремонту и своевременной замене пришедших в негодность дорожных сооружений. Применительно к состоянию проселочных дорог карельской части Олонецкой губернии общими характеристиками являлись узость и каменистость дорожного полотна, наличие большого количества заболоченных местностей, по которым проходила дорога, а также извилистость путей сообщения вследствие необходимости обходить естественные преграды. Такое состояние дорог влияло на выбор карелами транспорта и лошадей. Превалирование троп над тележными дорогами и труднодоступность большинства поселений в межсезонный период позволяли современникам судить об отсутствии дорог в губернии вовсе. Учрежденные в 1866 году земства способствовали решению дорожного вопроса в карельских уездах; в конце XIX – начале XX века основной задачей земских комиссий стало не улучшение состояния существующих дорог,

а строительство новых, по которым был возможен проезд на колесном транспорте. Основным источником материальных ресурсов для строительства дорог являлся специальный дорожный капитал, однако дальнейшее содержание дорог возлагалось на крестьян. Качество построенных дорог зависело от нескольких факторов, в частности от особенности почвы, по которой проходила дорога, а также добросовестного выполнения крестьянами дорожной повинности по поддержанию дорог в проезжем состоянии. Малонаселенность карельских уездов препятствовала сохранности тележных дорог в силу отсутствия у крестьян физических сил на ремонт многочисленных верст проезжего полотна. Несмотря на трудности дорожного строительства в карельских уездах, оформление развернутой системы сухопутных дорог Олонецкой губернии к первому десятилетию XX века являлось важным итогом деятельности земских учреждений края.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ НАРК. Ф. 3. Оп. 1. Д. 7. Л. 4; Журналы Петрозаводского уездного Земского Собрания очередной сессии 1876 г. Петрозаводск, 1877. С. 7; Новая дорога из Финляндии в Петрозаводск // ОГВ. 1862. № 47. С. 5.
- ² Журналы Петрозаводского уездного Земского Собрания и доклады Управы очередной и чрезвычайных сессий 1914 г. Петрозаводск, 1915. С. 262.
- ³ Олонецкая губернская земская управа. Отчет Олонецкой губернской земской управы за 1900 год. Петрозаводск, 1901. С. 302–310.
- ⁴ Журналы Олонецкого уездного Земского Собрания (очередного) сессии 1877 г. Петрозаводск, 1878. С. 39.
- ⁵ Олонецкая губернская земская управа. Отчет Олонецкой губернской земской управы за 1900 год... С. 310–311.
- ⁶ Там же. С. 311–312.
- ⁷ Там же. С. 320.
- ⁸ Сборник постановлений Олонецких Губернских Земских Собраний с 1867 по 1897 г. Петрозаводск, 1898. С. 382–383, 276.
- ⁹ Журналы Петрозаводского уездного Земского Собрания очередной сессии 1899 г. Петрозаводск, 1901. С. 60.
- ¹⁰ Журналы Петрозаводского уездного Земского Собрания и доклады Управы очередной и чрезвычайных сессий 1915 г. Петрозаводск, 1916. С. 229; Подсчитано на основе данных Отчета Олонецкой земской управы за 1904–1913 гг.
- ¹¹ Олонецкая губернская земская управа. Отчет Олонецкой губернской земской управы за 1900 год... С. 320.
- ¹² Журналы Петрозаводского уездного Земского Собрания и доклады Управы чрезвычайной и очередной сессий 1902 г. Петрозаводск, 1903. С. 106.
- ¹³ Фашина – связка ивовых прутьев, применявшаяся для укрепления дорожного полотна.
- ¹⁴ НАРК. Ф. 3. Оп. 1. Д. 2. Л. 32 об.–33 об.
- ¹⁵ Журналы Петрозаводского уездного Земского Собрания и доклады Управы очередной и чрезвычайных сессий 1914 г.... С. 265.
- ¹⁶ Словарь карельского языка: (ливвиковский диалект) / Сост. Г. Н. Макаров. Петрозаводск, 1990. С. 426.
- ¹⁷ НАРК. Ф. 3. Оп. 1. Д. 7. Л. 4.
- ¹⁸ Ведомость с раскладкою дорожной натуральной повинности по Повенецкому уезду на 1889 год // Журналы Повенецкого уездного Земского собрания очередной сессии 1888 г. Петрозаводск, 1889. С. 10.
- ¹⁹ Покровский П. Корел, его быт и занятия (Олонецкий уезд) // ОГВ. 1873. № 6. С. 66; НАРК. Ф. 3. Оп. 4. Д. 16/5. Л. 40–41.
- ²⁰ Karjalan kielen sanakirja. Osa VI / Päätoim. R. Koponen. Helsinki: Suomalais-Ugrilainen Seura, 2005. S. 153.
- ²¹ Журналы Петрозаводского уездного Земского Собрания очередной сессии 1876 г., чрезвычайного 1877 г. Петрозаводск, 1877. С. 8; Журналы Олонецкого уездного Земского Собрания чрезвычайного и очередной сессии 1899 г.... С. 73.
- ²² Журналы Олонецкого уездного Земского Собрания чрезвычайного и очередной сессии 1899 г.... С. 73; Журналы Петрозаводских уездных Земских Собраний 1893 г. Петрозаводск, 1894. С. 39–40.
- ²³ Журналы X очередного Повенецкого уездного Земского Собрания 1875 г. Петрозаводск, 1876. С. 8.
- ²⁴ К примеру, Олонецким уездным земством в 1891 году на дорожное дело было выделено только 6 % (2100 руб.) от общей суммы расходов на нужды земства. См.: Смета расходам, предполагаемым к выполнению в 1891 г. // Журналы Олонецкого уездного земского собрания 1890 г. Петрозаводск, 1891. С. 2.
- ²⁵ Обзор Олонецкой губернии за 1908 год: [приложение к Всеподданнейшему отчету Олонецкого Губернатора]. Петрозаводск, 1909. С. 33; Олонецкая губернская земская управа. Отчет Олонецкой губернской земской управы за 1900 год... С. 282.

- ²⁶ Обзор Олонецкой губернии за 1892 год: Приложение к Всеподданнейшему отчету Олонецкого Губернатора. Петрозаводск, 1893. С. 38.
- ²⁷ Журналы X очередного Повенецкого уездного Земского Собрания 1875 г.... С. 4–5.
- ²⁸ Статистические сведения об Олонецкой губернии // ОГВ. 1843. № 7–8. С. 37–38.
- ²⁹ Обзор Олонецкой губернии за 1892 год... С. 38.
- ³⁰ М. Г. Салменижская волость // ОГВ. 1866. № 21. С. 356.
- ³¹ Круковский М. А. Олонецкий край: Путевые очерки. СПб.: Изд. Петербург. учеб. магазина, 1904. С. 58.
- ³² Олонецкий сборник: Материалы для истории, географии, статистики и этнографии Олонецкого края. Вып. 4. Петрозаводск, 1902. С. 132–142.
- ³³ Круковский М. А. Олонецкий край... С. 111.
- ³⁴ Журналы Олонецкого уездного Земского Собрания чрезвычайного и очередной сессии 1899 г.... С. 70–72.
- ³⁵ Журналы Повенецкого уездного Земского Собрания 1878–1879 г. Петрозаводск, 1879. С. 15.
- ³⁶ Журналы Повенецкого уездного Земского Собрания 1881 г. Петрозаводск, 1882. С. 23.
- ³⁷ Памятная книжка Олонецкой губернии на 1905 год. Петрозаводск, 1905. С. 372.
- ³⁸ Журналы Петрозаводского уездного Земского Собрания и доклады Управы очередной и чрезвычайной сессий 1912 г. Петрозаводск, 1913. С. 355; Журналы Петрозаводского уездного Земского Собрания и доклады Управы очередной и чрезвычайных сессий 1914 г.... С. 270.
- ³⁹ Журналы Повенецкого уездного Земского Собрания сессий 1912 г.: с приложениями. Петрозаводск, 1913. С. 470.
- ⁴⁰ Журналы Петрозаводского уездного Земского Собрания и доклады Управы очередной и чрезвычайных сессий 1914 г.... С. 229.
- ⁴¹ Круковский М. А. Олонецкий край... С. 101–102.
- ⁴² Унин Л. Контур Олонецкой губернии // Известия Архангельского общества изучения Русского Севера. 1912. № 11. С. 502.
- ⁴³ Круковский М. А. Олонецкий край... С. 109.
- ⁴⁴ Перелыгин Г. О некоторых лесных дачах в западной части Олонецкой губернии // ОГВ. 1841. № 14. С. 69.
- ⁴⁵ М. Г. Салменижская волость // ОГВ. 1866. № 24. С. 424–426.
- ⁴⁶ Lyydiläisiä kielennäytteitä / Koonneet Heikki Ojansuu, Juho Kujola, Jalo Kalima ja Lauri Kettunen. Helsinki: Suomalais-Ugrilainen Seura, 1934. S. 46.
- ⁴⁷ Полевые материалы автора. Запись интервью от 19.04.2020. М. М. Потёмкина, Олонецкий р-н, с. Видлица.
- ⁴⁸ М. Г. Салменижская волость // ОГВ. 1866. № 21. С. 357.
- ⁴⁹ Журналы Олонецкого уездного Земского Собрания и доклады Управы очередной сессии 1911 г. Петрозаводск, 1912. С. 279–280.
- ⁵⁰ Журналы Петрозаводского уездного Земского Собрания и доклады Управы очередной и чрезвычайной сессий 1912 г.... С. 328.
- ⁵¹ Обзор Олонецкой губернии за 1908 год... С. 33.
- ⁵² Журналы Повенецкого уездного Земского Собрания очередной сессии 1880 г. Петрозаводск, 1881. С. 25.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Баданов В. Г. Земские учреждения Олонецкой губернии (1867–1918 гг.): самоуправление, хозяйство и культура. Петрозаводск: Карельский научный центр РАН, 2017. 369 с.
2. Баданов В. Г. Олонецкое земство: бюджеты местного самоуправления // Экономическая история. 2014. № 1 (24). С. 28–44.
3. Григорьев С. В. Внутренние воды Карелии и их хозяйственное использование. Петрозаводск, 1961. 140 с.
4. Дороги Карелии: С древнейших времен до наших дней / Сост.: О. А. Ширлин и др. СПб., 1999. 197 с.
5. Дороги России: страницы истории дорожного дела. СПб.: Лики России, 1996. 200 с.
6. Захарова Е. В. «Дорожные знаки» в топонимии западной окраины Русского Севера // Ономастика Поволжья: Материалы XVI науч. конф., посвящ. 50-летию юбилею первой Поволжской ономастической конференции и памяти ее организатора В. А. Никонова. Т. 1. Ульяновск, 2017. С. 312–319.
7. 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
8. Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М., 1982. 279 с.
9. История Карелии с древнейших времен до наших дней / Под общ. ред. Н. А. Кораблева и др. Петрозаводск: Периодика, 2001. 944 с.
10. Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР: В 2 ч. Ч. 1: Дооктябрьский период. М.: Дориздат, 1951. 332 с.; Ч. 2. Послеоктябрьский период. М.: Дориздат, 1957. 367 с.
11. Муллонен И. И. Древние дороги Обонежья // Народные культуры Русского Севера. Фольклорный этнитет этноса: Материалы рос.-фин. симп. Архангельск, 2004. Вып. 2. С. 233–240.
12. Муллонен И. И. Топонимия Заонежья: Словарь с историко-культурными комментариями. Петрозаводск: Карельский научный центр РАН, 2008. 242 с.
13. Тароева Р. Ф. Материальная культура карел (Карельская АССР): Этнографический очерк. М.; Л.: Наука, 1965. 222 с.
14. Титаренко Г. А. Голубые дороги Карелии. Петрозаводск: Карелия, 1979. 120 с.
15. Трошина Т. И. Дорожная повинность государственных крестьян Русского Севера // Котласское историко-просветительское общественное движение краеведов «Северное трёхречье» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://severnoetrehrechie.ru/> (дата обращения 20.12.2020).

Поступила в редакцию 15.02.2021; принята к публикации 29.04.2021

Original article

Galina V. Ryvkina, Junior Researcher, Institute of Linguistics, Literature and History, Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences (Petrozavodsk, Russian Federation)
 ORCID 0000-0001-8278-0466; giv@illh.ru

MAINTENANCE AND CONDITIONS OF THE ROADWAYS IN KARELIAN UYEZDS OF THE OLONETS PROVINCE

Abstract. The study of the formation of the road network in the Olonets province opens up prospects for a more detailed consideration of the processes of penetration of cultural elements related to education, health, technological progress, intercultural interactions, etc. into Karelian villages. The formation of the Olonets province as an independent administrative unit in 1801 can be considered the start of the development of internal land roads in Karelia. The functions of supervising the main postal routes of the Olonets province were assigned to the provincial Road Commission. After the zemstvo reform of 1866, these powers were transferred to the zemstvo institutions of the province. The roads of the province were divided into two specific categories – zemstvo roads and side roads. Road repair works were the peasants' natural duty. The condition of the postal roads and zemstvo tracts in the second half of the XIX century was characterized by the contemporaries as satisfactory. The side roads were in worse condition – they were often represented by horseback riding and hiking trails, narrow, rocky, and passing through swampy terrains. Transportation routes and bridges were of particular importance to the region. After establishing a special road fund in 1895, the zemstvos launched extensive activities aimed at the construction of cart roads in the province. These activities contributed to the emergence of a large-scale land road network in the region during the first decade of the XX century, which included postal roads, uyezd tracts, and side roads that could be used by wheeled transport.

Key words: Olonets province, road construction, road culture

Acknowledgements. The research was carried out as part of the 2021 state project assigned to the Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences.

For citation: Ryvkina, G. V. Maintenance and conditions of the roadways in Karelian uyezds of the Olonets province. *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2021;43(4):110–117. DOI: 10.15393/uchz.art.2021.625

REFERENCES

1. Badanov, V. G. Zemstvo institutions of the Olonets province (1867–1918): self-government, economy and culture. Petrozavodsk, 2017. 369 p. (In Russ.)
2. Badanov, V. G. Olonetsky zemstvo: local government budgets. *Economic History*. 2014;1(24):28–44. (In Russ.)
3. Grigor'ev, S. V. Internal waters of the Republic of Karelia and their economic use. Petrozavodsk, 1961. 140 p. (In Russ.)
4. Roads of Karelia: From ancient times to the present day. St. Petersburg, 1999. 197 p. (In Russ.)
5. Roads of Russia: pages of the history of road construction. St. Petersburg, 1996. 200 p. (In Russ.)
6. Zakharova, E. V. "Road signs" in the toponymy of the western outskirts of the Russian North. *Onomastics of the Volga Region: Proceedings of the XVI Research Conference Dedicated to the 50th Anniversary of the First Volga Onomastic Conference and the Memory of its Organizer V. A. Nikonov*. Vol. 1. Ulyanovsk, 2017. P. 312–319. (In Russ.)
7. Zakharova, E. V. Crossings as key elements of land routes (based on geographical vocabulary and toponymy of Karelia). *Problems of Onomastics*. 2019;16(2):145–167. DOI: 10.15826/vopr_onom.2019.16.2.019 (In Russ.)
8. Istomina, E. G. Waterways of Russia in the second half of the XVIII and the early XIX centuries. Moscow, 1982. 279 p. (In Russ.)
9. The history of Karelia from ancient times to the present day. Petrozavodsk, 2001. 944 p. (In Russ.)
10. Kudryavtsev, A. S. Essays on the history of road construction in the USSR. In 2 parts. Part 1: The pre-revolutionary period. Moscow, 1951. 332 p. Part 2: The post-revolutionary period. Moscow, 1957. 367 p. (In Russ.)
11. Mullonen, I. I. Ancient roads of Lake Onega coast. *The folk culture of the Russian North. Folklore entity of the ethnos: Proceedings of the Russian-Finnish symposium (Arkhangelsk, November 20–21, 2003)*. Arkhangelsk, 2004. Vol. 2. P. 233–240. (In Russ.)
12. Mullonen, I. I. The toponymy of Zaonezhye: Dictionary with historical and cultural comments. Petrozavodsk, 2008. 242 p. (In Russ.)
13. Taroeva, R. F. Material culture of the Karelians (Karelian Autonomous Soviet Socialist Republic): Ethnographic essay. Moscow, Leningrad, 1965. 222 p. (In Russ.)
14. Titarenko, G. A. Blue roads of Karelia. Petrozavodsk, 1979. 120 p. (In Russ.)
15. Troshina, T. I. Road maintenance duty of state peasants of the Russian North. Edited by the Kotlas Historical and Educational Public Movement of Local Historians "Three Northern Rivers", Kotlas. Available at: <http://severnoetrehrechie.ru/> (accessed 20.12.2020). (In Russ.)

Received: 15 February, 2021; accepted: 29 April, 2021