

Каналы озера Каменное: к вопросу о крестьянских гидротехнических сооружениях Карелии

М. М. Шахнович

Центр гуманитарных проблем Баренц региона
ФИЦ Кольский НЦ РАН,
г. Апатиты
marksuk62@mail.ru

Аннотация

В настоящее время в Карелии существует большое количество неизученных сооружений, связанных с крестьянской хозяйственной деятельностью. Это находящиеся за границами исторических деревень риги, мельницы, хранилища, охотничьи ловушки, загоны, дороги. В статье мы рассмотрим объекты группы транспортной сельской водной инфраструктуры Карелии – каналы. В ситуации отсутствия хороших дорог в Беломорской Карелии водные магистрали весь год были единственным удобным способом передвижения между деревнями.

Первое полевое исследование каналов проведено археологической экспедицией Национального музея Республики Карелия в 2015 г. на оз. Каменное (Киитехенъярви) в заповеднике «Костомукшский». Обследованы два канала около дер. Шапповаара на западном берегу озера и дер. Лужмагуба около истока р. Каменная. Первый канал длиной 90 м сфотографирован финским фотографом К.-И. Инха в 1894 г. Около него находились два деревянных креста и два карсикко и по нему проходили лодки, второй канал (306 м), вероятно, использовали для проводки бревен в период сплава. Предположительная датировка обоих сооружений – вторая половина XIX в. Ближайшие аналогии находятся на территории Финляндии.

Ключевые слова:

Русская Карелия, Заповедник «Костомукшский», оз. Каменное, гидротехнические сооружения, крестьянские каналы

Введение

Начало XXI в. отмечено резким ростом в археологии России числа проектов, направленных на обследование территорий, отводимых под хозяйственное освоение. При полевых «площадных» работах встречается значительно большее число разнотипных и разновременных объектов, чем при специализированном поиске в рамках определенной научной темы. В этой ситуации перед исследователями нередко возникает дилемма об отнесении некоторых «спорных» объектов или к «нашим» памятникам, на кото-

Channels of Lake Kamennoe: on the issue of peasant hydraulic structures in Karelia

M. M. Shakhnovich

Barents Centre of the Humanities of the Kola Science Centre, RAS,
Apatity
marksuk62@mail.ru

Abstract

There are a large number of unexplored structures in Karelia related to peasant economic activities. These are mills, storage facilities, barns, hunting traps, paddocks, and roads located outside the boundaries of historical villages. In the paper, we will consider the objects of the Karelian rural water transport infrastructure group – channels. In the absence of good roads in the White Sea Karelia, waterways were the only convenient way to travel between villages throughout the year. The first field study of the channels was carried out by an archaeological expedition of the National Museum of the Republic of Karelia in 2015 on Lake Kamennoe (Kiitehenjärvi) in the Kostomuksha Nature Reserve. Two channels were examined near the village of Shappovaara on the western shore of the lake and the village of Luzhmaguba near the beginning of the Kamennaya River. The first channel (90 m long) was photographed by Finnish photographer K.I. Inha in 1894. There were two wooden crosses and two karsikkos near it and boats passed through it, the second channel (306 m) was probably used for transporting logs during the rafting period. The estimated dating of both structures is the second half of the XIX century. The closest analogies are located on the territory of Finland.

Keywords:

Russian Karelia, Kostomuksha Nature Reserve, Lake Kamennoe, hydraulic structures, peasant channels

рые в последующем распространяется весь комплекс государственных охранных мер, или к «недостойным» внимания археолога.

В последнее десятилетие в какой-то мере удалось изменить существовавший стереотип скептического отношения археологов к трем видам «непонятных» памятников Карелии: охотничьи ямы-ловушки, сооружения для изготовления угля или смолы и «валунные кучи». Целенаправленное изучение обосновало их несомненную ценность

как исторических и археологических источников. Это еще раз подтвердило основной тезис полевой работы: вопросы датирования, функционального назначения и культурной принадлежности памятников археологии не могут быть результативно решены «на глаз», без проведения земляных вскрытий. Например, после раскопок «лопарския яма» в Северной Карелии оказалась местом для производства смолы крестьянами в XVI–XVII вв. [1], «валунный курганный могильник» на острове Анзер Соловецкого архипелага – средневековым производственным комплексом по переработке добычи морского промысла [2], а место расчистки поля от камней – погребением под валунной насыпью [3].

В группу «отбракованных» объектов, к сожалению, нередко попадают многочисленные, но в настоящее время малоизученные сооружения широкого временного периода бытования, связанные с крестьянской хозяйственной деятельностью. В основном это вынесенные за пределы усадеб крестьянских поселений риги, сеновалы, мельницы, постройки на полях, хранилища урожая и промыслов, рыболовные конструкции, охотничьи ловушки, загоны и т. п.

В статье мы остановимся на одном виде объектов группы транспортной сельской инфраструктуры Карелии – каналах. По нашему мнению, данные «нераскрученные» гидротехнические сооружения вполне достойны углубленного профессионального внимания археологов. Одной из важных задач развития данной темы нам представляется разработка вопросов методики описания каналов при полевых работах, ранее не представленной в специализированной научной литературе.

Предварительно необходимо определиться с терминами, применяемыми к земляным гидрообъектам. Самые распространенные водные сооружения – это дамбы, плотины, пристани, водохранилища и каналы. В обиходном понимании канал – это искусственное водное русло, созданное для сокращения или облегчения передвижения плавсредств или перенаправления потока воды. В рамках нашей работы следует разделить гидросооружения по их назначению на две группы. Постройки, предназначенные для транспортных функций, – каналы, вторые – для доставки, отвода воды – канавы, рвы. Иногда некоторые объекты строили для одновременного решения обеих этих задач.

Каналы в королевстве Швеция и Русской Карелии

В Северной Европе гидросооружения стали активно строить начиная с середины XVIII в., когда в королевстве Швеция интенсивный рост приобрело сельское хозяйство. Посевные, сенокосные и пастбищные участки расширяли путем строительства и совершенствования осушительных систем. Один из применявшихся способов мелиорации – это уменьшение площади озер и, соответственно, высвобождение плодородных прибрежных земель путем сброса части воды через искусственные водотоки [4].

¹ «Выбирается небольшое, мелкое озеро с травянистыми берегами, по соседству с большим озером, лежащим по уровню ниже первого, и между ними прорывается канава. Из верхнего озера вода стекает в нижнее, а обмелевшие берега через несколько лет задернеют и дают хорошую траву. Совершенно же осушить озеро редко удается. <...> В русской Карелии

Простейшие гидротехнические сооружения – канавы – отрывались «в порядке частной инициативы» крестьянами «на глазок», что иногда приводило к катастрофическим последствиям. Например, наиболее известная история произошла в провинции Кайнуу (Северная Финляндия), где весной 1761 г. два крестьянина прокопали ров для частичного спуска воды из оз. Хиисиярви, что привело к быстрому размыву берега и одномоментному падению уровня водоема на 14 м и огромным разрушениям от волны сброса в селениях, располагавшихся ниже по течению [4, с. 145–147]. Такие печальные случаи были, скорее, исключением?

В России первые крупные государственные гидротехнические проекты обычно относят к периоду правления Петра I [6]. В Карелии каналы были известны значительно раньше, и в основном их связывают с крупными северными монастырями, обладавшими большим финансовым потенциалом. Например, уникальная озерно-канальная система Большого Соловецкого острова, объединившая 78 внутренних водоемов, создана под руководством игумена Филиппа (Колычева) в середине XVI в. [7].

В Кемском уезде Архангельской губернии создатели каналов, по нашему мнению, рассматривали их преимущественно как важную часть транспортной инфраструктуры. В приграничной Беломорской Карелии ситуация с перемещением по суше была сложная. Как отмечали путешественники, «летние пути сообщения <...> самые первобытные» [8, с. 13]. В конце XIX в. ближайший и единственный «колесный летний тракт» в центральной Карелии, от г. Повенца на северном берегу Онежского озера до с. Сумской Посад на южном берегу Белого моря, проходил в 250 км от границы. В 1907 г. пограничная деревня Тетриново была единственным на северо-западе Карелии поселением, к которому подходила колесная дорога с финской территории. Карельские деревни соединяли тропинки, проходящие по сухим боровым участкам ландшафта³. После осенних дождей гати на болотах затапливало и они становились непроходимыми, а «в зимнее время направление дорог зависит от усмотрения возчиков, едущих во все стороны напрямик через замёрзшие озера и болота» [10, с. 119].

Таким образом, в условиях бездорожья водные магистраль круглогодично были единственным, относительно «комфортным» способом передвижения по таежному краю⁴. Жители Беломорской Карелии для расширения

немногим из крестьян хватает на это средств, а потому и осушенных озер здесь мало» [5, с. 66–67].

² Например, на оз. Суванто на Карельском перешейке в 1818 г., оз. Хейтийнен в Северной Карелии в 1859 г., в Вуонтисъярви Энотекиё в Лапландии в 1861 г.

³ «Вместо езды на карбасе вы можете в летнее время передвигаться здесь только пешком по еле заметным, пролегающим через глухие, бесконечные леса и топкие, трудно проходимые болота тропами, 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» [9, с. 296–297]. «Дорога для проезда верхом часто идет по топкому болоту, через которое кое-как набросаны жерди поперек, а иногда лежат вдоль два-три бревна, обтесанных сверху. И вот по этим "рельсам" туземные лошади искусно пробираются, как кошки, неся на спине тяжесть седока или пять-шесть пудов багажа» [5, с. 69].

⁴ Например, от границы с Финляндией до Белого моря на лодке, с опытным кормчим, для прохождения мощных кемских порогов, можно было

транспортной гидросети активно создавали искусственные каналы, соединявшие природные водоемы⁵, иногда значительной протяженности. Например, М. И. Бубновский описывает «канаву» в Маслозерской волости длиной в три версты⁶. Кроме каналов выкапывали и канавы, использовавшиеся при осушении прибрежных участков и дренировании заболоченных территорий⁷, для увеличения напора потока воды при строительстве мельниц и в период сплава для более удобной проводки бревен в обход сезонно мелеющих участков порогов. Крестьянские каналы в приграничной Карелии не имели водорегулирующих гидросооружений.

Первыми объектами археологического изучения транспортных магистралей на территории Карелии стали отдельные участки исторических наземных трасс государственных путей сообщения. Это знаменитая «Осударева дорога» первой половины XVIII в. в Южном Прибеломорье [13], шведская «королевская дорога» XIII–XVII вв. в Северо-Западном Приладожье [14] и «тропа корабейников» – торговый путь XVII–начала XX в., соединявший приграничные районы Финляндии и Беломорской Карелии [15]. Работу в этом направлении можно рассматривать как перспективную и важную, так как, например, на территории Финляндии на учете и охране как археологические памятники состоят 123 фрагмента исторических дорог.

В Карелии крестьянские гидротехнические сооружения, в том числе и каналы, как памятники хозяйственного изменения природного ландшафта археологи и историки до недавнего времени не рассматривали. Первое их полевое исследование проведено экспедицией Национального музея Республики Карелия в 2015 г. на приграничном оз. Каменное (Киитехеньярви) на территории государственного природного заповедника «Костомукшский».

Описание каналов оз. Каменное

Работы в заповеднике предполагали поиск, локализацию и картографирование элементов древнего культурно-хозяйственного ландшафта, а также проверку состояния стоянок каменного века, открытых в 1993–1994 гг. [16, с. 215]. Остановимся подробнее на двух крестьянских каналах, зафиксированных в центральной части оз. Каменное.

Канал около дер. Шапповаара находится на западном берегу озера, в 2,2 км к юго-востоку от бывшей дер. Шапповаара. Для его прокладки выбрана самая узкая и низ-

добраться за семь дней. Обратно, большей частью пешком вверх по течению, этот путь занимал уже 13 дней.

⁵ «Везде, где можно соединить два озера, озеро с рекой – издавна карелом устроены канавы. Ширина канав равна ширине лодки или карбаса, глубина около аршина. Строятся канавы большей частью натурой, сообщая» [5, с. 93].

⁶ «Мне пришлось видеть самую длинную канаву – три версты – в Маслозерской волости. Канавка соединяет два озера – Лежево и Лебозеро. В летнее время канавы часто высыхают, но на дне остается много воды или грязной жидкости. В таких случаях лодку тянут, что особого труда не доставляет» [11, с. 15].

⁷ Первые попытки мелиоративных работ в Олонецкой губернии проводили в 1828 г. В последующем они были возобновлены только в 1925 г. после создания Мелиоративных товариществ по осушению болот. В Северной Карелии производилось традиционное «понижение уровня озер» [12, с. 71–78].

менная часть перешейка п-ва Полвусен, поросшая угнетенным смешанным лесом. Протяженность трассы – 90 м, ширина – приблизительно 2,8 м, направление – север–юг. В современном состоянии желоб канала сильно оплыл, задернован и зарос осокой, но хорошо визуальнo вычленяется в рельефе, особенно в межсезонье, когда он обводнен (рис. 1).



Рис. 1. Озеро Каменное. Местонахождение канала около деревни Шапповаара.

Fig. 1. Lake Kamennoe. The location of the channel near the village of Schapovaara.

В южной части канала валик выброса грунта сохранился лучше и отчетливо просматривается по обоим бортам. Его ширина – 1,5 м, высота над современной дневной поверхностью – 0,3 м. В южной части канала, в 13 м от озера, в западной стенке сделаны две прямоугольные врезки в берег. Размеры «карманов» в плане – 1,5 × 3 м. Дно одного из них выложено истлевшими досками.

Озеро с обоих концов канала мелкое, поэтому оба «входа» в него быстро заносились песком во время штормов, а русло, из-за осыпания неукрепленных бортов, постепенно заиливалось и мелело. Для нормальной эксплуатации непроточный желоб необходимо было периодически чистить, поддерживая в рабочем состоянии (рис. 2).

Скорее всего, строительство канала началось с северной стороны или от его середины. Только этим можно объяснить ситуацию, что в южной части желоб проходит точно по скальному выступу, находящемуся в 10 м от воды, что существенно затрудняет протаскивание лодок.

На восточной стороне канала расположены две редкие в заболоченной низине крупные сосны с ритуальными затесами-символами. Это карсикко – священные деревья-знаки карел, связанные с каким-нибудь важным событием в жизни рода, семьи, личности (промысел, инициация, смерть и т. п.) [17].

Первое дерево растет в 1,5 м к востоку от канала, имеет диаметр в нижней части 0,42 м. С западной стороны его ствола, ориентированной на канал, на высоте 0,4 м от земли, топором «грубо» сделаны широкий, стандартный для карсикко затес прямоугольной формы (30 × 40 см) и традиционная «полочка для приношений». На коре с восточной стороны дерева видны два следа от удара топором. Сучья кроны не обрезаны.

Второе карсикко (мощная сосна диаметром 0,65 м) располагается около южного входа, в 9,5 м к востоку от канала. Как и в первом случае, на стволе дерева со стороны канала вырублен фигурный знак петлевидной формы (60 × 25 см), вероятно, родовая фамильная тамга и под ним – отделенная небольшой перемычкой вырубка-«полочка» размерами 15 × 8 см. В корневой южной части ствола находится небольшой затес. К дереву от канала ведет тропинка (рис. 3).

Прекрасная иллюстрация функционирования и оформления крестьянских каналов – это фотография известного финского фотографа К. И. Инха 1894 г., на которой крестьяне (мужчина и две женщины) проводят шитую лодку через южный вход канала около дер. Шапповаара. Два человека с обеих сторон толкают лодку жердями, и одна женщина – идет в брод, подталкивая корму. Килевая карельская лодка-дощанка традиционно имеет две пары весел, петлевые веревочные уключины, только две доски для сидения (в центре и на корме) и широкие обводы корпуса. На ее дне лежат весла и рыбацкая сеть с поплавками. Глубина канала небольшая, достаточная только для прохода облегченной лодки. Хорошо видны отвесные стенки траншеи и частично задернованные отвалы земли с обеих сторон, высотой до 0,4 м. Высота борта канала над уровнем воды – около 0,7 м. Так как на фотографии действие происходит в летний период (июль или август), то весной и осенью высокий уровень воды делал продвижение по каналу более легким. Непонятно назначение покосившейся жердевой изгороди, установленной вдоль берега озера, к востоку от входа в канал. Возможно, она ограждает установленный рядом крест от домашнего скота, по карельскому обыкновению преимущественно находящегося на вольном выпасе (рис. 4).

Остановимся подробнее на таком важном элементе оформления карельских каналов, как кресты. В Карелии на поворотах, перекрестках дорог и в памятных местах часто устанавливали большие деревянные кресты⁸. На фото-

⁸ «На краю стоял старый деревянный крест, снизу до половины обложенный камнями и увешанный разноцветными лоскутками. <...> Карелы очень религиозны, и такие кресты вы встретите везде на дорогах. Расстояния между селениями здесь очень значительны, по 30–50 верст и более; их никто в точности не измерял, верстовых столбов нет, а вместо них поставлены кресты, обозначающие то четверть, то половину пути. Каждый пешеход старается сделать остановку у креста, неся к этому месту на память камень или оставляя лоскуток какой-нибудь материи» [5, с. 72].



Рис. 2. Канал около деревни Шапповаара. Вид с севера. 2015 год. Фото М. Шахновича.
Fig. 2. The channel near the village of Schappovaara. View from the north. 2015. Photo by M. Shakhnovich.



Рис. 3. Карсикко около канала у деревни Шапповаара. Вид с запада. 2015 год. Фото М. Шахновича.
Fig. 3. Karsikko near the channel near the village of Schappovaara. 2015. View from the west. Photo by M. Shakhnovich.

графии К. И. Инха кресты около канала старообрядческие, восьмиконечные, «под крышкой», грубо сколоченные. Они вкопаны в песок без укрепления основания камнями или срубом. Оба креста лицевыми сторонами преднамеренно обращены в сторону канала. Поэтому у восточного креста средняя перекладина располагается по православным правилам – ее северный конец выше южного, а у западного – наоборот. К крестам привязаны традиционные приношения – ленты белой материи – *tuulipaikat* (*tuuli* – «ветер», *paikka* – «платок»). Возможно, что кресты стояли и в северной части канала, не запечатленной К.И. Инха. При датировании объекта нужно учитывать, что они могли быть поставлены не одновременно с открытием канала, а в любой период его существования.



Рис. 4. Канал около деревни Шапповаара. 1894 год. Фото К. И. Инха.

Fig. 4. The channel near the village of Schappovaara. 1894. Photo by K. I. Inha.

Расположение не одного, а двух поклонных крестов по обеим сторонам южного входа в канал указывает на сакральное восприятие этого сооружения. В Карелии нам пока известен только один подобный случай двустороннего крестного замыкания вод – на восточном берегу Ладожского озера в устье р. Сяндебка (Олонецкий район Республики Карелия)⁹. К вопросу об оберегающей функции крестов, установленных по двум сторонам канала, можно вспомнить легенду, записанную на юге Олонецкой губернии в начале XX в. Согласно ей, строительству канала противился «водяник», засыпавший по ночам выкопанную крестьянами канаву, и только погружение креста в воду смогло его успокоить [19, с. 3].

Показательно сочетание в зоне канала двух древних и важных для карел обычаев охранительного характера: одновременная установка в значимом месте православных крестов и изготовление карсикко – священных деревьев-знаков с обрядовыми символами. Возможно, объяснение этой специфичной ситуации можно найти в самобытном религиозном менталитете аборигенных жителей тайги или тундры, у которых христианское и языческое мировоззрения часто существуют равноправно. Вероятно, подобная сакральная практика – это пример усиления охранительной функции через симбиоз православной атрибутики и языческих символов [17, с. 14, 37].

Карелы традиционно к «опасным» пунктам пространственной маргинальности, связанным с «нечистой силой», обычно относят кладбища, места «отмеченные» смертью, пересечения водных и сухопутных путей или развилки пешеходных дорог, берега озер около поселений, жертвенные рощи. В нашем случае сам ров канала – это символическая водная преграда. Карсикко, скорее всего, не

⁹ «Устье реки Сяндебки, текущей на девять верст, из Сяндемского озера в реку Тулоксу, доселе охраняется каменными крестами, воздвигнутыми на обоих берегах реки. Предание говорит, что они сопутствовали прп. Афанасию с Валаама, как благословение тамошних старцев» [18, с. 64].

случайно находящиеся только с его восточной, «нежилой» стороны, а также православные кресты, специально направленные лицевыми сторонами на канал, должны были совместно выполнять защитное назначение в «проблемном» участке около восточной границы округа дер. Шапповаара.

Во время нашей непродолжительной работы в 2015 г. не проводилось обследование территории к востоку от канала, на отсеченном им п-ове Полвусен. Вполне возможно нахождение там табуированных, «опасных» объектов, например, «лопарских могил» из валунов или «лопских ямин».

Канал у истока р. Каменная. Единственный водосток из оз. Каменного – это одноименная река, относящаяся к гидросистеме р. Кемь, протяженностью 25,2 км, впадающая в Лувозеро. Канал около ее истока малоизвестен

даже сотрудникам заповедника. Его верхний, южный вход со стороны озера начинается в 0,5 км к западу от начала реки. Недалеко от канала – 150 м к западу, находилась дер. Лужмагуба. Трасса канала проходит по линии юг–север и оканчивается в западной части первого озерного расширения реки, ниже начального порога водотока. Она проложена по природному понижению рельефа – болоту, поросшему редким угнетенным сосновым лесом. Кроме торфяниковых напластований в северной части канала желоб прорезает и каменистую морену, после прохождения которой возникает общий наклон поверхности к северу и появляется течение воды. Протяженность сооружения – 306 м, ширина – 4,5–5 м около «входов» и 3–3,5 м в центре (рис. 5).

Задернованные стенки рва, при некотором естественном оплывании, имеют угол наклона около 45°. Укрепление бортов канала деревянной опалубкой визуально не отме-

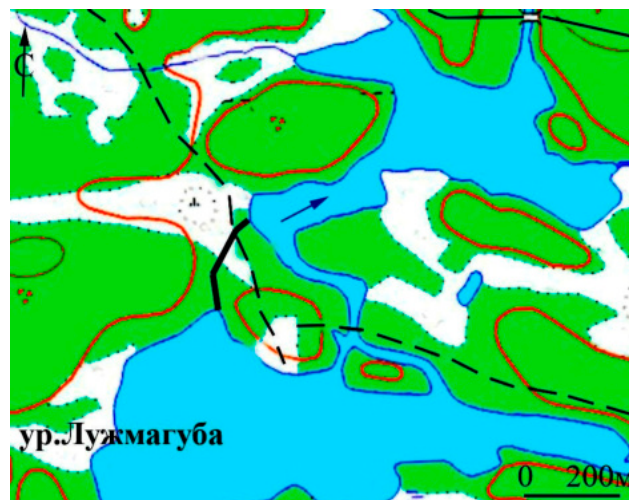


Рис. 5. Озеро Каменное. Местонахождение канала около деревни Лужмагуба.

Fig. 5. Lake Kamennoe. The location of the channel near the village of Luzhmaguba.

чено. Выброс грунта в его северной части преимущественно производили на западную сторону, и поэтому здесь высота валика достигает 0,7–1 м над современной дневной поверхностью при ширине в 2 м. Глубина канала – 0,8–1 м, высота над водой более низкого восточного края – около 1 м (рис. 6).

Дно в средней части сооружения каменное. В одном месте, в 100 м от южного «входа», в желобе, лежат крупные валуны, затрудняющие проход по каналу. Возможно, здесь его пересекал отмеченный на топографической карте 1961 г. «зимник», проложенный к истоку реки. Карсикко около канала отсутствуют.

Значительная длина и относительная прямолинейность сооружения подразумевают предварительное трассирование на местности планируемых земляных работ. Каналы могли строиться не сразу, а в несколько этапов. Прокладка траншеи, скорее всего, проводилась в период, когда грунт наименее обводнен и не промерзший. Наиболее благоприятное время для этого – с мая по ноябрь.

В настоящее время канал выполняет дренажную функцию, но вряд ли он был сделан для сброса воды из озера в нижележащее расширение р. Каменная. Перепад высот между его началом и окончанием незначительный – примерно, немного больше 1 м, соответственно, и мощность потока воды незначительная. Уменьшение площади озера при его общей мелководности и каменности значительно ухудшило бы судоходную ситуацию. Кроме того, сравнивая современное гидрологическое состояние с запечатленным на фотографии конца XIX в., можно заключить, что уровень озера за последние 130 лет не изменился и, соответственно, сохранились и очертания береговой линии. Скорее всего, канал использовали для протаскивания лодок для более удобного сплава бревен, в обход мелеющего в летнее время порога у истока реки¹⁰.

Датировка каналов оз. Каменное. Точное время постройки данных каналов неизвестно. Как косвенный

признак относительной «древности» канала около дер. Лужмагуба можно рассматривать наличие на его отвале крупных берез и елей, возраст которых превышает 70 лет. Кроме того, он обозначен на финляндской государственной карте 1925 г. Предположительная датировка обоих сооружений – это вторая половина XIX в., но, учитывая, что на соседней территории Финляндии подобные гидротехнические объекты стали создаваться уже в XVIII в., вполне возможно, что это произошло несколько раньше.

В 1905 г. на оз. Киитехенярви существовало восемь деревень: Коленонаволоок, Куйкониemi, Бабыя Губа, Койвозеро, Нильмогуба, Мокрая варака, Тетернаволоок, Шаповарака [21, с. 198]. Каналы были частью локальных коммуникаций и при относительно плотной заселенности берегов озера местные сообщества: стабильно и круглогодично их использовали: по желобам каналов и в зимнее время, после установления ледового покрова, могло происходить движение на санях. После выселения местных жителей с приграничной территории в 1950-х гг. и при повсеместном использовании моторных плавсредств, каналы утратили свое значение, как часть системы водных транспортных магистралей этого района.

Аналогии. Ближайшие к описанным объектам на оз. Каменное каналы расположены в Северной Финляндии в провинции Кайнуу. На западном берегу оз. Оулуярви, около местечка Партала Кякилахти есть крупный канал – *Önkkörin Kanava*, протяженностью 0,8 км. Пересекая перешеек полуострова, он существенно сокращал путь по воде, позволяя обойти труднопроходимый участок водоема. Значительная ширина (около 12 м) давала возможность передвигаться по нему на веслах в лодках или же тащить небольшое судно на веревке с берега. По легенде его выкопали в период Северной войны 1700–1721 гг. русские солдаты, по другим сведениям – в XVII в.

Еще один канал – *Palojärvi Katiska* (длиной около 0,1 км), находится в районе Суомуссалми на оз. Палоярви, в 7 км от российско-финляндской границы. Он проходит через болотистый перешеек полуострова Аутиониemi и по размерам сходен с каналом около дер. Шапповаара [15, с. 42]. По информации коллег, в приграничных районах Северной Финляндии есть и другие небольшие крестьянские каналы, однако научное обследование их не проводилось¹¹.

Работы по изучению крестьянских каналов Карелии только начались и сегодня у нас есть точные сведения всего о трех объектах, находящихся в Северном Беломорье, Заонежье и южнокарельском Приграничье. В 2017 г. экспедицией НМРК в северо-восточной части оз. Лоймолонъярви (Суоярвский район Республики Карелия) зафиксирован канал, пере-



Рис. 6. Канал около деревни Лужмагуба. Вид с севера. 2015 г. Фото А. Мисаилова

Fig. 6. The canal near the village of Luzhmaguba. View from the north. 2015. Photo by A. Misailov

¹⁰ В 1920-е гг. по р. Каменная осуществлялся сплав вручную в кошелях [20, с. 126–127].

¹¹ Информация Э. Суоминена (Музей провинции Кайнуу, Финляндия).

секающий в узком и низком месте перешеек между п-вом Коконниemi и материковым берегом. Его ширина – 6,5 м, длина – 28 м, глубина – 1,5 м, высота берега – не более 1 м над уровнем воды. В современном состоянии края же-лоба канала оплыли, задернованы. Он заполнен водой и используется местными жителями для сокращения пути по озеру. Точное время его постройки пока неизвестно, но на государственной топографической карте Финляндии 1935 г. он обозначен и предварительно его можно датировать второй половиной XIX–началом XX в. (рис. 7).

На северном берегу Кандалакшского залива Белого моря, около заброшенной дер. Порья Губа в каменистой отмели проложены два неглубоких канала: «Умбский и Варницкий порожки», соединяющие внутреннюю лагуну около деревни с открытым морем¹². Также в узкой северной части острова Кижы Онежского озера крестьянами для сокращения пути прорыт канал длиной 50 м¹³ (рис. 8).

В статье мы не привлекаем каналы, построенные в советский период, в основном для облегчения сплава леса. От более ранних крестьянских сооружений они отличаются основной инженерно-технической проработкой: существенно большие размеры (протяженность, ширина), укрепление стенок деревянными конструкциями, создание специальной береговой тропы и переходных мостков¹⁴.

Заключение

Каналы оз. Каменное (Киитехенярви) позволяют коснуться еще одной неразработанной темы – особенностей менталитета местного карельского населения. Создание такого рода значительных сооружений хорошо характеризует сообщество крестьян поселений оз. Каменное. Мы не знаем, каналы – это инициатива жителей близлежащих деревень или коллективное решение нескольких деревенских общин, копались они способом «народной стройки» или наемными рабочими. Очевидно одно: без вмешательства государственных структур карелы Приграничья

могли определять и претворять свои важные, насущные задачи, используя существующий опыт подобного рода работ в России и Финляндии.

Археологические работы 2015 г. в заповеднике «Костомукшский» позволили обнаружить оригинальные, хорошей сохранности, исторические объекты культурного наследия – гидротехнические сооружения Нового времени.



Рис. 7. Канал на озере Лоймолонярви. Вид с востока. 2017 год Фото М. Шахновича.

Fig. 7. The channel on Lake Loimolonyarvi. View from the east. 2017. Photo by M. Shakhnovich.



Рис. 8. Канал около деревни Порья Губа. Вид с севера. 2017 год. Фото Д. Лоскутова.

Fig. 8. The channel near the village of Porya Guba. View from the north. 2017. Photo by D. Loskutov.

¹² «По протяженности порожки невелики. Общая длина двух каналов составляет несколько десятков метров. Ширина вполне достаточна для прохождения небольшой рыбацкой лодки. Глубина каналов меняется и зависит от приливов и отливов, но даже при максимальном отливе по каналу можно пройти. Во многих местах каналы обрушились, обмельчали, но по-прежнему имеют притягательный вид и вызывают восхищение. По свидетельствам бывших порьегубцев современное состояние каналов гораздо хуже, чем в те годы, когда Порья Губа была жилым селом. Через Умбский порожек перекинут деревянный мост, теперь частично разрушенный, который связывал факторию о. Горелый с Порьей Губой» [22, с. 63].

¹³ Информация И. В. Мельникова (Государственный историко-архитектурный и этнографический Музей-заповедник «Кижы»).

¹⁴ Выразительные образцы лесосплавных каналов советского времени сохранились в Медвежьегорском и Кондопожском районах Республики Карелия.

Полученные данные дополняют наши представления об истории хозяйственного освоения этого региона, подчеркивают самобытность и оригинальность его историко-географического облика. Изучение гидропамятников Карелии должно продолжаться на систематичной основе.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Литература

1. Шахнович, М. М. Позднесредневековое смолокурное производство на озере Верхнее Куйто. К вопросу о «лопарских древностях» в Западном Прибеломорье / М. М. Шахнович // Труды Кольского научного центра. Гуманитарные исследования. – 2022. – Вып. 22. – Т. 13. – № 2. – С. 130–141.
2. Мартынов, А. Я. Разведки и раскопки на Соловецких островах / А. Я. Мартынов, М. М. Шахнович // Археологические открытия. – 2009. – Москва : Наука, 2013. – С. 43–44.
3. Шахнович, М. М. К вопросу о валунных насыпях в Северном Приладожье: опыт комплексного исследования / М. М. Шахнович, М. А. Кулькова, А. В. Сониная // Тверь, Тверская земля и сопредельные территории в эпоху Средневековья. – 2019. – Вып. 12. – С. 496–509.
4. Оленев, И. В. Карельский край и его будущее в связи с постройкою мурманской железной дороги / И. В. Оленев. – Гельсингфорс : Финское литературное общество, 1917. – 172 с.
5. Turpeinen, O. Väestö ja talous 1721–1982 / O. Turpeinen // Kainuun historia. – II. – Kajaani: Kainuun maakuntaliitto. 1985. – P. 145–147.
6. Юркин, И. Н. Использование картографического материала XVIII–XX вв. при полевых исследованиях гидротехнических сооружений Петровской эпохи (на материале Ивановского канала) / И. Н. Юркин, А. Н. Наумов // От Смуты к Империи. Новые открытия в области археологии и истории России XVI–XVIII вв. – Москва : Древности Севера, 2016. – С. 95–105.
7. Захаров, Ю. С. Озерно-канальные системы на островах Соловецкого архипелага / Ю. С. Захаров // Соловецкий сборник. – 2013. – Вып. 9. – С. 94–135.
8. Очерк путешествия архангельского губернатора А. П. Энгельгарта в Кемский и Кольский уезды в 1895 году. – Архангельск : Губернская типография, 1895. – 128 с.
9. Камкин, Н. Архангельские карелы / Н. Камкин // Древняя и Новая Россия. – 1880. – № 2. – С. 296–298.
10. Воронов, Ан. Нужды Карелии / А. Воронов // Известия Архангельского общества изучения Русского Севера. – 1913. – № 3. – С. 115–123.
11. Бубновский, М. И. Пути сообщения в Архангельской Карелии / М. И. Бубновский. – Архангельск : Губернская типография, 1917. – 22 с.
12. Отчет Народного Комиссариата Земледелия АКССР за 1925–26 год. – Петрозаводск : Изд-во Народного Комиссариата Земледелия АКССР. 1927. – 115 с.
13. Сорокин, П. Е. Отчет об археологических исследованиях 1994 г. по трассе «Осударева дорога» / П. Е. Сорокин // Вестник Национального музея Республики Карелия. – 2016. – Вып. 7. – С. 256–261.
14. Бельский, С. В. Королевская дорога между Кексгольмом и Кроноборгом: результаты исследований исторической дороги в Северо-Западном Приладожье / С. В. Бельский, Д. В. Герасимов, А. А. Липатов, Е. Р. Михайлова, Д. Н. Мурзенков [и др.] // Материалы полевых исследований МАЭ РАН. – 2013. – Вып. 13. – С. 153–173.
15. Rytkölä, H. Vienen tiellä. Historiallista taustaa Suomussalmen Vuokin reitille Venäjän Karjalalan / H. Rytkölä // Kainuun ympäristökeskuksen raportteja. V – Kajaani: Kainuun maakuntaliitto. 2006. – 54 s.
16. Шахнович, М. М. Археологические работы на территории Костомукшского района Республики Карелия / М. М. Шахнович // 30-летние научные исследования в заповеднике «Костомукшский». – Петрозаводск : КарНЦ РАН, 2015. – С. 215–223.
17. Конкка, А. П. Карсикко: деревья-знаки в обрядах и верованиях прибалтийско-финских народов / А. П. Конкка. – Петрозаводск : ПетрГУ, 2013. – 286 с.
18. Барсов, Е. В. Преподобные Обонежские пустынники: Материалы для истории колонизации и культуры Обонежского края / Е. В. Барсов // Памятная книжка Олонецкой губернии на 1868–1869 год. – Петрозаводск : Губернская типография, 1869. – С. 3–68.
19. Георгиевский, А. Креснозеро. (Легенда) / А. Георгиевский // Олонецкие губернские ведомости. – 1904. – № 43. – С. 3.
20. Водные пути Автономной Карельской Советской Социалистической Республики и прилегающие к ним лесные массивы. – Петрозаводск : Гострест «Кареллес», 1928. – 136 с.
21. Голубцов, Н. А. Список населенных мест Архангельской губернии к 1905 году / Н. А. Голубцов. – Архангельск : Губернская типография, 1907. – 216 с.
22. Циркунов, И. Б. Порья Губа: опыт историко-социологического исследования / И. Б. Циркунов // Наука и бизнес на Мурмане. – 1996. – Вып. 6 (11). – С. 60–86.

References

1. Shakhnovich, M. M. Pozdnesrednevekovoe smolokurnoe proizvodstvo na ozere Verhnee Kujto. K voprosu o «loparskih drevnostyah» v Zapadnom Pribelomor'e [Late medieval smoldering production on Verkhnee Kuito Lake. On the issue of "Lopar antiquities" in the Western White Sea region] / M. M. Shakhnovich // Trudy Kol'skogo nauchnogo centra. Gumanitarnye issledovaniya [Proc. of the Kola Science Centre. Humanitarian studies]. – 2022. – Issue 22. – Vol. 13. – No. 2. – P. 130–141.
2. Martynov, A. Ya. Razvedki i raskopki na Soloveckih ostrovah [Exploration and excavations on the Solovetsky Islands] / A. Ya. Martynov, M. M. Shakhnovich // Arheologicheskie otkrytiya – 2009 [Archaeological discoveries – 2009]. – Moscow: Nauka, 2013. – P. 43–44.
3. Shakhnovich, M. M. K voprosu o valunnyh nasypyah v Severnom Priladozhe: opyt kompleksnogo issledovaniya [On the issue of boulder mounds in the Northern Lado-

- ga region: experience of a comprehensive study] / M. M. Shakhnovich, M. A. Kul'kova, A. V. Sonina // Tver', Tverskaya zemlya i sopredel'nye territorii v epohu Srednevekov'ya [Tver, Tver land and adjacent territories during the Middle Ages]. – 2019. – Issue 12. – P. 496–509.
4. Olenev, I. V. Karel'skij kraj i ego budushchee v svyazi s postrojkoyu murmanskoy zheleznoj dorogi [Karelian region and its future in connection with the construction of the Murmansk railway] / I. V. Olenev. – Helsingfors: Finskoe literaturnoe obshchestvo [Finnish Literary Society], 1917. – 172 p.
 5. Turpeinen, O. Väestö ja talous 1721–1982 [Population and economy 1721–1982] / O. Turpeinen // Kainuun historia [History of Kainuu]. – II. – Kajaani: Kainuun maakuntaliitto. 1985. – P. 145–147.
 6. Yurkin, I. N. Ispol'zovanie kartograficheskogo materiala XVIII–XX vv. pri polevyh issledovaniyah gidrotekhnicheskikh sooruzhenij Petrovskoj epohi (na materiale Ivanovskogo kanala) [Use of cartographic material of the XVIII–XX centuries during field studies of hydraulic structures of the Peter the Great era (based on material of the Ivanovo Canal)] / I. N. Yurkin, A. N. Naumov // Ot Smuty k Imperii. Nove otkrytiya v oblasti arheologii i istorii Rossii XVI–XVIII vv [From Turmoil to Empire. New discoveries in the field of archeology and history of Russia in the XVI–XVIII centuries]. – Moscow: Drevnosti Severa [Antiquities of the North], 2016. – P. 95–105.
 7. Zakharov, Yu. S. Ozero-kanal'nye sistemy na ostrovah Soloveckogo arhipelaga [Lake-channel systems on the islands of the Solovetsky archipelago] / Yu. S. Zakharov // Soloveckij sbornik [Solovetsky collection]. – 2013. – Issue 9. – P. 94–135.
 8. Ocherk putesthestviya arhangel'skogo gubernatora A.P. Engel'garta v Kems i Kol'skij uezdy v 1895 godu [Essay on the journey of the Arkhangelsk Governor A. P. Engelhardt to Kem and Kola Uyezds in 1895]. – Arkhangelsk: Gubernskaya tipografiya [Provincial Printing House], 1895. – 128 p.
 9. Kamkin, N. Arhangel'skie karely [Arkhangelsk Karelians] / N. Kamkin // Drevnyaya i Novaya Rossiya [Ancient and New Russia]. – 1880. – № 2. – P. 296–298.
 10. Voronov, A. Nuzhdy Karelii [Needs of Karelia] / A. Voronov // Izvestiya Arhangel'skogo obshchestva izucheniya Russkogo Severa [News of the Arkhangelsk Society for the Study of the Russian North]. – 1913. – № 3. – P. 115–123.
 11. Bubnovsky, M. I. Puti soobshcheniya v Arhangel'skoj Karelii [Communication routes in Arkhangelsk Karelia] / M. I. Bubnovsky. – Arkhangelsk: Gubernskaya tipografiya [Provincial Printing House], 1917. – 22 p.
 12. Otchet Narodnogo Komissariata Zemledeliya AKSSR za 1925–26 god [Report of the People's Commissariat of Agriculture of the AKSSR for 1925–1926]. – Petrozavodsk: Izdvo Narodnogo Komissariata Zemledeliya AKSSR [People's Commissariat of Agriculture of the AKSSR Publ.]. – 1927. – 115 p.
 13. Sorokin, P. E. Otchet ob arheologicheskikh issledovaniyah 1994 g. po trasse «Osudareva doroga» [Report on archaeological research in 1994 along the “Osudareva Doroga” highway] / P. E. Sorokin // Vestnik Nacional'nogo muzeya Respubliki Kareliya [Bull. of the National Museum of the Republic of Karelia]. – 2016. – Issue 7. – P. 256–261.
 14. Belsky, S. V. Korolevskaya doroga mezhdru Keksgol'mom i Kronoborgom: rezul'taty issledovaniy istoricheskoy dorogi v Severo-Zapadnom Priladozh'e [The Royal road between Keksholm and Kronoborg: the results of research on the historical road in the Northwestern Ladoga region] / S. V. Belsky, D. V. Gerasimov, A. A. Lipatov, E. R. Mikhailova, D. N. Murzenkov, V. Yu. Sobolev, I. A. Fedorov, K. V. Shmelev // Materialy polevyh issledovaniy MAE RAN [Materials of field research of the Museum of Archaeology and Ethnography, RAS]. – 2013. – Issue 13. – P. 153–173.
 15. Rytkölä, H. Vienan Tiye. Historiallista taustaa Suomussalmen Vuokin reitille Venäjän Karjalalan [On the Viennese Tiye. Historical background for the Suomussalmi Vuok route in Russian Karelia] / H. Rytkölä // Kainuun ympäristökeskuksen raportteja [Reports from the Kainuu Environmental Center]. – 2006. – 54 p.
 16. Shakhnovich, M. M. Arheologicheskie raboty na territorii Kostomukshskogo rajona Respubliki Kareliya [Archaeological works on the territory of the Kostomuksha region of the Republic of Karelia] / M. M. Shakhnovich // 30-letnie nauchnye issledovaniya v zapovednike «Kostomukshskij» [30-year scientific research in the Kostomuksha Nature Reserve]. – Petrozavodsk: Karelian Sci. Centre, RAS, 2015. – P. 215–223.
 17. Konkka, A. P. Karsikko: derev'ya-znaki v obryadah i verovaniyah pribaltijsko-finskih narodov [Karsikko: sign trees in the rituals and beliefs of the Baltic-Finnish peoples] / A. P. Konkka. – Petrozavodsk: Petrozavodsk State Univ. Publ., 2013. – 286 p.
 18. Barsov, E. V. Prepodobnye Obonezhskie pustynnozhiteli: Materialy dlya istorii kolonizatsii i kul'tury Obonezhskogo kraja [Venerable Obonezh hermit's dwellers: Materials for the history of colonization and culture of the Obonezh region] / E. V. Barsov // Pamyatnaya knizhka Oloneckoj gubernii na 1868–1869 god [Memorial book of the Olonets province for 1868–1869]. – Petrozavodsk: Gubernskaya tipografiya [Provincial Printing House], 1869. – P. 3–68.
 19. Georgievsky, A. Kresnozero. (Legenda) [Kresnozero. (Legend)] / A. Georgievsky // Oloneckie gubernskie vedomosti [Olonets Provincial Gazette]. – 1904. – № 43. – P. 3.
 20. Vodnye puti Avtonomnoj Karel'skoj Sovetskoj Socialisticheskoy Respubliki i prilgayushchie k nim lesnye massivy [Waterways of the Autonomous Karelian Soviet Socialist Republic and adjacent forest areas]. – Petrozavodsk: Gostrest «Karelles» [“Karellas” State Trust], 1928. – 136 p.
 21. Golubtsov, N. A. Spisok naselennykh mest Arhangel'skoj gubernii k 1905 godu [List of populated places in Arkhangelsk province by 1905] / N. A. Golubtsov. – Arkhangelsk: Gubernskaya tipografiya [Provincial Printing House], 1907. – 216 p.
 22. Tsirkunov, I. B. Por'ya Guba: opyt istoriko-sociologicheskogo issledovaniya [Porya Guba: experience of historical and sociological research] / I. B. Tsirkunov // Nauka i biznes na Murmane [Science and business in Murman]. – 1996. – Issue 6 (11). – P. 60–86.

Благодарность (госзадание)

Исследование выполнено в рамках госзадания по теме НИР FMEZ-2024-002 «Динамика социокультурного облика Кольского Севера в контекстах истории освоения арктического фронта России».

Искренняя признательность за помощь С. В. Тархову, А. П. Конкка, Э. Суоминену, Х. Рюткеля.

Acknowledgements (state task)

The research was carried out within the frames of the state task on the topic of research FMEZ-2024-002 "Dynamics of the sociocultural appearance of the Kola North in the context of the history of the development of the Arctic frontier of Russia".

Sincere gratitude for the help of S. V. Tarkhov, A. P. Konkka, E. Suominen, H. Rutkel.

Информация об авторе:

Шахнович Марк Михайлович – кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник Центра гуманитарных проблем Баренц региона Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук»; <https://orcid.org/0000-0003-0771-675X> (184209, Российская Федерация, г. Апатиты, ул. Ферсмана, д. 14; e-mail: marksuk62@mail.ru).

Author:

Mark M. Shakhnovich – Cand. Sci. (History), Leading Researcher at the Barents Centre of the Humanities, Federal Research Centre Kola Science Centre, RAS, <https://orcid.org/0000-0003-0771-675X> (14, Fersmana st., Apatity 184209, Russian Federation; e-mail: marksuk62@mail.ru).

Для цитирования:

Шахнович, М. М. Каналы озера Каменное: к вопросу о крестьянских гидротехнических сооружениях Карелии / М. М. Шахнович // Известия Коми научного центра Уральского отделения Российской академии наук. Серия «История и филология». – 2024. – № 1 (67). – С. 35–44.

For citation:

Shakhnovich, M. M. Channels of Lake Kamennoe: on the issue of peasant hydraulic structures in Karelia / M. M. Shakhnovich // Proc. of the Komi Science Centre, Ural Branch, Russian Academy of Sciences. Series "History and Philology". – 2024. – № 1 (67). – P. 35–44.

Дата поступления рукописи: 05.02.2024

Прошла рецензирование: 09.02.2024

Принято решение о публикации: 12.02.2024

Received: 05.02.2024

Reviewed: 09.02.2024

Accepted: 12.02.2024