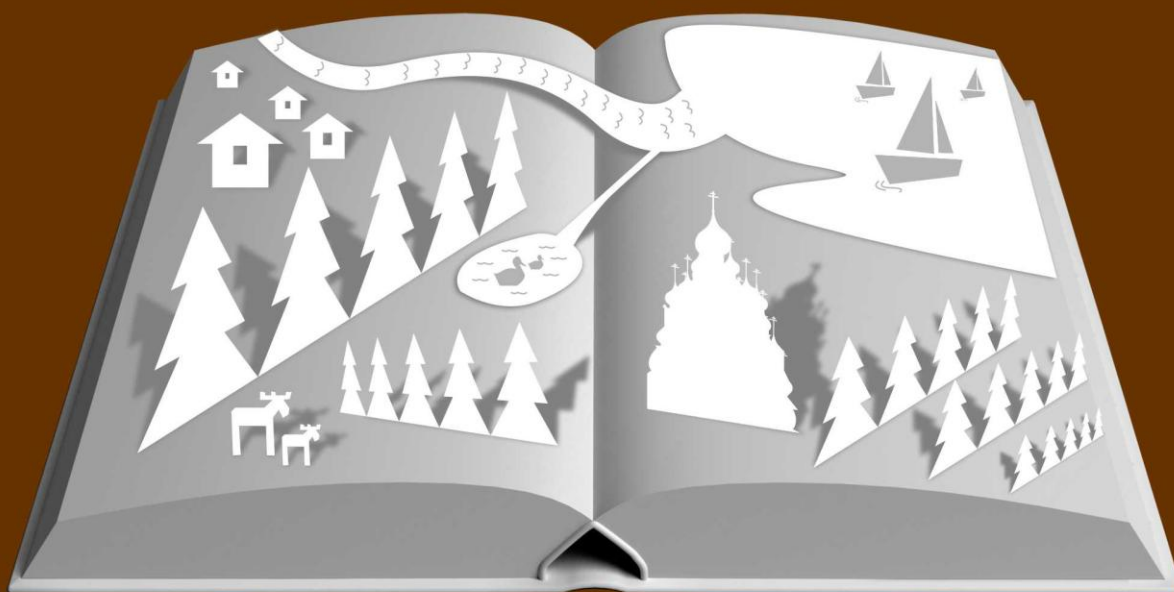


Национальная библиотека Республики Карелия

КРАЕВЕДЧЕСКИЕ ЧТЕНИЯ

**Материалы X научной конференции
(11 - 12 февраля 2016 г.)**



**Петрозаводск
2016**

Национальная библиотека Республики Карелия

КРАЕВЕДЧЕСКИЕ ЧТЕНИЯ

**Материалы X научной конференции
(11 - 12 февраля 2016 г.)**

Петрозаводск
2016

УДК 908
ББК 63.3(2Рос.Кар) – 7я431 + 78.38я431
К 78

Составитель П. Н. Соловьева, заведующая отделом Национальной библиотеки Республики Карелия

Рецензенты :
М. Л. Гольденберг, кандидат педагогических наук
А. М. Пашков, доктор исторических наук

Краеведческие чтения : материалы X научной конференции (11 -12 февраля 2016 г.) / Нац.
К 78 б-ка Респ. Карелия ; [сост. П. Н. Соловьева]. – Петрозаводск, 2016. –252 с.

УДК 908
ББК 63.3(2Рос.Кар) – 7я431 + 78.38я431
К 78

© Национальная библиотека
Республики Карелия, 2016

Содержание

Предисловие

Раздел 1. Пленарные доклады.....8

Голубев А.А. «Железнодорожный транспорт Карелии: история и современность».....8

Ициксон Е.Е. Город Петрозаводск и железная дорога. Архитектурная история взаимоотношений.....15

Кондратьев В.Г. Эпизоды из истории профессионального образования. XVIII-XXI век.....33

Сойни Е.Г. Валаам финляндского периода в русской прозе 1920–1930-х годов.....38

Урванцева Н.Г. Краевед Д. П. Ягодкин: жизнь и творчество.....42

Раздел 2. Секция «История строительства Мурманской железной дороги».....51

Соколов А.С. История строительства Мурманской железной дороги в проектах, планах и чертежах (по фондам Национального архива Республики Карелия).....51

Тетин В.Н. 100-летняя история ж/д моста села Шуя.....56

Раздел 3. Секция «Мурманская железная дорога в истории, экономике и культуре края».....58

Шафранская К.В. «Путешествие в Похьёлу»: значение железнодорожных перевозок в развитии туризма в Карелии (1920-е, первая половина 1930-х гг.).....58

Подопригора С.А., Карпеченко С.В. На страже карельских магистралей.....65

Кулаковская О.Ю. Четыре поколения железнодорожников в одной семье.....76

Расюк Р.С. Организация пассажирских перевозок Северного хода Октябрьской железной дороги.....80

Раздел 4. Секция «Железная дорога в условиях войны».....82

Федосов А.В. Полицейское обеспечение строительства Олонецкой и Мурманской железных дорог в 1914 – 1917 годах.....82

Намятова Е.С. Военнопленные на строительстве Мурманской железной дороги (по документам Национального архива Республики Карелия).....90

Копанев В.Н. Мурманский транспортный узел (Кировская ж/д и порт) в годы Великой Отечественной войны.....106

Зеленская Ю.Н. Кировская железная дорога - прифронтовая магистраль Европейского Севера в годы Великой Отечественной войны.....113

Веригин С.Г. Станция Лоухи – важнейший стратегический объект Кировской (Мурманской) железной дороги в годы Великой Отечественной войны.....117

Раздел 5. Секция «История».....121

Новак И.П., Егорова А.А. Язык как зеркало истории карельского народа (на южнокарельском диалектном материале собственно карельского наречия).....121

Емелин И.Б. Малоизвестные страницы истории герба Петрозаводска127

Москалев Ю.М. Гвардейский. Краснознаменный. Свирский.....147

Кулагин О.И. Особенности изучения лесопромышленного комплекса Карелии в историографии.....155

Раздел 6. Секция «Проблемы образования и детства».....160

Калинина Е.А. Проблемы организации олонецких духовных училищ в 1803-1828 гг.160

Чебаковская А.В. Вопросы социальной защиты детей на страницах газеты "Красная Карелия" в 1920 - 1930-е гг.167

Козина Ю.Е. Трансформация образа ребенка в иллюстрациях финских букварей для школьников Советской Карелии.....171

Морозова С.П. Педагогические кадры карельских школ: состав, подготовка, квалификация (1953–1964).....	175
Родионова А.П., Нагурная С.В. К вопросу о преподавании людиковского наречия карельского языка в Республике Карелия	180
Крайнова М.В. Имя в истории. Клавдия Ильинична Полькина	184
Карелин В.А. Воспоминания довоенных выпускников школы как исторический источник.....	187
Раздел 7. Секция «Культура и историческая память».....	195
Минавлеев С.А. Сватовство у карелов-людиков_(по материалам экспедиций Р. Ф. Тароевой и Ю. Ю. Сурхаско).....	197
Михайлова Л.П., Гусева Е.Р. Выражение эмоций сквозь призму местоименных слов в русских говорах Карелии.....	202
Григорьева А.В. Легенда о кижском мастере Несторе в русской прозе 1960-70 гг.....	207
Шилова Н.Л. Станция Петрозаводск: образ города в кижских сюжетах русской прозы.....	212
Кудрявцева Г.В. Памятники Великой Отечественной войны в Петрозаводске.....	217
Рыстов В., Грацианова Л.И. Театр на колесах. Из истории Второго Русского Драматического театра КАССР. 1950 - 1962 гг.....	218
Ершов В.П Слово о Каликине.....	244
Лебедева Л.В. Кемский академический хор. К 40-летию создания.....	251

Предисловие

11 - 12 февраля 2016 года состоялась X юбилейная научная конференция «Краеведческие чтения», посвященная 100-летию Мурманской железной дороги.

Организаторы конференции - Национальная библиотека РК, Институт языка, литературы и истории КарНЦ РАН. Партнерами НБ РК по организации Конференции выступило Управление Октябрьской железной дороги.

Участники конференции – научные работники КарНЦ РАН, специалисты из Национального архива РК, Национального музея РК, ПИ «Карелпроект», Культурного центра МВД, Музея истории народного образования КИРО, преподаватели и студенты Петрозаводского государственного университета, библиотекари, краеведы города и республики.

Сборник материалов по итогам конференции включает **35** докладов. Тематика докладов и сообщений конференции – краеведческие исследования по истории, культуре, образованию, филологии, краеведению, музейному и библиотечному делу. Сборник публикуется только в электронном виде и в авторской редакции. В соответствии с программой конференции статьи объединены в разделы: «Пленарные доклады», «История строительства Мурманской железной дороги», «Мурманская железная дорога в истории, экономике и культуре края», «Железная дорога в условиях войны», «История», «Проблемы образования и детства», «Культура и историческая память».

Публикации адресованы краоведам, учителям, студентам и всем, кто интересуется историей края.

Составители сборника благодарят авторов статей за предоставленные материалы и участие в работе конференции.

Раздел 1. Пленарные доклады

*Голубев Александр Анатольевич,
доктор исторических наук,
профессор Петрозаводского филиала ПГУПС*

«Железнодорожный транспорт Карелии: история и современность»

Первые обоснования учёных и специалистов по строительству железной дороги от Санкт-Петербурга к морям бассейна Северного Ледовитого океана по территориям Олонецкой губернии и западных уездов Архангельской губернии стали появляться в последней трети XIX в. Идея сооружения в этом регионе дороги, как связующего звена между Мурманским побережьем Баренцева моря, Белым морем, Онежским и Ладожским озерами, относится к 70-м гг. XIX в. Первым был проект Вытегорско – Онежской железной дороги длиной 357 км. По «Высочайшему указу» от 4 ноября 1871 г. права на исследование в районе строительства линии получил крестьянин Архангельской губернии Василий Воробьёв. К 1872 г. им были произведены окончательные изыскания. Однако развития этот проект не получил. Обсуждение вопроса строительства железнодорожной линии на Мурман через территорию Олонецкой губернии вызвало широкий общественный резонанс. Свои предложения и проекты выдвигали правительственные органы, земства, российские и зарубежные предприниматели, частные лица.

В 1889 г. Министр финансов С.Ю. Витте представил императору Александру III подробный доклад по вопросу строительства порта на Мурмане. В докладе высказывалось мнение о необходимости сооружения железной дороги. Александр III распорядился провести исследования Мурмана и возможности строительства к нему железной дороги. Для этой цели в район предполагаемого строительства были командированы представители военных ведомств. Вопрос о строительстве северной магистрали обсуждался в 1894 г. Комиссией по проведению железных дорог на севере России.

Об обсуждении в Правительстве России и Министерстве путей сообщения вопроса о строительстве железнодорожной линии на Мурман стало известно на местах. Городские думы и губернские земские собрания, обсуждая этот важный для развития севера вопрос, приняли ряд перспективных решений. В мае 1895 г., по предложению Министра финансов С.Ю. Витте и Министра путей сообщения М.И. Хилкова было принято решение провести изыскания для строительства железнодорожной линии на Мурман.¹ Однако 5 марта 1897 г. Министр финансов сообщил, что не находит средств на осуществление данного проекта.

Весомый вклад в строительство головного участка магистрали от Званки (Волховстрой) до Петрозаводска внесли частные предприниматели. В результате, проведенного Министерством путей сообщения, конкурса, были выбраны победители, которые организовали Общество Олонецкой железной дороги. 1 апреля 1913 г. в первом Общем собрании акционеров приняли участие 17 человек, в том числе представители французских вкладчиков. Основные работы по возведению линии Олонецкой железной дороги были проведены с сентября 1914 г. по август 1915 г.

Уже 16 октября 1914 г. ведомство путей сообщения постановило, что необходимо безотлагательно приступить к сооружению Мурманской дороги. 1 января 1915 г. император Николай II утвердил постановление Совета Министров о сооружении на средства казны железнодорожной линии от Петрозаводска. Усилиями многих тысяч строителей из рабочих артелей, солдат воинских специализированных батальонов, военнопленных, инженеров и техников завершился важный этап строительства линии от Званки до Сороки. К лету 1915 г. на линии было построено 32 станции, 4 депо, 30

¹ РГИА Ф. 274. Оп. 2. Д. 11. Л. 63.

вокзалов, сотни гражданских сооружений, десятки железнодорожных мостов и множество других искусственных сооружений.

30 декабря 1915 г. Начальник Строительного Управления Мурманской железной дороги В.В. Горячковский доложил Министру путей сообщения А.Ф. Трепову о начале временного движения по магистрали от Петрозаводска до Сороки. Министр, в этот же день, представил подробный доклад о положении дел на магистрали Николаю II. В ответной телеграмме В.В. Горячковскому, А.Ф. Трепов передал благодарность Императора Николая II строителям железной дороги: «Прочел с большим удовольствием Вашу телеграмму о смычке рельсового пути от Петрозаводска до Сорокского порта. Поручаю Вам передать Начальнику работ, служащим и рабочим Мою сердечную благодарность за их самоотверженные труды на пользу Родины и выраженные верноподданнические чувства, которым искренне верю».²

В результате недоделок к началу 1916 г. железная дорога имела пропускную способность всего 9 пар поездов в сутки, а скорость их движения была крайне мала и составляла в среднем 12 – 13 км/ч. Несмотря на все сложности, железная дорога перевозила пассажиров и всевозможные грузы через Олонецкую губернию к Сорокскому порту и из него. За десять месяцев 1916 г. временной эксплуатации, кроме перевозок для нужд самой магистрали, было перевезено около 68,8 тыс. чел., из них 22,8 тыс. военнопленных, багажа 18,6 тыс. пудов, грузов малой скорости на сумму 4,5 млн. руб. Для строительства железнодорожной линии Петрозаводск – Мурман, что особенно важно для того исторического момента, было перевезено 4100 вагонов различных грузов и 19,6 тыс. военнопленных.³

К сентябрю 1917 г. железная дорога Званка – Кемь вступила в нормальную, соответствующую уровню того времени эксплуатацию. Однако из-за скрытых дефектов вследствие быстроты строительства она еще не обеспечивала проектной мощности, т.е. пропускной способности в 21 пару поездов в сутки. Начавшаяся гражданская война и иностранная интервенция не позволили окончательно завершить работы на линии и пустить ее в полную эксплуатацию к концу 1918 г., как предполагалось советским правительством. Мурманская железная дорога оставалась недостроенной и плохо оборудованной, НКПС рассматривал ее не как экономически значимую, а имеющую важное военно-стратегическое значение. Доходность дороги только на 20 % покрывала расходы. В НКПС предлагали передать южную часть дороги (до Петрозаводска) в состав Октябрьской магистрали, а северную (от Петрозаводска до Мурманска) полностью законсервировать. Осуществление этого плана обрекло бы Карелию и Мурманский полуостров на прежнее бездорожье и надолго отодвинуло бы экономическое и культурное развитие региона.

С началом осуществления Новой экономической политики появилась возможность развивать Мурманскую магистраль и осуществлять освоение Карелии и Кольского полуострова хозяйственным образом. 25 мая 1923 г. СТО утвердил «Положение о колонизации Карело-Мурманского края», согласно которому Мурманская железная дорога не только перевозила грузы и людей, но и осваивала край, развивала промышленность на территориях, по которой она проходила. Под управление Промышленно-транспортного и колонизационного комбината на 10 лет передавались торговые порты Баренцева и Белого морей, предприятия лесной и строительной промышленности в 10-километровой зоне вдоль дороги. Все доходы шли на восстановление дороги, строительство поселков, предприятий, рыбных факторий. На вырученные средства закупалось необходимое оборудование и продовольствие, завозились «колонисты». В составе правления были организованы отделы: колонизационный, лесной, портовый, по рыбной промышленности и снабженческой работе.

² НА РК Ф. 320. Оп. 3. Д. 15. Л. 185.

³ Афанасьев А.И. История нашего края. Петрозаводск: Карелия, 1973. С. 110.

Председателем правления Мурманского промышленно-транспортного и колонизационного комбината был назначен А.М. Арнольдов.

Восстановление дороги шло быстрыми темпами, уже летом 1924 г. с Севера на Ленинград пошли поезда. Грузооборот Мурманской железной дороги увеличивался из года в год. В 1924 – 1925 гг. было перевезено 216 тыс. т. грузов, в 1926 – 1927 гг. – 495 тыс. т. Экспортно-импортные операции сказались на объемах грузоперевозок на железной дороге: только в 1927 г. на юг страны было отправлено около 20 тыс. вагонов различных грузов. К 1927 г. дорога вышла на мощности, предшествующие периоду Гражданской войны.⁴ С 1922 по 1929 гг. дорога увеличила пропускную способность в 3,5 раза. Комбинат построил и ввел в эксплуатацию 146 тыс. кв. м. жилой площади, что позволило привлечь дополнительные и закрепить основные кадры работников магистрали.

В июне 1929 г. **Экономический Совет при СНК РСФСР** принял постановление о целесообразности ликвидации отдела «Желрыба» ввиду того, что сеть кооперативных организаций и государственных предприятий Карело-Мурманского края окрепла. С ликвидацией одного из основных отделов, встал вопрос целесообразности дальнейшего существования всего Мурманского промышленно-транспортного и колонизационного комбината. В итоге к началу 1930 г. железная дорога, передав все сопутствующие организации в собственное управление вернуло себе статус чисто транспортного предприятия, решая задачи освоения возрастающих перевозок и проведения коренной технической реконструкции. Следует отметить, что за время работы комбината были созданы и получили возможность дальнейшего развития ведущие предприятия Карелии и Мурманской области, такие как комбинат «Апатит», Карелгранит, Севтралтрест, Мурманлес и др., которые обеспечивали значительное увеличение грузооборота железной дороги.

В годы первых пятилеток экономика Северо-западного региона развивалась значительными темпами. Новые предприятия Карелии и Мурманской области значительно увеличили грузооборот магистрали. В 1932 г. Мурманская магистраль, (27 января 1935 г. была переименована в Кировскую),⁵ перевезла почти 11 млн. т. грузов, а в 1937 г. – более 17 млн. т.

Увеличение грузооборота, потребовало проведения работ по усилению пропускной способности магистрали. Началась активная работа по укреплению насыпей, проводилось спрямление пути, значительная часть стрелочных переводов была заменена на новые, более совершенные. На ряде станций и разъездов было произведено удлинение путей. Устаревшие деревянные мосты массово перестраиваются на каменные, железобетонные и стальные. В период строительства Беломорско-Балтийского канала значительный участок магистрали попадал в зону затопления и его потребовалось перенести. В итоге было разобрано около 200 км. железнодорожных путей, которые проложили западнее от затопляемого участка.

В 1938 – 1939 гг. были возведены железнодорожные линии Лоухи – Кестеньга (42 км.) и Кочкома – Ругозеро (41 км.). Всего к началу Второй Мировой войны было введено в эксплуатацию 182 км. новых путей.⁶ В результате проведенных мероприятий по реконструкции и увеличению производительности труда на магистрали, грузооборот Кировской железной дороги за 10 лет, с 1932 по 1941 гг. увеличился в 3 раза.

С началом Советско-финляндской войны (1939 – 1940 гг.) в районы боевых действий началась массовая переброска войск, материальных средств и боевой техники. Станции оказались перегружены, а у советских войск, наступавших между Ладожским и Онежским озерами, возникли большие проблемы с материально-техническим снабжением. Для

⁴ Харитонов С.Ф. Рассказ о великом северном пути. Петрозаводск: Карелия, 1984. С. 60.

⁵ Харитонов С. В., Звягин Ю. К. Мурманская, Кировская, Октябрьская. Петрозаводск: Карелия, 1996. С. 59.

⁶ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917 – 1945 гг. СПб. М.: ОАО «Иван Федоров», 1997. С. 390.

улучшения обеспечения войск Правительство СССР принимает решение, осуществить форсированное строительство железной дороги от Петрозаводска до Суоярви.

За 34 дня работ по возведению земляного полотна, было перемещено 1655 тыс. куб. м. грунта, из которых 805 тыс. куб. м. приходилось на отсыпку насыпей и 850 тыс. куб. м. – на разработку выемок. В ходе строительства был выполнен большой объем работ по возведению искусственных сооружений. За 42 дня было построено 2012 погонных метров искусственных сооружений, в т.ч. 202 моста. Укладка пути продолжалась 46 дней. Основные работы по постройке железной дороги от Петрозаводска до Суоярви были завершены за 70 дней. 15 марта 1940 г. по новой линии прошел первый поезд.⁷ Сданная в эксплуатацию 9 апреля 1940 г. железнодорожная линия Петрозаводск – Суоярви не оказала влияния на ход военных действий в период «Зимней» войны. 12 марта 1940 г., в Москве был подписан мирный договор. В соответствии с Московским договором в сеть советских железных дорог влилась финляндская магистраль Выборг – Антреа – Хийтола – Яакима – Сортавала – Маткаселькя – Вяртсиля (240 км.).

С первых дней Великой Отечественной войны Кировская железная дорога стала прифронтовой. С 24 июня 1941 г. магистраль перешла на военный график, предусматривавший первоочередной пропуск поездов с войсками и воинскими грузами. С 26 июня германская авиация начала массированные бомбардировки станций магистрали. Благодаря мужеству железнодорожников и четкой организации работ врагу так и не удалось парализовать работу магистрали. Несмотря на постоянные налеты вражеской авиации, забрасывавшей железную дорогу тысячами бомб и снарядов, острую нехватку квалифицированных кадров (многие железнодорожники ушли на фронт), оборудования и материалов, движение поездов не останавливалось.

Сложность работы магистрали усугублялась тем, что на протяжении 1500 км. дорога проходила в прифронтовой полосе. Связь с Ленинградом была прервана 27 августа 1941 г. На следующий день в районе станции Новые Пески была перерезана линия Петрозаводск – Суоярви. В сентябре немецкие и финские войска заняли правый берег реки Свирь. Лодейное Поле и значительная часть железной дороги вдоль Свири стали частью переднего края обороны. 2 октября части Красной Армии оставили Петрозаводск.

Когда врагу удалось перерезать магистраль на двух участках Лодейное поле – Свирь и Петрозаводск – Масельская, железнодорожные составы пошли по срочно возведенной рокадной 357 километровой железнодорожной линии Сорокская – Обозерская и дальше через Вологду на Ярославль. Сенсацией для всего мира стал сам результат возведения этой железной дороги, проектирование которой началось еще в 1938 г. коллективом под руководством инженера В.И. Кузюто.

Для обеспечения строительства рабочими в Сороке было создано специальное управление Сороко-Обозерского исправительно-трудового лагеря, которому подчинили 20 лагерей заключенных, расположенных в районе строительства. Начало Великой Отечественной войны поставило перед строителями железной дороги Сорокская – Обозерская новые задачи. В ходе военных действий на Карельском фронте, 9 сентября 1941 г., южная часть Кировской железной дороги оказалась окончательно отрезанной от основной сети. Разрыв железнодорожного пути поставил под угрозу снабжение Карельского фронта и Северного флота, а также перевозку военных грузов, поступающих от союзников по антигитлеровской коалиции – США и Великобритании через незамерзающий порт Мурманск.

В июле 1941 г. строительные работы на всем протяжении железной дороги от Сорокской до Обозерской ускорились, и это позволило уже в сентябре 1941 г. открыть сквозное временное движение. В октябре 1941 г. был выполнен план по земляным работам. Путь на зиму был заморожен в удовлетворительном состоянии, и на всем протяжении от Сорокской до Обозерской была установлена скорость следования поездов

⁷ Кондратьев З. И. Форсированная постройка железнодорожной линии Петрозаводск – Суоярви // Строительство железных дорог и путевое хозяйство. – 1941. – № 2. С. 4 – 6.

до 30 км/ч. К концу ноября 1941 г. строительные работы были завершены, это позволило в декабре открыть постоянное движение по всей линии от Сорокской до Обозерской. Значение возведенной в годы войны железнодорожной линии Сорокская – Обозерская трудно переоценить. С сентября 1941 г. и до конца войны все снабжение войск Карельского фронта и севера страны осуществлялось по этой железной дороге.

Забрасывая Кировскую железную дорогу тысячами бомб и снарядов, гитлеровское командование было уверено, что вся ее техника, включая рельсовый путь, будет разрушена, хозяйственные связи с центром страны прервутся, а движение поездов остановится. Взрывались мосты, здания, насыпи, рельсовый путь, стрелочные переводы, депо, вокзалы. Но круглые сутки, без перерывов восстанавливали разрушенные пути и сооружения специальные военно-строительные подразделения и путейцы Кировской дороги. Кировская магистраль подверглась колоссальным разрушениям, германская авиация совершила на нее 2800 налетов. Было сброшено более 90 тыс. бомб. Разрушены 1126 железнодорожных зданий и сооружений, повреждено 487 паровозов и 4957 вагонов. Во время бомбежек и обстрелов было убито 524 и ранено более 2 тыс. железнодорожников.⁸ Но дорога ни разу не останавливаясь, выполняя грузовые и пассажирские перевозки.

В июне 1944 г., после долгих позиционных боев, Карельский фронт перешел в наступление. 23 июня наши войска освободили Медвежьегорск, 28 июня – Кондопогу, 29 июня Москва салютовала войскам Карельского фронта, освободившим Петрозаводск. 11 июля была освобождена станция Суоярви. Уже 16 июля было открыто сквозное движение на всем протяжении Кировской железной дороги от Ленинграда до Мурманска.

После завершения войны на Северо-Западе работа Кировской магистрали постепенно перестраивалась с военных на мирные рельсы. Ближайшими задачами дороги были срочное восстановление разрушений и обеспечение возросших объемов перевозок. В первую очередь на станциях возводятся вокзалы, депо, восстанавливаются разрушенные мосты, станции и перегоны. Особое внимание НКПС (с 1946 г. Министерство путей сообщений (МПС)) уделяет строительству жилого фонда и улучшению снабжения железнодорожников и членов их семей. На Кировской магистрали, как и на других дорогах, разрабатываются перспективные планы развития железнодорожных узлов, электрификации очередных участков дороги, строительства новых линий.⁹

Транспорт должен был удовлетворять растущие потребности восстанавливаемой промышленности. Со строительством новых объектов, росли объемы перевозимых грузов. Кировской железной дороге предстояло решить грандиозные задачи. Для освоения огромных богатств региона предусматривалось строительство 800 км. новых железнодорожных линий и 420 км. электрификации на участке Мурманск – Лоухи – Беломорск, развитие и реконструкция станций и разъездов магистрали. К 1 января 1954 г. эксплуатационная длина дороги составила 3394 км.

Дальнейшее увеличение пропускной способности дороги потребовало достройки до проектных отметок железнодорожных линий Петрозаводск – Суоярви и Сорокская – Обозерская, а также строительства новых линий. В 1957 г. введена в эксплуатацию линия Акконъярви – Гимольская. За годы четвертой пятилетки было восстановлено большинство разрушенных сооружений, в том числе, крупные мосты через реки Свирь, Суна и Шуя. 5 марта 1955 г., в торжественной обстановке, были открыты новые железнодорожные ворота столицы Карелии – современный железнодорожный вокзал Петрозаводска. В конце 40-х – начале 50-х гг. в городах, поселках по которым проходила Кировская магистраль и на станциях развернулось жилищно-коммунальное строительство.

В период эксплуатации Мурманской (Кировской) железной дороги экономика Северо-Западного региона динамично развивалась. За 30 лет, объемы перевозок Кировской

⁸ Харитонов С. В., Звягин Ю. К. Мурманская, Кировская, Октябрьская. Петрозаводск: Карелия, 1996. С. 108

⁹ ГАМОФ. II – 1. Оп. 2. Д. 486. Л. 1 – 2

магистрала увеличилась в 10 раз. В июле 1959 г. прошел процесс территориального укрупнения сети железных дорог СССР. На основании Постановления Совета Министров СССР от 13 июля 1959 г. № 748 и Приказа Министра путей сообщения от 14 июля 1959 г. № 42, Кировская железная дорога вошла в состав Октябрьской железной дороги.

Шестидесятые-восемидесятые годы являются периодом активного строительства и развития материальной базы железнодорожного транспорта. К середине 70-х гг. было завершено строительство вторых путей от Волховстроя до Петрозаводска и от Беломорска до станции Апатиты. В конце 1960-х гг. началось сооружение участка железной дороги между станциями Олонец и Лодейное Поле, замыкавшее стальное кольцо вокруг Ладожского озера. Важной составляющей строительства было сооружение автомобильно-железнодорожного мостового перехода через реку Свирь. 15 декабря 1971 г. был установлен последний пролет моста и полностью уложен путь. 24 декабря в 14 часов на станцию Олонец прибыл первый поезд из Лодейного Поля.

Для обеспечения бесперебойного транспортного сообщения между Костомукшей и сетью железных дорог СССР, с началом возведения ГОКа, МПС строит железнодорожную линию Ледозеро – Костомукша – Госграница (122 км.), рабочее движение по которой началось с 1979 г. К 1988 г. отечественный железнодорожный транспорт вышел на максимальные показатели своего развития.

Результаты экономической дезинтеграции страны 90-х гг. XX в. негативно сказались в работе всех отраслей промышленности и сельского хозяйства. Значительное снижение производства привело к уменьшению грузовой и пассажирской работы транспортных предприятий в 4 раза. Осознавая консолидирующую функцию отечественного транспорта, Правительство Российской Федерации принимает ряд мер по стабилизации отрасли. Сохранение жизнеспособности железнодорожного транспорта стало актуальнейшей проблемой федеральных органов власти.

Протяжённость железнодорожных путей общего пользования в Республике Карелия составляет 2, 1 тыс. км. Эффективное функционирование экономики Карелии во многом зависит от устойчивой работы и дальнейшего развития железнодорожной инфраструктуры. Петрозаводское отделение Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» – крупнейшее предприятие в Республике Карелия. К 2010 г. 30 предприятиях отделения дороги трудилось свыше 12 тыс. работников. Для ряда районов Карелии, таких как Беломорский, Кемский, Суоярвский, железная дорога является градообразующим предприятием. Помимо этого, Петрозаводское отделение – одно из бюджетообразующих предприятий республики, которое входит в число крупнейших налогоплательщиков Карелии. В 2008 г. железнодорожным транспортом было перевезено 90,6 от общего объёма перевозок по Карелии: 98,6 % грузооборота, более 80 % пассажирооборота.

В 2002 г. на территории отделения была завершена электрификация участка Идель – Медвежья Гора. К концу 2005 г. была завершена электрификация участка Медвежья Гора – Свирь. Капиталовложения ОАО «РЖД» в развитие железнодорожной инфраструктуры на территории Карелии за период с 2006 по 2010 гг. составили порядка 15 млрд. руб. С 31 декабря 2010 г. Приказом ОАО «РЖД» № 160 от 21 октября 2010 г. в связи с административно-территориальной реформой ОАО «РЖД» Петрозаводское отделение было преобразовано в одноимённый регион обслуживания Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р утверждены Инвестиционная программа Октябрьской железной дороги направлена на развитие железнодорожной инфраструктуры главных пассажирских и грузовых направлений. Наиболее значимым инвестиционным проектом Октябрьской магистрали является дальнейшее развитие направления Мурманск – Волховстрой, которое предусматривает увеличение пропускных способностей на подходах к порту Мурманск.

Развитие транспортной инфраструктуры региона ориентировано не только на российских потребителей, но и на международное сотрудничество. На российско-

финляндской границе действует четыре железнодорожных пограничных перехода. На двух из них: Люття (Кивиярви) – Вартиус; Вяртсиля – Ниирала, передачу грузовобеспечиваетПетрозаводский регион. Через эти переходы ежегодно перевозится свыше 9 млн. т. грузов. Работа по совершенствованию пограничных железнодорожных перевозок продолжается. В стадии разработки находится ряд проектов по совместному строительству новых стальных магистралей и пограничных переходов, реализация которых позволит расширить внешнеэкономические и культурные связи Российской Федерации и Финляндской Демократической Республики.

Ввод в строй Мурманской железной дороги открыл новую страницу в истории развития России и Северо-Западного региона. Исторический опыт строительства этой магистрали является важной составной частью истории нашей страны.

Город Петрозаводск и железная дорога. Архитектурная история взаимоотношений

Приход железной дороги в Петрозаводск и Олонецкую губернию – по невиданному здесь ранее технологическому комплексу всей инженерной и транспортной системы, появившемуся большому слою инженеров и рабочих новых специальностей – стал техническим прорывом в XX век, от которого полтора десятилетия губерния была все еще как будто в стороне. Дорога открывала «окно в Россию», более того, это был путь, не зависящий от навигационных периодов на Онежском озере.



После завершения строительства Олонецкой железной дороги, связавшей Петрозаводск с Петроградом, дальнейшие работы перешли к Управлению Мурманской железной дороги. Так назывался отрезок пути от Петрозаводска до мурманского побережья, в свою очередь разделявшийся на участки Петрозаводск – Сорока (Беломорск) и Сорока – Мурман, или Романов-на-Мурмане. Следует заметить, что железнодорожная станция «Романов» циркуляром Управления дороги¹ от 17 мая 1917-го была переименована в «Мурманск», что явилось следствием отречения Николая II от престола

¹ Национальный архив Республики Карелия (далее – НА РК), ф. 320, оп. 1, д. 2/121, л. 96

и связанной с этим событием обозначившейся неуместности увековечивания царской фамилии в этой стройке века.

С 1915-го года Управление Мурманской железной дороги перебазировалось из Петрограда в Петрозаводск, и был образован особый «Отдел временной эксплуатации Мурманской и Петрозаводско-Сорокской линий»². В состав отдела входили Службы пути, движения, тяги и телеграфа. Отдел временной эксплуатации дороги также заведовал перевозками по Белому морю материалов и оборудования для строительства магистрали.

Архитектурное отношение города к любому новому объекту выражается исключительно в двух ипостасях и рассматривается с двух сторон – градообразующей и градоформирующей.

Градообразующий фактор

Градообразующими факторами называются те, которые **являются основными** в создании того или иного города **и непосредственно влияют на его рост**.

Железная дорога стала в истории Петрозаводска вторым по значимости и масштабу градообразующим фактором после чугунолитейных и оружейных заводов: Петровского – с 1703 года и Александровского – с 1772. Только строительство и дальнейшая эксплуатация дороги привлекли сюда множество рабочих и технической интеллигенции.

Так как первое время Управление Мурманской железной дороги строило исключительно станционные объекты, пути и технические сооружения путевого хозяйства, а также бараки для строителей и охраны, то вполне естественно, что сначала дорога не могла сразу обеспечить всех своих специалистов помещениями в собственных постройках. Управление дороги воспользовалось существующими зданиями в городе как для конторских помещений и вспомогательных служб, так и для квартирного обеспечения.

Жилья для специалистов железной дороги нужно было много, потому что квалифицированные железнодорожные рабочие, обслуживающие путевое хозяйство, машинисты, а также инженеры и служащие приглашались с семьями и «терпели большие затруднения» в ожидании окончания строительства домов на станции³. «*Терпение больших затруднений*» заключалось в проживании в железнодорожных вагонах, приспособленных для временного жилья, причем отпуск дров⁴ для обогрева из-за продолжавшейся войны был строго нормирован. Девять одноэтажных деревянных домов общей площадью 403,2 кв. саженей⁵, построенных в 1915-1917 гг. вблизи станции Петрозаводск, не решали проблему.

В связи с этим Министерство Путей Сообщения выделило «*на приобретение на имя казны недвижимого имущества в г. Петрозаводске*» 1 млн. 300 тыс. рублей⁶. Управление Мурманской железной дороги, только личный состав которого в городе к 1917 году насчитывал **473 человека**, купило или взяло в аренду в Петрозаводске довольно много частных, епархиальных и казенных объектов с участками. Среди них наиболее крупными были постройки архиерейского квартала на Гоголевской улице, включая новый архиерейский дом, а также флигеля женского епархиального училища на Протасьевской улице (ныне Луначарского). Среди частных построек – несколько домов Иогансона на углу Мариинской и Садовой, Юрша на Зареке⁷, владения Красногорской, располагавшиеся между Бородинской и Никольской улицами, с выходом на Тюремную площадь⁸.

² НА РК, ф. 320, описи 1-7, 1915-1918, справка

³ НА РК, ф. 320, оп. 3, д. 18/143, л. 160а

⁴ НА РК, ф. 320, оп. 3, д. 144/1130, л. 252

⁵ НА РК, ф. 320, оп. 3, д. 18/143, л. 176-177

⁶ НА РК, ф. 320, оп. 3, д. 141/1108, л. 1

⁷ НА РК, ф. 320, оп. 3, д. 39/271, д. 40/272

⁸ НА РК, ф. 320, оп. 3, д. 47/1170, л. 23, 23а

В фонде Управления Мурманской железной дороги Национального архива Республики Карелия можно найти много планов петрозаводских домов, на которых сохранились карандашные пометки, сделанные при распределении жилых помещений, где после каждой фамилии поселяемого специалиста шла информация следующего содержания «холостой, мать, сестра, брат», «жена + 5 детей», «жена, племянник» и т.п.

Таким образом, железная дорога явилась одной из главных, не только косвенных, но и прямых причин резкого увеличения количества населения Петрозаводска в первой четверти XX века. Несмотря на Первую мировую и Гражданскую войны, население Петрозаводска выросло к 1920-му году более чем в полтора раза: с 12,5 тысяч по переписи 1897 г. до 19,3 тысяч в 1920-м.

Из статистических данных переписи 1926 г. по г. Петрозаводску⁹ только по одной графе «количество рабочих» можно наглядно оценить значение нового градообразующего фактора. *«Рабочих всего – 2594 чел., в том числе: фабрично-заводской промышленности – 1138, железнодорожного транспорта – 913»...*

Градоформирующий фактор

Градоформирующими факторами являются те, которые **влияют на формирование и развитие города** в том или ином виде уже «вокруг» градообразующего объекта.

Планировка Петрозаводска XVIII-XIX вв., будучи выполненной в классицистическом духе с ритмично нарезанной прямоугольной сеткой улиц, тем не менее, во многом «примеялась» к естественным факторам природного характера – линии берега Онежского озера и каньонам рек Лососинка и Неглинка.

Железная дорога, пришедшая в Петрозаводск, потребовала при своей прокладке строгого соблюдения технических параметров – минимальных уклонов и довольно больших радиусов поворотов пути. Таким образом, начертание железнодорожной линии, следующей существующему рельефу местности и ставшей своеобразной искусственной третьей «рекой», со своей стороны предопределило направление формирования планировочной структуры всего Петрозаводска. Город стал развиваться вдоль береговой линии озера и железной дороги, в довольно узком территориальном пространстве, так как дорога долгое время являлась своеобразным сдерживающим фактором для освоения территорий, расположенных за ней.

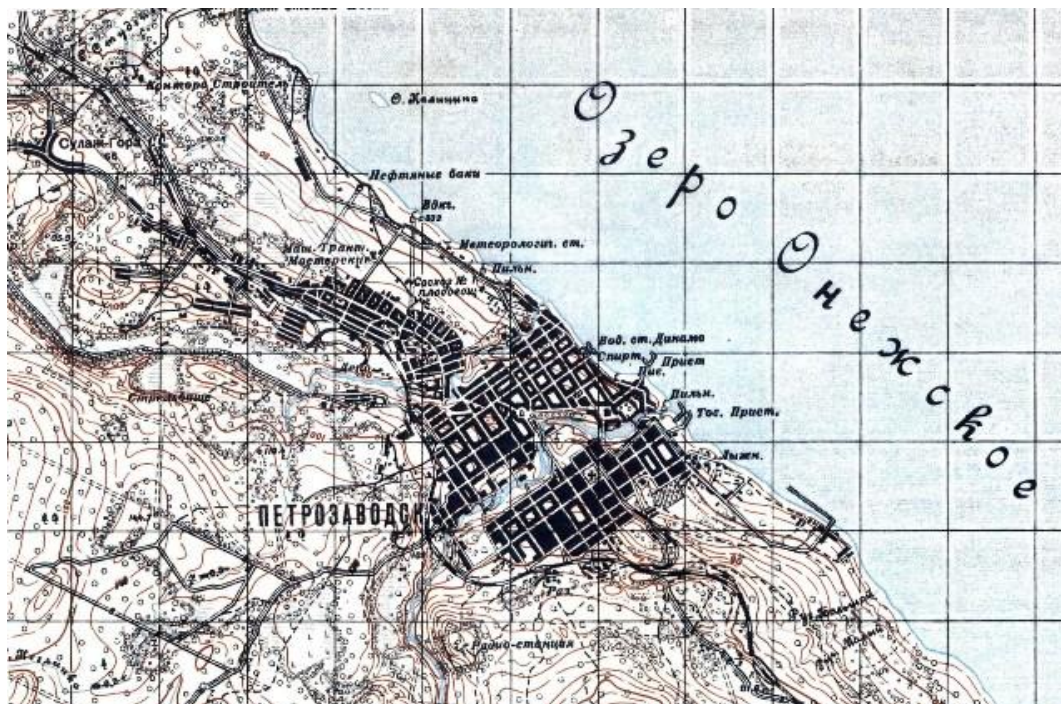
Вывод: в минувшее столетие, с момента появления в Петрозаводске железной дороги, развитие планировочной структуры города довольно серьезно зависело от железной дороги так же, как и от естественных градоформирующих факторов. Это можно назвать относительно «пассивным» участием железной дороги в формировании города.

Железнодорожный район

Активное же участие проявилось в собственном строительстве – кроме производственных, непосредственно связанных с дорогой, объектов, возводились здания и сооружения, в более поздние времена обозначавшиеся термином «соцкультбыт». Это были жилые дома, школы, больницы, бани, прачечные и прочее, совершенно необходимые для нормального функционирования такого сложного объекта, как железная дорога, выходящие за рамки непосредственно производственного, путевого назначения.

Развитие прижелезнодорожного хозяйства на станции, и в дальнейшем – жилого поселка, сформировало отдельный городской район со своей социальной инфраструктурой. Железнодорожный поселок занял свое место в планировочной структуре сложившегося города.

⁹ Всесоюзная перепись населения 1926 года. Т. LV. Союз Советских Социалистических Республик. Структура городской семьи, социальный состав городского населения. М.-Л., 1931. С.162-163. Цит. по: Петрозаводск. 300 лет истории. Документы и материалы. Кн. 3. 1903-2003. Петрозаводск, 2003. С. 172



Станция Петрозаводск

Расположение железнодорожного района в Петрозаводске напрямую было связано с размещением железнодорожной станции при строительстве еще Олонецкой железной дороги. В непосредственной близости от города, из условий технических требований к расположению таковых на линии, наиболее благоприятными было два варианта размещения вокзального здания (главного объекта станции): первый – на Голиковке и второй – в двух верстах от города, там, где теперь располагается станция «Петрозаводск – Товарный».

Стоит заметить, что еще в 1895 году, когда, наконец, открылось государственное финансирование «на предварительные изыскания по проекту сооружения железной дороги от С.-Петербурга через Петрозаводск на Кемь»¹⁰, в квартире губернатора М. Д. Демидова на Петровской площади состоялось «заседание особой совещательной комиссии из представителей разных учреждений г. Петрозаводска»¹¹.

Заседание было посвящено обсуждению важнейшего вопроса: где именно целесообразнее было бы устроить станцию для будущей железной дороги в пределах города. В этом заседании принимали участие также специалисты – инженеры, прибывшие для изысканий по трассе пути.

Обсудив этот вопрос, комиссия пришла к заключению, что «самым удобным пунктом для железнодорожной станции может быть Новая Загородная (Ригачная) улица и прилегающая к этой улице часть поля... От угла Древянской улицы конечный пункт станции будет простирается далее угла Святнаволоцкой улицы, выходящей на окраину нашего города». То есть, возвращаясь на нынешнюю карту города, мы видим, что станция с вокзалом, по заключению совещательной комиссии 1895 года, должны были расположиться вдоль современной улицы Красноармейской на отрезке ее от улицы Гоголя до проспекта Ленина. Тогда это была глухая окраина, но такое предложение являлось вполне приемлемым.

Оба же варианта, возникших к 1915 году, не очень обрадовали горожан, мечтавших о приходе железной дороги в Петрозаводск с далеких 1870-х гг.

¹⁰ Олонецкие губернские ведомости (далее – ОГВ), 1895, №32, с. 3

¹¹ ОГВ, №41, с. 3-4

Вокзал, в отличие от Общественной пристани, на протяжении всей истории города находившейся практически в его центре, уходил далеко за городские пределы, не соприкасаясь с его кварталами.

Так как Петрозаводск со дня своего основания был городом, связанным с миром (губернией и Россией) преимущественно водой, приход железной дороги, кроме открытия новых транспортных возможностей, поставил задачу увязки этих возможностей. Водой транспортировались основные грузы – сырье, продукция Александровского завода, продовольствие. Перевалка грузов на железную дорогу была бы сильно затруднена, будь станция устроена на Голиковке, расположенной на высоких точках рельефа, так как превышение этой станции над уровнем Онежского озера составляет 65-67 м.

При этом акционерное общество «Олонецкая железная дорога», строившее участок дороги Званка – Петрозаводск, настаивало именно на Голиковке, так как здесь заканчивалось ее строительство, не требующее устройства дополнительных мостов через Лососинку и Неглинку, а также – насыпей.

Петрозаводская городская дума, уступками в цене со своей стороны при отчуждении земли на строительство дороги, добилась-таки перенесения вокзала к почтовому тракту на Петроград, в район нынешней станции «Петрозаводск – Товарный». Такое расположение вокзала не просто далеко, а очень далеко за городом также не было хорошим вариантом, но то, что эта местность находилась на 30-35 метров ниже Голиковки по высотным отметкам, позволяло не так напрягать лошадиные силы при тогдашних грузоперевозках исключительно гужевым транспортом, что, в конечном итоге, обходилось дешевле.

Вокзалы на всех станциях Олонецкой и Мурманской железных дорог строились деревянными. Скорей всего, это было связано с экономией единовременных вложений в строительство, а также изобилием леса и достаточным количеством плотников соответствующей квалификации в Олонецкой губернии.

Управлением Мурманской железной дороги были разработаны несколько типов деревянных зданий вокзалов, а также станционных построек, жилых домов барачного типа и посемейного расселения специалистов¹².

Большинство проектов было выполнено в русском народном, так называемом, «избяном» стиле и в стиле модерн архитекторами Сергеем Александровичем **Транцеевым** (1881- после 1935), закончившем в 1915 году Академию художеств, и Петром Семеновичем **Вышинским**.

Вокзал станции «Петрозаводск» построен в 1915 г. из бревна без обшивки. Признаком стиля модерн в этом здании являлись полувальмовые кровли с небольшими свесами, повторяющимися не только на щипцах, но также в конструкции слуховых окон. Пожалуй, ритм характерных слуховых окон был единственным декоративным элементом этого здания.

¹² НА РК, ф. 320, оп. 3, дела 16/132, 18/143, 27/206, 31/231, 32/239, 37/258, 39/271, 74/602



В начале 1930-х встал вопрос о строительстве нового вокзала в столице Карельской Трудовой Коммуны – бревенчатый одноэтажный простоватый объем не соответствовал настрою общества того времени и никак не годился быть лицом города, в котором начали возводиться каменные 4-этажные здания. В материалах первого советского генерального плана Петрозаводска, разработанного ЛенГИПРОГОРом в 1932-1935 гг., было предложено перенести здание вокзала... на Голиковку. Минусом существующего здания в районе Шоссе 1 Мая считалась его удаленность от городского центра.

Газета «Красная Карелия» в 1935 году писала: *«Новый пассажирский вокзал будет построен на месте разъезда «Голиковка». Широкие магистрали озелененных улиц протянутся от него во все части города... На громадной озелененной площади перед вокзалом будет установлен памятник С. М. Кирову, над проектом которого работает заслуженный деятель искусства скульптор Манизер»*¹³ ...

В Постановлении Петрозаводского горсовета «О контрольных цифрах реконструкции жилищно-коммунального хозяйства на 1934 год»¹⁴, в разделе «Транспорт и связь» значился пункт *«Обязать Правление Мурманской железной дороги обеспечить в 1934 году строительство нового вокзала в г. Петрозаводске»*.

По-видимому, в планах железной дороги такого пункта предусмотрено не было, почему горсовет в 1934 году своими силами провел *«полную реконструкцию внешнего фасада вокзала»*¹⁵.

Здание вокзала было обшито доской, стиль, особенно со стороны железнодорожных путей приобрел явный оттенок «пролетарской классики» с подобием белых пилястр на фоне стен и спаренных колонн у главного входа, акцентированного высоким прямоугольным объемом. Оконные проемы на фасадах увеличены и выделены белым цветом наличников. Слуховые окна, не вписывающиеся в новый стиль, были прикрыты декоративным парапетом. Тем же летом в рамках городского похода по благоустройству на привокзальной площади был разбит сквер.

¹³ Петрозаводск – в недалеком будущем // Красная Карелия, 1935, №205

¹⁴ НА РК, ф. Р-460, оп. 1, д. 21/240, л.1-6

¹⁵ НА РК, ф. Р-460, оп. 1, д. 21/240, л.97-101



На станции Голиковка деревянный вокзальчик, построенный в 1915 г., сохранился в первоначальном виде, что можно видеть на фотографиях времен оккупации¹⁶ Петрозаводска. Крошечное станционное здание в большей степени, нежели вокзал узловой станции, соответствовало стилю модерн характерными приемами декоративного оформления.



Жилой район

Начальнику работ по строительству Мурманской железной дороги предписывалось: *«Ввиду полного отсутствия населенных пунктов вблизи станций Мурманской дороги необходимо построить жилые дома для всех без исключения служащих... Жилые дома желательно делать в виде особняков, состоящих не более как из двух квартир, и расположить их в виде поселков вблизи станций, чтобы в будущем была возможность*

¹⁶ сайт Сил обороны Финляндии SA-KUVA

*покупки этих домов служащими в собственность».*¹⁷ Это касалось и Петрозаводска. Несмотря на активное расселение части служащих дороги в самом городе, удобнее было вести новое строительство вблизи станции, что являлось особенно важным для работников депо и обслуживающего персонала дороги.



Из «Временного положения о пользовании казенными квартирами, принадлежащими Мурманской железной дороге», датируемого 1917 годом¹⁸.

¹⁷ НА РК, ф. 320, оп. 3, д. 47/1170, л. 16

¹⁸ НА РК, ф. 320, оп. 1, д. 2/12, л. 111-118

«Для удовлетворения квартирных нужд служащих, мастеровых и рабочих должно быть приступлено к широкому строительству поселков по идее английских городов-садов.

...Постройка домов должна производиться, исходя из того соображения, чтобы на каждого взрослого человека приходилось не менее 3 кубических саженей воздуха (около 27 куб. м – прим. Е. И.) при чистой высоте жилого помещения не менее 4,5 аришин (3,15 м – прим. Е. И.). При каждой квартире должны иметься кладовая, сени, сарай с сеновалом, ледник, стойло для скота и теплый клозет.

...На станциях, разъездах должны быть выстроены бани и прачешные для бесплатного пользования как самими служащими, мастеровыми и рабочими, так и их семьями».

Это не были лозунги социальной революции, до нее еще было около полугода. Это был образ жизни железной дороги и единственно реальный способ обеспечения бесперебойного ее функционирования. Земля для огородов раздавалась бесплатно в полосе отчуждения дороги.

Города-сады были придуманы английским философом и утопистом Эбенизером Говардом (1850-1928) в противовес жесткой урбанизации промышленных городов. Он полагал, что люди должны жить в сельской местности, но со всеми благами цивилизации. Идея города-сада приобрела сторонников в ряде стран, а в России в 1913 была сделана попытка построить в 40 км от Москвы город-сад для служащих Казанской железной дороги. Город-сад отличался низкой плотностью застройки, хорошим озеленением общественных пространств, а также обязательных приусадебных участков, обеспеченностью школами, детскими садами, больницами.



Собственно, по этим планам и начала застраиваться прижелезнодорожная часть Петрозаводска, сформировавшая к 1941 году большой район с обеих сторон шоссе 1 Мая, застроенный как одно- и двухэтажными деревянными домами, так и 4-этажными кирпичными. Последние начали возводиться железнодорожным ведомством во второй половине 1930-х параллельно с застройкой подобными домами центра Петрозаводска, если не раньше.



Многоэтажные здания требовали наличия сетей канализации и водоснабжения, что на станции существовало уже с 1915-го года. Водозаборные сооружения располагались на берегу Онежского озера, а главный водовод шел по трассе будущей Мурманской улицы к водонапорной башне у железной дороги.



В железнодорожном районе, который в 1925 году официально стал частью города, были построены школа, детский сад, магазины, бани, дом культуры, библиотека, а бывшее лютеранское кладбище превращено в Сад отдыха железнодорожников. Городской автобусный маршрут «Гостиный двор – Вокзал» был одним из первых и очень востребованных в Петрозаводске.

Административные здания железной дороги

Несмотря на обустройство собственного автономного района в городе, железная дорога сохраняла свое присутствие в центре Петрозаводска в виде административных, управленческих объектов. Это повелось еще со времени ее строительства, сначала в качестве вынужденной меры при покупке или аренде существующих зданий.

К 1917 году канцелярия Управления Мурманской железной дороги была разбросана по городу, например, служба пути с техническим отделом и централизованная бухгалтерия железной дороги размещались на Петровской площади¹⁹ (ныне пл. Ленина), занимая большую часть губернаторской квартиры, освободившейся после февральской революции 1917 года.

В марте того же 1917-го Управлением был куплен у города²⁰ «подходящий пустопорожний городской участок земли, на котором предположена постройка нескольких отдельных двухэтажных домов». Этот пустопорожний участок находился почти в центре города, на Тюремной площади²¹, где в том же году были возведены три дома – двухэтажных деревянных, на каменных цоколях²².

Тюремная площадь находилась в квартале между улицами Герцена (Большая Закаменская), Красной (Никольская), Энгельса (Тюремный переулок) и проспектом Ленина (ул. Бородинская).

Бревенчатые здания выстроены по одному типовому проекту, предназначались для размещения конторских помещений служащих Управления Мурманской железной дороги. Дома сформировали квартал, закрепив его углы на пересечениях улиц.

¹⁹ НА РК, ф. 320, оп. 3, д. 39/271, л. 17-18

²⁰ НА РК, ф. 320, д. 47/1170, л. 1-2

²¹ ОГВ, 1917, №26, с. 2

²² Е. Ициксон. Свита, играющая короля // Лицей, №3, 2010



Эти три дома Мурманской железной дороги – №24 и №24а по пр. Ленина и №37 по ул. Красной – сохранились до нашего времени практически в первоначальном виде. Дом по ул. Красной в настоящее время является жилым (не исключено, что он и строился как жилой для малосемейных сотрудников Управления), а дома №24 и №24а по пр. Ленина по-прежнему функционируют в качестве административных.





Первоначально здания были выполнены из бревна без обшивки, входы, обращенные к улицам Герцена и Энгельса, декорированы подфронтовыми фермами, очень скромными, даже без тех «излишеств», которыми был украшен вокзальчик на Голиковке.

Свой нынешний облик первоначально бревенчатые здания получили в результате осуществления проекта 1947 года «Архитектурная отделка зданий горсовета и школы №5 в г. Петрозаводске», автором проекта архитектурной отделки является архитектор А. Г. Барышников (1899-1988).

В настоящее время здания №24 и №24а являются объектами культурного наследия²³ как образец деревянной застройки XX века в историческом центре Петрозаводска, а также одними из немногих памятников времен строительства Мурманской железной дороги.

Новый вокзал

Пиком архитектурных взаимоотношений города и железной дороги стало строительство нового вокзала²⁴ в 1955 году. Не на Голиковке, а на проспекте Ленина²⁵.

С предложением переноса пассажирского железнодорожного вокзала выступил архитектор Дмитрий Масленников (1912-1983), возглавлявший в те годы Управление по делам архитектуры Карело-Финской ССР.

В развитие послевоенного генерального плана Петрозаводска Д. С. Масленников детально проработал этот планировочный узел²⁶, располагавшийся на пересечении пр. Ленина с ул. Красноармейской. Идея поставить новый вокзал на ось главной улицы города, приблизив его к центру пассажиропотоков, долгое время не находила понимания у

²³ Объект «Ансамбль административных зданий Управления Мурманской железной дороги, 1917,1947», расположенный по адресу пр. Ленина, 24 и 24а, включен в Единый реестр объектов культурного наследия Российской Федерации Распоряжением правительства Республики Карелия №285р-П от 24.05.2013

²⁴ Е. Е. Ицисон. Железнодорожный вокзал в г. Петрозаводске //Энциклопедия «Карелия», т.1, с. 330. Петрозаводск, 2007.

²⁵ Е. Ицисон. Вокзал на главной улице // Лицей, №10, 2003

²⁶ Е. Ицисон. Власть архитектуры // Интернет-журнал «Лицей», 13 июня 2012. Режим доступа: <http://gazeta-licey.ru/projects/architecturepetrozavodsk/4161-vlast-arxitektury>

железнодорожного ведомства. Понятно, что вокзал это не просто здание, а сложный узел технологических функций; и его перенос связан в первую очередь с переоборудованием и прокладкой новых железнодорожных путей, строительством дополнительных сооружений и т.п. Упорство Д. С. Масленникова и его целенаправленные действия на всех уровнях власти в защиту своей идеи увенчались строительством нового вокзала и созданием парадной площади, давшей достойное начало центральной улице Петрозаводска.

По проекту ленинградского института «Дортранспроект» на привокзальной площади, кроме здания вокзала, предполагалось построить корпус управления Кировской железной дороги (так в 1935 году была переименована Мурманская железная дорога) и универмаг, но что-то поменялось в планах, и площадь сформировалась жилыми домами. В 1955 г. вокзал, автором которого стал ленинградский архитектор В. П. Ципулин, вступил в строй.

Устройство привокзальной площади и постановка симметричного здания вокзала на оси пр. Ленина существенно изменили планировку этой части города и придали проспекту, связывающему новую площадь с пространством Онежского озера, важную градостроительную роль. И площадь, и само здание вокзала, главенствующее на ней, решены в традициях русского классицизма, который в ту пору еще не подвергался гонениям, как это случится буквально через год – два. А полукруглые в плане дома, плавно «перетекающие» с площади на проспект, наводят на мысль о том, что новый ансамбль запроектирован не без очарования авторов Круглой площадью.

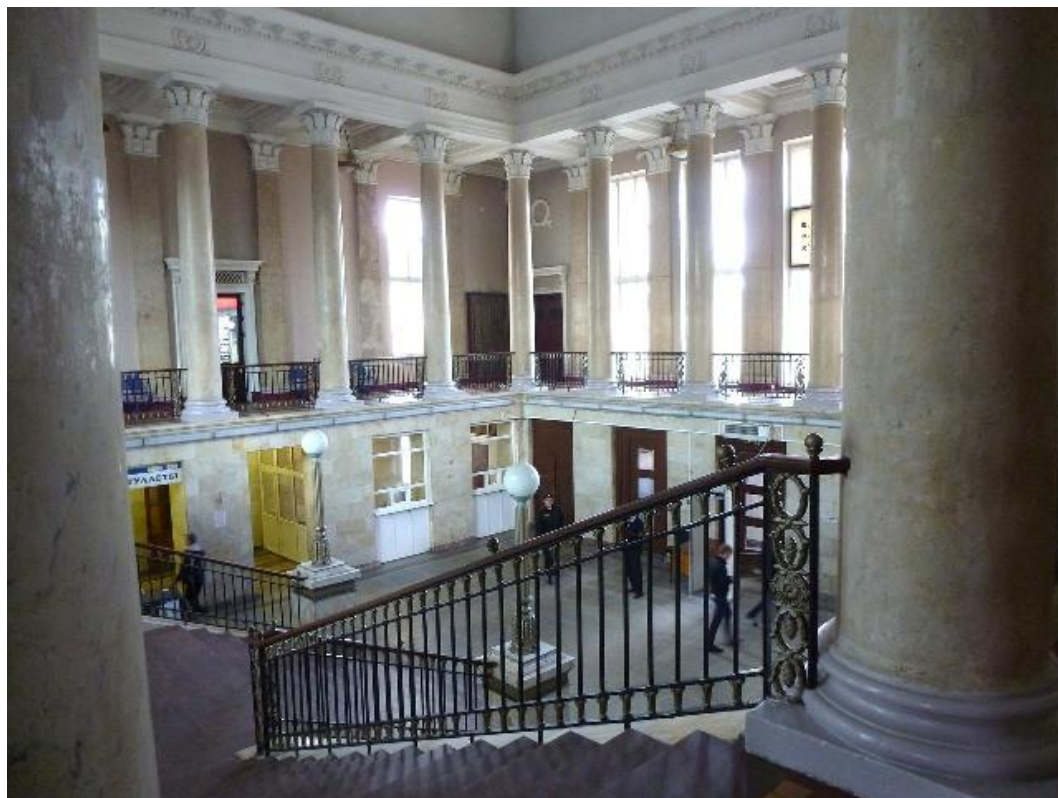
Здание вокзала представляет собой целостную симметрично-осевую композицию с главенствующей центральной частью в виде башни и двумя крыльями, завершающимися боковыми ризалитами, и не выглядит монотонным, несмотря на большую протяженность (длина корпуса составляет 82 м).



В плане здание решено достаточно традиционно для вокзалов: вестибюльно-операционный зал располагается в середине анфилады остальных залов. Однако размещение здания вокзала на перепаде рельефа при значительной разнице в уровнях привокзальной площади и перрона позволило уйти от недостатков, присущих анфиладному приему планировки, разделив по уровням зону операционных помещений и зону ожидания.

Композиционным ядром здания является двухсветный зал, связанный на 1 этаже с билетными кассами (до переноса их в 1979 году в отдельный блок), служебными

помещениями, тоннелем, ведущим к платформам, на втором этаже, имеющем по периметру балкон, – с рестораном и залом ожидания. В центре двухсветного пространства – широкая трехмаршевая лестница, ведущая на 2 этаж и выход на перрон.



Принцип планировки последовательно развит в столь же ясной объемной композиции здания. Главное в ней – центральный 3-этажный объем с монументальным четырехколонным заглубленным портиком и круглым бельведером с восьмигранной башенкой, увенчанной шпилем, завершающимся венком со звездой. Шпиль – символ петровской архитектуры, а также ярусное решение центрального объема, вызывают ассоциации с петрозаводской «новоманерной» церковью Петра и Павла, утраченной в 1924 г.

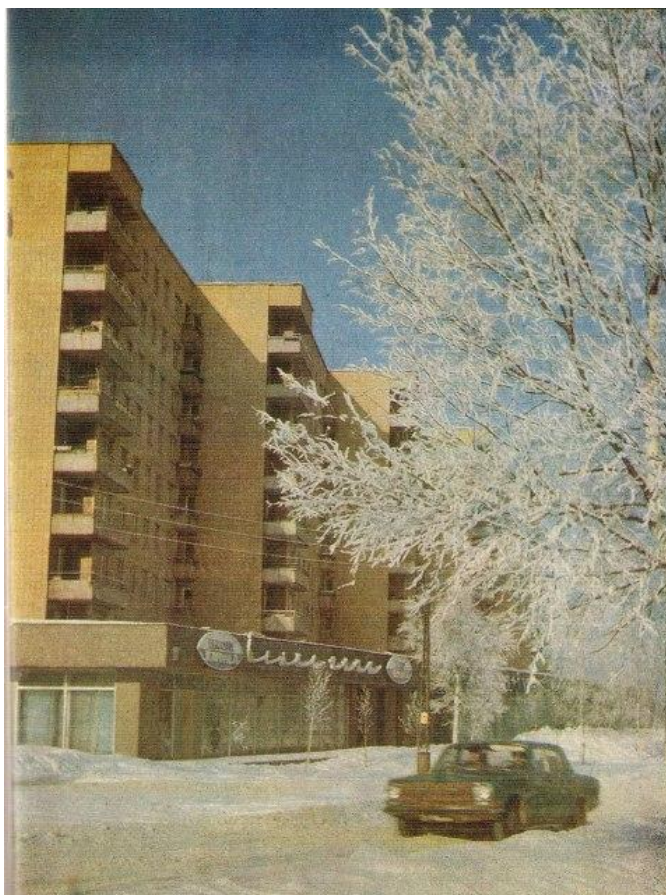
В 1979 г. по проекту архитектора Э. В. Воскресенского (1938-2000) для вокзала был построен багажно-кассовый центр над цокольными помещениями здания, находящимися в некотором отдалении от основного объема. Новое сооружение, имеющее главный вход со стороны перрона, решено автором в соответствии с назначением, без ложного стилизаторства и связано со зданием вокзала преимущественно масштабом, не нарушая его главенства на площади.

В центре площади, в соответствии с классическими канонами, разбит сквер партерного характера.



Железная дорога не утратила своего значения для Петрозаводска — ни градообразующего, ни градоформирующего. Здания, построенные железнодорожным ведомством, играют в городской застройке разную роль, часто доминируя в ключевых

градостроительных ситуациях, как, например, 163-квартирный жилой дом на Первомайском проспекте, 15 (1977, арх. И. И. Соловьева), или просто удивляя новизной архитектурных решений, как административное здание дистанции электроснабжения на ул. Шотмана²⁷ (2006, арх. Е. Б. Фролов).



²⁷ Е. Ициксон. Душа и пространство // Лицей, №11, 2006



Эпизоды из истории профессионального образования XVIII-XXI век

Самое древнее образование профессиональное. Человек всегда учился ремеслу, учился профессии.

И всё же, когда мы имеем ввиду начало истории профессионального образования, в нашем крае, мы говорим об эпохе Петра, с которой, собственно и связано начало профессионального образования. Толчок развитию профессионального образования дала преобразовательная деятельность Петра Великого. По его указу при Петровском заводе организована не позднее апреля 1716г. Олонецкая горнозаводская школа. Её основателем и первым директором стал сподвижник Петра, один из лучших специалистов горного ведомства Вилим Иванович Геннин, который впоследствии по образцу и подобию школы в Петрозаводской слободе организовал вместе с В.Н. Татищевым горнозаводские школы на заводах Урала. Геннин прекрасно понимал, что создание подобных школ при заводах, где учащиеся могут обучаться арифметике, геометрии, черчению, артиллерии, инженерному делу, горному, доменному, эфесному якорному и пушечному делу необходимо, так как позволяет подготовить квалифицированных специалистов и тем самым повысить производительность заводов и улучшить качество их продукции. Отмечая его заслуги в развитии Олонецких Петровских заводов, автор статьи в «Олонецких губернских ведомостях», пишет: «Умный, трудолюбивый и деятельный Геннин, исполняя с неутомимой ревностью множество на него возложенных обязанностей, учредил ещё в Олонце школу».¹ Как указывает Вилим Иванович Геннин стал видным представителем педагогической мысли начала XVIII века. В капитальной его работе «Описание уральских и сибирских заводов» значительное место отведено вопросам деятельности школ. И.С. Деревянко отмечает: «Эту книгу в рукописных копиях использовали в заводской практике и в качестве одного из первых руководств по горному делу и металлургическому производству на русском языке при обучении молодых людей горному и литейному делу».² Придавая исключительное значение, процессу обучения, подробно регламентируя каждый шаг в деятельности школ, Генин обращает серьёзное внимание на состояние нравственности школьников. Он, в частности, пишет: «... игры вредительские, сквернословие и всякие непристойные слова не токмо в школе, но и вне накрепко запретить».

Первые ученики прибыли в количестве 12 человек из нижних чинов из Москвы, позднее к ним присоединились ещё 20 обучаемых из Петербурга. Исследователь истории Олонецких Петровских заводов А.П. Глаголева пишет: «Учились у опытных мастеровых прямо в заводских цехах. Прошедших курс обучения определяли «к делам, кто куда способен и удобен». Уже в 1719г. ученик этой школы заменил доменного мастера»³. Олонецкая горнозаводская школа существовала свыше 35 лет и выпустила из своих стен свыше 200 специалистов, которые работали не только в Карелии, но и на многих новых заводах Российской империи. Таким образом, школа сыграла важную роль в формировании квалифицированных кадров, в становлении русской профессиональной школы и распространении технических и общеобразовательных знаний.

Однако, конечно же, деятельность первых профессиональных школ была далека от идеала, особенно в плане теоретической подготовки учащихся. Б.И. Краснобаев отмечает: «О характере, порядке и методах преподавания в тогдашних школах имеются лишь отрывочные, большей частью косвенные свидетельства. Классно-урочной системы ещё не существовало»⁴

¹ ОГВ, 1902, №33

² Деревянко И.С. У истоков профессионального образования. Ч. I. - Пётр I и его сподвижники. - СПб. -2002 -с.119.

³ Глаголева А.П. Олонецкие заводы в первой четверти XVIIIв. М.- 1957 – с.4.

⁴ Краснобаев Б.И. Очерки истории русской культуры XVIII века.. – М.- 1972 – с.49.

Учебная литература изобиловала крайне сложными для восприятия подростков терминами и определениями, которые с трудом воспринимались учащимися, что в известной степени восполнялось практическими занятиями. Контингент учащихся был разновозрастным. Обучение, которое предполагалось закончить в течении 4-6 лет, для многих затягивалось до 10 лет. Педагогика того периода (по сути дела только зарождающаяся) не учитывала возрастных особенностей учащихся. И, тем ни менее, первый шаг в развитии профессионального образования был сделан.

Следующий важный эпизод истории профессионального образования это открытие мореходных классов. В 1841г. в Кеми была открыта шкиперская школа – специальное учебное заведение для подготовки мореходов для плавания по Белому и другим северным морям. Учащиеся изучали тригонометрию, геометрию, навигацию, лоцию, норвежский язык и другие учебные дисциплины. В разработке программы принимал участие знаменитый адмирал И.Ф. Крузенштерн. Окончившие курс получали аттестат штурманского помощника и после четырёх лет плавания могли давать экзамены на звание штурмана Российского флота. А в дальнейшем на звание шкипера. Один из выпускников Яков Кононов сдал оба экзамена в течение 13 лет, совершив за это время плавания на парусных судах в Петербург, Англию, Францию, Голландию, Норвегию. Высокую оценку качеству подготовки мореходов в Кеми дал уже в 1853г. вице-адмирал Ф. Литке, отметив важность подготовки специалистов для плавания в сложных условиях Севера.

В пореформенный период некоторое развитие получили специальные учебные заведения. Кроме Кемской мореходной школы были открыты мореходные классы в Сумском Посаде (1871) и в Вознесенье (1881). В Вознесенье готовили кадры для судов, плавающих по Онежскому озеру и Свири.⁵ С 1902г. мореходные классы в Сумском Посаде получили новый статус – стали именоваться двухклассной мореходной школой. В этой школе прошли обучение братья Воронины, один из которых Владимир Иванович Воронин вошёл в историю как капитан ледокола «Сибиряков», участник знаменитой героической экспедиции на пароходе «Челюскин». Его имя носит старейшее мореходное училище в Архангельске.⁶

1 ноября 1870 года в здании Приходского училища в Сумском Посаде был открыт мореходный класс. В своем первом отчете, преподаватель Сумского мореходного класса М. Козлов, уже ставил вопрос о постройке отдельного здания для мореходного класса, где бы с удобством и общей пользой могли разместиться не только учебники, другие книги, но и такелажная мастерская, учебные пособия и отдельное помещение отводилось бы для библиотек. Интересные подробности о библиотеке, составе её фондов и роли в жизни Сумского Посада отмечаются в материалах по истории библиотеки⁷

Школьный краеведческий музей *"История села Сумский Посад"* посвятил раздел своей экспозиции теме "Мореходная школа". Обучающиеся ведут активную исследовательскую работу в этом направлении.

Следующим важным эпизодом в развитии профессионального образования можно считать открытие в Петрозаводске ремесленного училища. Петрозаводское ремесленное училище было открыто 20 августа 1895 г. в составе одного класса. Оно находилось в ведении директора народных училищ Олонецкой губернии, на должность инспектора училища был назначен инженер-технолог Михаил Ершов.

При своём основании училище имело один класс, а уже в 1896 г. состоит из трёх классов и слесарного отделения. В год открытия в училище принято 15 человек, к 1896 г. в нём обучаются уже 39 учащихся.

⁵ См. Гусева Т.А. Из истории профессионально-технического образования в Карелии XVIII-XXI вв. – Из истории профессионально-технического образования в Карелии. – Петрозаводск – 2006г. – с.4-15.

⁶ Источник: <http://pomorskibereg.ru/istoriya-sela-sumposad/>

⁷ Источник: <http://sumposad.ru/wp-content/uploads/>

В Петрозаводское ремесленное училище принимались все дети без различия сословий и вероисповедания, был открыт доступ детям крестьян. Для организации практических занятий училище имело: паровой котёл на 12 сил, паровую машину 16 сил, 6 приводных станков, 10 токарных ножниц, 2 сверлильщика, тиски и прочий инвентарь. Учащиеся получали трудовые навыки по столярному и токарному ремеслу. Практику проходили в стенах училища и в рабочих цехах Александровского завода. На всемирной выставке в Париже в 1900 г. Петрозаводскому ремесленному училищу, представившему слесарно-токарные работы и альбом по черчению, были вручены диплом и золотая медаль.

В 1909 г. петрозаводское ремесленное училище в связи с переходом к подготовке судовых машинистов было переименовано в низшее техническое училище, которое давало своим учащимся разносторонние теоретические знания и практические навыки в области судовой механики. Общеобразовательные предметы составляли в училище до 30% общего количества теоретических дисциплин. Уровень подготовки у учащихся был достаточно высок. Вот перечень специальных предметов: электротехника, механика теоретическая, механика прикладная (устройство машин), счетоводство, технология дерева, технология металлов, строительное искусство, судостроение, рисование, черчение геометрическое, черчение техническое, столярное ремесло, слесарно-токарное ремесло. Выпускники училища могли работать судомеханиками, слесарями, токарями, столярами, чертёжниками.

Значительную роль в организации профессионального образования сыграло Олонецкое губернское земство, начавшее свою активную деятельность с 1867г. Реформы 1860-х гг. в России активизировали деятельность российской общественности, привели к рождению новых форм местного самоуправления, в частности земства, которое взяло на себя заботу о создании образовательных и медицинских учреждений на селе, однако для обеспечения кадрами медицинских учреждений, необходимо было предпринять шаги для качественной их подготовки. Отметим, что именно в конце XIXв. в Петрозаводске силами земства была отстроена губернская больница. И, вместе с тем, как отмечает Е. Логвиненко: «В городах и сёлах Карелии катастрофически не хватало врачей, фельдшеров, акушеров»⁸ В ноябре 1899г. по инициативе и на средства губернского земства была открыта фельдшерская школа. Основную массу её учащихся составляли выходцы из среды городского мещанства и чиновничества. Директором школы стал М.Н. Мотрохин, работавший ранее губернским врачебным инспектором. На первый курс было принято 7 учащихся, в дальнейшем приём был расширен до 15-20 человек в год.⁹ Не лучшим образом обстояло дело с учебными пособиями. Учащиеся готовились по конспектам, сделанным во время учебных занятий. Как указывает в своей публикации И.В. Савченко: «По Уставу в школу принимались лица только мужского пола всех сословий от 16 до 21 года, окончившие курс не ниже 4-х классов гимназий и реальных училищ или полный курс городских и духовных училищ. Обучение было платное, иногда, учитывая особые обстоятельства, губернская земская управа освобождала от платы и учреждала стипендию одарённым ученикам. Каждый стипендиат после окончания школы был обязан прослужить фельдшером в земских учреждениях в течении 1,5 лет за каждый год получения стипендии»¹⁰.

Для конца XIX – начала XX века характерно такое положение женщин в обществе, при котором делаются только первые шаги в их приобщении к ценностям образования, а отсюда и к карьерным возможностям. С 1908г. это учебное заведение стало одним из немногих в губернии, куда принимались девушки. В 1909—1910 годах в школе открылся

⁸ Е.Логвиненко.24 ноября 1899 года в Петрозаводске открылась фельдшерская школа. <http://rk.karelia.ru/social/petrozavodskomu-medicinskomu-kolledzhu-ispolnilos-115-let/>

⁹ См. История Петрозаводска: власть и горожане. –Петрозаводск – 2008 – с. 125

¹⁰ Савченко И.В. Фельдшерская школа в Петрозаводске_/И.В. Савченко//Вестник Карельского краеведческого музея/ - Петрозаводск – 2011 – с. 148

акушерский класс, а из 20 учащихся, набранных в первый класс, было всего 5 женщин. В начале XX века школа ежегодно выпускала 6-10 человек. В фельдшерскую школу поступали не только жители Олонецкой губернии, но и выходцы из центральных районов России.

На своём долгом жизненном пути учебное заведение меняло своё название и место дислокации, но и по настоящее время успешно готовит специалистов среднего звена для здравоохранения нашего края. В настоящее время образовательное учреждение Петрозаводский базовый медицинский колледж остаётся важным и востребованным. За период, более, чем 100 лет, в колледже получили образование свыше 15 тысяч специалистов: это медицинские сестры, фельдшера, акушерки, фармацевты, санитарные фельдшера, фельдшера-лаборанты, зубные врачи и зубные техники.

Не столь долгую историю имеет Петрозаводский железнодорожный колледж, который появился в первой трети XX столетия.

1 сентября 1930 года в г. Лодейное Поле Ленинградской области открыл свои двери студентам «Тягово-эксплуатационный техникум железнодорожного транспорта», входящий в состав Учебного комбината Мурманской железной дороги. В 1934 году состоялся первый выпуск 67 специалистов паровозного хозяйства.

С 1 мая 1935 года произошло разделение Учебного комбината ст. Лодейное Поле на школу ФЗУ и Лодейнопольский механический техникум. В первые годы существования техникума, подготовка специалистов велась по двум специальностям – «Паровозное хозяйство» и «Вагонное хозяйство». В 1940г. в связи с военными действиями Советско-финляндской войны в здании техникума оборудован госпиталь, а учёба и выпуск проводились в техникумах городов Москва, Воронеж, Алатырь. В 1941г. техникум эвакуирован в г.Пермь. а затем на станцию Шаля Свердловской военной дороги. В 1944г. техникум из эвакуации возвратился в Лодейное поле

В 1959 г. руководство МПС и Октябрьской железной дороги принимают решение о переводе Лодейнопольского техникума железнодорожного транспорта в г. Петрозаводск – столицу Карельской АССР (ныне Республику Карелия). 15 июля 1993 г. Указанием МПС № 6-554У техникум был преобразован в колледж железнодорожного транспорта.¹¹

21 декабря 2009 г. колледж реорганизован путем присоединения к ФГОУ ВПО «Петербургский государственный университет путей сообщения», и с 1 апреля 2014 года на базе филиала ПГУПС по программам высшего образования создается единое образовательное учреждение Петрозаводский филиал ФГБОУ ВПО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», в состав которого входит Петрозаводский колледж железнодорожного транспорта.

Сегодня – это не только здания, лаборатории, аудитории. Это, в первую очередь, добрые традиции, замечательный коллектив преподавателей и сотрудников, талантливые студенты, это обновленное временем современное образовательное учреждение.

Педагогическую деятельность осуществляет квалифицированный коллектив преподавателей. Образовательная деятельность по программам среднего профессионального обучения.

В организации образовательного и воспитательного процесса студентов СПО задействовано 35 учебных кабинетов, 28 учебных лабораторий, мастерские, полигон, учебно-вычислительный центр, оборудованы 8 компьютерных классов, соединенных в локальную сеть с выходом в Интернет, библиотека, спортивно-оздоровительный комплекс, актовый зал и столовая.

За достижения в области подготовки специалистов учебное заведение неоднократно признавалось победителем отраслевого соревнования среди ССУЗов железнодорожного транспорта.

¹¹См. Яковцева Г.Б., Рюнтю В.И. Петрозаводский колледж железнодорожного транспорта./Г.Б. Яковцева, В.И. Рюнтю/ - Петрозаводск.- 2005

Филиал имеет множество благодарностей, наград и заслуг. Является лауреатом конкурса «Золотая медаль «Европейское качество» в номинации «100 лучших ССУЗов России» награжден дипломом Правительства Республики Карелия, дипломом номинанта и лауреата Национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая колесница» и многими другими достойными и престижными званиями.¹²

В филиале создан музей, который бережно и свято хранит историю и традиции и по праву считается одним из лучших музеев образовательных учреждений Республики Карелия. Сегодня музей – центр нравственного и патриотического воспитания студентов. Материалы и документы музея освещают разные периоды истории филиала. Стенды, альбомы, фотографии и экспонаты рассказывают о становлении филиала, о развитии рабочих династий железнодорожников.

Мы представили старейшие образовательные учреждения и убедились в том, что профессиональное образование в нашем крае имеет давние традиции. Вместе с тем, следует отметить, что система профессионального образования в её современном виде, включающем и высшие образовательные учреждения, сложилась только в послереволюционный период.

Список литературы

1. Глаголева А.П. Олонецкие заводы в первой четверти XVIIIв. М.- 1957
2. Гусева Т.А. Из истории профессионально-технического образования в Карелии XVIII-XXI вв. – Из истории профессионально-технического образования в Карелии. – Петрозаводск – 2006г. – с.4-15.
3. Деревянко И.С. У истоков профессионального образования. Ч. I. - Пётр I и его сподвижники. - СПб. -2002
4. Краснобаев Б.И. Очерки истории русской культуры XVIII века. – М.- 1972
5. История Петрозаводска: власть и горожане. –Петрозаводск – 2008
6. Савченко И.В. Фельдшерская школа в Петрозаводске /И.В. Савченко//Вестник Карельского краеведческого музея/ - Петрозаводск – 2011 – с. 147-154
7. Яковцева Г.Б., Рюнтю В.И. Петрозаводский колледж железнодорожного транспорта./Г.Б. Яковцева, В.И. Рюнтю/ - Петрозаводск.- 2005

Электронные ресурсы

Источник: <http://pomorskibereg.ru/istoriya-sela-sumposad/>

Источник: <http://sumposad.ru/wp-content/uploads/>

Е.Логвиненко.24 ноября 1899 года в Петрозаводске открылась фельдшерская школа.
<http://rk.karelia.ru/social/petrozavodskomu-medicinskomu-kolledzhu-ispolnilos-115-let/>

¹² См.<http://pgups-karelia.ru/>

ВАЛААМ ФИНЛЯНДСКОГО ПЕРИОДА В РУССКОЙ ПРОЗЕ 1920–1930-х ГОДОВ (Иван Савин, Борис Зайцев, Иван Шмелев)¹

Как известно, остров Валаам, в 1920-1930-е (с 1917 по 1939-1940) годы принадлежал Финляндской республике. Православный монастырь продолжал функционировать, но по иному летоисчислению Григорианскому календарю. Если в начале XX века остров, как и Карельский перешеек, был местом паломничества русских литераторов, то в 1920-1930-е годы посещать Православный монастырь, могли далеко не все. В основном это были русские эмигранты, жившие в Финляндии и других странах Европы. Среди писателей, посетивших остров и запечатлевших свои наблюдения были Иван Савин, Борис Зайцев и Иван Шмелев. Их творчество предмет и нашего анализа.

Иван Иванович Савин, (Саволайнен) один из ярких поэтов Русского Зарубежья, (1899–1927). «Рыцарь белой идеи», «поэт белой мечты» — так любовно называли русские эмигранты поэта, умершего в 27 лет. Русской у поэта была только бабушка, дед — финский моряк Йохан Саволайнен переехал в Россию, женившись на русской гречанке. Эмигрантом Ивана Савина тоже назвать нельзя. Его отец, Иван Иванович старший, после развода с матерью поэта вернулся в Финляндию как финляндский подданный. И. Савин переехал в Финляндию в 1921 году, где уже к тому времени жил и работал отец. Он получил работу и не знал нужды, с которой были знакомы русские эмигранты, хотя Савин даже не знал финского языка, Это подтверждают и документы, хранящиеся в Национальном архиве Финляндии: «крепкий, здоровый мужчина <...> совершенно не знающий финского языка»². В поэзии И. Савина гражданский пафос сочетался с тончайшей лирикой. И. Бунин, мало кого любивший, очень высоко ценил «молодого поэта и Белого воина»: «То, что он оставил после себя, навсегда обеспечило ему незабвенную страницу в русской литературе: во-первых, по причине полной своеобразности его и их пафоса и, во-вторых, по той красоте и силе, которыми звучит их общий тон, некоторые же вещи и строки — особенно»³. В прозаическом наследии Ивана Савина Валаам появляется в двух очерках: «Валаам — святой остров» и «Валаамские скиты» (оба — 1926 г.).

В 1926 —м году Савин так же пишет рассказ «Лимонадная будка» о жизни русского эмигранта-музыканта, по мнению автора, главный герой Миша успевает познать радость общения с Богом, являющим себя в храме природы. То, что это общение — единственная радость, доставшаяся эмигрантам, утверждают и валаамские монахи в очерках-рассказах Ивана Савина 1926 года о Валааме: «Валаам — Святой остров» и «Валаамские скиты».

Для Савина Валаам — это очаг православия, «заброшенный в вековую глушь Финляндии»⁴. С одной стороны, монахи благодарны Финляндии: «Мощи не осквернены грязными руками, церковные ценности не изъяты ... Грязная волна сюда не докатилась» («Валаам — Святой остров», с. 149), но с другой — в монастырь в Финляндии никто не хочет идти и богомольцев почти совсем нет.

Савин передает слова старого монаха, что молодые могли бы прийти с юга, да граница закрыта, «а из здешних мало кто жить устает и к Богу приходит...» (с. 148). Автор

¹ Статья подготовлена в рамках плановой темы: "Место литературы Карелии и Финляндии в художественном контексте XX - начала XXI веков", № 0225-2014-0007

² Sikorsky J. Kirje 29.1.1925 // Savolainen Ivan Juho. Suomen kansallinen arkisto. Valpo, henkilömappi № 322. Helsinki

³ Бунин И. Наш поэт // Возрождение. Париж. 1927. Июль. № 793. Цит. по: Савин И. Только одна жизнь. С. 208.

⁴ Савин И.И. Савин И. Только одна жизнь. Нью-Йорк. 1988. С.147. В дальнейшем при ссылках на это издание в тексте в скобках указываются страницы.

в восторге от монастырской библиотеки, он очарован и опечален одновременно «молитвенной тишиной» острова.

В очерке «Валаамские скиты» он пишет, что к отшельникам небо ближе, чем сам монастырь: «... скалы, скалы, скалы... Далеко монастырь. Близко небо» (с. 151). Единение «красоты и святости» притягивает автора, его удивляет «исключительный даже на Валааме покой» (с. 152). Первое, о чем спрашивали Савина скитские отцы, — православный ли он, а узнав, что православный, иногда не могли сдержать слез: «Господи, кои веки... Спаси Вас Бог. Забыты мы тут...». В каждом скиту — и чем дальше от монастыря скит, тем настойчивее — спрашивают с тревожной надеждой: «Православный?». Иногда плачут. Другие выпытывают: «Не из России ли? Как там? Господи?...» (с. 155).

Часть очерка — трепетное описание северной природы. Савин подчеркивает одухотворенность валаамской красоты, находя удивительные сравнения: «Какая красота на земле Твоей, Господи! ..Еле колышутся миллионы игл на сосновых ветках. Каплет румяное, вечернее солнце сквозь колеблющуюся сетку этих душных стрел, на песке расцветают разовые капли райскими цветами.

Вздрагивают золотые, совсем шелковые стружки на стволах прямых, как дороги к Богу, сосен» (с. 156). Однако это уже Финляндия, ибо стиль летоисчисления в православном монастыре был не православным. Савин обращает внимание на то, что многие монахи «давно не ходят в храмы, "оскверненные" новым стилем, <...> служат они в лесу, повесив икону на сосне...» (с. 157).

В очерке Савин ставит ту же проблему, что и в рассказе «Лимонадная будка» — о родине и душе. Музыкант Миша был убежден, что дорожить надо не землей, а душой. Монахи-старостильники, встретившиеся автору очерка, на его вопрос, что будет с монастырем, если за приверженность к старому стилю их выгонят, отвечали: «Пусть гонят! <...> мы сами пришли сюда на остров не его богатства спасать, а душу свою спасти <...>» (с. 157). Фраза, что дорожить землей не надо, в устах людей постоянно проживающей на родине, выглядела бы кощунственно, но с точки зрения писателей, творивших на чужбине, как и с точки зрения монахов-старостильников эта позиция объяснима. Такая точка зрения вряд ли могла убедить, но она могла утешить, дать ориентацию многим русским, жившим в зарубежье.

Известен Иван Савин и как литературный редактор. В 1926 г. С. А. Мальсагов выпустил в Лондоне свою документально-публицистическую книгу «Адский остров»⁵ — о Соловках и о побеге в Финляндию в группе Юрия Бессонова. Иван Савин помог Созерко Мальсагову в редактировании и литературной обработке книги.

Казалось бы, русские в 1920-е гг. в Финляндии жили изолированной жизнью со своими организациями, комитетами, театрами, о чем уже немало написано⁶. Но литературный мир русских писателей не был замкнут. Для Веры Булич, Вадима Гарднера, Ивана Савина Финляндия была не очень теплым, но все-таки домом. Они воспринимали ее не как туристы, не как изгнанники, а как нелюбимые дети. Их связывали с родиной и друг другом русский язык, русская история, культура, и, конечно, православная вера, паломнические поездки на Валаам.

Новое летоисчисление, принятое в монастыре, Григорианский календарь — не единственное, что указывало на финскую принадлежность Валаама в 1920–1930-х годах, когда его посетили русские писатели **Борис Константинович Зайцев** (1881–1972) и **Иван Сергеевич Шмелев** (1873–1950).

⁵ Мальсагов С. А. Адский остров: советская тюрьма на далеком севере // Воспоминания соловецких узников. Соловки, 2013. Т. 1. С. 370–444

⁶ Baschmakoff and Marja Leinonen. Russian life in Finland, 1917—1939: A local and oral history // Studia Slavica Finlandensia. T. XVIII. Helsinki. 2001; Pachmuss T. A Moving River of Tears: Russia's Experience in Finland. New York, Peterland Publishing, 1992

В путевом очерке «Валам» Бориса Зайцева, написанном в 1936 году, автор не воспринимает Валаам как Финляндию. Даже лес на Валааме, по его словам, «не финский». На это обращает внимание писатель, передавая разговор с отцом Харитоном:

«— Хороши эти леса, — говорит о. Харитон, медленно, негромко, будто слегка устало. — Мы ведь их не рубили. Дрова покупали у финнов, только чтобы их не портить. Да, красота, а не лес. Такого я в Финляндии не видел»⁷.

Но замечает писатель и финские черты Валаама: казармы финских солдат, бритых монахов-финнов. Говорит он об этом мимоходом, не вдаваясь в детали: «<...> мимо жилья финских солдат спустились мы к озеру, дошли до каменистого берега»⁸. Внешность отца Лаврентия, «молодого, бритого, с нерусским акцентом» напоминает Борису Зайцеву «облик уже финского православия»⁹.

Иван Шмелев, автор «Лета Господня», впервые побывал на Валааме в 1897 году в свадебном путешествии и тогда же написал свою первую книгу «На скалах Валаама». Книга увидела свет после очень сильной цензурной правки, что вынудило Шмелева оставить писательскую деятельность вообще. Снова он берется за перо лишь через десять лет, в 1905 году, решив писать рассказы для детей. На Валаам писатель приехал уже будучи автором «Солнца мертвых», произведения, переведенного на многие языки и вызвавшего одобрение К. Гамсуна, Р. Киплинга, Г. Гауптмана¹⁰. Уже были написаны первые главы «Лета Господня» и повесть «Богомолье».

Потеряв любимого сына, расстрелянного чекистами в 1921 году, прежнюю родину, Шмелев не испытывал симпатий к Советской России и тот факт, что финны не разрушили православный монастырь, наполнил сердце писателя искренней благодарностью к Финляндии. Он спокойно отнесся к тому, что Валаам стал относиться к новому государству, подчеркивая, что Валаам и Финляндию объединила сама природа. Парадоксально, что именно в этом случае певец православия в книге о православном монастыре не употребляет слово Бог, называя объединительницей природу: «Его не разрушают, не оскверняют, не взрывают. Суровая Финляндия к нему привыкла. Ведь и в прошлом он был в ее границах: природа их объединила»¹¹.

Вспоминая свое первое путешествие на Валаам, Шмелев пишет, что его поразили птицы, летящие над островом. Похожий «сверкающий косяк птиц», хорошо знающих свою дорогу, писатель увидел через десять лет над Клязьмой. «Эти две "встречи" слились в одно. С того и началось писательство. В тот же вечер написал я первый после десятилетнего ожидания детский рассказ "К солнцу" <...> Думал ли я тогда, у лесной часовни, что все это как-то отзовется в жизни, как-то в нее вольется и определится? И вот определилось. Связал меня Валаам с собой»¹².

В памяти писателя от первой поездки на Валам осталось очень много, в том числе и финский полицейский надзор. Еще тогда, за сорок лет до второго посещения острова, писатель столкнулся с надзором финской полиции при регистрации: «Позвольте запишу ваше имя-звание в гостиничную тетрадь, по полицейскому правилу... мы под финской полицией. Мы паспортов не смотрим, по виду верим... — говорит послушник»¹³. Это воспоминание приводит Шмелева к выводу, что Валаам не был чужд финнам: «Помню сорок лет тому, "полицейский надзор" над ним держали те же финны. Валаам чужим им не был: такой же, как и они — суровый, молчаливый, стойкий, крепкий, трудовой, — крестьянский»¹⁴. Валаам все-таки изменился, признается писатель. Перемена в том, что не

⁷ Зайцев Б.К. Валаам. Таллинн. 1936. С. 10.

⁸ Там же. С. 63.

⁹ Там же. С. 21.

¹⁰ Михайлов О.Н. Шмелев // Литература русского зарубежья. 1920–1940. М., 1999. Вып. II. С. 51–84.

¹¹ Шмелев И.С. Старый Валаам. Czechoslovague. 1936. С. 6.

¹² Там же. С. 145.

¹³ Там же. С. 25.

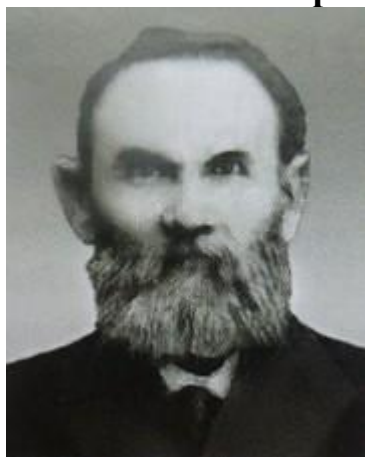
¹⁴ Там же. С. 25.

видно России: «Да, стал другой немножко Валаам. Но жив и ныне. Раньше — жил Россией, душой народной. Ныне — Россия не слышна. Россия не приходит, не приносит своих молитв, труда, копеек, умиления»¹⁵. Но неизменным остался свет Валаама. И этот свет Шмелев сравнивает с маяком в надвинувшейся «ночи мира».

Образ Валаама финского периода многогранный. С одной стороны не осквернены святыни, но с другой, монахи уходят молиться в лес, и молитвы их не слышны. Ценности не осквернены, но осквернено само «время», календарь, и потому здание монастыря не функционально, монахи уходят молиться к «иконе на сосне» Приметы времени, запечатленные писателями в 1920-1930-х годах, имеют для современного читателя как художественную, так и историческую ценность.

¹⁵ Там же. С. 6.

Краевед Д. П. Ягодкин: жизнь и творчество



Дмитрий Павлович Ягодкин родился 25 октября 1849 года в Костромской губернии. В 1872 году окончил курс в Костромской духовной семинарии, а в 1876 году – Санкт-Петербургскую духовную академию, получив степень кандидата богословия.

После завершения учебы приказом обер-прокурора Святейшего Синода от 4 сентября 1876 года за № 3 был назначен преподавателем всеобщей и русской гражданской истории Олонецкой духовной семинарии. Временно преподавал уроки истории словесности, латинского и греческого языка.

По воспоминаниям преподавателей он был человеком общительным, мирным, приветливым. «Бог наградил его щедро и светлым умом, и благородным сердцем, прямою характера и красноречием. Преподаватели имели в нем милого надежного и верного товарища, воспитанники – друга-преподавателя, много заботившегося и трудившегося над расширением кругозора питомцев и обогащением их идеальными взглядами и стремлениями. Основное желание Дмитрия Павловича было возжечь в своих учениках любовь к Родине, вложить в них веру в мессианское значение России»¹. Талантливый учитель обладал «светлым умом, благородным сердцем и просвещенным взглядом на вещи»².

Влияние Дмитрия Павловича на своих воспитанников было в высшей степени благоприятное и неизгладимое. Один из его учеников, впоследствии священник Петрозаводского кафедрального собора И. Н. Дроздин, слушавший уроки истории своего учителя во 2 – 3-х классах в 1876 – 1877 гг., в надгробной речи говорил о его первых шагах на педагогическом поприще: «В 1876 году мы были во 2-м классе, а ты по окончании академического курса впервые прибыл к нам полный телесных и духовных сил. Сразу же от твоих уроков повеяло не казенщиною или рутинною – нет! В них зазвучала живая, вдохновенная речь молодого тогда преподавателя, речь, проникнутая чувством сыновней любви к родине, чувством горячего патриотизма. Это чувство невольно передалось и нам, впоследствии укоренилось в нас и ныне спасает...»³.

Воспитанник 6-го класса Е. Крючков, характеризуя методику преподавания своего учителя, отметил, что его занятия «не были уроками механической зубрежки, притупляющей живую мысль ученика, они не были нагромождением головы учащегося малопонятным не разжеванным балластом, нет, ваши уроки имели характер живой беседы учителя со своими учениками. От ученика вы требовали не просто перефразировки учебника, нет, а ясного и осмысленного изложения того, что делается и говорится в классе»⁴.

Преподаватель Петрозаводского духовного училища Н. Ф. Лесков (1871 – 1915) вспоминал, что учитель предпочитал «живое сознательное усвоение учебного материала по предмету всеобщей и русской истории мертвым строчкам учебника»⁵. Д. П. Ягодкин

¹ Листок на гроб Дмитрия Павловича Ягодкина // ОЕВ. 1912. № 28. С. 487.

² С. Памяти почившего преподавателя Олонецкой духовной семинарии Д. П. Ягодкина // Олонец. неделя. 1912. № 41. С. 9.

³ Листок на гроб Дмитрия Павловича Ягодкина // ОЕВ. 1912. № 30. С. 519.

⁴ Листок на гроб Дмитрия Павловича Ягодкина // ОЕВ. 1912. № 29. С. 504.

⁵ С. Памяти почившего преподавателя Олонецкой духовной семинарии Д. П. Ягодкина // Олонец. неделя. № 42. С. 7.

«свободно относился к учебнику Д. Н. Иловайского⁶, многое из него опускал или изменял, а в ответах воспитанников удовлетворялся лишь самым существенным»⁷.

4 сентября 1901 года в Олонецкой духовной семинарии праздновался 25-летний юбилей Д. П. Ягодкина, на котором «сослуживцы почтенного юбиляра воздали должное благодушному и миролюбивому характеру Дмитрия Павловича, обуславливаемому глубоко философскими убеждениями и взглядами почтенного юбиляра, его трудам по изучению и описанию местного Олонецкого края и его поэтическому творчеству»⁸.

Преподаватель Олонецкой духовной семинарии Я. С. Елпидинский в своих воспоминаниях «отметил его как человека пылкого – выступавшего с речами на всех торжественных собраниях и юбилеях и как церковного оратора, указал на почившего как на человека глубокомысленного, трудолюбивого писателя в прозе и стихах, <...> самоотверженно трудившегося на педагогическом поприще...»⁹. Он «любил общество, гостеприимство, любил говорить и повеселиться. В частных и общественных собраниях раздавались его речи в прозе и стихах. В первые годы он любил проповедовать в церквях Петрозаводска»¹⁰.

С 4 сентября 1881 года он преподавал гражданскую, всеобщую и русскую историю, с 7 сентября 1900 года – географию в 5-х и 6-х классах¹¹, а с 8 января по 15 марта 1896 года – нравственное богословие в 6-м классе Олонецкого епархиального женского училища.

С 18 августа по 2 сентября 1897 года состоял в должности помощника инспектора, с 10 июня по 14 августа 1900 года был временным членом педагогического и распорядительного собрания Правления Олонецкой духовной семинарии. Он также входил в состав попечительства при церкви Олонецкой духовной семинарии.

Д. П. Ягодкин работал преподавателем в духовно-учебных заведениях Петрозаводска 36 лет. Его многолетний труд был отмечен многочисленными наградами. За отличную усердную службу награжден орденом святого Станислава 3-й степени, орденом святой Анны 3-й степени (2 сентября 1887 г.), орденом Станислава 2-й степени (6 мая 1897 г.), орденом Анны 2-й степени (6 мая 1903 г.), орденом св. Владимира 4-й степени (6 мая 1908 г.), серебряной медалью в память царствования императора Александра III¹².

Дмитрий Павлович активно участвовал в жизни Петрозаводска. Он являлся действительным членом Олонецкого губернского статистического комитета, участником религиозно-нравственных чтений в Назарьевском Братском доме.

Д. П. Ягодкин активно печатал свои статьи, очерки и рассказы в «Олонецких губернских ведомостях» и «Олонецких епархиальных ведомостях». В журнале «Олонецкие епархиальные ведомости» вел постоянные рубрики «Из жизни Олонецкой духовной семинарии» и «Из жизни духовных школ».

⁶ Иловайский Дмитрий Иванович (1832 – 1920) – русский историк, профессор Московского университета. Автор широко распространенных учебников по всеобщей и русской истории для средней школы «Сокращенное руководство к русской истории. Для младшего возраста», «Сокращенное руководство ко всеобщей истории. Для младшего возраста».

⁷ Сорокин В. Митрополит Ленинградский и Новгородский Григорий (Чуков) и его церковно-просветительская деятельность // Богословские труды: Сб. 29. М.: Изд-во Моск. Патриархии, 1989. – С. 151.

⁸ И-н. Из жизни Олонецкой духовной семинарии [о праздновании 25-летнего юбилея учителя гражданской истории Д.П. Ягодкина] // ОЕВ. 1901. № 18. – С. 551 – 552.

⁹ Листок на гроб Дмитрия Павловича Ягодкина // ОЕВ. 1912. № 28. С. 488.

¹⁰ С. Памяти почившего преподавателя Олонецкой духовной семинарии Д. П. Ягодкина // Олонец. неделя. 1912. № 41. С. 10.

¹¹ Сведения о составе служащих в духовно-учебных заведениях Олонецкой епархии (составлены в августе 1905 г.) // ОЕВ. 1905. № 18. Прил.: С. 7.

¹² Сведения о составе служащих в духовно-учебных заведениях Олонецкой епархии (составлены в ноябре 1908 года) // ОЕВ. 1908. № 23. Прил.: С. 2.

Указом Правительствующего Сената произведен по выслуге лет в чин титулярного советника (8 июня 1880 г.), в чин коллежского асессора (20 октября 1883 г.), в чин надворного советника со старшинством (29 сентября 1884 г.), в чин коллежского советника со старшинством (1891 г.), в чин статского советника со старшинством (22 ноября 1895 г.).

В 1884 году Д. П. Ягодкин женился на дочери священника Кондопожского прихода Василия Филимоновича Амосийского – Клавдии (1 мая 1866 г. – 2 мая 1911 г.). Обряд венчания совершал ректор Олонецкой духовной семинарии протоиерей Петр Филиппович Щеглов, а поручителем выступил бывший ученик Д. П. Ягодкина, слушатель Санкт-Петербургской духовной академии Константин Иванович Орфинский. В браке родились шестеро детей: Павел (род. 28 июня 1886 г.), Вячеслав (род. 29 сентября 1887 г.), Виктор (род. 14 апреля 1889 г.), Владимир (род. 19 мая 1892 г.), Анна (род. 24 августа 1894 г.), Екатерина (род. 15 октября 1900 г.)¹³.

В Формулярном списке Д. П. Ягодкина можно найти сведения об одном из сыновей – Вячеславе. В 1908 году Вячеслав Дмитриевич Ягодкин окончил полный курс Олонецкой духовной семинарии. В этом же году призван к исполнению воинской повинности и зачислен в ратники ополчения 2-го разряда. С 1908 работал учителем Шимозерской церковно-приходской школы Лодейнопольского уезда. С 1909 года по 16.08.1911 года – учитель образцовой школы при Олонецкой духовной семинарии. С 1 апреля 1912 – псаломщик Соломенской церкви Петрозаводского уезда¹⁴.

Работал вольнонаемным канцелярским служителем Олонецкой губернской типографии. В 1913 году он подал прошение о зачислении в штат Олонецкого губернского правления. С 8 февраля 1913 года работал в редакции газеты «Олонецкие губернские ведомости». В. Д. Ягодкин служил в газетном столе Губернского Правления коллежским регистратором. В 1916 году подал прошение о перемещении на службу в Петрозаводское отделение Государственного банка¹⁵.

При постройке собственного дома Д. П. Ягодкин получил болезнь, которая преследовала его до смерти. В последние годы жизни преподаватель «нуждался в отдыхе, и тяжелый семинарский труд изнурял его»¹⁶. Он трудился на благо своей семьи, «несмотря на собственные страдания»¹⁷.

В ночь на 26 сентября 1912 года Д. П. Ягодкин скончался. Погребение было совершено в пятницу 28 сентября на Зарецком кладбище.

Одним из направлений педагогической деятельности учителя стало краеведение. В 1897 году в Петрозаводске вышла его книга «Олонецкий край и его естественные богатства»¹⁸. Д. П. Ягодкин описал Олонию, город Петрозаводск, уездные города. Он представил краткий обзор культуры в крае, природные богатства. Краевед рассказал о судостроении, рыболовстве, птицеводстве, познакомил читателей с торговлей и достопримечательностями. В книге дана характеристика водных путей сообщения, крупных строительных камней. В нее включен трактат о необходимости строительства Беломорского канала и железной дороги от Петербурга через Петрозаводск.

¹³ НАРК. Ф. 1. Опись № 1. Дело № 99/2567. Л. 4 – 6.

¹⁴ Сорокин В. Митрополит Ленинградский и Новгородский Григорий (Чуков) и его церковно-просветительская деятельность / В. Сорокин // Богословские труды: сб.. М.: Изд-во Моск. Патриархии, 1989. Вып. 29. С. 177.

¹⁵ НАРК. Ф. 1. Опись № 1. Дело № 99/2567. Л. 4 – 6.

¹⁶ S. Памяти почившего преподавателя Олонецкой духовной семинарии Д. П. Ягодкина // Олонец. неделя. 1912. № 41. С. 10.

¹⁷ Там же.

¹⁸ Ягодкин Д. П. Олонецкий край и его естественные богатства: очерк / Д. П. Ягодкин. Петрозаводск: Губ. тип., 1897. [2], IV, 236 с.

Несколько сочинений Д. П. Ягодкин посвятил Олонецкой духовной семинарии: «Пятидесятилетний юбилей Олонецкой духовной семинарии» (1879)¹⁹ и «Из жизни Олонецкой духовной семинарии» (1900)²⁰.

Он написал несколько брошюр о своем земляке, протоиерее, ректоре Олонецкой духовной семинарии Петре Филипповиче Щеглове (около 1825, Тульская губерния – 6 сентября 1896, г. Санкт-Петербург): «Двадцатипятилетний юбилей ректора Олонецкой духовной семинарии протоиерея П. Ф. Щеглова (6-го марта 1878 г.)» (1878)²¹, «Прощальное чествование о. ректора Олонецкой духовной семинарии протоиерея Петра Филипповича Щеглова» (1895)²² и «Протоиерей Петр Филиппович Щеглов. († 6 сент. 1896 г.)» (1896)²³.

В журнале «Олонецкие епархиальные ведомости» напечатаны статьи Д. П. Ягодкина о педагогике («Печальное положение современных русских университетов»²⁴, «О желательном характере учебной реформы в России»²⁵) и методике преподавания географии («О желательной постановке преподавания географии в духовных школах»²⁶).

Предметом специальных занятий Д. П. Ягодкина была общая гражданская история и история русской церкви. В 1905 – 1907 гг. он публикует в журнале «Олонецкие епархиальные ведомости» статьи по вопросам истории и современной общественно-политической жизни.

Д. П. Ягодкин известен как исследователь старообрядчества. Его перу принадлежит брошюра о писателе, переводчике и церковном деятеле Симеоне Полоцком «Симеон Полоцкий как полемист против раскола» (1880). Дмитрий Павлович изучал полемическое искусство автора книги «Жезла правления» и пришел к выводу о том, что «удачной можно считать аргументацию Симеона Полоцкого только по поводу исправления Символа веры»²⁷.

Дмитрий Павлович проявил себя как фольклорист и этнограф. В газете «Олонецкие губернские ведомости» им рассмотрены особенности зимы в Олонецкой губернии и ее влияние на крестьянский быт в цикле статей «Зимние картинки Олонецкого края»²⁸. В статьях «Весенние картинки Олонецкого края»²⁹ подробно описаны основные промыслы крестьян: земледелие, рыбная ловля, сплав леса и животноводство. Отдельно он проанализировал народные приметы и скотоводческую обрядность.

¹⁹ Ягодкин Д. П. Пятидесятилетний юбилей Олонецкой духовной семинарии / Д. П. Ягодкин. Петрозаводск: Губ. тип., ценз. 1879. 72 с.

²⁰ Ягодкин Д. П. Из жизни Олонецкой духовной семинарии / Д. П. Ягодкин. - Петрозаводск: Губ. тип., 1900. 7 с.

²¹ Ягодкин Д. П. Двадцатипятилетний юбилей ректора Олонецкой духовной семинарии протоиерея П. Ф. Щеглова (6-го марта 1878 г.) / Д. П. Ягодкин. Петрозаводск, 1878. 13 с.

²² Ягодкин Д. П. Прощальное чествование о. ректора Олонецкой духовной семинарии протоиерея Петра Филипповича Щеглова / Д. П. Ягодкин. Петрозаводск: Губ. тип., 1895. 31 с.

²³ Ягодкин Д. П. Протоиерей Петр Филиппович Щеглов. († 6 сент. 1896 г.) / Д. П. Ягодкин. Петрозаводск: Губ. тип., 1896. 10 с.

²⁴ Ягодкин Д. Печальное положение современных русских университетов / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 5. С. 460 – 465.

²⁵ Ягодкин Д. О желательном характере учебной реформы в России / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 10. С. 306 – 310.

²⁶ Ягодкин Д. О желательной постановке преподавания географии в духовных школах / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 17. С. 515 – 517.

²⁷ Елянкин Ю.С. Церковь и государство в полемике со старообрядцами во второй половине XVII в. (на примере деятельности Московского Печатного двора): автореф. ... дис. канд. ист. наук / Ю.С. Елянкин. М., 2012.

²⁸ Ягодкин Д. Зимние картинки Олонецкого края / Д. Ягодкин // ОГВ. 1897. № 10. С. 2 – 3; № 12. С. 2 – 3; 1898. № 9. С. 2; № 10. С. 2 – 3; № 11. С. 2; № 12. С. 2.

²⁹ Ягодкин Д. Весенние картинки Олонецкого края / Д. Ягодкин // ОГВ. 1899. № 25. С. 2, № 26. С. 2 – 3, № 27. С. 2, № 28. С. 2, № 30. С. 2 – 3, № 31. С. 3, № 32. С. 2 – 3, № 35. С. 2.

В 1899 году в журнале «Олонецкие епархиальные ведомости» напечатана статья «Олонецкие приметы, поверия и суеверия»³⁰, в которой автор осуждает веру народа в приметы. Он считал, что они обрекают «человечество на умственную и нравственную косность»³¹.

«Олонецкие епархиальные ведомости» в неофициальном отделе публиковались стихотворения духовного содержания. Постоянными авторами были иеродиакон Афанасий (Вишневский), священник В. Красов, протоиерей Н. Суперанский, учитель И. Петров. С 1898 по 1911 гг. в «Олонецких епархиальных ведомостях» были опубликованы более двадцати стихотворений Д. П. Ягодкина. Некоторые из них под инициалами «Д. Я.» и «Я-н Д.». В первом номере журнала за 1898 год учитель пишет стихотворение «по случаю» выхода нового печатного издания «Да будет новый орган слова...».

Тематический диапазон произведений автора разнообразен. Религиозная лирика является основной в творчестве поэта: «О небесном воспитании» (1898), «Условия истинного познания и счастья» (1900), «Велик Господь наш в небесах...» (1905), «Восхищение мирозданием Божиим (1905)», «О любви Божией» (1905), «О любви к творению Божию» (1905), «Ты, Боже, Владыка миров...» (1905), «Хвала Тебе, Творец вселенной» (1905), «Всещедр Господь Творец...» (1906). Особенностью всех этих произведений является всецелостная, всеединая духовная сопричастность Богу. Для автора характерен особый христианский взгляд на окружающий мир, ощущение внутренней ценности, единства и взаимосвязи всего в мире.

С религиозной лирикой связаны его стихотворения о природе «Лето» (1898) и «О благотворном влиянии звездной ночи» (1905).

Теме любви посвящены стихотворения «О плодах любви» (1898), «Да будешь царствовать любовь...» (1906), «Любовь – основа братства» (1906).

В творчестве Д. П. Ягодкина присутствуют гражданские мотивы. В 1910 году он написал стихотворение «Иван Сусанин». Статьи о русско-японской войне «Голос русского патриота по поводу войны с Японией»³² и «Можно ли мириться с коварным врагом, пока он не разбит и не укрощен»³³ заканчивались патриотическими стихотворениями «Братья! Будем же дружнее...» и «Святая Русь! Одушевься!». Эти поэтические произведения выступали «в качестве инструмента патриотического и нравственного воспитания читательской аудитории»³⁴.

В 1904 году в Петрозаводске вышел сборник стихотворений Дмитрия Павловича «Песни победителей»³⁵ тиражом 4 тысячи экземпляров. Он продавался в Петрозаводске в собственном доме на улице Полевой (ныне улица М. Горького) за 35 копеек, на белой бумаге – за 40 копеек. По словам автора, «истинная цель написания “Песен победителей” – дать торжество добру над злом, свету над тьмой, любви над враждой»³⁶.

Некоторые из стихов Д. П. Ягодкина были положены на музыку еще при жизни. На его слова преподаватель музыки А. Максимов написал кантату, посвященную 100-летию Петрозаводского духовного училища, гимн к 25-летию служения в епископском сане преосвященного Мисаила, епископа Олонецкого и Петрозаводского. Помощник

³⁰ Ягодкин Д. Олонецкие приметы, поверия и суеверия / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1899. № 20. С. 27 – 29, № 22. С. 29 – 32, № 23. С. 23 – 26; 1900. № 1. С. 20 – 22, № 3. С. 100 – 102, № 4. С. 139 – 141, № 15. С. 556 – 557.

³¹ Ягодкин Д. Олонецкие приметы, поверия и суеверия / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1899. № 20. С. 29.

³² Ягодкин Д. Голос русского патриота по поводу войны с Японией / Д. Ягодкин // ОЕВ. – 1905. – С. 169 – 171.

³³ Ягодкин Д. Можно ли мириться с коварным врагом, пока он не разбит и не укрощен / Д. Ягодкин // ОЕВ. – 1905. – № 8. – С. 235 – 240.

³⁴ Стрелкова О.С. Духовная проза и поэзия в Курской церковной периодике дооктябрьского периода (по материалам издания «Курские епархиальные ведомости»: автореф. дис. ... канд. филол. наук / О.С. Стрелкова. Курск, 2014. С. 15.

³⁵ Ягодкин Д. П. Песни победителей: Стихотворения Д. П. Ягодкина / Д. П. Ягодкин. Петрозаводск: Сев. скоропеч., 1904. Вып. 1. 99 с.

³⁶ [Реклама сборника стихотворений Д.П. Ягодкина «Песни победителей»] // ОЕВ. 1904. №12. С. 375.

митрополичьего хора Богданов написал музыку на стихи «Велик Господь наш в небесах...»³⁷.

Всю свою жизнь Д. П. Ягодкин посвятил преподаванию в Олонецкой духовной семинарии и Петрозаводском епархиальном женском училище. Его краеведческие, религиозные, этнографические работы имеют большое научное значение и сегодня.

Статья подготовлена в рамках комплекса мероприятий Программы стратегического развития ПетрГУ на 2012 – 2016 гг. Подпроект «Лаборатория “Философские, исторические и культурологические исследования”».

Приложение

Труды Д. П. Ягодкина

Природа

Ягодкин Д. П. Олонецкий край и его естественные богатства: очерк / Д. П. Ягодкин. Петрозаводск: Губ. тип., 1897. [2], IV, 236 с.

История

Ягодкин Д. Благодетельные реформы России невозможны без внутреннего мира и мудрого отношения к инородческим притязаниям / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1906. № 4. С. 164 – 168.

Ягодкин Д. Голос русского патриота по поводу войны с Японией / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 6. С. 169 – 171.

Ягодкин Д. Можно ли мириться с коварным врагом, пока он не разбит и не укрощен? / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 8. С. 235 – 240.

Ягодкин Д. Нужно ли отменить смертную казнь за политические и злостные убийства / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1906. № 6. С. 243 – 246.

Ягодкин Д. О великом значении патриотизма в судьбе народов и государств / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1908. № 18. С. 400 – 405.

Ягодкин Д. О необходимости уважительного отношения к чужой собственности / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 13. С. 404 – 408.

Ягодкин Д. О существенных свойствах свободы и произвола / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1906. № 19. С. 709 – 712.

Ягодкин Д. О существенных признаках истинного знания / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 14. С. 436 – 441.

Ягодкин Д. Об историческом значении монархической наследственной и самодержавной власти в России / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1907. № 21. С. 532 – 541.

Ягодкин Д. Об источнике народного величия / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1906. № 17. С. 614.

Педагогика

Ягодкин Д. П. Двадцатипятилетний юбилей ректора Олонецкой духовной семинарии протоиерея П. Ф. Щеглова (6-го марта 1878 г.) / Д. П. Ягодкин. Петрозаводск, 1878. 13 с.

Ягодкин Д. П. Из жизни Олонецкой духовной семинарии / Д. П. Ягодкин. - Петрозаводск: Губ. тип., 1900. 7 с. Авт. указан в конце текста.

Ягодкин Д. П. Протоиерей Петр Филиппович Щеглов. († 6 сент. 1896 г.) / Д. П. Ягодкин. Петрозаводск: Губ. тип., 1896. 10 с. Авт. указан в конце текста.

³⁷ Мошина Т. «Славный был человек» / Т. Мошина // Карелия. 1996. 15 нояб. С. 12.

Ягодкин Д. П. Прощальное чествование о. ректора Олонецкой духовной семинарии протоиерея Петра Филипповича Щеглова / Д. П. Ягодкин. Петрозаводск: Губ. тип., 1895. 31 с.

Ягодкин Д. П. Пятидесятилетний юбилей Олонецкой духовной семинарии; [Приложения к описанию...]: [Описание празднования юбилея] / Д. П. Ягодкин. Петрозаводск: Губ. тип., ценз. 1879. 72 с. Авт. указан в конце основного текста. В прил.: Историческая записка об Олонецкой духовной семинарии.

* **

Машезерский М. Из жизни местных духовных школ / М. Машезерский, Д. Ягодкин // ОЕВ. 1900. № 2. С. 62 – 70.

Ягодкин Д. О желательном характере учебной реформы в России / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 10. С. 306 – 310.

Ягодкин Д. Печальное положение современных русских университетов / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 5. С. 460 – 465.

Ягодкин Д. О желательной постановке преподавания географии в духовных школах / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 17. С. 515 – 517.

Религия

Ягодкин Д. П. Симеон Полоцкий как полемист против раскола / Д. П. Ягодкин. СПб.: Тип. Ф.Г. Елеонского и К°, 1880. 15 с. Авт. указан в конце текста.

Ягодкин Д. Весна как символ духовного воскресения людей / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1899. № 10. С. 27 – 30.

Ягодкин Д. Истинное счастье человека / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 11. С. 341 – 345.

Ягодкин Д. О правах и обязанностях человека / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1906. № 9. С. 361 – 365.

Ягодкин Д. О страхе Божиим и о почитании Царя / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 9. С. 269 – 271.

Ягодкин Д. Отношение человека к мирозданию Божию / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 7. С. 211 – 215.

Ягодкин Д. Премудрость Божия в духовных дарованиях людей / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 8. С. 240 – 245.

Этнография и фольклор

Ягодкин Д. Весенние картинки Олонецкого края / Д. Ягодкин // ОГВ. 1899. № 25. С. 2, № 26. С. 2 – 3, № 27. С. 2, № 28. С. 2, № 30. С. 2 – 3, № 31. С. 3, № 32. С. 2 – 3, № 35. С. 2.

Ягодкин Д. Зимние картинки Олонецкого края: [об особенностях Олонец. зимы и ее влияние на крестьян. быт] / Д. Ягодкин // ОГВ. 1897. № 10. С. 2 – 3; № 12. С. 2 – 3; 1898. № 9. С. 2; № 10. С. 2 – 3; № 11. С. 2; № 12. С. 2.

Ягодкин Д. Олонецкие приметы, поверия и суеверия / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1899. № 20. С. 27 – 29, № 22. С. 29 – 32, № 23. С. 23 – 26; 1900. № 1. С. 20 – 22, № 3. С. 100 – 102, № 4. С. 139 – 141, № 15. С. 556 – 557.

Литературоведение

Ягодкин Д. О патриотической японской поэзии последнего времени / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1906. № 18. С. 665 – 671.

Стихотворения

Ягодкин Д. П. Песни победителей: Стихотворения Д. П. Ягодкина / Д. П. Ягодкин. Петрозаводск: Сев. скоропеч., 1904. Вып. 1. 99 с. 4000 экз.

[Реклама сборника стихотворений Д.П. Ягодкина «Песни победителей»] // ОЕВ. 1904. № 12. С. 375.

Ягодкин Д. П. Кивач и его братья / Д. П. Ягодкин // Олонецкие водопады Кивач, Пор-Порог и Гирвас в описаниях туристов / сост. Н. С. Шайжин. - Петрозаводск: Олонец. губ. тип., 1907. С. 12 – 13.

* * *

Д. Я. Иван Сусанин / Д. Я. // ОЕВ. 1910. № 29. С. 615 – 618.

Я-н Д. «Да будет новый орган слова...» / Д. Я-н // ОЕВ. 1898. № 1. С. 24.

Я-н Д. Лето / Д. Я-н // ОЕВ. 1898. № 2. С. 30 – 31.

Я-н Д. О небесном воспоминании / Д. Я-н // ОЕВ. 1898. № 8. С. 31 – 32.

Я-н Д. О плодах любви / Д. Я-н // ОЕВ. 1898. № 10. С. 32.

Ягодкин Д. «Братья! Будем же дружнее...» / Д. Ягодкин // ОЕВ. – 1905. – С. 171.

Ягодкин Д. «Велик Господь наш в небесах...» / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 18. С. 548.

Ягодкин Д. Восхищение мирозданием Божиим / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 16. С. 505.

Ягодкин Д. «Всещедр Господь Творец...» / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1906. № 4. С. 183.

Ягодкин Д. «Да будешь царствовать любовь...» / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1906. № 3. С. 141.

Ягодкин Д. Добрый совет детям / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1911. № 12. С. 193 – 195.

Ягодкин Д. Любовь – основа братства / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1906. № 6. С. 263.

Ягодкин Д. Небесные тучи / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 7. С. 209 – 211.

Ягодкин Д. О благотворном влиянии звездной ночи / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 11. С. 352.

Ягодкин Д. О любви Божией / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 3. С. 73.

Ягодкин Д. О любви к творению Божию / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 4. С. 109.

Ягодкин Д. О нравственном героизме / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1906. № 8. С. 345.

Ягодкин Д. «Святая Русь! Одушевись!» / Д. Ягодкин // ОЕВ. – 1905. - № 8. – С. 240.

Ягодкин Д. «Ты, Боже, Владыка миров...» / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 14. С. 435 – 436.

Ягодкин Д. Условия истинного познания и счастья / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1900. № 16. С. 591 – 592.

Ягодкин Д. Хвала Тебе, Творец вселенной / Д. Ягодкин // ОЕВ. 1905. № 11. С. 335.

Проза

Ягодкин Д. П. Настроение, навеянное картиною Кивача / Д. П. Ягодкин // Олонецкие водопады Кивач, Пор-Порог и Гирвас в описаниях туристов / сост. Н. С. Шайжин. - Петрозаводск: Олонец. губ. тип., 1907. С. 41.

О Д. П. Ягодкине

И-н. Из жизни Олонецкой духовной семинарии: [25-лет. юбилей преподавателя гражд. истории Д. П. Ягодкина] / И-н // ОЕВ. 1901. № 18. С. 551 – 552.

Листок на гроб Дмитрия Павловича Ягодкина // ОЕВ. 1912. № 28. С. 487 – 489, № 29. С. 500 – 506, № 30. С. 516 – 520.

Листок на гроб Дмитрия Павловича Ягодкина. Петрозаводск: Губ. тип., 1912. 13 с.

Мошина Т. «Славный был человек» / Т. Мошина // Карелия. 1996. 15 нояб. С. 12.

Мошина Т. А. Ягодкин Дмитрий Павлович / Т. А. Мошина // Карелия: энциклопедия: в 3 т. / гл. ред. А. Ф. Титов. Т. 3: Р – Я. Петрозаводск: ИД «ПетроПресс», 2011. С. 307 – 384.

[Формулярный список Д. П. Ягодкина] // НАРК. Ф. 1. Опись № 1. Дело № 99/2567. Л. 4 – 6.

Сведения о составе лиц, служащих в духовно-учебных заведениях Олонецкой епархии // ОЕВ. 1899. № 16. Прил.: С. 2

Сведения о составе служащих в духовно-учебных заведениях Олонецкой епархии (составлены в августе 1901 года) // ОЕВ. 1901. № 17. С. 508, 513.

Сведения о составе лиц, служащих в духовно-учебных заведениях Олонецкой епархии (составлены в августе 1902 года) // ОЕВ. 1902. № 16. С. 536, 541.

Сведения о составе лиц, служащих в духовно-учебных заведениях Олонецкой епархии (составлены в августе 1903 года) // ОЕВ. 1903. № 18. Прил.: С. 2, 7.

Сведения о составе служащих в духовно-учебных заведениях Олонецкой епархии (составлены в августе 1904 г.) // ОЕВ. 1904. № 18. Прил.: С. 2, 7.

Сведения о составе служащих в духовно-учебных заведениях Олонецкой епархии (составлены в августе 1905 г.) // ОЕВ. 1905. № 18. Прил.: С. 2, 7.

Сведения о составе служащих в духовно-учебных заведениях Олонецкой епархии (составлены в ноябре 1908 года) // ОЕВ. 1908. № 23. Прил.: С. 2.

Ягодкин Дмитрий Павлович // Календарь знаменательных дат Карелии. 2014 год [Электронный ресурс] / отв. ред. и сост. Е. А. Сайконен; ред. текста А. В. Сочнева. Петрозаводск: Нац. б-ка РК, 2013. URL: <http://library.karelia.ru/kalendar2014/html/ukazateli.html#>, своб. Загл. с экрана. (дата обращения: 19.12.2015).

S. Памяти почившего преподавателя Олонецкой духовной семинарии Д. П. Ягодкина / S. // Олонец. неделя. 1912. № 41. С. 9 – 11, № 42. С. 7 – 8.

Раздел 2. Секция «История строительства Мурманской железной дороги»

*А.С. Соколов,
главный специалист
А.В. Антонов,
ведущий специалист
Национальный архив
Республики Карелия*

История строительства Мурманской железной дороги в проектах, планах и чертежах (по фондам Национального архива Республики Карелия)

3 ноября 1916 года была завершена укладка сквозного рельсового пути от Петрозаводска до Мурманска, начала действовать Мурманская железная дорога¹. Масштаб строительства дороги, охватывающий значительные материальные ресурсы, можно представить на примере объемов документов Национального архива Республики Карелия, касающихся строительства и первых лет эксплуатации железной дороги (1915-1918 гг). Так, в фонде 320 «Управление по строительству Мурманской железной дороги», документы которого непосредственно касаются проектирования и строительства дороги, содержится более 7 тысяч единиц хранения (управленческой, научно-технической документации и личных дел работников).

Кроме того, документы, отражающие строительство и эксплуатацию Мурманской железной дороги в режиме достройки, представлены в фондах 771 «Управление Мурманской железной дороги»; 776 «Контора представителя начальника Мурманской железной дороги в Петрограде», 778 «Контора контрагентов по постройке Мурманской железной дороги Алейникова и Аверина», 779 «Главная контора контрагента по постройке Мурманской железной дороги Макшеева», 780 «Контора контрагента по постройке Мурманской железной дороги Нехорошева», 781 «Контора контрагента по постройке Мурманской железной дороги Сигова», 782 «Главная контора контрагента Островского по постройке Мурманской железной дороги», 783 «Контора контрагента Лорда-Френча по постройке Мурманской железной дороги», Р-528 «Петрозаводское отделение Октябрьской железной дороги» (1915-1959), Р- 1576 «Управление работ по постройке Мурманской железной дороги» и во многих других фондах.

Среди них можно выделить документы, касающиеся технической стороны вопроса, строительства зданий и сооружений дороги, закупки подвижного состава, развития рельсового пути, в том числе научно-техническую документацию.

Интерес представляют документы, отражающие предварительные стадии проектирования Мурманской железной дороги: представление Управления по сооружению железных дорог в Совет Министров об ассигновании денежных средств на работы по постройке железнодорожной линии от Петрозаводска до Сорокской бухты и расценочные ведомости на работы по сооружению железной дороги нормальной колеи от 29 ноября 1914 г.²; технические условия проектирования и сооружения железнодорожной линии Петрозаводск-Сорокская бухта за 1915 г.³ и другие.

Вопросы трассировки новой железнодорожной линии содержатся в плане направления железнодорожных линий Петрозаводск - Сорокская бухта и Мурманской с

¹ Мурманская железная дорога : краткий очерк постройки железной дороги на Мурмане с описанием её района / Управление по постройке Мурманской железной дороги - Петроград : Типография Товарищества А.Ф. Маркс, 1916. - с.23.

² НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 1/5. Л. 1-32

³ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 2/15. Л. 1-17

указанием месторасположения станций и разъездов за 1915 г.⁴, схематичном плане железнодорожной линии Кандалакша — Сорокская бухта за 1915 г.⁵.

Сжатые профили железнодорожной линии Петрозаводск - Сорокская бухта и Кандалакша - Кола за 1915 г.⁶ содержат сведения о высоте насыпей и глубине выемок земли, размещении станций и переездов.

В фондах содержатся планы многих железнодорожных станций дороги, в том числе станции Петрозаводск⁷, которая строилась как конечный пункт частной Олонецкой железной дороги, связывающей административный центр Олонецкой губернии с Петроградом, а с 16 марта 1917 г. перешла в ведение Мурманской железной дороги⁸. Сама же Олонецкая дорога была выкуплена государством и присоединена к Мурманской в апреле 1917 г.⁹



Проект главных мастерских Мурманской железной дороги. Общий план расположения мастерских на карте г. Петрозаводска. 1917 г.

В фондах управления строительства Мурманской железной дороги и его контрагентов содержится много проектов зданий и сооружений. К примеру, проект здания для служебных и пассажирских помещений на разъездах железнодорожных линий Петрозаводск — Сорокская бухта и Мурманской за 1915 г.¹⁰, чертежи барakov Мурманской железной дороги за 1916 г.¹¹, типовой проект больницы для служащих железнодорожной линии Петрозаводск - Сорокская бухта за 1916 г.¹², проект деревянного паровозного здания

⁴ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 16/129. Л. 13.

⁵ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 16/129. Л. 8.

⁶ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 16/129. Л. 1; Ф. 781. Оп. 1. Д. 1/1. Л. 72.

⁷ Выкопировка из плана станции Петрозаводск. 1915 г. НА РК. Ф.320. Оп.3. Д.25/193. Л.90; Проект главных мастерских Мурманской ж.д. Общий план расположения мастерских на станции Петрозаводск (план Петрозаводска с указанием улиц и кварталов, вокзала и паровозных мастерских). 1917-1918 гг. НА РК. Ф.Р-1576. Оп.1. Д.26/162. Л.8-10.

⁸ Распоряжение временно исполняющего должность начальника Управления железных дорог о переходе станции Петрозаводск с 16 марта 1917 г. из ведения Олонецкой железной дороги в ведение Мурманской железной дороги. 15 марта 1917 г. НА РК. Ф.772. Оп.2. Д.2/8. Л.1.

⁹ Доклад Управления железных дорог министру путей сообщения о присоединении Олонецкой железной дороги к Мурманской железной дороге. 9 апреля 1917 г. НА РК. Ф.Р-1576. Оп.1. Д.22/136. Л.4-5.

¹⁰ НА РК. Ф. 781. Оп. 1. Д. 1/1. Л. 260.

¹¹ НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 15/94. Л. 113, 120, 123об., 152, 177.

¹² НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 74/602. Л. 11.

на каменном фундаменте на 4 стойла на станции Кандалакша-Пристань Мурманской железной дороги за 1917 г.¹³

Интересен типовой проект пассажирского здания для станций III класса, разработанный гражданским инженером, известным русским архитектором, графиком, исследователем русского народного зодчества Руфином Михайловичем Габе (1875-1939) за 1915 г.¹⁴

Особое место занимают чертежи деревянных железнодорожных мостов Мурманской железной дороги и пристани в Мурманске за 1914-1918 гг.¹⁵, проект железнодорожного моста с железобетонными фермами через р. Шую за 1918 г.¹⁶

К научно-технической документации фонда «Управления по строительству Мурманской железной дороги» за 1915 г. относятся и чертежи средств сигнализации - семафоров железнодорожной линии Петрозаводск — Сорокская бухта¹⁷ и снеговых щитов, устанавливавшихся вдоль железнодорожных путей для ограждения их от снежных заносов¹⁸.

В фондах Национального архива Республики Карелия отложились также чертежи и схемы, относившиеся к подвижному составу дороги (паровозам, вагонам, вагонеткам и дрезинам), который закупался за рубежом и у российских промышленных предприятий, а также был взят в аренду у ряда российских железных дорог.

Так, дрезины для строительства дороги закупались во Франции, в том числе при участии известного русского инженера и предпринимателя Александра Павловича Клягина (1884-1952)¹⁹. Назначенный в 1915 г. начальником хозяйственного отдела Мурманской железной дороги²⁰, А.П. Клягин в 1916 г. был послан во Францию и Бельгию, одновременно назначен представителем министра путей сообщения при военном атташе России в Париже. В дальнейшем А.П. Клягин жил во Франции, был известен своей предпринимательской деятельностью (в частности, ему принадлежал знаменитый отель «Наполеон» в Париже), а также дружбой с И.А. Буниным, по совету которого А.П. Клягин написал ряд книг о дореволюционной Сибири²¹. В фонде содержатся чертежи дрезины широкой колеи разработки механического завода Оскара Эде и Ко за 1916 г.²²

Интересен типографский альбом чертежей пассажирских вагонов - издание Петроградского вагоностроительного завода за 1916 г., детально представляющий типы вагонов, их внешнее и внутреннее устройство²³.

К числу научно-технической документации также можно отнести определенный массив документов по закупке и эксплуатации паровых землеройных машин, в том числе экскаваторов.

Строительство такой крупной железнодорожной магистрали, как Мурманская железная дорога, требовала привлечения большого количества рабочих, инженеров и специалистов в области строительства. Помимо наемных крестьян и военнопленных на различных тяжелых и грязных работах активно использовалась всевозможная техника. Начало 20-го века стало

¹³ НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 15/94. Л. 132.

¹⁴ НА РК. Ф. 781. Оп. 1. Д. 1/1. Л. 270.

¹⁵ НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 3/15. Л. 1-59.

¹⁶ НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 40/282. Л. 37-43.

¹⁷ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 30/224. Л. 92.

¹⁸ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 30/224. Л. 2а.

¹⁹ Отчет инженера для поручений А.П. Клягина начальнику работ по постройке Мурманской железной дороги о закупке во Франции узкоколейных рельс для нужд дороги. 19 сентября 1917 г. НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 22/141. Л. 241.

²⁰ Приказ начальника управления по постройке железнодорожной линии Петрозаводск-Сорокская бухта и Мурманской В.В. Горячковского о назначении своим заместителем по хозяйственной и материальной части Архангельского района постройки инженера А.П. Клягина от 23 сентября 1915 г. // НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 49/348. Л. 51.

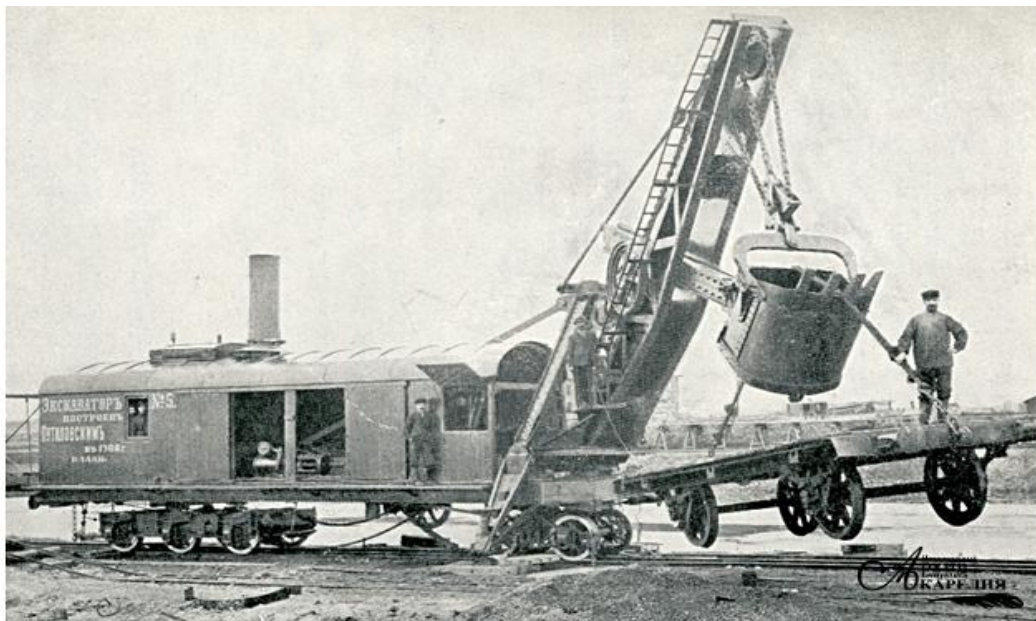
²¹ Клягин А.П. Страна возможностей необычайных: Рассказы/Предисловие И.А. Бунина; подготовка текста, комментарии и предисловие А.В. Блюма. — Новосибирск: Свиньин и сыновья, 2010. — 376 с.

²² НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 43/433. Л. 143, 145.

²³ НА РК. Ф. Р-528. Оп. 19. Д. 292. Л. 1-138.

временем активного использования паровых механизмов. С момента создания первых паровых машин в 1769 г. прошло более века, они исправно служили во всех отраслях хозяйства. На строительстве Мурманской железной дороги активно использовались паровые механизмы. Кроме обычных паровозов импортного и российского производства применялись также паровые молоты, насосы, землеройные и подъемные машины. Большинство этого оборудования поставлялось из-за границы, а также передавалось на нужды строительства дороги из других регионов страны.

Для строительства Мурманской железной дороги было необходимо значительное количество разнообразных машин и оборудования. Особенно много работ по прокладке рельсового полотна, возведению мостов и эстакад было произведено с помощью паровых лопат (экскаваторов). Перекопать миллионы тонн грунта для создания железнодорожной насыпи рабочим с лопатой в руках было не под силу, сжатые сроки строительства требовали максимально высоких темпов работы.



75-тонный одночерпаковый экскаватор «Путиловец». Фото из спецификации на экскаватор. 1916 г.

Согласно «Ведомости экскаваторов Мурманской железной дороги» 1917 г. на строительстве было задействовано 22 экскаватора трех марок «Марион», «Путиловец», «Бьюсайрус»²⁴. Преобладали паровые лопаты марки «Марион», их насчитывалось 13 штук, различных моделей (№ 41, № 61, № 70). Экскаваторов Путиловского завода на строительстве дороги было задействовано 5 штук, также землеройные работы выполняли 4 экскаватора фирмы «Бьюсайрус». Эти машины разных классов и производительности использовались на строительстве различных участков дороги. К примеру, производительность экскаватора Путиловского завода за 10 часов составляла от 250 до 300 куб. сажень²⁵, экскаватор «Бьюсайрус» имел производительность не менее 2400 куб. сажень в час²⁶. В связи с такой разницей в производительности серьезную роль играло правильное распределение и подбор экскаваторов для работ на разных грунтах. Использование более легких экскаваторов на сыпучих грунтах и более тяжелых и сложных на каменистых обеспечивало высокие темпы выполняемых работ.

Важным вопросом была доставка паровых экскаваторов до места их работы. Поставкой экскаваторов, как и другого оборудования для нужд Мурманской железной дороги занимались контрагенты. Одним из таких контрагентов был Владимир Петрович Сигов. Он занимался оформлением документов на перевозку экскаваторов по железной дороге до места строительства.

²⁴ НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 25/155. Л. 62.

²⁵ НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 25/155. Л. 20.

²⁶ НА РК. Ф. Р-442. Оп. 1. Д. 1/3. Л. 1.

15 декабря 1917 года им была дана расписка в получении пяти дубликатов железнодорожных накладных на перевозку экскаваторов типа «Марион»²⁷.

Экскаваторы, запасные части к ним, специалисты для их сборки и наладки доставлялись из-за границы водным путем. Маршрут через Атлантический океан был не безопасен, так как в то время Германия объявила подводную войну²⁸. В связи с этим отправка оборудования и монтеров осуществлялась через Тихий океан. Экскаваторы американских компаний «Марион» и «Бьюсайрус» доставлялись до российского порта Владивосток и оттуда направлялись по железной дороге каждый на свой участок работ. В 1917 году из Америки в Россию с завода «Марион» было направлено 6 монтеров для сборки и наладки экскаваторов.

Иностранные специалисты, приехавшие из Америки, не знали русского языка. Им требовались переводчики, которые смогли бы им помочь организовать работу в другой стране²⁹. Одним из них стал Андрей Андреевич Де-Ливрон. Судьба этого человека очень непростая. Родился в 1880 г. В 1899 г. окончил Морской кадетский корпус, получил звание мичмана, служил на миноносце «Бесшумный», с 1903 г. — на крейсере «Варяг», с 20 апреля 1903 г. находился в береговом лазарете Нагасаки. Обучался в Токийском университете, в 1915 г. вернулся в Россию, где был восстановлен на службе, занимался контрразведкой во Владивостоке. В 1916-1917 гг. служил переводчиком с английского языка при Мурманской железной дороге, в 1918 г. работал в Олонецком губернском военкомате, занимал должность председателя местного Союза советских журналистов³⁰. 9 июня 1920 г. арестован на своей квартире в Москве и заключен в Бутырскую тюрьму, 16 июня того же года расстрелян.

Помимо иностранных специалистов к сборке и наладке экскаваторов привлекались и отечественные кадры. Управлять паровым экскаватором мог далеко не каждый, для этого требовалось элементарное техническое образование и прохождение специального обучения, которое проводили иностранные специалисты. Согласно спецификации парового экскаватора «Путиловец» для его эксплуатации требовались, как минимум, два высоко квалифицированных машиниста (старший и младший). Старший управлял рычагами подъемной, поворотной машин и ходом экскаватора, а младший обеспечивал ход черпака вперед и назад, открывал его дно.

Кроме машинистов экскаватор обслуживало еще немалое количество людей. Например, для работы паровой машины требовалось заготовить и наколоть дрова, подвезти воду, необходимо было следить за температурой котла и давлением пара в паровых магистралях, осуществлять смазку механизмов³¹.

Научно-техническая документация и документы периода строительства и первых лет эксплуатации Мурманской железной дороги (планы, чертежи, проекты), хранящиеся в фондах Национального архива Республики Карелия — ценнейшие документальные источники, которые до настоящего времени еще не исследованы. Они дают представление о процессе строительства Мурманской железной дороги, условиях труда рабочих, а также объеме научно-технических знаний инженеров-строителей и железнодорожников.

²⁷ НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 27/179. Л. 5.

²⁸ НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 18/109. Л. 189-190.

²⁹ НА РК. Ф. 320. Оп. 8. Д. 27/1326. Л. 20.

³⁰ Разрешение нагасакского губернатора А. Де-Ливрону на открытие училища (на японском языке) и удостоверение преподавателя английской школы в Харбине А. Де-Ливрона за 1911 и 1914 г. НА РК. Ф. 1. Оп. 38. Д. 9/69. Л. 1, 3; Списки бывших офицеров, мобилизованных на службу в Красной Армии за 1918-1919 гг. НА РК. Ф. Р-573. Оп. 1. Д. 18/177. Л. 76, 82; Выписка из протокола Олонецкого ревкома от 25 декабря 1918 г. по вопросу конфликта председателя Союза советских журналистов А. Де-Ливрона с Олонецким губернским военкоматом. НА РК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 5/26. Л. 490.

³¹ НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 25/155. Л. 31-31об.

Судьба ж/д моста через реку Шуя на 417 км линии Санкт – Петербург – Мурманск

В марте 1915 года на всем протяжении будущей Мурманской железной дороги начались строительные работы. Блокада черноморских и балтийских портов во время Первой мировой войны и развитие событий на фронте, побудили правительство России принять решение о начале строительства ж/д, связывающей Санкт – Петербург с незамерзающим Мурманском.

В селе Шуя в 1914 году вокруг строительства железнодорожного моста кипели нешуточные страсти, лились женские слезы и сыпалась отборная мужская ругань. Дело в том, что селорастянулось вдоль реки без малого навосьмь верст, занимая все пространство между озерами Укшезеро и Логмозеро. В него входило 17 деревень: от Коловострова (Низовье) до Плаксино (Верховье). Поэтому обойти сплошную цепочку деревень по обеим сторонам реки для ж/дорожников не было никакой возможности. Проектировщики вынуждены были пойти на разорительную для казны меру. Перекинуть мост в юго-восточной части села, проложив путь прямо через деревню Ереминская. Агенты отдела отчуждения, строго следуя правилам экономии, старались обойтись минимальным сносом жилья и хозяйственных построек. Проектировщики выбрали самые скромные дома в деревне Ереминская – жилища Дмитрия и Андрея Колиных. А их соседка, жена крестьянина Н.Кагачева, лишилась только хозяйственной части дома, жилую часть не тронули.

Насеверном берегу дорога очень удачно вписалась между деревнями Тимонинской и Сагарвой. Она заняла только несколько покосов, да у Никиты Изотова изъяли прибрежную пашню. Оценили ее в 17 рублей с копейками, но мужик потребовал не менее 150 рублей. За ним и остальные запротестовали. Крестьяне опасались за жизнь домашних животных («всех коров, собак и курей передавите») пожаров от искр из паровозных труб. Пришлось искать компромисс. Однако кругленькая сумма вознаграждения, обещанная отделом отчуждения, чаще всего мгновенно мирила их с «неизбежным железнодорожным злом». За снесенные дома и прочие строения на берегу реки Шуи крестьянам было полностью заплачено в 1917 году. Участок дороги Петрозаводск – Сорока (Беломорск) был построен за 8 месяцев и первый сквозной поезд прошел по Шуйскому мосту уже в январе 1916 года. (1)

До 1937 года все конструкции Шуйского моста были деревянные. При реконструкции моста в 1936 году были построены железобетонные опоры, на которые установили две металлические фермы, каждая длиной 55 метров. Но мост по – прежнему стоял на деревянных поперечинах. Их по мере износа, раз в 10 лет, приходилось периодически менять. (2)

Как важный стратегический объект, ж/д мост находился под постоянной охраной 1 роты 52 полка войск НКВД по охране ж/д сооружений. (Командир роты – лейтенант Сердобинцев Иван Кондратьевич 1901 г.р., член ВКП (б)). Непосредственную охрану моста осуществлял гарнизон №155 «Шуя» в количестве 21 человека под командованием младшего лейтенанта Константинова Петра Захаровича 1909 г.р., кандидата в члены ВКП (б). (3) Военный городок гарнизона располагался на левом берегу у моста. После захвата г.Петрозаводска Шуйский мост стал частью рубежа обороны, проходившей по реке Шуя с севера на юг от Укшезера до Логмозера. Здесь 37 стрелковая дивизия мужественно сражалась с 1 по 6 октября 1941 года против 4 и 1 пехотных дивизий финской армии. Территорию вокруг ж/д моста обороняли воины 1 роты 1 легкострелковой бригады под командованием генерал-майора Я.А. Аввакумова и воины гарнизона. В числе обороняющих мост через реку «Шуя 417 км» участвовала и рота 52 полка НКВД в количестве 100 человек, под командованием ст. л-та Борзова, ранее воевавшая на

подступах к Петрозаводску. (Борзов Иван Иванович 1907 г.р., начальник полковой школы МНС)

В конце июня 1944 года при отступлении финских войск ж/д мост был взорван. Но полностью разрушить его не дали члены подпольной молодежной организации села Шуя, которой руководил Игорь Красков. Карельский поэт Михаил Сысойков так описывает события в своем очерке: «От сильного взрыва приподнялись и тяжело осели фермы моста. Когда рассеялось облако дыма один из пролетов по-прежнему высился над рекой...». (4) При этом одно пролетное строение было сбито с опорной части и повреждено. Второе строение обрушилось и упало в реку.

Но уже 2 июля 1944 года ж/д мост через Шую был восстановлен. Это сделали 132 работника «Мостопоезда №60», специализированного строительного подразделения, созданного для восстановления ж/д сообщений 01.11.1941 г. приказом Наркома путей сообщения. Его первым начальником был Я. М. Королев. (5) В то время восстанавливали мост очень быстро, надо было срочно пропускать военные и грузовые эшелоны.

«Израненный» с целым рядом повреждений: балки были немного загнуты и два пролета впоследствии стояли под небольшим углом, «V» образная балка имела сквозное отверстие размером 7-12 см., укрепленное с двух сторон накладками - он до последних дней выполнял свою главную задачу. (6)

Прошло 63 года - целая человеческая жизнь. Пришло время возрождения моста. В 2007 году «Ленгипротранспуть» завершил разработку проекта и с июня 2008 года строители Мостоотряда №47 приступили к обновлению, а по сути полной замене старого моста. На трех опорах были смонтированы два пролетных строения по 55 метров и почти 200 тонн каждый, поставленные Воронежским заводом мостовых металлоконструкций. Монтаж двух пролетов осуществлялся с построенных на реке Шую пирсов. Одновременно шло усиление опор действующего моста. Деревянные поперечины были заменены на прочные мостовые плиты. Что позволяло отодвинуть сроки очередного их ремонта с 10 до 30 лет. В дальнейшем старые металлические фермы были перенесены на еще одни временные опоры, а два новых пролета состыкованы и смонтированы на своем постоянном месте. В конце октября 2010 года был проведен завершающий этап работ – разрезка старых конструкций, облицовка опор и мощение откосов.

«Окрепший» и обновленный железнодорожный Шуйский мост, длиной 124 метра, продолжил почетную эстафету своих предыдущих собратьев, обеспечивавших бесперебойное сообщение между Санкт-Петербургом и Мурманском, которая длится уже 100 лет. (6)

Список литературы:

1. Газета «ТВР – Панорама» от 03.03.2011.
2. Газета «Карелия» № 121 от 30.10.2010.
3. РГВА Фонд 38358 Оп. 1. Дело 17.
4. Газета «Ленинская правда» от 04.07.1986.
5. Сайт <http://www.mo19.ru/ru/cases>
6. Газета «Гудок» от 27.10.2010. С.-Петербург.

Раздел 3. Секция «Мурманская железная дорога в истории, экономике и культуре края»

*Шафранская Ксения Валериевна
ИФКСиТ ПетрГУ, кафедра туризма
старший преподаватель,*

«Путешествие в Похьёлу»: значение железнодорожных перевозок в развитии туризма в Карелии (1920-е, первая половина 1930-х гг.)

Туризм представляет собой совокупность двух элементов – путешествия и пребывания. Исторические путешествия отличались длительностью, были очень трудны и сопряжены с множеством опасностей. Веками путешествующая часть человечества задумывалась над тем, как продлить пребывание, сделав путь к месту назначения максимально коротким и безопасным. Однако эта проблема практически не имела решения вплоть до XIX века¹. Научно-технический прогресс обусловил начало грандиозных изменений в транспортном обеспечении путешествий. Железные дороги, автомобили и пароходы дали человеку не мыслимую ранее степень свободы и скорости перемещения, современный транспорт открыл огромные возможности для хозяйственно-экономического и социально-культурного роста в разных регионах мира.

С развитием транспорта началась эпоха массового туризма². Следование по маршруту становилось все более динамичным, комфортным и безопасным, благодаря чему время пути теперь «работало» на путешественника, создавая дополнительную возможность для отдыха, расширения кругозора и социальных коммуникаций. Превращению путешествий в массовое явление способствовали революционные изменения в транспортной системе, начало которым положило создание железных дорог и паровоза. Железнодорожный транспорт стал важнейшей составляющей инфраструктуры туризма, наряду со средствами размещения, питания и экскурсионным обслуживанием.

Отечественная история железнодорожного сообщения восходит к первой половине XIX столетия. Вместе с тем, осознание важности железных дорог особенно остро произошло после поражения России в Восточной войне (1853–1856), одним из факторов которого была невозможность оперативного перемещения сил и средств армии по территории страны. «Железные дороги крайне необходимы России ... они, можно сказать, выдуманы для нее более, чем для какой-либо страны Европы...»³, – говорил о проблеме железнодорожного транспорта первый министр путей сообщения Российской империи П.П. Мельников (1865–1869 гг.). Однако решение этой проблемы в полном объеме было достигнуто уже в следующем столетии.

После Октябрьской революции 1917 г. все частные железные дороги подлежали огосударствлению. Управление сетью железных дорог взял на себя Наркомат путей сообщения, преобразованный позднее в Министерство путей сообщения. В 1920–30-е гг. проводилась активная реконструкция, электрификация железных дорог, введение в эксплуатацию новых магистралей и линий. Наступил кульминационный момент развития отечественного железнодорожного сообщения.

Сегодня российские железные дороги выполняют более 40 % пассажирооборота. По протяженности железнодорожных линий Россия занимает второе место после США, а по перевозке пассажиров – третье место после Китая и Японии⁴. Огромное значение железнодорожное сообщение имеет для развития туризма, поскольку обеспечивает динамичные, безопасные транспортные услуги по всем видам туризма. В этой связи

¹ Грицкевич В.П. История туризма в древности. СПб., 2005. С. 68–73.

² Воронкова Л.П. История туризма и гостеприимства. М., 2004. С. 164–166.

³ Цит. по: Материалы СЦБИСТ – железнодорожный форум. Режим доступа: <http://scbist.com/wiki/8764-znachenie-zheleznodorozhnogo-transporta.html>

⁴ Там же.

особенное место занимает история Мурманской железной дороги, проложенной по территории одной из самых «туристских» республик России – Карелии, в то время, когда в крае только зарождалась индустрия массового въездного и внутреннего туризма.

Мурманская железная дорога (с 1935 г. – Кировская, 1959 г. – в составе Октябрьской) функционировала с 1914 г. по 1959 г., являлась основной стратегической транспортной артерией Карело-Мурманского края, сыгравшей важную роль в геополитическом, военном, хозяйственно-экономическом и социально-культурном его развитии. Железная дорога была построена в условиях военного времени, в переломный период отечественной истории. Официальной датой открытия сквозного движения на Мурманской магистрали считается 3 ноября 1916 г.⁵

На начальном этапе строительства (1914–1917 гг.) проводилась временная эксплуатация железнодорожной линии Петрозаводск – Мурманск, в основном для перевозки военных грузов и снабжения армии из Мурманска и западного побережья Белого моря. Второй этап (1917–1918 гг.) использования «Мурманки» характеризовался совершенствованием магистрали и развитием инфраструктуры, включавшей запасные пути, мосты, станции, водонапорные башни, депо и другие здания и сооружения, предназначенные для обеспечения безопасности движения поездов, приема и отправления грузов и пассажиров. Особенное внимание уделялось инфраструктуре крупных станций. Так, были построены депо и клубы железнодорожников в Петрозаводске, Медвежьей Горе, Надвоицах, Кемь, Кандалакше и Мурманске. В 1921 г. все строительные работы на магистрали были завершены, а Мурманская железная дорога принята к полной и безопасной эксплуатации на всем протяжении⁶.

Чем характеризовалось это время для Карелии? В июле 1923 г. Карельская Трудовая Коммуна была преобразована в Автономную Карельскую Советскую Социалистическую Республику (далее АКССР) с официальным закреплением основ национальной идентичности новой административной единицы в составе РСФСР. Рост национального самосознания способствовал возобновлению краеведческой работы в Петрозаводске: возродилось краеведческое общество, значительно расширились функции музея, включившие научно-исследовательскую, просветительскую и природоохранную деятельность. В музее впервые появилась концепция Карелии как туристской республики, началась разработка первых массовых всесезонных маршрутов по Петрозаводску и районам.

Туризм и экскурсионная деятельность являлись важными атрибутами краеведческой работы. В 1920-е, первой половине 1930-х гг. развитию туризма и краеведения в АКССР уделялось большое внимание. Советский туризм рассматривался в качестве фактора содействующего естественно-географической, краеведческой, спортивной и военной подготовке человека⁷. К тому же, в русле существовавшей тогда идеологии, Карелия должна была стать для западного мира и, в первую очередь, для стран Скандинавии, привлекательной «витриной» успехов социализма, что также требовало развития в крае туризма⁸.

В период 1920–30-х гг. туризм приобрел некоторые не свойственные ранее функции и формы. Так, спортивный туризм молодежи отчасти стал проявлением завуалированной подготовки к возможному отражению угроз противника. С помощью туризма появлялась

⁵ Голубев А.А. Мурманская железная дорога на переломном этапе истории (1917–1918) // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. Сер. «Общественные и гуманитарные науки». 2011. № 5. С. 14.

⁶ Голубев А.А. Мурманская железная дорога на переломном этапе истории (1917–1918) ... С. 18.

⁷ Естественногеографическая и краеведческая подготовка инструкторов-методистов по туризму. М., 1980. 58 с.

⁸ Гюллинг Э. Героическое десятилетие 10 лет Советской Карелии // Карело-Мурманский край. 1930. № 7–8. С. 1–4.

возможность подготовить людей к военному времени и выработать необходимую привычку к обстановке военного лагеря, совершению больших переходов, быстрому ориентированию на местности и самообслуживанию⁹. В то же время набирал обороты индустриальный туризм. После 1917 г. к основным объектам показа на территории Карелии относились, помимо природных красот, достижения народного хозяйства: стройки, производства, заготовки¹⁰. С помощью экскурсионного бюро, созданного при Карельском музее, для всех желающих организовывались выезды на грандиозные стройки и хозяйственные объекты эры индустриализации, например: Кондопожский бумажный комбинат, Кондопожская гидроэлектростанция, Кандалакшская гидроэлектростанция, заводы «Карелдрев» и «Экспортлес», Шальское устье – осмотр крупного рыболовецкого центра, поселки Ропручей и Гольцы – места разработок диабазы и гранита¹¹.

Процессы индустриализации, развернувшиеся со второй половины 1920-х гг., стимулировали развитие инфраструктуры туризма. В ходе хозяйственно-экономического освоения республики создавались необходимые коммуникации: дороги, мосты, транспорт, связь, отсутствие или недостаток которых раньше делали практически невозможным широкое изучение и использование историко-культурных и природных богатств края.

Мурманская железная дорога открыла новые перспективы для туристов, экскурсантов и краеведов. Железнодорожная магистраль включала 5 линий, протяженных в меридианном направлении по Карело-Мурманскому краю: Олонецкую (Званка (Волховстрой) – Петрозаводск), Сорокскую (Петрозаводск – Сорока (Беломорск), Кемскую (Сорока – Кемь), Кандалакшскую (Кемь – Кандалакша) и Мурманскую (Кандалакша – Мурманск)¹². Теперь любой желающий мог быстро и с долей комфорта получить комплексное представление о Карелии, наблюдая смену природных зон, удивительные явления природы, разнообразие ландшафтов, образ жизни и занятия населения, достижения советского хозяйства.

Не случайно, продолжая традицию литературных путешествий, петрозаводские краеведы железнодорожную линию Петрозаводск – Мурманск называли «путешествием в царство Похьёлы». Похьёлой в финно-угорской фольклорной традиции именовалась территория северной Карелии и Кольского полуострова (Карело-Мурманский край). Исторически – это была далекая и суровая страна, населенная саамами. Согласно эпосу «Калевала» Похьёла считалась местом скудным и печальным, не подходящим для жизни людей, источником тьмы, холода и болезней. Актуализируя наследие эпоса, краеведы предлагали туристам на себе проверить воздействие «магического» путешествия из южной Карелии на крайний Север. Туристам должна была предстать покоренная и преобразованная, с помощью советской власти, «Похьёла». В данном случае, железнодорожный маршрут преследовал сразу несколько целей идеологических и практических: знакомство с Карело-Мурманским краем, осмотр достижений народного хозяйства и, прежде всего, инфраструктуры Мурманской железной дороги, ознакомление с культурой Карелии.

Все туристические маршруты 1920–1930-х гг. начинались из Петрозаводска – административного, научного и культурного центра республики. Идеологическое обоснование целей и задач туризма шло по линии Народного комиссариата просвещения АКССР, Карельский музей, при котором функционировало экскурсионное бюро, вел

⁹ Туризм и оборона Советского Союза // Карело-Мурманский край. 1928. № 12. С. 7.

¹⁰ Хордикайнен А. Экскурсии в Карело-Мурманский край // Вестник Карело-Мурманского края. 1925. № 6. С. 9, Он же. О зимних экскурсиях в Карелию и Лапландию // Вестник Карело-Мурманского края. 1925. № 22. С. 15; Эйхфельд И. Экскурсионное дело и охрана природы в хибинских тундрах // Карело-Мурманский край. 1929. № 10. С. 9–11; Степанов П. По Ленинградской области, Карельскому и Мурманскому краю // Советское краеведение. 1934. № 11. С. 5–61.

¹¹ Макарьев С.А. Экскурсионный вопрос в Карелии // Карело-Мурманский край. 1928. № 9. С. 18–19.

¹² Голубев А.А. Мурманская железная дорога на переломном этапе истории (1917–1918) ... С. 16.

практическую разработку маршрутов¹³. Петрозаводские краеведы: Виктор Иванович Крылов, Лев Григорьевич Гершанович, Степан Андреевич Макарьев, Александр Матвеевич Хордикайнен постоянно занимались вопросами развития туризма в республике. Краеведы не только разрабатывали маршруты, но и проводили большую информационную работу. Местные издания регулярно размещали на своих страницах статьи, сообщения и рекламную информацию краеведческого характера, с помощью которой люди узнавали новое о Карелии.

Среди наиболее популярных республиканских изданий необходимо отметить журнал «Красный Мурман» – научно-популярное издание Дорожного Производственного Союза Мурманской железной дороги, рассчитанный на массового читателя. Первый номер журнала вышел в свет в апреле 1921 г. тиражом в 3.000 экземпляров. С 1924 г. ведущую роль в информационном обеспечении краеведения и туризма играл журнал «Вестник Карело-Мурманского края», издававшийся Советом народных комиссаров АКСССР и Правлением Мурманской железной дороги тиражом в 500 экземпляров, с 1925 г. переименованный в «Карело-Мурманский край» с тиражом в 1200 экземпляров.

Результаты краеведческих наблюдений публиковались также в местных изданиях «Красная Карелия», «Карельская коммуна» и «Известия ОИК». Например, краевед Л.Г. Гершанович в 1923 г. опубликовал в газете «Карельская коммуна» подборку материалов, посвященных Беломорской Карелии: «Кемские впечатления», «Наши поморские богатства» и «По Белому морю»¹⁴. Сбор и публикация краеведческих материалов являлись первоочередной задачей краеведения. Так, В.И. Крылов отмечал, что каждый краевед «должен иметь в виду первую свою задачу – собирать, собирать и собирать. Даже более того – спешить собирать»¹⁵. Краеведы знали, что «в вихре несущихся событий» очень легко упустить время и многие исторические предметы и документы могут исчезнуть, «очутиться в мусоре и хаосе, и будут окончательно забыты»¹⁶.

Мурманская железная дорога с ее динамичными возможностями перемещения очень выручала исследователей в деле сбора краеведческих материалов. Благодаря железнодорожному сообщению летом 1925 г. в Кемии появилась возможность создать Общество изучения Кемского уезда¹⁷. Можно только предполагать, сколько килограммов краеведческих материалов, вошедших потом в основу экскурсионного освоения Карелии, было собрано благодаря поездкам по железной дороге.

Так, благодаря усилиям краеведов появлялась, например, привлекательная реклама, предлагающая: «летние экскурсии в Карело-Мурманский край, в страну незаходящего, полуденного солнца! В край неисчислимых лесных, рыбных и горных богатств! В страну древних исторических памятников! В страну мрамора и гранита!»¹⁸. А в 1925 г. в журнале «Карело-Мурманский край» открылась и специальная колонка «Из записок экскурсанта», переименованная в 1927 г. в «Отклики экскурсанта». Редакция приглашала всех туристов, побывавших в Карелии присылать свои впечатления о крае в виде очерков, стихов, зарисовок и фотографий¹⁹. Редакторы отмечали: «закрепление связи между наблюдательным, вдумчивым экскурсантом и краевой общественностью является одним из самых положительных условий в нашей краеведческой деятельности»²⁰.

¹³ Отчет Карельского государственного музея за 1928–1929 гг. НА РК. Ф. 630, Оп. 1, Д. 50/414, Л. 47.

¹⁴ «Карельская коммуна» 1923 г. №№ 37, 151, 185.

¹⁵ Крылов В.И. Основные задачи нашего краеведения // Вестник Карело-Мурманского края. 1925. № 14. С. 9–10

¹⁶ Богданов В.В. Очередные задачи краеведения // Вестник Карело-Мурманского края. 1925. № 14. С. 17.

¹⁷ Крылов Изучение Кемского уезда // Красная Карелия. 1925. 31 июля. № 171. С.2.

¹⁸ Экскурсии по Карело-Мурманскому краю [рекламное объявление] // Вестник Карело-Мурманского края. 1929. № 20–21.

¹⁹ Петрозаводск-Кивач-Мурманск [без автора] // Карело-Мурманский край. 1927. № 3. С. 27–28.

²⁰ Там же.

После назначения директором Карельского музея С. А. Макарьева, руководившего работой экскурсионного бюро, началась активная разработка массовых экскурсий для местных жителей и для приезжих²¹. В период 1927–1928 гг. состоялось 42 экскурсии (летние и зимние) с общим количеством экскурсантов 1389 человек, за период 1928–1929 гг. – 101 экскурсия, а количество экскурсантов возросло до 3433 человек²². В 1928 г. была проведена 1 зимняя экскурсия для жителей Карелии и 6 для приезжих, с общим количеством экскурсантов 117 человек²³.

В 1928–1929 гг. населению Карелии по профсоюзной линии были впервые предложены дальние экскурсионные поездки в Крым, на Кавказ и другие местности СССР, с предоставлением 50 % льготного проезда²⁴. Вместе с тем, Карелия сама являлась целью массового туриста – много экскурсантов прибывало в Карелию из Ленинграда, Ленинградской области и Москвы, в 1928–1929 гг. туристы от профсоюзов составили свыше 55 % от общего числа²⁵. Чаще других пользовались экскурсиями работники «Союза просвещенцев», «Сов-торг-служащих», «медицинско-санитарного Союза», «Союза строителей» и «Союза коммунальщиков»²⁶.

Развертывание экскурсионной деятельности стало возможно благодаря разграничению функций и закреплению курирования над разными видами экскурсий между Экскурсионным бюро и Карельским Советом Профсоюзов. В организации доставки туристов этим ведомствам содействовали Госречпароходство и Правление Мурманской железной дороги, т. е. организации, заинтересованные в интенсивном пассажирском движении²⁷. Экскурсионное бюро Мурманской железной дороги подготовило один из первых туристических путеводителей по Карелии, под названием «Спутник экскурсанта по Карело-Мурманскому краю»²⁸.

Приезжавшие в Петрозаводск туристы получали качественное экскурсионное обслуживание. Карельской музей вел разработку различных профилей экскурсий в пределах республики. Экскурсии подразделялись по видам: школьные, для рабочих и служащих, для «лиц со значительными денежными средствами», «спортивно-краеведческие» для любителей рыбной ловли и охоты, а также по срокам проведения: кратковременные (от 1 до 3 дней) и длительные (от 1 недели до месяца). Экскурсионное обслуживание предоставлялось в течение всего года²⁹. Предлагались также выездные экскурсии в Ленинград и по Петрозаводску, где для ознакомления со столицей Карелии экскурсантам предлагался выбор из 20 различных объектов³⁰.

На рубеже 1920–1930-х гг. благодаря новым возможностям транспортного обслуживания туристов, С. А. Макарьевым были разработаны более 10 новых

²¹ Макарьев С. А. Экскурсионный вопрос в Карелии // Карело-Мурманский край. 1928. № 9. С. 17–18.

²² Количество экскурсий и экскурсантов, обслуженных Экскурсионным бюро НКП за 1928/29 гг. НА РК. Ф. 630. Оп. 1. Д. 50/414. Л. 49.

²³ Количество экскурсий и экскурсантов, обслуженных Экскурсионным бюро НКП за 1928/29 гг. НА РК. Ф. 630. Оп. 1. Д. 50/414. Л. 49.

²⁴ Сведения об экскурсантах, отправленных Экскурсионным бюро НКП за пределы Карелии с предоставлением 50 % льготы за время с июня по сентябрь (включительно) 1929 г. НА РК. Ф. 630. Оп. 1. Д. 50/414. Л. 51.

²⁵ Распределение экскурсантов по Союзам. НА РК. Ф. 630. Оп. 1. Д. 50/414. Л. 51.

²⁶ Там же.

²⁷ Спутник экскурсанта по Карело-Мурманскому краю. Петрозаводск, 1925. 45 с.

²⁸ Там же.

²⁹ Дорожный В. Об экскурсионном бюро // Вестник Карело-Мурманского края. 1925. № 13. С. 11–12; Сомов А. От слов к делу // Вестник Карело-Мурманского края. 1925. № 14. С. 12–13; Шеманский А. Д. Рыболовный спорт на реке Кеми-Русской и Кеми-Финской. Очерк по спортивному краеведению // Вестник Карело-Мурманского края. 1925. № 5. С. 20–24.

³⁰ Экскурсии в Ленинград. А. С. [авторский псевдоним] // Красная Карелия. 1924. № 144. С. 2; Маршруты экскурсий по г. Петрозаводску в 1927 г. НА РК, Ф. 630, Оп. 1, Д. 36/305. Л. 51–52.

тематических маршрутов по Карелии, охватывающих наиболее известные достопримечательности и промышленные пункты: водопады Кивач, Гирвас и Пор-порог, Кондострой, Шальское устье, остров Гольцы, мысы Бесов и Пери-нос, Марциальные воды, Тивдийские мраморные разработки, Бородинскую биологическую станцию³¹. Маршруты подразделялись на пешие, велосипедные, автомобильные, водные и железнодорожные. Чаще всего в рамках одного маршрута совмещалось сразу несколько способов передвижения. Зимой также были лыжные маршруты.

Приведем шесть маршрутов, в которых использовалось передвижение с помощью железнодорожного транспорта.

1) «Онежский». Маршрут смешанный: водный, пеший, автомобильный, велосипедный, железнодорожный. Продолжительность 16 дней. Следование по маршруту Петрозаводск – Шала – Медвежья Гора – Петрозаводск. Большой интерес вызывал осмотр Медвежьей Горы, лесопильного завода и санатория, открывшегося здесь в 1925 г.

2) «Кондопожский». Маршрут смешанный: железнодорожный, пеший. Продолжительность 6 дней. Включает осмотр Кондопожской бумажной фабрики и гидростанции, природные достопримечательности озера Сандал и водопада Кивач.

3) «Шуйско-Белогорский». Маршрут смешанный: железнодорожный, пеший, водный. Продолжительность 9–11 дней. Следование по маршруту Петрозаводск – станция Шуйская, село Шуя, деревня Косалма, деревня Царевичи. Включал осмотр крестьянского быта, рыбалку на озере Кончезере, ловлю раков. Далее по маршруту – Марциальные воды, Кивач, озеро Сандал, водопады Гирвас, Пор-Порог, деревни Тивдия и Белая Гора – осмотр мраморных разработок. Главная цель маршрута ознакомление с тремя водопадами, мраморными ломками и бытом карельской деревни.

4) «Сумский». Маршрут смешанный: железнодорожный, водный, пеший. Продолжительность 26 дней. Следование по маршруту Петрозаводск – Повенец – Ведлозеро – Выгозеро – Карасозеро – Сумостров – Лапино – Сумский посад – Вирма – Сухоनावолоцкая – Шижма – Выгостров – Сорока – Петрозаводск (по Мурманской железной дороге). От Повенца старый путь пролегал через систему рек и озер, а также волоком на север к Соловецкому монастырю. В Сумском посаде туристы могли осмотреть памятники старинной деревянной архитектуры конца XVII в., в Выгострове – древние петроглифы. Весь маршрут предназначался для физически выносливых туристов и проходил по традиционным старообрядческим местам.

5) «Надвоицкий». Маршрут смешанный: железнодорожный, пеший. Продолжительность 15 дней. Следование по маршруту Петрозаводск – Надвоицы (осмотр Воицкого водопада на р. Выг) – Каргозеро – Ендогуба – Сумский посад – Вирма – Сухоनावолоцкая – Шижма – Выгостров – Сорока – Петрозаводск.

6) «Паданский». Маршрут смешанный: железнодорожный, пеший, водный. Продолжительность 10 дней. Следование по маршруту Петрозаводск – станция Масельская – Лисья Губа – Масельга – Евгора – Паданы – Сондолы – Лисья Губа – Масельская – Петрозаводск.

В 1920–1930-е гг. рядовые жители страны не отличались хорошим знанием географии. Ясного представления, о том, где находится Карелия и, как выглядит эта земля, не было даже в сознании многих ленинградцев, не говоря уже о жителях других регионов СССР. Условия жизни в Карелии характеризовались из-за ее пределов не многим лучше, чем в легендарной «Похьёле»: «вечная ночь», «нельзя купаться и загорать», «люди живут олениводством», «сосредоточение социально вредных элементов – соловчан». Одним словом, путешествия, организованные с помощью современных средств передвижения для большинства туристов становились настоящим культурным шоком.

³¹ Макарьев С. А. Экскурсионный вопрос в Карелии // Карело-Мурманский край. 1928. № 9. С.18.

Людей удивляла красота северной природы и культура быта северян: «Север лучше юга, – писали некоторые, – Север полон контрастов ... Белый снег и черные деревья. Резкие цвета солнечного восхода и заката. На березах льдинки, преломляя солнечные лучи, дают розовую и бледно-желтую березу. Солнцем искрится снег...». В северной деревне «избы двухэтажные, просторные с большим количеством окон, чистые и опрятные, – продолжали обмениваться впечатлениями экскурсанты, – Всюду видны на домах шесты и рыбачьи снасти. ... По случаю нашего приезда созвали деревенскую молодежь и устроили бал. Девушки танцевали вальс и кадрили ... пришедший куплетист декламировал с большим пафосом и непринужденностью чисто городские стихи»³².

У многих экскурсантов оставались незабываемые впечатления от поездок по Карелии.

³² См.: Петрозаводск-Кивач-Мурманск // Карело-Мурманский край. 1927. № 3. С. 27–28.

*Подопригора С.А., председатель Совета ветеранов
Петрозаводского ЛО МВД России на транспорте,
Карпеченко С.В., хранитель фондов Музея истории
Культурного центра МВД по Республике Карелия*

На страже карельских магистралей

Транспортная система страны представляет собой очень важный и сложный механизм, который оказывает влияние на экономическое и политическое развитие государства, социальный прогресс. Поэтому вопросы обеспечения правопорядка и общественной безопасности на транспорте являются одним из приоритетных направлений в правоохранительной деятельности. Для наиболее оптимальной организации этой работы были созданы специализированные органы полицейского аппарата.

Впервые прообраз современных органов внутренних дел на транспорте появился в 1809 г. в манифесте Александра I «Учреждение об управлении водяными и сухопутными сообщениями»¹, согласно которому при Дирекции водных и сухопутных сообщений – новом ведомстве, курировавшем 10 транспортных округов, были созданы полицейские команды. В задачи первых транспортных полицейских входило обеспечение безопасности на речном и дорожном транспорте, сопровождение и предотвращение хищений грузов.

Дальнейшее развитие этого направления правоохранительной деятельности было связано с активным железнодорожным строительством в стране. В 1837 г. в России ввели в эксплуатацию первую железную дорогу по маршруту Петербург – Царское село, с 1851 г. поезда пошли из Петербурга в Москву. Постепенно вокруг железных дорог начали стихийно концентрироваться жители из близлежащих деревень, совершались кражи вещей и багажа у пассажиров, преступления против личности. Криминогенная обстановка до того ухудшилась, что император Николай I принял решение привлечь к обеспечению порядка на железной дороге жандармскую полицию.



¹ Мамлеева Д. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / <http://lawtheses.com/organizatsionno-pravovye-formy-deyatelnosti-transportnoy-politsii-rossii-v-xix-veke-istoriko-pravovoe-issledovanie>

В 1857 г. вышел Указ императора Александра II об организации целой сети железных дорог в стране, в строительстве которой было задействовано значительное количество людских ресурсов. Появились возможности для коррупции и казнокрадства, а воровство начальства и подрядчиков вызывало волнения и забастовки строителей, одновременно росла и криминальная активность самих рабочих.

В связи с данными обстоятельствами были расширены полномочия жандармских полицейских команд на железных дорогах, что потребовало большей нормативной четкости. Первым актом, регулировавшим вопросы деятельности транспортной полиции, стало вышедшее в 1861 г. «Положение о жандармских полицейских управлениях Санкт-Петербургской, Варшавской, Московской, Нижегородской железных дорог»².

В 1866 г. жандармские полицейские управления (ЖПУ) были изъяты из ведения Министерства путей сообщения и переданы в полное подчинение Шефу жандармов генерал-адъютанту графу Шувалову. В 1867 г. утвердили структуру и штаты ЖПУ, значительно расширили спектр их прав и обязанностей³. С этой даты можно говорить о жандармской железнодорожной полиции как о самостоятельном институте обеспечения правопорядка на транспорте.

Транспортная полиция выполняла общеполицейские и специальные функции. Общеполицейские функции состояли в охране общественного порядка и борьбе с уголовной преступностью в так называемой полосе отчуждения, специальные – в борьбе с забастовками, проверке паспортов на пограничных станциях, контроле за соблюдением «Полицейских железнодорожных правил», а также охране императорских поездов, ценных грузов и конвоировании арестантов при их следовании⁴. К началу XX в. данные подразделения в корпусе жандармов стали самыми крупными, превзойдя по численности личного состава все остальные части корпуса вместе взятые⁵.

В конце XIX столетия появились первые проекты сооружения железной дороги к северным берегам страны, но инициировала строительство только начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война, в результате которой водные пути на Балтийском и Черном морях оказались для России заблокированы.

Это вынудило правительство ускорить сооружение железнодорожной линии, которая обеспечила бы надежную связь с союзниками по Антанте через незамерзающее Мурманское побережье. Официальный акт о приемке Мурманской железнодорожной магистрали в эксплуатацию был подписан 15 ноября 1916 г.⁶

² Мамлеева Д. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / <http://lawtheses.com/organizatsionno-pravovye-formy-deyatelnosti-transportnoy-politsii-rossii-v-xix-veke-istoriko-pravovoe-issledovanie>

³ МВД России. Энциклопедия / М.: Объединенная редакция МВД России, Издательский дом ОЛМА-ПРЕСС, 2002. - с. 190.

⁴ Мамлеева Д. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / <http://lawtheses.com/organizatsionno-pravovye-formy-deyatelnosti-transportnoy-politsii-rossii-v-xix-veke-istoriko-pravovoe-issledovanie>

⁵ Кустов В. История транспортной полиции России до 1919 года / https://vsut.mvd.ru/struktura/istoriya/istoriya_transport_policii

⁶ Вехов Н. История Мурманской железной дороги / http://www.alexandragoryashko.net/kandalaksha_around/history/vexov_gelezn_doroga.htm



После Февральской революции 1917 г. Временное правительство упразднило правоохранительные институты старой власти. Все сотрудники ж/д жандармерии подлежали или увольнению, или отправке в подразделения действующей армии.

Свои коррективы в вопросы охраны общественного порядка и обеспечения безопасности на транспорте внес и Октябрьский вооруженный переворот. В январе 1918 г. Чрезвычайным Всероссийским съездом железнодорожников было принято «Положение о народной железнодорожной милиции», согласно которому нести милиционную повинность должны были сами железнодорожники.

В Петрозаводске большевистский мирный «переворот» произошел 4 января 1918 г. при поддержке Красной гвардии. Командир Петрозаводского отряда И.В. Матвеев вспоминал, что батальон Красной гвардии был создан из трех дружин – городской, заводской и железнодорожной – в количестве 480 человек. В марте того же года Олонецкий Губсовет принял постановление о слиянии милиции и Красной гвардии с образованием 4 отделов: городского, уездного, железнодорожного и губернского⁷.

В феврале 1919 г. ВЦИК РСФСР были приняты Постановление «Об организации железнодорожной милиции и железнодорожной охраны» и Положение «О рабоче-крестьянской железнодорожной милиции»⁸, в обязанности которой входило обеспечение революционного порядка и борьба с уголовной преступностью на линиях железной дороги и на станциях.

Первоначально управление ж/д милицией осуществлялось по территориальному принципу, т.е. в составе губернских и уездных органов милиции были созданы соответствующие отделы. 28-29 апреля 1919 г. в Петрозаводске состоялось заседание Олонецкого губернского съезда Рабоче-Крестьянской советской милиции. Съезд принял постановление о создании на Мурманской ж/д милиции, которая на правах отдела входила в состав Олонецкой губернской милиции, при этом заведующий ж/д милиции назначался помощником заведующего губернской милицией.

⁷ Курласов П. Карельская милиция в 1917-1922 гг. // Бюллетень Музея истории МВД Республики Карелия. – Петрозаводск, 2002. – вып. № 7(4). – с. 13-14

⁸ НА РК, ф. 183, оп. 1, д. 2/15, с. 20.



Олонецкая губернская милиция, 1919 г. Во 2-м ряду 5-й слева М.И. Порфиридов. Фотография из фондов НА РК

Потребность в кадрах составляла до 350 человек, однако, ввиду финансово-экономических проблем, штат работников был определен в количестве 153 единиц с дислокацией на 35 участках от разъезда Дубовики (южнее ст. Паша) до ст. Масельская.

23 августа 1919 г. на заседании Губисполкома был утвержден в должности первый начальник Олонецкого Губернского подотдела ж/д милиции Михаил Порфиридов⁹.

Первые шаги в своей работе ж/д милиция начинала в условиях разрухи, в кольце фронтов Гражданской войны.



В отчетном докладе VII Олонецкому губернскому съезду Советов в июне 1920 г. М. Порфиридов указывал на слабое вооружение ж/д милиции – на весь личный состав имелось: винтовок русских трехлинейных – 3 шт., патронов к ним – 150 шт., винтовок японских – 1 шт., винтовок системы «Бердан» – 2 шт., револьверов системы «Наган» – 17 шт. То есть, исходя из расчета 23 единицы оружия на 153 сотрудника, выходил 1 оружейный ствол на 7 человек.

Завершение Гражданской войны поставило новые задачи. С 13 декабря 1921 г. железнодорожная милиция прекратила свое существование. Функции обеспечения

⁹ НА РК, ф. Р-29, оп. 1, д. 17/208, с. 12.

общественной безопасности, охраны правопорядка на железнодорожном транспорте и борьбы с хищениями грузов начали решать другие ведомства: спецслужба (транспортные отделы ВЧК-ГПУ-ОГПУ), охрана НКПС, временные внеструктурные объединения (комиссии, тройки, пятерки)¹⁰.

Территориальная милиция относила обслуживание ж/д транспорта к обязанностям транспортных отделов органов госбезопасности, которые, в свою очередь, были перегружены несвойственной им работой по проверке материалов и расследованию различных мелких преступлений на транспорте. Это отрицательно влияло на выполнение непосредственных обязанностей по обеспечению безопасности страны. В феврале-марте 1937 г. вопрос о создании специального органа по поддержанию правопорядка на транспорте был включен в повестку Пленума ЦК ВКП(б)¹¹.

В июле 1937 г. совместным приказом НКВД и НКПС СССР № 370/26-у железнодорожная милиция была воссоздана¹². Таким образом, в период с 1917 по 1937 г. шел поиск форм и методов управления охраной общественного порядка, борьбы с преступностью, хищениями и взяточничеством на объектах железнодорожного транспорта.

Весь выпуск Центральной высшей школы милиции и средних специальных школ 1937 г. был направлен на укомплектование органов новых подразделений. Рядовой состав комплектовался из лучших работников ВОХР и демобилизованных солдат пограничных и внутренних войск. Согласно регламенту были созданы подразделения Уголовного розыска, ОБХСС, следствия и охраны общественного порядка. Обеспечение служебными помещениями, средствами связи и передвижения, квартирами было полностью возложено на Наркомат путей сообщения.

В июле 1937 г. в Ленинграде было сформировано Управление и два Дорожных отдела милиции (ДОМ): на Октябрьской и Кировской ж/д, в составе которых создавались Линейные отделы милиции (ЛОМ) на станциях.

В июле 1940 г. Управление Кировской ж/д было переведено в Петрозаводск. Здесь же создали ДОМ, в состав которого вошли все ЛОМ северного направления: Волховстрой, Петрозаводск, Кемь, Мурманск, и их отделения на станциях Хвойное, Бабаево, Лодейное Поле, Сортавала, Малошуйка, Кандалакша.

С началом Великой Отечественной войны в 1941 г. многие милиционеры были мобилизованы на фронт и в числе других советских граждан встали на защиту городов и сел. В приграничных районах Карелии сотрудники транспортной милиции вместе с частями Красной Армии принимали на себя первый удар врага и последними оставляли железнодорожные станции. ДОМ был передислоцирован из Петрозаводска на ст. Сорокская Кировской ж/д (ныне Беломорск).

В декабре 1941 г. наступление противника было остановлено советскими войсками, и в течение двух с половиной лет война на Карельском фронте имела позиционный характер. Две трети территории Карелии были оккупированы, в том числе и южный участок Кировской ж/д, тем самым была прервана железнодорожная связь с центром страны через Волховстрой, Чудово и Ленинград. Связь с центральными районами могла осуществляться только по построенной в 1941 г. ветке от ст. Сорокская Кировской ж/д через ст. Обозерская Северной ж/д.

¹⁰ Путьтин В. Становление и развитие системы органов правопорядка на железнодорожном транспорте Советской России 1917-1937 гг. (исторические, организационно-правовые аспекты) / <http://www.center-bereg.ru/k1670.html>

¹¹ Там же

¹² НКВД СССР в 1928-1941 гг. / http://pspa.ucoz.ru/publ/nkvd_ussr_v_1928_1941_gg/3-1-0-59

ОБЩИЙ ХОД ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ (июнь 1941—июнь 1942)



Работники милиции вели борьбу с преступлениями и нарушениями общественного порядка, охраняли социалистическое имущество и личную собственность граждан; осуществляли контроль за соблюдением администрацией железных дорог установленного порядка приема и отправления поездов, рассредоточения подвижного состава и вывода на специально отведенные площадки и пути вагонов с наливными грузами, взрывоопасными и ядовитыми веществами; эвакуировали людей и животных из очагов поражения, оказывали помощь пострадавшим, предупреждали и ликвидировали панику.

С целью создания мобильной военизированной организации на Кировской ж/д приказом Наркома внутренних дел Карело-Финской ССР от 3 сентября 1941 г. были сформированы два истребительных батальона Северного и Южного направления. Участок оперативного обслуживания Северного батальона определялся от ст. Лижма до ст. Лоухи и Кестеньгская ж/д ветка, Южного — от ст. Лижма до ст. Токари и Суоярвинская ж/д ветка. Руководство по оперативному использованию батальонов было возложено на начальника милиции Кировской ж/д младшего лейтенанта милиции Карасева, а использование подразделений — на соответствующих начальников линейных отделений и оперпунктов.

11 ноября 1941 г. вражескими самолетами была подвергнута бомбардировке ст. Идель Сегежского р-на. Одна из сброшенных бомб, попавшая в железнодорожный путь, не взорвалась. Линейный уполномоченный Королев, рискуя жизнью, разрядил снаряд и при помощи граждан удалил его с пути. В результате движение поездов было восстановлено в кратчайший срок¹³.

Бдительно несли службу сотрудники Малошуйского, Кемского, Сегежского ЛОМов, а также оперативных пунктов на ст. Сумпосад и Сорокская. Сотрудникам этих подразделений только в 1942 г. было объявлено 41 поощрение. При проверке документов в поездах милиционеры выявляли вражеских лазутчиков. Проявив отвагу, задержал финского разведчика помощник оперативного уполномоченного ст. Сорокская Сеничев. Приказом по ДОМу НКВД Кировской ж/д ему была объявлена благодарность¹⁴.

Содействие милиции в обеспечении внутреннего правопорядка, борьбе с уголовным бандитизмом и диверсантами, в охране объектов Кировской ж/д оказывал 80-й полк 26-й отдельной стрелковой бригады войск НКВД СССР по охране железных дорог. Например,

¹³ Федосов А. Карельская милиция в годы Великой Отечественной войны (1941 — 1945 гг.) / <https://10.mvd.ru/mvd/history/WOV>

¹⁴ Там же

только за первые 4 месяца войны подразделения полка задержали 2 диверсантов, 7 шпионов, 1 парашютиста, обнаружили и извлекли с ж/д путей 68 заложённых мин, провели 12 боев, уничтожили и вывели из строя 656 военнослужащих противника, сбили 2 самолета¹⁵.

Несмотря на все попытки прорыва войск противника, вылазки диверсантов, налеты вражеской авиации, Кировская ж/д и Мурманский порт работали бесперебойно и сыграли большую роль в транспортировке боеприпасов, техники, продовольствия и людских резервов для фронта. 21 июня 1944 г. началось наступление советских войск, и осенью Карелия была полностью освобождена от захватчиков.

После окончания Великой Отечественной войны, по мере восстановления Октябрьской, Ленинградской, Кировской ж/д транспортная милиция сразу же приступила к выполнению своих обязанностей. Комплектование подразделений велось в основном из числа демобилизованных солдат и офицеров, которые сменили солдатские шинели на милицейские и заступили на новый фронт – фронт борьбы с преступностью. Среди них были К.И. Овчинников, К.И. Дробаха, С.И. Катаев, Н.П. Кузенков, В.И. Данилов, С.С. Шулепников, и другие, всего 34 участника ВОВ и 4 участника трудового фронта: В.З. Смирнов, В.А. Угроватый, Г.Д. Яковлев, Н.И. Толстиков.



Встреча с ветеранами ВОВ в ЛОМ ст. Петрозаводск, 1970-е гг.

В 1947 г. транспортная милиция стала составной частью органов государственной безопасности и структурно вошла в полки и отдельные дивизионы Управления охраны МГБ СССР. Был создан такой дивизион и на Кировской ж/д. В него входили восемь линейных взводов и один резервный, а несколько позже – и взвод милиции на водном транспорте.

¹⁵ 80-й стрелковый полк войск НКВД СССР по охране железных дорог / <http://blockhaus.ru/forum/topic/36826-voiska-nkvd-na-kolskoi-zemle/>



Н.И. Моргунов

Вследствие слияния органов разных ведомств часть сотрудников милиции не были включены в состав новых органов, некоторым при переаттестации снизили звания, переместили на другие должности и т.п. Вместе с тем, энергичные действия карельских сотрудников правоохраны на транспорте были весьма результативны: за сравнительно короткое время было ликвидировано много преступных групп, вскрыты крупные хищения и организована работа по изжитию халатности и злоупотреблений среди работников Кировской ж/д.

Ветераны службы вспоминали, что руководство дивизионом осуществлял штаб, состоявший из восьми офицеров. Сотрудники дивизиона работали по 11 часов в сутки. Помимо пистолетов «ТТ» сержанты и офицеры транспортной милиции носили шашки, а на сапогах шпоры.

В марте 1953 г. Указом ВС СССР Министерство государственной безопасности было ликвидировано как самостоятельное ведомство, и органы милиции вернулись в состав МВД СССР. В этот же период оперативная обстановка на железных дорогах осложнилась вследствие амнистии, объявленной Указом ПВС СССР от 27.03.1953 г. Согласно данному законодательному акту было освобождено большое количество заключенных. В результате, амнистированные лица массово появились в поездах дальнего следования, на вокзалах и станциях, в отстойных парках поездов. На Кировской ж/д резко возрос уровень преступности, особенно много было краж личного имущества граждан. С учетом оперативной обстановки, несмотря на установленный 8-часовой рабочий день, весь личный состав ежедневно, без выходных, работал значительно больше.

В 1950-1960-е гг. служба в транспортной милиции Карелии отличалась особой напряженностью. Каждый год в День сотрудника ОВД по сложившейся традиции ветераны и сотрудники Петрозаводского ЛО МВД России на транспорте посещают место гибели своего героя на ст. Пяжиева Сельга, где установлена памятная доска, и возлагают цветы и венки.



А.И. Казунин

В праздничные дни 40-летнего юбилея Октябрьской революции, 8 ноября 1957 г. милиционер ЛОМ ст. Петрозаводск старший сержант милиции Алексей Иванович Казунин сопровождал пригородный поезд до ст. Токари. По прибытии на ст. Пяжиева Сельга оказалось, что следование поездов нарушено из-за хулиганских действий местных жителей, братьев Валентина и Константина Ковыриных.

Будучи в нетрезвом состоянии, они сорвали телефон в помещении дежурного по станции, нарушили селекторную связь со стрелочными постами, нанесли телесные повреждения работникам станции и пассажирам. Алексей Казунин попытался остановить разбушевавшихся хулиганов. На входе в зал ожидания Константин Ковырин сбил сержанта с ног, завязалась борьба, которая продолжалась и в зале ожидания, и на улице. Затем Ковырины затащили Казунина в служебное помещение станции и убили, нанеся удар по голове костыльным молотком. После этого, похитив охотничьи ружья в путевой казарме, братья скрылись в лесу. Оперативная группа ЛОМ под руководством полковника милиции Н.Ф. Королева выехала на место происшествия и приняла меры к задержанию убийц. Однако, при окружении, боясь ответственности за содеянное, старший брат застрелил младшего, а затем покончил и с собой. Так, при исполнении служебных обязанностей, в возрасте 27 лет погиб старший сержант милиции Алексей Казунин. У него осталась жена, дочь восьми и сын семи лет.

Летом 1959 г. СМ СССР принял Постановление № 748 «Об укрупнении железных дорог»¹⁶. На основании этого постановления Кировская ж/д была ликвидирована, и все ее хозяйство передано Октябрьской ж/д. Соответственно, и ДОМ на Кировской ж/д в Петрозаводске был упразднен, а все его линейные подразделения перешли в подчинение ДОМу на Октябрьской ж/д в Ленинграде.

В 1963 г. в ЛОМ на ст. Петрозаводск было создано линейно-следственное отделение из шести следователей во главе с начальником отделения, которые распределялись: трое в Петрозаводске, двое в Кеми, и один в Сортавале.

В 1968 г. в ЛОМ на ст. Петрозаводск как в самом отделе, так и на всех крупных вокзалах были введены в действие средства связи для экстренного вызова сотрудников транспортной милиции гражданами; создана группа экспертов-криминалистов, все это положительно сказалось на результативности работы отдела.

В июле 1971 г. был издан Указ ПВС СССР «О внесении дополнения в воздушный кодекс Союза ССР»¹⁷, согласно которому к компетенции транспортной милиции были отнесены и вопросы обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации, охраны членов экипажей и пассажиров воздушного флота¹⁸. В ЛОМ на ст. Петрозаводск было сформировано отделение милиции на воздушном транспорте, приняты в оперативное обслуживание аэропорты «Бесовец» и «Пески». Отделение просуществовало до середины 1980-х гг. и затем было сокращено, восстановлено в 2007 г.

В 1971 г. Ленинградский ДОМ был переименован в отдел транспортной милиции (ОТМ), в 1974 г. – в Ленинградское Управление транспортной милиции (УТМ).

В 1977 г. в ЛОМ на ст. Петрозаводск и его подразделениях, согласно Указу ПВС СССР об инспекциях по делам несовершеннолетних в органах внутренних дел¹⁹, была создана ИДН, сотрудники которой проводили большую профилактическую работу среди несовершеннолетних правонарушителей на вокзалах и станциях; задерживали детей, сбежавших из дома, и возвращали их родителям.

В 1970-1980-е гг. Октябрьская ж/д стала одной из крупнейших транспортных магистралей, на ее долю приходилось 16 % всех пассажирских перевозок. На участке ЛОМ ст. Петрозаводск курсировало в летний период около 40 пассажирских и дальних

¹⁶ Постановление СМ СССР от 13 июля 1959 г. № 748 «Об укрупнении железных дорог» / <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=36764>

¹⁷ Указ ПВС СССР от 19 марта 1971 г. № 1345-VIII « О внесении дополнения в воздушный кодекс Союза ССР» / <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=34811>

¹⁸ Управление на транспорте МВД России по Северо-Западному Федеральному округу. История / https://szfout.mvd.ru/UT_MVD/istoriya

¹⁹ Указ ПВС СССР от 15 февраля 1977 г. «Об основных обязанностях и правах инспекций по делам несовершеннолетних, приемников-распределителей для несовершеннолетних и специальных учебно-воспитательных учреждений по предупреждению безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних» / <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=1729>

поездов, более 10 пригородных. Для обеспечения правопорядка было организовано сопровождение поездов опергруппами, а на вокзалах – патрулирование вместе с дружинниками. В пригородных поездах были смонтированы переговорные устройства «пассажир-машинист-милиция». В результате улучшилось своевременное реагирование транспортной милиции на сообщения граждан о преступлениях и происшествиях.

Стабилизация экономики страны повлекла за собой увеличение грузопотоков по железной дороге. Больше стало перевозиться ценных товаров, автомашин, экспортно-импортной продукции и т.д. Как следствие, заметно пошла вверх кривая несохранности грузов. Только за 1978–1979 гг. число краж по сети дорог СССР возросло в 2 раза, а ущерб от них – в 4 раза²⁰.

В 1980 г. вышло Постановление ЦК КПСС и СМ СССР № 78 «О мерах по обеспечению сохранности грузов и усилению борьбы с хищениями на железнодорожном и водном транспорте». В соответствии с документом, в Петрозаводске отделение по борьбе с преступными посягательствами на грузы (ОБПГ) было усилено опытными сотрудниками. Во взаимодействии со следователями сотрудники ОБПГ раскрывали многочисленные кражи грузов из подвижного состава на участке Петрозаводского отделения Октябрьской ж/д, кражи личного имущества в поездах и на вокзалах. На станциях Петрозаводск-Товарная, Голиковка, Суна, Кондопога и др. были выявлены преступные группы, как из числа местных жителей, так и железнодорожников. Они занимались кражами в основном продуктов, спиртных напитков через люки, проломы досок в вагонах. Групповые и многоэпизодные дела расследовались по несколько месяцев, но в итоге преступники понесли заслуженное наказание, и вал хищений значительно сократился. Также, был проведен целый комплекс профилактических мероприятий. Например, на двери грузовых вагонов стали навешивать специальные шифрозамки, которые нельзя было открыть без знания шифра, а дужки не поддавались перепиливанию из-за крепости металла.

В 1980 г. Северо-Западное УТМ было преобразовано в Северо-Западное Управление внутренних дел на транспорте, а линейные отделы милиции, в том числе ЛОМ на ст. Петрозаводск – в Петрозаводский линейный отдел внутренних дел на транспорте (ЛОВДТ). При данной реорганизации расширились функции отдела. В его составе было создано отделение профилактики, куда вошла ИДН, появились инспектора Госпожнадзора.

В 1984 г. в оперативное обслуживание транспортной милиции приказом МВД СССР были переданы морские и речные пароходства. В связи с этим, в начале 1985 г. в Петрозаводском ЛОВДТ при Беломорско-Онежском пароходстве было создано линейное отделение милиции, впоследствии преобразованное в линейный пункт.

Петрозаводским ЛОВДТ и его подразделениями проводилась большая целенаправленная работа по борьбе с преступностью и обеспечению правопорядка в сфере пассажирских перевозок. Одна из форм этой деятельности – наряды сопровождения, когда 1-2 сотрудника милиции сопровождают поезд. Для этих целей в 1992 г. была создана отдельная рота патрульно-постовой службы. Сотрудники роты взаимодействуют с поездными бригадами, соседними отделами Октябрьской ж/д, ЛОВДТ на станциях Волховстрой и Мурманск, территориальными ГО-РОВД МВД Республики Карелия и проводят в поездах профилактическую работу, раскрывают преступления «по горячим следам».

²⁰ Мишенин С. Исторический опыт организации безопасности хранения груза и его перевозки на железнодорожном транспорте в Западной Сибири в 1965-1991 гг. / <http://cyberleninka.ru/article/n/istoricheskiy-opyt-organizatsii-bezopasnosti-hraneniya-gruza-i-ego-perevozki-na-zheleznodorozhnom-transporte-v-zapadnoy-sibiri-v-1965#ixzz3zDmDgXVo>

В 1994 г. из ведения МВД Республики Карелия в ПЛОВДТ была передана служба специальных и воинских перевозок на Петрозаводском отделении Октябрьской ж/д, которая занимается обеспечением воинских перевозок, личного состава, грузов, техники.

Органы внутренних дел на транспорте решают те же задачи, что и территориальные ОВД, однако в специфических условиях, так как не привязаны к административно-территориальному делению, не замыкаются на местные органы власти, имеют большую протяженность участков обслуживания, их силы и средства рассредоточены. Круглосуточная работа транспорта, постоянное нахождение пассажиров и грузов в движении приводят к частым изменениям оперативной обстановки и затрудняют установление места и обстоятельств совершения преступлений и правонарушений, свидетелей, а также розыск преступников.

Для эффективной деятельности необходим обмен оперативной информацией с соседними линейными и территориальными ОВД, также сотрудники активно используют в работе поисково-технический комплекс «Розыск-Магистраль», который позволяет ежегодно задерживать около 100 лиц, находящихся в федеральном межгосударственном и местном розыске. Так, в 1999 г. в Петрозаводский ЛОВДТ из Мончегорского РОВД Мурманской области поступило сообщение о том, что в Петрозаводск выехала женщина цыганской национальности, занимающаяся незаконным сбытом наркотических веществ. Сотрудники уголовного розыска ЛОВДТ С.Н. Мисуркин и В.В. Рымшин нашли подозреваемую в одном из скорых поездов и доставили в дежурную часть для досмотра ручной клади. Однако, вместо наркотиков, в одной из сумок женщины был обнаружен пистолет-пулемет «Шмайссер» немецкого производства времен Великой Отечественной войны. Следователь выяснил, что оружие задержанная нашла на чердаке своего дома, тщательно обработала ружейной смазкой и отправилась в Петрозаводск на поиски покупателя. Согласно заключению баллистической экспертизы, пистолет-пулемет был признан пригодным для стрельбы. За незаконное хранение и попытку сбыть огнестрельное оружие гражданку привлекли к уголовной ответственности.

Также, сегодня несомненно, что при реализации задач органами внутренних дел на транспорте, по укреплению правопорядка на обслуживаемой территории, следует учитывать и исторический опыт по противодействию преступности²¹. В данной службе от сотрудников требуется высочайший профессионализм, знание не только своей специальности, но и особенностей функционирования многих транспортных служб; умение быстро ориентироваться и действовать в постоянно меняющейся обстановке – зачастую один на один с преступником, потому что, находясь в движущемся транспорте, на быструю помощь коллег рассчитывать не приходится. Тут, как нигде, нужна большая предусмотрительность, смекалка, самоотверженность и мужество. Все эти качества составляют наследие служебных традиций. Большую помощь в их сохранении оказывают ветераны, развитый институт наставничества, профессиональные династии, среди которых можно упомянуть такие: отец, сыновья и внук Кордовы, отцы и сыновья Смоляковы, Рымшины, Лилло, Штыровы, братья Моргуновы, Подопригра, Мякишевы, Смысловы и многие другие. Профессиональное чутье и накопленный за время службы опыт не раз помогал сотрудникам транспортной полиции не только в раскрытии многих преступлений, но и в их предупреждении. В свою очередь, и сами сотрудники проводят для ветеранов различные торжественные мероприятия, оказывают помощь и поддержку.

Сегодня органы внутренних дел на транспорте можно уверенно назвать крепкой федеральной структурой, которая обеспечивает общественную безопасность и успешно борется с преступностью везде, где есть транспортные магистрали – на земле, на воде и в небе.

²¹ Мамлеева Д. Основные направления деятельности службы полиции на транспорте в сфере противодействия преступности (историко-правовой эффект) // Бизнес в законе, 2008. – вып. 4. – с. 236-238.

Четыре поколения железнодорожников в одной семье: по материалам архивных документов и семейной истории

Шесть человек из четырех поколений нашей семьи посвятили свою трудовую деятельность железной дороге. Генеалогия удивительная наука, которая позволяет нам познавать историю своей семьи, фамилии, рода. Занятие это не только увлекательное и полезное, оно еще и объединяющее. Мы, как наследники своих отцов, сохраняем семейную память для своих потомков, изучаем архивные документы, всевозможные генеалогические источники, что непосредственно сплачивает и объединяет людей всего семейного окружения. По хронике истории своей собственной семьи мы можем проследить историю государства. Связь между прошлым и будущим поддерживают и берегут генеалоги.

Несколько слов об истории Мурманской ветки Октябрьской железной дороги. Первый проект строительства северной магистрали был представлен в правительство Российской империи в 1870-х годах. Следует отметить, что большую организационную роль играл лично губернатор Олонецкой губернии Г.Г.Григорьев¹ в продвижении проекта магистрали, ее экономической и стратегической составляющих. Однако в связи с дороговизной реализации, строительство постоянно откладывалось. Из истории нашего Отечества известно, что с началом Первой мировой войны, ввиду большого стратегического значения, в декабре 1914 года Советом министров Российской империи все же было принято решение об, теперь уже, безотлагательном строительстве железной дороги, связывающей Петрозаводск и Мурманск. Здесь важно понимать стратегическое значение дороги, которое заключалось в обеспечении перевозки военных грузов, поступавших от союзников в порты Белого и Баренцева морей - Сороку (ныне Беломорск), Кандалакшу и Семёновский.

Так, после одобрения 1 января 1915 года императором Николаем II проекта строительства Мурманской железной дороги за счёт казны, было создано специальное строительное управление Мурманской железной дороги под общим руководством инженера В. В. Горячковского. На участке дороги Петрозаводск – Сорока, строительными работами руководил инженер В. Л. Лебедев, на участке Сорока – Мурман, инженер П. Е. Соловьёв.

Уже 3 (16) ноября 1916 года на перегоне между станцией Боярская и перегонном Амбарный состоялась торжественная церемония забивки последнего «золотого костыля» Мурманской железной дороги. Приблизительно эту дату и можно считать юбилейной датой ноября 2016 года.

Вот, что мы читаем на страницах истории: официальный акт о приёме во временную эксплуатацию Мурманской железной дороги был подписан 15 ноября 1916 года. В марте 1917 года Мурманской железной дороге передана станция Петрозаводск частной Олонецкой железной дороги. С 1 апреля 1917 года к Мурманской железной дороге присоединена, выкупленная государством, частная Олонецкая железная дорога. Кто был первым и частным владельцем Олонецкой железной дороги, это следующий этап нашего перспективного исследования.

В 1917 году численность постоянных рабочих и служащих Мурманской железной дороги составляла около 16,5 тыс. человек. В эти тысячи рабочих железнодорожников входили и несколько человек из Шиловых.

Родословная моей семьи имеет материнскую Пудожскую линию, род Шиловых и отцовскую Вологодскую линии, род Сахаровых. Три человека Шиловых и два Сахаровых посвятили свою трудовую деятельность Октябрьской железной дороге.

¹ Национальный архив РК фонд 769, оп. 1., д.4. – автобиография (на 180 л.)

Персоналии железнодорожников в нашей семье: Шилов Алексей Яковлевич (04.04.1906 – 1960); Шилов Александр Егорович (1918 – 1971); Сахарова Юрий Георгиевич (1939); Сахаров Анатолий Юрьевич (1963 – 1999); Кулаковский Игорь Валерьевич (1964); Шилов Вячеслав Владимирович (1972).

Родословное древо моей семьи насчитывает на сегодняшний день 16 поколений, но в рамках настоящей статьи вниманию предлагается лишь та укороченная его часть, фрагмент которой включает непосредственное родство всех шестерых железнодорожников, о которых и идет речь (рис. 1).

Благодаря браку моих родителей Сахарова Юрия Георгиевича и Шиловой Людмилы Александровны, брак зарегистрирован 29 декабря 1960 года, соединились и две фамилии, два рода – Шиловы и Сахаровы, в свою очередь мое замужество привело к появлению в семье еще одного железнодорожника, моего супруга И.В. Кулаковского.

Родоначальник рода Шиловых из Заозерья – **Давыд** Шилов, приблизительно 1780 года рождения (*все **Имена**, выделенные **жирным** шрифтом позволяют проследить прямую линию моего родства). Давыд и его первая жена Васса Дмитриева, родили дочь Елену (1800) и сына **Павла** (1790), от него всех Шиловых в деревне называли Пашовыми, и это прозвище стало деревенской фамилией. У Павла был сын **Семен** (1820), который был женат на деревенской девице Варваре. В свою очередь, Семен и Варвара родили сына - моего прапрадеда - им был **Яков Семенович Шилов** (1865-1948).

Яков Шилов с женой Татьяной Николаевной родили троих детей: Алексей (1906), **Егор** (1918) и Полина. Для будущего своих детей Яков построил большой двухэтажный дом пятистенки с горницей, в надежде, что все его дети станут жить рядом. Но, первым от родителей ушел Алексей Яковлевич, его сильно тянуло к технике, впоследствии он оказался в Петрозаводске. Шилов Алексей Яковлевич первый в моем списке железнодорожник, однако, прямых доказательств его работы в Депо пока не найдено. Лишь известно, что именно дядя Леша повлиял на профессиональный выбор моего деда и с его легкой руки мой дед и стал железнодорожником.

Жена Егора Яковлевича Шилова была Олюшкина Анна Ивановна, они имели троих детей: мой дед Александр Егорович Шилов (1918), Мария Егоровна Шилова (1922), Николай Егорович Шилов (1932).

В архиве² Октябрьской железной дороги ст. Петрозаводск удалось познакомиться с фондом 15, в деле 41 имеется 15 листов. Личное дело с 1939 по 1959 охватывает 20 лет трудовой деятельности слесаря железнодорожного Депо Шилова Александра Егоровича. Здесь представлен интереснейший по содержанию фонд – личное заявление, фотографии, анкета, всевозможные приказы, акты и характеристики, поощрения и штрафы. Изюминкой фонда является рукопись автобиографии деда [ф.15, оп. 1, д.41, л. 2-3]. С одной стороны впервые можно видеть почерк деда, который удивляет своим изяществом и показательностью (завитушки, наклон, стиль), с другой – информация автобиографии является важным генеалогическим источником, где перечислены родственники, род их занятий и адреса проживания.

В 1941 году родилась моя мама Шилова (в замужестве Сахарова) **Людмила** Александровна, дочь Александра Егоровича Шилова и Марии Прохоровны Кузнецовой. В 1960 году вышла замуж за моего отца Сахарового Юрия Георгиевича (1939).

Архив до 1957 года вел и хранит Личные дела служащих, а с 1957 года – только личные карточки. Поэтому дело моего папы представляет лишь учетная карточка № 55, состоящая из одного листа картона с двусторонней информацией. Начинать он свою трудовую деятельность еще кочегаром на паровозе, затем стал помощником машиниста и далее получил права машиниста тепловоза. Тем не менее, и этот документ важен для генеалогов. Здесь в основном фиксировались общие сведения, перемещения и назначения, отпуска. Меня заинтересовало фото моего папы, которого до сих пор не было в семейном

² Петрозаводское объединение железнодорожных архивов. Фонд 15, оп.1, дело 41, 15 л.

альбоме. В настоящее время папа на пенсии, но до сих пор ему порой снится сон, как он поднимается в кабину локомотива тепловоза.

Далее в списке железнодорожников сын моего отца, мой старший брат – Сахаров Анатолий Юрьевич (1963 - 1999). К сожалению, его уже нет в живых, и моим родителям пришлось пережить смерть единственного сына. Анатолий оканчивал железнодорожный техникум Петрозаводска, в связи с этим было заведено его личное дело³ 1 сентября 1978 года. В деле мы находим медицинские справки, результаты и свидетельства вступительных экзаменов в техникум, зачетную книжку и успеваемость в годы обучения, результаты экзаменов, приказ о назначении в Депо. В свое время он стал самым молодым машинистом Локомотивного Депо. Некоторое время после армии и женитьбы сын проживал с моими родителями и на вызов нарядчика в поездку, приходилось уточнять, какого именно Сахарова вызывают на работу.

Следующий железнодорожник в нашей семье, мой супруг – Кулаковский Игорь Валерьевич (1964). До профессии железнодорожника, он уже имел за плечами диплом речного училища Петрозаводска, по специальности штурман дальнего плавания. Однако штурвал штурмана был сменен на пульт управления Локомотивным составом. Закончил обучение с отличием сначала профессионального училища, а затем и железнодорожного техникума. В декабре 2015 года вышел приказ филиала ОАО «РЖД» о награждении работников эксплуатационных локомотивных депо Октябрьской дирекции тяги за добросовестный труд на железнодорожном транспорте, большой вклад в обеспечение устойчивой его работы, наградить нагрудным знаком «Лучший машинист локомотива» III степени с выдачей единовременного поощрения.

Заключительным в списке железнодорожников нашей семьи – является машинист Локомотивного Депо Шилов Вячеслав Владимирович (1978). С фамилии Шиловых начиналась и завершается династия железнодорожников. Новые поколения выбрали иные специальности.

В завершении своего повествования речь пойдет о специфике жизни семьи железнодорожников.

У каждой профессии есть свои особенности, отсюда и специфичность жизни всей семьи, жен и детей. Свои отличительные особенности имеют как, например, семьи моряков, военных, шахтеров, так и семьи железнодорожников. Такая специфика, естественно, зависит от условий и проблем работы железнодорожников. Основная часть, четверо из шестерых человек – персон моего доклада являются машинистами Локомотивного Депо. Локомотивная бригада состоит из двух человек: машинист и помощника машиниста. Это касается тепловозов и электровозов, которые везут целый состав по несколько десятков вагонов. Во времена паровозов в бригаду еще входил и кочегар.

Работа локомотивной бригады сложная, поскольку требует концентрации физических и психологических сил человека. От ответственности, выносливости и сосредоточенности бригады зависит жизнь людей, безопасность грузоперевозок.

Режим работы и график скользящий, можно сказать «режим» как таковой отсутствует, или нарушен. В любое время дня и ночи бригаду могут вызвать в поездку, завершается поездка также в зависимости от расписания поездного состава, а не от завершения рабочего дня. Порой смена или поездка, как чаще в семье принято называть, может длиться от нескольких часов до двух суток. Естественно, на «рукаве» или маршруте, положим в один конец, существуют специальные дома отдыха для локомотивных бригад, где люди могут сходить в столовую, отдохнуть и поспать. Случиться этот отдых может в любое время суток и ранним утром или поздним вечером, словом как придется. На протяжении всего пути бригада находится в самом локомотиве, нельзя спать и отлучаться, постоянный шум двигателя от которого не спасают даже

³ Петрозаводское объединение железнодорожных архивов. Фонд 17, оп.2, дело 4033, 18 л.

наушники. Современные приборы имеют разнообразные контрольные аппараты, которые помогают держать концентрацию внимания, и во время не отвеченный сигнал зрительной красной кнопки, или слуховой сигнал, дают на пульт управления диспетчера Депо ответный тревожный сигнал.

Выдержать напряжение не просто, плюс ограниченность пространства кабины локомотива, наличие всего лишь двух людей в процессе долгого времени общения, отсутствие привычного для всех туалета, раковины, микроволновой печи или чайника. Все эти условия нетипичны для других профессий, в которых заняты большинство из нас. Не зря это одна из немногих профессий сугубо мужская в гендерном аспекте.

До начала поездки и после нее бригада проводит медицинский контроль, позволяющий контролировать здоровье сотрудников во время работы. Психологическая служба проводит диагностику на предмет психологической совместимости двух людей: машиниста и его помощника. Естественными, систематическими и обязательными являются теоретические занятия, по изменению в эксплуатационных инструкциях железных дорог, тестовые задания и диагностика.

Не зная, не понимая и не сочувствуя всей сложности напряженной работы, членам семьи очень сложно принять подобный график работы и режим жизни. Выходные между определенным количеством поездок, почти никогда не совпадают с обычными выходными днями всех нормальных людей из обычных семей. Отпуска тоже строго по графику и могут приходиться на любое время года.

Я родилась и выросла в семье железнодорожника, потому и спокойно, даже вполне благоприятно приняла такую профессию своего супруга. За все годы жизни в семье железнодорожников я даже нахожу ее вполне нормальной и вижу свои преимущества. Меня лично весьма тяготит стабильность и строгий норматив, распорядок жизни и легче становится от того, что каждый день не одинаков, с новым режимом и сюрпризом. Все семейные праздники, застолья, поездки планируются исходя от занятости железнодорожников, что придает семейству неповторимость и неординарность.

Надо признать, что многие люди далеки от знаний специфики профессии железнодорожника и жизни его семьи. Вот уже 100 лет все железные дороги держатся на поездном составе, путейцах, обходчиках, токарях, ремонтных бригадах. Средний статистический пенсионер железнодорожник сначала умирает, а потом выходит на пенсию, несмотря на то, что железнодорожники достигают пенсионного возраста раньше на пять лет по Закону РФ. Празднование 100-летия железной дороги 2016 года красноречиво покажет, каким образом Федеральное агентство железнодорожного транспорта (когда то Министерство путей сообщения) отметит круглую дату: не обойдет ли вниманием пенсионеров – инвалидов железнодорожников, или обычных машинистов, или обслуживающий персонал, путейцев, обходчиков, дежурных по станциям, нарядчиц и многих других железнодорожников. Поживем, увидим. С праздником всех вас, дорогие железнодорожники!

Ольга Юрьевна Кулаковская, кандидат педагогических наук,
доцент Института истории, политических и социальных наук
Петрозаводского государственного университета, научный руководитель НСК
ПетрГУ "Семейный летописец", член Русского генеалогического общества, президент
Генеалогического общества Карелии,
член Совета Российской генеалогической федерации

Организация пассажирских перевозок Северного хода Октябрьской железной дороги

История пассажирских перевозок на Северном ходу Октябрьской железной дороги начинается с пуска первого поезда Петроград – Петрозаводск – Кемь – Мурманск 15 мая 1917 года. Первое расписание этого поезда было напечатано в газете «Олонецкая губерния ведомости».¹



В период Гражданской войны и иностранной военной интервенции сквозное движение поездов до Мурманска было прервано. Из Петрограда в Петрозаводск поезда ходили без какой-либо установленной системы. С 20-х годов XX века руководством Мурманской (Кировской) железной дороги предпринимались попытки ввести движение пассажирских поездов в постоянный график, однако сделать этого не удалось. С началом Великой Отечественной войны движение пассажирских поездов по Кировской магистрали было переведено на чрезвычайный график, а с октября 1941 года прекращено.

В послевоенный период пассажирские перевозки на всем протяжении от Мурманска до Москвы и Ленинграда восстановлены, но ввиду приоритетности грузовых перевозок номера и график движения поездов постоянно менялись. Такое положение сохранилось до начала 60-х годов XX века. С этого периода из Мурманска начали ходить два поезда: «Арктика» – 15/16 Мурманск-Москва и «Полярный» – 49/50 Мурманск-Ленинград. По ходу движения эти поезда останавливались на всех главных станциях Северного хода: Оленегорск, Апатиты, Канда拉克ша, Кемь, Беломорск, Сегежа, Медвежья Гора, Петрозаводск, Лодейное Поле, Волховстрой и др. «Арктика» и «Полярный» наряду с «Красной стрелой» и «Юностью» в советские годы считались лучшими поездами на Октябрьской железной дороге. Столицу Карелии – Петрозаводск с Москвой и Ленинградом связали два поезда: «Карелия» – 17/18 Петрозаводск-Москва и 657/658 – Петрозаводск-Ленинград. В период с 1964 до 80-х годов имя «Карелия» носил скорый

¹ Олонецкие губернские ведомости № 52.1917.

поезд № 47/48 – Петрозаводск-Ленинград, отправлявшийся из Петрозаводска рано утром и из Ленинграда поздно вечером. Он курсировал в летний период ежедневно.²

Пассажирский поезд № 015/016 – «Арктика», курсирующий по маршруту Мурманск – Москва – Мурманск в советское время был фирменным, следовал через Ленинград со сменой направления на Московском вокзале. С 1992 года поезд стал следовать без захода в Санкт-Петербург, по линии Волхов – Чудово, со сменой направления на станции Волховстрой-1. В 1995 году поезд утратил фирменный статус. С 2003 года снова стал следовать через Санкт-Петербург, делая остановку на Ладожском вокзале. После обновления составов, с 1 марта 2010 года ему вернули категорию фирменный. Поезд ходит ежедневно. Время в пути составляет: в Мурманск 35 часов, в Москву – 36. Максимально допустимая длина поезда – 15 вагонов. В составе присутствуют вагоны Тверского Вагоностроительного завода, вагон-ресторан производства завода Аммендорф (Федеративная Республика Германия). В составе вагоны классов: плацкарт, купе, СВ. Всего курсирует 4 состава, которые обслуживаются ЛВЧД-1 Москва Октябрьской железной дороги. Цена билета выше обычного скорого поезда на 50 %.

В советские годы каждый фирменный поезд был индивидуален во всем, а поездные бригады боролись за звание лучшего поезда. Поезд 49/50 – «Полярный» ходил с 1960-х гг. по 1994 год, первые его составы состояли из вагонов Калининского вагоностроительного завода темно-вишневого цвета. В начале эксплуатации на Северном, электрифицированном участке, этот поезд вел первый советский электровоз ВЛ19, окрашенный в цвет поезда. В конце 1970-х, поезд уже состоял из вагонов «Аммендорф» производства ГДР, вишневого цвета. Состав обычно состоял из 15 вагонов: 7 плацкартных, 7 купейных и одного мягкого. Поезд отправлялся из Мурманска ежедневно в 08:40 утра, прибывая в Ленинград на следующий день в 12.20. «Полярный» был самым быстрым мурманским поездом. Категорию «фирменности» отменили в конце 1980-х гг. В 1995 году поезд № 49/50 отменили, а вместо него по аналогичному расписанию был пущен скорый поезд № 21/22.

Скорый фирменный поезд № 17/18, обслуживающий маршрут Петрозаводск–Москва–Петрозаводск является преемником фирменного поезда «Карелия», курсировавшего в 1996 – 2007 годах на данном маршруте. Первый рейс состоялся 4 ноября 1985 года. В 1996 году поезду была присвоена категория «фирменный», в 2007 году категория была снята. В соответствии с приказом директора Федеральной пассажирской компании Акулова М.П. с 15 января 2012 года поезду вновь присвоена категория «фирменный». В состав поезда входят современные вагоны последнего поколения.

Поезд «Карелия» оформлен в едином фирменном стиле ОАО «РЖД», серо-красный окрас вагонов. Музыкальной эмблемой поезда на протяжении 30-летней истории остаётся полюбившаяся всем поколениям песня «Долго будет Карелия сниться».

С 1 мая 2014 года началось регулярное движение скоростного поезда «Ласточка» – № 805/806, сообщением Петрозаводск-Санкт-Петербург. Поезд «Ласточка» имеет пять вагонов с общим количеством посадочных мест – 340, отправляется с конечной станции в 18:00 и прибывает в 22:55. Данный поезд улучшил транспортную связь столицы Карелии с Санкт-Петербургом. С 19 декабря 2015 года запущен в эксплуатацию состав «Ласточка» – № 803/804, курсирующий в утреннее время (отправляется в 06:26 и прибывает в 11:50), что позволяет оптимизировать поездки на маршруте Петрозаводск-Санкт-Петербург.

Пассажирские перевозки на Северном ходу Октябрьской железной дороги продолжают совершенствоваться, но в истории края навсегда останутся полюбившиеся жителям Карелии и Мурманской области, уже ставшей родными поезда.

² Иванов В. 402 км за 5 часов 23 минуты // Ленинская правда, 19.06.1964; Расписание по станции Ленинград за 1967 год. // Вечерний Ленинград, 29.05.1967.

Раздел 4. Секция «Железная дорога в условиях войны»

*Федосов А.В., ведущий специалист-эксперт
Отдела морально психологического обеспечения
УРЛС МВД по Республике Карелия*

Полицейское обеспечение строительства Олонецкой и Мурманской железных дорог в 1914 – 1917 годах

До настоящего времени, благодаря укоренившимся в советской историографии идеологическим установкам, история создания правоохранительных органов в составе нынешней Октябрьской железной дороги связана исключительно с периодом образования железнодорожной советской милиции, заложенной в Карелии еще на 1-м съезде Олонецкой губернской милиции в период 28 – 29 апреля 1919 г.

До настоящего времени ни когда ранее не рассматривалось прямая связь между предыдущими правоохранительными структурами, первым из которых стал учрежденный 6 июня 1914 г. жандармский надзор дороги, преобразованный в дальнейшем в Петрозаводское отделение Санкт-Петербургского (Петроградского) жандармского полицейского управления железных дорог (1914 – 1917 гг.).

В рамках подготовки к 300-летию российской полиции, которое будет отмечаться в 2018 г., в своем докладе мне хотелось бы затронуть некоторые вопросы полицейского обеспечения строительства и охраны Олонецкой и Мурманской железных дорог до 1917 года.

* * *

В конце XIX – начале XX вв. Российская Империя переживала бурное экономическое развитие, потребовавшее интенсивного строительства железных дорог.

К этому времени через Олонецкую губернию проходила только одна линия Вологодско-Архангельской железной дороги, которая лишь чуть захватывала восточную часть Каргопольского уезда и имела на этом участке две станции – Няндому и Лепшу¹.

С запада губерния граничила с Великим Княжеством Финляндским со своей сетью железных дорог, где через ближайшую станцию Лиекса осуществлялось снабжение товарами первой необходимости пограничной Ребольской волости в Повенецком уезде, находившуюся от нее в 100 верстах².

В условиях жесткой промышленной конкуренции с Западом вопрос о строительстве железнодорожного пути к Белому морю был для России жизненной необходимостью. По проекту 1904 г. эта дорога должна была сначала связать Санкт-Петербург со столицей Олонецкой губернии – г. Петрозаводском, а затем соединить Балтийское море с Белым. Проект был Высочайше одобрен российским императором Николаем II Александровичем, но начавшаяся «злополучная русско-японская война» поглотила все кредиты, ассигнованные на ее сооружение³.

К вопросу о строительстве железной дороги через Олонецкую губернию далее на север вернулись уже после войны в рамках проекта колонизации Русского Севера. Для освоения его природных богатств сюда предполагалось завозить рабочие руки из внутренних губерний России ввиду малочисленности местного населения, где на ее южные уезды губернии приходилось по 4 человека на 1 кв. версту, а на северный Повенецкий – по 1 человеку. В 1908 г. по этому поводу была представлена докладная записка на имя министра внутренних дел П.А. Столыпина⁴.

¹ «Вестник Олонецкого губернского земства», Олонецкая губернская типография, 1913, № 12, с. 15.

² «Вестник Олонецкого губернского земства», Олонецкая губернская типография, 1914, № 10, с. 18.

³ «Вестник Олонецкого губернского земства», Олонецкая губернская типография, 1912, № 7, с. 2-4.

⁴ «Вестник Олонецкого губернского земства», Олонецкая губернская типография, 1914, № 22, с. 1-6.

К вопросу же о строительстве дороги «на Мурман» вернулись только в начале 1912 г., для чего был разработан проект первого этапа ее сооружения от станции Дубровка через г. Лодейное Поле до г. Петрозаводска с покрытием 265 верст. Образованное для этого «Акционерное общество Олонецкой железной дороги» получило право на её эксплуатацию сроком на 81 год. К тому же, Высочайше была дана гарантия оплаты этого проекта из государственной казны из расчета стоимости в 13.300.000 руб.⁵

Работы начались с 23 сентября 1912 г. сразу 4-х участках пути в составе номерных рабочих партий под руководством инженеров: 1-я партия – от ст. Званка до Паши, 2-я партия – от Паши до Лодейного Поля, 3-я партия – от Лодейного Поля до р. Погри, 4-я партия – к Петрозаводску. Для сооружения мостов через многочисленные реки выделялась специальная 5-я партия⁶.

Вслед за началом железнодорожных работ по инициативе гласного Кронштадтской Госдумы М. В. Волкова и по плану Олонецкого губернского земства в 1913 г. началось рассмотрение вопроса о сооружении и параллельного водного пути – Беломорско-Онежского канала⁷.

К началу 1914 г. межведомственная комиссия при Министерстве путей сообщений (МПС) закончила разработку плана железнодорожных изысканий второго направления дороги от г. Петрозаводска на Мурман на предстоящее 3-летие (1915 – 1917 гг.). Затем было принято решение о строительстве железнодорожных путей сразу же по 3-х направлениям, начиная уже с 1916 г.: 1-е направление – от Петрозаводска на Кемь (400 верст.), 2-е направление: от Лодейного Поля через Вытегру и Каргополь до ст. Няндомы (350 верст) с переходом на линию Вологодско-Архангельской дороги, 3-е – от Лодейного Поля на Котлас (700 верст)⁸.

Таким образом, предполагалось связать не только Балтийское море с Белым, но и покрыть значительную часть Русского Севера сетью железных дорог, что давало большие перспективы для социально-экономического развития края и для всей России.

Для обслуживания строящейся Олонецкой железной дороги 6 июня 1914 г. был образован жандармский надзор⁹, переименованный с началом строительства новой Мурманской дороги в Петрозаводское отделение Санкт-Петербургского жандармского полицейского управления железных дорог. Его личный состав должен был обслуживать полосу отчуждения дороги, для чего сразу же включился в общую полицейскую работу, в т.ч. по вопросам проверки лиц, проживающих на ее территории, на предмет «благонадежности» для поступления на службу в государственные учреждения¹⁰.

Однако во все эти проекты внесла свои коррективы Великая или Вторая Отечественная война, получившая в мировой и, соответственно, в советской историографии наименование «Первая мировая война. 1914 – 1918 гг.».

Начавшиеся в первые месяцы войны поставки для Русской армии вооружения, снаряжения и продовольствия из стран Антанты через Архангельск показали низкую пропускную способность линии Северных железных дорог, а полное замерзание Архангельского порта вынудило зимой 1914 г. срочно рассматривать новое направление доставки грузов через незамерзающий Мурман.

С учетом этого в перспективные планы строительства железных дорог на Русском Севере были внесены коренные изменения, где приоритетным было оставлено лишь одно направление – от Петрозаводска на Мурман через Кемь и Сороку. Однако для Олонецкой губернии и такое решение имело весьма существенное значение¹¹. Общая стоимость

⁵ «Вестник Олонецкого губернского земства», Олонецкая губернская типография, 1912, № 6, с. 23.

⁶ «Вестник Олонецкого губернского земства», Олонецкая губернская типография, 1912, № 18, с. 19.

⁷ «Вестник Олонецкого губернского земства», Олонецкая губернская типография, 1913, № 4, с. 1-4.

⁸ «Вестник Олонецкого губернского земства», Олонецкая губернская типография, 1914, № 5, с. 30.

⁹ http://www.quickiwiki.com/ru/Олонецкая_железная_дорога

¹⁰ НА РК, ф. 1, оп. 7, д. 2/36, с. 44.

¹¹ «Вестник Олонецкого губернского земства», Олонецкая губернская типография, 1914, № 20, с. 2-4.

изысканий определялось в 80.000 руб., а само строительство дороги – в 21.000.000 руб., по завершению которого через год зимой 1915 – 1916 гг. предполагалось пустить уже первый поезд¹².

В начале 1915 г. параллельно этому строительству стало рассматриваться и возможность сооружения Мурманского порта с подводом к нему линии строящейся железной дороги.

С началом сооружения новой железной дороги, получившей наименование Мурманская, все управленческие функции на ней взяло на себя Управление по постройке железной дороги Петрозаводск – Сорокская бухта. Такие же функции получил и Особый комитет при Управлении Олонецкой железной дороги. Кроме того обеим структурам в условиях войны были даны особые права для рассмотрения в административном порядке противоправных действий как рабочих, так и служащих подвижного состава, с разрешением издавать обязательные постановления для проживающего в полосе отчуждения дороги населения, приравненных по своей силе к обязательным постановлениям Олонецкого губернатора, как головной структуры территориального государственного управления.

При этом в оперативное подчинение этого Управления и Особого комитета полностью перешли специализированные железнодорожные правоохранительные структуры – Петрозаводское отделение и вновь созданное Кивачское отделение Петроградского жандармского полицейского управления железных дорог.

С началом войны на Каргопольскую уездную полицию, по территории ответственности которой проходила линия Северной железной дороги, были возложены функции железнодорожной полиции, установленные приказом от 30 октября 1914 г. за подписью начальника Санитарной и эвакуационной части Русской армии, Принца Александра Ольденбургского, в отношении продовольственного обеспечения проходящих мимо воинских эшелонов¹³. Но в ходе войны со следующим приказом за № 187 от 14 июня 1916 г. эти функции были расширены в связи с массовым перемещением по стране комиссованных военнослужащих, а также раненных, больных и отпущенных на побывку домой¹⁴. На территории строящейся Олонецкой и Мурманской железных дорог этим обеспечением должны были заниматься, как отмечено выше, Петрозаводское и Кивачское отделения жандармской полиции.

В ходе спешно начатого в начале 1915 г. строительства железнодорожной линии Петрозаводск – Сорокская бухта основным средством для прокладки пути в скалистой местности стало проведение взрывных работ на отдельных участках с использованием сначала пороха, а затем и дефицитного динамита, весьма необходимого для воюющей армии. Контроль за расходом взрывчатых веществ был возложен, прежде всего, на местную полицию через «засвидетельствованные полицейским управлением шнуговые книги для учета расхода взрывчатых веществ»¹⁵. Дополнительно на Повенецкого уездного исправника возлагалось обеспечение мер безопасности для исключения появления местных жителей в районы взрывов¹⁶.

На фоне всей этой переписки встречаются и сведения о деятельности Петрозаводского отделения Петроградского жандармского полицейского управления железной дороги, также игравшего свою роль в вопросах приобретения взрывчатых веществ¹⁷.

Полицейский контроль за учетом и расходом взрывчатых веществ был продиктован целями государственной безопасности для исключения террористических акций со

¹² «Вестник Олонецкого губернского земства», Олонецкая губернская типография, 1914, № 21, с. 1-4.

¹³ НА РК, ф. 1, оп. 2, д. 10/99, с. 17-18.

¹⁴ НА РК, ф. 1, оп. 2, д. 10/99, с. 19.

¹⁵ НА РК, ф. 1, оп. 8, д. 1/14, с. 4-7.

¹⁶ НА РК, ф. 1, оп. 8, д. 1/14, с. 10-11.

¹⁷ НА РК, ф. 1, оп. 8, д. 1/14, с. 8.

стороны радикальных революционных партий. Опыт прошедшей т.н. «первой русской революции 1905 года» показал попытку революционеров с помощью взрывов железнодорожных мостов через реки отрезать охваченную восстанием Москву от направленных из Санкт-Петербурга для его подавления верных престолу войск Гвардии.

В условиях же Великой войны эта мера, вероятно, имела под собой серьезное обоснование, т.к. революционерами в ходе войны действительно разрабатывался сценарий захвата власти в России с помощью армии вражеской Германии, тщательно скрывааемый в советской истории. Так в начале марта 1915 г. тактика с подрывом мостов была взята на вооружение партией большевиков для пресечения поставок оружия для Русской армии из Англии и США со стороны Дальнего Востока ¹⁸.

В тех же целях государственной безопасности в 1915 г. всех ссыльных, состоящих под гласным надзором полиции и расселенных в полосе предполагаемого отчуждения железной дороги, перевели силами полиции вглубь территории ответственности на основании требования ст. 19 Правил о военном положении и ст. 16 Положения об охране ¹⁹.

Ввиду призыва мужчин в армию в стране большим дефицитом стали рабочие руки. С учетом этого Дорожный отдел Главного управления по делам местного хозяйства МВД России своим секретным предписанием от 27 июля 1915 г. за № 21 подтвердил Положение Совета Министров от 5 июня 1915 г., затем Высочайше утвержденное 1 июля 1915 г. Этим документом правлениям частных железнодорожных обществ разрешалось «получить в свое распоряжение военнопленных» через заявки в штабы военных округов и извещением об этом местной власти ²⁰. Так начался новый этап в строительстве дороги с использованием труда военнопленных, наложивший свой отпечаток и на деятельность местной полиции и жандармерии.

В связи с этим Департамент полиции МВД России циркуляром от 31 июля 1915 г. № 30298 возложил на губернаторов право «налагать на военнопленных, через посредничество начальников местной полиции, дисциплинарные взыскания, согласно тому порядку, который применяется в отношении нижних чинов полиции». При более серьезных проступках военнопленные, для принятия к ним мер пресечения и наказания, передавались в распоряжение местного военного начальника ²¹.

Использование военнопленных на строительстве Олонецкой и Мурманской железных дорог не обошлось без их побегов из мест расположения в сторону границы с Финляндией, чтобы оттуда перебраться на родину через нейтральную Швецию. Однако незнание местности и сообщения жителей приграничных территорий в полицию о беглых стали серьезным препятствием на их пути. Так, в ходе одного из первых таких побегов, совершенном 15 августа 1915 г. двумя германскими подданными в Лодейнопольском уезде со строящейся Олонецкой дороги из барачных на 113 версте, уже через 5 дней они были задержаны полицейскими стражниками в соседнем Олонецком уезде и возвращены обратно под конвоем с передачей местному жандармскому унтер-офицеру ²².

Отмечая количество военнопленных, задействованных на строительстве в Олонецкой губернии, пока можно привести сравнительные данные по состоянию на начало 1918 г. Так, из общего числа военнопленных в количестве 9583 нижних чинов, 2 врачей и 2 санитаров ²³, только на Мурманской железной дороге числилось 7859 человек, т.е. 82% от всего числа военнопленных в губернии ²⁴.

¹⁸ Хереш Элизабет. Купленная революция. Тайное дело Парвуса., М., 2005, с. 21-27.

¹⁹ НА РК, ф. 1, оп. 2, д. 10/108, с. 14.

²⁰ НА РК, ф. 1, оп. 2, д. 10/107, с. 21.

²¹ НА РК, ф. 1, оп. 2, д. 10/108, с. 16.

²² НА РК, ф. 1, оп. 2, д. 10/109, с. 21-24.

²³ НА РК, ф. Р-29, оп. 1, д. 3/44, с. 37.

²⁴ НА РК, ф. Р-29, оп. 1, д. 3/44, с. 33.

В ходе войны железнодорожные перевозки получили статус стратегического значения, ввиду чего Департамент полиции МВД России циркуляром от 20 декабря 1915 г. № 36814 вывел из компетенции губернаторов рассмотрение дел в административном порядке о нарушении железнодорожными служащими обязанностей службы при перевозках. Теперь эти деяния на основании п. 3 ст. 26 «Положения о мерах к охранению государственного порядка и общественной безопасности» изымались из общей подсудности и передавались в производство военных судов²⁵.

Тем не менее, вплоть до известных февральских событий 1917 г. на территории Олонецкой губернии вопросами противоправных действий со стороны служащих продолжали заниматься Петрозаводское и Кивачское отделения Петроградского жандармского полицейского управления. За саботаж, не выход на работу, халатное исполнение обязанностей на подвижном составе на рабочих и служащих составлялись соответствующие административные протоколы, решение по которым принималось руководством Управления по постройке железной дороги Петрозаводск – Сорокская бухта и Особого комитета при Управлении Олонецкой железной дороги. Чаще всего эти структуры на основании своих обязательных постановлений выносили решения об административном аресте провинившихся сроком от нескольких суток до 1,5 месяцев с отбыванием наказания при местной городской или уездной полиции²⁶.

Еще одной стороной деятельности жандармской железнодорожной полиции совместно с Петрозаводским полицейским управлением стало обеспечение порядка на станции Петрозаводск ввиду появления здесь многочисленных беженцев, расположившихся в ожидании своей дальнейшей судьбы и ввиду невозможности устроиться на жилье в городе²⁷.

С назначением в 1915 г. начальником Петрозаводского отделения Петроградского жандармского полицейского управления железных дорог подполковника А.К. Вадецкого²⁸ сразу же стали возникать конфликтные ситуации с местной полицией, подчиненной непосредственно губернатору. При этом подполковник вел себя подчеркнуто обособленно и в пример ему также стали вести себя его подчиненные, где среди прочих особой грубостью и чванством отличался жандармский вахмистр Корнеев. Уже в начале 1916 г. этот вахмистр по настоятельной просьбе губернатора был подвергнут Вадецким А.К. аресту на целых 20 суток «за умышленное оскорбление помощника пристава Хохлова», являвшегося ответственным должностным лицом в Петрозаводской городской полиции²⁹.

Другим нелцеприятным случаем с участием жандармского вахмистра Корнеева стала конфликтная ситуация, произошедшая 27 февраля 1916 г. в поезде, в котором ехал управляющий Олонецкой Казенной палатой, действительный статский советник Морозович, являвшийся после губернатора и вице-губернатора третьим лицом в системе управления губернией. Личный конфликт между ними закончился составлением протокола об оскорблении жандармского вахмистра с передачей для его рассмотрения губернатору. Находя «крайне неудобным применять к нему обязательное постановление», а также «невозможности передать это дело в Городской Суд», губернатор Зубовский был вынужден обратиться 3 мая 1916 г. за разъяснением и разрешением этой ситуации аж к самому Министру внутренних дел «для наилучшего исхода прекращения дела его

²⁵ НА РК, ф. 1, оп. 2, д. 10/108, с. 27.

²⁶ НА РК, ф. Р-99, оп. 1, д. 5/70, с. 36-53, 56-63.

²⁷ НА РК, ф. 1, оп. 2, д. 10/110, с. 27.

²⁸ Вадецкий Александр Константинович, подполковник, офицер Л-Гв. Павловского полка, был назначен (1914 – 1915 гг.?) начальником Петрозаводского отделения Петроградского жандармского полицейского управления железной дороги, а с отставкой в сентябре 1916 г. начальника Олонецкого губернского жандармского управления полковника фон-Оглио, занял его должность. После революции у него остался сын – Вадецкий Борис Александрович, ставший в 1918 г. беспризорником, а затем – известным в СССР писателем (прим. – Автора).

²⁹ НА РК, ф. 1, оп. 4, д. 2/23, с. 21.

властью»³⁰.

Такого рода эксцессы так же нередко возникали между жандармами и служащими железной дороги, что непременно вело к составлению протоколов об оскорблении полицейских чинов, направляемых Олонецкому губернатору для наложения административного наказания на основании обязательного постановления от 25 июля 1914 г. о чрезвычайной охране³¹, где виновников ждал либо крупный штраф, либо тюремное заключение³².

Другим нелицеприятным фактом, вбившим клин в отношения с губернским и полицейским начальством, стало прямое неподчинение начальника Петрозаводского отделения полковника Вадецкого А.К. правилам, установленным в соответствии с чрезвычайным положением в Олонецкой губернии в отношении реализации спиртных напитков.

Благодаря губернской полиции в условиях войны как в начале мобилизации и введения в губернии 24 июля 1914 г. положения чрезвычайной охраны³³, так и после Высочайшего повеления «о воспреещении продажи водки на все время войны» в Олонецкой губернии была полностью прекращена свободная торговля спиртными напитками. Полицией был установлен отлаженный жесткий контроль за торговлей спиртосодержащими жидкостями, распространявшимся и на аптеки, где на основании обязательного постановления губернатора от 16 октября 1914 г. налагался строгий запрет на отпуск товара, приобрести который исключительно для лечебных надобностей можно было только с письменного разрешения полиции³⁴.

На этом фоне в губернии вдруг неожиданным образом стали выявляться факты о разрешении отпуска из аптек алкогольной продукции, выдаваемые «на значительное количество бутылок и притом лицам, не проживающим в полосе отчуждения», самим начальником Петрозаводского отделения Петроградского жандармского полицейского управления железных дорог подполковником А.К. Вадецким. Не имея возможности вмешиваться в систему руководства строительством Олонецкой и Мурманской железных дорог, губернатором 14 декабря 1915 г. были приняты дополнительные меры для ужесточения режима торговли спиртным за пределами полосы отчуждения с возложением функций дополнительного контроля на ту же местную полицию³⁵.

Подобные факты вели к росту взаимного недоверия между железнодорожной жандармерией и местной полицией, в т.ч. и с губернской властью. В результате, на обращение Вадецкого А.К. к губернатору о завышении владельцами цен на квартиры, где проживали подчиненные жандармские чины, ему был дан резонный совет обращаться по таким делам в частном порядке в суд³⁶.

20 января 1916 г. «Акционерное общество Олонецкой железной дороги» сдало в коммерческую эксплуатацию участок дороги от станции Званка до Петрозаводска. Но ввиду полной неготовности инфраструктуры на всем её протяжении это сразу же отразилось на качестве перевозок пассажиров и грузов, срыве режима и графиков движения поездов. Описание со злоключениями такой поездки, длившейся вместо обещанных 9 часов двое суток, было описано в виде «Письма крестьянки» в газете «Олонецкая неделя»³⁷.

С вводом в эксплуатацию отдельных участков Мурманской дороги уже к маю 1916 г. возникла необходимость обеспечения их безопасности. В этих целях 11 мая 1916 г.

³⁰ НА РК, ф. 1, оп. 4, д. 2/23, с. 21.

³¹ НА РК, ф. 1, оп. 8, д. 1/18, с. 1-13.

³² Газета «Олонецкие губернские ведомости», № 144 от 29.07.1914 г.

³³ Газета «Олонецкие губернские ведомости», № 144 от 29.07.1914 г.

³⁴ Газета «Олонецкие губернские ведомости», № 220 от 25.10.1914 г.

³⁵ НА РК, ф. 1, оп. 3, д. 16/706, с. 67.

³⁶ НА РК, ф. 325, оп. 2, д. 12/172, с. 91-97.

³⁷ Газета «Олонецкая неделя», № 11, 1916, с. 9-10.

начальник Петрозаводского отделения Вадецкий А.К. обратился к губернатору за разрешением об оповещении населения через расклейку в публичных местах обязательного постановления своего вышестоящего руководства. Этим документом жителям запрещалось прогуливаться по путям, особенно вблизи городов и селений, разбрасывать по железнодорожному полотну камни, палки и другие предметы, во избежание несчастных случаев. В случае невыполнения требований жандармская полиция была «должна привлекать их к ответственности, как нарушающих обязательное постановление Комитета». По решению губернатора такое обязательное постановление разрешалось опубликовать в «Олонецких губернских ведомостях»³⁸.

Ближе к окончанию строительства 4 января 1917 г. губернатор предписал на основании приказа МПС от 27 июня 1907 г. за № 97 Петрозаводскому и Повенецкому уездным исправникам оповестить население о наличии на всем протяжении Мурманской железной дороги на участке № 1 от г. Петрозаводска до Сорокской бухты о 42 неохранных переездах для обеспечения их надлежащей безопасности под контролем местной полиции³⁹.

И это распоряжение стало одним из последних документов по вопросам организации полицейского обеспечения Олонецкой и Мурманской железной дороги.

Вскоре в России произошла Февральская революция 1917 г., коренным образом повлиявшая на весь ход мировой и отечественной истории, в т.ч. и на строительство Мурманской железной дороги.

После упразднения российской полиции и Отдельного корпуса жандармов по указу Временного Правительства России от 6 марта 1917 г., следом пришла очередь и для всех остальных жандармских подразделений. Так, 6 апреля 1917 г. новым Министром внутренних дел князем Г. Е. Львовым был подписан циркуляр «О порядке расформирования корпуса жандармов и его упразднении», на основании которого прекращали свою деятельность последние структуры этого ведомства. При этом их имущество отходило в военное ведомство, а в губерниях – передавалось местным комиссиям из представителей Министерства юстиции и комиссаров Временного Правительства⁴⁰.

Так закончили свою правоохранительную деятельность Петрозаводское и Кивачское отделения Петроградского жандармского полицейского управления железных дорог, где охрана Олонецкой и Мурманской железных дорог полностью перешла к военным. Вскоре в Олонецкой губернии значительно увеличилась численность железнодорожных воинских частей в составе бригады, доходившая к 3 мая 1917 г. до числа 13.869 военнослужащих. При этом дополнительно ожидалось прибытие еще 10.600 солдат, что создавало значительные трудности в вопросах нормированного обеспечения продовольствием всего населения голодающей губернии⁴¹.

Вскоре Временное Правительство начало процесс приобретения в казну Олонецкой железной дороги, включенной с 1 января 1917 г. в прямое сообщение с дорогами российской сети. Этому предшествовало постановление Правительствующего Сената от 5 мая 1917 г. № 100 о внесении в Свод законов и узаконений статьи № 550 «О досрочном выкупе в казну Олонецкой железной дороги». После такого приобретения она вскоре была объединена с Мурманской железной дорогой.

Дополнительно постановлением от 7 сентября 1917 г. за № 213 в новое российское законодательство была внесена статья № 1390 «О привлечении на службу по охране железных дорог, взамен мужчин, женщин-добровольцев⁴² с представлением последним прав военнообязанных». В целях обеспечения гендерного равноправия через два дня, т.е. 9

³⁸ НА РК, ф. 1, оп. 8, д. 1/17, с. 42.

³⁹ НА РК, ф. 1, оп. 8, д. 1/14, с. 15-23.

⁴⁰ Сайт МВД России – раздел «История МВД», <http://mospolice.com/history/>

⁴¹ НА РК, ф. Р-98, оп. 1, д. 1/16, с. 36.

⁴² Так в тексте (прим. Автора).

сентября 1917 г., за № 216 была утверждена новая статья № 1413 «О расширении предоставленным лицам женского пола прав на поступление на государственную службу»⁴³.

Однако вскоре в стране начался процесс образования параллельной вооруженной силы в виде т.н. «рабочей милиции» под руководством центрального и местных Советов рабочих и солдатских депутатов. При этом на Мурманской железной дороге уже в советский период началось создание своей специализированной железнодорожной милиции (1917 – 1918 гг.), в т.ч. в составе Олонецкой губернской милиции (1919 – 1920 гг.).

История всех этих подразделений наряду с уже изученной историей советских правоохранительных структур Кировской (с 27.01.1935 г.) и Октябрьской железных дорог (с 1959 г.) сегодня настоятельно требует своего целевого научного изучения с системным использованием методик архивного исследования. Это поможет не только объединить разрозненную историю данного железнодорожного ведомства, но и придти к пониманию непрерывности всего процесса обеспечения охраны правопорядка и общественной безопасности с момента строительства железной дороги до её сегодняшнего дня. Особенно это важно в рамках предстоящей знаменательной даты – 300-летия российской полиции, юбилей которой будет всенародно отмечаться уже в 2018 году.

⁴³ НА РК, ф. Р-29, оп. 1, д. 2/10, с. 23-27.

Военнопленные на строительстве Мурманской железной дороги (по документам Национального архива Республики Карелия)

Первая мировая война привела к изменению в структуре трудовых ресурсов нашего края. Это было вызвано, в том числе, притоком рабочей силы на строительство железной дороги, где использовался труд десятков тысяч людей, среди которых были и военнопленные. В Национальном архиве Республики Карелия (далее НА РК) хранятся десятки фондов досоветского и советского периода, содержащие тысячи документов по истории Мурманской железной дороги. Среди них имеются документы, касающиеся военнопленных.

Работа по выявлению документов ведется в НА РК постоянно, в ходе подготовок сборников документов, выставок, публикаций, создания архивных справочников и совершенствования научно-справочного аппарата. Так, еще в 2001 г. был составлен «Аннотированный перечень документов Национального архива Республики Карелия о деятельности иностранцев и иностранных переселенцев в Карелии», который включает в себя раздел «Военнопленные — иностранные подданные на территории Карелии»¹. Заместитель директора архива И.Г.Петухова собрала сведения о смерти и захоронениях военнопленных Первой мировой войны по метрическим книгам приходов Олонецкой и Архангельской духовных консисторий (ф. 25).

В фондах НА РК содержатся положения, инструкции относительно военнопленных, циркуляры, распоряжения начальника Управления и его заместителей, переписка, рапорты, списки, карточки на военнопленных, расчетные и записные книжки, прошения, фотографии и др. Основными являются фонды, непосредственно относящиеся к железной дороге — ф. 101, 320, 777, 780, 784, Р-528, Р-1576, Р-1726, большой комплекс документов отложился в фондах 1, 20, 94, Р-29, Р-797, также отдельные документы находятся в фондах 190, 194, 199, 621, 776, 787, 794, Р-136, Р-183, Р-223 и др.

1. Организационные документы

2.

В НА РК имеются российские нормативные акты относительно военнопленных: положения, правила, инструкции. В «Сборник узаконений о привлечении находящихся в России военнопленных на работы и других правил и постановлений, относящихся до военнопленных», составленный заведующим Центральным справочным бюро о военнопленных генерал-лейтенантом И.А.Овчинниковым (1916 г.)², включены постановления, опубликованные в Собрании узаконений и распоряжений Правительства за 7 октября 1914 г. - 1 сентября 1916 г., а также «Правила пересылки имущества умерших, бежавших, обмененных и пр. военнопленных неприятельских армий» и «Правила о приеме, возврате и досылке сумм, оставшихся не выданными военнопленным», утвержденные Советом Центрального справочного бюро о военнопленных 10 февраля и 31 августа 1916 г. соответственно. В фондах архива имеются в виде отдельных документов не только опубликованные в указанном сборнике документы (например, «Положение о военнопленных», утвержденное императором 7 октября 1914 г.³, «Правила о порядке предоставления военнопленных, для исполнения

¹ Аннотированный перечень документов Национального архива Республики Карелия о деятельности иностранцев и иностранных переселенцев в Карелии [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. // Национальный архив Республики Карелия : офиц. сайт. - Петрозаводск, 2001-2002. — Режим доступа: <http://www.rkna.ru/projects/foreign/index.php>. - (дата обращения: 10.02.2016).

² НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 4/28. Л. 95-119.

³ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 53/424. Л. 9-14.

казенных и общественных работ, в распоряжение заинтересованных в том ведомств», утвержденные Советом Министров 7 октября 1914 г.⁴, Правила пересылки имущества умерших, бежавших, обмененных и проч. военнопленных неприятельских армий от 10 февраля 1916 г.⁵), но и такие, как «Правила для предупреждения разноса заразных заболеваний воинскими командами различных назначений и партиями беженцев, переселенцев, рабочих и военнопленных» от 20 марта 1916 г.⁶, «Перечень болезней и ранений, при наличии которых пленные австро-венгерские офицеры и солдаты подлежат освобождению как инвалиды»⁷, «Правила устанавливающие особые льготы для военнопленных поляков», изданные Временным Правительством 1 июня 1917 г.⁸ и другие.

Имеются инструкции, изданные специально для использования на Петрозаводск-Сорокской и Мурманской железных дорогах, например, «Инструкция техническому надзору для пользования трудом военнопленных и их содержания», утвержденная начальником работ инженером В.Горячковским 9 июля 1916 г.⁹, «Инструкция стражникам, находящимся на постройке Мурманской железной дороги»¹⁰, «Инструкция счетоводам дистанций о порядке учета содержания военнопленных»¹¹, «Инструкция для производства расчетов с военнопленными и надзора за их работой на 2 и 3 участках Мурманской ж.д.»¹², «Инструкция комиссиям по проверке дела охраны военнопленных на линии» от 29 августа 1917 г. (составленная комиссией по разработке программы и мер охраны военнопленных под председательством помощника начальника дороги А.Д.Кузьмина-Караваева)¹³ и другие.

2. Распорядительные документы

В фондах архива содержатся распорядительные документы различных уровней. Циркуляры Министерства внутренних дел, Министерства путей сообщения, Главного управления Генерального штаба, Центрального справочного бюро о военнопленных РОКК, Управления по сооружению железных дорог и других учреждений касаются вопросов размещения военнопленных, условий их содержания, норм довольствия, поиска сбежавших военнопленных, мер для предотвращения побегов военнопленных, эвакуации военнопленных.

Циркуляры, приказы, распоряжения начальника работ по постройке Петрозаводск-Сорокской и Мурманской железных дорог, циркуляры его помощников и начальников дистанций, циркуляры начальника Петроградского жандармского полицейского управления железных дорог, олонекского губернатора, председателя Олонецкой губернской коллегии по делам пленных и беженцев и других местных учреждений содержат сведения о приеме военнопленных, правилах их содержания, об учете работ военнопленных, о мерах по поднятию производительности труда военнопленных и т.д.

Например, в циркуляре помощника начальника работ по постройке Мурманской железной дороги инженер П.Е.Соловьева от 12 октября 1915 г. начальникам участков и отделов указано: «Для поднятия производительности труда военнопленных предлагаю Вам принять к руководству следующие меры:

⁴ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 53/424. Л. 3-4.

⁵ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 115/898. Л. 3.

⁶ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 117/916. Л. 21-21 об.

⁷ НА РК. Ф. 776. Оп. 1. Д. 4. Л. 5-5 об.

⁸ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 71/569. Л. 7.

⁹ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 8/52. Л. 387-396.

¹⁰ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 7/43. Л. 14-24.

¹¹ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 68/537. Л. 3-3 об.

¹² НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 4/28. Л. 51-52.

¹³ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 148/1176. Л. 161-162.

1) Все бараки, в которых помещаются военнопленные, каждое утро непосредственно после выхода на работы должны осматриваться особым десятником, который всех, почему-либо не ушедших на работы военнопленных, должен перевести под охраной в особый барак. Там все приведенные военнопленные допрашиваются, больные отводятся под охраной к доктору или фельдшеру, а остальные остаются в бараке до прихода начальника дистанции или его помощника, не имея права выходить из барака, для чего у барака ставится необходимая стража.

2) Начальник дистанции или его помощник, допросив оставшихся военнопленных о причине невыхода на работы, должен не вышедших без уважительных причин отправить в карцер, а остальных оставить в том же бараке под охраной.

3) Все военнопленные, работающие исправно, должны по возможности получать урок, соответствующий обычной норме взрослого рабочего и за сверхурочную работу особое вознаграждение деньгами в размере не превышающем 30-40 коп. в день. Работа может сдаваться и сдельно, имея в виду наибольший заработок в 50 коп.

4) Военнопленные, работающие неисправно, должны отсылаться десятниками с работы в карцер, где и просиживать до следующего дня, при чем у таких лиц должны отбираться теплая одежда и хорошие сапоги.

Ставя эти положения, я считаю нужным напомнить гг. начальникам участков и отделов, что военнопленные присланы на постройку дороги для работ, которую и следует от них требовать в полной мере, о чем прошу известить и всех наблюдающих за работой десятников.

В случае неисправной работы и гуляющих без дела военнопленных прошу налагать на десятников взыскания»¹⁴.



Группа военнопленных на строительстве Мурманской железной дороги. [1915-1916 гг.]

3. Информационно-справочные документы

¹⁴ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 104/808. Л. 57.

Наиболее богатый материал о повседневной жизни военнопленных можно встретить в информационно-справочных документах: переписке, докладных записках, справках, актах и т.п.

В переписке начальника Управления по постройке дороги В.В.Горячковского с начальником Петроградского жандармского полицейского управления железных дорог генерал-майором П.И.Фурса имеются сведения о военнопленных, направленных на работы (численность партий, дата отправки, откуда прибыли, на какой участок дороги направлены), о формировании команд стражников, об условиях содержания и организации работ военнопленных и т.д. Например, начальник Петроградского жандармского полицейского управления генерал-майор П.И.Фурса писал начальнику работ В.В.Горячковскому 21 июня 1915 г.: «Имею честь уведомить Ваше превосходительство, что из Петрограда на линию Петрозаводск-Сороцкая бухта отправлены 2 партии военнопленных: первая, в 1197 человек — 11 июня, в сопровождении охраны из 1 офицера и 10 унтер-офицеров вверенного мне управления и 20 стражников Николаевской железной дороги; вторая, в 520 человек — 15 июня, при охране из 1 вахмистра, 10 унтер-офицеров и 10 стражников. Третья партия военнопленных, в 520 человек, отправлена из Архангельска на участок Кандалакша-Кола, 15 июня, в сопровождении 1 офицера, 20 унтер-офицеров вверенного мне управления и 20 человек дружины, командированных распоряжением местного воинского начальника»¹⁵.

В составе фондов НА РК имеются отношения, сообщения, доклады, рапорты и тому подобные документы инженеров, начальников участков, дистанций, техников, врачей, фельдшеров, работавших на строительстве железной дороги, уездных исправников, служащих контроля по постройке железнодорожных линий Петрозаводск-Сороцкая бухта и Мурманской, жандармских полицейских управлений и служащих других учреждений, имевших отношение к постройке железной дороги. В документах содержится информация об условиях жизни военнопленных, качестве производимых ими работ, о распространении цинги и других заболеваний среди военнопленных, причинах болезней, оперативные сведения о больных, умерших, бежавших и задержанных военнопленных.

Помощник начальника работ инженер П.Е.Соловьев сообщал начальнику работ В.В.Горячковскому 22 декабря 1915 г.: «Сегодня на несколько дней приехал в Кандалакшу. Заметил — везде работа пленных ниже критики. Объясняется нежеланием стражников выходить на работы. Вообще стража совершенно распушена»¹⁶.

Начальник 7-го участка инженер В.Реентович писал помощнику начальника работ 8 февраля 1916 г.: «...Неоднократно замечалось уклонение пленных от работ, для каковой цели они прибегают к итальянской забастовке, к умышленному уничтожению обуви, к искусственной голодовке, к искусственному обмерзанию. Во все это вникает техническая администрация и принимает должные меры побудить пленных к работе. Что же касается жандармской полиции, то неоднократно замечена была начальником работ и Вами допускаемая ее распушенность пленных, что можно видеть из упомянутой депеши унтер-офицера Невенчанного, являющегося защитником пленных. Лично в Зашейке я должен был заставить бросивших работу пленных подать дрова на паровоз, но с их стороны слышались крики «пойдем к жандарму». Случаи недостатка освещения барачных, недостаток пищи, хотя и имели иногда место, но объяснялись исключительно непреодолимыми обстоятельствами»¹⁷.

В докладах о состоянии военнопленных, актах осмотра помещений, обмундирования, обуви военнопленных также зафиксированы условия содержания военнопленных.

¹⁵ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 26.

¹⁶ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 104/808. Л. 101.

¹⁷ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 104/808. Л. 123-123 об.

В архиве имеется несколько копий доклада сестры милосердия Общины св. Георгия А.В.Романовой о санитарном состоянии военнопленных на строящейся Мурманской железной дороге от 24 июля 1916 г. В докладе обращалось внимание на плохие условия жизни зимой 1916 г., в т.ч. недостаточность питания, некачественные продукты, жестокое и несправедливое отношение стражников (черкесов), недостаточную медицинскую помощь. Также отмечалось, что к июлю 1916 г. положение улучшилось и «принимая во внимание исключительно тяжелые местные условия, оно может быть признано для здоровых рабочих и военнопленных удовлетворительным». Положение здоровых пленных (помещения, одежда, питание, обращение стражников (черкесов заменили на русских солдат) признавалось удовлетворительным, хотя имелись проблемы с выплатой зарплаты. Но положение больных пленных (на линии было много больных цингой) оценивалось как чрезвычайно тяжелое (отмечались проблемы с эвакуацией, недостаток медикаментов, недостаточное внимание медперсонала, плохое состояние помещений)¹⁸.

В качестве примера приведем акт осмотра барачных военнопленных от 1-й до 115-й версты, составленный 8-10 сентября 1917 г. помощником начальника 1-го участка службы пути, участковым врачом, командиром 1-й роты военнопленных, членом районного комитета, врачом 1 участка, начальником милиции. Подробный осмотр барачных военнопленных был проведен в целях исследования недостатков по охране военнопленных и санитарного состояния барачных. В акте указывалось:

«1) Комиссия, принимая во внимание, что всего военнопленных на осмотренном участке имеется 1851 человек, а милиционеров всего 68 человек, признала необходимым увеличить число милиционеров на 64 человека, причем, прежде чем назначить потребное количество милиционеров, необходимо предварительно устроить для них соответствующие жилые помещения, так как таковых в настоящее время не имеется. Переместить же пленных так, чтобы при более сосредоточенном их размещении обойтись наименьшим числом охраны нет возможности, так что необходимо усилить штат милиционеров до 132 человек.

2) Условия работы пленных не удовлетворяют основному правилу, что пленные должны работать командами, под постоянной охраной. Заменить же всех одиночно и без охраны работающих пленных русскими рабочими или служащими комиссия не нашла возможным за неимением русских рабочих, а кучеров и прислугу, находящихся у отдельных лиц, обслуживающих их частные надобности, комиссия постановила возвратить в команды с 14-го сентября с.г. ...

3) Комиссия устанавливает следующий порядок работ военнопленных: военнопленные, работающие артелями, производят работы или под охраной милиционеров, или под наблюдением русских рабочих, так как порядку подлежит подчинить и подрядчиков.

...5) Большинство жилых помещений пленных не удовлетворяют санитарным требованиям, а именно: вследствие тесноты помещений и недостаточного количества воздуха, вследствие сырости от развешивания в бараках мокрого платья и белья и протекания крыш, недостаточного в некоторых бараках отопления. Замечено, что в матрацах солома не меняется, а у некоторых, в особенности у пленных, находящихся в распоряжении подрядчика Глыксона и Т-ва «Подрядчик», многие военнопленные совсем не имеют соломенной постилки, не говоря уже о матрацах, также замечено отсутствие одеял, белья, кожаной обуви и теплой одежды. Во многих кухнях замечено неплотность стен и протекание крыш, при кухнях живут кухаря. Для хранения выданного хлеба на руки не имеется ларей, и хлеб хранится рядом с платьем пленных. Комиссия обратила внимание на слабо развитую медицинскую помощь военнопленных и на то, что в бараках, за редким исключением, не производится дезинфекции, отчего в большинстве барачных

¹⁸ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 117/914. Л. 187-195. Д. 117/916. Л. 104-114. Д. 119/926. Л. 2-12.

имеется весьма много насекомых; кроме того бараки не снабжены дезинфекционными средствами для обеззараживания скоплений мусора и ватерклозетов.

...8) Комиссия нашла целесообразным обратиться в Управление дорог с просьбой поручить начальнику охраны отобрать у военнопленных всякое цивильное платье и заменить таковое обычным платьем для военнопленных.

9) Комиссия постановила, чтобы каждый барак имел ведомости подробного инвентарного имущества находящихся в бараках военнопленных с указанием, когда таковое выдано, так как выяснилось, что 1) некоторые пленные излишнее имущество продают, 2) другим же надлежащий инвентарь своевременно не выдается, а некоторым не выдается и вовсе.

10) Комиссия обнаружила, что многим военнопленным, как например находящимся в распоряжении у ревизора топлива, не выдается своевременно жалованья...»¹⁹.

Подробные сведения о побегах, совершенных военнопленными, содержатся в сообщениях начальников дистанций, рапортах уездных исправников, актах, протоколах дознания задержанных военнопленных. Приведем несколько примеров.

В акте от 29 июня 1916 г., составленном начальником 9-го участка инженером Д.Кожевниковым и начальником дистанции Н.Ахлюстиным: «...в ночь с 28 на 29 июня с пункта Печь-Губа вер. 139 бежали 19 человек военнопленных, из коих десять человек были задержаны случайно ехавшими на охоту служащими участка, а остальные 9 человек скрылись. ...Бежавшие военнопленные прибыли на работы участка, в числе общего эшелона 400 человек, 26 сего июня. ...Побег они совершили в ночь на 29 сего июня свободно, в виду отсутствия какой-либо охраны; первый путь для побега они избрали переправу через озеро Имандру, для чего немедленно же по прибытии на пункт Печь-Губу, стали подготавливать на берегу озера, верстах в 1 ½ от пункта, плот из бревен, на котором и решили переправиться через озеро, а далее следовать берегом его, направляясь на север и имея намерение достигнуть границы Норвегии.

В момент переправы на плоту через озеро они были задержаны служащими участка, случайно ехавшими на лодке по озеру на охоту за дичью. Остальные 9 человек скрывшиеся также переправились через озеро на плоту, но гораздо ранее их и, таким образом, переплыли озеро никем не замеченные.

Причиной побега задержанные пленные объясняют главным образом условиями жизни, показавшимися им слишком тяжелыми на постройке Мурманской железной дороги, против тех условий, какие они испытывали в последнем месте их расквартирования в Манчжурии.

Свободный побег пленные совершили в виду того, что по прибытии на участок в числе общего эшелона 400 человек, с 26 июня, вся партия в 300 человек, расквартированная для работ на пункте Печь-Губа, оставалась без охраны за недостаточностью стражников, занятых охраной уже бывших ранее на участке военнопленных»²⁰.

В акте от 29 июля 1916 г., составленном начальником 9-го участка инженером Д.Кожевниковым, начальником дистанции Н.Ахлюстиным, жандармским унтер-офицером А.Белогуровым, указано: «...сего числа на пункт Ягельный Бор были доставлены из Колы двое военнопленных австрийских подданных: Бренгент Юзеф и Форназар Жорж, бежавшие с работ 1-й дистанции 27 июня с.г. ...27 июня с.г., работая на пикете № 322 версты 148 без какой-либо охраны и, имея намерение совершить побег, ранее указанные военнопленные скрылись днем в то время, когда артель, в которой они находились, была выведена на работы. Имея намерение достигнуть границы Норвегии, бежавшие направились на Север, идя все время вблизи полотна железной дороги. Пройдя вблизи Колы, бежавшие направились к границе Норвегии, но не доходя дер. Печенга около 15 июля (точно не помнят) были задержаны русскими жителями. Продуктами бежавшие на

¹⁹ НА РК. Ф. Р-1726. Оп. 1. Д. 2/15. Л. 28-29.

²⁰ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 9/60. Л. 564.

первое время запаслись заранее, а последние 8-7 дней питались одной рыбой, которую ловили в озерах попадавшихся на пути.

Причиной к побегу бежавшие указывают главным образом на тяжелые условия жизни, которые приходилось им испытывать здесь на постройке Мурманской железной дороги»²¹.

В протоколе от 12 июля 1916 г., составленном унтер-офицером жандармско-полицейского надзора Петроградского жандармского полицейского управления железных дорог П.Бойко, находившемся на разъезде Белая река строящейся Мурманской железной дороги, указано: «Сего числа около часу ночи, я проходил около барачных разъезд Белая Река 1-й дистанции 8-го участка строящейся Мурманской железной дороги, увидел идущего по направлению к городу Кола по линии железной дороги неизвестного мужчину. На вид около 26 лет, одет рабочим: финскую кепку, серый пинджак, защитного цвета шаровары, русские сапоги. Проходил посёлок ускоренным шагом. У меня явилось подозрение. Я, окликнув последнего, чтобы возвратился ко мне, что неизвестный беспрекословно исполнил. На мой вопрос куда он направился и кто такой, последний начал сбивчиво отвечать. По его разговору и акценту было заметно, что он не кто иной как бежавший военнопленный, но он утверждал что он финн, направляется Кола к своему семейству. По моему требованию предъявить вид на жительство, предъявил заграничный 5-ти летний паспорт № 1503, выданный губернским правлением города Улеборга, сентября 4-го дня 1913 года, рабочему Эмиль-Александр Пекиненни²². Паспорт нигде в жандармском отделении явлен не был. Неизвестный мною был приглашен в жандармскую комнату для опроса.

²¹ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 9/60. Л. 567.

²² В прилагаемом к протоколу паспорте значится как Эмиль Александр Пяккэнен (Emil Aleksandr Pääkkönen).



Карта, найденная у военнопленного Э.Котлера. Ф. 320. Оп. 3. Д. 12/88. Л. 340.

Спрошенный мною неизвестный назвался австрийским подданным фельдфебелем 9-го Гонвендного полка Эрвин Котлером, 26-ти лет, бежавшим с 3-й дистанции 2-го участка линии Кемь-Кандалакша 20-го сего июня. При сем Котлер добавил, что предъявленный им паспорт на имя Эмиль Пакинени, дал неизвестный ему финн, который, не доходя 30 верст до селения Кандалакши, работал на просеке железнодорожной линии Кемь-Кандалакша, так как он просил у работавших финнов хлеба, а последние узнали, что он бежавший военнопленный, так один из них дал Котлеру паспорт, объяснил, что паспорт действителен, и как можно пробраться через норвежскую границу. Финну на вид около 27-ми лет, среднего роста, русый, одет в черную блузу, сапогах.

А также он, Котлер, имел отрывок карты с русского календаря, компас, по которому он ориентировался в лесу во время побега...». Также при нем было около 20 фунтов ржаного хлеба²³.

В протоколе, составленном помощником пристава 2-го участка г. Петрозаводска Ишатуниным 1 декабря 1916 г., указано: «в 4 ½ час. вечера в дежурную комнату при Петрозаводском городском полицейском управлении судоходный надзиратель Александр Иванович Поляков из своей квартиры по телефону, мне, дежурному по полиции помощнику пристава 2-го участка г. Петрозаводска сообщил, что в дом Тимофея Крохина по Большой Голиковской улице пришли два в статской одежде, по подозрению военнопленные австрийские подданные и есть основание, что они беглые. Вследствие изложенного, по распоряжению г. петрозаводского городского пристава, я, помощник пристава, совместно с городовым Яковлевым выбыли по заявлению и по прибытии в дом

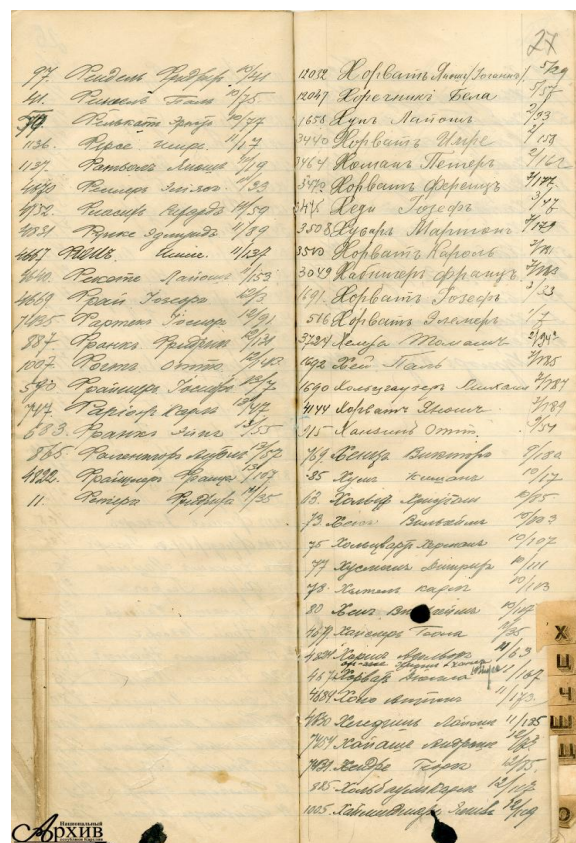
²³ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 12/88. Л. 342.

Крохина задержали одного военнопленного австрийского подданного, которого и доставили в полицию. По объяснению хозяина Крохина, второй военнопленный бежал. Постановляю об изложенном записать в настоящий протокол и опросить военнопленного». Пойманный военнопленный — Ванчура Франц Францевич (26 лет, католик, австрийский подданный, из крестьян с. Марианова, уезда Бокович) в январе 1915 г. поступил на службу, 30 марта 1915 г. попал в плен, был отправлен на Мурманскую железную дорогу. 1 декабря 1916 г. в Петрозаводске он с товарищем Сбражик самовольно отлучился из вагона. Они пошли в город выпросить хлеба, т.к. за трое суток не был выдан парцион. Когда пришли в первую квартиру, его арестовали, а товарищ бежал²⁴.

4. Документы по личному составу военнопленных

а) Списки военнопленных

Списки позволяют поименно выявить военнопленных, участвовавших в строительстве железной дороги²⁵. В зависимости от цели составления документа, помимо фамилии и имени в них может содержаться информация о годе и месте рождения, воинской части, подданстве, национальности, вероисповедании, когда взят в плен, на какой участок железной дороги направлен. Это списки военнопленных, находящихся на различных участках железной дороги (иногда составлялись как приложения к актам приема-передачи военнопленных на участок); списки военнопленных, которым присланы деньги и посылки с родины; списки военнопленных — портных, сапожников, знающих колбасное производство; списки военнопленных, изъявивших желание поступить в особый отряд с целью оказания помощи Сербской армии; списки пострадавших от несчастных случаев, при крушении поездов; списки военнопленных, находящихся в больницах, бежавших, умерших, эвакуируемых и другие.



Алфавитный список военнопленных
[1915-1918 гг.]

Ф. 320. Оп. 3. Д. 14/117. Л. 18.

б) Учетные карточки, расчетные и записные книжки

В документах Управления по строительству Мурманской железной дороги (ф. 320) имеется небольшое количество учетных карточек на бланке военного городка города Ново-Николаевска²⁶. Согласно правил содержания военнопленных, последние снабжались

²⁴ НА РК. Ф. 777. Оп. 1. Д. 2. Л. 24-25.

²⁵ НА РК. Ф. 20. Оп. 1. Д. 2/2, 6/27, 13/9. Оп. 3. Д. 1/2, 1/5; Ф. 27. Оп. 3. Д. 63/564; Ф. 94. Оп. 3. Д. 21/483. Оп. 4. Д. 4/57; Ф. 101. Оп. 1. Д. 2/14, 3/26, 3/38, 3/39, 4/40, 4/47. Оп. 2. Д. 1/2; Ф. 320. Оп. 2. Д. 1/4. Оп. 3. Д. 2/15, 5/36, 7/43, 8/52, 8/56, 9/60, 11/74, 11/75, 11/77, 12/82, 12/87, 14/117, 45/362, 53/424, 55/442, 65/514, 66/520, 68/535, 71/569, 71/570, 72/576, 72/577, 72/583, 72/585, 72/586, 104/804, 106/827, 106/828, 108/843, 108/847, 111/866, 112/876, 117/914, 119/929, 122/957, 123/963, 124/975, 124/978, 148/1188. Оп. 6. Д. 1/3; Ф. 777. Оп. 1. Д. 1, 2; Ф. 780. Оп. 1. Д. 1; Ф. Р-797. Оп. 1. Д. 1/1. Оп. 3. Д. 1/5, 2/20, 2/24. Оп. 4. Д. 2/9; Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 22/134, 36/248; Ф. Р-443. Оп. 1. Д. 1/3а и др.

²⁶ НА РК. Ф. 320. Оп. 2. Д. 1/5, 1/6, 1/8; Оп. 3. Д. 8/56. Л. 312-315, 327; Д. 14/118.

расчетными книжками, в которых указывалось количество выданных вещей, продуктов. В фондах архива сохранились расчетные и записные книжки военнопленных²⁷.

Военный Городок гор. Ново-Николаевска. 246

Фамилия *Ковач* № 255/1260

Имя *Езеф* *Ковач* Рота 4

Армия. *Австрия*

Национальность. *Венгрия*

Религия. *р.ч.м. кат.*

Звание. *рядовой*

Воинская часть. *33 пех. п.*

Возраст. *20 лет*

Здоровь или ранен. *здоров*

Местож. в отечестве. *Арради*

Специальность. *Строитель*

Где и когда вз. в пл. *Восдери 24.10.15г.*

Прибыль. *из Виска 24.12.15г.*

Убыль.

Состояние в лечеб-ных заведених.

Архив

Наименование вещей	Где и от кого получены вещи															
	Шинель.	Мушкетер.	Шаровары.	Кепи.	Ботинки.	Сапоги.	Валенки.	Пиджак.	Рубашка.	Июли. брюки.	Шинель.	Толстая рубашка.	Тепл. пиджак. брюки.	Портянки.	Полотенце.	Одеяло.
Собственные вещи:																
Из армии.	/	/	/	/	/											
От делегаций																
Русские вещи:																
<i>Ново-Николаевск</i>			/					/	/							

Архив

Учетная карточка военнопленного Ковача Езефа. 1915 г. Ф. 320. Оп. 3. Д. 14/118. Л. 24-24 об.

²⁷ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 8/56. Л. 339-341; Ф. 782. Оп. 1. Д. 9. Л. 25-28.



Расчетная книжка военнопленного Ладоша Кароля. 1916 г. Ф. 320. Оп. 2. Д. 1/5. Л. 76-78 об.

в) Метрические записи

Записи о смерти военнопленных выявлены в метрических книгах Петрозаводского и Повенецкого уездов Олонецкой духовной консистории, Кемского уезда Архангельской духовной консистории, евангелическо-лютеранских приходов Олонецкой губернии (фф. 25 и 887)²⁸. В записях указано кто, когда, от чего умер и где похоронен. Списки иностранных военнопленных, составленные на основании метрических книг православных приходов (ф. 25), опубликованы в историческом очерке К.М.Агамирзоева «Путь на север»²⁹.

²⁸ Метрических книг приходов, находившихся в других уездах района постройки железной дороги, в НА РК нет.

²⁹ К.М.Агамирзоев. Путь на север. Петрозаводск, 2008. С. 70-126. Сведения о смерти военнопленных также содержатся в свидетельствах, актах о смерти, сообщениях, рапортах, списках военнопленных и др. (ф. 20, 94, 320, 777, Р-797, Р-1576 и др.). В архиве имеются «скорбные листы», включающие сведения о больном, историю его болезни, назначенное лечение (Ф. 320. Оп. 3. Д. 119/927).

прошений германских и австро-венгерских пленных о желании вступить в русское подданство.

Комиссару Внутренних дел Олонской губернии.
 Воснополнаго Федора
 Федоровича Бабинца
 губер. Мурманск. уезд.
 Пота. Рикинго. Звонит
 Деревни Солян.

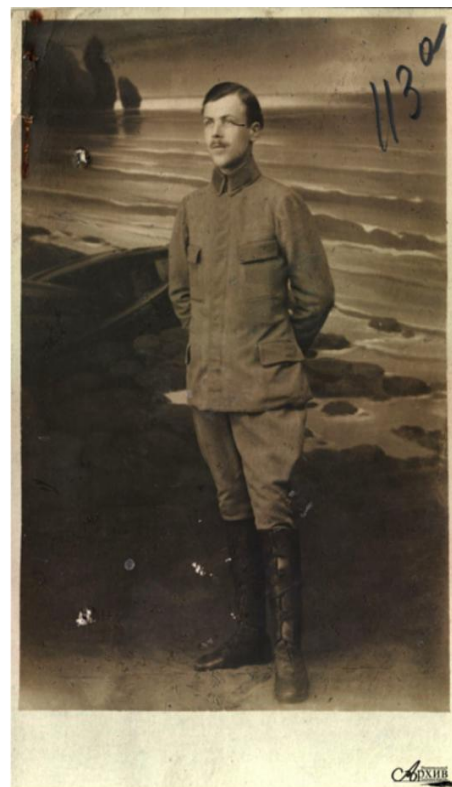
Прошение

Всепокорнейшее прошу г. Комиссара
 внутренних дел не отказать в просьбе
 так, как я нахожусь в плену в России
 уже два года шести месяцев и тесно
 чувствую свое добровольное желание перейти
 в русское подданство и остаться жить
 навсегда в России, а по этому обращаю
 с ходатайством о выдаче мне разреше-
 ния на право перехода в Русское
 подданство.

Подать прошение. Федор Федорович
 Бабинцев

Петрозаводск июля 16^{го} 1918 года.

Архив



Прошение Бабинца Федора Федоровича (род. 30 марта 1889 г. в Венгрии, губ. Торонталь, д. Соян, венгр, в Россию попал 17 июля 1915 г. в качестве военнопленного, сапожный мастер Мурманской железной дороге) комиссару внутренних дел Олонецкой губернии от 16 июля 1918 г. о выдаче разрешения на переход в российское гражданство.
 Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 3/38. Л. 103, 113а.

ОПРОСНИЙ ЛИСТЪ.

1. *Александр*.....подданномъ.....*Андрея Николаевича*
Сокса.....проживающемъ.....*на ст. Соколовской*

1. Гдѣ и когда родился?.....*В Венгрии, губ. Брошу, 27 июня 1894 г.*
 2. Какой народности?.....*Венгъръ*
 3. Когда и по какой причинѣ прибылъ въ Россію?.....*15 апреля 1915 г. на самолете събитъ в плѣнъ*
 4. Возрастъ просителя и дѣтей.....*Самъ 21 годъ, жена Анна Николаевна 21 г. и дѣти Андрей 2 г.*
 5. Подаетъ ли только за себя и дѣтей?.....*За себя, жену и сына*
 6. Образованіе.....*Неграмотный*
 7. Обиходный языкъ.....*Венгерскій*
 8. Приняты ли кто-либо изъ семьи въ Россійское гражданство?.....*Нѣтъ*

9. Подробныя свѣдѣнія о трудоспособности.
 /имѣетъ ли определенное занятіе и каковъ именно?/.....*Работалъ с Мурман. ж.д.*

10. Свѣдѣнія о нравственныхъ качествахъ.....*Мнѣ судится и нрав.*
 /не былъ ли подъ судомъ и слѣдствіемъ?/.....*Судомъ не состояло и слѣдствіемъ не было. Отвѣтъ на заурочный вопросъ: не имѣю ли привычекъ, вредныхъ обществу?.....*Нѣтъ**

Подпись: *Сокса Андрей.* Архив



Опросный лист Сокса Андрея Николаевича (род. 27 июня 1894 г. в Венгрии, губ. Брошу, венгр, в Россию попал 15 апреля 1915 г. в качестве военнопленного, неграмотный, рабочий Мурманской железной дороги)
 Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 3/38. Л. 126 а, 129.

В фонде Управления Кировской (Мурманской) железной дороги (ф. Р-528) имеются личные дела бывших военнопленных, перешедших в российское гражданство и оставшихся работать на железной дороге.

5. Личные письма военнопленным

Особая категория документов — это документы личного происхождения. Они представлены личными письмами. На настоящий момент в фондах архива выявлено четыре письма военнослужащим Австро-Венгрии, находившимся в плену в России (три на немецком языке, одно на румынском), и одно письмо военнопленного отцу в Германию.

Среди них — письмо военнопленному Макс Блау, отправленное его матерью Розой из Будапешта 18 мая 1916 г. Прочсть письмо помогли венгерские коллеги. Они осуществили транслитерацию с готического письма на современный немецкий язык. Роза Блау писала сыну:

«Возлюбленное дитя мое! Любимое дитя, мы получили твою открытку в которой ты сообщаемъ нам, что ты, слава Богу, здоров, что меня очень обрадовало. Уделяй себе больше вниманія, чтобы ты, мое дорогое дитя, и далее оставался здоровым. Благодарение

Богу, мы все здоровы и всегда надеемся услышать то же самое и о тебе. Обнимаю и целую тебя бесчисленное количество раз, твоя вечно любящая тебя мама Роза»³³.



Письмо Розы Блау сыну, военнопленному австро-венгерской армии Максусу Блау
Ф. 94. Оп. 3. Д. 21/483. Л. 7-7 об.

6. Фотографии

В архиве хранятся фотографии строительства Мурманской железной дороги. Особое место занимают фотоальбомы 7-го железнодорожного батальона на постройке Мурманской железной дороги, созданные в 1916 г. Фотографии позволяют наглядно представить строительство железной дороги: на них можно увидеть не только различные технические сооружения, ход работ, но и самих строителей (в т.ч. военнопленных).



³³ Карелия в годы Первой мировой войны. Петрозаводск, 2014. С. 337.

Фотографии хранятся как в архивохранилище аудиовизуальной и машиночитаемой (электронной) документации, так и в фондах учреждений, предприятий, организаций досоветского и советского периода, например, в личных делах рабочих и служащих дороги (фонд Управления Кировской (Мурманской) железной дороги (ф. Р-528).

В целом, документы, касающиеся военнопленных, работавших на строительстве Мурманской железной дороги, достаточно разнообразны, содержатся во многих фондах НА РК. При этом следует отметить большое количество документов, содержащих персональные данные, которые представляют интерес для исследователей, занимающихся поиском биографической информации.

Мурманский транспортный узел (Кировская железная дорога и порт) в годы Великой Отечественной войны

Мурманский транспортный узел обязан своим возникновением Первой мировой войне, когда царское правительство приняло решение о создании на восточном берегу Кольского залива крупного морского порта, способного принимать грузовые океанские транспорты. Порт был необходим России для доставки недостающего вооружения, боеприпасов, промышленных материалов и продовольствия от своих союзников по Антанте в войне с кайзеровской Германией. Туда же в 1916 г. была проложена и Мурманская железная дорога, соединившая порт с Петрозаводском и далее с Петроградом. Царское правительство и Антанта рассчитывали, что создание Мурманского транспортного узла позволит добиться скорого перелома в войне.

Однако, предназначенную ему роль транспортного узла Мурманск в те годы сыграть не успел: революции 1917 г. и начавшаяся в России Гражданская война привели ее к выходу из Первой мировой войны.

И хотя первое сквозное движение по Мурманской железной дороге началось в январе 1917 г., пропускная способность ее оказалась явно недостаточной: не более 60 – 90 вагонов в сутки, а средняя скорость движения составов – не более 11 – 12 км/час. Окончательная достройка железной дороги произошла лишь в 20-е годы 20-го века.

После окончания Гражданской войны Мурманская железная дорога сыграла свою главную роль в экономическом и социальном развитии Карелии и Кольского полуострова.

Так, в мае 1923 г. был создан Мурманский транспортно-промышленный и колонизационный комбинат, директором которого стал А.М. Арнольдов. В состав этого комбината вошли Мурманская железная дорога, Мурманский морской порт, такие организации как «Желлес», «Желрыба», «Желстрой» и др. **(1)**. Перед этим комбинатом и перед железной дорогой, соответственно, стояла задача промышленного освоения северных территорий.

За 20-е – 30-е годы, благодаря построенной Мурманской железной дороге, и Карелия, и Кольский полуостров стали превращаться в новый промышленно развитый регион нашей страны. Резко увеличивается численность населения, осваиваются новые месторождения полезных ископаемых, появляются новые города и промышленные центры, такие как Кондопога, Сегежа, Надвоицы, Беломорск, Кемь, Кандалакша, Кировск, Мончегорск и др.

Мурманская железная дорога (с 1935 г. – Кировская) одной из первых в стране электрифицировала самый протяженный участок дороги (Мурманск – Кандалакша), перейдя на электровозную тягу. К 1940 г. на дороге использовались самые современные для того времени локомотивы: паровозы типа «Серго Орджоникидзе» и электровозы типа ВЛ 19-14.



Накануне Великой Отечественной войны Кировская железная дорога по грузонапряженности и провозоспособности занимала одно из первых мест среди дорог страны. Железная дорога строила для своих сотрудников жилые дома, радиофицировались рабочие общежития и квартиры, строились клубы и Дома Культуры, школы, детские сады

и ясли, строились поликлиники, организовывались снабжение станций промышленными и продовольственными товарами и пр. (2).

Начальником дороги в это время был Гарцуев Павел Николаевич, связавший свою судьбу с железной дорогой с 14-летнего возраста, когда начал трудиться учеником слесаря в депо г. Петрограда. Пройдя свой трудовой путь от помощника машиниста до заместителя начальника Кировской железной дороги, он возглавляет ее в декабре 1940 г.



Несмотря на недостаток кадров, особенно инженерно-технических, железная дорога продолжала пополняться квалифицированными железнодорожниками.



Савельев Коля и Филин Вася – выпускники 14-й школы ФЗО, выехавшие в начале июня 1941 г. в Петрозаводск на работу на Кировской железной дороге.

Железные дороги справедливо называют кровеносными сосудами страны, т.к. по ним перевозятся миллионы тонн народнохозяйственных грузов и миллионы пассажиров. Важнейшую стратегическую роль играют железные дороги в обороноспособности страны.

Потому, планируя нападение, руководство фашистской Германии уделяло особое внимание путям сообщения СССР и, в первую очередь, железным дорогам. В плане «Барбаросса» указывалось: «Русские железные дороги и пути сообщения, в зависимости от операции, должны перерезаться или выводиться из строя (3).

В связи с этим, гитлеровское командование уделяло стратегическому положению Кировской железной дороги. Перерезав или захватив ее, немецкие войска выводили из строя Северный военно-морской флот, отрезали Кольский полуостров с его индустриальной базой от центра страны и лишали Советский Союз одной из транспортных артерий по связям с его союзниками по Антигитлеровской коалиции. Именно с началом войны Кировская железная дорога и Мурманский морской порт снова начинают играть роль важнейшего на Севере транспортного узла.

С первых же дней Великой Отечественной войны Кировская железная дорога оказалась дорогой прифронтовой. Уже с 24 июня все военные дороги были переведены на военный график. Для Кировской дороги наиглавнейшей задачей становится задача обеспечения воинских частей армии, фронта и Северного флота всем необходимым: перевозка воинских частей, доставка боеприпасов, вооружения, военных материалов,

продовольствия, движения санитарных эшелонов и т.п. Эту задачу дорога играла на протяжении всех дней Великой Отечественной войны.

Однако в первые шесть месяцев военных действий, с июня по декабрь 1941 г., не менее важной задачей для нее была задача эвакуации гражданского населения, промышленных предприятий, материалов и оборудования.

Так, по справке секретаря Мурманского обкома партии по транспорту Бокарева, только за июнь-октябрь 1941 из области было вывезено 86 656 т. материалов и оборудования, было эвакуировано 114 738 человек гражданского населения. Для этого было задействовано 8 496 вагонов. Кроме этого, через Мурманский порт было вывезено 9 040 тонн материалов и оборудования, принадлежащих Главсевморпути, Наркомморфлоту и Главрыбсудстрою (4).

**Справка секретаря ОК ВКП (б)
о кол-ве людей и материалов, эвакуированных из области
за июнь – октябрь 1941 г.
01.11.41.**

Отделения Кировской ж/д	Всего вагонов	В том числе:	
		Под перевозку оборудования и мат-лов	Под перевозку людей
5 отделение	3640	2314	1326
6 отделение	4856	3102	1754
Всего	8496	5416	3060 * так в док-те

Что касается территории Карелии, то за вторую половину 1941 г. по информации секретаря республиканской комиссии по эвакуации Вакулькина, было эвакуировано за пределы республики, преимущественно по железной дороге, 536 тыс. человек гражданского населения. А также было вывезено 298 предприятий и вместе с ними 23 384 человека (5).

Таким образом, в этот период 1941 г. Мурманск еще вряд ли можно рассматривать как транспортный узел, работающий на нужды войны. Надо сказать, что для связи с союзниками в получении грузов ленд-лиза первоначально рассматривался порт Архангельск. Именно для этого в город был направлен уполномоченный ГКО И.Д. Папанин. Архангельск имел достаточно развитую портовую инфраструктуру: длинную причальную линию, подъездные пути, достаточное количество портовых кранов и рабочих рук. Первый, по сути пробный, атлантический конвой «Дервиш» с грузами для СССР прибыл в Архангельск 31 августа 1941 г. Потерь в пути этот конвой не имел. После него в Архангельск до конца года были направлены еще 6 таких же конвоев (PQ-1 – PQ-6).

Но уже в ноябре становится ясно, что в условиях зимнего времени, когда Белое море замерзает, прибытие очередных конвоев становится невозможным, в том числе и из-за недостатка там ледокольных кораблей. В связи с этим рассматривается возможность направления очередных транспортных караванов в Мурманск.

Роль транспортного узла он стал играть с января 1942 г., когда через Мурманский порт стали идти атлантические конвои с грузами ленд-лиза. Именно в январе 1942 г. в Мурманск пришли первые 8 транспортов конвоя PQ-7. Именно с этого времени уже можно рассматривать Мурманск как транспортный узел.

Но в Мурманском морском порту имелись и свои проблемы: короткой длины причальная линия, недостаточная глубина у причалов, малое количество портовых кранов и подъездных железнодорожных путей, нехватка рабочих рук, поскольку только из Мурманска было эвакуировано в начале войны более 110 тыс. человек.

Проблему недостатка рабочих рук и в 1942 г. в дальнейшем решали за счет направления на разгрузку транспортов военнослужащих в качестве грузчиков-докеров. В разгрузке кораблей принимали участие на субботах и воскресниках от 400 до 700 человек и местные жители. Осенью 1943 г., когда количество кораблей с грузами резко увеличилось, в Мурманский порт были командированы более 600 рабочих комбинатов «Апатит», «Североникель», треста «Кольстрой». Более 1000 краснофлотцев было выделено Северным флотом для работы в порту за счет личного состава береговых артиллерийских батарей. Периодически грузчиков перебрасывали в Мурманск из Архангельска.

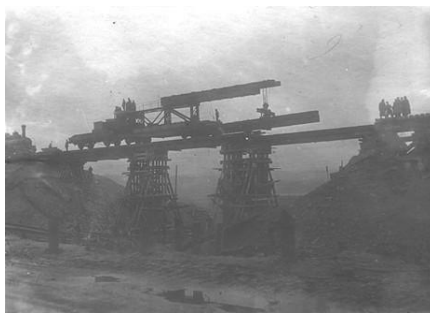
Естественно, квалификация таких рабочих была крайне низкой. Кроме этого, для разгрузки транспортов не хватало автомашин, которые приходилось брать за счет грузов ленд-лиза, не хватало крановщиков, лебедчиков, трактористов и пр. Зачастую разгрузка кораблей проходила и во время бомбардировок города и порта вражеской авиацией. Несмотря на все сложности за годы войны Мурманский морской порт 4 раза награждался переходящим Красным Знаменем Государственного Комитета Обороны СССР и дважды Красным Знаменем Наркомфлота и ВЦСПС (6).

Еще одной проблемой Мурманского транспортного узла в военный период было недостаточное противовоздушное прикрытие города, порта и Кировской железной дороги. Поскольку Мурманск первоначально не рассматривался как порт приема кораблей союзников, то в июне 1941 г. город прикрывали всего 4 зенитных 76-мм орудия. Однако, начиная с 1942 г., когда через порт и Кировскую железную дорогу пошла основная масса грузов, противовоздушная оборона была резко усилена.

Для прикрытия порта и железнодорожного узла к 1943 г. имелось 318 орудий средней зенитной артиллерии (СЗА), 311 – малой зенитной артиллерии (МЗА), 596 зенитных пулеметов, 109 прожекторов, 58 аэростатов заграждения, 4 РЛС, 122-я истребительная дивизия ПВО, имеющая 65 самолетов (37 из них – «ночники») (7).

В связи с усилением противовоздушной обороны города и порта фашистская авиация перенесла активность своих действий на участок железной дороги Кандалакша – Лоухи протяженностью 164 км. С середины 1942 г. почти все мосты и все станции на этом участке были разрушены. В отдельные дни фиксировалось до 8 налетов с тяжелыми последствиями для поездов. Немецкая авиация стала практиковать сброс с высоты 50 метров мин замедленного действия.

Несмотря на героические действия железнодорожников по восстановлению движения фактически под бомбами, были случаи, когда по 3-4 суток не отправлялось ни одного поезда (апрель 1943 г.).



Восстановление железнодорожного моста на Кировской железной дороге.
Карело-Финская ССР. 1944.

По свидетельству очевидца: «На железной дороге нет ни одного километра не изрытого воронками от авиабомб. Особенно много воронок на участке от станции Полярный Круг до станции Кемь. Проезжаем Лоухи. Вчера здесь похозяйничали 19 фашистских бомбардировщиков. Много разбитых домов. Фашисты вместо военных объектов бомбят жилье мирного населения, чтобы подорвать моральный дух (8).

Активизация фашистской авиации на участке Кандалакша – Лоухи – Кемь – Беломорск объяснялась еще и тем, что аэродромы противника находились на расстоянии до 80 км. от линии железной дороги (подлетное время – меньше 15 минут). Например, аэродром в Алакертти (тогда это территория Карелии) можно было даже обстреливать артиллерией с нашей стороны.



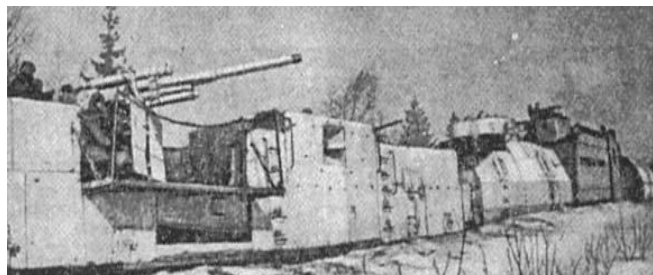
Разрушенный поселок железнодорожников.

Только в январе 1943 г. на участке Кандалакша – Лоухи было разбито и повреждено 22 паровоза и 48 вагонов, 63 пролета, 460 метров контактной сети, 438 метров железнодорожной сети. Убито 12 железнодорожников и 23 ранено.

А за 1,5 года войны с 22 июня 1941 г. по 01 января 1943 г. на железнодорожные станции участка Кандалакша – Лоухи было совершено 263 налета вражеской авиации, разбито и повреждено 99 паровозов разных серий, вагонов – 502, пролетов связи – 353, железнодорожный путь – 4 640 метров. Убито 118 железнодорожников, ранено – 252 человека (9).

На 23 апреля 1943 г. в Кандалакшском депо осталось годными всего 2 паровоза.

Все это заставило советское командование усилить противовоздушную оборону Кировской дороги на участке Лоухи – Беломорск. На этот участок срочно были переброшены 5 батарей СЗА, 2 батареи МЗА и 3 взвода зенитных пулеметов. На этом же участке Карельского фронта действовало во время войны около 10 зенитных бронепоездов, сопровождающие эшелоны.



Зенитный бронепоезд на Карельском фронте



Зенитчики бронепоезда

Кроме этого в состав эшелонов стали включать по 3 специально оборудованных полувагона или платформы с установленными на них зенитными пулеметами (в голове, середине и хвосте состава).

Для руководства всеми частями и подразделениями ПВО, находившимися на участке дороги от Кандалакши до Беломорска, была создана оперативная группа во главе с начальником 1-го отдела штаба ПВО подполковником К. К. Маташ, которая размещалась на станции Лоухи.

Указанные действия привели к положительным результатам. Так, за май-июнь 1943 группы ПВО прикрывали 882 поезда, из которых лишь 18 поездов получили

незначительные повреждения при налетах авиации. Только при прикрытии ж/д на этом участке вот подвижные группы ПВО сопровождения сбили 30 и подбили 14 самолетов.

Несмотря на прифронтовое положение, Мурманский транспортный узел принял и разгрузил за время Великой Отечественной войны более 250 кораблей союзников. Через него было отправлено стране 1 245 883 тонны боевой техники, военных материалов, промышленного оборудования и продовольствия. На перевозку ленд-лизовских грузов было задействовано в навигацию 1941/42 гг. 25 402 вагона, в навигацию 1942/43 гг. – 12 938 и в навигацию 1943/44 гг. – 35 065 вагонов **(10)**. Следует иметь ввиду, что последний атлантический караван пришел от союзников в Мурманск 20 мая 1945 г.

Разгруженная и отправленная боевая техника, продовольствие и оборудование помогли обороне Сталинграда, разгрому немцев у Орла и Курска, прорыву блокады Ленинграда и успешным боевым действиям на других фронтах **(11)**.

Свой вклад в общую победу над врагом внесли и железнодорожники Карелии. Так, в Кеми установлен памятный знак о 110 железнодорожниках Кемского отделения Кировской железной дороги, погибших на боевом посту.



Памятный знак погибшим железнодорожникам в Кемии

Машинист паровоза Кемского депо Першукевич Иван Петрович в 1942 г. как инициатор скоростного движения фронтовых эшелонов под постоянными обстрелами и бомбежками был награжден медалью «За трудовую доблесть». В 1943 г. за особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и народного хозяйства ему было присвоено звание Героя Социалистического труда.

Першукевич Иван Петрович –
паровозный машинист депо Кемь



Жаркова Анна Петровна – старшая стрелочница
ст. Алакуртти



Звание Героя Социалистического труда было присвоено и Жарковой Анне Петровне – старшей стрелочнице железнодорожной станции Алакуртти. (Алакуртти до 1953 г. входила в состав КФССР). Она отвечала за обеспечение работы 11 стрелок. Даже во время бомбежек она оставалась на своем посту, принимая эшелоны с военными грузами и отправляя санитарные эшелоны. Будучи раненой в обе ноги во время одного из

авианалетов Жаркова А. П. продолжала оставаться на своем посту. Еще до ранения она помогла задержать вражеского диверсанта в районе железной дороги и сдать его военному патрулю, за что была награждена медалью «За боевые заслуги».

Литература и источники

1. Кольский край в 1920—1939// Кольская энциклопедия. В 5-и т. Т. 1. А —Д / Гл. ред. А. А. Киселёв. — Санкт-Петербург : ИС ; Апатиты : КНЦ РАН, 2008. — С. 88
2. Государственный архив Мурманской области, ф. П-1, оп. 1, д. 462, л. 55
3. Магистраль имени Октября. - М. - Транспорт.- 1990.- С. 142
4. Мурманская область в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945. Сб. документов и мат-лов. Мурман. кн. из-во, 1978, с. 85-86
5. Петрозаводск, 300 лет истории. Док-ты и мат-лы. Кн. 3. Петрозаводск, Карелия, 2003, с. 270, 271, 274
6. Мурманская область в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945. Сб. документов и мат-лов. Мурман. кн. из-во, 1978, с. 215-216
7. Голотюк В.Л., Лашков А.Ю. 100-летие противовоздушной обороны России. 1914-2014. Изд-во: Фонд «Русские витязи», 2014, с. 291
8. Старостин М.И. Дневник войны. Мурманск. 2014, с. 149
9. Старостин М.И. Дневник войны. Мурманск. 2014, с. 250-251.
10. Старостин М.И. Дневник войны. Мурманск. 2014, с. 397
11. Мурманская область в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945. Сб. документов и мат-лов. Мурман. кн. из-во, 1978,, 218

Кировская железная дорога - прифронтовая магистраль Европейского Севера в годы Великой Отечественной войны

Накануне Великой Отечественной войны Кировская железная дорога представляла собой протянувшуюся с севера на юг от Мурманского железнодорожного узла до Волховстроевского однопутную железнодорожную линию. Двойной путь был уложен только на железнодорожном участке Волховстрой – Петрозаводск. От главной железнодорожной линии Мурманск – Волховстрой в западном и восточном направлениях отходили железнодорожные линии и ветки. На запад устремились линия Томицы – Сортавала и ветки Ручьи – Куолоярви, Лоухи – Кестеньга, Кочкома – Ругозеро. На восточном направлении находились линии Волховстрой – Тихвин и недостроенная Сорокская – Обозерская.

Кировская магистраль граничила с Октябрьской и Северной железными дорогами. До войны по ее путям перевозили черные металлы, руду, каменный уголь, лес и т.д. Осуществляли пассажирские перевозки.

Начавшаяся 22 июня 1941 г. Великая Отечественная война поставила перед коллективом Кировской железной дороги новые задачи.

В начале Великой Отечественной войны противник стремился выйти к г. Мурманск и военно-морской базе Полярный, парализовать деятельность Кировской магистрали, взять под свой контроль Беломорско-Балтийский канал. В результате ожесточенного сопротивления советских войск летом-осенью 1941 г. противник был остановлен на рубежах, которые оставались неизменными в течение двух с половиной лет (с декабря 1941 г. – по июнь 1944 г.). Линия Карельского фронта протянулась с севера на юг от р. Западная Лица (60 км западнее Мурманска), по системе рек и озер (90 км западнее Кандалакши), 40 км западнее Лоухи, 10 км западнее Ухты, Ругозеро, станция Масельская, Повенец, Онежское озеро, западная часть р. Свирь¹.

С установлением линии Карельского фронта в ноябре-декабре 1941 г. определились новые границы Кировской железной дороги. Северными рубежами стали разъезд Мурманск – Быстряги и Сорокско-Обозерская линия, южным рубежом – Волховстроевский железнодорожный узел. Общая протяженность Кировской железной дороги на начальном этапе войны сократилась на 867,8 км и в 1942 г. составила 1434 км по главным путям и 419 км по станционным путям (без учета Волховстроевского отделения, которое по приказу НКПС №1032/ц от 3 октября 1942 г. перешло с 1 октября 1942 г. к Северной железной дороге)².

Организация движения поездов осуществлялась пятью отделениями движения: Масельское (участок Масельская – Идель протяженностью 150 км), Кемское (Идель – Лоухи и Сорокская – Сумпосад протяженностью 392 км), Кандалакшское (Лоухи – Имандра и Апатиты – Кировск протяженностью 372 км), Мурманское (Имандра – Мурманск протяженностью 193 км) и Малошуйское (Сумпосад – Обозерская протяженностью 327 км)³. Железнодорожные станции Войта, Лоухи, Кочкома и Быстряги находились на расстоянии 10-50 км от линии фронта.

Прифронтовое положение Кировской железной дороги, с одной стороны, позволяло подвозить воинские грузы максимально близко к расположению войск. С другой же стороны, подвергало дорогу массированным налетам авиации противника, которая, охотясь за воинскими эшелонами, пыталась всеми силами не допустить пополнения ресурсов и укрепления позиций армий Карельского фронта.

¹ Национальный архив Республики Карелия (далее – НАРК). Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 121.

² Там же. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 59/329. Л. 7,8; Оп. 13. Д. 4/29. Л. 98.

³ Там же. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 59/329. Л. 2об., 3, 3об.

Начиная с 1942 г. оборона территории Европейского Севера осуществлялась войсками 14-й армии и образованных в результате переброски войск из Свердловской, Пермской, Архангельской и Вологодской областей, Алтая и Хакасии и переформирования Кандалакшской, Кемской, Медвежьегорской и Масельской оперативных групп 19-й, 26-й и 32-й армий⁴.

Снабжение армий Карельского фронта осуществлялось через армейские склады, размещенные на железнодорожных станциях. Склады 14-й армии находились на станции Кола, 19-й – Кандалакша, 26-й – Кемь, 32-й – Сегежа⁵.

Для войск Карельского фронта кроме грузов, поступавших из других регионов страны, доставлялись вооружение и боеприпасы, производившиеся в КФССР и Мурманской области. В механических мастерских и цехах Сегежского целлюлозно-бумажного комбината, эвакуированного в г. Беломорск Повенецкого судоремонтного завода, Кировской железной дороги на переоборудованных станках изготавливались ручные гранаты, минометы, противопехотные и противотанковые мины, автоматы⁶.

О качестве произведенного в мастерских и цехах Кировской железной дороги вооружения говорит письмо минометчиков Карельского фронта: «Дорогие товарищи! Ваш замечательный подарок – минометы – подоспел вовремя, когда немецкие оккупанты предпринимали попытку овладеть одной из важных высот. В этом бою нам и довелось испытать новые минометы, сконструированные и построенные вами... Восьми мин оказалось достаточно, чтобы раз и навсегда расчитаться с этой группой фашистских вояк... Скажем прямо, без обиняков – хорошие, точные минометы вы сработали, товарищи. За это вам спасибо, большое спасибо от всех нас»⁷.

Для фронта железнодорожники оборудовали вагоны связи, санитарные и топографические вагоны⁸. Для войск НКВД и штаба охраны тыла были покрыты броней 10 паровозов и 11 платформ с ружейным и пулеметным вооружением⁹. Железнодорожники изготавливали строительные скобы, лыжи для орудий, оборудование для госпиталей, крепежные материалы, вентиляторы для бомбоубежищ и т.д.¹⁰.

Новым направлением деятельности Кировской железной дороги в рассматриваемый период стало выполнение импортных перевозок. Поставки по ленд-лизу начались после подписания секретного протокола на Московской конференции, которая работала с 29 сентября по 1 октября 1941 г.¹¹

Доставка грузов осуществлялась по нескольким маршрутам: североатлантический (в порты Мурманска, Архангельска и Молотовска), тихоокеанский (в порты Владивостока, Находки, Нагаева, Николаевска, Петропавловска-Камчатского), транссибирский (через Аляску и Чукотку), трансафриканский (вокруг и через Африку в Басру, Тегеран и Баку)¹².

Североатлантический путь поставок был наиболее коротким. Транспортировка грузов занимала всего 10-14 дней. Караваны могли заходить сразу в три северных порта. Наиболее удобным для разгрузки и последующей отправки грузов был незамерзающий порт г. Мурманска, связанный с Кировской железной дорогой.

Немецкое командование, прекрасно понимавшее преимущества этого транспортного коридора, пыталось парализовать доставку по нему союзнических грузов. Маршрут патрулировался германскими субмаринами, надводными кораблями и самолетами,

⁴ Карельский фронт в... С. 68.

⁵ Там же. С. 127, 131.

⁶ Мурманский областной краеведческий музей. Ф. НВ. Д. 4323-1пид. Л. 107; Д. 4323-5пид. Л. 91об.

⁷ Красиков Б.Я. На самой северной магистрали//Октябрьская фронтовая. Л.: Лениздат, 1970. С. 306.

⁸ НАРК. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 340/3611. Л. 56, 57.

⁹ Там же. Ф. П-218. Оп. 4. Д. 1. Л. 7.

¹⁰ Там же. Оп. 1. Д. 213. Л. 14, 15.

¹¹ Куманев Г.А. Советский Союз и ленд-лиз 1941-1945 гг. //Ленд-лиз и Россия. Архангельск: ОАО «ИПП «Правда Севера», 2006. С. 96.

¹² Бутенина Н.В. Ленд-лиз: сделка века. М.: Издательский дом ГУ ВШЭ, 2004. С. 110.

базирувавшимися в Норвегии¹³. Вражеская авиация, находясь в 10 мин лета до г. Мурманска, совершала массированные налеты на его порт и железнодорожный узел.

Учитывая эти факторы, руководство СССР приняло решение использовать более безопасные порты Белого моря Архангельск и Молотовск.

Однако с наступлением холодов зимой 1941-1942 гг., которая оказалась одной из самых холодных зим XX века, когда температура воздуха была на 5-7 градусов ниже нормы¹⁴, Белое море покрылось льдом. Следовательно, порты Архангельска и Молотовска не могли принимать караваны без помощи ледоколов. Единственным портом, который мог обслуживать союзнические конвои оставался мурманский.

С 1 декабря 1941 г. по 31 декабря 1944 г. со станции Мурманск было отправлено в тыл и на фронты 88 333 вагона или 1 358 989 т. импортных грузов¹⁵, что составило примерно 36% всех грузов, поступивших по северному маршруту. В период Великой Отечественной войны в Кольский залив пришло 423 судна северных конвоев с военными грузами, в том числе были доставлены 4 148 танков, 2 597 самолетов, 1 038 бронемашин. Эта техника по Кировской железной дороге была отправлена на фронт¹⁶.

Импортные грузы из мурманского порта переправлялись по Сорокско-Обозерской линии в другие регионы страны. К.А. Партанен, начальник пассажирского поезда, курсировавшего в годы войны по участку Кемь – Быстряги, вспоминал о следовавших днем и ночью одним за другим по линии Сорокская – Обозерская эшелонах, в которых везли танки, орудия, огромные ящики и американские контейнеры, которые занимали всю платформу¹⁷.

Следовательно, начиная с зимы 1941-1942 гг. на линию Сорокская – Обозерская пришлась дополнительная нагрузка по перевозке импортных грузов, следовавших в противоположном от воинских эшелонов направлении.

Для обеспечения своевременной доставки как воинских, так и ленд-лизских грузов на Кировской железной дороге в 1942-1943 гг. развернулись работы по модернизации железнодорожной инфраструктуры линии Сорокская – Обозерская.

В середине апреля 1942 г. был построен мост через р. Онега¹⁸, возведен разводной мост через Беломорско-Балтийский канал и южный выход на примыкании Сорокско-Обозерской ветки к Кировской железной дороге. Открытие южного выхода заметно разгрузило станцию Сорокская, поскольку позволило поездам, направлявшимся на южный участок Карельского фронта, проходить до 14 разъезда в обход г. Беломорска¹⁹. Зимой-весной 1942 г. проводились работы по улучшению технического состояния железнодорожных коммуникаций линии Сорокская – Обозерская.

Результатом всех проведенных на линии Сорокская – Обозерская работ стало увеличение скорости движения поездов. 14 апреля 1942 г. Средняя скорость движения поездов по линии Сорокская – Обозерская должна была составлять 28 км/ч²⁰.

Достигнутой скорости все равно было недостаточно, чтобы оперативно осуществлять воинские и импортные перевозки. Поэтому 14 мая 1942 г. приказом по Кировской железной дороге № 171 был утвержден новый план строительных работ на линии Сорокская – Обозерская, рассчитанный на пять мес. По истечении данного срока, скорость движения составов должна была составить 50 км/ч²¹.

¹³ Там же. С. 111.

¹⁴ Разуваев В. Н. Погода и климат в России в XX веке // Россия в окружающем мире: 2001. – М.: МНЭПУ, 2001. – С. 169.

¹⁵ НАРК. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 1/6а. Л. 11.

¹⁶ Федоров П.В. Мурманская магистраль// Железнодорожный транспорт. 2006. №12. С. 79.

¹⁷ Минина С. Эшелоны шли день и ночь//Октябрьская магистраль. 2 сентября 2006. С. 3.

¹⁸ НАРК. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 34.

¹⁹ Там же. Ф. Р-3435. Оп. 1. Д. 19. Л. 21.

²⁰ Там же. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 1/2. Л. 90.

²¹ Там же. Л. 124, 126, 126 об., 127.

Результатом непрерывной работы стал перевод в октябре 1942 г. Сорокско-Обозерской линии с временной на постоянную эксплуатацию²². Однако выполнить план по увеличению скорости движения не удалось вовсе. Работы продолжились и завершились в 1943 г. Пропускная способность линии составила 14 пар поездов в сутки. Участковая и средняя скорости движения поездов составили 23,8 и 28,7 км/ч соответственно²³.

Следовательно, по сравнению с показателями апреля 1942 г. скоростные возможности линии на отдельных участках увеличились на 3,8 км/ч, а средняя скорость движения поездов по линии – лишь на 0,7 км/ч.

В годы войны мероприятия, направленные на увеличение пропускной способности магистрали, проводились и на других железнодорожных участках Кировской магистрали. Для увеличения пропускной способности в 1942-1943 гг. на Кировской магистрали внедрялись новые технологические приемы.

Усовершенствование железнодорожного хозяйства и внедрение новых технологических приемов, несомненно, дали положительный результат. Они позволили уберечь подвижной состав и перевозимые грузы от разрушений и повреждений. Однако не привели к увеличению пропускной способности магистрали. Что проявилось в период интенсивных воинских перевозок 1944 г., когда техника, боеприпасы, продовольствие стягивались для подготовки наступления 19-й и 26-й армий на кандалакшском, кестеньгском, ухтинском и ребольском направлениях. Объемы перевозок возрастали от месяца к месяцу и составили в январе 1944 г. 168 247 т., в июле – 253 100 т., в августе этого же года – 398 355²⁴. При этом пропускная способность железнодорожного участка Имандра – Лоухи, на котором базировалась 19-я армия, составляла 13 пар поездов в сутки. Участок Ручьи – Капройва пропускал только 6 пар поездов в сутки, участок Лоухи – Беломорск – Кочкома, где базировалась 26-я армия, – 12 пар поездов в сутки²⁵. Аналогичная ситуация наблюдалась и в ходе подготовки операции по освобождению Заполярья. Максимальная пропускная способность железнодорожного участка Мурманск – Имандра, на котором базировалась 14-я армия, не превышала 18 пар поездов в сутки²⁶.

Таки образом, выполнение стратегических задач, которые стояли перед прифронтовой Кировской железной дорогой в годы Великой Отечественной войны, осуществлялось в суровых природно-климатических условиях Европейского Севера, под огнем авиации и диверсионных групп противника, в условиях неразвитой железнодорожной инфраструктуры, нехватки квалифицированных кадров и работников массовых профессий, отсутствия оборудования, запасных частей и т.д. Несмотря на это, Кировская железная дорога продолжала работать. Ее коллектив, перенося все тяготы и лишения, внес свой бесценный вклад в Победу в Великой Отечественной войне.

²² Там же. Ф. Р-3435. Оп. 1. Д. 19. Л. 21.

²³ Там же. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 122.

²⁴ Там же. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 111/793. Л. 6об, 7об, 41об, 42 об, 47об, 48об.

²⁵ Карельский фронт в... С. 232.

²⁶ Там же. С. 259.

Станция Лоухи – важнейший стратегический объект Кировской (Мурманской) железной дороги в годы Великой Отечественной войны

В 1914 г. было начато строительство Мурманской железной дороги. В этом же году была основана и станция Лоухи. Лоухский район был образован в 1927 г. Название «Лоухи», скорее всего, происходит от финского слова «Louhi» - добывать, разрабатывать, взрывать скалу. В основном люди в районе Лоухи занимались лесозаготовками, рыбным промыслом, работали на каменных разработках.

К началу Великой Отечественной войны станция представляла из себя крупный железнодорожный узел, связывавший Мурманск с центральными районами СССР.

В планах войны нацистской Германии против Советского Союза большое внимание уделялось захвату советского Заполярья и Карелии. Германское командование, оценивая важное стратегическое значение северных морских коммуникаций СССР, Кировской железной дороги и Беломорско-Балтийского канала, тщательно готовилось к нападению на Севере.

В соответствии с планом «Барбаросса» для захвата советского Заполярья и Карелии была создана специальная группировка войск. На территории Норвегии и Северной Финляндии – от Варангерфиорда до Суомуссалми – развернулась отдельная немецкая армия «Норвегия», подчинявшаяся непосредственно верховному главнокомандованию вооруженных сил Германии (ОКВ). В ее состав входили три армейских корпуса (33, 36 и 70-й), горнострелковый корпус «Норвегия» и 160 отдельных береговых батарей. В оперативное подчинение армии «Норвегия» был передан 3-й финский армейский корпус.

Армии «Норвегия» была поставлена задача в течение первых двух недель войны захватить военно-морскую базу Северного флота – Полярный, полуострова Средний и Рыбачий, Мурманск, Канда拉克шу, Лоухи, Кировскую железную дорогу севернее Беломорска и весь Кольский полуостров. Решение данных задач планировалось осуществить по отдельным направлениям.

3-й финский корпус (2 финских и 1 немецкая пехотные дивизии), действуя из района Суомуссалми на Ухту и частью сил из района Куусамо на Кестеньгу, должен был обеспечить наступление южного фланга армии «Норвегия», для чего после прорыва советских пограничных укреплений овладеть рубежом Ухта, Кестеньга, в дальнейшем перерезать Кировскую железную дорогу в районе станции Лоухи.

Немецким и финским войскам на данном участке фронта противостояли части 14-й армии, прикрывая район Кестеньга - Лоухи до Ухта - Кемь, между озерами Среднее Куйто - Топозеро - Кереть.

В начале августа 1941 г. войскам противника, развивая наступление, удалось занять Кестеньгу. В район Кестеньги немецкое командование перебрасывает дополнительные силы – дивизию СС «Норд». 12 августа 1941 г. два финских батальона и батальон дивизии СС «Норд», двигаясь по лесу, вышли на 34-й километр шоссе Кестеньга – Лоухи. Их встретили тыловые части советской 5-й бригады, Лоухский истребительный батальон и маневренная группа 72-го погранотряда. Основные силы бригады были отрезаны и сражались в окружении. Бои были ожесточенные. Никаких резервов, которые могли бы помочь оборонявшимся, ни 7-я, ни 14-я армии не имели.

Создалась реальная угроза захвата врагом станции Лоухи, что привело бы к изоляции Мурманского порта от центра страны. В связи с тяжелой обстановкой, сложившейся на кестеньгском направлении, начальник Генерального штаба Маршал Советского Союза Б.М.Шапошников, дважды вел переговоры по каналам железнодорожной связи на станции Лоухи с начальником штаба 14-й армии

полковником Л.С.Сквирским. По просьбе командования 14-й армии Ставка ВГК усилила армию за счет своего резерва – 88-й стрелковой дивизией, базировавшейся в Архангельске [1. С. 37].

В ночь с 12 на 13 августа 1941 г. дивизия была поднята по тревоге и посажена в железнодорожные эшелоны. Меньше чем за двое суток 18 эшелонов дивизии добрались из Архангельска до станции Лоухи. Самое удивительное, что эшелоны прошли по строившейся тогда железной дороге Сорокская-Обозерская. Раньше там ходили поезда только со строителями дороги. Уже к вечеру 15 августа, прибыв на станцию Лоухи, первые части 88-й стрелковой дивизии с ходу вступили в бой. Они отбросили немцев на 6-8 км. В течение августа, сентября и октября на кестеньгском направлении шли бои местного значения. Из-за того, что противник понес значительные потери, он не мог предпринять большого наступления, так как не было подходящего подкрепления. Немцы вели разведку боем, нащупывая слабые места участка обороны 88-й дивизии. Новое наступление немецких и финских войск началось 2 ноября 1941 г. после сильной двухчасовой артподготовки. Впервые на Карельском фронте противник применил массированные удары авиации по переднему краю. 40 бомбардировщиков сделали по два вылета.

Атаки немцев и финнов продолжались до 11 ноября 1941 г., но взять станцию Лоухи им не удалось. 12 ноября наступило затишье. Линия фронта стабилизировалась в 40 км западнее станции Лоухи. Финские полки вернулись к своим дивизиям, а немецкие войска начали строить жилье и готовиться к зиме.

Таким образом, советские войска героической обороной и контратаками обескровили отборные немецкие и финские дивизии и к декабрю 1941 г. линия германо-финско-советского фронта на Севере стабилизировалась.

В последующий период Великой Отечественной войны Кировская железная дорога стала играла огромную роль в экономике и Северо-Западного региона, и всей страны, в целом. По ней шли грузы союзников из незамерзающего порта Мурманск в центральные районы СССР. Войска Карельского фронта снабжались вооружением, боеприпасами, снаряжением и продовольствием из внутренних регионов СССР.

Железнодорожники магистрали в сложный военный период проявляли патриотизм и мужество. Условия, в которых им приходилось работать, оказались чрезвычайно сложными: дорога проходила вдоль линии Карельского фронта, причем в некоторых местах в непосредственной близости от нее. Пытаясь во что бы то ни стало парализовать магистраль, авиация противника непрерывно бомбила железнодорожные станции, перегоны и мосты. Диверсионные группы врага, пользуясь тем, что дорога проходила по малонаселенной и лесистой местности близко от фронта, совершали налеты на разъезды, закладывали мины под железнодорожное полотно. Железнодорожники проявляли мужество, находчивость и умение, чтобы перевозить под бомбежками составы, обезвреживать мины и неразорвавшиеся бомбы, быстро восстанавливать разрушенные участки железнодорожного пути.

В военный период особое стратегическое значение приобрела станция Лоухи, которая непосредственно обслуживала кестеньгское направление Карельского фронта. Она была значительно укреплена и приспособлена к круговой обороне. Ее оборона включала противотанковые рвы, надолбы, танковые ловушки, завалы из камней и бревен, проволочные заграждения, минные поля.

Командующий Карельским фронтом К. А. Мерецков в своих воспоминаниях писал: «Гитлеровское командование перебросило сюда значительные силы авиации, чтобы мощными бомбардировками сломить стойкость защитников станции Лоухи, однако все было напрасно. К осени 1941 г. немцы и финны перешли к обороне. Когда я приехал в Лоухи (в начале 1944 г. - С. В.), мне рассказали об одном любопытном эпизоде. В начале

1942 г. во время налета вражеской авиации был сбит немецкий бомбардировщик, а летчик, выбросившийся на парашюте, взят в плен. На допросе он развязно заявил (тогда еще немецкие пленные вели себя нагло и вызывающе), что ему, между прочим, довелось в своей жизни бомбить три “Л”, игравшие важную роль во Второй мировой войне: Лондон, Ленинград, Лоухи. Этот случай по-своему иллюстрирует то значение, которое придавало фашистское командование станции Лоухи, и те мысли, которые в этой связи внушались действующим здесь немецким военным служащим» [4. С. 348].

В результате систематических и ожесточенных бомбардировок на станции не осталось ни одного неповрежденного здания. Рабочие жили в землянках в лесу, в стороне от линии дороги, проявляя трудовой героизм и мужество. Умело руководил работой начальник станции Лоухи П. М. Васильев. Так, 11 ноября 1941 г. он под бомбами противника спас 22 цистерны с горючим, получив при этом серьезные ожоги.

Ликвидацией последствий бомбардировок на Кировской железной дороге, в том числе и на станции Лоухи, занимались специальные восстановительные поезда, которые по первому требованию направлялись на устранение повреждений железнодорожного пути. На наиболее опасных участках магистрали график движения поездов составлялся так, чтобы максимально использовать для работы ночное время.

Героически отражали налеты авиации противника между станциями Лоухи и Кандалакша воины бронепоезда № 201, которым командовал капитан И. П. Ольховский. Так, 12 мая 1943 г. огнем его орудий был сбит истребитель и два бомбардировщика. 5 июня этого же года бронепоезд вел бой с семью бомбардировщиками Ю-87 и четырьмя истребителями МЕ-109. Бронепоезд получил несколько повреждений, часть команды погибла, но и противник не досчитал еще трех самолетов.

В течение всего периода боев на Севере немецкие и финские войска не оставляли попыток захвата станции. Так, неоднократно в район станции Лоухи забрасывались разведывательно-диверсионные группы с целью уничтожения железнодорожных объектов, минирования и подрыва железнодорожного полотна. Благодаря умело организованной контрразведывательной деятельности советских органов безопасности, большей частью эти группы были обезврежены.

Железнодорожники и жители станции Лоухи, находясь в непосредственной близости к фронту, оказывали техническую помощь сражающимся советским частям. На станции были созданы авторемонтная база и мастерские, которые в период военных действий осуществляли ремонт военной техники.

Первый секретарь ЦК КП(б) Карело-Финской ССР, член военного совета Карельского фронта Г. Н. Куприянов отмечал, что на кестеньгском направлении в боях за Лоухи было взято в плен три эсэсовца. Один из них заявил, что в 1942 г. в дивизию СС «Норд» приезжал сам рейхсфюрер СС Гимлер. Он от имени Гитлера приказал любой ценой взять станцию Лоухи и перерезать Кировскую железную дорогу. Но приказ выполнен не был и взять станцию противнику не удалось [2. С. 301].

В советской и российской литературе этот эпизод войны не нашел отражения. Но приезд Гимлера в Кестеньгу в марте 1942 г. подтверждают финские исследователи. Они пишут, что во время этой поездки Гимлер встречался с командующим 3-м финским корпусом генералом Ялмаром Сииласвуо, отмечая, при этом, что финский генерал «обманулся в немцах» [5]. Однако, финские авторы умалчивают, что Гимлер во встрече вручил Сииласвуо в честь его 50-летия немецкий орден - «Железный крест 2-го класса».

Автор доклада принимал участие в 2002 г. в научной конференции финских, немецких и российских ученых в Куусамо (Финляндия), посвященной войне на Севере. Во время конференции финскими коллегами была организована фотовыставка, на которой была представлена фотография Гимлера в пос. Кестеньга при вручении награды Сииласвуо.

В течение всего периода боев на Севере (лето 1941 – осень 1944 гг.) станция Лоухи являлась важнейшим стратегическим пунктом, на захват которого немецкое командование

тратило огромное количество сил и резервов. Еще в сентябре 1941 г. Геббельс заявил по радио: «Кировская дорога выведена из строя – не работает и не может быть восстановлена». Однако в декабре 1941 г. министр иностранных дел Великобритании Энтони Иден прибыл в Мурманск морем, а оттуда по железной дороге доехал до Москвы. Вернувшись в Лондон, он 4 января 1942 г. заявил по радио: «В связи с тем, что летные условия были очень плохими, мы направились в Москву поездом. Часть нашего путешествия проходила по той железной дороге, о которой Геббельс говорит, что она перерезана. Из своего собственного опыта я могу сказать, что Геббельс ошибается – железная дорога в полном порядке, не повреждена и работает гладко, хорошо» [3. С.108].

В сентябре 1944 г. войска 26-й армии перешли в наступление на кестеньгском, ухтинском и ребольском направлениях Карельского фронта. 10 сентября была освобождена Кестеньга и угроза захвата станции Лоухи отпала. К концу сентября 1944 г. вся Северная Карелия была освобождена от войск противника.

Список использованной литературы.

1. Карельский фронт в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. М., 1984.
2. Куприянов Г.Н. От Баренцева моря до Ладоги. Л., 1972.
3. Лубенчиков Ю.Н. Сто великих сражений второй мировой войны. М.: Вече, 2005.
4. Мерецков К. А. На службе народу: Страницы воспоминаний. М., 1968.
5. [Fi.wikipedia.org/wiki/Hjalmar_Siilasvuo](http://fi.wikipedia.org/wiki/Hjalmar_Siilasvuo) - Cachad – Liknande; kotisivu.suomi.net/Sotakenraalit/Siilasvuo.htm

Статья издается в рамках реализации комплекса мероприятий Программы стратегического развития ПетрГУ на 2012-2016 годы.

Раздел 5. Секция «История»

Новак И.П., к.ф.н., м.н.с.

ИЯЛИ КарНЦ РАН (г. Петрозаводск),

Егорова А.А., студентка ПетрГУ (г. Петрозаводск)

Язык как зеркало истории карельского народа (на южнокарельском диалектном материале собственно карельского наречия)¹

Любой язык является зеркалом истории и культуры народа. В нем отражается «реальный мир, окружающий человека, ... общественное самосознание народа, его менталитет, национальный характер, образ жизни, традиции» [Тер-Минасова 2006]. Лингвистические исследования не просто позволяют проследить историю народа, зачастую они являются единственным источником ее изучения. Особо показательным в этом отношении является исследование словарного состава языка. Именно лексика в первую очередь отражает культурно-исторический опыт носителей языка. Изучение фонетической структуры языков и диалектов не менее показательным в этом отношении. В рамках настоящей статьи хотелось бы обратить внимание на некоторые фонетические явления, характерные для диалектов южнокарельской подгруппы собственно карельского наречия, отражающие историю их становления.

К подгруппе относятся диалекты карельского языка центральной части Республики Карелия, так называемые периферийные диалекты, находящиеся на удалении в тысячу километров языковые островки на территориях Ленинградской, Новгородской и Тверской областей, а также диалекты Приладожской Карелии [ALFE I 2004: 81].

Таблица 1.

Южнокарельские диалекты собственно карельского наречия карельского языка

южнокарельские диалекты Республики Карелия	диалекты карельского языка Приладожской Карелии	периферийные диалекты карельского языка
маслозерский	иломантсинский	валдайский
мяндусельгский	корбисельгский	весьегонский
паданский	суйстамский	дёржанский
поросозерский	суоярвский	тихвинский
ребольский		толмачёвский
ругозерский		
тунгудский		
шуезерский		

Решающее влияние на формирование современных наречий и диалектов карельского языка оказали исторические события XVI-XVIII вв., а именно военное противостояние России и Швеции, в результате которого произошел массовый отток карелов с исторической родины: Корельского уезда. Первая волна переселения пришлась на конец XVI века. До 1636 г. Корельский уезд по приблизительным подсчетам покинуло около 2 тыс. семей, а к 1650 г. около 25 тыс. человек. Новая война 1656-1658 гг. вызвала крупнейшую волну уже организованного переселения, родные земли покинуло более 4

¹ Статья подготовлена при поддержке гранта Президента Российской Федерации для государственной поддержки молодых российских ученых - кандидатов наук в области знания «Общественные и гуманитарные науки» МК-3594.2015.6 «Исследование грамматической системы диалектов карельского языка Центральной России».

тыс. семей (процент оставшегося местного населения по погостам не достигал и 10 %) [Virtaranta 1961: 33].

Переселение происходило на территорию современной Карелии, а также опустошенные польской интервенцией земли центральной России. Большое количество переселенцев ушло на Бежецкий Верх (около 40 тыс. чел.). Согласно данным приписных книг, на тверские земли прибыли переселенцы из всех погостов Корельского уезда [Головкин 2000: 9-15]. Переселение проходило через Олонецкий перешеек, далее через Тихвин и Валдай, где на землях Тихвинского и Иверского монастырей осела часть карелов (тихвинские и валдайские карелы) [Virtaranta 1961: 41]. Таким образом, в северной и центральной частях современной Карелии, а также Центральной России произошло образование собственно карельского наречия карельского языка, считающегося прямым наследником языка Новгородской Карелии. Его северные диалекты, однако, обнаруживают достаточно сильное влияние финского языка. Диалекты же средней Карелии (особенно ругозерский, шуезерский и тунгудский), Тверской (тверские диалекты), Новгородской (валдайский диалект) и Ленинградской областей (тихвинский диалект) сохранились исключительно близкими друг к другу, несмотря на то, что уже на протяжении четырех столетий развиваются независимо.

Так называемые южнокарельские диалекты Приладожской Карелии находятся в особом положении по сравнению со всеми остальными. В результате событий середины XX в. в Приладожской Карелии практически не осталось карело-финского населения, оно было эвакуировано на территорию Финляндии, где карельский язык оказался подвержен сильнейшему влиянию со стороны финского языка и ассимиляции. Наличие образцов речи, записанных в довоенные годы, а также дескриптивных описаний диалектов данной группы позволяет относить их к южнокарельской подгруппе собственно карельского наречия.



Собственно карельское наречие карельского языка занимает довольно обширную территорию, не зря в нем принято выделять несколько диалектных групп. Первыми разницу между северными и южными собственно карельскими диалектами заметили финляндские исследователи А. Шегрен, А. Генетц и К.Ф. Карьялайнен, познакомившиеся с ними еще в конце XIX в. В 30-е гг. XX в. Д.В. Бубрих предложил различать собственно карельские паданский, являющийся прямым наследником древнекарельского языка, и ухтинский, ощутивший значительное влияние финского языка диалекты [Бубрих 1932: 16]. Финляндский же исследователь П. Виртаранта выделяет северокарельские или беломорские диалекты, переходные диалекты и южнокарельские диалекты, которые включают в себя южнокарельские диалекты Карелии, а также карельские диалекты центральной России [Virtaranta 1972: 7-13].

Основные отличительные черты фонетической системы южнокарельских диалектов, позволяющие выделить эту подгруппу собственно карельского наречия, были систематизированы П. Виртаранта в статье «Die Dialekte des Karelischen» [см. Virtaranta 1972: 10-13]. Наглядно проследить их позволяют карты «Диалектологического атласа

карельского языка». К ним относятся: стяжение гласных при выпадении интервокальных согласных [Атлас: 23]; наличие дифтонгов на *i* перед суффиксальными *n*, *z* [Атлас: 40]; наличие звонких согласных [Атлас: 72]; представительство слабоступенного альтернанта при чередовании сочетаний согласных *sk*, *šk* [Атлас: 63]; широкое употребление мягких согласных в положении перед переднерядными гласными [Атлас: 102, 110] и др. Карты «Атласа» в силу ряда объективных причин не включили группу карельских диалектов Приладожской Карелии, а также валдайский и тихвинский диалекты, которые в отношении представленных фонетических явлений не отличаются от остальных. Перечисленные карты наглядно показывают единство южнокарельской подгруппы и в то же время их отличие от северокарельских и переходных диалектов собственно карельского наречия, а также от ливвиковского и людиковского наречий. Очевидно, данные черты были сформированы еще в период функционирования диалектов древнекарельского языка.

В процессе самостоятельного развития отдельные южнокарельские диалекты приобрели свои специфические особенности, вызванные как внутренними законами развития языка, так и результатом влияния соседних родственных и неродственных языков. Условия многовекового экономического и культурного взаимодействия карельского населения с русским, а в дальнейшем и двуязычия, не могли не сказаться на карельских диалектах. Хотелось бы остановиться на двух особенностях, сформировавшихся именно в результате воздействия фонетической системы русского языка и отражающих историю формирования отдельных южнокарельских диалектов. Речь идет о дистрибуции свистящих и шипящих согласных (*s* / *š*, *z* / *ž*), а также дифтонгов, развившихся на месте долгого гласного **aa* (*ua* / *oa* / *ja*).

Одной из отличительных фонетических черт южнокарельской подгруппы собственно карельского наречия является отсутствие единства в употреблении свистящих и шипящих сибиллянтов на уровне говоров, тогда как в северокарельских диалектах преобладающим является представительство шипящего согласного, а в ливвиковских – свистящего [Бубрих 1947:131-132; Атлас: 74-100].

В периферийных диалектах южнокарельской подгруппы, тунгудских, ребольских и ругозерских говорах, в независимости от того является ли слово переднерядным или заднерядным, употребляется шипящий согласный (кроме положения после гласного *i*), то в мяндусельгском и поросозерском диалектах, некоторых паданских и ребольских, а также восточных весьегонских говорах в положении перед гласными переднего ряда употребляется преимущественно свистящий согласный [см. Зайков 2014: 12; Атлас: 80, 86]. На общем фоне периферийных диалектов в этом отношении выделяются восточные весьегонские говоры. Напр., вsg. (вост.): *sie* ‘ты’, *syön* ‘я ем’, *kakši* ‘два’, *kylässä* ‘в деревне’, *kezä* ‘лето’, *kynzi* ‘ноготь’, *ištuo* ‘сидеть’, *tukišta* ‘с волос’, *kaččuošša* II инф. инесс. от ‘смотреть’; ср. вsg. (зап.), тлм., влд.: *šie*, *šyön*, *kakši*, *kyläššä*, *kezä*, *kynži*, *istuo*, *tukista*, *kaččuošša*. Аналогичная дистрибуция характерна и для некоторых паданских говоров карельского языка [Virtaranta 1946: 10-17].

Столь пестрое представительство переднеязычных свистящих и шипящих согласных в карельских диалектах можно объяснить, прибегнув к данным истории языка. Согласно П. Виртаранта, шипящие согласные не были характерны для фонетической системы древнекарельского языка, поскольку отсутствуют в диалекте Саво финского языка и ижорском языке [Virtaranta 1984: 260]. Однако нельзя исключать возможности, что шипящие согласные пришли в древнекарельский язык в результате влияния русского языка на заключительном этапе его функционирования, доказательством чего являются зафиксированные в писцовых книгах того времени топонимы, содержащие согласные *ж*, *ш* [см. Kalima 1934: 255-256]. В соответствующих фонетических позициях согласные *s*, *z* смягчились, не подвергшиеся же палатализации согласные, в свою очередь, перешли в *š*, *ž*. В современных карельских диалектах явление получило различное продолжение, здесь

важно учитывать влияние соседних языков, а также внутриязыковых контактов [см. Бубрих 1947: 151-159].

Очевидно, столь пестрое представительство свистящих и шипящих в южнокарельских диалектах собственно карельского наречия сформировалось уже в период их самостоятельного развития. Но в таком случае история особенностей весьегонских говоров остается загадкой.

Есть еще одна фонетическая особенность весьегонских говоров, выделяющая их из группы периферийных карельских диалектов. Речь идет об особом дифтонге *ja*, восходящем к долгому гласному **aa* и представленном в остальных периферийных диалектах через *ua*, *oa* [Атлас: 4, 6]. Напр., всг. (вост.): *hja*ba ‘осина’, *mja* ‘земля’, *mjamo* ‘мама’, *nja*gla ‘игла’, *rja*daja ‘работающий’, *tja*š ‘опять’, *tja*tto ‘отец’; ср. всг. (зап.), тлм.: *hu*aba, *mu*a, *mu*amo, *nu*agla, *ru*adaja, *tua*š, *tu*atto; влд.: *ho*aba, *mo*a, *mo*amo, *no*agla, *ro*adaja, *to*aš, *to*atto. Согласно Х. Лескинену, к моменту массового переселения, диалекты древнего карельского языка уже имели устоявшуюся систему дифтонгов (**aa* > *oa* > *ua*, **äa* > *eä* (> *iä*), (**oo* > *uo*, **öo* > *yö*, **ee* > *ie*) [Leskinen 1998: 379]. Гласный *j* в дифтонге появился, очевидно, вследствие влияния русского языка. Конечно, это могло произойти уже в процессе самостоятельного развития весьегонского диалекта, но, возможно, явление имеет более раннюю историю, т.к. наличие дифтонга *ja* было отмечено П. Виртаранта также в паданских говорах и кондушском диалекте ливвиковского наречия [см. Virtaranta 1973: 272].

Особенность дистрибуции свистящих и шипящих в восточных весьегонских говорах в сравнении с остальными карельскими диалектами Центральной России, а также появление в них особого дифтонга *ja*, можно было бы объяснить переселением на территорию совр. Весьегонского района Тверской области паданских карелов, в языке которых описываемые явления представлены аналогичным образом. Ведь довольно часто карельские семьи переселялись с места на место в поисках лучших условий для жизни, иногда даже на очень большие расстояния. Так, например, имеются данные о переселении в Тверскую Карелию выходцев с севера Карелии, например, из деревни Ладвозеро (совр. Костомукшский городской округ), а также из Средней Карелии [см. Virtaranta 1961: 42-44].

Согласно данным, записанным финляндскими исследователями в конце XIX в., по причине голода и набегов шведов в XVII веке население целой деревни Сельги (совр. Паданское сельское поселение Медвежьегорского района) ушло в Центральную Россию. В одной из своих поездок в Карелию П. Виртаранта услышал от жителя д. Сельги рассказ о том, что его предки переселились в деревню «Pogreloi» [см. Virtaranta 1961: 42-44]. В Тверской области на исторических карельских территориях есть как минимум четыре деревни с созвучным названием: Погорелое Городище в Зубцовском Районе (держанский диалект), Погорельцево в Лихославльском районе и Погорельцы в Рамешковском районе (толмачевский диалект), а также Погорелово в Весьегонском районе. И если речь шла именно о последнем, то все встает на свои места. Для установления истины необходимо, конечно, обратиться за помощью к архивным материалам.

Источники:

Атлас = Бубрих, Д.В. 1997: Диалектологический атлас карельского языка. Helsinki: Suomalais-Ugrilainen Seura.

Беляков, А.А. 1950: Сложение и направление развития карельского языка (на материале калининского наречия) Рукопись, Петрозаводск. С. 91-115.

Бубрих, Д.В. 1932: Карелы и карельский язык. М.: Изд-во Мособлисполкома.

Бубрих, Д.В. 1948: Свистящие и шипящие согласные в карельских диалектах // Ученые записки ЛГУ 2. С. 129-159.

Головкин, А. Н. 2001: История Тверской Карелии (Tverin Karjalan historia). Тверь: ЧуДо.

Зайков, П.М. 2014: Дистрибуция и фонологический статус *s* и *š* в диалектах карельского языка // Финно-угорские народы и культуры в социокультурном ландшафте России. Петрозаводск: КарНЦ РАН. С. 11-13.

- Тер-Минасова, С.Г. 2006: К вопросу о норме в языке и культуре. – <http://homepages.tversu.ru/~ips/JubMinas.html>
- ALFE I 2004 – Atlas Linguarum Fennicarum. I. Helsinki: SKS.
- Kalima, Jalo 1934: Entisen Käkisalmen läänin alueen aikaisemmasta kielimuodosta // Virittäjä 38. S. 254–256.
- Virtaranta, Pertti 1961: Tverin karjalaisten entistä elämää. Porvoo-Helsinki: WSOY.
- Leskinen, Heikki 1998: Karjala ja karjalaiset kielentutkimuksen näkökulmasta // Karjala: historia, kansa, kulttuuri. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. S. 352–382.
- Virtaranta, Pertti 1946: Eteläkarjalaisten murteiden s // Suomi 104. Helsinki.
- Virtaranta, Pertti 1972: Die Dialekte des Karelischen // Советское финно-угроведение VIII. 1. S. 7-27.
- Virtaranta, Pertti 1973: Über den olonetzischen Konduši-Dialekt // Finnisch-ugrische Forschungen XL. S. 259-277.
- Virtaranta, Pertti 1984: Über das s im Karelischen // Studien zur phonologischen Beschreibung uralischer Sprachen. Budapest. S. 259-274.

Малоизвестные страницы истории герба Петрозаводска

Многим знаком герб города Петрозаводска, описание которого должно звучать следующим образом: «Щит пересечен: вверху в золотом поле выходящая из возникающих из правого верхнего угла серебряных облаков левая рука, держащая показанный изнутри лазоревый щит с серебряными петлями, сопровождаемая внизу двумя черными кншпелями накрест; внизу, в четырежды пересеченном зеленом и золотом поле три молота: два накрест поверх третьего опрокинутого в столб и пониженного».¹

История нижней части герба прозрачна и понятна. Она восходит к гербу «Петрозаводской округи», который 16 августа 1781 года вместе с другими гербами Новгородского наместничества утвердила Екатерина II: «В верхней части щита герб Новгородский. В нижней - на разделенном полосами золотом и зеленой краскою поле три железные молота, покрытые рудоискательной лозою, в знак изобилия руд и многих заводов, обретающихся в сей области».² Герб Петрозаводска, вместе с гербом Лодейного поля берет свое начало от проекта герба городу Олонцу, составленного князем М. М. Щербатовым: «В голубом поле на серебряном море фрегат серебряный же, вооруженный червленим, с парусами и флагами серебряными, в напamтование учрежденного корабельного строения Петром Великим в 1703 году на Ладейном поле; верх щита пятью поперечными золотыми и серебряными полосами испещренный, на которых на крест положены два молота черного цвета под рудоискательною зеленою лозою, изъявляющее обретенные руды золотые и серебряные в сем уезде и заведенные заводы».³ Проект был составлен в рамках работы по созданию гербов для городов Новгородского наместничества в 1774 году, однако этот проект для Олонца не был принят.⁴

Намного интересней история верхней части герба, которая скрывает два малоизученных момента, к которым мы обратимся в этом докладе.

В 1781 году вместе с гербом Петрозаводска был утвержден и герб города Олонца «В золотом поле выходящая из облака рука, держащая голубой щит, а под рукою на цепях четыре яблока».⁵ На момент утверждения вышеупомянутых гербов и Олонец, и Петрозаводск были уездными городами Новгородского наместничества. Но уже 22 мая 1784 г. было создано Олонецкое наместничество, а губернским городом был сделан Петрозаводск.⁶ 12 декабря 1796 г. указом Павла I Олонецкое наместничество было упразднено,⁷ однако указом от 9 сентября 1801 года Александр I восстановил Олонецкую губернию.⁸ Петрозаводск снова стал губернским городом. Таким образом, Олонецкая губерния стала своего рода исключением среди всех других губерний Российской империи, поскольку центром губернии был не тот город, который дал ей свое название. Это и послужило причиной того, что города Олонец и Петрозаводск своеобразно обменялись гербами.

К сожалению, факту обмена гербами нет подтверждения на уровне законодательного акта, иначе это было бы слишком просто. И тут есть две возможности.

¹ Письмо геральдического Совета при Президенте РФ от 26.11.2015 № А72-2-715

² Полное Собрание Законов (далее ПСЗ) Собр. №1, т. XXI №15209 «Об утверждении гербов Новгородского наместничества».

³ Соболева Н.А. и др. Гербы городов России. Альбом-справочник. – М., 1998. С.126.

⁴ Соболева Н.А. Российская городская и областная геральдика XVIII-XIXвв. - М.: Наука, 1981. С. 95, 104

⁵ ПСЗ Собр. №1, С-Пб 1830. т. XXI №15209 “Об утверждении гербов Новгородского наместничества”; ПСЗ. Собр. № 1, С-Пб 1843 – Книга чертежей и рисунков (рисунки гербам городов) Л.52-53

⁶ ПСЗ. Собр. I. С-Пб 1830 Т. XXII. № 15999: «О переименовании Олонецкой области Наместничеством»

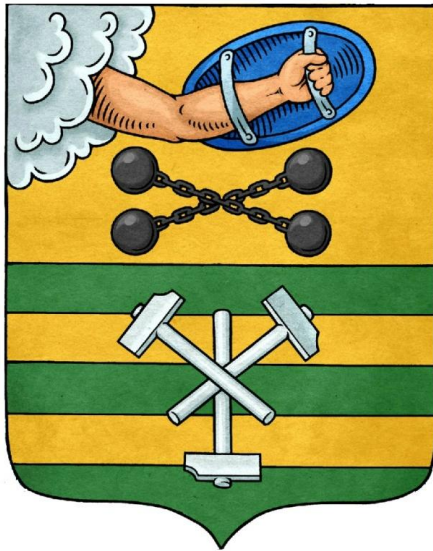
⁷ ПСЗ. Собр. I. С-Пб 1830 Т. XXIV. № 17634: «О новом разделении государства на губернии»

⁸ ПСЗ. Собр. I. С-Пб 1830 Т. XXVI. № 20004 «О восстановлении пяти губерний и о подчинении пограничных губерний военным губернаторам»

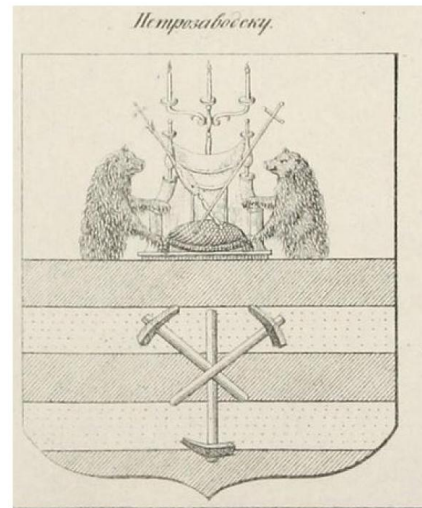
Первое – обмен произошел минуя законодательство, скажем так по традиции, просто этому не придавали такого значения. Второе – Полное собрание законов Российской империи – источник все-таки вторичный, составленный в следующем веке, после принятия гербов, и хотя Сперанский, безусловно, проделал огромную работу кто знает какие документы он пропустил и какие архивные бумаги не дошли до его дней. Может подобный документ и был, просто не сохранился или лежит где-нибудь в архиве.

Раз нет документа об этом, трудно говорить и о точной дате обмена гербами. Тут у нас есть два предположения: 1784 год или 1802 год. В пользу 1784 года говорят некоторые свидетельства современников и следующий факт. Герб Олонецкой губернии утвержден только в 1802 году: «В золотом щите выходящая из облак рука, держащая голубой щит, а под рукою на цепях четыре шара».⁹

⁹ ПСЗ. Собр. I. С-Пб 1830 Т. XXVII. № 20323: «О гербах и мундирах Олонецкой и Гродненской губернии»



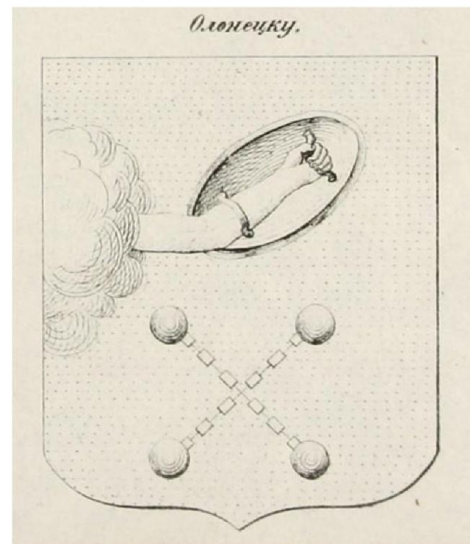
Герб Петрозаводска



**Герб Петрозаводска
1781**



**Проект герба
Олонцу 1774**



Герб Олонца 1781

До 1802 года в полном собрании законов Российской империи мы не найдем документа об утверждении герба Олонецкого наместничества. Тем не менее существуют доказательства, что герб наместничества существовал. Упоминание об этом есть в книге «Новейшее повествовательное землеописание...» изданной в 1795 году: «Герб сего (олонецкого) наместничества в золотом поле выходящая из облаков рука, держащая

голубой щит, а под рукой на цепях четыре пушечные ядра лежащие крестообразно».¹⁰ Изображение герба Олонецкой губернии присутствует в угловой гравюре на Карте Российской империи с разделением на наместничества (1786 год), Карте Олонецкого наместничества из Российского атласа из сорока четырех карт состоящего и на сорок два наместничества Империю разделяющего (1792 год)¹¹, и атласе Российской империи Сытина (1792¹² и 1796¹³ год). Наконец, в издании «Изображение губернских, наместнических, коллежских и всех штатских мундиров» (1794 года) Где он описан также: «в золотом поле выходящая из облаков рука, держащая голубой щит, а под рукой на цепях четыре пушечные ядра лежащие крестообразно».¹⁴

Наконец, обратим внимание на гербы городов Олонецкого наместничества Пудож, Кеми, Повенца и Лодейного поля утвержденные 4 октября 1788 г.¹⁵ В гербах всех названных городов в верхней части щита был помещен герб Олонецкого наместничества. Из всего этого видно, что герб Олонецкого наместничества в 1784-1796 годах существовал, но не был официально утвержден. Равно как не найдем мы и документов об утверждении губернских гербов большинства других губерний в конце XVIII века. Чему есть вполне понятное объяснение. Как известно, с последней четверти XVIII в. и до реформ российской геральдики Б.В. Кене гербом наместничества (губернии) был герб наместнического (губернского) города. У одного из дореволюционных историков права прямо говорится об этом: «Губерния у нас имеет даже и герб своего главного города».¹⁶ В этом качестве герб губернского города помещался в верхней части гербов уездных городов, что было зафиксировано законодательно. К примеру, в указе об утверждении гербов Новгородского Наместничества можно прочесть: «...При сочинении же оных правило постановлено, чтоб во всяком гербе Новгородского наместничества в щите была часть из герба Наместнического города...».¹⁷ То же сказано в описании герба Новгорода: «Сие внесено и во все вновь сочиненные гербы в верхней части щита, в означение того, что те города принадлежат Новгородскому наместничеству».¹⁸ Подобные формулировки можно увидеть и в указах об утверждении других наместничеств.¹⁹ Таким образом, отсюда видно, что герб Губернии и герб губернского города в российской геральдической практике конца XVIII - начале XIX века не просто идентичны, а суть одно и то же.

При этом с 1784 по 1796 годы, гербом Олонецкой губернии служил: «в золотом поле выходящая из облаков рука, держащая голубой щит, а под рукой на цепях четыре пушечные ядра лежащие крестообразно», а Петрозаводск уже являлся губернским городом, а следовательно герб губернии был и гербом Петрозаводска, как губернского города. Этим теоретическим выкладкам есть свидетельства современников.

¹⁰ Новейшее повествовательное землеописание всех четырех частей света, :С присовокуплением самого древняго и учения о сфере, так же и начальнаго для малолетних детей учения о землеописании. : Российская империя описана статистически, как ни когда еще не бывало. : Сочинено и почерпнуто из вернейших источников, новейших лучших писателей, учеными россиянами. Ч. 2 1795 С.33-34

¹¹ Российский атлас из сорока четырех карт состоящий и на сорок два наместничества Империю разделяющий. Соч. А. Вильбрехт; грав. Алексей Савинков, И. Леонов; вырез. Т. Михайлов Санкт-Петербург: Географический департамент Кабинета Е.И.В., 1792 г. Л.9

¹² Атлас Российской империи, : Состоящий из 46 карт, : Изданный во граде св. Петра 1792 года С-Пб.: типография Сытина, 1792 Л.10

¹³ Атлас Российской империи, : Состоящий из 52 карт, : Изданный во граде св. Петра в лето 1796 е, а царствования Екатерины II XXXV-е С-Пб.: типография Сытина. Л.10

¹⁴ «Изображение губернских, наместнических, коллежских и всех штатских мундиров» С-Пб 1794 г. С.3, рис.8

¹⁵ ПСЗ. Собр. I. С-Пб 1830 Т. XXII. № 16716: «О гербах городов Рижской, Ревельской и Выборгской губернии и некоторых городов Олонецкого наместничества»

¹⁶ Лохвицкий А. Губерния ея земские и правительственные учреждения. Ч.1 С-Пб.:1864 С.99

¹⁷ ПСЗ. Собр. I. С-Пб 1830, Т. XXI. № 15209: «Об утверждении гербов Новгородского Наместничества»

¹⁸ Там же.

¹⁹ См.: ПСЗ. Собр. I. С-Пб 1830 Т. XXI. № 15205: «Об утверждении гербов Владимирского Наместничества»; №15206 – Могилевского; № 15207 – Орловского; № 15215 – Саратовского и др.

Летом 1785 г. Академия наук отправила экспедицию по озерам Ладожскому и Онежскому, которой руководил академик Николай Яковлевич Озерецковский. В ходе путешествия Озерецковский в том числе посетил Петрозаводск, встречался с представителями местной государственной власти, познакомился с архивными делами. В результате путешествия сначала в периодических изданиях, а в 1792 г. и отдельным изданием появляется «Путешествие по озерам Ладожскому и Онежскому...», изданное Императорской Академией наук, за которое автор был награжден орденом Св. Владимира IV степени. Это сочинение, дополненное описанием местностей вокруг озера Ильмень, было переиздано в 1812 г.

Описывая город Петрозаводск, Озерецковский отмечал: «Герб сего города представляет на желтом поле простертую из облака руку, покрытую светло-голубым щитом, внизу которого видны четыре цельные ядра или кнители накрест положенные».²⁰

Это единственное описание Петрозаводска, сделанное в этот период, остальные авторы, которые говорили о гербе, писали уже в 19 веке, поэтому к моменту принятия герба их работы являются ретроспективными, но, что важно, современными ко времени существования и использования герба. Возможно, именно поэтому многие авторы отмечают, что обмен произошел в 1802 году. К середине 19 века относятся рассвет «статистических описаний» различных губерний, не исключением была и Олонецкая губерния.

Одно из описаний было составлено Василием Андреевичем Дашковым, будущим директором Московского публичного и Румянцевского музеев. В. А. Дашков находился в Олонецкой губернии в 1836-1840 гг. в гостях у своего дяди губернатора Андрея Васильевича Дашкова. В это время он познакомился с местными архивами. В 1841 г. в «Журнале министерства внутренних дел» (№ 11, 12), а через год отдельной книгой было опубликовано его «Описание Олонецкой губернии в историческом, статистическом и этнографическом отношении».

В своей работе Дашков, характеризуя уездный город Олонец, упоминает про обмен гербами между Петрозаводском и Олонцом: «Герб городу Олонцу предоставлен прежний герб г. Петрозаводска то есть: пять полос на разделенном зеленою краскою золотом поле, и три железные молота, пересеченные рудоискательною лозою. Герб города Высочайше утвержден в 1781 году, августа 16-го дня».²¹

Еще одно описание вышло практически в те же годы, его автором является Иван Ильич Пушкарев – член-корреспондент статистического отдела Министерства внутренних дел. Его труд был составлен на основе письменных источников, в том числе архивных фондов МВД и других ведомств, а также сведений местных корреспондентов. Книга была выпущена в 1845 г. в рамках серии «Описания Российской империи в историческом, географическом и статистическом отношении». О гербе Петрозаводска И. И. Пушкарев говорит следующее:

«Герб утвержден в 1802 г. и представляет в золотом поле выходящую из облака руку с голубым щитом и под рукой крестообразно на цепях четыре пушечные ядра».²²

При этом про Олонец говорится:

²⁰ Озерецковский Н.Я. Путешествие по озерам Ладожскому и Онежскому Надворного Советника, Императорской академии Наук Академика, Императорского Шляхетного Сухопутного Кадетского корпуса Профессора в Российском слове, Медицины Доктора, Императорской Российской Академии, С.П.Б. Вольного Экономического Общества и Бернского в Швейцарии Члена Николая Озерецковского. СПб., 1792 С.166; Озерецковский Н.Я. Путешествие по озерам Ладожскому и Онежскому и вокруг Ильменя. СПб., 1812 С.184-185; Озерецковский Н.Я. Путешествие по озерам Ладожскому и Онежскому. Петрозаводск, 1989, С.118

²¹ Дашков В.А. Описание Олонецкой губернии в историческом, статистическом и этнографическом отношении, составленное В. Дашковым. СПб., 1842 С.35

²² Пушкарев, И.И. Описание Олонецкой губернии. СПб., 1843. (Описание Российской империи в историческом, географическом и статистическом отношении; Т.1, кн.3) С. 75.

«Герб городу Олонцу предоставлен прежний герб Петрозаводска, т. е. пять полос на разделенном зеленой краской поле и три железных молота, пересеченные рудоискательною лозою. Герб этот утвержден первоначально Императрицею Екатериной II в 1781 году для Петрозаводского округа».²³

В приложенной к изданию Пушкарева карте Олонецкой губернии присутствуют планы и гербы ее городов. Среди них есть Олонецкий и Петрозаводский план и герб (к сожалению, карта издавалась отдельным листом и не во всех экземплярах книги она сохранилась, я пользовался тем, что находится в карельском филиале академии наук).²⁴ На ней обмен гербами также зафиксирован.

В «Памятной книжке Олонецкой губернии» за 1868-1869 гг. дается статистический очерк городов Олонецкой губернии. При описании губернского города Петрозаводска говорится: «Герб Петрозаводска, утвержденный 16 августа 1781 года, представляет на разделенном полосами золотом и зеленою краскою поле три железные молота, покрытые рудоискательною лозою, в знак изобилия руд и многих заводов обретающихся в сей области».²⁵ Однако тут же говорится о гербе Олонецкой губернии, как гербе города, утвержденном «в 1802 году 11 июля», который «изображает на золотом поле выходящую из облак руку, держащую голубой щит, а под рукою на цепях четыре ядра».²⁶

При описании же города Олонца автор очерка А.И. Иванов отмечает, что с назначением 11 июля 1802 г. олонцкого герба губернским, Олонцу был присвоен прежний герб Петрозаводской округи «т.е., пять полос на разделенном зеленою краскою поле, и три молота пересеченные рудоискательною лозою».²⁷ Через несколько лет в очередном «Олонецком сборнике», в первом его выпуске за 1875-1876 гг. помещена статья Смирнова М. и Соборнова А. о гербах Олонецкой губернии и ее городов, где также говорится, что в 1802 г. Олонцу был дан прежний герб города Петрозаводска.²⁸ Та же статья помещена и в «Памятной книжке Олонецкой губернии» за 1902 г.,²⁹ и в газете «Олонецкие губернские ведомости».³⁰ Наконец данный пассаж появился не только в местной печати, но и в общероссийской. Вот что можно прочесть в справочнике «Городские поселения в Российской империи»:

Герб Петрозаводской округи утвержден 1781 августа 16. Описание его: на разделенном полосами золотом и зеленой краскою поле три железных молота, покрытые рудоискательною лозою; в знак изобилия руд и многих заводов, обретающихся в сей области.

1802 июля 11. Для Олонецкой губернии утвержден прежний герб города Олонца. Изображение его: в золотом поле выходящая из облак рука, держащая голубой щит, а под рукою на цепях четыре ядра.³¹

И далее, через несколько страниц

Для Олонца утвержден 1781 августа 16 старый герб. Изображение его: В золотом поле выходящая из облака рука, держащая голубой щит, а под рукою 4 яблока. - С

²³ Там же. С. 83.

²⁴ Там же. Приложение (Карта Олонецкой губернии планы и гербы городов Олонецкой губернии)

²⁵ Иванов А.И. Статистический очерк городов Олонецкой губернии: I Губернский город Петрозаводск // Памятная книжка Олонецкой губернии на 1868-1869 год. Ч. 2. С.149.

²⁶ Там же. С.150

²⁷ Иванов А.И. Статистический очерк городов Олонецкой губернии: II Г. Олонец // Памятная книжка Олонецкой губернии на 1868-1869 год. Ч. 2. С.163

²⁸ Смирнов М., Соборнов А. Гербы Олонецкой губернии и ее городов // Олонецкий сборник: Материалы для истории, географии, статистики и этнографии Олонецкого края. Вып.1 / Под ред.: А.И. Иванова. Петрозаводск, 1875-1876. II отд. С. 4

²⁹ Смирнов М., Соборнов А. Гербы Олонецкой губернии и ее городов // Памятная книжка Олонецкой губернии на 1902 год / Ред. И.И. Благовещенского. Петрозаводск, 1902. С. 218

³⁰ Смирнов М., Соборнов А. Гербы Олонецкой губернии и ее городов // Олонецкие губернские ведомости. Неофициальная часть. 1875 № 62. С. 696

³¹ Городские поселения в Российской империи т.3 С-Пб.: Типография К.Вульфа 1863 С.400

назначением же в 1802 г. июня 11, этого герба губернским, Олонцу присвоен прежний герб Петрозаводской округи, изображающий на разделенном поле три железных молота.³²

Печатные и письменные источники наиболее ясные, так как их сложнее всего интерпретировать неправильно или двояко. Однако есть и другие подтверждения.

Очень ценным является сфрагистический материал, т. е. реально употреблявшиеся в губернском делопроизводстве XVIII – XIX вв. печати. Печати – это хоть и не закон, но официальное делопроизводство, В екатерининской Жалованной грамоте городам, опубликованной 21 апреля 1785 г., в статье 28 «О городском гербе» говорится: «Городу иметь герб, утвержденный рукою императорского величества, и оный герб употреблять во всех городских делах». Статья 40 этого документа гласила: «Обществу градскому дозволяется иметь печать с городским гербом»³³. В следующем важном документе, «Городовом положении» от 16 июня 1870 г., содержавшем основы реформы городского управления, также есть статья, специально посвященная городским печатям. Пункт 14 «Положения...» гласит: «Городу предоставляется иметь печать с городским гербом»³⁴.

Наиболее ранняя из известных городских печатей хранится сейчас в фондах Краеведческого музея республики Карелия. Овальная, в центре щит пересечен и полурассечен. В первой части кресла с лежащей подушкой, на коей поставлены крестообразно с правой стороны скипетр, а с левой крест, наверху кресел подсвечник с тремя горящими свечами, а по сторонам стоящие два медведя. Во второй – двуглавый орел со скипетром и державой под тремя коронами. В третьей – выходящая из облака рука со щитом, под оной 4 ядра цепью соединенные. По краю печати надпись: Печать петрозаводского городского магистрата. Создана она в конце 18 века,³⁵ но использовалась достаточно долго, даже если выборочно просматривать документы органов городского управления за разные годы, ее следы можно обнаружить даже в 1822 году.³⁶

Казалось бы как узнать, что в этом диком смещении рука из облака выполняет роль городского герба. По аналогии с печатями других городов.

Например, в Каргополе существовала печать герб на которой имел такое же деление, в верхней части был изображен герб Новгородский. В левой нижней – выходящая из облака рука со щитом, а под ней четыре ядра соединенные цепью. В правой нижней – непосредственно герб Каргополя: «лежащий в огне на дровах баран».

Также существует печать Олонецкого уездного суда, к сожалению, в архивных делах она сохранилась не полностью, отсутствует верхняя часть, но мы можем предположить, что там также изображен герб Новгородский. В нижней части печати, подобно печати Каргопольской слева - выходящая из облака рука со щитом, а под ней четыре ядра соединенные цепью. В правой же части, на месте непосредственно городского герба. Три перекрещенных молота на разделенном полосами поле.³⁷ Очевидно, что правое поле на всех трех печатях занимает городской герб. То есть у Петрозаводска - рука с щитом, у Олонца – три молота. Замена же в нижнем левом поле герба Олонецкой губернии на двуглавого орла объяснима тем, что два одинаковых герба помещать вместе неразумно.

На делах об утверждении чинов городского магистрата и об увольнении в отпуск за 1865 – 1868 гг., можно видеть остаток красной круглой сургучной печати диаметром 30 мм. В середине ее щит, в котором – та же «выходящая из облака рука, держащая щит, под ней 4 ядра соединенные крестообразно цепями по кругу». На печати – надпись: «печ:

³² Там же С.418-419

³³ ПСЗ. Собр. I. С-Пб 1830 Т. XXII. № 16188: «Грамота на права и выгоды городам Российской империи»

³⁴ ПСЗ. Собр. II. Т. XLV. № 48498: «Городовое положение от 16 июня 1870 года»

³⁵ Бобикова Л.В. сфрагистика – источник изучения края// Краеведение и музей. – Петрозаводск: Карельский государственный краеведческий музей, 1992, С.116-129.

³⁶ Национальный архив Республики Карелия, далее НА РК ф. 63 (Петрозаводский городской магистрат), о.1, д.23/1.

³⁷ Бобикова Л.В. сфрагистика – источник изучения края// Краеведение и музей. – Петрозаводск: Карельский государственный краеведческий музей, 1992, С.116-129.

Петрозав[од]. город[о]во. магистрата»³⁸. Чернильный оттиск той же печати имеется в журнале Петрозаводского городского магистрата за сентябрь 1857 г.³⁹

В делах о выдаче промысловых свидетельств крестьянам, мещанам и купцам за 1872 г. во множестве оттиски печатей схожих с предыдущей, но надпись по кругу «П: Петрозав[одское] Городск[ое] обществ[енное] управл[ение]»⁴⁰, что связано с изменением наименования органов городского управления согласно упомянутого уже «Городового положения» от 16 июня 1870 г.

В фондах краеведческого музея помимо этой можно найти печать Петрозаводской городской думы, повторяющую приведенный рисунок герба. Помимо этого печать Петрозаводского городского общества (1785-1796 год).⁴¹

Можно придать шаткость этому доказательству, предположив, что городские органы управления просто использовали этот герб не в качестве городского, а в качестве губернского и никакого обмена гербами не было, но обратное легко доказывается, если посмотреть на архивные фонды органов управления города Олонца. В деле Олонецкого городского магистрата «О противозаконных действиях купца 3 гильдии Петра Наронаева и жены его Евдокии Федоровны Мясниковых», на документе, датированном 9 августа 1859 г., видны остатки сургучной печати диаметром 30 мм. В центре щит пересечен в верхнем поле выходящая из облак рука, держащая овальный щит, под которой 4 ядра соединенные цепями крестообразно, в нижнем поле, четырежды пересеченном, три скрещенных молота, один рукояткой вверх.⁴² По краю печати надпись «п. Олонецкого городов[ого магистрата]». ⁴³ Тот же герб присутствует на печати Олонецкого земского суда.

Таким образом, судя по печатям учреждений городского управления, можно видеть, что города Олонец и Петрозаводск обменялись гербами на уровне официального делопроизводства, то есть использовались органами управления. Герб, на котором была изображена «в золотом щите выходящая из облак рука, держащая голубой щит, а под рукою на цепях четыре шара» использовался в Петрозаводске в качестве городского. И наоборот, «три скрещенных молота на пересеченном зеленом и золотом поле» стали гербом Олонца.

Еще одним видом исторических источников, подтверждающих этот факт, могут стать должностные знаки служащих городского управления. В «Городовом положении», утвержденном 16 июня 1870 г. статья 98 гласит: «Городские головы, члены городских управ, исполнительных комиссий, городских оценочных комиссий и торговых депутатий, а равно и чины торговой и хозяйственной полиции при отправлении своих обязанностей и в торжественных случаях, носят особые знаки по высочайше утвержденным рисункам...»⁴⁴.

5 марта 1871 г. был издан указ «О знаках для лиц служащих по городскому управлению и разряд мундиров для городских голов» в нем говорилось: «Знаки для должностных лиц городского общественного управления упоминаемые в статье 98 Высочайше утвержденного 16 июня 1870 г. Городового положения установить согласно прилагаемым рисункам и с тем, чтобы на середине лицевой стороны знака был изображен герб подлежащего городского поселения, с наименованием должностного лица, которое

³⁸ НА РК ф. 63 (Петрозаводский городской магистрат), оп. 1, д. 84/6, л. 32

³⁹ НА РК ф. 63 (Петрозаводский городской магистрат), оп.1, д. 72/8, л. 18, 98, 200 и др.

⁴⁰ НА РК ф. 448 (Петрозаводский городской голова), оп.1, д.1/2

⁴¹ Бобикова Л.В. сфрагистика – источник изучения края// Краеведение и музеи. – Петрозаводск: Карельский государственный краеведческий музей, 1992, С.116-129

⁴² НА РК ф. 175 (Олонецкий городской магистрат), оп.1, д.31/308 л.60 об.

⁴³ Недостающая часть надписи воссоздана по остаткам еще одного аналогичного оттиска на том же документе и подтверждается ведомственной принадлежностью документа.

⁴⁴ ПСЗ. Собр. II. С-Пб 1874, Т. XLV. № 48498: «Городовое положение от 16 июня 1870 года»

будет носить оный, при отправлении служебных обязанностей, а на оборотной стороне знака было бы означено время утверждения городского положения»⁴⁵.

В Краеведческом музее республики Карелия хранится два знака, созданных согласно этому указу. Это знак члена Петрозаводской городской управы и знак Петрозаводского мещанского старосты. Оба знака схожи между собой и созданы на основе рисунка приложенного к Указу. На оборотной стороне знака помещена дата 16 июня 1870 г. На лицевой – по краю надпись, соответствующая должности. В центре же щит, на котором изображена «выходящая из облак рука со щитом, под которой 4 ядра соединенные цепями крестообразно». Щит увенчан императорской короной, за щитом два накрест положенных скипетра, соединенных лентой.

Таким образом, очевидно, что данный герб используется в качестве Петрозаводского городского герба. Дополнительное украшение в виде императорской короны и скипетров, соединенных Андреевской лентой, легко объяснимо. Эта символика означала столичную принадлежность города. В приложении к вышеупомянутому указу «О знаках...» в качестве примера взят знак с гербом Петербурга именно с такими украшениями, подобающими столичному городу. Используя собственный герб, украшения в Петрозаводске менять не стали. Такая же картина была и в других городах Российской империи⁴⁶. Это еще раз говорит, что создатели знака предельно точно следовали букве указа. Если нарисованы скипетры и корона, сделаем скипетры и корону, если написано «изображен герб подлежащего городского поселения», будет городской герб и не что иное, таким образом на примере должностных знаков также видно, что гербом Петрозаводска была «выходящая из облак рука...».

В XVIII –XIX вв. городским гербом украшались планы городов. Так, атлас Новгородского и Олонецкого наместничества, «сочиненный в Новгородской межевой конторе» не позднее 1786, который хранится в Рукописном отделе Российской государственной библиотеки, содержит планы городов, на которых вычерчены и их гербы. На плане Петрозаводска в щите «выходящая из облак рука», держащая овалы щит, под которой 4 ядра, соединенные цепями. На плане Олонца вместо герба написано: «Городъ Олоонецъ». То, что на планах именно городские гербы, видно на примере плана Повенца, где изображен именно городской, а не губернский герб⁴⁷.

Ту же картину мы можем наблюдать на межевых планах уездов, за исключением того, что на плане Олонецкого уезда представлен пустой щит, даже без надписи. А на гербе Петрозаводского уезда знакомый нам герб.

Наконец, возможно, «выходящая из облак рука со щитом...» изображена в качестве городского, точнее уездного герба на Петрозаводских земских почтовых марках 1901 года.⁴⁸ В 1916 году эти же марки вышли повторно.

Наконец передача герба Олонца Петрозаводску чуть было не была утверждена высочайше. Как известно, в 1857 г. были созданы новые правила украшений гербов губерний, областей, градоначальств, городов и посадов.⁴⁹ Тогда же началась работа по исправлению земельных гербов Российской империи и приведению их в соответствие с правилами геральдики. Высочайше утвердить успели лишь гербы губерний, в том числе и Олонецкой, а также губернских и уездных городов Московской и некоторых других губерний. Однако к этому времени существовало множество проектов гербов, которые не

⁴⁵ ПСЗ. Собр. II. С-Пб 1874, Т. XLVI. № 49313: «О знаках для лиц, служащих по городскому управлению и разряд мундиров для городских голов»

⁴⁶ Мельник Г.К., Можейко И.В. Должностные знаки Российской империи М., 1993. С.188

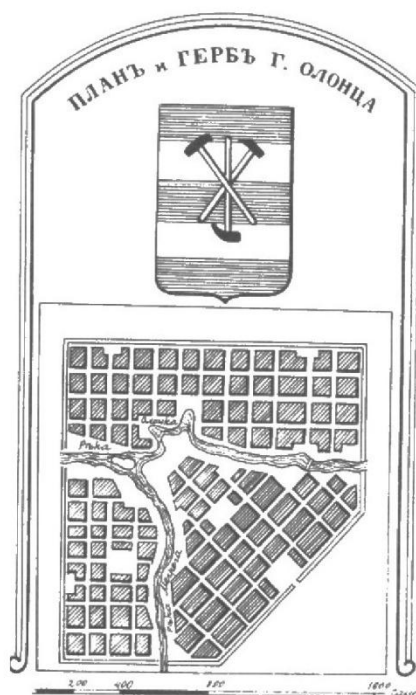
⁴⁷ Еленевский Е. П., Миронов П. М. Планы городов Карелии XVII – первой половины XIX вв. Петрозаводск 1960. С.17, 22, 29. Сведения о местонахождении атласа почерпнуты из указанного издания.

⁴⁸ Чучин Г.К. Каталог Земских почтовых марок. М.: Издание уполномоченного по филателии и бонам В СССР, 1925. С. 4-18, 157, XXXII

⁴⁹ ПСЗ. Собр. II С-Пб. 1860 Т. XXXII. № 32037: «Украшение гербов губерний, областей, градоначальств, городов и посадов».

успели утвердить. Среди неутвержденных, автором которых был Б.В.Кене, можно найти следующие описания: «Петрозаводск 10.03.1859. В золотом щите выходящая с левого бока из лазоревого облака рука, внутрь обращенная, держащая лазоревый овальный щит и сопровождаемая внизу 4 черными ядрами, соединенными таким же из цепей косвенным крестом». В то время как Олонцу был присвоен другой герб, хотя и использующий схожий мотив: «Олонец 27.10.1864. В черном щите золотой пояс, обремененный 2-мя черными ядрами, соединенными такой же цепью. В вольной части герб Олонецкой губернии».⁵⁰

⁵⁰ Емелин Илья Нереализованный проект // Subclypeo №3 С.4-14 http://subclypeo.narod.ru/Sub_clypeo_3.pdf



Столь пространный экскурс в историю мы сделали для того, чтобы доказать, что несмотря на возможную спорность некоторых фактов и логических построений все они вкупе несомненно доказывают, что эмблема «в золотом поле выходящая из правого бока, из лазурного облака рука, внутрь обращенная, держащая лазоревый овальный щит и

сопровождаясь внизу четырьмя черными ядрами, соединенными косвенным крестом из черных цепей» с конца XVIII до начала XX века служила гербом города Петрозаводска и активно использовалась в этом качестве. И тут совершенно не важно совершился обмен гербами в 1784 году или 1802 году; Было это закреплено юридически или это геральдический казус освященный более чем вековой практикой. Этот аспект исследования имеет практическое значение, на основе данной работы стало возможно внести герб Петрозаводска в государственный геральдический регистр.⁵¹

Но не менее интересна и история самой эмблемы. В Олонецкой символике данная эмблема впервые появилась в знаменном гербовнике 1712 года. В Олонецком (Драгунском) полку знамена были красные, пересеченные желтым крестом, с изображениями: в верхнем углу, у древка, золотой руки с щитом, выходящей из облаков, а посередине четырех ядер.⁵² Надо так же отметить, что то ли забыли описать, то ли посчитали несущественной деталью, но помимо описанных элементов на знаменном гербе присутствовала еще и лавровая ветвь, которую держала рука. На первую треть XVIII века выпадает один из основных этапов формирования Российской геральдики. В Петровское время были созданы более сотни территориальных эмблем и заложены основы родовой геральдики.⁵³

Эмблема на знамена была взята из книги «Символы и эмблематы», которая была издана в Амстердаме в 1705 г. по указанию Петра Великого,⁵⁴ и впоследствии много раз переиздавалась с добавлениями.⁵⁵ Эмблемы из книги «Символы и эмблематы» попали в русскую культуру. Они украшали триумфальные врата,⁵⁶ и арки⁵⁷ Эмблемы вместе с названиями и девизами присваивались кораблям Азовского флота,⁵⁸ украшали архитектурные сооружения,⁵⁹ мотивы, навеянные эмблемами, вдохновляли Тютчева⁶⁰ и даже послужили Козьме Пруткову темой для афоризма: «Если у тебя есть фонтан, заткни его: дай отдохнуть и фонтану». Влияние на российскую геральдику этой книги также было значительным. Рисунок на знамени Олонецкого полка соответствует эмблеме «Рука, держащая щит и лавровую ветвь» с девизом «Subclureo» (Под щитом).⁶¹ Эта же эмблема представлена на фонарях-транспарантах, увенчанных статуями античных богов во время новогоднего фейерверка 1704 года. Фейерверк был запечатлен на гравюрах Адриана Шхонебека.⁶² Но если обратить внимание на дату фейерверка можно понять удивительную вещь, что он произошел раньше, чем была издана книга «Символы и эмблематы». Это объясняется тем, что «Символы и эмблематы» являются компиляцией из двух голландских изданий Даниила де ла Фея. «Devises & emblemes d'amour»⁶³ и «Devises Et Emblemes Anciennes u. Modernes tirees des plus celebres Auteurs».

⁵¹ Письмо геральдического Совета при Президенте РФ от 26.11.2015 № А72-2-715

⁵² Висковатова.В. Историческое описание одежды и вооружения российских войск, С-Пб 1899, т. 2, с. 54, 230.

⁵³ Лукомский В.К., Типольт Н.А. Русская геральдика: руководство к составлению гербов. М., 1996 С.9

⁵⁴ Symbolaetemblemata. Amsterdam, 1705 (Далее Символы и эмблематы)

⁵⁵ Символы и Емблемата Amsterdam, 1741; Емвлемы и символы избранные... С-Пб, 1788; Эмблемы и символы. М., 1995; Эмблемы и символы. М., 2000 и др.

⁵⁶ Например Врата Триумфальные именитого Человека Строганова. 1710. Ровинский Д.А. Подробный словарь русских гравированных портретов. СПб., 1886 - 1889. Т. 3, стб. 1683,

⁵⁷ Зелов Д.Д. Официальные светские праздники, как явление русской культуры конца XVII-первой половины XVIII века. М., 2002, С.101

⁵⁸ Морозов А. А., Эмблематика барокко в литературе и искусстве петровского времени.//Проблемы литературного развития в России первой трети XVIII в., Л., 1974

⁵⁹ Например, ворота Ростовского кремля, цветную фотографию которых можно найти в коллекции фотографий Прокудина-Горского

⁶⁰ Лотман Ю.М. Русская философская лирика. Творчество Тютчева //Тютчевский сборник II. Тарту, 1999, С.299

⁶¹ Символы и эмблематы №352

⁶² Фейерверки и иллюминации в графике XVIII века. М., 1978. С.6, 51-56

⁶³ Devises & emblemes d'amour: anciens & modernes, moralisez & expliquez en sept sortes de langues. professeur des langues étrangères Pallavicini. Amsterdam: Daniel de la Feuille, 1696.

Вовторомизнихиприсутствуетэмблема «Une Main passée dans un Bouclier, tenant une branche de Laurier» идевизом «Sub clypeo».⁶⁴ Существует и немецкое издание этой книги, где также есть интересующая нас эмблема.⁶⁵ При этом, если удосужиться и перевести названия этого издания на русский, можно узнать, что эмблемы эти взяты у «самых известных авторов». Исследователи верно отмечали, что во многом основой для Де ла Фея послужил Сборник эмблем, девизов, медалей, иероглифических фигур и монограмм мастера гравера Николаса Варьена, изданный в Париже в 1685 году.⁶⁶ Однако не только он, ведь интересующей нас эмблемы в этом сборнике нет. Первоисточником для неё и многих других эмблем можно признать книгу Диего Сааведра «Idea de un Príncipe Político Christiano representada en cien empresas».⁶⁷

Диего Сааведра (1584—1648) — испанский писатель и государственный деятель, доктор права, имел богословское образование, секретарь кардинала Борджиа, был посланником при многих европейских дворах, присутствовал на сейме в Регенсбурге при избрании Фердинанда III, был послан Филиппом IV на конгресс в Мюнстер, умер членом Верховного совета Индии.⁶⁸ В 1631 году Диего Сааведра представил свою рукопись под названием «Введение в Политику и Причину государства Католического Короля Дона Фернанду». Рукопись рассматривалась как ответ идеям Макиавелли. В ней отстаивалась модель государства как христианской и моральной традиции. На основе этой работы в 1640 году Сааведра и издал интересующую нас книгу, которая предназначалась для воспитания наследника престола, в ней были изложены советы, как вести себя будущему монарху от рождения до смерти.⁶⁹ Каждая из сотни глав сопровождается девизом и эмблемой. По мысли Диего Сааведра: «Сочинение представлено резцом и пером, Это быстрее донесет мысль через разные чувства».⁷⁰ 84 из сотни эмблем этой книги и вошли позднее в «Символы и эмблематы».⁷¹

⁶⁴ Devises et emblemes anciennes et modernes, tirées des plus celebres auteurs. Daniel de La Feuille, Amsterdam 1691. таблица 26 №11

⁶⁵

⁶⁶ Маркушевич А.И. Об источниках амстердамского издания «Символы и Эмблематы» (1705)//Книга: Исследования и материалы. Сборник 8, М.: Издательство всесоюзной книжной палаты, 1963. С. 279-290

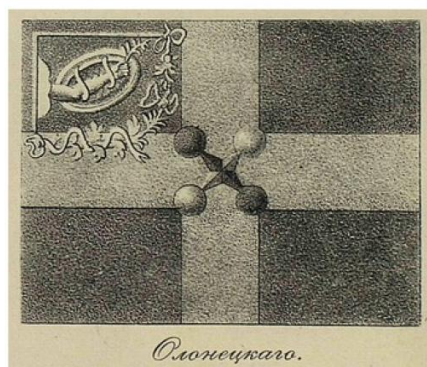
⁶⁷ Diego Saavedra Fajardo Idea de un Príncipe Político Christiano: Representada en cien empresas. Monako 1640; Milan, 1642 (далее Diego Saavedra)

⁶⁸ Словарь Брокгауза и Ефрона

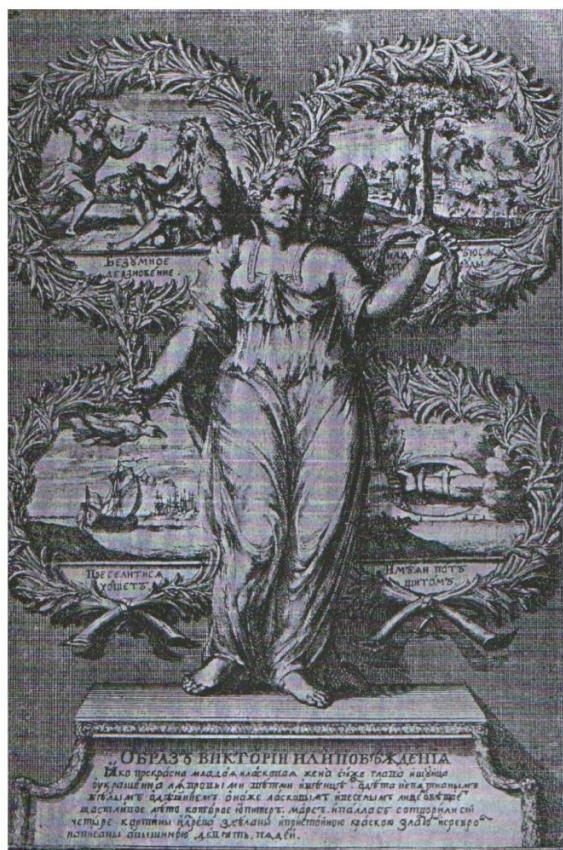
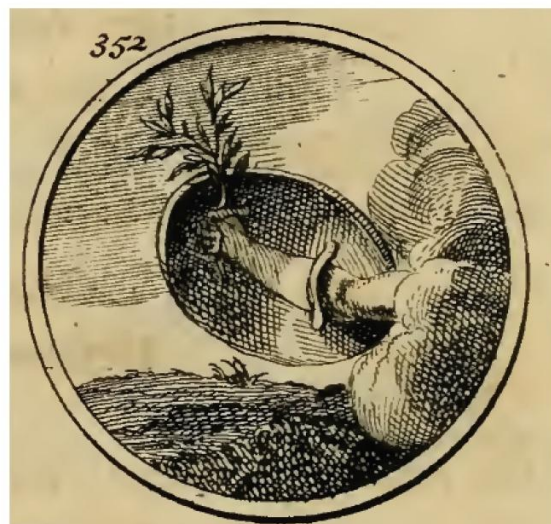
⁶⁹ На первой эмблеме в книге изображена колыбель Геркулеса, на последней череп – символ смерти

⁷⁰ Diego Saavedra p.2

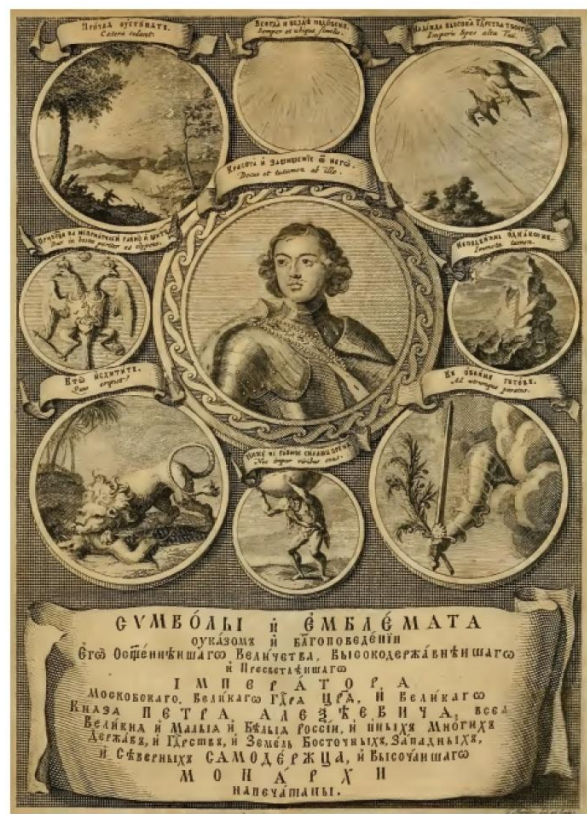
⁷¹ Символы и эмблематы № 58-69, 100-102, 121-129, 172-183, 229-240 286-297 342-353, 570-581



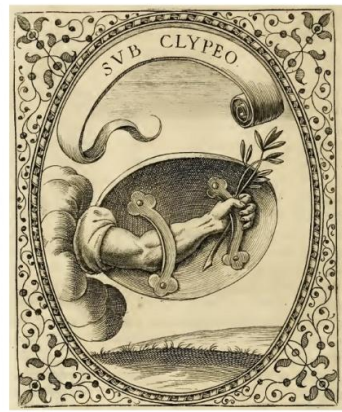
**Знамя олонецкого
полка 1712 год**



Фейерверк 1704 года



**Symbola et emblemata
заставка и эмблема 352**



Sub clypeo.



Книга была настолько популярной, что выдержала более 50 переизданий на разных языках.⁷² Была она известна и русскому читателю. Еще в XVII веке был сделан рукописный перевод книги под названием «Образец крестьянского-политического князя. Сто един пример. Хорошие, сиречь добрые симбальские наречии. Писал сию книгу Дидако Сааведра Факсарду, шпанский рыцарь. Прежде сего шпанский язык, латинской и цесарской переведен на русский. А переводил перевотчик иноземец Андрей Дикенсон. Печатано в Амстердаме, у Егана Янсонюса младого». Перевод охватывает первые 8 символов, и сопровождается перерисовками эмблем.⁷³ О пользе перевода сочинения Диего Сааведра на русский язык писал в своем письме Меншикову барон фон Гюссен.⁷⁴ Петр I желал видеть книгу испанца в числе пособий для воспитания царевича Алексея Петровича. Посему Феофаном Прокоповичем вновь был сделан перевод «Изображение христиано-политического властелина, символами объясненное от Дидака Сааведры Факскадра, ныне ж с латинского на диалект русский переведенное».⁷⁵ А через 8 лет царевич был заточен в тюрьму, где благополучно скончался. Сам Диего Сааведра был известен в России благодаря другому своему труду: «Республика ученых, или Аллегорическое и критическое описание художеств и наук», переведенное на русский язык Михаилом Алексеевичем Матинским.⁷⁶

В книге Диего Сааведра данная эмблема сопровождала 98 главу трактата, входящую в раздел о мире и о войне:

Во многих вещах видится огонь войны, не только потому, что ее природа – разрушать, но и также потому, что та самая материя, что ее питает, имеет обыкновение, когда эта материя в большом количестве, умирять, гасить войну. На войне защищает оружие. Но если оно лучше, чем у других, то гасит войну и все решает миром. И так, кто захочет добиваться мира, необходимо совершать усилия по усовершенствованию оружия, так как никакое согласие невозможно заключить ни с достоинством, ни с преимуществом, если не капитулировать и подписаться под щитом. Подписание мира в том, что имеешь плечо, которое вытягивает руку для того, чтобы получить оливковую ветвь мира (в этом сущность этой главы). Хлодвик сказал, что ему хотелось бы иметь две руки, одна – войско, чтобы противостоять Алариху и другая безоружная, чтобы заключить мир с Теодорихом, который выступал посредником между обоими. Такие готовы согласиться, что руки правителя существуют для войны и для мира. Хлодвик не знал, чего он мог добиться, если показал безоружную правую руку, и не имел другой, вооруженной, наготове. Это было символом у греков, носить в одной руке копье и в другой кадуцей...⁷⁷

Далее Сааведра цитирует Энеиду Вергилия: «С оливковой ветвью в длани, на мачте вывесив щит».⁷⁸ Оливковая ветвь символизирует просьбу о мире, при этом щит на мачте согласно обычаю римлян, вывешивали в знак начала войны. Эмблемы из разных изданий трактата Диего Сааведра различаются по форме, но идентичны по содержанию, за исключением Барселонского издания 1845 года, где эмблемы значительно изменены.⁷⁹

⁷²<http://www.studiolum.com/en/cd01-saavedra.htm>

⁷³ Словарь книжников и книжности Древней Руси в 4-частях. Выпуск 3. Часть 1. А-З, С.93

⁷⁴ Memorial des Baron Huysen an den Fürsten Menschikow gerichtet 1704// Saint Petersburgisches journal. 1778|june С.429

⁷⁵ Учреждение духовной коллегии и Духовный регламент: К вопросу об отношении церкви и государства в России: Исследование в области истории русского церковного права. Материалы. Т. 2.. - Ростов-на-Дону, 1916. Отдел третий С.21-22

⁷⁶ Республика ученых, или Аллегорическое и критическое описание художеств и наук, / Сочиненная дон Диегом Сааведром Фаярдом, кавалером ордена св. Иакова и пр. и изданная по смерти его на испанском языке ; [Переведено с нем. яз. Михаилом Матинским] С-Пб 1775.

⁷⁷ Diego Saavedra p.719-724

⁷⁸ Вергилий. Энеида. Книга X, стих 80

⁷⁹ D.Diego Saavedra Fajardo Empresas politicas, idea de un principe Politico cristiano representada en cien empresas T.I-II, Barcelona: Imprenta De D.Juan Oliveres, Editor, 1845.

Возможно, руку на эмблеме создатели знамени Олонецкого полка ассоциировали с рукой бога Марса. В символике выходящая из облака рука воспринималась как десница божья и иллюстрировала собой строки из Апокалипсиса и других книг Библии.⁸⁰ Либо, она могла принадлежать кому-то из святых, как, например, в гербе Егорьевска изображена «в красном поле выходящая из облак рука Святого Великомученика Георгия поражающая змия»⁸¹. В гербе Варнавина – «в червленом поле, выходящая из облак рука, держащая камень, символизирующая, что Апостол Варнава, по имени которого назван город, был убит камнями».⁸² Либо кому-то из античных богов, в зависимости от атрибутов. Среди прочих атрибутов бога Марса щит и масличная ветвь.⁸³ Например, на гравюре Андриана Шхонебека «Плана осады Шлиссельбурга» Марс протягивает «масличную ветвь» в знак предложения мира.⁸⁴ А Марс со схожим лазоревым щитом, имеющий портретное сходство с Петром Великим изображен на плафоне Орехового кабинета Меншиковского дворца в Петербурге.⁸⁵ Подобное сочетание атрибутов можно также увидеть у богини Афины, но рука на эмблеме явно не женская. Поэтому, исходя из изначальной эмблемы, можно предполагать, что на гербе Петрозаводска в XIX веке была изображена рука, бывшая рукой Марса, держащая щит. Щит Марса согласно древнеримским легендам защищал город от бед и напастей.⁸⁶

Но вернемся к Эмблемам политическим. Благодаря своей популярности книга стала источником для многих эмблем в мировой символике. В том числе и эмблема к главе 98, с девизом «Subclureo». Она появилась не только на знамени Олонецкого полка. Помимо этого надо обратить внимание на другой полк другой армии, а именно датский пехотный полк «Принц Георг». Ротные знамена этого полка были зеленые, размером – квадрат примерно 1,5 м, без бахромы, в верхнем углу у древка небольшой участок занимало изображение Dannebrog. Знамена были с 2 вариантами символики, одним из которых был: в серебряном лавровом венке из облака тянется рука без лат со щитом, на нем ветвь лавра и девиз SUB CLYREO. В 1721 году полк был расформирован.⁸⁷ Интересный пример использования этой символики можно найти на банкнотах штата Мэриленд. 7 декабря 1775 штат Мэриленд провел эмиссию 535 111 долларов для покрытия военных расходов, банкнотами достоинством от 1/9 до 8 долларов. Банкноты были напечатаны Фредериком Грином в Аннаполисе. На оборотной стороне банкноты была изображена эмблема: рука, сжимающая ремень щита и держащая лавр победы с геральдическим девизом "Sub clureo". 14 августа 1776 эмиссия повторилась на ту же сумму. Кредитные билеты могли быть погашены после 1 января 1786 года.⁸⁸ По официальной версии девиз, Sub Clureo — обозначает, что колония готова защитить себя, и при этом желает согласия и мира. Эта же эмблема присутствует на комплекте китайского экспортного фарфора последней четверти XVIII века.⁸⁹ Французский король Людовик XIV отличался любовью к эмблемам, и часто помещал их на медалях прославляющих его дела. Среди этих медалей есть выпущенная в 1679 году медаль в честь мирного договора между Францией и Австрией. Медаль

⁸⁰ Вилинбахов Г.В. Символика меча в русской государственной геральдике XVII-первой четверти XVIII вв.//Л., издательство Государственного Эрмитажа, 1987, С 140.

⁸¹ Винклерь П.П. фонтъ Гербы городовъ, губерній, областей и посадовъ внесенные въ собрание законовъ съ 1649 по 1900 годъ. С.-Пб: Изданіе книгопродавца Ив. Ив. Иванова, 1899. С.49

⁸² там же С.24

⁸³ Гаттерер Г.Х. Начертание гербоведения. С.-Пб 1805, С.296-297

⁸⁴ http://www.russianprints.ru/printmakers/sh/schoonebeck_adrian/shlisselburg_plan.shtml

⁸⁵ <http://www.citywalls.ru/house435.html>

⁸⁶ Плутарх. Сравнительные жизнеописания. Нума. 13

⁸⁷ Великанов В., Нечитайлов М. Датско-норвежская армия в 1700-1720 гг. (направах рукописи, С.9); Lars-Eric Höglund, Åke Sallnäs, Alexander Bernalov The Great Northern War 1700-1721, II. Sweden's Allies and Enemies. Colours and Uniforms. Karlstadt, 2006, p.102

⁸⁸ John E. Sandrock Maryland colonial and continental banknote issues of Amerikan revolution. www.thecurrencycollector.com/pdfs/Maryland Colonial and Continental Bank.pdf

⁸⁹ <http://www.liveauctioneers.com/item/562469>

объединяет в себе несколько эмблем и девизом служит фраза составленная из двух девизов: «sub clypeo ferro et auro».⁹⁰ Король Пруссии Фридрих-Вильгельм III также создал награду с подобным девизом. Награда за спасение людей от смертельной опасности. Рисунок награды появился в 1804 году в письме Фридриха Вильгельма III проповеднику Конраду Штейнхофелю от 3 мая 1804 года.⁹¹ На дукатах города Штудгарта отчеканенных мастером Мюллером около в начале 18 века есть девиз «Tuta sub hoc clypeo» и изображение руки.⁹² Была эта эмблема и на портрете одной из немецких принцесс. К этим примерам можно добавить также эмблему Борисоглебского полка 1765 года: «*в золотом щите, на белом поле, рука, с голубым щитом, выходящая из облаков, а под нею, на зеленой земле, ряд укреплений*»,⁹³ уже упоминавшийся нами, фейерверк 1704 года, название геральдического журнала «Subclypeo»,⁹⁴ экслибрис В.Н.Осокина.⁹⁵ Хотя в последнем случае символика не объяснена и возможно эмблема просто обозначает защиту диссертации и не связана с этой эмблемой. Точно также, как не связан с этой эмблемой и проект медали «50 лет ядерному щиту России».⁹⁶ Наконец, 98 глава «Идей и принципов» повлияла и на дальнейшее развитие испанской литературы. Со ссылкой на Диего Сааведра и под его влиянием еще один испанский писатель Веласко создает 7 главу своей книги с эмблемой и девизом «sub clypeo claudicans»,⁹⁷ а сам девиз использовался в качестве крылатой фразы в европейской литературе и эпистолярном жанре. Даже на примере Олонецкой эмблемы видно, что трактат Диего Сааведра был бестселлером своего времени и оказал огромное влияние на мировую символику и культуру в целом. Отметим, что в одних случаях ветвь названа оливковой, в других лавровой. Лавровая ветвь — символ славы, победы или успеха.⁹⁸ Оливковая ветвь — символ мира и плодородия.⁹⁹ Поэтому правильно, исходя из замысла Диего Сааведра, изображать эту эмблему с оливковой ветвью. Впрочем для нынешних гербов Олонца и Петрозаводска это не имеет никакого значения поскольку ветвь вовсе исчезла из олонечкой символики уже в гербовнике Миниха 1730 года. Там герб Олонецкого полка описывался следующим образом:

⁹⁰ Gerard van Loon Histoire metallique des XVII provinces des Pays-Bas. T.III, Paris, 1732, p.251

⁹¹ Künker Auktion 271 - Gold- und Silberprägungen aus aller Welt | Russische Münzen und Medaillen. Berlin. 2015 № 120-121

⁹² Georg Adalbert von Muelverstedt Magdeburgisches Münz-Cabinet des neuern Zeitalters. Magdeburg, 1868, №1660

⁹³ Висковатов А.В. Историческое описание одежды и вооружения российских войск, С-Пб 1899, т. 4, с. 108 - 110.

⁹⁴ Subclypeo.narod.ru

⁹⁵ Экслибрисы Михаила Верхоланцева. — М.: Книга, 1976.

⁹⁶ <http://sovet.geraldika.ru/page/14431>

⁹⁷ L. Anneo Seneca, ilustrado en blasones politicos, y morales, y su impugnador impugnado de si mismo. Al Serenissimo Señor el Señor D. van de Austria por Don Iuan Baños de Velasco y Acebedo. Madrid, 1670. p.109-127

⁹⁸ Фоли Д. Энциклопедия знаков и символов. М.: Вече 1996 С.322

⁹⁹ Холл Дж. Словарь сюжетов и символов в искусстве. М.:Крон-пресс, 1997 С.403



61. Олонецкий по-старому: белая рука, выходящая из облака, держит синий щит, а снизу – 4 черных ядра на цепях. Поле – желтое.¹⁰⁰

¹⁰⁰ Лакиер А.Б. Русская геральдика. – М.: Книга, 1990. С.187

Как видим, помимо исчезновения оливковой ветви было внесено еще одно серьезное изменение – 4 черных ядра на цепях. На знамени образца 1712 года они также присутствовали, но не являлись частью эмблемы. Разделяющиеся снаряды или кнппели были предназначены для уничтожения парусов и мачт корабля противника.¹⁰¹ Окончательную форму герб Олонца как уже отмечалось принял 16 августа 1781 года. В историографии традиционно считается, что герб выражает идею надежной защиты (либо божьей помощи в защите) этих земель, актуальную для приграничной территории, кнппеля же указывали на Олонец и Олонецкую округу, как первостепенно важный центр флотского строительства и производства артиллерийских снарядов. Насколько сами создатели герба разделяли это убеждение, говорить трудно.

Как видим, выходящая из облака рука помещена на гербе Петрозаводска на законных основаниях, хотя это и является уникальным случаем для российской геральдики. Эмблема связывает символику Петрозаводска и Олонца с мировой культурой, истоки её следует искать в Испании с опорой на античную и библейскую традицию, а «эмблемы-побратимы» можно найти по всему миру. Однако знали ли об этом создатели олонецкой и петрозаводской символики доподлинно не известно.

¹⁰¹ Трубников Б.Г. Большой словарь оружия. – С-Пб.: Издательство Полигон, 1997.

Москалев Юрий Михайлович
МОУ ДО «Дом творчества детей и юношества № 2 г. Петрозаводска»
педагог-организатор;
Председатель Клуба любителей военной истории
г. Петрозаводска «Стягъ».

Гвардейский. Краснознаменный. Свирский.
(История боевого пути 184-го (1-го гвардейского Свирского
Краснознаменного) отдельного саперного батальона 7-й Армии в
Карелии в 1941-1944 годах.)

В тех лесах через тину и воду
Стлань стелили под звон топора
Мы, солдаты сапёрного взвода,
Прямоезжих дорог мастера...

Павел Шубин
(Из стихотворения «Память»)

Одной из малоизвестных даже специалистам-историкам Великой Отечественной войны на территории Карело-Финской ССР и краоведам Карелии воинской частью является 184-й отдельный саперный батальон (184 осапб) 7-й Армии. В исторической документальной и специальной литературе посвященной боевым действиям в Карелии он практически не упоминается. Тем не менее, подразделения батальона участвовали во многих, если не сказать в большинстве значимых боевых операций 7-й Армии на территории нашей республики как в 1941 году, так и в 1944 году.

На изучение истории и боевого пути данного батальона Клуб любителей военной истории г. Петрозаводска «Стягъ» подвигло желание реконструировать конкретную воинскую часть, как это часто происходит в клубах и группах военно-исторической реконструкции. Это создает дополнительный интерес у участников и в тоже время является основой для исторического исследования. И, естественно, особо интересно реконструировать подразделение, действовавшее в своем регионе, в данном случае – в Карелии.

Документы и исторические свидетельства собирались из открытых доступных источников. Источниками документов стали:

1. Электронный банк документов «Подвиг народа в Великой Отечественной войне 1941-1941 годов»;
2. Обобщенный компьютерный банк данных, содержащий информацию о защитниках Отечества, погибших и пропавших без вести в годы Великой Отечественной войны, а также в послевоенный период (ОБД «Мемориал»);
3. Интернет-портал документов Министерства обороны России о Великой Отечественной и Второй мировой войнах «Память народа».
4. Воспоминания бойцов и командиров воинской части.

Батальон сформирован до начала Великой Отечественной войны и предыдущий период его истории станет отдельной темой для изучения. 184-й осапб являлся воинской частью армейского подчинения 7-й Армии, на 22 июня 1941 года имея в своем составе штаб, взвод управления, 4 саперные роты, техническую роту, парковый взвод, переправочный понтонный парк, хозяйственный взвод, медицинскую часть, клуб. С началом войны численность батальона была доведена до штатов военного времени мобилизацией из Ленинграда, КФССР и некоторых других регионов СССР. Следует отметить, что являясь самостоятельной воинской частью армейского уровня, штат батальона составлен с таким расчетом, что отдельные подразделения могли действовать по указанию штаба армии на фронте её действия в отрыве от основных сил.

Командиром 184-го отдельного саперного батальона на тот момент был капитан Петр Егорович Давиденко, комиссаром – старший политрук Николай Георгиевич Арсеньев, оба участники советско-финляндской войны, награжденные за неё медалью «За отвагу» и орденом Красного Знамени соответственно.

Батальон встретил начало боевых действий на территории КФССР в районе действия 168-й стрелковой дивизии – под Сортавалой, проводя с 23.06.1941г. оборонные работы в районе Рускеала, Маткаселька, Кааламо, Сури-Рюти. 29.06.1941г. 3-я рота в составе 179 человек выбыла в распоряжение начальника штаба 7-й Армии на ст. Суоярви. Вот как описывает первые дни войны сортавалец Иван Прохорович Борисов – сапер батальона, прошедший весь его боевой путь:

«В двенадцать ночи повестку приносят: «К 12 дня явиться в школу № 4». Пришел. Записали в 184-й отдельный саперный батальон... Так мы, сортавальцы, и пополняли батальон, - да ленинградцев привезли.

Нашу роту отправили за Мюллюкюля, потом посадили в поезд. Доехали мы до Лоймолы, понимаешь ли, а дальше нельзя: финны дорогу перерезали. Оборона. Суоярви – мост охраняли. Стратегического значения». (1)

Первые непосредственные боевые столкновения с частями финской армии начались 11.07.1941 г., когда 2-я саперная рота выбыла в район Пялкярви с задачей оказания помощи 402-му стрелковому полку 168-й стрелковой дивизии (168 СД). В этот день батальон понес первые боевые потери. К 14 июля все 3 саперные роты были сосредоточены для отражения наступления противника в районе Отраккала, Мраморного завода, Пялкярви. 18 июля части батальона перешли в локальное наступление, оттесняя противника из района Сяркисюръя в направлении оз. Вахваярви. Как отдельно отмечено в журнале боевых действий операцией руководили лично командир, комиссар и начальник штаба батальона.

С этого момента саперные роты части действуют фактически как стрелковые подразделения. Именно на этот период приходятся самые большие потери батальона на данном участке. По воспоминаниям комиссара Арсеньева из 1400 человек в батальоне осталось около 1100 бойцов и командиров.(2) Данная цифра скорее верна с учетом выбывшей роты, т.к. по донесениям о потерях на данном направлении числится около 140 человек. И хотя батальону за этот период была придана 3-я саперная рота 128-го отдельного саперного батальона 71-й стрелковой дивизии, державшей оборону на правом фланге 168 СД, 25 июля 4 саперная рота была расформирована для доукомплектования 1-й и 2-й рот в связи с их большими потерями.

Именно в ходе этих боев отличился помощник командира взвода красноармеец Карандаков Виктор Владимирович. Он стал первым бойцом инженерных войск Красной Армии, удостоенным звания Героя Советского Союза в Великой Отечественной войне. Вот описание подвига из наградного листа: «11.07.41г. в р-не Пялк-ярви при наступлении белофиннов на 2 б-н 260 СП (2-й батальон 260-го стрелкового полка 168 СД., Прим. автора) кр-ц (красноармеец, Прим. автора) Карандаков проявил исключительный героизм. Подпуская белофиннов на 70 мет.(-ров, Прим. автора) ручным пулеметом расстреливал в упор врага. Заметив, что белофиннам удалось вклиниться в расположение 5 стр. роты и это угрожало флангу 260 СП, т. Карандаков с 4 человеками бросился в гущу белофиннов и начал их расстреливать из ручного пулемета. Рота белофиннов панически просилась в бегство. В этот день т.Карандаков лично уничтожил более 100 белофиннов. 12.07.41г. в р-не Мухонен во время яростной атаки пьяных белофиннов был выведен из строя командир отделения и кончились патроны. Тов. Карандаков, взяв на себя командование, своим героизмом увлек в атаку отд. бойцов и отбросил противника численностью больше взвода, нанес ему большие потери. На поле боя осталось 23 трупа врага. 14.07.41г. в районе Туруло когда был тяжело ранен ком-р роты, тов. Карандаков не щадя своей жизни бросился с ручным пулеметом в гущу боя, разорвал кольцо врага вокруг ком-ра роты и

вынес его...» В ходе этих же боев Виктор Карандаков был тяжело ранен и, после длительного лечения в госпитале, демобилизован.

27 июля на основании телеграммы начальника инженерного управления Северного фронта батальон сосредоточился на станции Яккима и погрузился в эшелоны для следования к новому месту дислокации. Однако уже 28 июля новым приказом батальон был переподчинен 19-му стрелковому корпусу 23-й Армии, разгрузился и по 31 июля проводил срочный ремонт дороги. 1 августа 1941 года подразделения вновь погрузились в 3 эшелона и в объезд Ладожского озера, через Петрозаводск 2-3 августа прибыли на ст. Эссойла.

С 3 августа 1-я, 2-я, 3-я (128 осапб) саперные роты батальона, а также прибывшая из Суоярви 3-я рота батальона в соответствии с решением военного совета 7-й Армии должны произвести на рубеже: р. Шуя (район оз. Шотозера) - р. Миккельская - оз. Крошнозеро - оз. Топозера оборонительные работы в объеме 108 стрелковых окопов, 81 пулеметный окоп, 27 снайперских и 45 минометных гнезд, 30 наблюдательных пунктов, 42 деревоземляные огневые точки (ДЗОТ) и окопов для орудий, 8 тыс. погонных метров завалов и 6 тыс. погонных метров проволоочных заграждений. Тылы батальона находились на станции Эссойла, штаб, взвод управления, санчасть, клуб передислоцировались в деревню Маньга. Однако, согласно наградным листам, в районе р. Миккельская саперам приходилось и с винтовкой в руках отражать атаки противника и самим контратаковать.

10 августа 3-я саперная рота была придана 24 стрелковому полку для обеспечения наступления в районе выс. 165,4 около д. Котчура. Однако фактически рота вела боевые действия в обороне. Остальные роты занимались оборонительными работами. 15 августа один взвод 3 роты (128 осапб) был направлен в распоряжение полковника Козлова на ст. Кочкома.

28 августа в связи с началом наступления противника со стороны оз. Сямозера по дороге на Пряжу по приказу начальника инженерных войск армии один взвод батальона был направлен в д. Киндасово для подготовки подрыва моста через р. Шуя. К 31 августа подразделения батальона уже фактически находились на рубеже нахождения штаба в д. Маньга. В это же день 3-й (44 чел.) и 4-й (43 чел.) взводы 2-ой роты выбыли в г. Медвежьегорск и г. Беломорск для руководства гражданским населением на производстве оборонительных работ.

4 сентября штаб батальона находился в п. Пряжа, 1-я рота переброшена в Нижние Виданы, как отмечено в журнале боевых действий, для «устройства отряда заграждений». 2-я и обе 3-х роты производили оборонительные работы на участке от Пряжи до д. Половина. Причем часть 3-й роты (122 чел.) батальона с 8 сентября числится пропавшей без вести, скорее всего, в районе Пряжа. Можно предположить, что она попала в окружение совместно с частями 313 СД. Описание этого есть в воспоминаниях Ивана Прохоровича Борисова: *«...из Матрос на Ладву пешком топали. В деревне Каишканы – бараки лагерные. Нашего какого-то лагеря... Там нас финны и окружили. Ночь, я в дозоре и вдруг коровы, их сюда голов, наверно, триста согнали: люди не смогли увести, сдали армии. Коровы как заревут! Что такое? Финны. Стрельба. Часового нашего Агрона – заснул, ему ноги прострелили, ушли. Он пополз, на наше минное поле попал – пальцы оторвало, глаза выбило. Посадили в гидросамолет его, а тут их самолеты налетели, сбили. Так и совсем погиб Агрон. Мы сначала «кукушек» сняли вокруг – я в отделении по «кукушкам» ходил – потом прорываться стали. Минометы бьют, избы горят, коровы режут. У меня один патрон и одна граната: как ранят, думаю, подорвусь. Побежали, прорвались через реку. Из двух взводов вышло нас десять человек. Целый день шли – карта у комвзвода Песочинского была – вышли к лесопункту. Затемнело. Только костер развели – из темноты: «Можно подходить?». Мы врассыпную. А это танкист наш, нога прострелена, по нашим следам брел...».* (1) Штаб батальона 7 сентября находился в п. Матросы, а к 14 сентября передислоцировался в район подсобного хозяйства НКВД (кварт. 56-62) т.е. на восточной окраине нынешнего пос. Новая Вилга. В это же день взвод

3-й роты (128 осапб) был переброшен фактически назад к линии обороны в район Кашканы в распоряжение оперативной группы Аввакумова для минирования дорог на Петрозаводск, и вернулся в расположение частей батальона 24 сентября, прорвавшись через фронт противника.

17, 18, 19 сентября 1-ый и 2-ой взводы 1-й роты работали на постройке оборонительных сооружений в районе совхоза «Кирия» (район нынешнего п. Чална), 3 взвод – в районе д. Бесовец, 4-й в районе Маткачи, 2 взвода 2-ой роты – в районе Верхний Бесовец, часть 3-й роты батальона руководили гражданским населением на строительстве укреплений в д. Половина и Вилга. К 20-му числу практически весь батальон сосредоточился в районе Бесовец, со штабом в районе Кирпичного завода.

20 сентября 1941 года в связи с угрозой наступления финских и возможно немецких войск на южном направлении на Петрозаводск частным боевым приказом штаба 7-й Армии за № 0017 было сформировано новое подразделение – отряд Бояринова. Под командованием начальника химической службы армии полковника Бояринова были сведены: стрелковый батальон 24-го стрелкового полка с двумя 82-мм минометами, 2-ая рота 184-го отдельного саперного батальона, 5 танков танкового батальона 71-й СД и 2 зенитных орудия 54-го отдельного зенитно-артиллерийского дивизиона. В тот же день отряд прибыл в д. Педасельга. Согласно журналу боевых действий батальона саперная рота находилась 24 сентября в обороне в районе д. Деревянное. Но, уже 26 сентября, 1-ый и 3-ий взводы 2-ой роты находились в д. Ужесельга (в резерве и на постройке командного пункта), 2-й взвод оставался в Деревянном в обороне, а 4-й числился пропавшим без вести (19 человек, согласно данным о потерях частей армейского подчинения 7-й Отдельной армии (7 ОА)). Чуть ранее, 25 сентября, в командование частями группы Бояринова, отошедшими к Петрозаводску, вступил генерал-майор Аввакумов, объединив их в 1-ю легкую стрелковую бригаду (1-я ЛСБр).

23 сентября была расформирована 3-я рота из 128 осапб.

24 сентября один взвод батальона в количестве 22-х человек под командованием младшего лейтенанта Тарадулина был направлен в распоряжение командующего Онежской военной флотилией в район Вознесенья для подготовки к подрыву моста.

25 сентября техническая рота, переправочный парк и часть тылов батальона были направлены в район д. Мянсельга, т.е. уже за Кондопогу.

К 28 сентября 1-я рота занимала оборону и минировала аэродром «Бесовец», который был взорван 30 сентября. Штаб дислоцировался в районе ст. Шуйская.

24 сентября в соответствии с постановлением военного совета 7 ОА был представлен план разрушения особо важных объектов г. Петрозаводска. Для подготовки и проведения разрушений в город была направлена совместно с подразделением НКВД от 184-го осапб 3-я саперная рота лейтенанта С.А.Симонова под руководством комиссара батальона Н.Г.Арсеньева. Вот его воспоминания о действиях в Петрозаводске.

«...Когда двадцать пятого сентября сорок первого года стал вопрос о том, что придется сдавать Петрозаводск, меня вызвали начальник инженерного отдела Седьмой армии полковник Матвиенко и комиссар отдела полковой комиссар Миронов. Сообщили, что Военный совет Седьмой армии, по решению партии и правительства, возлагает на меня большую и ответственную задачу взорвать важнейшие объекты города Петрозаводска. В мое распоряжение предоставляется семьдесят бойцов с командирами.

Я попросил разрешения приступить немедленно к подготовке объектов для их уничтожения. Двадцать седьмого сентября я лично объехал все эти объекты с командиром роты лейтенантом Симоновым, произвел расчеты: сколько потребуется взрывчатых веществ, чтобы взорвать важнейшие механизмы и отделы.

Уничтожению подлежали: шесть электростанций, городской водопровод, фидерная и аккумуляторная станции, отдельные цеха Онежского завода, тюрьма, главный почтамт, ликеро-водочный завод, типография Анохина, опытная фабрика, холодильник, десять мостов, все три бани и многое другое... Мы сожгли пристань,

гостиницу, Кировский мост, плотину... Произвести же полное разрушение я не мог, так как имел всего семь тонн восемьсот килограммов взрывчатых веществ. Поэтому взрывал только важнейшие танки и машины, все только самое главное.

Когда я заложил все взрывчатые вещества, то тридцать пять человек своей группы с инструментом отправил из города, считая, что с остальными я справлюсь и если погибну, то погибнет нас меньше.

В двадцать ноль-ноль тридцатого сентября через Кировский мост прошли остатки нашей артиллерии, по направлению к Соломенное, часть же пехоты сто двадцатого стрелкового полка еще была на окраине города, вела бой. В двадцать два тридцать от вокзала прошла последняя группа заграждения - войск пограничников. В двадцать три часа десять минут за Петрозаводском шоссе (в направлении Кондопога - Пряжа) было перерезано финнами и немцами.

Мне пришлось изменить маршрут отхода, и в двадцать три тридцать я поехал на "пикапе" и со мной младший политрук, ныне гвардии старший лейтенант Купряхин — секретарь комсомольского бюро батальона, — предупредить старших других групп о том, что изменяется маршрут отхода.

В пути у Первомайского моста я был обстрелян двумя десятками автоматчиков. Шофер был ранен, я перехватил руль (управляю хорошо), затормозил у канавы, потушил свет. Ночь была темная, "пикап" у меня был заминирован. Я открыл дверь, сказал шепотом Купряхину, чтобы он взял раненого шофера и с ним отполз по канаве. А сам зажег зажигательную трубку, бикфордов инур (шестьдесят килограммов взрывчатки было расставлено кругом в машине). Выскочил и пополз по канаве. Автоматчики продолжали стрелять. Они решили атаковать "пикап". Когда они бросились к "пикапу", он взорвался, и все они были разнесены. Мы перевязали шофера, он мог идти, дошли до первой группы наших хлопцев, я предупредил их о пути отхода и направился предупредить другие группы. В два часа ноль минут первого октября через Кировский мост прошли последние подразделения пехоты, а в два ноль-ноль к мосту подошли три финских танка. Они вели огонь, но зайти на мост боялись, чувствуя, что он заминирован. Прождав еще минут сорок, я дал команду взорвать весь мост, а затем пустил красную ракету. Это было сигналом к началу уничтожения последних объектов. В Петрозаводске уже были немецко-финские войска.

С утра и весь день мы взрывали и жгли дома Петрозаводска, бросая бутылки КС, пробирались ползком канавами, через дворы домов, осторожно, мелкими группами. К ночи пробрались за электростанцию, к озеру, у переправы Соломенное. Первые прошедшие с командиром Симоновым группы построили плоты, на которых мы ночью, пользуясь темнотой, перебрались на другую сторону бухты, где встретились с группой гидророты, во главе с ее командиром, лейтенантом Штрайх... Здесь пришлось лавировать между войсками финнов.

Второго октября в четырнадцать часов переправились в районе Пески, через губу. Возглавив этот отряд, состоявший из ста двенадцати человек, я повел его по азимуту на станцию Шуя. Прodelав километров восемнадцать зигзагами, а всего петляя болотами и озерами километров семьдесят, вышли мы на станцию Шуя.

Ночью с третьего на четвертое октября я появился там. Мои хлопцы и орлы перед тем горевали обо мне; они до этого спорили: выйдет или не выйдет их комиссар? Считали погибшим...». (2)

А вот как описывает действия в районе Петрозаводска Иван Прохорович Борисов: «Петрозаводск сдавали. Сам я с двумя солдатами взрывал центральную больницу, прачечную и мост... Отошли к Соломенному, через пролив перебрались. Там Мерецкова видел: он без охраны, с одним адъютантом ходил...». (1)

Описаний боевых действий и передислокаций войск непосредственно в городе известно очень немного и данные свидетельства (хотя и с оговорками) особенно ценны. Из них можно судить, что, несмотря на то, что финские части вошли в город в ночь на 1

октября 1941 года, ещё 2 октября в городе действовали части Красной Армии и НКВД КФСР.

История боевых действий 184 осапб в городе Петрозаводске связана и с известной высотой 152,6 находящейся в районе нынешнего Карельского проспекта. Рубеж высоты 152,6 в журнале боевых действий 7 ОА обозначен, как последний рубеж обороны 1 ЛСБр в городе до отхода в район Соломенного. Согласно донесению о боевых потерях частей армейского подчинения 7 ОА, в районе данной отметки погибли и были захоронены на западном скате семеро красноармейцев-сапер батальона. Их имена также позже были увековечены на плитах мемориального захоронения на городском кладбище «Пески», что позволило судить о перезахоронении после освобождения города. Однако, исследуя документы информационного ресурса «Подвиг народа», автор обнаружил более поздние наградные документы на двух числившихся погибшими бойцов: Васильева Василия Ивановича и Осюхина Анатолия Ефремовича. Васильев В.И. был тяжело ранен 30.09.1941 г. и демобилизован по инвалидности, Осюхин А.Е. продолжил службу в батальоне до конца войны. Все неточности скорее объясняются отсутствием у командования информации о подразделениях и конкретных бойцах, действовавших в отрыве от основных сил батальона. Также можно предположить, что при возможном перезахоронении на кладбище «Пески» санитарных захоронений и непогребенных солдат после освобождения города, руководствовались документами о потерях и указывали данные именно из них. По остальным бойцам, указанным в документе, данных о том, что они остались живы, обнаружить не удалось. В настоящее время память защитников Петрозаводска, в том числе сражавшихся на высоте 152,6, увековечена в названии лесопарка запроектированного в данном районе – «Лесопарк Защитников города». По инициативе отдела экологии администрации Петрозаводского городского округа и общественников в лесопарке начато создание эколого-патриотической тропы.

1 октября 1941 года, когда основные части РККА оставили город Петрозаводск 1-я рота и штаб батальона находились в обороне на р. Шуя в районе д. Лембачево. В тот же день командир батальона капитан Давиденко был назначен командиром Сводного батальона, состав которого пока автору неизвестен, но можно предположить, что он был сформирован из разрозненных небольших подразделений, отошедших из города и окрестностей. 3 октября остатки 2-й и 3-й саперная рота вышли из города и, совместно с 1-й ротой, сосредоточились на ст. Суна.

В период с 3 по 8 октября саперные роты батальона производили работы по минированию объектов и постройке блокаузов на направлении Петрозаводск-Кондопога, подготовке к минированию объектов в г. Кондопога – бумкомбината, электростанции, мостов, городской почты. Стоит отметить, что несмотря на сложную боевую обстановку на данном направлении, части батальона, согласно описанию в журнале боевых действий, проводили учебные занятия. 8 октября Сводный батальон вышел из обороны и капитан Давиденко опять вступил в командование 184 ОСБ.

14 октября распоряжением командования 7 ОА части армейского подчинения начали передислокацию в район Свири. В частности 184 ОСБ по железной дороге передислоцировался на ст. Оять, а затем в район расположения штаба 7 ОА недалеко от Алёховщины – д. Пойкимо.

Именно здесь в период с конца 1941 по июнь 1944 части батальона выполняли свою основную задачу в качестве армейских сапер, работая в тылу и на передовой. Именно здесь батальон заслужил свои основные отличия: орден Красного знамени и гвардейское звание.

9 ноября 1941 года строевые подразделения батальона были направлены в качестве стрелковых рот в район Тихвина, где немецкие части предприняли масштабное наступление с целью замкнуть второе кольцо блокады Ленинграда. Ведя упорные кровопролитные бои в обороне и наступлении, часть понесла очень большие потери.

Например, только за 10-14 ноября потери составили 15 человек комсостава, 46 человек младшего начсостава и 233 человека рядового состава убитыми и ранеными из 583 человек, т. е. более половины всего состава. За героизм в боях под Тихвином в батальоне присвоено второе звание Героя Советского Союза – военному комиссару батальона политруку Александру Георгиевичу Ястребову. Политрук Ястребов, участник ещё советско-финляндской войны, прослужил в батальоне всего три дня и погиб, ведя бойцов в атаку. В этих же боях был ранен и первый командир батальона – Петр Давиденко. Командиром был назначен старший лейтенант Кошелев. Потом, в 1944 году всем тем участникам боев под Тихвином, кто продолжил службу в батальоне, была вручена медаль «За оборону Ленинграда».

За участие в боях 1941 года на Сортавальском, Петрозаводском направлениях и под Тихвином батальон удостоен звания «Краснознаменный».

30 апреля 1942 года батальону первому в армейских инженерных войсках присвоено звание гвардейского и номер 1-ый с полным наименованием – «1-ый отдельный гвардейский саперный Краснознаменный батальон» (1 ОГСКБ). 27 октября 1942 года – вручено гвардейское знамя.

К началу Свирско-Петрозаводской (или, как она изначально именовалась в документах, Свирско-Сортавальской) операции силами батальона были подготовлены и сосредоточены переправочные средства, материалы для строительства мостовых переправ на берегу реки Свирь в районе Лодейного Поля, произведена разведка местности, подготовлены специалисты переправочного дела для других частей армии. На время операции 1 ОГСКБ уже под командованием гвардии майора Петра Алексеевича Рамодина, был придан 98 гвардейской стрелковой дивизии 37 гвардейского стрелкового корпуса. 21 июня 1944 года после артподготовки в 11.00 саперы приступили к сборке переправ, в 12.10, началось форсирование реки Свирь. В 14.00 была готова первая пристань на противоположном берегу. К концу дня все 4 переправы порученные батальону были сданы в эксплуатацию. 23 июня батальону была объявлена благодарность Верховного Главнокомандующего. 27 июня батальон, закончив работу с паромными средствами, приступил к строительству моста через Свирь, ставшего впоследствии основным. На занятом нашими войсками берегу реки бойцы батальона производили инженерную разведку и разминирование местности. Сейчас в г. Лодейное Поле на месте, где гвардейцы-саперы наводили переправу, стоит памятный знак.

30 июня строительство моста было завершено.

2 июля 1944 года батальону за успешное обеспечение переправы войск присвоено почетное наименование «Свирский» с полным наименованием «1-ый отдельный гвардейский саперный Свирский Краснознаменный батальон». 31 человек из рядовых и сержантов представлены к правительственным наградам.

В начале июля бойцы батальона приняли участие в уникальной операции 7-й Армии. Уникальность её состояла в том, что бойцы обычного саперного батальона, пройдя лишь 2-хдневный курс подготовки, были заброшены парашютным десантом в тыл врага. Группа гвардейцев 2-ой инженерной роты в составе 9 человек была заброшена в район станции Суоярви для проведения диверсий на шоссейной и железной дорогах. В журнале боевых действий подробно описаны снаряжение и обмундирование группы, их действия в тылу. Интересно и то, что люди и сопутствующий груз были доставлены к месту выброски в бомбовых отсеках бомбардировщиков А-20 «Бостон» американского производства. После выполнения задачи группа без потерь выходила с 8 по 11 июля в распоряжение части. Участники десанта были награждены орденами.

2 июля батальон вступил на территорию родной Карело-Финской ССР и к исходу дня был в районе Олонца. 3 июля саперы прибыли в Видлицу.

5 июля подразделения батальона сосредоточились в районе оз. Палоярви для обеспечения форсирования р. Тулема-йоки 127-м легким стрелковым корпусом и

переправы тяжелой техники и в районе Кяснясельки для обеспечения продвижения 7-ой гвардейской танковой бригады.

11 июля к наградам представлена ещё одна группа командиров, сержантов и рядовых в количестве 27 человек.

В период с 4 июля и до конца месяца части батальона обеспечивали действия войск на направлениях вдоль побережья Ладожского озера на Питкяранту и из района Кяснясельки на Лаваярви и Ниетярви.

С конца июля в связи окончанием активных боевых действий советских и финских войск и переходом к обороне основной задачей батальона было разминирование местности, зданий, комендантская служба. Данный участок фронта отличался огромным количеством минных полей, мин-ловушек и одиночных зарядов. Саперы самоотверженно, несмотря на частые подрывы, разминировали поселок Салми, город Питкяранту, дороги и мосты. Параллельно шло восстановление дорог, ремонт зданий и мостов.

После выхода Финляндии из войны подразделения батальона были расквартированы сначала в Питкяранте, затем продвигались в направлении Ляскеля, Лахденпохья, Иоксу. В течение месяца нахождения там с 20 октября по 20 ноября 1944 года, силами батальона было изготовлено 350 стандартных сборно-щитовых деревянных домиков для расквартирования войск. Подготовлены колонные пути для продвижения войск к госгранице. Обеспечено разминирование местности. Например, с 5 по 10 октября силами двух рот снято 4148 мин.

Наконец, 20 ноября 1944 года гвардейцы вернулись с победой туда, где приняли первый бой летом 1941 года – в город Сердоболь (Сортавала).

В 1945 году батальон продолжил свой боевой путь в составе 37 гвардейского стрелкового корпуса в Венгрии и Австрии. Замечательно то, что в конце войны последовало достаточно большое количество наградений бойцов и командиров, в том числе и тех, кто, как указано в наградных листах, являлся участником боев под Сортавала, Петрозаводском, Тихвином, форсирования Свири и прошел с батальоном весь его боевой путь в Великой Отечественной войне, с июля 1941 года в Карелии и до мая 1945 года в австрийских Альпах».

Литература.

1. Судаков В. П. Поле неуставшей памяти. Петрозаводск: Карелия, 2008.
2. Лукницкий П. Н. Ленинград действует... М.: Советский писатель, 1976.

Особенности изучения лесопромышленного комплекса Карелии в историографии

В историографии изучения лесопромышленного комплекса Карелии XX в. можно условно выделить три этапа.

На первом этапе (1945 – конец 1980-х гг.) преобладали исследования историков и экономистов, занимавшихся изучением истории отраслей ЛПК в контексте развития народного хозяйства.

Обобщающий материал, в частности и по вопросу о развитии лесной промышленности в послевоенный период, содержащийся в «Очерках истории Карелии»¹. Однако общий характер данной работы не позволил авторам сконцентрировать свое внимание на рассмотрении отдельных проблем лесной промышленности. Основной акцент был сделан традиционно на роли КПСС в процессе восстановления и дальнейшего развития регионального ЛПК.

К отдельному направлению региональных исследований относятся работы авторов, исследовавших различные аспекты проблемы формирования кадров промышленных рабочих Карелии в том числе в отраслях ЛПК. К таковым относятся исследования А. С. Жербина², а также М. И. Сухарева³. Особенностью их исследований является то, что в них представлено достаточно много количественной информации, касающейся подготовки рабочих кадров, но почти не анализируются проблемы социально-профессиональной адаптации рабочих в лесопромышленном производстве⁴. В 1991 г. в свет вышел сборник статей «Промышленные рабочие Карелии в XX в.»⁵, ряд статей которого позволил более детально отразить динамику процессов окончательного оформления постоянных рабочих кадров лесной промышленности Карелии и их роли в формировании слоя управленцев и инженерно-технических работников послевоенный период. Более широко проблемой подготовки специалистов высшей и средней квалификации в Карелии в послевоенные годы занималась С. В. Бархатова⁶. Однако исследуя процесс подготовки и состав специалистов высшей и средней квалификации в различных отраслях, автор не останавливалась отдельно не специфике подготовки кадров инженерно-технических работников для лесной промышленности республики, вследствие того, что задача изучения данной проблематики ставилась более широко.

К отдельному направлению относятся историко-социологические исследования Е. И. Клементьева и А. А. Кожанова⁷, в которых демографические процессы и социально-бытовые проблемы, в том числе в региональном ЛПК проанализированы с опорой как на архивные данные, так и материалы социологических исследований. При этом, по признанию самих авторов, исследование увидевшее свет в 2000 г. было закончено еще в

¹ Очерки истории Карелии. Т. II. Петрозаводск, 1964.

² Жербин А. С. Рост рабочих кадров в лесной промышленности Карелии в годы четвертой пятилетки (1946—1950) // Научная конференция по итогам работ Петрозаводского института языка, литературы и истории АН СССР за 1964 г. Петрозаводск, 1965. С. 43-55; Он же. Промышленные рабочие Карелии 1946—1958 гг. Петрозаводск, 1971.

³ Сухарев М. И. Некоторые вопросы восстановления и развития лесной промышленности Европейского Севера СССР в 1943-1960 гг. // Вопросы истории Европейского Севера : межвузовский сборник. Петрозаводск, 1977. С. 3-16.

⁴ Сухарев М. И. Подготовка промышленных кадров на Европейском Севере СССР в 1954—1958 гг. // Вопросы истории Европейского Севера : межвузовский сборник. Петрозаводск, 1979. С. 45-70.

⁵ Промышленные рабочие Карелии в XX в. Петрозаводск, 1991.

⁶ Бархатова С. В. Подготовка и состав специалистов высшей и средней квалификации в Карелии в послевоенные годы (1945—1960 гг.). Петрозаводск, 1988.

⁷ Клементьев Е. И., Кожанов А. А. Сельская среда и население Карелии. 1945-1960 гг. Л., 1988; Клементьев Е. И., Кожанов А. А. Сельская среда и население Карелии 1960-1980-е годы: историко-социологические очерки. Петрозаводск, 2000.

конце 1980-х гг. и без изменений было опубликовано более, чем через 10 лет. В рамках отдельных очерков авторы уделяют отдельное внимание развитию материально-технической базы лесной промышленности, анализу-социально-демографических характеристик административно-управленческих, инженерно-технических и рабочих кадров лесной промышленности, а также дают подробную характеристику жилищно-бытовым условиям в лесных поселках.

Исследователем, который наиболее комплексно занимался проблематикой развития лесной отрасли Карелии в послевоенный период является В. Г. Макуров⁸. Спектр рассматриваемых им вопросов по данной проблематике довольно широк: рассмотрение процесса формирования промышленных кадров, проблемы технической реконструкции лесной отрасли и т. д. Сильной стороной работ автора является то, что источниковедческая база его исследований основывается на архивных материалах центральных государственных архивов, так и в региональных архивах Вологодской, Мурманской, Архангельской областей, а также Республики Коми и республики Карелия. Однако в силу идеологических ограничений автор в основном сконцентрировался исключительно на успехах развития лесной промышленности без глубокого анализа многочисленных проблем. Причем успехи отрасли трактовались как результат успешного руководства со стороны КПСС и Советского правительства.

Все исследования, относящиеся к советской историографии по исследуемой проблематике, связывает между собой ряд признаков. Наиболее подробное отражение в них получили такие сюжеты как: деятельность КПСС по подготовке рабочих кадров, борьба парторганизаций за повышение производительности труда, укрепление трудовой дисциплины и технический прогресс в отраслях ЛПК, коммунистическое воспитание и культурно-просветительская работа среди лесозаготовителей, участие коммунистов в восстановлении работы лесопромышленных предприятий страны после Великой Отечественной войны. Была достаточно детально изучена количественная сторона развития ЛПК – рост темпов и объемов лесозаготовок по отдельным регионам и предприятиям, техническое перевооружение леспромхозов и комбинатов, темпы строительства новых лесозаготовительных предприятий, рост производительности труда в лесу, процент выполнения плановых заданий. Все эти результаты интерпретировались как несомненное достижение партийного руководства в управлении ЛПК. Лишь отдельные работы производственников и экономистов того времени можно в некоторой степени отнести к «критическим». О необходимости преодоления отдельных недостатков указывалось в отчетах комиссий обкомов и райкомов КПСС. Исправление данных недостатков возлагалось авторами исследований тех лет на плечи партии, которая продолжала нести ответственность за успешное развитие отрасли. Кроме идеологической конъюнктуры, еще одним общим местом всех исследовательских работ того времени является то, что они создавались в период, когда описываемые в них лесопромышленные предприятия находились на восходящих или относительно стабильных стадиях своего развития. Другими словами, авторы данных исследований по объективным причинам не могли увидеть конечные результаты развития отраслей ЛПК. В то же время не бралось в расчет само понимание того, что промышленное развитие может идти и по нисходящей. Помимо негативных экономических последствий экстенсивного варианта развития отраслей ЛПК практически не учитывались те социальные, демографические, экологические риски, которые стали максимально очевидны в более поздний период.

⁸ Макуров В. Г. Техническая реконструкция лесной промышленности Европейского Севера в послевоенный период (1946-1955 гг.) // Вопросы истории Европейского Севера : межвузовский сборник. Петрозаводск, 1976. С. 32-55; Он же. Развитие лесной промышленности европейского севера СССР в послевоенный период (1946-1955). Петрозаводск, 1979; Он же. Развитие лесной промышленности Европейского Севера СССР в послевоенный период (1946-1955). Петрозаводск, 1979; Он же. Трудящиеся Европейского Севера СССР в борьбе за подъем лесной промышленности (1946—1958 гг.). Петрозаводск, 1982.

Второй период в изучении роли ЛПК в жизни страны (конец 1980-х – конец 1990-х гг.) по был связан с окончательным «уходом» данной тематики на периферию интереса как историков, так и экономистов. С одной стороны, на данном этапе история ЛПК оказалась гораздо менее востребованной, чем в прежние десятилетия несмотря на появление новых методологических подходов и освобождение от идеологических клише, которые открыли новые возможности в освещении данной темы перед историками. Во второй половине 1980-х - первой половине 1990-х гг. произошел явный спад интереса отечественных историков к истории промышленности и рабочего класса СССР. Во многом это объясняется резким переходом от преувеличенно идеологизированного подхода в изучении данной проблематики к минимальному вниманию к ней в историографии. Интерес к политической истории советского периода явно отодвинул на второй план внимание к экономическим сюжетам. С другой стороны, явному уменьшению интереса экономистов к проблематике ЛПК способствовало изменение политической и социально-экономической конъюнктуры. Истощение сырьевых баз, понижение выхода деловой древесины, устаревшая система планирования, отставание отечественного лесного машиностроения – все это привело к тому, что продукция всех отраслей ЛПК стала убыточной и низкорентабельной. Все эти факторы окончательно закрепили за ЛПК статус примитивного и отсталого сектора экономики.

На третьем этапе (начало 2000-х – 2015 гг.) преимущественное внимание исследуемой проблематике было уделено прежде всего экономистами, а также специалистами в области лесного хозяйства и технических наук. Позднее происходит на данном этапе усиление к изучению данной проблематики со стороны историков.

В начале 2000-х гг. в рамках научной школы профессора И. Р. Шегельмана было начато комплексное междисциплинарное исследование, связанное с историей отечественного лесопромышленного комплекса. В рамках системного подхода были комплексно и с соблюдением принципа историзма изучены различные аспекты социально-экономического, технологического, организационного развития лесной промышленности и лесного хозяйства России на протяжении практически всей истории⁹. В рамках данных исследований были сделаны выводы о том, что особенности трансформаций в области лесопользования свидетельствуют о тесной взаимосвязи взлетов и падений отрасли с изменениями политической и экономической ситуации в России и мире. Вопросы поиска эффективных решений в лесной отрасли с учетом исторического опыта развития были исследованы в ряде междисциплинарных исследований¹⁰, которые включили в себя и анализ зарубежного опыта, а также исследование интеграционных процессов, протекавших в машиностроительном комплексе в условиях рыночной трансформации¹¹. Большой интерес представляет также коллективная работа, посвященная исследованию опыта недобросовестной и криминальной конкуренции, в том числе, в лесопромышленном комплексе¹².

На региональном уровне исследовательский интерес к изучению экономической истории Карелии и, в частности ее ЛПК, также в первую очередь активизировался в среде экономистов.

Важнейшие теоретические и практические вопросы стратегического пространственного планирования Российской Федерации на Севере Европы, сопряженные с проблемами глобализации и регионализации, в том числе, в рамках, лесной экономики

⁹ Шегельман И. Р. Лесные трансформации (XV-XXI вв.). Петрозаводск, 2008; Шегельман И. Р. Лесозаготовки и лесное хозяйство : трансформации 1945-1960 гг. Петрозаводск, 2011.

¹⁰ Воронин А. В., Шегельман И. Р. Лесопромышленная интеграция : теория и практика. Петрозаводск, 2009.

¹¹ Одлис Д. Б. Интеграционные аспекты развития регионального машиностроительного комплекса в условиях рыночной трансформации: монография. Петрозаводск, 2013.

¹² Недобросовестная и криминальная конкуренция : монография / И. Р. Шегельман, М. Н. Рудаков, Д. Б. Одлис. Петрозаводск, 2013.

рассмотрены в монографии В. А. Шлямина «Россия в "Северном измерении"»¹³. "Северное измерение", рассматривается как комплексная проблема, затрагивающая интересы России, ее приграничных регионов. Автором отмечается, что экономический спад 1990-х гг. в Карелии был более глубокий, чем в целом по стране по Северо-Западу в силу узкой специализации республики, которая многие десятки лет была связана с преимущественным развитием отраслей ЛПК. В работе отмечалось и то, что периферийность таких мезорегионов как Карелия в условиях отказа государства от вмешательства в развитие региональной экономики кроме всего прочего было усилено крайне низким уровнем горизонтальных связей субъектов федерации между собой. Во времена СССР освоение таких территорий Мурманская область и Карелия прежде всего связывалось с жизненно важными потребностями обеспечения целостности и безопасности страны нежелезными природными богатствами. В результате к началу 1990-х гг. такой фактор, как высокая энерго-, трудо- и материалоемкость карельских в том числе лесопромышленных, как в связи с северными условиями, так и устаревшими технологиями, стали главным ограничителем социально-экономического развития региона.

Анализ социально-экономического развития ЛПК Карелии в период 1990-х – начала 2000-х гг. дан в монографии под редакцией Е. Г. Немковича и А. Ф. Козлова¹⁴. В данной работе была дана характеристика лесных ресурсов, их использования и воспроизводства, рассмотрена современная практика формирования интегрированных структур в республиканском ЛПК. Предложен прогноз развития лесопромышленного комплекса Карелии до 2025 г. При этом исторический опыт развития регионального ЛПК в советский период в исследовании не рассматривается.

Если обращаться к вкладу карельских историков в изучение развития регионального ЛПК, то в соответствующих главах «Истории Карелии с древнейших времен до наших дней»¹⁵ были освещены основные проблемы развития региона и ЛПК в течение второй половины XX в. В силу объективных проблем, связанных с необходимостью обобщения огромного объема исторического материала, авторам в гораздо меньшей степени удалось проследить сравнительную динамику социально-экономического развития Карелии с другими регионами северо-запада страны и в полной степени оценить роль ЛПК в этом развитии.

Более обширный материал об особенностях и проблемах социально-экономического развития Карелии в XX в. содержится в книге II «Истории экономики Карелии»¹⁶. С опорой на большой объем использованных архивных фондов, статистические данные, материалы периодической печати, а также воспоминания руководителей республики и видных деятелей промышленности и финансов были подробно проанализированы все стороны социального, экономического и демографического развития региона. В силу комплексности рассмотрения авторам удалось выявить основные проблемы социально-экономического развития Карелии, воспроизводившиеся начиная с 1970-х гг. Были выявлены и ключевые проблемы развития регионального ЛПК: истощительная система лесопользования, сохранявшийся переруб расчетной лесосеки, низкий уровень механизации производства, низкий уровень лесного хозяйства и т. д. Однако в силу широкого охвата исследуемых проблем в данной работе не удалось последовательно и системно отразить трансформацию социально-экономического потенциала Карелии по всем базовым параметрам. Опора преимущественно на архивные фонды региональных архивов не позволила авторам отразить особенности взаимодействия региона и центра по вопросам социально-экономического развития республики и ее ЛПК, механизм которого в большей степени отражен в документах центральных архивов.

¹³ Шлямин В. А. Россия в "Северном измерении". Петрозаводск, 2002.

¹⁴ Лесной комплекс Республики Карелия / Под общ. ред. Е.Г. Немковича, А.Ф. Козлова. Петрозаводск, 2006.

¹⁵ История Карелии с древнейших времен до наших дней. Петрозаводск, 2001.

¹⁶ История экономики Карелии. Книга II. Петрозаводск, 2005.

В качестве вывода можно отметить, что несмотря на появление новых исследовательских подходов в исторической науке, а также наличие разнообразного методологического инструментария, роль ЛПК в качестве базового механизма взаимодействия государства и региона до сих пор не получила комплексного анализа как в силу тематической и хронологической разрозненности исследований, так и в связи с ограниченностью использовавшейся методологической и источниковой базы.

Раздел 6. Секция «Проблемы образования и детства»

Калинина Елена Александровна
докторант Института российской истории РАН
г. Москва

Проблемы организации олонецких духовных училищ в 1803-1828 гг.

Духовные училища до реформы 1808-1814 гг.

Первое духовное учебное заведение в Олонецком викариатстве в начале XIX в. было открыто в 1803 г. при Александро-Свирском монастыре – Олонецкое духовное училище для обучения детей церковнослужителей с полным монастырским содержанием двух учителей и бедных учеников¹. Первоначально школа существовала на средства монастыря. Как свидетельствуют архивные документы, в мае 1805 г. в нем обучались: Петр Васильев (31 год), Павел Семенов (20 лет), Иван Иванов (17 лет), Николай Владимиров (39 лет), Иоанний Иванов (17 лет), Иосиф (возраст не указан). Все они были приняты «для научения чтению и пению» и одновременно в число послушников монастыря². Первым учителем был назначен Александр Прилежаев, который обучался в Кирилловской (1790-1794) и Вологодской (1794) духовных семинариях. В 1805 г. открылись духовные школы в Каргополе и Петрозаводске, которые содержались за счет священников Петрозаводского и Каргопольского уездов, с незначительным прибавлением денежных средств из церковных сборов³.

О деятельности этих училищ в начале XIX в. известно немного. В сохранившейся в архиве «Ведомости об учениках Олонецкого, Каргопольского и Петрозаводского духовных училищ за 1808 г.» показаны численность учащихся, их сословный состав, программа обучения, и имена учителей.

Так, в 1807/08 учебном году в Олонецком училище в I классе обучалось 22 ученика (от 10 до 17 лет), во II – 36 (от 12 до 20 лет), всего 58 человек. Из них – 20 были дети священников, 2 – диаконов, 28 причетников и 8 сирот. По окончании курса обучения II класса 32 ученика из 36 (3 не явились в училище в сентябре 1808 г. и 1 умер) были определены в приходы «на отцовские места». Учителями в училище значились Александр Прилежаев и Александр Троицкий, выпускник Александро-Невской духовной академии (1806), бывший учитель Казанского и Петропавловского певчих училищ (1806)⁴. Если сравнить количество обучающихся детей в 1805 г., то явно видно увеличение количества учащихся в 1807/08 учебном году почти в 10 раз.

Каргопольское училище размещалось в доме священника. В 1807/08 учебном году в нем находилось 70 человек. Учитель I класса Василий Шегринский, окончивший курс Новгородской духовной семинарии, обучал 26 учеников в возрасте от 9 до 16 лет. Во II классе преподавал Илья Кириллов, выпускник Кирилло-Белозерской семинарии. Он обучал 44 ученика от 10 до 19 лет. Надзирал за деятельностью школы протоирей Каргопольского Христорождественского собора М. Стефанов⁵.

Петрозаводское училище также располагалось в доме священника, в нем преподавал дьячок Александр Вишневский, контролировал деятельность училища священник петрозаводской Троицкой церкви И. Ярославлев. В школе обучалось 22 ученика. Интересно, что из состава учащихся 3 воспитанника для изучения «высших наук»: арифметики, географии, истории, российской грамматики, посещали светскую школу –

¹ В архивных документах и исторических материалах это училище имеет несколько наименований: Олонецкое духовное училище, Свирское духовное училище, духовное училище при Александро-Свирском монастыре. РГИА. Ф. 796. Оп. 84. Д. 63.

² Национальный архив республики Карелия (далее НА РК). Ф. 25. Оп. 16. Д. 14/77. Л. 1, 2.

³ Историческая записка о духовных и народных училищах Олонецкой губернии // ОГВ. 1860. № 46.

⁴ Российский государственный исторический архив (далее РГИА). Ф. 802. Оп. 1. Д. 88. Л. 97 - 109.

⁵ РГИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 88. Л. 143 - 145.

Петрозаводское главное народное училище, а остальные дети постигали основы грамоты в духовном училище⁶.

Относительно программы обучения, то необходимо сказать, что воспитанники I класса олонекских духовных училищ обучались чтению и чистописанию, катехизису, краткой священной истории, нотному пению, российской грамматике до спряжения глаголов, чтению и письму на латинском языке. Ученики II класса продолжали изучение этих же предметов и знакомились с основами российской истории, географии, арифметики. Все учащиеся духовных училищ являлись детьми из семей олонекских церковнослужителей.

Духовные уездные училища в 1809-1828 гг.

По реформе 1808-1814 гг. в Олонецком викариатстве к 1 сентября 1809 г. по Положению «О усовершенствовании духовных училищ» 1808 г. предполагалось преобразовать эти училища в уездные. Летом 1809 г. преосвященным Антонием, епископом Старорусским, было сделано предписание об организации уездных и приходских училищ в Олонецком викариатстве. В нем, в частности говорилось о проведении «публичных испытаний и разборе ученикам» уже обучавшихся в училищах: кому и где следует в дальнейшем обучаться, поиске квартир для училищ, составлении смет на приобретение необходимого училищного инвентаря.

Преобразованием уездных училищ в Олонецком викариатстве занимались их будущие ректоры. В Петрозаводске – священник Троицкой Зарецкой церкви, протоиерей Иосиф Ярославлев, бывший надзиратель Петрозаводского духовного училища, который находился в этой должности вплоть до 1833 г. и сыграл заметную роль в организации и деятельности сети духовно-учебных заведений. В Каргополе – протоиерей Филипп Оштинский, в Александро-Свирском монастыре – игумен, архимандрит Иосиф.

Одной из проблем открытия школ явилась недостаточность финансирования. Получив в августе 1809 г. указ Духовной консистории об открытии училищ, И. Ярославлев активно занимался поиском помещения для училища, обеспечения его мебелью и письменными принадлежностями. Однако приготовление школы к открытию продвигалось медленно. Отсутствие средств, учебных пособий и книг открыть новое учебное заведение, как предполагала Консистория, 1 сентября, не представилось возможности. Об этом ректор И. Ярославлев доносил духовному начальству в Новгород. В ответ на это донесение ректор Новгородской семинарии Амвросий (Орнатский) указал «чтобы училище было открыто и учение преподаваемо было по распоряжению прежнему»⁷. Преподаватели – выпускники Кирилло-Белозерского духовного училища Василий Иконников, Андрей Громов и выпускник Новгородской семинарии Стефан Богословский приехали в Петрозаводск уже в августе 1809 г. и также проявили активность в обустройстве училища⁸. Петрозаводское уездное училище открылось 16 сентября 1809 г.

Организация училищ натолкнулась на отсутствие желания самих священников обучать своих детей в учебных духовных заведениях. Их вполне устраивала самостоятельная «домашняя подготовка» будущих священнослужителей. Желавших обучаться в училищах было мало – священники задерживали сведения о детях школьного возраста из своих семей и вовремя не отправляли их в школы. Например, 16 учащихся уездного училища прибыли в Каргополь только в октябре 1809 г., а не в сентябре, как того требовало Духовное правление. Как отмечает исследователь истории духовных школ

⁶ РГИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 47. Л. 60б - 7.

⁷ Столетний юбилей Петрозаводского духовного училища // Памятная книжка Олонецкой губернии на 1910 г. С. 178 - 179.

⁸ НА РК. Ф. 593. Оп. 3. Д. 1/2. Л. 133 - 133 об.

Олонецкой губернии К. И. Казанский, прибывшие в Каргополь дети были от 6 до 16 лет, среди будущих учеников 6 не умели писать⁹.

За организацию и успешную первоначальную деятельность Петрозаводского уездного училища, по представлению олонецкого губернатора В. Ф. Мертенса в Комиссию духовных училищ, ректор И. Ярославлев и учитель С. Богословский были награждены крестами для ношения на персях. Губернатор, в частности отмечал, что «благодаря разумному попечению ректора И. Ярославлева, училище приведено в короткое время в наилучший порядок»¹⁰.

В сентябре-ноябре 1809 г. в училищные библиотеки поступили книги и учебные пособия из Комиссии духовных училищ и московской Синодальной конторы в количестве 420 экземпляров.

Судя по «Ведомости об открытии училищ в 1809 г.», в Петрозаводском уездном училище обучалось 20 учащихся, в Олонецком – 24, в Каргопольском – 37¹¹.

Учебный курс в этих школах продолжался 4 года и состоял из двух отделений: высшего и низшего. Каждое отделение состояло из двух классов. В низшем отделении воспитанники изучали: российскую и славянскую грамматику, арифметику, церковное нотное пение¹², церковный Устав, пространный катехизис и начала латинского и греческого языков. В высшем отделении продолжалось изучение пространного катехизиса, латинского и греческого языков, а также всеобщей и священной истории, географии. Кроме того, учеников обучали ведению метрических книг, исповедных ведомостей и других, необходимых в работе приходского священника, документов. Выпускники уездного духовного училища имели возможность продолжить обучение в семинарии или получить место церковнослужителя (дьячка, пономаря, псаломщика)¹³. Учебные предметы между двумя преподавателями распределялись по классам. Один из них являлся учителем высшего отделения, другой – низшего, как правило, преподавание латинского языка вверялось ректору.

В Национальном архиве республики Карелия сохранился аттестат на имя Андрея Лощилова ученика Олонецкого (Свирского) уездного духовного училища, выданный ему в 1811 г. Документ иллюстрирует список изучаемых предметов в училище. Так, с сентября 1809 г. А. Лошилов в высшем отделении изучал церковный Устав, простое нотное пение, вторую часть арифметики, пространный катехизис, латинский и греческий языки, священную и гражданскую историю, географию. Впрочем, полный курс учения он не окончил. Как отмечено в документе «за неспособностью в продолжение учения в училище в возрастном... исключен из училища»¹⁴.

Новый «Устав Духовных уездных училищ» включал в себя основы устройства и организацию учебно-воспитательного процесса этих школ. Во введении этого законодательного документа на первом месте стояло воспитательное значение обучения – нравственность, покорность и добропорядочность. В главе II «Об управлении нравственности» Устава 1814 г. в первую очередь утверждалось, что «начало премудрости есть страх господень. Сей спасительный страх должен быть вверен не словами..., а наипаче утверждением и распространением между юношами здравых понятий о непрерывности отношений нации к Богу и о действиях промысла его на все мгновения жизни». По мнению организаторов реформы, школа должна была воспитывать в учащихся «привычку к повиновению» и уважению к начальству. Большое значение уделялось «доброму употреблению времени и непрерывной деятельности». Пустое

⁹ Казанский К. И. Историческая заметка о духовных училищах Олонецкой губернии // ОГВ. 1889. № 96.

¹⁰ РГИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 334. Л. 8.

¹¹ РГИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 47. Л. 216об - 220.

¹² Программа нотного пения включала в себя обиходное и партесное – многоголосное пение.

¹³ О усовершенствовании духовных училищ; о начертании правил об образовании сих училищ и о составлении капитала на содержание духовенства // ПСЗРИ. Собр. 1. Т. 30. № 23122.

¹⁴ НА РК. Ф. 25. Оп. 15. Д. 4/92. Л.13об. - 14.

времяпровождение в училище запрещалось. Дети обязаны были в часы отдыха чем-либо заниматься, а «прогулки должны быть поучительны»¹⁵. Дальнейшие главы посвящались «Образу управления по учебной части» организации учебного процесса. Курс обучения сохранялся по Положению 1808 г.

В соответствие с новыми штатами по Уставу духовных уездных училищ 1814 г. на содержание уездных духовных училищ выделялось 1500 руб. в год. По данным таблицы «Прихода и расхода штатной училищной суммы Петрозаводского уездного училища», составленной секретарем училища П. Николаевским за январь – апрель 1815 г. можно определить статьи расхода училища: на отопление, учебные принадлежности и выплату жалованья преподавателям, которое выдавалось по третям (три раза в год). Важно отметить, что средств на содержание училищного дома и библиотеки не выделялось¹⁶.

Еще одной трудноразрешимой проблемой явилось приобретение домов и обустройство помещений под училища. Устроители реформы предполагали размещение училищ в наемных домах. Приспособленных зданий не было, поэтому школы, как правило, располагались в домах Духовных правлений, в зданиях монастырей или церквей. Петрозаводское духовное уездное училище первоначально находилось в небольшом деревянном доме Духовного правления. В 1818 г. по распоряжению духовного начальства был куплен купеческий, каменный двухэтажный дом с мезонином за 8000 руб. на Владимирской набережной, рядом с общественной городской пристанью, где позднее, в 1829 г., разместилась Олонецкая духовная семинария¹⁷.

Каргопольское уездное училище размещалось в доме каргопольской мещанской вдовы У. Лытковой, которая согласилась за плату 50 руб. в год поместить классы во втором этаже своего дома. На обустройство этого училища – покупку столов и скамеек, столов и стульев для учителей, книг и канцелярских принадлежностей было выделено 15 руб. Как отметил ревизор, посетивший это училище в 1811 г.: «Училище помещается в пристойном доме, но для исправления его требуется значительная сумма, по исправлении можно поместить в одном помещении уездное, а в другом – приходское училище»¹⁸. Позднее этот дом был выкуплен и в нем долгое время (до 1883 г.) располагалось не только училище, но и Каргопольское Духовное правление. Олонецкое уездное училище помещалось «в монастырских покоях и как покои, так и ученики содержатся на монастырском коште»¹⁹.

Приходские духовные училища 1809-1814 гг.

Для организации приходских училищ в Олонецком викариатстве в 1809 г. по указу Новгородской консистории на местах были составлены списки с именами «праздноживущих» шести- и семилетних детей, предполагаемых для обучения в приходских училищах. Смотрителям училищ предписывалось отправиться по приходам, «провести детям испытания, а потом, когда откроется училище, потребовать от родителей, чтобы они представили выдержавших экзамен для обучения»²⁰. Судя по архивным данным, всего по Новгородской епархии детей школьного возраста насчитывалось 1221 человек, в том числе в Олонецком викариатстве – 224. Затем определили местонахождение будущих 8 приходских духовных школ: в уездных городах

¹⁵ Устав Духовных уездных училищ // ПСЗРИ. Собр. 1. Т. 32. № 25675;

¹⁶ НА РК. Ф. 433. Оп. 1. Д. 1/1. Л. 2 - 3.

¹⁷ Малиновский Л. Краткая историческая записка о Петрозаводском духовном училище. С. 12.

¹⁸ РГИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 501. Л. 115об.

¹⁹ РГИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 501. Л. 96, 115 об.

²⁰ Малиновский Л. Краткая историческая записка о Петрозаводском духовном училище. // Олонецкий сборник: Материалы для истории, географии, статистики и этнографии Олонецкого края. Вып. 2. Петрозаводск, 1886. С. 11.

Петрозаводске, Лодейном Поле, Повенце, Каргополе, Вытегре, Пудоже, Олонце и в Усть-Мошанском приходе Каргопольского уезда²¹.

Открытие приходских училищ в Олонецком викариатстве произошло только в октябре-ноябре 1809 г. и сопровождалось большими трудностями. В первую очередь проявилась кадровая проблема, которая не позволила выполнить постановления Консистории. В селениях Лодейнопольского, Пудожского и Повенецкого уездов на должность смотрителей приходских училищ достойных лиц из среды местного духовенства не нашлось. В связи с этим предписывалось направить в уездные центры благонадежных церковнослужителей из Новгородской епархии. Так в Лодейное Поле перевели священника из с. Чудова Новгородского уезда Филиппа Синявина, в Пудож – из Валдайского уезда с. Пестова М. Надеждина, в Повенец – из Крестецкого уезда с. Горнешня А. Шаброва. Всем этим священникам было объявлено: «чтобы в возможной скорости следовали к местам их назначения, не утруждая начальства своего тщетными просьбами об оставлении их при местах прежних»²².

В итоге, смотрителями и учителями приходских училищ стали: Петрозаводского – смотритель Е. Соломенский, учитель А. Вишневский, Повенецкого – А. Шабров, учитель А. Смелков, Олонецкого – Дмитрий Беляев, учитель И. Белов, Лодейнопольского – Ф. Синявин, учитель И. Смирнов, Каргопольского – И. Нечаев, учитель В. Андреев, Усть-Мошанского – А. Герасимов, учитель А. Пономарев, Вытегорского – Ф. Оштинский, учитель С. Громцев, Пудожского – М. Надеждин, учитель И. Фиников.

По причине отсутствия школьных помещений, училища разместили следующим образом: в наемном доме – Повенецкое и Лодейнопольское, в домах, купленных местными священниками – Каргопольское, Вытегорское и Пудожское, а Усть-Мошанское и Олонецкое располагались в домах смотрителей училищ²³.

В сентябре-октябре 1809 г. в приходские училища поступило 269 детей, против предполагаемых 224. Видимо, предварительные данные о количестве детей, представленные священниками, были не совсем достоверны. Здесь следует заметить, что ст. 23 Положения «О усовершеннии духовных училищ» (1808) разрешала священнослужителям обучать своих детей дома. При этом эти дети включались в общие списки учащихся приходского или уездного училищ. Родители давали специальные подписки, в которых обещали обучать по программе приходского училища, а также представлять их успехи в обучении на ежегодных испытаниях в ближайшем приходском или уездном училище. Очевидно, эти условия и повлияли на увеличение численности учащихся. Первоначальные данные, предоставленные священниками, вероятно, не соответствовали действительности, а разрешение на оставление детей дома позволила показать истинное положение об их численности.

Однако требование по экзаменовке «домашних учащихся» в духовных училищах редко исполнялось. В отчетах ревизоров постоянно отмечались частые случаи неявки детей на испытания. Так, в 1811 г. в Петрозаводском приходском училище на домашнем обучении находилось 8 учеников. По донесению смотрителя на экзамены «с упорством отцов» в положенное время никто из них не явился. Между тем они проживали в домах «без всякой пользы и успехов, потому что многие отцы сами не знают даже наименования букв гражданских. Отчего прием учеников в училище по многократным высылкам из правления бывают разновременно и учитель затрудняется занимать одного букварем, другого чтением»²⁴. Отметим, что всего на домашнем обучении в олонечких училищах находилось в 1811 г. – 27, в 1819 г. – 37 человек.

²¹ РГИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 47. Л. 65об. - 69, 216 об.- 220.

²² Казанский К. И. Историческая заметка о духовных училищах Олонецкой губернии.

²³ РГИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 47. Л. 36.

²⁴ РГИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 501. Л. 263 - 264об.

Воспитанники, успешно окончившие приходское училище, могли поступить в уездное духовное училище. Тех же учеников, которые не в состоянии были обучаться, отчисляли в епархиальное ведомство, где они могли поступить на самую низшую церковную должность причетника или выйти из духовного сословия.

Обучение в приходском училище продолжалось в течение 2 лет и разделялось на 2 класса. Учебный курс был основан на системе общего образования. В I классе дети обучались чтению на русском и славянском языке, чистописанию по печатным российским прописям и нотному пению. Во II классе изучали 4 правила арифметики, первые начала российской грамматики и сокращенный катехизис, а также читали книги церковной и гражданской печати, упражнялись в чистописании и нотном пении. Комитет духовных училищ в отличие предыдущих Уставов, поставил на первый план обучение детей на русском языке, а не на латыни, как было раньше.

В 1811 г. ревизия олонекских приходских духовных училищ, проведенной священником петербургского Благовещенского собора А. Минюшским, показала их удручающее материальное положение. Из положенных по штату 550 руб. в год, 100 руб. выплачивалось на содержание училища: на наем дома, освещение, услуги истопника, прислуги, покупку бумаги, и сургуча. В Лодейном Поле, как сообщил смотритель училища Ф. Синявин, из этих 100 руб. – «70 руб. ушло на отопление и на наем дома мещанки Серебряковой, других домов более дешевых в найме в городе свободных нет»²⁵. О недостаточном финансировании доносили все смотрители приходских училищ. Не менее в трудном положении находились и учащиеся, которые из-за отсутствия общежития вынуждены были жить в наемных квартирах и питаться за свой счет. Многие ученики «добывали» себе пропитание милостыней.

В связи с этим 1811 г. Новгородское семинарское правление «положило мнение» об упразднении таких приходских училищ или соединении их с другими «по весьма малому количеству учеников». Так, по распоряжению правления Санкт-Петербургской духовной академии с разрешения Комиссии духовных училищ в марте 1812 г. школы в Повенце, Пудоже и Усть-Мошанске были закрыты, а Лодейнопольское училище соединили с Олонецким при Александро-Свирском монастыре²⁶.

В 1814 г. вышел «Устав духовных приходских училищ». Также, как и в Уставе уездных училищ особое место в нем занимали статьи «О управлении нравственном», которые утверждали, что «благочестие есть краеугольный камень христианского воспитания». Отсутствие или небрежность молитвы в училище считалось «вящим злом», а повиновение и уважение к начальству «строгим охраняемы». Учащиеся должны были находиться под строгим надзором.

Попытка расширения сети духовных школ в Олонецкой епархии относится к 1828 г. после проведенной ревизии Олонецкой губернии тайным советником сенатором Д. О. Барановым. Он обратил особое внимание на расширение старообрядчества в северной окраине России и выразил тревогу по поводу положения Православной Церкви в Олонецкой губернии. Сенатор предложил Святейшему Синоду учредить в г. Повенец Олонецкой губернии приходское духовное училище, полагая, что эта мера поможет в борьбе с расколом. По мнению Д. О. Баранова, «дети старообрядческие воспитывались в оном [духовном училище. – Е. К.], приносили с собой чувства православного христианского учения в свои семейства»²⁷. Архиепископ Игнатий согласился с этим, но Министерство внутренних дел в 1832 г. полагало, что старообрядцы в Повенецкое духовное училище добровольно своих детей не отдадут, поэтому «усмотрело неудобным учреждать в Повенце... духовное училище, т. к. в оное должно будет детей набирать посредством земской полиции»²⁸. Такие насильственные меры в отношении

²⁵ РГИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 501. Л. 232.

²⁶ РГИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 729. Л. 3, 12 об.

²⁷ РГИА. Ф. 381. Оп. 1. Д. 23054. Л. 1.

²⁸ НА РК. Ф. 25. Оп. 15. Д. 21/470. Л. 1.

старообрядцев могли только усугубить ситуацию на севере страны, да и для заведения таких школ требовались значительные дополнительные финансовые издержки. В конечном счете, Святейший Синод принял решение: духовную школу в Повенце не открывать, а «постепенно расположить поселян раскольников к обучению детей своих и дать сему обучению правильное направление», и учредить здесь сельские приходские училища, учителями в которых назначить местных священников²⁹.

Следует отметить, что сохранившихся архивных документов по истории олонечких духовных приходских училищ незначительно. Ревизором осматривались только те духовные училища, которые находились по пути его следования из Петербурга в Петрозаводск и обратно: школы в Александро-Свирском монастыре и Петрозаводске. Каргопольское и Вытегорское приходские училища ревизорами из Петербурга не посещались, т. к. находились в стороне от основного дорожного тракта. Единственным упоминанием в ревизорском отчете об училище в Вытегре есть данные о деле, начавшемся 30 сентября 1830 г. по предписанию внешнего правления Санкт-Петербургской духовной академии «О приобретении собственного дома для Вытегорского приходского духовного училища», но оно окончательного решения не получило³⁰. Как правило, эти школы осматривали члены семинарских правлений, однако такие отчеты в архиве не сохранились.

Таким образом, открытие уездных и приходских духовных училищ стало для Олонецкого края значительным событием. Это были духовно-учебные заведения, готовившие грамотных священнослужителей, преподавателей церковно-приходских школ. Несомненно, большое значение для местного духовенства явилось получение возможности обучения своих детей на местах, не отправляя их за пределы губернии. Важным фактором для успешных выпускников училищ стал карьерный рост – многие из них могли продолжить образование в Новгородской, Архангельской или Санкт-Петербургской духовных семинариях.

²⁹ РГИА. Ф. 796. Оп. 111. Д. 375. Л. 26.

³⁰ РГИА. Ф. 802. Оп. 1. Д. 7322. Л. 6.

Вопросы социальной защиты детей на страницах газеты "Красная Карелия" в 1920-е - первой половине 1930-х годов.

В последние десятилетия исследования по социальной истории России стали одной из активно развивающихся сфер исторического научного знания. «Новая социальная история» выдвинула задачу интерпретации исторического прошлого в терминах социологии и социально-культурной антропологии, описывающих внутреннее состояние общества, его отдельных групп и отношений между ними и государством. К этой широкой сфере научного знания относится и проблема социальной защиты детей.

В связи с обострением в современной России проблем безнадзорности, детской и подростковой преступности возросла необходимость поиска наиболее эффективных способов их решения. В этом отношении возможно провести аналогии с подобными явлениями в прошлом и критически осмыслить опыт переходных моментов исторического развития. Именно 1920 - 1930-е гг. в истории страны являются временем, когда детская беспризорность достигла огромных масштабов. Согласно официальной статистике, в 1921-1922 гг. число беспризорных детей при родителях и без них определялось в РСФСР в 7,5 млн. чел., а с середины 1930-х г. считалось, что ликвидация этой проблемы завершена.

В межвоенный период была создана система защиты детей, включавшая в себя государственные и общественные организации, разного рода структуры, участвовавшие в заботе о здоровье детей, обеспечении их быта и жизни, борьбе с детской беспризорностью, безнадзорностью и преступностью, а также система профилактики детской безнадзорности.

История решения детского вопроса в Карелии не изучена. Вместе с тем проблема охраны детства в нашем крае имела свою специфику. Воздействие на состояние детского вопроса в Карелии оказали гражданская война и интервенция, после которых тысячи карельских беженцев покинули родину. И в мирное время близость границы драматически отражалась на положении всего населения, в том числе и детей. Национальная политика также сказывалась, например, на формировании детских учреждений. Так, школы и детские дома делились на карело-финские и русские, что было связано, прежде всего, с подходами к решению языковых проблем. Финские педагоги, работавшие в детских учреждениях, также привносили своеобразие в организацию жизни советских детей.

Основным источником данного исследования выступает газета «Красная Карелия» 1920-х – первой половины 1930-х гг. (публикации с октября 1923 г. - с момента издания газеты). Газета «Красная Карелия» являлась преемницей изданий «Карельская Коммуна» и «Коммуна», в которых также публиковались статьи и заметки по теме охраны детства. Всего было выявлено около 150 статей, в 1920-е г. опубликовано 96 статей, а в первой половине 1930-х гг. – 54. Количество статей уменьшалось по мере смягчения «детского вопроса». К середине 1930-х г. власть заявила о ликвидации беспризорности в стране.

Темы газетных публикаций, связанные с социальной защитой детей в Карелии, разнообразны и часто переплетены с другими социальными проблемами. Анализ статей осуществлялся по тематическим группам, которые отражают деятельность как государства, так и общественности в вопросах социальной защиты детей. Таким образом, можно выделить следующие темы публикаций: мероприятия по борьбе с беспризорностью на уровне страны и республики; открытие детских учреждений по защите детей; призывы к оказанию помощи детям; благодарности пожертвовавшим в пользу детей; обучение людей, работающих с детьми; привлечение к ответственности родителей; преступления несовершеннолетних; деятельность общества «Друг детей». При этом в публикациях отражены как достижения, так и трудности на пути предотвращения беспризорности в Карелии.

Часто можно встретить статьи, посвященные борьбе с беспризорностью в масштабе всей страны. В статье 1926 г. «Борьба с беспризорностью»¹ идет речь о необходимости строительства новых учреждений. С этого же года публикуются статьи, в которых получает отражение проблема беспризорности в Карелии, что означает начало кампании по охране детства. В них показано общее количество беспризорных, описывается, как происходит их выявление и надзор, как осуществляется опека СПОНА (социально-правовой охраны несовершеннолетних), какова детская преступность и борьба с ней, определяется план работы с беспризорностью. В феврале 1926 г. Наркомпросом была намечена схема трехлетнего плана ликвидации беспризорности, который предусматривал в ударном порядке провести трудовую подготовку подростков, находящихся в детдомах, и определения их на производство². Для более широкого размаха в работе предполагалось привлечь советскую общественность к борьбе с детской беспризорностью через общество «Друг детей». В марте 1926 г. план был дополнен в связи с необходимостью устройства тех беспризорных, которые все еще не были выявлены и не взяты на учет³. В статье «Работа среди беспризорных детей в Карелии»⁴ 1928 г. предполагалось, что детская беспризорность в ближайшие два-три года будет совершенно ликвидирована в Карелии.

Об открытии учреждений для детей можно узнать из кратких заметок, посвященных описанию самого учреждения. Так статья «В детском мире»⁵ повествует об открытии дневных ясель, которые существовали с 5 июня 1923 г., именно здесь могли оставить своих детей до 3-х лет работающие женщины. В статье «В Салменицах открыт новый детский дом»⁶ говорится об открытии детского дома школьного типа, рассчитанного на 25 человек. Он имел особое значение в связи с тем, что был предназначен для «беспризорных-националов».

Многие статьи призывают население к оказанию любой помощи детям, особенно сиротам и беспризорным. Одна из них, «На помощь беспризорным детям!»⁷, посвящена общему собранию рабочих станции Петрозаводск, где было решено открыть ясли для беспризорных детей. Отдельный очерк посвящен пункту охраны матери и ребенка, который включал близкие друг другу учреждения: консультацию для детей, консультацию для беременных, молочную кухню и Дом ребенка. В газете встречаются не только статьи о положительном опыте работы учреждений. Так в статье «"Легкая кавалерия" обследовала Паданский детдом»⁸ отмечается отсутствие библиотеки, досуга и контроля детей, случаи грубого отношения к ним и побои.

Вопрос о состоянии детских домов поднимался на заседании президиума КарЦИКа в феврале 1931 г. Статья «Детским домам - внимание»⁹ осветила этот вопрос, отметив, что Наркомпросу предложено провести капитальный ремонт помещений детдомов, пополнить их инвентарем и оборудованием и обеспечить своевременную заготовку продуктов, топлива.

Начиная с 1923 г. в Карелии периодически проводилась «Неделя беспризорного и больного ребенка», в ходе которой трудящиеся направляли денежные отчисления в пользу детей. На эти деньги были открыты и многие детские учреждения. Так в 1924 г. население за неделю до самого мероприятия извещалось о возможности помочь детским домам¹⁰. За год «неделя» была проведена несколько раз. В частности, ставилась задача привлечь

¹ Борьба с беспризорностью / Красная Карелия. 1926. №8. С.3.

² Беспризорность в Карелии / Красная Карелия. 1926. №40. С.2

³ Детская беспризорность в Карелии / Красная Карелия. 1926. №72. С.2.

⁴ Работа с беспризорными детьми / Красная Карелия. 1928. №101. С.6.

⁵ В детском мире / Красная Карелия. 1924. №121. С.2.

⁶ В Салменицах открыт новый детский дом / Красная Карелия. 1926. №29. С.2.

⁷ На помощь беспризорным детям! / Красная Карелия. 1924. №124. С.2.

⁸ «Легкая кавалерия» обследовала Паданский детдом / Красная Карелия. 1929. №11. С.3.

⁹ Детским домам - внимание / Красная Карелия. 1931. № 36. С.2.

¹⁰ Неделя беспризорного и больного ребенка / Красная Карелия. 1924. №150. С.1.

каждого рабочего и крестьянина к участию путем добровольных пожертвований, отчислений от заработка и распространения билетов «Друг детей» и марок.

25 июля 1924 г. ЦИК СССР принял постановление «Об общесоюзном и местных фондах имени В.И. Ленина для организации помощи беспризорным детям». В феврале 1925 г. была напечатана заметка об учреждении фонда в Карелии с призывом помочь беспризорным детям. В пользу фонда им. В.И. Ленина проводились лотереи, о чем свидетельствует такая заметка, как «Лотерея в пользу детей»¹¹.

Можно выделить группу статей, посвященных обществу «Друг детей», которое было организовано в марте 1926 г. Часто печатаются призывы «Распространяйте билеты на право звания “Друга детей”». Совет общества занимался вопросами организации площадки для детей, летней колонии. 2 января 1929 г. была проведена конференция общества, которая подвела итоги, назвав работу совета общества слабой¹². В 1935 г. по г. Петрозаводску насчитывалось уже 68 ячеек общества «Друг детей» в количестве 2172 членов¹³.

Отдельные статьи рассказывают о результатах той помощи, которая оказывалась взрослыми людьми детям. Так в статье «А они помогли беспризорным детям»¹⁴ говорится о том, что мизерным штатом служащих Керетской лесозаготовительной дистанции «Северлеса» было пожертвовано в пользу детей 8 рублей 95 к. Данная статья призывала откликнуться и другие лесозаготовительные дистанции и заводы. Статья «Помощь беспризорным детям»¹⁵ выражала благодарность пожертвовавшим сотрудникам в результате организованного вечера. Коллективы разных организаций проводили вечера, спектакли в пользу беспризорных¹⁶.

Вопросам защиты матери и ребенка посвящались конференции, курсы, семинары и вечера. Трехдневник по охране материнства и младенчества позволил провести компанию, которая преследовала следующие основные цели: широко распространить санитарно-просветительские знания и собрать материальные средства на содержание существующих учреждений по вопросам материнства и младенчества и на организацию детских яслей в деревнях¹⁷. Статья «На курсах сестер-ясельниц»¹⁸ сообщала о том, что забота об идеологической подкованности матерей шла рука об руку с заботой о расширении их знаний по гигиене. Прибывшие курсантки смогли получить знания не только по уходу за ребенком, но также познакомились с вопросами политграмоты.

Газета «Красная Карелия» приводит статистику детских учреждений, количества детей-сирот и полусирот. В частности, читатель узнает, что в 1925 году в 10 детских домах школьного типа находилось 690 человек, в 7 домах дошкольного типа – 176 человек¹⁹. Ряд статей посвящены правонарушениям несовершеннолетних детей²⁰. Из них можно установить, что дети до 16 лет совершали следующие преступления: хулиганство, бродяжничество, кражи, неповиновение родителям, переход через границу, нанесение тяжелых ранений товарищу, изнасилование. Самые распространенные правонарушения – это хулиганство и кражи.

Заметки о жестоком обращении с детьми в семьях также имеются на страницах газеты. «В семье рабочего. Не бей ребенка»²¹ констатируется факт, что количество государственных воспитательных учреждений растет, но в настоящее время ребенка все

¹¹ Лотерея в пользу детей / Красная Карелия. 1925. №26. С.1.

¹² Конференция общества «Друг детей» / Красная Карелия. 1929. №6. С.4.

¹³ Оживить работу общества «Друг детей» / Красная Карелия. 1935. №31. С.4.

¹⁴ А они помогли детям / Красная Карелия. 1924. № 124. С.3.

¹⁵ Помощь беспризорным детям / Красная Карелия. 1924. №150. С.1.

¹⁶ Помощь беспризорным / Красная Карелия. 1925. №3. С.1.

¹⁷ Трехдневник по охране материнства и младенчества / Красная Карелия. 1926. №58. С.3.

¹⁸ На курсах сестер-ясельниц / Красная Карелия. 1927. №124. С.2.

¹⁹ Положение школьных учреждений Карелии / Красная Карелия 1925. № 286. С.3.

²⁰ Малолетние преступники и их покровители / Красная Карелия. 1935. № 136. С.2.

²¹ В семье рабочего. Не бей ребенка / Красная Карелия. 1924. №.144.С.3.

равно воспитывает больше семья. Во многих семьях применялись телесные наказания. В статье «Преступные матери»²² (1925 г.) говорится о подкинутых в Дома ребенка детей. Публикуются заметки о привлечении родителей к ответственности за избиение детей. Как исключительное событие описывается преступление 22-летней гражданки Марии Филатовой, которая лишила жизни своего новорождённого ребенка, аргументируя это тем, что отец ребенка ее бросил²³.

Если в статьях 1920-х г. четко прослеживается деятельность государства по ликвидации беспризорности, то в первой половине 1930-х г. тематика меняется, поскольку проблема беспризорности смягчается. Теперь внимание сконцентрировано на актуальных вопросах детских учреждений, их подготовке к учебному году, в особенности на снабжении горячими завтраками школьников²⁴. Уделяется внимание к вопросам охраны здоровья детей и необходимости подготовки врачей, создания детских санаториев, диетических столовых²⁵. 2 июня 1935 г. была издана статья, посвященная вопросу ликвидации детской беспризорности и безнадзорности. Совет Народных Комиссаров СССР и Центральный комитет ВКП(б) выпустил постановление об улучшении состояния детских домов и трудовых колоний, предупреждении детской беспризорности, организации борьбы с хулиганством детей на улице, усилении ответственности родителей и мерах борьбы с правонарушениями малолетних²⁶.

Таким образом, как показывает анализ газеты «Красная Карелия» за 1920-е – первую половину 1930-х гг., внимание ее редакции было сосредоточено не только на проблеме беспризорности, но и на трудностях, которые возникали при организации работы по защите детей. В статьях прослеживается то, что советская власть делала ставку на воспитание детей, прежде всего, силами государственных учреждений, а семья оказывалась в стороне, ей почти не уделяется внимания. Газета «Красная Карелия» как орган Карельского Областного Комитета РКП(б) и Карельского ЦИК откликалась на насущные события. Зафиксированные в газете факты и явления делают ее важным и интересным источником по истории решения проблемы социальной защиты детей в Карелии.

²² Преступные матери / Красная Карелия. 1925. №26. С.4.

²³ Убийство ребенка / Красная Карелия. 1928. №172. С.4.

²⁴ Снабжение школьников горячими завтраками в ненадежных руках / Красная Карелия. 1931. №201. С.3.
Почему нет горячих завтраков / Красная Карелия. 1932. №203. С.1.

²⁵ Охранять здоровье детей / Красная Карелия. 1931. № 94. С.3.

²⁶ О ликвидации детской беспризорности и безнадзорности / Красная Карелия. 1935. №125. С.4.

Образ ребенка в финских букварях для школьников Советской Карелии: Подходы к изучению иллюстраций

Букварь, как первый школьный учебник, является важным источником передачи информации, знаний, умений и навыков следующему поколению. Осваивая технику чтения, ребёнок учится понимать смысл прочитанного, приобретает первые представления об окружающем мире и системе его внутренних связей. Именно поэтому школьный учебник, в том числе букварь, можно считать мощным средством формирования мировоззрения школьников и восприятия ими культурных ценностей и норм поведения.

Центральным в букваре является образ ребёнка как маленького формирующегося человека, члена общества. В целом образ ребёнка в наши дни вызывает интерес среди широкого числа гуманитарных наук, являясь идеологической базой различных литературных, культурных и социальных проектов. Образ ребёнка в литературе, искусстве, науке на протяжении XX века претерпел серьёзные изменения. Это связано с этическими и культурными нормами, которые подвергаются постоянному пересмотру внутри общества, что проявляется в смене отношения к семье, её внутренним связям и ценностям. XX век называют веком ребёнка, поскольку отношение к детям в обществе и семье сильно изменилось. К концу века увеличивается количество малодетных семей, а по стилю отношений среднестатистическая семья становится детоцентричной. Наличие одного ребёнка в семье становится нормой, что влияет на отношение родителей к своему воспитаннику. Развитие системы образования привело к росту материальных вложений в детей, также увеличилась продолжительность детства: если в начале XX века в России детство завершалось в среднем в 12 лет, когда от детей ждали вклада в экономику семьи, то в конце XX века фактическая продолжительность детства превышает 20 лет. Эти социально-культурные изменения требуют осмысления на основе различных источников и методов исследования.

Согласно определению Г.В. Макаревич, представленному в автореферате её диссертации, «под образом детства понимается социальный конструкт, который отражает, как через тексты и иллюстрации предъявляются читателю рекомендуемые культурой образцы поведения и личностных качеств ребёнка»¹. Тем не менее, детские образы позволяют проследить историческую эволюцию идеологических образцов и норм, выделить социальный и исторический контексты и механизмы их конструирования, расширить представления о культурных особенностях того или иного периода.

Наряду с букварями для русских детей, изданными преимущественно в Москве, существуют буквари для национальных школ, выпущенные в региональных издательствах. Первый опыт создания букварей для школьников советской Карелии относится к 1920-м годам. Буквари выпускались на карельском, вепсском и финском языках, в зависимости от направления национальной политики.

Издание финских букварей условно можно разделить на три периода:

1) В 1920-30 годы XX века в Советской Карелии появляются первые буквари на финском языке, что обусловлено, так называемым, «финским фактором»: ролью финских иммигрантов в политической и культурной жизни Карелии; широкой сферой влияния финского языка, который был более востребованным в сравнении с карельским, поскольку обладал устоявшимися литературными нормами.

¹ Макаревич, Г.В. Образы детства в российских учебниках по чтению (1991-2006): автореферат дис. ... кандидата : 24.00.01 / Макаревич Г.В.; [Место защиты: Российский государственный гуманитарный университет - ГОУВПО]. – Москва, 2013

С 1937 года практика выпуска финских учебников прекращается в связи с политикой «карелизации». Финский язык был признан неудобным и на первый план вышел карельский язык.

2) В 1940-е годы после основания Карело-Финской ССР вплоть до её переименования в Карельскую АССР в 1956 году, издаются буквари на финском языке также для его носителей и русских детей.

3) Далее с 1960-х годов и по наши дни разрабатываются учебные программы и издаются буквари на финском языке, которые направлены на изучение языка как иностранного.

При создании букварей авторам следовало учитывать не только лингвистический, но и иллюстративный материал, которые в комплексе воссоздают необходимый образ. Н.Б. Баранникова и Г.В. Макаревич отметили, что также стоит «учитывать идеологию и прагматику конкретного учебного текста в его полиграфическом исполнении и окружении»², поскольку детям в раннем возрасте важно не только прочесть текст о ком-либо, но и соотнести свои представления с представлениями взрослого, изображёнными на иллюстрации. Именно поэтому используется большое количество изображений, позволяющее школьникам наиболее полно воспринимать предложенный набор информации.

В качестве примера обратимся к букварю финского языка под редакцией Виктора Сало, изданному в Петрозаводске в 1931 году. На первых четырёх страницах букваря представлены иллюстрации, не подкреплённые текстом, что позволяет заинтересовать ребёнка, который ещё не умеет читать. Первая иллюстрация демонстрирует начало работ по сбору урожая, к которым дети приобщаются с раннего возраста. Школьник видит группу ребят, которые выстроились по росту. Перед ними стоит мальчик, вероятно, постарше и проводит инструктаж. Рядом с ним другой мальчик поднимает флаг

На последующих иллюстрациях (без текста) изображены самые «стандартные» занятия детей: ребята идут в лес за грибами и ягодами, запускают кораблики и воздушного змея, стреляют из лука, кормят корову. По мнению Н.Б. Баранниковой и Г.В. Макаревич, «визуальный ряд учебной книги делает зримыми конкретные ситуации повседневного общения, в которых благодаря легко копируемому языку телесных практик ценностные образцы и нормативы могут быть присвоены детьми»³. Подобного рода изображения встречаются и на других страницах учебника, но уже подкреплённые текстовой нагрузкой.

Образ ребёнка в финских, как и любых других букварях, отражает идеологическую и культурную направленность своего времени, исторические реалии. Подробный анализ визуального материала позволяет оценить представления взрослых об идеальном ребёнке и понять тот канон, в соответствии с которым отбирался материал для репрезентации, который должен был формировать мировоззрение ребёнка, его картину мира. Таким образом, реализуется *аксиологический подход* к анализу иллюстративного материала, то есть выявление ценностных ориентиров, закладываемых автором букваря.

Иллюстрации в букваре под редакцией В. Сало выполнены в чёрно-белом стиле, несмотря на то, что на обложке присутствуют цвета синий, белый и красный. Дети носят пионерские галстуки, а на страницах букваря присутствуют флаги с изображением серпа и молота, что позволяет обратиться к *символическому подходу*. Кроме того, дополнительно иллюстрация рассматривается с точки зрения истории искусства относительно стилевых особенностей рисунка, формы, цвета, размеров изображения, что реализуется за счёт *формально-стилистического* подхода.

² Баранникова, Н. Б., Макаревич. Г.В. Аксиология визуального в конструировании образов детства / Н. Б. Баранникова, Г.В. Макаревич. – Москва, Издательство: РГГУ, 2013 – С .263 – 268

³ Баранникова, Н. Б., Макаревич. Г.В. Аксиология визуального в конструировании образов детства / Н. Б. Баранникова, Г.В. Макаревич. – Москва, Издательство: РГГУ, 2013 – С .263 – 268

Стоит отметить, что в букваре под редакцией В. Сало количество иллюстраций преобладает над текстом, что объясняется стремлением автора привлечь школьника к изучению книги и его ориентированностью на визуализацию текстовых компонентов букваря. По данному принципу строится *количественный* подход к анализу визуального, позволяющий выделить частотность использования иллюстраций, степень их соотношения с текстовым материалом, а также выделить наиболее популярные тематики изображения.

Семантико-тематический подход позволяет рассмотреть образ ребёнка в комплексе, ориентируясь на конкретные критерии его характеристики. В первую очередь, отметим такой важный элемент как внешний вид ребёнка, который является основой создания образа: его одежда и аксессуары, причёска, выражение лица, мимика и жесты. Обратимся к обложке учебника под редакцией В. Сало, на которой изображены четверо марширующих детей: трое из них мальчики и одна девочка. Дети изображены достаточно схематично. Гендерную принадлежность можно определить по некоторым штрихам: девочка изображается в юбке и с длинными волосами, прикрытыми косынкой. Сама обложка задаёт тон «повествованию» автора: главными героями являются пионеры, а значит, основную тематику можно определить уже при первом обращении к книге.

Далее важна деятельность детей, различие занятий и действий по гендерному признаку, отражение традиций и этнического колорита. Выбранный в качестве примера букварь наполнен разного рода иллюстрациями: дети играют, помогают родителям, ходят в школу, гуляют, занимаются зимними видами спорта и прочее. Большую часть времени дети проводят в школе, а в свободное время играют и общаются друг с другом, помогают родителям по дому, кормят домашний скот, делают домашнее задание. Задаётся требование к образцу поведения, которое и отражается на страницах букваря.

Круг общения как элемент социализации, включающий родителей, сверстников, дополняет образ детства. Советское детство составляет контраст дореволюционному. К примеру, присутствующее противопоставление *ennen/пут* (раньше – сейчас) реализуется за счёт изображения ребёнка одного или в окружении сверстников. На странице 17 изображен мальчик, который несёт брёвна (помогает отцу) и девочка, которая одна сидит у колыбели с грудным ребёнком на руках. Так было *раньше*. Ниже те же самые мальчик и девочка *сейчас* уже в кругу других детей заняты игрой.

Кроме того, в качестве контекста необходимо рассматривать среду, в которую помещён ребёнок: его семью, школьный коллектив, природный ландшафт, населённый пункт. В букваре под редакцией В. Сало ребёнок – это житель деревни, который часто проводит время на природе: ходит со школьными друзьями в лес за грибами и ягодами, играет с домашними животными, ухаживает за ними.

Семантико-тематический анализ может стать основанием для *«иконологических интерпретаций»*⁴ иллюстрации, то есть выделение общих «стандартизированных» представлений об образе ребёнка, реализованных на страницах букваря средствами визуального материала. В качестве примера приведём изображённых в букваре на странице 5 мальчика и девочку. Дети одеты аккуратно, опрятно. Оба с короткой стрижкой и пионерским галстуком на шее. На последующих иллюстрациях школьники изображены подобным же образом: одежда простого покроя; девочки – в платьях, мальчики – в рубашках и в шортах, и у каждого повязан пионерский галстук.

Г.В. Макаревич пишет, что «школьный учебник предъявляет ребёнку таких героев, с которыми он себя если не отождествляет, то идентифицирует. Механизм идентификации обуславливает социализирующий эффект»⁵. Букварь можно рассматривать в качестве

⁴ Макаревич, Г.В., Безрогов, В.Г., Социальная иконография детского образа на обложках «Букваря» Н.А.Костина, Мировая словесность для детей и о детях, МПГУ, Москва, 2013, №18, – С. 255 – 261

⁵ Макаревич, Г.В. Образы детства в российских учебниках по чтению (1991-2006): автореферат дис. ... кандидата : 24.00.01 / Макаревич Г.В.; [Место защиты: Российский государственный гуманитарный университет - ГОУВПО]. – Москва, 2013

особого продукта культуры, который узаконивает не только текущую реальность, но и версии прошлого и будущего⁶. Изображение празднования первого мая, украшения класса к новому году, детского быта, работ по сбору урожая и прочих видов деятельности школьников отражает элементы культуры того времени, анализ которых осуществляется на основе *культурологического* подхода.

Анализ образа ребёнка на основе иллюстраций требует глубокого и подробного изучения. Использование разных подходов позволяет не только выделить отдельные черты, но и полностью, комплексно охарактеризовать данный образ, представить его под разными углами зрения. Применение того или иного метода может основываться на данных использованного ранее, как в случае с семантико-тематическим и иконологическим подходами. Таким образом, анализ иллюстраций требует комплексных методов исследования.

⁶ Там же

Педагогические кадры карельских школ: подготовка, состав в 1953 – 1964 гг.

Педагогические кадры готовились в республике, а также приезжали для работы в Карелию из педагогических учебных заведений страны. Подготовка учителей в республике осуществлялась в Педагогическом институте (организованном в 1952 г. на базе Учительского института), а также в 2 –х школьных педагогических училищах (Петрозаводском и Пудожском). За период 1951 – 55 г. педагогические учебные заведения республики выпустили специалистов: из 2 –х годичного отделения Педагогического института – 663 человека; Карело – Финский Государственный университет по педагогическим специальностям выпустил 428 человек, из педагогических училищ – 956 человек, таким образом, всего 2047 человек. Свыше 500 учителей приехали в республику за указанный период из других педагогических учебных заведений страны.¹

Проблема педагогических кадров стояла очень остро. Школы испытывали значительный недокомплект учительских кадров по ряду специальностей, в особенности преподавателей 5 – 10 классов по следующим предметам: математика, физика, русский язык и литература, иностранный язык. В 1955 году иностранный язык не преподавался в 42 –х семилетних и средних школах.² В школы Министерства просвещения республики за 1951 – 1955 годы были направлены на работу свыше 2,5 тысяч учителей. Между тем количество учителей за тот же период увеличилось лишь на 695 человек, т.к. около 1,3 тысячи учителей за эти годы выбыли из республики, что связано с крайней текучестью кадров. Основной причиной текучести кадров являлось отсутствие нормальных жилищно – бытовых условий, а также стремление молодых специалистов вернуться по месту жительства родителей. Учитывая реалии второй половины 1950 –х годов в сфере образования школам требовались специалисты, прежде всего с высшим образованием.

Организованный в 1952 г. на базе Учительского института Карело – Финский государственный педагогический институт, подчинённый Министерству просвещения Карело –Финской ССР, включал естественно – математический и историко – филологический факультеты. План приёма на первый курс при открытии института не выполнили, при плане приёма 200 человек подали заявления 155 абитуриентов. Некоторые специальности оказались под угрозой закрытия из – за отсутствия абитуриентов: на специальность «финский язык» подали лишь два заявления, на «английский язык» - три заявления.³ По ряду дисциплин кафедры не могли приступить к занятиям, т.к. отсутствовали преподаватели по зарубежной литературе, методике литературного чтения, устному народному творчеству, древнерусской литературе. Совершенно отсутствовали учебники и учебные пособия на финском языке. В 1954 году педагогическому институту не хватало 32 аудитории для обеспечения учебно – воспитательной работы. Слабая материальная база не позволяла развернуть и оборудовать необходимые кабинеты и лаборатории. Комплектование вузов республики преимущественно проводили за счёт местного населения, т.к. это способствовало ликвидации имеющей место большой текучести кадров.

Первый выпуск Педагогического института по специальности: математика – 34 чел., физика – 16 чел., естественно - географический факультет – 44 чел., русский язык и литература – 57 чел., история – 27 чел., немецкий и английские языки – 21 чел., финский язык – 17 чел.⁴ Постепенно укреплялась материально – техническая база, в 1956/57 уч. году были приобретены 12 токарных станков в мастерские, оборудование учебной

¹ НА РК. Р.- 2717.Оп. 5. Д. 149/1457. Л. 201

² НА РК. Р.- 2717. Оп. 5. Д. 149/1457. Л. 201

³ Карельский государственный педагогический университет в цифрах и фактах : 70 лет / Сост. Р.П. Калинин. - Петрозаводск : КГПУ, 2001. С. 80.

⁴ Карельский государственный педагогический университет в цифрах и фактах : 70 лет / Сост. Р.П. Калинин. - Петрозаводск : КГПУ, 2001. С. 86.

автомашины, оборудование для кабинета машиноведения, кабинета черчения. На конец учебного года институт имел учебного оборудования на сумму 1380 тыс. руб. Совершенно отсутствовала необходимая материальная база для естественно – географического факультета – отсутствовал свой агробиологический участок, теплица, кабинеты оснащались примитивными наглядными пособиями школьного типа.⁵ Для организации постоянно действующей агробиологической станции Педагогическому институту передали старое здание Кончезерской семилетней школы, соответственно полевую практику студенты проходили в с. Кончезеро. Производственная практика студентов проходила на Онежском тракторном заводе.⁶ В 1956 г. КГПИ начал подготовку по специальности физическое воспитание.

В 1957/58 уч. году в педагогическом институте функционировало 3 факультета: историко – филологический, физико – математический, естественно – географический, включающий отделение физвоспитания. В 1957/58 уч. году институт сделал первый выпуск учителей широкого профиля. В 1960 –м году состоялся первый выпуск учителей физической культуры: 16 молодых специалистов направили в школы республики. В 1964 г. было открыто заочное отделение по специальности «физическое воспитание» и увеличен приём на очное отделение до 60 человек.⁷

В 1959 г. открыли приём на отделение педагогики и методики начального обучения, преобразованное в 1961 г. в факультет педагогики и методики начального образования. Перечисленные мероприятия имели важное значение, так как в конце 1950 –х годов в школах Карелии учителей I – IV классов с высшим образованием насчитывалось лишь 19 человек, при общем количестве учителей начальных классов 2329 человек.⁸

Существенную помощь в организации учебного процесса педагогическому институту оказывал университет, который предоставил во временное пользование учебные пособия, коллекции, материалы. Вопрос об объединении вузов республики вставал неоднократно в 1955 – 1957 г.г., но Совет Министров и ЦК Компартии республики признали нецелесообразным этот шаг вследствие того, что народнохозяйственный план на 1956 – 1960 гг. предусматривал увеличение числа учащихся в общеобразовательных школах до 137 тыс. по сравнению с 70 тыс. в 1955 г.. что потребовало бы дополнительно более 1,5 тыс. учителей с высшим образованием.⁹ В середине 1950 –х годов университет готовил педагогические кадры по специальностям (история, русский язык и литература, финский язык и литература, физика, математика). Педагогический институт готовил учителей по семи специальностям: русский язык и литература, английский язык, немецкий язык, математика, физика, естествознание и химия, география.¹⁰

В целях повышения деловой квалификации учителей в вузах Карелии предоставлялась возможность обучения заочно. Отделения заочного обучения функционировали при Карело – Финском государственном университете и при педагогическом институте. В вузах Карелии в 1959 г. училось заочно 1382 учителя. С 1960 г. предполагали организовать вечернее отделение при педагогическом институте и основной приём на вечернее и заочное отделения проводить главным образом за счёт учителей начальных школ. Лица, поступающие в педагогический институт при наличии производственного стажа, являлись весьма желательным контингентом.¹¹

⁵ Указ. Соч. С.87.

⁶ Указ. Соч. С.90

⁷ Факультет физической культуры: 50 лет. (1956 – 2006)./Сост. Ю.П. Шлыков.- Петрозаводск; КГПУ, 2006. Л.13.

⁸ НА РК Ф. Р.- 630. Оп. 3. Д. 40/493. Л. 50

⁹ С.В. Бархатова. Подготовка и состав специалистов высшей и средней квалификации в Карелии в послевоенные годы (1945 – 1960). Петрозаводск; КФ АН СССР, 1988. Л. 9.

¹⁰ С.В. Бархатова. Указ. Соч. Там же.

¹¹ Карельский государственный педагогический университет в цифрах и фактах : 70 лет / Сост. Р.П. Калинин. - Петрозаводск : КГПУ, 2001. С. 92.

В 1953 г. в республике работало 3 767 учителей из них 3155 женщин. В 1 – 4 классах работало 1017 учителей, в 5 – 7 классах 1494 человека, в 8 – 10 классах 302 учителя, 954 человека - завучи и директора учебных заведений. Высшее образование имели 11,6% или 438 человек, лиц окончивших учительский институт – 1153 или 30,6%, учителей имеющих законченное среднее педагогическое образование или общее среднее образование – 2049 человек или 54,4% и учителей, не имеющих полного среднего образования – 127 человек или 3,4%. Подавляющая часть учительства 2389 человек или 63,4% со стажем в пределах 10 лет, из них 38,4 % со стажем до 5 лет.¹²

В связи с ростом контингента учащихся и школ возрастало и число учителей: с 3986 человек в 1954/55 учебном году до 6308 человек в 1964/65 учебном году. С общим количественным ростом постепенно возрастало количество учителей с высшим образованием. В 1955/56 учебном году высшее образование имели 626 учителей (15,2% от общего количества учителей), в 1956/57 учебном году – 839 чел., в 1957/58 учебном году – 945 чел., в 1958/59 учебном году – 1127 чел., в 1959/60 учебном году – 1396 учителей, что составляло 27,3% от их общего количества.¹³

Один из показателей, формирующихся педагогических кадров, в рассматриваемый период, был высокий процент женщин среди учителей. Перед началом реформы образования 1958 г. этот показатель был равен 86,1% в 1957/58 учебном году. В последующие годы этот показатель существенно не менялся и составил 86,5% учителей женщин в 1964/65 учебном году.

В изучаемый период в республике принимали меры по укреплению руководящего звена школ специалистами с высшим образованием, чтобы эффективнее осуществлять планирование и контроль учебного процесса. В 1957/58 учебном году среди директоров и завучей школ высшее образование имели 38%.¹⁴

В 1959 году на должности директоров средних школ назначили 17 учителей с высшим образованием. Однако состояние руководящих кадров школ по образовательному уровню всё ещё оставалось на низком уровне и в последующие годы, руководители школ не имеющие соответствующего образования заменялись более подготовленными кадрами. В 1959 году из 99 директоров семилетних школ, не имеющих высшего образования учились заочно 35 человек, из 25 директоров средних школ, не имеющих высшего образования, заочно обучались 14 человек. В результате проделанной работы в 1959/60 учебном году высшее образование имели 53% директоров и завучей школ.¹⁵

Закон «Об укреплении связи школы с жизнью и о дальнейшем развитии системы образования в СССР» (1958 г.), которым вводилось трудовое и производственное обучение, соответственно реформировались содержание и организация педагогического процесса (срок обучения увеличивался до 11 лет). Предполагалось преобразовывать средние десятилетние школы в средние одиннадцатилетние с производственным обучением. Основная тенденция заключалась в соединении обучения с практической деятельностью по сельскому хозяйству, машиноведению и электротехнике, проведению экскурсий, а также проведению учебно – производственной практики. Практикоориентированная работа школ проявлялась в политехнизации учебного процесса и развитии идеи трудового воспитания, на основе которых и строился учебный процесс.

Большинство средних школ были преобразованы в одиннадцатилетние школы с производственным обучением. Профили по специализации определялись для каждой школы в соответствии с общереспубликанскими потребностями в подготовке рабочих массовой квалификации. Учителя вынуждены были изучать технологический процесс на предприятии, которое являлось базовым для школы. Уроки физики, химии и биологии следовало связывать с технологическими процессами на производстве. Учителя активно

¹² НАРК Ф.2717 Оп. 5. Д. 149/1457 Л. 5.

¹³ НА РК Ф. Р.- 630. Оп. 3. Д. 40/493. Л. 50.

¹⁴ НА РК Ф. Р.- 630. Оп. 3. Д. 40/493. Л. 50.

¹⁵ НА РК Ф. Р.- 630. Оп.3. Д.40/493. Л. 50.

проводили отдельные уроки непосредственно на базовых предприятиях, устраивали экскурсии. Так как кабинеты слабо были обеспечены специализированной литературой, школьники и учителя вынуждены были самостоятельно изготавливать таблицы, схемы справочники по теории и технологии базовых предприятий.

В рамках реализации в стране всеобщего восьмилетнего обязательного образования и подготовки школьников к труду и общественно – полезной деятельности в республике началась реорганизация семилетних школ в восьмилетние. В результате проделанной работы, в 1963/64 учебном году все семилетние школы были преобразованы в восьмилетние, их насчитывалось в республике 215.16. Указанные мероприятия потребовали повышения уровня профессиональной подготовки педагогических кадров. С началом реализации реформы особенно высокие требования предъявляли к профессиональной подготовке учителей политехнического цикла. В 1959/60 учебном году доля учителей физики с высшим образованием составляла 79,2%, химии соответственно – 77.6%, а биологии – 63,2%.¹⁶

Республиканская пресса охотно пропагандировала все начинания педагогов. Необходимо было искать новые способы передачи знаний, приобретения и усвоения их учащимися. Это также важная сторона педагогической деятельности – повышение педагогического мастерства. Достижения и опыт педагогов Карелии в творческом движении учительства по перестройке школы обсуждались на школьных, районных, городских, республиканских «Педагогических чтениях». Обмен опытом между учителями проходил на учительских совещаниях и на республиканской научно – практической конференции, посвящённой трудовому воспитанию и подготовке учащихся к практической деятельности, которая состоялась в июне 1959 года.

С целью повышения качества учебно – воспитательного процесса в школах города появились в тот период новая форма методической работы - школы передового опыта, где учителя с высокой квалификацией и опытом работы, делились своими знаниями с молодыми коллегами. В 1960/61 уч. году такие школы передового опыта работали в 4 районах Карелии и в Петрозаводске. Всего было создано 23 Школы передового педагогического опыта. Особенно отличились руководители ШПО – Шарапова Елизавета Андреевна, Самсонова Зоя Михайловна, Розанова Ольга Георгиевна. Школы передового опыта позволяли внедрять и распространять в практику всей массы учительства передовые наиболее эффективные приёмы и методы обучения. В практику внедрялось и шефство лучших учителей – мастеров над молодыми педагогами. За активную работу руководителей школ передового опыта поощрили путёвками в дома отдыха. В 1961/62 учебном году количество школ передового опыта увеличилось до 70.¹⁷

В целях активизации педагогической пропаганды создали Республиканское педагогическое общество, членами которого являлись 721 учитель.

Институт усовершенствования учителей ежегодно проводил курсовую подготовку и повышение квалификации учителей. При институте усовершенствования учителей создавали выставки, освещающие работу лучших педагогических кадров республики.

Несмотря на определённые успехи в подготовке педагогических кадров в республике, повышения уровня педагогического мастерства, ежегодно в республике не хватало 200 учителей. На протяжении 1950 –х годов Карелия уступала РСФСР по удельному весу учителей с высшим образованием. Значительные успехи в подготовке учительских кадров высшей квалификации способствовали тому, что республика по этому показателю преодолела отставание. В 1964/65 учебном году высшее образование в республике имели 2294 учителя, что составляло 36, 4% от общего количества. По сравнению с началом исследуемого периода количество учителей имеющих высшее образование возросло более чем в 5 раз. По РСФСР доля учителей с высшим

¹⁶ НА РК Ф. Р. – 700. Оп. 22. Д. 64/414. Л. 247.

¹⁷ НА РК Ф. Р.- 630. Оп.3. Д.40/493. Л. 41.

¹⁸ НА РК Ф. Р.- 630. Оп. 3. Д. 41/521. Л. 53.

образованием составляла 36,1% в 1964/65 учебном году.¹⁹ По стажу педагогической деятельности показатели существенно не изменились. В 1954/55 учебном году учителей со стажем до 5 лет 37%, стаж более 25 лет имели 4% учителей республики. В 1964/65 учебном году учителей со стажем до пяти лет 32,4%, а стаж более 25 лет имели 8,2 % учителей.

Однако школа оказалась мало подготовленной к осуществлению задач, которые выдвигала реформа образования 1958 года, в том числе к реализации задач производственного обучения. Педагогические кадры испытывали необоснованное перенапряжение в работе, что негативно сказывалось на учебной деятельности.

¹⁹ Народное хозяйство РСФСР в 1964 г. Статистический ежегодник. М; Статистика, 1965. Л. 431.

К вопросу о преподавании людиковского наречия карельского языка в Республике Карелия¹

До настоящего времени в Республике Карелия в карельском языке официально развивались две письменные традиции, основанные на собственно-карельском и ливвиковском наречиях. Наблюдались также попытки создания письменности и на людиковском наречии: в течение более двадцати лет было опубликовано около тридцати книг (духовные тексты, художественная литература). В 2003 году в г. Хельсинки был издан первый букварь на людиковском наречии². В нескольких сельских кружках началось обучение людиковскому наречию для детей и взрослых. При поддержке Людиковского общества (Lyydiläinen seura), созданного в г. Хельсинки (Финляндия) в 1998 году, с 2005 года публиковался людиковский культурный ежегодник «Lüüdilaine». В 2008-2009 годах с тем же названием в г. Петрозаводске издавалась газета. Издание газеты было возобновлено с 2012 года под новым названием – «Lüüdilaine Sana».

На людиковском наречии в качестве предмета преподавания в школах и в вузах Республики Карелия не осуществлялось. Исключением являлось с. Михайловское Олонецкого района, где в 1990-х годах людиковское наречие преподавали в школе, но вскоре преподавание прекратилось. В настоящее время основными формами по преподаванию языка являются языковые кружки и ежегодный языковой лагерь (Imor), но этого недостаточно для его сохранения. Деятельность по развитию и сохранению людиковского наречия карельского языка до настоящего момента осуществлялась исключительно силами энтузиастов.

В школе с. Михайловское свыше десяти последних лет в качестве предмета изучается ливвиковское наречие карельского языка. В середине 2000-х годов было организовано изучение людиковского для взрослых и детей в форме кружка. Первым преподавателем людиковского наречия в с. Михайловское была Л.И. Поташова – педагог с большим стажем, возглавившая созданное в Михайловском Людиковское общество. Она же являлась и соавтором изданного в 2003 году в Хельсинки учебника ABC- kird'. Преемником Л.И. Поташевой стал Ю.В. Пахомов, который в 2008 году писал в газете Lüüdilaine: "Сейчас в Михайловском продолжается обучение родному языку всех желающих. Занятия проходят в Доме культуры по одному часу в неделю. Все учащиеся разделены на два класса: те, кто уже изучал язык раньше, и те, кто начал его учить впервые". Обучение в первом классе осуществлялось по букварю «ABC-kird'», во втором - по книге для внеклассного чтения «Tervheks»³.

С 2013-2014 учебного года началось преподавание людиковского наречия в форме кружка в школе с. Михайловское. Кружок посещают школьники 2-4 классов дважды в неделю. Учебным пособием остается учебник Н.Н. Пахомова (Мийкула Пахомова) и Л.И. Поташовой «ABC- kird'», при обучении используются также книги для чтения «Tervheks» [2007] и «Päivääne, lämmitä» [2012]. В Михайловском дети, помимо школьного кружка, посещают организованные в культурном центре «Людиковский дом» воскресные языковые курсы. Бессменным преподавателем курсов является прекрасный знаток людиковского наречия Н.И. Ковальчук. Выступая по вопросу преподавания людиковского на организованном в 2015 году в Петрозаводске семинаре «Людики: проблемы сохранения языка и культуры», Н.И. Ковальчук сказала: «В данный момент мы пришли к

¹ Статья подготовлена при поддержке РГНФ, проект 14-04-00034а («Людики: проблемы сохранения языка и культуры»).

² Pahomov, M, Potašova, L., 2003: ABC-kird'. Helsinki, Lyydiläinen seura ry.

³ Lüüdilaine, №1, 2008, Helsinki: Lyydiläinen seura. С. 2.

выводу, что язык надо изучать семейно. Дети ходят на курсы, что-то изучают, но дома нет общения на языке. Поэтому мы решили вести обучение одновременно детей и их родителей». Пример такого семейного «возрождения» языка показала и руководитель этнокультурного центра «Людиковский дом» села Михайловское Р.Е. Копанева.

Для того, чтобы подготовить специалистов со знанием людиковского наречия, в 2013 году при поддержке Людиковского общества (г. Хельсинки, Финляндия) были организованы курсы⁴. 13 человек из 7 населенных пунктов Республики Карелия прошли вводный курс по грамматике людиковского наречия карельского языка, преподавателем курсов был Н.Н. Пахомов. В обучении принимали участие ученые и будущие предполагаемые преподаватели, в числе которых была Н.И. Круглова, уроженка с. Кончезеро. Благодаря подготовке на курсах, она приступила к обучению людиковскому в с. Кончезеро с 31 марта 2014 года. Язык преподавался по программе дополнительного образования, в кружке. Дети занимались в группах по 13-14 человек. В 2014-2015 учебном году в первую группу входили ученики 2-3 класса, во вторую - ученики 4 класса и в третьей группе занимались дети 5-8 классов. Обучение проходило три раза в неделю, продолжительность занятия – 2 академических часа. Учебным пособием для обучения людиковскому наречию являлся учебник Н.Н. Пахомова и Л.И. Поташовой «АВС- kird'», во время занятий активно использовались различные игровые формы. 2014-2015 учебный год прошел по плану в соответствии с авторской программой, подготовленной Н.И. Кругловой, и календарно-тематическим планом. По нашему мнению, это можно считать настоящим «прорывом» в обучении людиковскому, поскольку до 2014 года людиковское наречие преподавалось исключительно в с. Михайловское, непродолжительное время - в с. Святозеро. В Святозере в 2008 году людиковскому обучали в дошкольном учреждении «Капелька»⁵, но вскоре обучение прекратилось. В других населенных пунктах традиционного проживания карелов-людиков ситуация оставалась неразрешенной.

К сожалению, с 31.08.15 Н.И. Круглова попала под сокращение штата в Доме творчества детей и юношества г. Кондопоги, который давал рабочую ставку при дополнительном соглашении с МОУ Кончезерская СОШ, в стенах которой осуществлялась образовательная деятельность. Однако, после встречи Н.И. Кругловой с представителями Людиковского общества Финляндии было принято решение о продолжении преподавания языка. При поддержке КРОО "Карельский Родник" в лице Н.В. Чесноковой была осуществлена договоренность с руководителями Кончезерской СОШ о предоставлении помещения для занятий с детьми, а также о возможности в будущем задействовать одно из помещений Дома Культуры с. Кончезеро (ранее выделенное для создания Этнокультурного центра). На данный момент с 28 сентября 2015 года Н.И. Кругловой ведется преподавание людиковского наречия карельского языка в 2 группах по 6-8 академических часов в неделю на добровольных началах; ожидается формирование 3-ей группы. Сейчас остро стоит вопрос о наличии собственного помещения (в школе или Доме Культуры с. Кончезеро) для преподавания, размещения учебных материалов, литературы, наглядных и методических пособий, материалов для прикладного творчества, предметов быта карелов-людиков (планируется создание экспозиции на основе сохранных вещей от предков, живших в людиковском доме-избе), занятий группы "Лахью" под руководством Н.А. Потаповой.

Что касается обучения людиковскому в с. Святозеро, то с 2008 года, когда людиковский преподавали в дошкольном учреждении, до 2014 года обучение не велось. Обучение возобновилось лишь в 2014 году. Со слов О.А. Захаровой, «...в 2014 году был создан разговорный клуб людиковского языка, проводились курсы по его изучению.

⁴ Lüüdilaine Sana, № 2, 2013, Helsinki: Lyydilanen seura. C. 28.

⁵ Rodionova A. 2010: Karjalan kielen livvin murdehen opastamine Priäžäs da Priäžän piiris // Väikuq keeleq mitmõkeelitsen ütiskunan. Väikesed keeled mitmekeelses ühiskonnas. Võru. C. 139.

Преподавателей курсов была В.Я. Иванова. В 2015 году язык изучаем в другой форме - в разговорной. Так, в рамках реализации проекта «Создание разговорного клуба карелов-людиков», который был разработан Местной общественной организацией Пряжинского национального муниципального района «Святозерские корни», в июне 2014 года в с. Святозеро открылись курсы карельского языка (людиковское наречие). Курсы проходили один раз в неделю (по 1,5 часа) в течение 6 месяцев, то есть до 30 ноября включительно». Общее количество обучающихся на курсах - 39 человек. Из желающих изучать родной язык лишь два человека совершенно не владели языком, остальные достаточно хорошо понимали карельский язык, а некоторые неплохо говорили. Для организации работы курсов была утверждена программа и тематический план учебных занятий. Перед обучающимися ставились следующие цели обучения: 1) практическая цель, предполагающая овладение языком как средством общения, а также ряда умений (умение работать с книгой, газетой, логично и последовательно излагать свои мысли, делать учебные записи, пользоваться современными технологиями обучения), обеспечивающих эффективность овладения языком; 2) общеобразовательная цель, предполагающая использование изучаемого языка для повышения общей культуры обучающихся, расширения кругозора, знаний; 3) стратегическая цель, заключающаяся в формировании вторичной языковой личности, то есть такого уровня владения языком, который присущ носителю языка.

Чтобы добиться реализации указанных целей, на занятиях решались следующие задачи: 1) языковые (овладеть набором языковых единиц и сформировать на этой основе знания, обеспечивающие возможность пользоваться языком как средством общения); 3) речевые (реализовать в процессе формирования и развития коммуникативных умений виды речевой деятельности: аудирование, говорение, чтение, письмо); 4) общеучебные задачи (научиться работать с книгой, словарем, техническими средствами, делать учебные записи, логично и последовательно строить высказывание, использовать перевод).

При проведении занятий использовались: "ABC-kird", Pahomovan M., Potasovan L.; (учебник), "Tervheks", Pahomovan M., Potasovan L.; (книга для чтения), "Priazan Luudilaized sananpolved"; Газеты "Lyydilaine", "Lyydilaine Sana", сборники стихотворений карельских авторов на родном языке. Все обучающиеся были обеспечены карельско-русским словарем (людиковское наречие).

Наиболее активные и хорошо владеющие карельским языком обучающиеся курсов стали участниками обряда старинной карельской свадьбы, который был показан на Международном молодежном форуме финно-угорских народов в с. Ведлозеро (04.07.2014), и в Ильин день в с. Святозеро (02.08.2014).

В ноябре 2014 года, на итоговом занятии курсов карельского языка обряд старинной карельской свадьбы был разыгран силами обучающихся курсов.

К сожалению, курсы в настоящий момент не проводятся, однако при школе открыли кружок, где людиковское изучают 10 детей (обучает З.В. Матикайнен), а также кружок открыт и в детском саду с. Святозеро (обучает С.З. Патракеева).

«В Святозере в настоящий момент создан этнический театр "Лемби", где проходит общение и постановка сказки на людиковском языке, также общаемся не репетициях ансамбля карельской песни "Ома рандайне". Часто приглашаем одну из старожил нашего села В.И. Савельеву (ей 81 год), она помогает нам с правильным переводом текстов песен, сказок, с правильным произношением. Получается изучение людиковского языка в бытовой форме. Хочу высказать свое мнение, что таким образом мы достигли лучших результатов - люди начинают понимать и свободней разговаривать» – поделилась в интервью О.А. Захарова.

Безусловно, для сохранения языка недостаточно того, что он преподается только в кружковой форме. Вопрос о возможности преподавания людиковского в школах не раз поднимался активистами-людиками. 27 июня 2014 года при поддержке гранта РГНФ № 14-04-00034 «Людики: проблемы сохранения языка и культуры» в рамках V

Всероссийской научной конференции финно-угроведов был проведен научно-практический семинар «Людики: проблемы сохранения языка и культуры» (руководитель семинара: А.П. Родионова), посвященный проблемам функционирования и развития людиковского наречия карельского языка. В ходе свободной дискуссии обсуждались проблемы людиковского алфавита, готовности школ региона к преподаванию людиковского наречия, разработке учебников людиковского наречия, подготовке учителей. На семинаре присутствовало 30 человек, в том числе приглашенные участники из с. Михайловское, с. Святозеро, с. Кончезеро, п. Пряжа, сотрудники Министерства образования РК, Министерства по вопросам национальной политики РК, сотрудники ИЯЛИ КарНЦ РАН, а также исследователи из ИЯ (г. Москва), РУДН (г. Москва), ИЛИ РАН (г. Санкт-Петербург) и др. Итогом семинара стало принятие решения о необходимости создания рабочей группы для подготовки учебного пособия для школ, для дальнейшего обучения людиковскому как предмета (а не в кружковой форме) в школах Республики Карелия, в местах традиционного расселения карелов-людиков.

Второй семинар проходил в г. Петрозаводске 9 октября 2015 года, на нем присутствовало гораздо меньше людей – 10 человек, представители из Михайловского, Петрозаводска, сотрудники Министерства Республики Карелия по вопросам национальной политики, связям с общественными, религиозными объединениями и средствами массовой информации и редакции газеты «Ома муа». Основным итогом семинара стало решение подготовить русско-людиковский разговорник и поэтапно приступить к созданию учебных пособий, самоучителя на людиковском наречии карельского языка для начинающих. При наличии учебных пособий обучение людиковскому могла бы начаться не только в школах республики и г. Петрозаводска, но и в вузе – ПетрГУ. Еще в 2008 г. тогдашний зав. кафедрой карельского и вепсского языков ПФФК – П. М. Зайков подчеркивал, что «преград для внесения людиковского в образовательную программу при наличии необходимого количества (на тот момент это количество составляло 5 человек) студентов нет», и в то время на кафедре обучались 2 студентки, уроженки с. Михайловское – В. Табунова и В. Пахомова⁶. Нынешний зав. кафедрой Т.В. Пашкова также положительно настроена на возможность преподавания людиковского в ПетрГУ при наличии необходимых учебных пособий и подготовленного специалиста.

Только при активизации сообществ, проживающих на людиковских территориях, язык можно будет сохранить, в худшем случае – язык обречен на исчезновение.

Список литературы и источников:

1. Lyydi, 2008, Helsinki: Lyydilänen seura.
2. Lüüdiläine, №1, 2008, Helsinki: Lyydilänen seura.
3. Lüüdilaine Sana, № 2, 2013, Helsinki: Lyydilänen seura.
4. Pahomov, M, Potašova, L., 2003: ABC-kird'. Helsinki, Lyydiläinen seura ry.
5. Rodionova A. 2010: Karjalan kielen livvin murdehen opastamine Priäžäs da Priäžän piiris // Väikuq keeleq mitmökeelitsen ütiskunan. Väikesed keeled mitmekeelses ühiskonnas. Võru.

⁶ Lyydi, 2008, Helsinki: Lyydilänen seura. С. 17.

Крайнова Марина Васильевна,
учитель истории МОУ «Шелтозерская СОШ»

**«Имя в истории. Клавдия Ильинична Полькина»
(11.051900- 04.11.1980)**

Школа... Как часто о ней говорят. Во все времена слова «школа» и «учитель» были актуальны. Каким должен быть человек, который связал свою судьбу с жизнью школьной? С уверенностью могу сказать, что случайные люди в школе не приживаются, они приходят и уходят, а остаются только те, кто искренне любит свою работу. Удивительно точно описал бесконечно сложный, ответственный и увлекательный труд учителя известный поэт Роберт Рождественский:

*Вы знаете, мне по-прежнему вериться:
Пока крутится наша Земля,
Главным достижением человечества
Будут всегда учителя!
В учителе – мудрость талантливо – дерзкая,
Он солнце несет на крыле...
Учитель – профессия дальнего действия
Самая главная на Земле!*

Слова Роберта Рождественского о том, что «учитель – это призвание, учителем надо родиться...» в полной мере относиться к Клавдии Ильиничне Полькиной (Фоминой), которая всю свою жизнь посвятила школе, детям. Её путь – это ежедневный, самоотверженный труд, учительство стало для нее смыслом жизни. Труд ее не прошел даром. Во-первых, многих своих учеников она вырастила самостоятельными, ответственными, устойчивыми к жизненным испытаниям. А во-вторых, это первая учительница-вепсянка, награжденная высокой правительственной наградой.

Клавдия Ильинична родилась 11 мая 1900 года, в красивом вепском селе Шокша. Была старшей в большой крестьянской семье Фоминых. Отец крестьянствовал, занимался торговлей, мать – домохозяйка, дочь дьякона. В автобиографии в январе 1941 года Клавдия Ильинична писала «Хозяйство в семье было крепкое, в сенокос и жатву пользовались наемной силой...» Родители – люди, знавшие грамоту, и своим детям дали образование. В течение 3-х лет Клавдия Ильинична обучалась в Шокшинском земском одноклассном училище.

В 1913 году, совсем еще молоденькой девчонкой, поступила в двухклассное высшее женское училище (учительская семинария?). Желание учиться было огромное. Оно было настолько велико, что заглушало тоску по родному дому. Одна, в далеком Петрозаводске Клавдия Ильинична получает знания, чтобы потом щедро делиться ими. За хорошую учебу награждается Похвальным листом. Увлеченная получением новых знаний, она продолжает обучение на двухгодичных педагогических курсах и 3 мая 1917 года получает диплом учителя начальных классов.

С 1 сентября 1917 года Петрозаводским уездным отделом народного образования Клавдия Ильинична назначена учителем в деревню Вангимова Сельга. По совместительству работала и заведующей школой. Тяжелое было время: вдали от родного дома, среди чужих людей, при становлении Советской власти. Стране требовались грамотные люди, способные поднять молодую советскую республику на цивилизованный уровень. Учитель был одним из главных людей на селе. К нему шли учиться, и Клавдия Ильинична все свои знания пыталась передать тем, кто остро в них нуждался. Проработав 2 года в Вангимосельгской школе, она по семейным обстоятельствам переехала работать в село Шокшу. Умер отец, семья бедствовала, на руках у матери остались братья и сестра. Им необходима была ее помощь. В 1920 году из-за нехватки квалифицированных кадров ее переводят на работу в Каскесручейскую начальную школу.

А с 1923 по 1932 год работает Шелтозерско-Бережной образцовой школе 1-ой ступени. В Шелтозере она встретила свою любовь, родились ее дети... Но в 1932 году она вынуждена была уволиться, так как обучение полностью стало вестись на финском языке, которым она не владела.

Вместе с мужем и детьми она переезжает в Петрозаводск и продолжает работать по специальности. 1,7,9,10 школы Петрозаводска запомнили учительницу начальных классов Клавдию Ильиничну Полькину. Вот некоторые, на первый взгляд скупые выдержки из ее характеристик: «...Добросовестно относиться к своим обязанностям, занимается индивидуальной работой с отстающими», «Болеет о каждом недочете своего класса», «Объявляется благодарность Клавдии Ильиничне Полькиной за большевистское отношение к своим обязанностям». За этими казенными фразами – жизнь, полная тревоги и переживаний за своих учеников, радости от того, что смогла научить, воспитать. Она не только учила, но и училась сама, повышая свою квалификацию.

С началом Великой Отечественной войны Клавдия Ильинична вместе с детьми эвакуируется в Молотовскую область. Это был путь длиною 2 месяца: эшелоны гоняли, чуть ли не по всей России, так как немцы бомбили железную дорогу и станции. Часто подолгу приходилось ждать восстановления путей или поездов. Приходилось испытывать и голод и холод.

В эвакуации Клавдия Ильинична вновь занимается ставшим уже привычным делом – учит детей. Более 3-х лет она проработала в селе Дубровы. И здесь ее труд был оценен по заслугам: «За время работы проявила себя как методически подготовленный учитель, добросовестно и со всей ответственностью относящийся к своей работе. 28 августа 1944 года».

По распоряжению Наркомпроса Карело-Финской республики возвращается в Петрозаводск и вплоть до выхода на пенсию работает в школах Петрозаводска.

В 1945 году за образцовую работу по воспитанию и обучению детей награждена Почетной грамотой Президиума Карело-Финской республики.

12 февраля 1948 года вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР

О НАГРАЖДЕНИИ УЧИТЕЛЕЙ СССР ОРДЕНАМИ И МЕДАЛЯМИ ЗА ВЫСЛУГУ ЛЕТ И БЕЗУПРЕЧНУЮ РАБОТУ.

31 декабря 1948 года издан Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении учителей школ Карело-Финской ССР.

В Карело-Финской республике орденом Ленина были награждены 39 работников образования: учителя, директора школ, заведующие начальной школой, заведующие учебной частью, инспектор Министерства Просвещения Карело-Финской республики. Это учителя Петрозаводска, Беломорска, Олонца, Кеми, Пудожя, Медвежьегорска, представители Прионежского, Пудожского, Петровского, Пряженского, Заонежского районов республики.

Указом Президиума Верховного Совета СССР 24 февраля 1949 года, Клавдии Ильиничне, в числе других педагогов Карело-Финской республики вручен орден Ленина, за № 82216. Торжественное вручение состоялось в столице Карело-Финской республики городе Петрозаводске, вручил награду Председатель Президиума Верховного Совета Карело-Финской республики, депутат Верховного Совета СССР Отто Вильгельмович Куусинен.

29 августа 1949 года «За выдающиеся успехи в развитии народного образования и многолетнюю работу по воспитанию трудящихся» Клавдия Ильинична награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

Клавдия Ильинична отработала в школе 39 лет, и я хочу закончить свое выступление ее словами, сказанными в 1949 году при награждении ее орденом Ленина: «Оглядываясь теперь на прошедшие годы, я испытываю чувство огромного удовлетворения своей работой. За эти годы мной обучены более 300 детей. Одни из них стали знатными и почетными людьми, другие честно сражались и погибли в боях за свободу и

независимость нашей Родины в Великой Отечественной войне, третьи, честно и самоотверженно трудятся. Приятно осознавать, что в их росте и заслугах, отношении к труду, есть и моя небольшая доля обучения и воспитания их в школьные годы».

Воспоминания довоенных выпускников Кондопожской средней школы как исторический источник

Глава I. Воспоминания и их авторы.

Во второй половине 80-х годов XX века музею школы её выпускниками довоенных лет были подарены воспоминания, в которых они рассказали о своей жизни¹. В каждом из этих воспоминаний большее место уделено школе. Дело в том, что трое из авторов в один год окончили школу. Это был 1941 год. Двое из них Василий Драган и Авенир Яковлев учились в одном классе, а Вадим Минин в параллельном. Станислав Бунтов окончил в этом году 9 класс.²² Они воевали и в после военные годы не прерывали своей связи со школой.

У авторов разные судьбы, но есть и общее в них. Трое из них Яковлев, Бунтов и Минин выросли в интеллигентных семьях, причём не в первом поколении. Дед Авенира Яковлева был чиновником Мариинской системы министерства пути и сообщений,³ у Бунтова родители происходили из семей прогрессивной буржуазной интеллигенции среднего достатка.⁴ Дед Минина учился на фельдшерских курсах.⁵ Иные корни у Драгана. Его отец из семьи зажиточно крестьянина.⁶ Все они приняли советскую власть. Так отец Драгана был посыльным у комбрига Котовского,⁷ а родители Бунтова революцию приняли как должное и в последствии честно служили советскому государству.⁸ Родители всех сменили не мало мест, прежде чем оказались в Карелии. Так отец Авенира Яковлева долго работал фельдшером в Вологодской области,⁹ родители Бунтова приехали в Кондопогу в 30-е годы,¹⁰ Минины поселились в Суне в 1927 году, Драганы приехали в Карелию в 1932 году.¹¹ Сменив множество мест, все они, кроме Яковлевых, которые жили в Суне, оказались в Кондопоге, где и протекала их жизнь.

Дети, сменив множество школ, оказались в единственной тогда средней школе. Окончив её перед самой войной, все они ушли добровольцами на фронт. Яковлев служил в авиации дальнего действия,¹² Бунтов воевал на Карельском фронте,¹³ а Минин наводчиком станкового пулемёта на западном.¹⁴ Драган начал войну пулемётчиком на Брянском фронте.¹⁵ Война закончилась для него 9 июля 1942 года: напоравшись на мину, он был тяжело ранен в обе ноги.

Всех их объединяло время, в котором они жили. «Холодная война» в отношениях между государствами заставляла СССР содержать большую армию. Трое из выпускников остались в армии на младших командных должностях и только В.Драган, уволенный после ранения, «подчистую» должен был начинать мирную жизнь. Тяжело раненный, на костылях, не достигший ещё и 20 лет, он должен был заново научиться жить. Ещё при

¹ Бунтов С.В. Воспоминания. Издательство клуба «Поиск» СОШ№1 г.Кондопога Ф5, К1. В.А.Минин. Воспоминания. Издательство клуба «Поиск». СОШ №1 1986 Ф5, К3 А.А. Яковлев. Это было, было... . Самиздат г.Новая Каховка. 1989 В.Ф. Драган. Исповедь. Издатель ЧП Лысенко Н.М. Киев-Нежин. 2015

² Материалы школьного музея

³ Яковлев А.А. Там же с.5

⁴ Бунтов С.В. Там же с.1

⁵ Минин В.А. Там же с.1

⁶ Драган В.Ф. Там же с.15

⁷ Там же с.7

⁸ Бунтов С.В. Там же с.1

⁹ Яковлев А.А. Там же с.2

¹⁰ Бунтов С.В. Там же с.1

¹¹ Драган В.Ф. Там же с.35

¹² Яковлев А.А. Там же с.67

¹³ Бунтов С.В. Там же с.15

¹⁴ Минин В.А. Там же с.9

¹⁵ Драган В.Ф. Там же с.171

госпитале в Челябинске он окончил трёхмесячные курсы бухгалтеров. Работал на базе заготскота, был завхозом в школе и через какое-то время возвратился на Украину, где, в конечном счёте, собралась вся семья Драганов. Возвращением на Родину заканчиваются воспоминания Драгана. Заключение, из которого мы узнаём, что семья перебралась в западную Украину, дописывала его дочь.

Станислав Бунтов заканчивал свою военную службу в авиации. 1969 год едва не закончился для него трагически. Самолёт, на котором он летел, потерпел катастрофу. После долгого лечения его уволили из армии. Он продолжил свою деятельность на партийной и профсоюзной работе.

Вадим Минин после демобилизации окончил университет в Петрозаводске и до пенсии работал в Петрозаводском лесотехникуме.

Авенир Яковлев продолжал служить, получив в 1956 году диплом военного авиационного инженера.

Воспоминания каждого из выпускников были откликом живой души на прожитую жизнь. Все воспоминания изначально являлись самиздатом. Авенир Яковлев оформил их в книгу форматом 16*22 см. , собственноручно сшив и снабдив собственными рисунками. Это 80 страниц машинописного текста, где кроме воспоминаний присутствует автобиография отца Яковлева Алексея Андреевича. Датой выпуска воспоминаний является 1989 год. Начинаются воспоминания 1928 годом и заканчиваются 1956.

Воспоминания Минина и Бунтова датированы одни годом – 1985. Возможно, они были подарены музею школы в виде рукописи и затем уже отпечатаны и сшиты Г.Я.Пудешевым, о чём свидетельствует идентичный характер их обложек. Рукопись Минина содержит 20 страниц, снабжена фотографиями. На одной из них план города, на других сам автор в разные годы жизни. Воспоминания дополняет письмо, посланное на имя Геруса Яковлевича 10 ноября 2003 года, написанное на 20 страницах половинного машинописного листа.

Воспоминания С.В. Бунтова содержат 30 страниц машинописного текста. В них также содержатся карта-схема центральной улицы города и фотографии автора.

Что касается воспоминаний Драгана, то они появились в музее школы в начале в виде машинописного текста, а в 2015 году в виде книги, которую прислала дочь Татьяна Михайленко. Книга издана частным издательством Н.М. Лысенко в 2015 году, городе Киеве и содержит 232 страницы.

Все воспоминания начинаются с рассказов о детстве и заканчиваются 80-ми годами XX века. В.Драган заканчивает воспоминания 1945 годом. Авторы пишут о событиях, участниками которых они были. С разной степенью подробностей они рассказывают о местах, где им пришлось жить, семьях, в которых воспитывались и детстве, которое было разным, но проходило в одно время. Уже на этом этапе можно подчеркнуть не мало исторических фактов: голод на Украине в начале 30-х годов, который чуть не погубил семью Драганов, поездки за хлебом из Пудожа в Петрозаводск Авенира Яковлева с матерью, огромные очереди, поведение финнов-мигрантов, условия труда и быта родителей. Очень большая часть воспоминаний посвящена школе и её учителям, что существенно дополняет историю школы. Подробно описывается обстановка накануне войны, поведение финских жителей. Каждый из респондентов подробно рассказывает о своём проживании на фронте. Послевоенная жизнь описывается в виде коротких автобиографических фактов.

Автором воспоминаний довелось жить в переломную историческую эпоху. Большая часть их жизни прошла в социалистическую эпоху. Её идеалы особенно полно представлены в воспоминаниях Минина: «... нам был близок дух революции, дух гражданской войны»,¹⁶ «комсомольский билет прошёл со мною все пути-дороги»,¹⁷ «нам

¹⁶ Минин В.А. Там же с.3

¹⁷ Там же с.18

посчастливилось расти во время становления и победы социализма»¹⁸. В своём письме он писал: «... страдаю от того, что была разрушена моя страна – СССР».¹⁹ Станислав Бунтов, демобилизовавшись, работал инструктором в городском комитете КПСС,²⁰ что также свидетельствует о его убеждениях. Совсем другие убеждения демонстрирует В. Драган. Характеризуя состав советских органов власти, он пишет: «бывшие бедняки, бездельники, тунеядцы».²¹ Резко критикует Сталина и его окружение, но одновременно пишет: «вот я и вступил в комсомол, осознавая, что я этого достоин и был этому рад».²²

Это позволяет сделать некоторые выводы об особенностях воспоминаний. Все они написаны учениками кондопожской средней школы, трое из которых жили в Кондопоге и один Авенир Яковлев в Суне. Все они стали участниками Великой Отечественной войны. Свои воспоминания писали в шестидесятилетнем возрасте, когда память оставляет, как правило, самое главное. Воспоминания троих переданы в музей самими авторами и не подвергались редакции. Только воспоминания Минина существенно дополнены письмом. Иная судьба воспоминаний Василия Драгана. Издавшая их дочь Василия Драгана пишет: «Много раз я пыталась читать папины воспоминания, но смогла это сделать только спустя несколько лет после его ухода. А мой муж Михаил целый год расшифровывал и набирал рассказ жизни моего папы, делясь со мной всем тем, что он узнал из них. Более того, чтобы сделать его повествование, он связывался с архивами военкоматов, госпиталей, школьными музеями и организациями, которые папа вспоминал и упоминал. На удивление, почти все прислали копии архивных документов и фотографий».²³ Кроме того это живое свидетельство учеников о своей школе, которые будут востребованы не только в юбилейные дни. Объединяя все воспоминания, всё написанное в них условно можно разделить на три части: Воспоминания детства; Выпускники о школе; Последние дни мира

Глава II. Воспоминания детства

Все воспоминания детства начинаются с родителей, где основное место занимают отцы. Двое из них, Минин Александр Петрович и Яковлев Алексей Андреевич, были врачами. Первый окончил Ленинградский медицинский институт, второй - фельдшерско-акушерскую школу в Петрозаводске. Это определило их жизнь – длительные поездки по районам, частую смену мест проживания. Отец Бунтова был бухгалтером. Начал свою трудовую деятельность в п. Матросы Пряжинского района, а затем был переведён на место главного бухгалтера Райпотребсоюза. Семье Драганов пришлось попутешествовать больше всех, пока судьба не привела их в Карелию, где отец стал рабочим Кондопожского леспромхоза. Трудности жизни диктовались временем «Жизнь в Кондопоге,- пишет Бунтов, в те годы имела ряд сложностей. Заработная плата была невысокой, ощущался недостаток продовольствия. Были времена, когда для того, чтобы купить хлеб приходилось занимать очередь с вечера. Толи это объяснялось недостатком муки, толи производственных мощностей не доставало на хлебопекарне. Это мне неизвестно, но побегать в поисках хлеба приходилось.»²⁴ . Все семьи были вынуждены держать подсобное хозяйство, иначе еды не хватало. В семье Василия Драгана мать вялила рыбу

на зиму в большом количестве. Это позволяло семье питаться более разнообразно, так как зимой в Карелии фруктов не продавали, а овощи стоили очень дорого.²⁵ Так как в

¹⁸ Там же

¹⁹ Письмо В.А. Минина Пудышеву Г.Я.

²⁰ Бунтов С.В. Там же с.29

²¹ Драган В.Ф. Там же с.28

²² Там же с.121

²³ Там же с.8

²⁴ Бунтов С.В. Там же с.5

²⁵ Драган В.Ф. Там же с.83

семье Минина было много человек, у них было и большое хозяйство: был огород, две козы, кур 10-20 штук. В семье Станислава Викторовича Бунтова был поросенок, две козы, десятка полтора куриц. Выращивали овощи, заготавливали сено, веточный корм, подстилочный материал, дрова, доставляли воду.²⁶ А семья Яковлевых держала корову.²⁷ Перечисление обязанностей, которые ложились на плечи Минина, позволяют сделать вывод об обязанностях детей в семье: "дрова, вода, заготовка веников на зиму козам, магазины, уход за животными, приборка квартиры, присмотр за младшими сестрами, огород, заготовка ягод и грибов."²⁸ Это не мешало детям иметь самые разные увлечения. Из воспоминаний Минина: досуг складывался из рыбалки, игр, особенно футбола, чтения и общения с друзьями. Все жители поселка, рассказывает Бунтов, «...повально увлекались спортом. Сами строили спортплощадки, на которых занимались самыми разными видами спорта.»²⁹ Автор вспоминает огромную яму в центре города, где детвора каталась на лыжах, санках. Также упоминается авиамодельный кружок. Много ребят участвовало в художественной самодеятельности, занималось военно-прикладными видами спорта. Авенир Яковлев рассказывает о развлечениях детей, таких как коньки, которые было трудно достать, футбол, лыжи, рыбалка, фотоаппарат, финские сани, духовой оркестр, а ещё проводились концерты. "В свободное время ученики играли в шахматы или шашки, зимой катались на лыжах и коньках, а домой ездили только на каникулы"³⁰ - вспоминает В.Драган.

Все без исключения пишут о Кондопоге. В воспоминаниях мы можем найти описание предвоенной Кондопоги, с помощью которого можно узнать, что было построено, как жили люди и как выглядел до войны город. Семья Бунтовых переехала в Кондопогу и поселилась в доме на улице Коммунальной, так называлась первая улица нашего города. Вот как описывает свое жилье Бунтов: «Единственным удобством в нем было электричество, да и то не очень надёжное. Керосиновая лампа всегда была под рукой. Отопление - печное, вода - в колодце, прочие коммунальные удобства во дворе»³⁷. Ещё один интересный факт - первым каменным зданием в Кондопоге была аптека. Автор вспоминает также огромную яму в центре города, где детвора каталась на лыжах, санках, где «завязывались знакомства, переходящие в верную дружбу».³¹ Видимо, речь идет о горе около сегодняшней школы №7, откуда можно было скатиться прямо к улице Коммунальной.

Сохранилась карта, составленная Станиславом Бунтовым. Первое, что обращает внимание - это улица Советов. Тут располагалось большинство построек довоенной Кондопоги. ЦБК, больница, магазин канцтоваров, стадион, а также бараки располагались за каналом. Здесь же за каналом в лесу находилось стрельбище. Также на схеме изображена улица Пролетарская, на которой располагались бараки, жилые дома и интернат. Параллельно располагалась улица Коммунальная, где также были бараки и одна из первых школ города – неполная средняя школа. Центром города тогда была площадь Советов.

²⁶ Бунтов С.В. Там же с.5

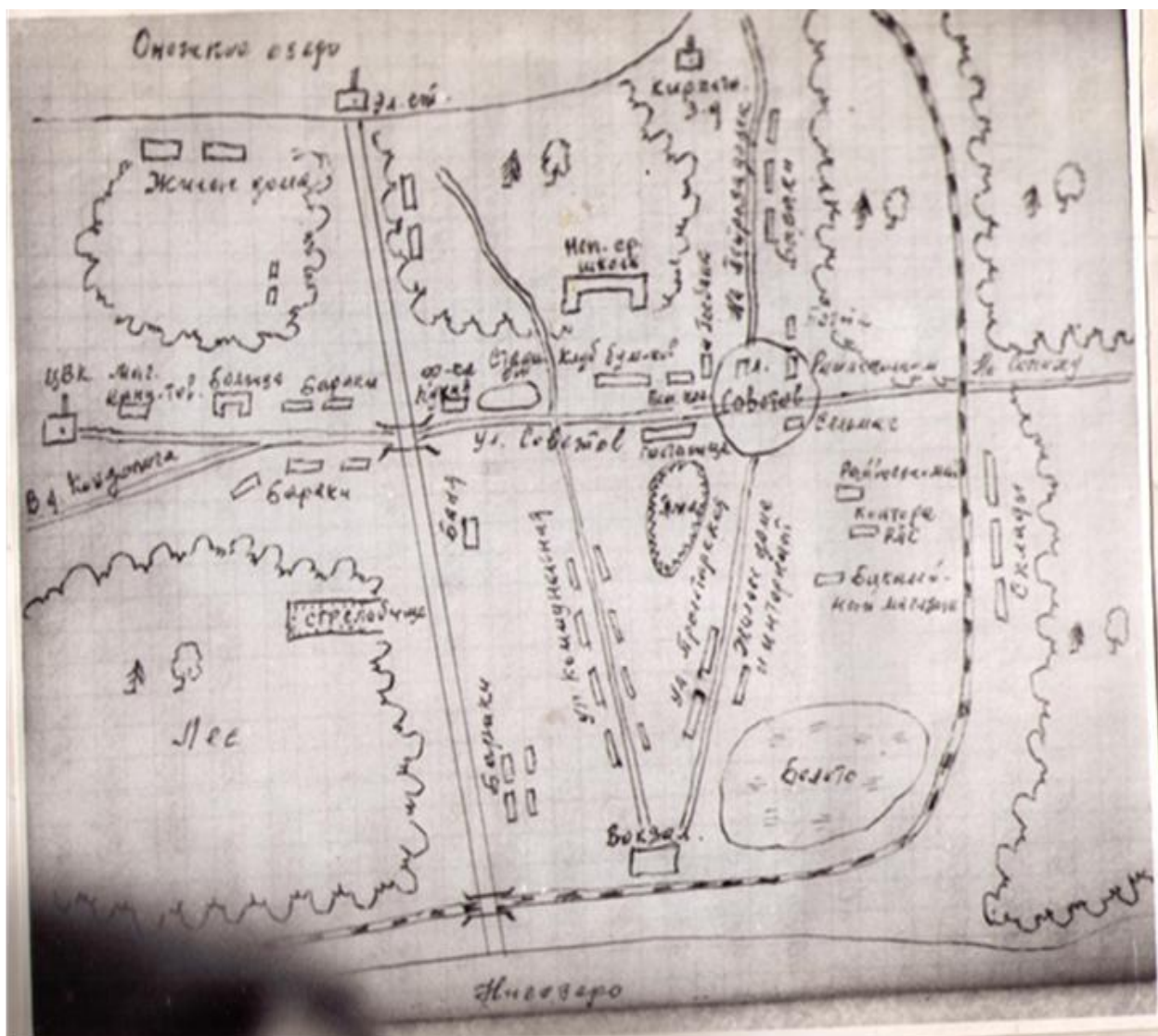
²⁷ Яковлев А.А. Там же с.36

²⁸ Минин В.А. Там же с.1

²⁹ Бунтов С.В. Там же с.3

³⁰ Драган В.Ф. Там же с.83

³¹ Бунтов С.В. Там же с.4



Интересен рассказ о городе и его развитии Минина Вадима. Он пишет: «Вначале жильё располагалось по левую сторону от канала, около комбината. Это был посёлок, который постепенно "перебрался на правую сторону канала». Семья Мининых получила 3-х комнатную квартиру в 2-х деревянном доме по улице Советов. В городе был: кинотеатр, райком, телеграф, банк, отделение милиции. Схема начерченная Мининым позволяет представить посёлок, а затем город довоенной поры.

Взрослые и дети жили в быстро меняющемся мире. В промышленной Кондопоге шёл процесс индустриализации, требующий большого числа квалифицированных рабочих, которых в Карелии не было. И тогда правительство пригласило в Карелию финнов, которые после неудавшейся революции в Финляндии осели в США, Канаде и Швеции. Были в Кондопоге специалисты и из других стран: «В домике где мы жили, - вспоминает Минин, - в то время жили и иностранные специалисты. Инженер из Германии с дочкой, инженер из Чехословакии.»³² А вот что об иностранных рабочих рассказывает Бунтов: «...Отец работал главным бухгалтером в организации со странным названием «Инсаб». Это была фирма, занимавшаяся снабжением иностранных рабочих, преимущественно финнов.... Эти эмигранты заключали контракты с местными лесозаготовительными и

³² Минин В.А. Там же с.2

строительными организациями, и, впоследствии, или возвращались в Америку, Канаду, и Финляндию, или оставались в Карелии навсегда.³³ Особое снабжение финнов было характерно для всей Карелии, в том числе и «Кондостроя». Ещё один интересный факт, связанный с пребыванием финнов вспоминает Станислав Викторович Бунтов. В частности он сообщает, что в первый класс он пошел в финскую школу, так как русской школы в поселке не было: «Школа состояла из одной комнаты в бараке, где стояло 4 ряда парт, на которых размещались ученики от 1 до 4 класса, включительно вела уроки одна учительница для всех»³⁴. Преподавание велось на финском языке, который дети освоили быстро и даже дома говорили на финском. Не столь радужное восприятие финнов у Авенира Яковлева. Он описывает поездку с мамой в Петрозаводск за хлебом. «У старого гостиного двора, тянулась громадная очередь к хлебному магазину. Утомлённые многочасовым стоянием, люди и думали и говорили только об одном, как бы хватило им хлеба, только бы успеть его получить до закрытия магазина. ... вдруг, небрежно расталкивая людей, сквозь очередь стала проходить небольшая группа нарядно одетых мужчин и женщин. Они с высока смотрели на нас, что-то говорили между собой и презрительно усмехались. Их сытые рожи пахли дорогими духами, табаком и вином. Женщины были одеты в яркие крикливые не то платья, не то костюмы. Через несколько минут они вышли из рядом расположенного магазина, нагруженные свёртками с разнообразной снедью и бутылками с вином. Снова растолкали очередь, хотя её можно свободно обойти, и, провожаемые взглядом голодных людей пошли своей дорогой. Это были финны.»³⁵ Далее Авенир рассказывает о случае на выпускном вечере. Учитель черчения, проработавший много лет в школе, финн по национальности, прокричал: «Не быть вам никем, всем вам скоро будет крест, всех закопаем...» Его немыслимые дикие слова повергли всех в ужас, не угрозы, нет, а то, что они эти слова могли прозвучать из уст школьного учителя».³⁶ Эти слова услышал и наш директор школы, Сергей Васильевич Шежемский, проходивший в тот момент мимо. Он понял, что происходит раньше нас всех и срывающимся голосом приказал: - «Мальчики, это враг, вяжите его».³⁷ Авенира Яковлева нельзя упрекнуть в необъективности. Описывая первые дни войны, толпы добровольцев у дверей райвоенкомата он вспоминает: «Просторная комната была забита молодыми людьми. К моему удивлению были среди них и довольно взрослые по сравнению с нами финны»³⁸.

Все без исключения авторы воспоминаний подробно останавливаются на политических событиях, свидетелями которых они были. «Огромный резонанс вызвало злодейское убийство в 1934 году С.М. Кирова, события в Испании на о. Хасан, война с белофиннами. В Кондопоге, в связи с ней, было много войск, мы всё время толкались возле солдат, которые знакомили нас с вооружением и рассказывали о методах его применения.»³⁹ Вот реакция на гражданскую войну в Испании. «Началась гражданская война в Испании. Мы остро воспринимали чужую боль. Носили шапочки испанки с кисточками, приветствовали друг друга поднятой рукой сжатой в кулак и словами «Но пасаран»»⁴⁰. Все без исключения вспоминают встречу с И.Д. Папаниным. Кандидат в депутаты Верховного Совета, он встречался с жителями Суны и Кондопоги. Самый яркий рассказ об этом оставил Авенир Яковлев: «...оркестр встречает покорителя Северного полюса И.В.Папанина. Иван Дмитриевич рассказал на встрече о полярной одиссее станции СП-1. Его речь была очень тепло принята собравшимися на встречу. Весёлый

³³ Бунтов С.В. Там же с.2

³⁴ Там же

³⁵ Яковлев А.А. Там же с.31

³⁶ Яковлев А.А. Там же с.49-50

³⁷ Там же

³⁸ Там же с.51

³⁹ Бунтов С.В. Там же с.8

⁴⁰ Минин В.А. Там же с.3

смех и аплодисменты вызвали здравицы в честь Советских полярников героев. Услышав нашу громкую, но надо сказать, не совсем слаженную игру, Папанин весело, от души расхохотался».⁴¹ Подобные встречи не были редкостью. Также была встреча с Тойво Антикайненым. Он был небольшого роста, довольно пожилой, глаза проницательные, строгие. Все обратили внимание на его руки, на изуродованные при пытках пальцы. На

этой встрече в составе оркестра были музыканты разных национальностей: и финны, и русские, и евреи».⁴²

В годы советско-финляндской войны Кондопога стала отдалённым тылом. В ней размещались госпитали, в средней школе шло формирование воинских соединений. Подробнее других эти события описаны у В.Драгана. Им он посвящает целую главу. «Где-то за месяц до начала войны в г.Кондопога всё было заполнено войсками. Для какого-то воинского подразделения заняли и нашу школу. Мы обучались во вторую смену, в помещении не полной средней школы, которая находилась не далеко от нашего посёлка... Во время финской войны в Кондопоге были введены маскировочные мероприятия, окна в домах завешивались плотными шторами, а уличное освещение было отключено, со школы мы ходили в полной темноте».⁴³

Глава III. Выпускники о школе.

Единственной средней школой была школа №1. Из рассказа Авенира Яковлева: «В школе была сильная комсомольская организация, оказавшая большое влияние на всю жизнь школы. Она была инициатором многих дел, особенно военно-спортивной подготовке учащихся. Действовали различные военизированные кружки, у всех были значки ГТО, ПВХО, Ворошиловский стрелок. Интересно проводили занятия по начальной военной подготовке. Помню, как мы строем с песнями маршировали по городу, часами в противогазах и противоопридных костюмах выполняли задачи по химической подготовке: однажды засыпали опилками городскую площадь».⁴⁴ Особенно хорошо работал авиамодельный кружок: свои летательные аппараты школьники выносили на демонстрации. Лучшие лыжники из учеников школы направлялись по линии Комсомола в воинские подразделения для обучения бойцов ходьбе на лыжах в качестве инструкторов. Это не случайно. В школе была отлично поставлена лыжная подготовка «... старшекласники участвовали в лыжных походах. Отряд состоял из 50-70 учеников, во время похода организовывалась концертная программа для жителей сёл. Ребята сообщали им последние новости и декламировали стихи. За время похода дети проходили до трёхсот километров».⁴⁵

В школе все ребята усиленно занимались в военизированных кружках, а девушки сдавали нормы ГСО. В школе была установлена сирена, проходили тренировки учеников и учителей по действиям в случае воздушного нападения. Была введена должность «Военрук», который проводил занятия по военному делу, и у нас было до четырех часов «военного дела» в неделю. В нашей школе военруком был Юдин, мужчина средних лет, участник гражданской войны, в звании лейтенанта. Он всегда ходил в военной форме, немного прихрамывал от последствий ранения на войне. Он хорошо знал своё дело и многому нас научил нужному и необходимому в будущей войне.⁴⁶ На первый взгляд может показаться, что учащиеся беспрекословно выполняли чужую волю. На самом деле это не совсем так. Вот случай, который описывает Драган. В 1940 году выходит

⁴¹ Яковлев А.А. Там же с.44

⁴² Там же с.45

⁴³ Драган В.Ф. Там же с.

⁴⁴ Яковлев А.А. Там же с.46

⁴⁵ Там же

⁴⁶ Драган В.Ф. Там же с.120

постановление устанавливающее плату за обучение в старших классах. В семье Драгана таких было двое и Василий Драган на школьном собрании заявил о том, что это постановление противоречит конституции. Последовало решение исключить его из комсомола. Драган поехал в Петрозаводск, где находилось ЦК комсомола Карело-Финской республики и там на его заседании объяснил, что семья просто не в состоянии найти такие деньги. Ю.В. Андропов, первый секретарь ЦК ВЛКСМ, не допустил исключения и более того позвонил в профком леспромхоза, где работал отец Драгана и попросил помочь себе материально.

Станислав Бунтов начал учиться в средней школе с 1938 г. « В средней школе был замечательный педагогический коллектив – вспоминает Станислав Бунтов. Учителя начали обращаться к нам, старшеклассникам, на « Вы». Это заставляло чувствовать в себе взрослыми и отказаться от кое-каких детских привычек». ⁴⁷ Но больше всего об учителях рассказывает Вадим Минин: «Сергей Васильевич Шежемский - учитель литературы - энергичный, эрудированный человек, оптимист по натуре, любил людей и мог зажечь, организовать их на добрые дела. Василий Александрович Венустов - вёл физику «на своих уроках стремился развивать наше мышление, понимать окружающий нас материальный мир и его закономерности. Иван Семёнович Волоткович - учитель по биологии приучал нас не просто заучивать материал, а понимать его, понимать эволюционное развитие живой природы. Математику вёл Василий Васильевич Кочин, чувствовалась его выправка в прошлом военного человека, подтянутость аккуратность, он приучал нас к языку математики – коротко и ясно излагать свои мысли. Военруком школы был Александр

Илларионович Юдин». ⁵⁴ Ему в письме посвящено самое большое количество строк. Рассказ о нём можно найти в материалах газеты «Новая Кондопога». ⁴⁸

Глава IV. Последние дни мира

Если бы не было войны, никто бы не запомнил эти последние мирные дни, так как человеческая память сохраняет только главное. Именно потому, что затем была большая война, все помнят о её предчувствии. «Весной 1941 года в город приезжали лекторы читать лекции о международном положении, я тоже бывал на этих лекциях. Обычно лекторами были офицеры, подполковники. И что характерно, лекторы как-то все чего-то не договаривали...народ чувствовал приближение войны, но говорить об этом нельзя». ⁴⁹ Но о том, что она вот-вот начнется не думал никто «О скорой войне как-то не думали, ведь еще 14 июня 1941 года было заявление ТАСС о том, что версия о готовящемся нападении истолковывалась как провокационная, а мы ведь верили официальным источникам информации». ⁵⁰ Не думали тем более потому, что впереди был выпускной вечер. Подробнее всего его описывает Василий Драган: «Я попал в члены комиссии по организации вечера.хлопот было много... помощь предоставили профсоюзные организации Бумкомбината, Леспромхоза, Электростанции и других предприятий города. Необходимо было закупить продукты, взять в аренду мебель, посуду, организовать приглашение гостей...В субботу, 20 июня, состоялся выпускной вечер...торжественно вручили всем аттестаты зрелости. Из нашего 10А класса было два круглых отличника: Павел Зимин и Анна Нечаева... По окончании вечера все пошли встречать восход солнца на мост через канал». ⁵¹ На следующий день был большой вечер в Доме культуры, о котором также вспоминают все. «Такого беззаботного, веселого бала еще никогда не было в Доме культуры. Наверное, есть какое-то подсознательное чувство приближающейся катастрофы, толкавшее сотни молодых людей самозабвенно отдаваться веселью.

⁴⁷ Бунтов С.В. Там же с.7

⁴⁸ Минин В.А. Письмо с.12 Новая Кондопога 2014, 25 июня

⁴⁹ Драган В.Ф. Там же с.142

⁵⁰ Там же с.145

⁵¹ Там же с.143

Натанцеваться, насмеяться, словно такого больше никогда не будет».⁵² Станислав Бунтов свою последнюю мирную ночь провел на рыбалке. «Вечером сварили уху, подремали часок, и часа в три ночи, на утренней зорьке продолжали рыбачить. Часа через полтора-два слышим - высоко в небе гудят самолеты. Это нас удивило, особенно когда откуда-то издалека до нас донеслись взрывы. Поразмыслив, решили, что это идут учения у наших летчиков, аэродром которых был в Гирвасе. На этом и успокоились. Но это утро запомнилось на всю жизнь: так было тихо, тепло и солнечно... И вот что загадочно и интересно: как только самолеты прошли над озером, клев прекратился. Создается впечатление, что даже рыба почувствовала беду... Пришлось смотать удочки и к 12 часам мы были уже на площади Советов у репродуктора в ожидании важного правительственного сообщения».⁵³ Это сообщение слышали все, и для всех это означало начало другой жизни.

Заключение

В процессе нашей работы мы исследовали воспоминания довоенных учеников школы, которые находятся в музее школы. Эти воспоминания охватывают период 20 – 80 годов XX столетия. Предметом своего исследования мы сделали воспоминания 30-х - 40-х годов тщательно проанализировав, выделив их особенности. Из этих воспоминаний мы выбрали воспоминания детства и юности, рассказы о школе и городе. Так же остановились на последних мирных днях, которые вспоминают все ученики. Материал сохранён в виде цифровых материалов, что даёт возможность использовать его на уроках и внеурочной работе.

Говоря о значении воспоминаний хочется начать словами Татьяны Михайленко(Драган) : «... с первых же страниц я поняла, что это что-то особенное, уникальное, и оно не может находиться в рамках одной семьи, этим надо поделиться, ибо события, о которых пишет папа это судьба нескольких поколений они охватывают самые драматические периоды государства, которого уже нет, но которое или проклинается или прославляется в современно исторической мемуарной и художественной литературе. Об этом времени спорят, его стараются изобразить то в мрачных красках и наградить самыми не лестными эпитетами, то идеализировать, призывая к его возрождению... Кому верить... Ответ один – только очевидцам, свидетелям и участникам тех событий, тем, кто был в их эпицентре, кто попал в их жернова, но выжил, выстоял, победил и стал личностью и созидателем».⁵⁴ Кроме того это живое свидетельство учеников о своей школе, которые будут востребованы не только в юбилейные дни.

Список литературы и источников

- С.В.Бунтов. Воспоминания. Издательство клуба «Поиск». СОШ №1 г.Кондопога. 1986
- В.А.Минин. Воспоминания. Издательство клуба «Поиск». СОШ №1 г.Кондопога. 1986
- А.А. Яковлев. Это было, было... . Самиздат г.Новая Каховка. 1989
- В.Ф. Драган. Исповедь. Издатель ЧП Лысенко Н.М. Киев-Нежин. 2015
- Кондопожский край в истории Карелии и России. Петрозаводск-Кондопога. 2000
- Новая Кондопога. 2014. 25 июня

Приложение

1. Фото В.Ф. Драгана

⁵² Яковлев А.А. Там же с.51

⁵³ Бунтов С.В. Там же с.9

⁵⁴ Драган В.Ф. Там же с.8-9

2. Обложка книги Авенира Яковлева. Это было, было..
3. Рисунок А. Яковлева «За хлебом»
4. Рисунок А. Яковлева «В полынье»
5. Фото С.В. Бунтова
6. Фото В.А. Минина

Раздел 7. Секция «Проблемы образования и детства»

Минвалеев Сергей Андреевич,
Институт языка, литературы и истории КарНЦ РАН

Сватовство у карелов-люди́ков

(по материалам экспедиций Р. Ф. Тароевой и Ю. Ю. Сурхаско)¹

Свадебная обрядность карелов-люди́ков - одной из субэтнических групп карельского народа - никогда не была предметом специального изучения. Если обратиться к работам крупного специалиста по изучению карельской свадебной обрядности Юго Юльевича Сурхаско, то можно обнаружить, что он рассматривал свадебные обряды люди́ков в составе южнокарельской свадебной обрядности. Однако отдельное изучение люди́ковской обрядности вызывает особый интерес. Люди́ки выделены языковедами по данным языка и эндонимии. Возникает вопрос: насколько совпадают границы люди́ковского наречия и субэтнической идентификации с границами люди́ковской традиционнo-бытовой культуры, в частности свадебной обрядности? Сейчас ответить на вопрос о традиционной культуре этого субэтноса становится все сложнее, поскольку большая часть люди́ковских деревень обрусела или опустела. В этой ситуации большое значение имеют поиски различных источников по данной проблеме. Среди них значимую роль занимают материалы экспедиционных исследований, которые проводились на территории традиционного проживания этой группы карел: в Кондопожском, Пряжинском и частично Олонецком (с. Михайловское) районах Карелии.

Данный доклад посвящен анализу материалов по обычаям и обрядам досвадебного периода люди́ков, которые были собраны во время экспедиций к ним в 1950-1970-е гг. Это экспедиции, проходившие под руководством молодого в то время этнографа Розы Фёдоровны Тароевой (после замужества – Никольской) в 1956-1958 гг.² и Ю. Ю. Сурхаско в 1964-1976 гг.³ Это по сути первые этнографические экспедиции Института языка, литературы и истории Карельского филиала АН СССР к люди́кам. Данные полевые описания обрядов карелов-люди́ков основаны на рассказах тех людей, чья молодость протекала в первые десятилетия XX в. Таким образом, они отразили срез карельской свадебной традиции люди́ков, функционирующей с конца XIX – первой половине XX вв. Полевые дневники экспедиций Р. Ф. Тароевой 1956-1958 гг., содержащие ценную информацию по обрядовой жизни карел, остались, например, за пределами знаменитой монографии Ю. Ю. Сурхаско «Карельская свадебная обрядность»⁴. Видимо, архивные материалы этих экспедиций оказались в свободном доступе для исследователей уже после выхода Розы Фёдоровны на пенсию в 1987 г. Также некоторые обряды и их детали, собранные в экспедициях самим Юго Юльевичем, не были упомянуты автором в его монографии – их мы рассмотрим подробнее. В статье представлены наиболее яркие и самобытные примеры из предсвадебного этапа карелов-люди́ков, а именно знакомство молодых и посещения сватов дома девушки. Конечно, исследование свадебной обрядности люди́ков требует более глубокого анализа этих этнографических материалов в дальнейшем.

Сватовство (по люд. *kozičend*) – ритуализированное предложение парня и его родни родителям девушки выдать их дочь замуж⁵. Сватовство у люди́ков начиналось с прихода

¹ Работа выполнена по программе фундаментальных исследований Отделения историко-филологических наук РАН «Евразийское наследие: новые смыслы», проект «Вепсы и карелы в Евразийском полиэтническом пространстве: общность и различие исторических судеб и культурных ценностей» (рук. Винокурова И. Ю.)

² Научный архив Карельского научного центра РАН (далее НАКНЦ), ф. 1, оп. 29, д. 39–51, 53, 54, 57, 59, 60

³ НАКНЦ, ф. 1, оп. 50, д. 1, 4, 18

⁴ Сурхаско Ю. Ю. Карельская свадебная обрядность / Ю. Ю. Сурхаско. – Л.: Наука, 1977. 239 с.

⁵ Винокурова И. Ю. Мифология вепсов: энциклопедия / И. Ю. Винокурова. – Петрозаводск: Издательство ПетрГУ, 2015. С.189

сватов и заканчивалось отказом или согласием невесты (или назначением срока на обдумывание). Сватовству предшествовал выбор невесты. Парень выбирал себе девушку обычно на праздниках и молодёжных посиделках – бесёдах, вечеринках. Молодежные сборища проводились летом на какой-нибудь возвышенности на окраине деревни, а зимой в избах, которые нанимали специально для этих целей. По словам финляндского исследователя Матти Сармелы, девушки в деревне устраивали вечеринки по очереди⁶. Подтверждение об очерёдности смены организаторов посиделок также можно найти в записях Р. Ф. Тароевой⁷. За аренду помещения каждый участник платил по 3 рубля. Информация о времени проведения этих посиделок в экспедиционных материалах варьирует. У людиков Пряжинского района бесёды устраивались только по воскресеньям, у кондопожских людиков – в обычные дни и во время престольных праздников. На бесёдах девушки занимались прядением и вязанием. Также устраивались танцы под гармошку, исполняли кадрили, лансье (его называли карелы «ланс» или «ланей»). Проходили бесёды без угощений, в отличие от так называемых «ночных прядений» северных и ребольских карелов⁸. Распространённой формой ухаживания у южных карелов, в отличие от более сдержанных северных, было «сидения парой». Девушка сидела за прялкой и веретеном, а парень садился так, что одну ногу закидывал по другую сторону прялки на ноги девушки. Не зазорно было обниматься и целоваться во время сидения парой, но, по утверждению Ю. Ю. Сурхаско, случаи половой распущенности среди молодёжи были очень редки. Также девушки обязаны были выполнять свою работу и приносить готовую пряжу домой, иначе мать могла отругать или даже побить дочь⁹.

Интересный обычай ухаживания мы находим в экспедиционных дневниках советского этнографа Владимира Владимировича Пименова в 1959 г.¹⁰. В соседних деревнях михайловских людиков, в Сельгах и Улванах, где проживают карелы-ливвики, держался следующий обычай провожания: молодые люди не расстаются у порога дома девушки, а входят в дом и ложатся на постель; лежат так около часа. Близости половой не допускается. Если мать заметит, что дочку её провожает второй или третий раз один и тот же молодой человек, то сама постелет постель. Как рассуждает сам В. В. Пименов, вероятно, что это очень древний пережиток домоногамных отношений, остаток того положения девушки, когда девушка, имеющая ребёнка до замужества, считалась наиболее желанной невестой, т.к. уже доказала свою способность к деторождению. Этот случай требует дальнейшего исследования, следует выявить, были ли такого рода ухаживания распространены и на территории карелов-людиков.

Если же парень ухаживал сначала за одной девушкой, а на следующий день менял её на другую, то, по нравственным представлениям карелов, для первой девушки такая измена считалась позором. Такую девушку называли «*griboi tyttö*» (досл. «грибная девушка»). Во фразеологическом словаре карельского языка В. П. Федотовой фраза «*andoi grivat*» (букв. «дать грибы») означает «изменить», «оставить», видимо, с этим и связанна и постыдная кличка для обманутой девушки¹¹. Семантика грибов у карелов, связанная со взаимоотношениями полов, требует более подробного исследования. Интересные аналогии обнаруживаются у славянских народов, у которых с грибами связан мотив супружеской измены и внебрачных детей¹².

⁶ Sarmela M. Reciprocity Systems of the Rural Society in the Finnish-Karelian Culture Area, with Special Reference to Social Intercourse of the Youth. Helsinki: Suomalainen Tiedekatemia, 1969. pp. 118

⁷ НАКНЦ, ф. 1, оп. 29, д. 40, л. 19

⁸ Сурхаско, 1977. С. 49

⁹ НАКНЦ, ф. 1, оп. 50, д. 4, л. 18

¹⁰ Там же. Оп. 29, д. 61, л. 49-50; д. 62, л. 51-53

¹¹ Федотова В. П. Краткий фразеологический словарь карельского языка / В. П. Федотова. – Петрозаводск: Периодика, 2001. С. 27

¹² Белова О.В. Грибы // Славянские древности: Этнолингвистический словарь / под ред. Н. И. Толстого, т. I (А.–Г.). – М., 1995. С.550

Когда девушка приближалась к критическому возрасту (обычно, старой девой уже начинали считать с 25 лет), а её парни не только не сватали, но и не приглашали на танцы на вечерних посиделках, то считалось, что у такой девушки плохая «слава» - лемби. В данном случае, а также в «профилактических» целях, проводились особые ритуалы, связанные с «поднятием лемби» у девушек. На страницах рассматриваемых экспедиционных материалов собранно достаточно много информации о поднятии лемби. Помимо самых распространённых способах повысить лемби – обрядовой бани, купания в проруби, окуривания девушки – существовали обряды, непосредственно связанные со сватами, которые были записаны финляндским исследователем Перти Виртаранта¹³. В Галлезере во время приёма сватов девушки пытались выхватить из рук главного свата сватальный посох (*kozičušauva, kozičendašauva*), с которым обычно ходили на сватовство. По народным представлениям, в посохе заключалась колдовская сила. При удачном похищении посоха (информант отмечает, что такое происходило почти всегда), девки пытались порубить его на части без ножа и сжечь остатки на перекрестке со словами «*Kui tāmā savu levidau muailmadmyöi, muga štobi meile lemb levidaiž!*» («Как этот дым развивается по миру, так и чтобы наше лемби поднялось!»). В данных действиях и в самом заговоре заложено представление о лемби, как о дыме, развивающемся по миру.

По данным рассматриваемых экспедиционных материалов, после непродолжительного ухаживания парень спрашивал разрешения у девушки, за которой ухаживал: «*Можно сватать?*», а потом зазывал своих родителей: *svuatuiks lähtemme* - «пойдёмте сватать». Интересный случай был записан в деревне Готнаволоок: будущий жених сделал предложение девушке в письме: «*Желаю свидания не мимоходное, а готов бы навеки*». Родители девушки о письме ничего не знали. Этот же жених пришёл сватать один, без сопровождения сватов; он предупредил родителей невесты: «*Чтобы без старых обрядов была свадьба*». Родители невесты, конечно, были против такого, но невеста поддержала своего жениха¹⁴. Это яркий пример новаций, вводимых молодёжью в традиционную свадебную обрядность.

Браки по расчёту были редкостью у карелов, но родители могли настоять на своём выборе невесты, не сильно интересуясь мнением сына. Особенно это было распространено у южных карелов в дореволюционное время, когда патриархальный строй был ещё силён. Невесту родители тоже могли выдать насильно, особенно, если жених оставлял за неё большой залог, покрывавший залог предыдущего, «желанного» для невесты жениха. Бывало, что дело доходило до рукоприкладства; так и записано в полевых дневниках Ю. Ю. Сурхаско: «*Её неделю били: ГОТОВИЛИ К СВАДЬБЕ. Надо было выдать в дом...*»¹⁵. По данным информантки Парасковьи Филипповны Филатовой из Ташкеницы один отец даже стрелял из ружья, грозился убить дочь, а она всё равно вышла¹⁶. Такие случаи браков «уводом», т.е. без предварительного сватовства и обычно без самой свадебной церемонии были нередки в рассматриваемое время. От посватанной дочери могли даже запереть её одежду в сундук, чтобы она не убежала к любимому и не сорвала более выгодный для родителей брак. Но это всё скорее исключение из правил, последнее слово оставалось всё же за невестой. Браки у карелов-людиков обычно носили традиционный, ненасильственный характер, как и у соседних этнодиалектных групп карельского народа.

Родители невесты старались выдать замуж сначала старшую дочь, т.к. считалось, что выдав младшую первой, старшая могла остаться старой девой на всю жизнь. В таком случае родители прибегали к хитрости. Когда приходили сватать младшую дочь, а старшая была еще не замужем, то перед женихом клали на тарелку два киселя со словами:

¹³ Virtaranta P. Lyydiläisiä tekstejä III. Kerännyt, kääntänyt ja julkaissut Pertti Virtaranta. Helsinki: Suomalaisugrilainen Seura, 1964. S. 45

¹⁴ НАКНЦ, ф. 1, оп. 50, д. 1, л. 56

¹⁵ НАКНЦ, ф. 1, оп. 50, д. 1, л. 38-39

¹⁶ Там же. Оп. 50, д. 4, л. 21

«*Alembaine syögat, a ylembaine muga d'ätägat*» («Нижний съешьте, а верхний так оставьте»)¹⁷. Тем самым родители девушки ставили жениху условие: если сможет он съесть нижний кисель, не задев верхнего, тогда пусть берёт младшую, в противном случае придётся сватать старшую. Но бывали случаи, когда младшие дочери выходили замуж раньше старшей. Также родители невесты могли обмануть жениха и сосватать младшую дочь, а на свадьбе выдать за него уже старшую. Были записаны такие случаи: «*Сватал младшую, красивую, а подсунули страшную – крокодила была. Ведь не будешь кричать*»; «*В 1910 г. Гавро Дементьев из Уссуны сватал в Койкарах младшую дочь, а утром проснулся – рядом с ним старшая. Напоили так его... А старшая была хромова, рябая, рука недоразвитая*»¹⁸. Эти случаи указывают на то, каким большим позором считалось остаться старой девой на всю жизнь, поэтому народ прибегал даже к таким нечестным приёмам.

Обычно, перед тем как приехать сватать невесту, устраивали предварительное сватовство. Приходило 3-4 человека – родственники жениха, часто без самого жениха. Предварительное сватовство было желаемым для родителей невесты, так как позволял заранее подготовиться к приезду «настоящих» сватов. Так как основное сватовство, как правило, проходить могло и ночью, то из-за внезапного приезда сватов приходилось стряпать пироги прямо в присутствии гостей, а иногда и ходить по деревне в поисках недостающих ингредиентов. У соседних вепсов было большим позором, когда приходилось спрашивать угощение для сватов у соседей¹⁹.

Количество «настоящих» сватов могло доходить до 30-ти человек и связывалось с успехом сватовства. Считалось, что чем больше сватов возьмёт с собой жених, чем больше лошадей, на которых они приезжали, тем богаче и родовитее жених был в глазах невесты²⁰. В состав сватов (*svuatut*, их также могли назвать собирательным словом «женихи») в основном входили родственники жениха: старшие братья, иногда сёстры, родители, дяди и тёти жениха, а главным действующим лицом был старший сват (*vanhemb svuat, svahha*) – крёстный (*ristižä*), мать или отец жениха. При поездке сватов к дому предполагаемой невесты на лошадях к дугам и оглоблям подвязывали колокольчики. Но делали это только в том случае, если сторона жениха была уверена в успехе сватовства, так как боялись отказа и насмешек. Сваты просили разрешения войти в дом, их угощали: ставили водку или вино, пироги, приносили чай на подносе. Сев за стол, сваты могли потребовать показать им невесту, и невеста должна была предстать перед гостями во всем убранстве. Девушка, узнав о приходе сватов, заранее пряталась в чулан, где и переодевалась в свои наряды. На пограничной людиковско-ливвиковской территории в Вохтозере было записано, как девушка переодевалась в чулане даже зимой, т.к. сваты обычно приезжали в период зимних Святков. Из чулана к сватам невесту сопровождал её родственник (в данном случае – деверь), со словами: «*Вот вам рыжая лиса, сумеет подстрелить вашу, не сумеет – наша*», на что сваты отвечали: «*Подстрелим, эту рыжую лису, подстрелим, подстрелим!*», после чего невеста здоровалась за руку со всеми сватами²¹. Со временем предложение сватов упрощалось: «*Mäni miehale!*» («Выходи замуж!»), лишаясь всех ритуализированных черт.

При отказе сватам (*pullo annetia* – буквально «дать бутылку»), к телеге или саням сватов тайно подвязывали полено. У михайловских людиков если в случае отказа сваты лягнули дверь, а невеста оказалась в избе – она выбегала вслед за ними и звала обратно в избу: «*Может де отец отдаст...*» Жених возвращался, получал снова отказ, но лягнуть дверь уже не давала невеста – она сама их провожала²². По карельским народным

¹⁷ Там же. Оп. 29, д. 50, л. 8

¹⁸ Там же. Оп. 50, д. 1, л. 18; д. 1, л. 38

¹⁹ Винокурова, 2015. С. 192

²⁰ Сурхастко, 1977. С. 66

²¹ НАКНЦ, ф. 1, оп. 29, д. 471, л. 60

²² Там же. Оп. 50, д. 4, л. 17

представлениям, эти действия девушки были связаны с тем, что раздосадованные сваты могли испортить ей лемби таким образом.

Если же сторона невесты давала согласие на брак, то он скреплялся залогами со стороны жениха и невесты; эти залогов хранились у третьих лиц. Но часто назначали срок на обдумывания решения (обычно, одна неделя), что было распространено и у вепсов. Это давало возможность родственникам невесты посетить дом жениха (*šijoa kačotah* - «смотреть места») и определить состоятельность его семьи. Также визит родственников в дом жениха назывался «ходить с приказом» (*prikuazan kel käydi*). Интересный случай, связанный со смотрением места, был записан Ю. Ю. Сурхаско в деревне Койкары: «В 1900 годах бедный парень, будучи на заработках вдали от дома, взял невесту там, расхвалив себя: «Я богатый, у меня три лавки есть...». А у самого дом на подпорах, и лавки оказались *laučat*»²³ (т.е. буквально «лавки», «скамейки» – М. С.). Поэтому обряд «смотрины места» был важен для невестиной стороны, он позволял избежать обмана и выдачи дочери в бедный дом.

Конечно, в данной статье затронуты далеко не все аспекты предсвадебной обрядности. Богомолье, рукобитьё, вечеринка у невесты, катания невесты и её подруг на санях, предсвадебная баня – эти ритуалы, бытовавшие у людиков в конце XIX – первой половине XX вв., ещё предстоит рассмотреть. Но уже видно из вышесказанного, что обряды досвадебного периода карелов-людиков имеют свои локальные черты. Представляется перспективным собрать и проанализировать больше материалов по людиковским свадебным обрядам и сравнить их с ливвиковскими, вепскими и русскими, чтобы выявить их особенности.

²³ Там же. Оп. 50, д. 1, л. 40

Выражение эмоций сквозь призму местоименных слов в русских говорах Карелии¹

Важнейшим средством выражения эмоционального состояния человека, его отношения к себе и окружающим является его речь, в первую очередь слово, ярко характеризующее личность. В лексике выделяются семантически близкие группы с разнообразной эмоциональной и экспрессивной палитрой, отражающей оценочные признаки от нейтрального до высокого и самого низкого. При лексикографическом представлении слово соответственно сопровождается специфическими пометами, например: *высок.* – высокое, *приподн.* – приподнятое, *шутл.* – шутливое, *бран.* – бранное, *ирон.* – ироническое, *почтит.* – почтительное, *неодобр.* – неодобрительное, *пренебр.* – пренебрежительное, *презр.* – презрительное, *уничиж.* – уничижительное и др.² Эмоциональная составляющая содержится, на наш взгляд, и в тех словах, в семантической структуре которых представлено усиление значения: они выражают «более высокую степень признака, более высокую градацию качества, большую интенсивность действия и т.д. по сравнению с тем, которое выражается основным словом группы»³. К таким словам с усилительным компонентом значения относятся, например, *обих.-разг.* (в обиходно-разговорной речи) *большеный, большущий, здоровый, здоровущий* в значении ‘большой – о величине, объеме’, выступающие в качестве синонимов к общеизвестному слову *большой*⁴.

Использование слова, обладающего определенными признаками подобного рода, непосредственно связано со сферой употребления – разговорная, обиходно-разговорная речь, просторечие, находящиеся на периферии литературного языка, грубое просторечие, жаргон и др. Особое место занимает диалектная система, противопоставленная общенародному языку по территориальному признаку. «Народную речь следует считать генетической базой, обеспечивающей реализацию модусных значений»⁵. Для лексикона диалектной языковой личности в сравнении с носителями литературного языка характерно более свободное образование и употребление экспрессивных лексических единиц. В коннотативной шкале отсутствуют отдельные виды литературной оценки, и в то же время имеются специфические диалектные виды коннотации. В классе экспрессивов идеолексикона, например, могут быть широко представлены ласкательные формы, в том числе различные средства для выражения смягченного, некатегорического обозначения признака – экспрессивы со значением смягченности (*пьяненький, ненормальненький*) и др.⁶

В диалектной речи эмоционально-оценочная характеристика слова создается особой интонацией, дополнительными словами в контексте и др. средствами, но основными, а

¹ Исследование выполняется при финансовой поддержке Программы стратегического развития ПетрГУ в рамках реализации комплекса мероприятий по развитию научно-исследовательской деятельности на 2012–2016 гг.

² Евгеньева А.П. Структура словаря // Словарь синонимов: справ. пос. М.: Наука, 1975. С. 6.

³ Там же.

⁴ Словарь синонимов... С. 40.

⁵ Черепанова О.А. Поле комплиментарности в языке фольклора и в бытовой речи // Язык и поэтика фольклора: к 120-летию со дня рождения В.Я. Проппа : сб. докладов всерос. (с междунар. участием) научн. конф. (16-19 сентября 2015 г., г. Петрозаводск). Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2015. С. 73.

⁶ Иванцова Е.В. Феномен языковой диалектной личности. Томск: Изд-во Том. ун-та, 2002. С. 296-297.

иногда и единственными являются суффиксы⁷. Эмоционально-оценочная лексика, разумеется, в большей степени относится к полнозначенательной – это прилагательные, существительные, наречия и т.д. Однако в говорах зафиксированы суффиксальные образования в составе служебной лексики: *Я так пристала, да́жечки не змогла идти*. Усть-Цилем. Арх. (СРНГ 7: 265); «с ласкательным оттенком»: *Ух ты, накрячал на телегу, а́женьки ось сломалась*. Чапаев. Уральск., Малеча, 1963. (СРНГ 1: 210-211); *ровны'шко* ‘будто, словно’ К.-Г. (СВГ 9: 58-59); *ро́внюшко* Уржум. Вят. 1966 (СРНГ 35: 116) и т.д. Экспрессивные формы, надо полагать, употребляются в речи в коммуникативных целях – для установления контакта: говорящий показывает свое расположение к слушающему.

В настоящей статье представим некоторые наблюдения над местоимениями, функционирующими в севернорусских говорах. Материал исследования – данные «Словаря русских говоров Карелии и сопредельных областей». Для сопоставления приводятся сведения других региональных словарей.

Местоимения – сложный по своему составу лексико-грамматический класс, характеризующийся неоднородностью как структуры его составляющих, так и семантики. Трудность анализа лексем данной группы состоит прежде всего в том, что местоимения относятся к древнейшему пласту лексики. Это не развивающийся, не пополняющийся в литературном языке класс слов. Однако в диалектной речи появляется сравнительно много новообразований.

Работы, посвященные анализу семантики, структуры и особенностей функционирования местоименных слов, известных севернорусским говорам, касаются архангельских⁸, мурманских⁹, русских говоров Карелии¹⁰, вологодских¹¹ диалектов. Л.Г. Яцкевич среди факторов, способствующих структурному своеобразие диалектных местоимений, помимо тенденций к сохранению архаичных местоимений, лексико-синтаксическому словообразованию местоимений, отмечает и образование уменьшительно-ласкательных форм местоименных слов¹². В «Словаре русских говоров Карелии и сопредельных областей» также выявлены суффиксальные образования, обладающие эмоционально-оценочными значениями. Они представлены в небольшом количестве, но достаточно показательны.

1. Вначале рассмотрим функционирующее в русских говорах Карелии, архангельских, ладого-тихвинских, вологодских диалектах местоимение *э'дакий*. Ср.: в литературном языке *э'такий* употребляется с несколькими значениями: 1) указательное ‘такой; именно этот, подобный данному или тому, о чем говорилось’: *Этакого чудака не встречал*. 2) определительное употребляется для усиления степени качества: *Этакий красавец* (ТСРЯ: 776, 901).

⁷ Новикова Е.И. Эмоционально-оценочная лексика в русских говорах Карелии // Атриум. Серия «Филология»: межвуз. сб. научн. ст. 1998. № 1. С. 55.

⁸ Сими́на Г.Я. Особенности системы указательных слов в севернорусских говорах // Вопросы изучения лексики русских народных говоров. Диалектная лексика. 1971. Л.: Наука, 1971. С. 127–137.

⁹ Меркурьев И.С. Указательные местоимения в мурманском говоре // Программа и краткое содержание докладов к X научно-методической конференции Северо-Западного зонального объединения кафедр русского языка пед. ин-тов, ч. II. Л., 1968. С. 102–104.

¹⁰ Михайлова Л.П., Черкасова Н.А. Указательные слова с начальным э- в русских говорах Карелии и сопредельных областей // Севернорусские говоры. Вып. 4. Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1984. С. 40–57. Гусева Е.Р., Калинина В.К. Местоименные наречия в русских говорах Карелии и сопредельных областей // Вторые Громовские чтения: Русские народные говоры: Прошлое и настоящее: сб. материалов и исследований Всерос. научн.-практ. конф., г. Кострома, 17-18 ноября 2014. Кострома: Изд-во КГУ им. Н.А. Некрасова, 2015. С. 165-171.

¹¹ Яцкевич Л.Г. Структурные особенности диалектных местоимений в вологодских говорах // Слово и текст в культурном сознании эпохи: сб. научн. тр. Ч. 7. Вологда: Легия, 2011. С. 274–285. Яцкевич Л.Г. Местоименный слова // Яцкевич Л.Г. Очерки морфологии вологодских говоров. Вологда: Изд-во ВГПУ, 2013. С. 79–115.

¹² Яцкевич Л.Г. Структурные... С. 284.

В изучаемых говорах местоимение *э'дакий* также многозначно, однако значения диалектного и литературного местоимений не совпадают:

- 1) указывает на качество, свойство, подобное тому, о чем говорилось ранее, 'такой': *Эдаки sluцаи бывали*. Медв. + Плес., Волх., Кондоп., Чуд.;
- 2) указывает на качество, противоположное тому, о котором говорилось ранее, 'не такой, иной': *Поговорим с такима и с эдакима людьми*. Медв.;
- 3) указывает на кого-нибудь, что-нибудь, находящееся близко к говорящему; 'этот': *Эдакий поросенок наш плохо растет, прошлогодний лучше был*. Прион. + Медв. (СРГК 6: 936).

Местоимение может быть эмоционально окрашенным в зависимости от того, с какой интонацией оно произносится. В словарной статье СРГК отсутствует стилистическая помета «экспр.» (экспрессивное) и др. Ср., в Словаре В.И. Даля имеется характеристика «укорно»:

- 1) 'этакий, такой, вот какой, экий, экой, то же': *Эдакой ширины, а такой длины. Этакого цвета не найдешь сукна*.
- 2) 'укорно: какой плохой, неладный': *Эдак ли я тебя учил делать? Этому дураку и наука не впрок. Эдакой хвастунишка!* (Даль 4: 1529).

В исследуемых говорах отмечена группа местоимений, сходных по значению с местоимением *эдакий* 'такой, качество, свойство которого выделяется, подчеркивается; этакий':

э'лакий: Нет, элаких болот не бывало, чтобы сгинуть. Кирил. *Криноцка небольшая элакая, молоко цедить в ней хорошо*. Там же. *А потом мода пошла элакая*. Вашк. (СРГК 6: 937);

э'вакий: Эвакой большой, а все учится. Шексн. *Эвакая мода стала*. Там же. (СРГК 6: 935);

э'ндакий: Это чьи эндакие пальчики? Олёша, не прищечи. Лод. (СРГК 6: 938).

Надо полагать, в определенных контекстах лексемы приобретают эмоциональную окраску, стилистические пометы в словаре также отсутствуют.

2. В говорах Карелии и сопредельных областей зафиксированы местоимения, образованные от *эдакий* суффиксальным способом.

Э'даконький 'такой, качество, свойство которого выделяется, подчеркивается; этакий (о ком-н., чем-н. маленьком)': *А был Павлик эдаконькой, хотел за кашей сходить, дак выстегали, дак кровь-то побежала*. Подп. (СРГК 6: 936). Местоимение имеет уменьшительно-ласкательное значение. (Укажем, что местоимение интонационно выделяется, на него падает логическое ударение, этот фрагмент текста содержит ремю. По всей видимости, говорящий использует не только вербальные средства, но и паралингвистические – жест.) Лексема образована при помощи суффикса *-оньк-*, который активно используется в языке для образования имен прилагательных с усиленно-ласкательным значением или пренебрежительным оттенком, указывая обычно на меньшую, смягченную степень качества в субъективном понимании, например *бледненький, глупенький...*, а также *маленький, хорошенький* и др. (Ефремова 1: 445, 1129).

Э'дачкий 'то же, что эдаконький': *У нас травка эдачкая маленькая*. Пуд. (СРГК 6: 936). Скорее всего, в образовании лексемы участвует суффикс *-к-*, который, так же, как и *-оньк-* в предыдущем примере, привносит уменьшительно-ласкательное значение.

Э'данький 'то же, что эдаконький': *Ах, ты свинья эданькая, как тебе не стыдно!* Пуд. (СРГК 6: 936). Выделить суффикс в данной лексеме представляется сложным; отметим, что суффиксы *-ыньк-*, *-аньк-*, *-иньк-*, имеющие уменьшительно-ласкательное значение (*полосынька, лисанька, Марфинька, Любинька, Аннинька* и т.п.), встречаются в произведениях классиков и в фольклоре, исключение составляют *баиньки, заинька, паинька*¹³.

¹³ Розенталь Д.Э. Справочник по правописанию и литературной правке. 2-е изд, испр. М.: Рольф: Айрис-пресс, 1999. С. 37.

Однако в приведенном примере с лексемой *э'данький* суффикс имеет не уменьшительно-ласкательное, а так называемое «значение смягчительности», характерное для диалектных лексем. В региональных словарях, в том числе и СРГК, в таких случаях часто не дается стилистическая помета; ср.: составители «Псковского областного словаря» используют особый знак * (астерик): «Знак * обозначает, что слово употреблено как бы для смягчения выражения (обычно в речи женщин)»¹⁴. В инструкции по составлению псковского словаря, написанной в 2004 г., представлены уточнения по поводу использования астерика: «Характерное для речи смягчение выражения, проявляющееся в использовании суффиксов субъективной оценки, но лишенное определенной эмоциональной окраски, отмечается знаком (*)»¹⁵.

3. Местоимения *та́конький* и *таку́сенький* представляют собой суффиксальные образования от местоимения *такой*. При помощи суффикса *-усеньк-* в современном литературном языке аналогично образуются прилагательные с усиленно-ласкательным значением *малюсенький*, *тонюсенький* и др. (Ефремова 2: 869).

Диалектные лексемы имеют разные значения.

Та́конький ‘небольшой по возрасту, размеру’: *Я еще вот таконька была*. Кирил. *Она еще вот таконька была, картинки в снимках все смотрела. «Я, - говорит, - учителем хочу быть»*. Канд. *Вот таконька травочка маленька, редка, редка*. Там же. (СРГК 6: 436). Лексема имеет уменьшительно-ласкательное значение, во фразе контактно с местоимением употребляется частица *вот*, выражающая высокую степень оценки (см. ТСРЯ: 97), фраза сопровождается жестом.

Таку́сенький ‘такой’: *Как назывались штуки, как белье стирать; тазов не было, лохашки были, а это такусенький, длинный*. Канд. (СРГК 6: 436). Местоимение имеет значение смягчительности.

Добавим, что подобные лексемы зафиксированы и в других диалектных словарях. В «Словаре смоленских говоров» отмечено *такю'шенький* ‘такой маленький’: *И какой ён у тебя ишырый. Такюшенький, а минуты спакойна ни пьсидить*. Рудн. (ССГ 11: 271); *таку́сенький* ‘такой маленький’: *Катёнычик такусинький, малинький саучем яише*. Росл. (ССГ 10: 166). В «Словаре русских народных говоров» зафиксировано довольно большое количество слов с *так-*, среди них: *та́конький* ‘такой’: *Замочек-то у них вот таконький*. Яросл. (СРНГ 43: 231), *такохонький*, *такусенький*, *такуюшный* (СРНГ 43: 232), *такіечкий* ласк. ‘такой’: *Тогда она была еще вот такиечка. Ручки у нее вот такиечки*. Тул.; *такісенький* ласк. ‘такой’: *Вот такисенький арбуз*. Дон. *таковóшенький* ‘такой же’ Ельн. Смол., Дон. (СРНГ 43: 229).

3. В диалектной речи как выражение озабоченности употребляется конструкция с формой дательного падежа личного местоимения *я* – «*Ох, ты мне (мнёшеньки, мнёченько)*»: *В этом месяце план не потяну, может, пока они свои болты перетянут да потянут, ох ты мнёшеньки, ох ты мне*. Лод. *Ох ты мнёцинько, послезавтра приедут*. Онеж. (СРГК 3: 242).

В словаре В.И. Даля зафиксированы лексемы *мнёшеньки*, *мнёшечки*, *мнёченьки* и *тебёшеньки* ‘мне’, которые «употребляются бабами, с ребятишками, или жалобно, сострадательно»: *Тошно мнешеньки. А тебешеньки холодно?* (Даль 2: 871). Суффиксальные формы, таким образом, в народной речи XIX века употреблялись свободно, подчеркнем - в речи женщин, имели дополнительные коннотативные значения. В современных говорах формы зафиксированы только в устойчивом сочетании.

4. Как экспрессивно окрашенное в СРГК представлено местоимение *никóвушки* ‘никого’: *Никовушки теперь у меня не осталось*. Лод. *Никовушки нет, так кого бояться*.

¹⁴ Вводная статья к ПОС // Псковский областной словарь с историческими данными. Вып. 1. Л.: Изд-во Ленинград. ун-та, 1967. С. 14.

¹⁵ Инструкция «Псковского областного словаря с историческими данными» (2-я редакция) // Псковский областной словарь с историческими данными. Вып. 15. СПб.: Изд-во С.-Петерб. ун-та, 2004. С. 47.

Там же. (СРГК 4: 25). При местоимении *никову́шенко* в том же значении стилистическая помета отсутствует: *У него никого нету, никову́шенко нет.* Тихв. (Там же).

По всей видимости, в приведенных примерах также наблюдается явление, определенное составителями «Псковского областного словаря» как «характерное для речи смягчение выражения». Обратим внимание на то, что при совпадающей семантике и общих характеристиках другого плана (словообразование, коннотация и др.) составители СРГК лексемы *ничеву́шечки* Лод. и *ничеву́ще* Тихв. ‘совсем ничего, ничегошеньки’ подают как наречия с пометой *экспр.*: *У их ничевушечки, то ли земли у их мало было. Да сам ленной, тихой.* Лод. (СРГК 4: 28); точно так же они даются в «Словаре русских народных говоров» (СРНГ 21: 245). Ср. подачу просторечных слов *ничего́хоньки, ничего́хонько, ничего́шеньки, ничего́шенько* ‘ничего’ как местоимений в БАС (БАС 7: 1334); в ТСРЯ несклоняемое отрицательное местоимение *ничего́шеньки* дается с пометой «увел.» – «увеличительное» (ТСРЯ: 410).

Появление у лексем разных грамматических помет – «местоимение» и «наречие», на наш взгляд, объясняется тем, что в их семантической структуре появляется значение, которое присуще наречиям меры и степени ‘совсем ничего’. Лексемы, таким образом, полисемантичны и полифункциональны, они экспрессивно окрашены и имеют дополнительное усилительное значение.

Приведем примеры из других диалектных словарей. В «Новгородском областном словаре» отмечены следующие экспрессивные местоимения: в значении *никимко́вушки* ‘никого’ (НОС 2010: 648); в значении ‘ничего’ *ничёвёньки* Мар., *ничевóшеньки* Новг., *ничевóшки* Дем., *ничёвёушки* Мош., Ок., *ничímчёво* Новг., Ст., Хв., *ничимчёвушки* Др., Валд., Сол., Новг., Ок., Мош. (НОС 2010: 649).

Итак, в диалектной речи эмоционально-оценочными значениями может обладать знаменательная лексика, в том числе и дейктики, а также неполнознаменательная лексика. Диалектные местоимения-экспрессивы нередко полифункциональны и полисемантичны. Эмоционально-оценочная характеристика слова создается не только суффиксами, но и особой интонацией, словами в контексте – частицами, паралингвистическими средствами – жестами. Подчеркнем еще раз важное значение гендерного фактора при выборе слов с эмоционально-оценочным значением.

Словари

БАС - Словарь современного русского литературного языка. Т. 1-17. М.; Л.: Наука, 1950-1965.

Ефремова – Ефремова Т.Ф. Новый словарь русского языка. Толково-словообразовательный: в 2 т. М.: Рус. яз., 2000.

НОС 2010 – Новгородский областной словарь. СПб.: Наука (Ленингр. отд-е), 2010.

ПОС - Псковский областной словарь с историческими данными. Вып. 1-. Л.; СПб.: Изд-во С.-Петербург. ун-та, 1967-.

СВГ - Словарь вологодских говоров. Вып. 1-. Вологда: Русь, 1983-.

СРГК - Словарь русских говоров Карелии и сопредельных областей. Вып. 1-6. СПб.: Изд-во С.-Петербург. ун-та, 1994-2005.

СРНГ - Словарь русских народных говоров. Вып. 1-. М.; Л.; СПб.: Наука, 1965-.

ССГ – Словарь смоленских говоров. Вып. 1-. Смоленск: Изд-во Смоленск. пед. ин-та, 1974-.

ТСРЯ - Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. М.: АЗЪ, 1995.

Легенда о кижском мастере Несторе в русской прозе 1960-70 гг.

Легенда о мастере Несторе является одним из наиболее известных и популярных сюжетов, связанных с островом Киж. Согласно преданию, талантливый плотник Нестор (в некоторых источниках - Нестер) построил церковь Преображения Господня, создав шедевр без единого гвоздя. После завершения работы мастер привязал к кресту на верхней главке красную ленту, а топор бросил в озеро со словами «Не было, нет и не будет нигде больше такого чудесного храма». Легенда о Несторе является частью заонежского фольклора. Н.А. Криничная приводит этот сюжет в числе других исторических преданий Русского Севера. В комментариях к легенде она предполагает, что исчезновение мастера связано с обретением духа Преображенской церковью – её освящением: «Чудесное исчезновение мастера в момент освящения церкви, т. е. обретения ею души (духа), может быть истолковано как перевоплощение зодчего в созданное им сооружение»¹. В то же время комментарий к легенде в книге Н.А. Криничной достаточно краток, а специальных публикаций, описывающих генезис и особенности бытования этого предания в фольклоре нам обнаружить не удалось.

В художественных произведениях о Кижках этот сюжет появляется неоднократно. Его можно отнести к числу постоянно повторяющихся, характерных. Многие поэты посвятили Нестору стихотворения. Среди прочего это баллада В. Златоустова «О царь-топоре и плотнике Несторе», «Сказ о Несторе» Н. Федорова, «Плотник Нестор» В. Жукова и т. д. В некоторых произведениях воспроизводятся не весь сюжет, а отдельные мотивы и фрагменты легенды. Так, у Евгения Евтушенко есть стихотворение, в котором он наделяет топор Нестора, так сказать, волшебными свойствами, которые присущи орудиям великих мастеров и оружием легендарных героев прошлого:

«Постоять у Кижей — наказание

Красотой, ослепляющей взор, Там где в озеро, по сказанию, Мастер Нестор закинул топор. И потомки, наверное, добудут еще Этот самый топор для боев, Ибо стольким горынычам будущего Не успел отрубить он голов...»².

Легенда о Несторе неоднократно встречается и в прозе, при этом его интерпретация, детали, роль в тексте могут существенно отличаться. В прозе сюжет легенды более вариативен, так как прозаические жанры позволяют представить его более детально, не в нескольких строках, а развёрнуто. В настоящей статье мы остановимся на особенностях включения легенды в художественные тексты о Кижках, ограничив материал прозаическими произведениями 1960-70-х годов. Это период, когда остров Киж приобретает популярность, образ его начинает тиражироваться и широко распространяться, в том числе в художественной и очерковой литературе³. Славу острову приносят, в первую очередь, уникальные храмы. Передавая впечатления от 22-главой Преображенской церкви, создавая её словесные описания, авторы то и дело вспоминают о легендарной истории её появления.

Одним из первых упомянул в своем тексте мастера Нестора ленинградский писатель, впоследствии автор остросюжетной прозы, Сергей Александрович Высоцкий в очерке «Киж. Октябрь» (1965), посвященном путешествию на остров. Очерк принадлежит к ранним текстам писателя. Легенда входит в текст в эпизоде знакомства повествователя с Преображенской церковью, как часть своего рода экскурсии: «Поднимаемся по широкому маршу крыльца Преображенского собора. Лестница эта массивна и величественна.

¹ Криничная, Н.А. Предания Русского Севера. СПб.: Наука, 1991. С. 232.

² Сказ о Кижках / сост. Е.И. Таккала, М.В. Тарасов. – Петрозаводск: Издательство «Карелия», 1988. С. 86.

³ См. подробнее: Шилова Н.Л. Киж и массовая культура // Топографии популярной культуры: Сборник статей. М.: Новое литературное обозрение. 2015. С. 137-138.

Верхняя её площадка покоится на мощных бревенчатых кронштейнах высоко над землей. Она похожа на трибуну, эта лестница.

<...> В церкви сумрачно, холодно. Паучок уже успел перебросить свои тенета. Провожатые мои наперебой *рассказывают о церкви все, что знают* (курсив наш — А.Г., Н.Ш.). Дежурная еще помнит, когда здесь проходили службы.

— Народу, народу-то съезжалось в престольные праздники! Со всех деревень. Бабы и девки нарядные, парни с гармошками. Целые гулянья устраивали»⁴.

Образ Нестора становится частью рассуждений автора о Кижской земле и людях, которые, несмотря на суровые условия жизни, смогли подчинить себе природу, освоить остров, украсить его так, как это может сделать только человек: «Мастер, ставивший церковь в Кижях, был не только талантлив и смел. Он был дерзок. Дерзок настолько, что решил помериться силами природой, суровой и дикой северной природой <...> Философом был Нестер. Не мог не быть мудрым философом человек, сумевший понять, что именно здесь, в этом глухом краю, где так трудна и безрадостна жизнь, люди нуждаются в празднике. Нет, не только о боге думал мастер. И построил церковь как праздник, праздник народной поэзии, гармонии, внутреннего света»⁵. В авторских рассуждениях о Преображенской церкви и её создателе доминируют светские мотивы в духе советской эпохи. Преображенская церковь здесь как бы изъята из христианского контекста, представлена как исторический памятник, наделённый уникальной эстетической ценностью: «<...> нет, не о боге думал кижский мастер, когда ставил этот собор... Да только двести пятьдесят лет назад не мог он построить ничего другого. Единственным дворцом для народа была церковь»⁶. И эта интерпретация архитектурного памятника сопровождается призывом к сохранению старинных церквей и полемикой с «разрушителями», видящими в них «предмет поклонения для религиозных старушек»⁷. Интересно, что в позднейшем издании эта полемика не получила отражения. Сняты оказались и некоторые фрагменты с критикой религиозного искусства⁸.

В предании о постройке церкви С. Высоцкий в значительной степени сосредоточен на личности творца. Комментируя легенду о Несторе, автор стремится реконструировать психологический портрет мастера: «Он имел острый взгляд большого художника, был оптимист и певун, строил собор с песней. Только с песней можно было тесать бревна в короткие выюжные дни зимы, когда даже самые смелые охотники не выходят из дому»⁹. Для С. Высоцкого мастер Нестор – сильный духом человек, который пошел наперекор природе, мастер-философ, который отстаивал таким образом свои взгляды на красоту и искусство. В этой психологической реконструкции легенда о Несторе как будто бы приобретает черты реально совершившихся событий. Но легендарный, условный характер сюжета даёт о себе знать, когда С. Высоцкий вступает в полемику с финалом предания. Он не соглашается с тем, что говорится в легенде о последних действиях Нестора, утверждая, что Нестор, будучи сильной личностью, не мог бы выбросить свой топор: «В этой легенде есть что-то противоестественное. Нестер не мог выбросить топор в Онего. Его топором через пятьдесят лет другой мастер рубил здесь же, на Кижях, Покровскую церковь, так гармонично сочетающуюся с Преображенской»¹⁰.

Условность сюжета о Несторе подчеркнута здесь ещё и тем, что дальше в тексте появится другая легенда о постройке Преображенской церкви. Девушка Нина, с которой знакомится автор на острове, рассказывает ему о легенде, которую знает она: старый

⁴ Высоцкий, С. Кижь. Октябрь // Молодая гвардия. 1965. № 7. С. 273.

⁵ Высоцкий, С. Кижь. Октябрь... С. 273.

⁶ Высоцкий, С. Кижь. Октябрь ... С. 276.

⁷ Высоцкий, С. Кижь. Октябрь... С. 276.

⁸ Высоцкий С. Кижь. Октябрь // Высоцкий С. Праздник перепутий [режим доступа: <http://mreadz.com/new/index.php?id=65122&pages=100>]

⁹ Высоцкий, С. Кижь. Октябрь ... С. 275.

¹⁰ Высоцкий, С. Кижь. Октябрь... С. 277.

рыбак построил этот храм в честь казненного сына и его погибшей жены. Здесь же появляется миф о том, что храм построен без единого гвоздя: «Долго валялся в ногах у царя старик отец, просил разрешить поставить на могиле своих детей церковь.

—Строй,— сказал Петр.— Но ни одного гвоздя из казны не получишь...»¹¹. Последний мотив — церковь без единого гвоздя — в рассказе Высоцкого свободно переходит в состав другого предания.

Очерк поэта и переводчика Льва Озерова «Онежская быль», вышедший в журнале «Юность» в 1972 году, так же как рассказ С. Высоцкого, описывает путешествие в Карелию. Только Кижы здесь не единственный, хотя и важный, пункт внимания автора. Легенда о Несторе воспроизводится в очерке Озерова гораздо более кратко и как будто отсылает к хорошо известному всем сюжету, который не нуждается в подробном изложении: «Ели, зеленые ели кажутся мне Кижами, облака - Кижами. Красота рук творящего человека - Кижами. И впрямь был прав легендарнопесенный Нестор, построивший храм и после этого бросивший свой топор в Онежское озеро со словами:

- Не было, нет и не будет такой...»¹².

И действительно, к 1972 году остров Кижы и легенды о нём — популярный сюжет в советской поэзии¹³.

Особенность в той интерпретации, которую легенда получает в очерке Льва Озерова, это помещение образа Нестора в один ряд с великими творцами искусства, в частности с поэтами. Нестор — тот же поэт, храм — совершенство, творение великого гения: «- Не было, нет и не будет такой...

Так мастера, скромнейшие из скромных, могут сказать о себе в особо высокий момент работы, когда она совершена и когда совершенное внушает мысль о совершенстве.

Так, автор «Бориса Годунова» воскликнул: «Ай да Пушкин, ай да сукин сын»... Так, Блок, написав «Двенадцать», сказал: «Сегодня я - гений»¹⁴.

Образ Нестора приобретает здесь романтические черты художника, как бы приподнятого обычными людьми, в том числе и над оставшимися безымянными строителями кижских храмов: «Ему одному, только ему одному и может в мечтах привидеться такое чудо. Это Он велел ставить восьмерик на основной четверик. Это Он четверик повелел крыть восьмискатной крышей с девятью главками. Это по Его замыслу осуществлена безгвоздевая кровля сеней и трапезной»¹⁵. Полемики об историческом или религиозном значении церкви, о правдоподобности тех или иных мотивов здесь уже нет, а вся легенда пересказана в приподнятом поэтичном стиле и как бы составляет словесный народно-поэтический комментарий к визуальному образу церкви.

Самое развернутое и детализированное обращение к сюжету легенды появилось годом позже. В 1973 году в Москве вышла книга малой прозы яркого карельского писателя и краеведа Виктора Ивановича Пулькина «Кижские рассказы», где кижские сюжеты служат объединяющим звеном всего повествования. В ней легенда о Несторе становится основой для нескольких «сказов», как сам автор часто называл свои произведения о Русском Севере. В одном из текстов — сказе «Мастер Нестер» — приводится собственно текст письма кижского жителя Павла Тимофеевича Бытова, где подробно рассказывается предание. Историк, фольклорист, участник многих фольклорных экспедиций (совместно с Н.А. Криничной), В. Пулькин передоверяет рассказ о Несторе героям своей книги, заонежанам, сопровождая эти рассказы своими

¹¹ Высоцкий, С. Кижы. Октябрь... С. 279.

¹² Озеров, Л. Онежская быль // Юность. 1972. № 7. С. 64-65.

¹³ См., например, раздел «Поэзия» в тематическом указателе художественной литературы о Кижях: Кижы: Кижы : указ. лит. / Нац.б-ка Респ. Карелия ; сост. : Т. В. Осипова, Т. В. Терпугова ; худож. И.К. Калюков. — Петрозаводск : РИО Комиздат РК, 1995. — 88 с.

¹⁴ Озеров, Л. Онежская быль // Юность. 1972. № 7. С. 65.

¹⁵ Там же. С. 65.

краткими, иногда лирическими комментариями. В то же время по содержанию, и по поэтике сказы Пулькина значительно отличаются от путевых очерков С. Высоцкого и Л. Озерова. И легенда о строителе Преображенской церкви представлена автором в ином ключе. Так, В. Пулькин смелее вводит фантастические мотивы народной прозы. А история постройки церкви включает мотивы визионерской фантастики: «Нестер ходил по острову и не знал, как ему быть, где ставить новую церковь. Прежнее-то место ему не нравилось. И вот, проходя там, где сейчас церковь стоит (а тогда на этом месте только вереск рос), Нестер нашел старинную книгу... Сел он наземь и стал читать... Поднял глаза Нестер, а небо будто выше поднялось, земля зеленее, озеро синее... Упала на траву роса. <...> В переливах света в росистой траве увидел вдруг Нестер множество серебряных куполов! И решил Нестер - многоглавой будет его церковь»¹⁶.

Плотник Нестер становится героем целого ряда сказов книги - «Мастер Нестер», «С Нестером шестеро», «Топор Нестера». О строительстве храма говорится в рассказе «С Нестером шестеро», в котором Нестер показан в кругу других мастеров-заонежан, участвовавших в строительстве храмов. Но и здесь подчеркнута уникальность персонажа - о Несторе говорится, как о единственном «мастере-славутнике», который обладает высшим мастерством в строительстве храма: «В заонежских плотницких дружинах суровый был закон:

С Нестером – шестеро,
И без Нестера - шестеро,
А Нестер – один как перст»¹⁷.

В рассказе «Топор Нестера» опровергается миф о том, что Нестер бросил свой топор в озеро: «А что инный раз поговаривают, что-да мастер Нестер топор в Онего кинул, тому не верь! Чего плотник станет добрый инструмент в воду метать?»¹⁸. А рассказчица гадает, не был ли Нестер строителем других карельских храмов: «В Кондопоге-то славутный собор не он ли соградил? Спроси-ко тамошних! У нас ведь подлинно-то имя худо помнят, а скажут «мастер Нестер» - складно слово, оно и помнится...»¹⁹. Мотивы этой полемики, как мы уже видели, появлялись в очерке С. Высоцкого. Меняются только названия храмов, приписываемых легендарному мастеру.

Примыкает к корпусу литературных прозаических интерпретаций легенды о Несторе книга петрозаводского архитектора и специалиста по народному зодчеству Русского Севера Вячеслава Петровича Орфинского «Путь длиною в шесть столетий» (1968), переиздававшаяся позже, начиная с 1978 году, под названием «Логика красоты. Архитектурные новеллы». Во многих отношениях, в том числе и по своей сложной жанровой природе, тяготеющей к научно-популярной прозе, но включающей и авторские лирические отступления, и элементы художественной условности, книга Орфинского отличается от классической художественной прозы, и эти различия нельзя игнорировать. Однако, нам кажется полезным для полноты картины включить и её в наш обзор литературных интерпретаций сюжета о Несторе.

Цитируя в новелле «Киж» стихи современных поэтов, В. Орфинский отмечает, что язык поэтических образов «помогает почувствовать архитектуру древних памятников»²⁰ и в то же время подвергает критике расхожие мифы о Кижях с точки зрения исторической достоверности. Кижское предание, В. Орфинский включает не в «портрет» острова, не в описание личных впечатлений, а в круг исторических вопросов и загадок. Автор ставит

¹⁶ Там же. С. 75.

¹⁷ Там же. С. 135-136.

¹⁸ Там же. С. 143.

¹⁹ Пулькин, В. Кижские рассказы. М.: Советский писатель, 1973. С. 144.

²⁰ Орфинский, В.П. Логика красоты. Архитектурные новеллы. – 2-е изд., перераб. и доп. – Петрозаводск: Карелия, 1978. С. 78.

вопрос об исторических фактах, лежащих в основе легенды о Несторе, называя её «действительно поэтической вещью»²¹ и подвергает сомнению реальное существование мастера Нестора. Например, приводит предположение сотрудника музея «Кижи», который говорит о том, что имя Нестор могло быть просто заимствовано у эпического героя гомеровской «Илиады», которая в то время была уже известна в древней Руси. В. Орфинский отмечает, что «вполне правомерно видеть в имени мастера не конкретное историческое лицо, а символ, олицетворяющий коллективное творчество неведомых плотников-зодчих»²². А сюжетом «новеллы», её художественным элементом становится не пересказ или интерпретация легенды, а своего рода литературная, образная «реконструкция» событий 1714 года, когда на Кижях строилась 22-главая церковь.

Таким образом, в 1960-70 гг. к легенде о мастере Несторе обращались разные авторы, писавшие о Кижях. Сюжет о Несторе уже в 1960-е становится почти обязательным при описании кижских храмов, хотя известны и отдельные прозаические тексты, где Нестор не упоминается. Однако в целом распространение легенды столь широко, что к концу 1970-х она становится общим местом, «банальностью» (по выражению В. Орфинского). Впрочем, рациональная критика, мало повлияла, на частоту проникновения сюжета о Несторе в литературные тексты, он оказался очень живуч. И в более поздний период миф о Несторе регулярно появляется в художественных текстах о северном острове и его знаменитых храмах. Не случайно имя мастера вынесено в заглавие целого раздела в литературной антологии «Сказ о Кижях» (1988) - «Тайна нестерова топора»²³.

Из приведенных примеров видно, что репрезентация легенды в разных текстах отличается как по объему и детализации, так и по смысловым акцентам, которые расставлены у разных авторов по-разному. Л. Озеров и С. Высоцкий, восхищаясь красотой острова и храмового ансамбля, вспоминая о мастере Несторе, говорят о нем, как о великой личности, художнике. В. Пулюкин в своих рассказах стремится максимально сохранить фольклорную, сказовую форму, включая элементы визионерской фантастики. В. Орфинский ставит под сомнение существование мастера Нестора как реальной личности, и рассматривает разные альтернативные версии сюжета, привлекая исторические факты и документы. В целом же, легенда о мастере Несторе, рассказывающая о том, как мог появиться в северной глуши шедевр архитектуры, становится одним из самых ярких и воспроизводимых в разных формах сюжетов, связанных с островом Кижи.

²¹ Там же. С. 79.

²² Там же. С. 80.

²³ Сказ о Кижях: Сборник. Петрозаводск, 1988. С. 89-139.

Станция Петрозаводск: образ города в кижских сюжетах русской прозы

В 1960-70-е гг. остров Кижі неоднократно становился местом действия в рассказах и очерках. Ему посвящали свои произведения известные столичные и карельские авторы. В поле внимания, особенно в прозаических текстах, в таких случаях нередко попадал и Петрозаводск в качестве ближайшего города, через который нередко пролегал путь героев на остров. В этом смысле кижские сюжеты позволяют сделать некоторые наблюдения, касающиеся особенностей репрезентации Петрозаводска в литературе. *Описание его в рассказах и очерках о Кижях всегда компактно в противовес образу острова, представленному детально, во всем богатстве впечатлений. На остров в таких текстах помещена основная цепочка событий. Город же оказывается на периферии внимания, выступает в качестве детали. Но и такая лаконичная литературная репрезентация любопытна, тем более что исследований на эту тему практически нет, особенности литературной репрезентации города не описаны.*

В одной из своих наиболее известных работ основоположник гуманитарной географии И-Фу Туан отмечал, что место всегда обладает конкретными характеристиками и наделяется ценностью в отличие от абстрактного пространства¹. Особенность острова Кижі как *места* связана прежде всего с его локацией, с изолированным положением, которое влечет за собой мотив путешествия. Именно это и дает часто основу для повествовательных сюжетов, связанных с островом, хотя есть и исключения². С конца 1950-х в произведениях, вдохновленных островом, Петрозаводск всё чаще обретает черты станции по дороге к острову. Отчасти, это связано с развитием Мурманской железной дороги, с тем что водный путь к городу постепенно терял популярность. Как бы то ни было в текстах этого периода на смену путешествию по воде всё чаще приходит мотив путешествия поездом. Иллюстрациями здесь могут служить рассказ Ирины Мазурук «Кижі» (1967) и очерк Льва Озерова «Онежская быль» (1972). Оба текста открываются сценой в купе поезда: «Утром, когда Майя проснулась, в купе никого не было. Неразборчиво бормотало радио, на столике плескался в стакане заботливо придвинутый к ее краю чай, рядом с ним синел пакетик с надписью «цукор»³; «Сосед по купе - геолог - увлеченно говорит о Байкале, на котором только что побывал, но, глядя в окно, проплывающие за окном болотца и озера под тусклым солнцем, переходит на Карелию. Рассказ о водопадах и их происхождении он чередует с перечнем пришевинских книг, объединяя их под общим названием «В краю непуганых птиц»⁴. Железнодорожные мотивы открывают две разные истории о путешествии на Север, в которых речь пойдет в том числе о Петрозаводске.

Особенно характерны такие экспозиции для рассказов и очерков конца 1950-х-1970-х гг., периода, который получил название «оттепели». И это связано с двумя обстоятельствами. Во-первых, 1960-е – это время, когда слава острова растет, умножается количество его посетителей. Огромную роль в его популяризации играл, конечно, музей-заповедник, бывший первоначально филиалом Краеведческого музея, а затем с 1966 года получивший самостоятельный статус. В сохранившихся музейных документах за 1968 год есть выразительные статистические данные, свидетельствующие о почти взрывном росте посетителей острова в период с середины 1950 до конца 1960-х годов: «... если после перевозки и реставрации первых памятников в 1956 г. в Кижях побывало ок. 5000 чел., а с началом организации

¹ Ср.: «"Space" is more abstract than "place". What begins as undifferentiated space becomes place as we get to know it better and endow it with value». Yi-Fu Tuan. Space and Place: The Perspective of Experience. University of Minnesota Press. 2001. P. 6.

² В произведениях местных авторов мотивы путешествия часто редуцируются. Так, например, образ повествователя в «Кижских рассказах» (1973) В. Пулькина обладает чертами заонежского старожила, давнего насельника этих мест, что задает иную конструкцию и иную оптику повествованию. Здесь доминируют голоса заонежских аборигенов-рассказчиков, открывающих большому миру знание о Кижях как особом месте со своими сюжетами, легендами, топографией. Сюжет строится не столько на движении в пространстве, сколько на движении времени от древности к нашим дням.

³ Мазурук И. Кижі // Знамя. 1967. № 3. С. 148.

⁴ Озеров Л. Онежская быль // Юность. 1972. № 7. С. 63.

экскурсионного обслуживания (когда Кижы стали филиалом Карельского Госмузея) в 1961- 19123 чел., то с созданием самостоятельного музея в 1966 г. - уже 49507 и в 1967 — 64200 чел.»⁵. Во-вторых, «оттепель» вообще становится временем путешествий: «Глоток свободы после десятилетий заточения пьянил, рождал надежды, «оттепель» растопила паковые льды, и жизнь пришла в движение. Движение — главная черта общественной жизни — стало и одной из главных черт литературы поколения, пришедшего к поре своего становления в эту эпоху»⁶. Неудивительно, что остров стал популярен в литературе 1960-70 гг. Одновременно, в выходивших текстах складывалась и закреплялась литературная репрезентация места, столь же основанная на реалиях, сколь и мифологизирующая его, как это свойственно вообще литературным текстам, задающим новые, символические и ценностные значения для знакомых реалий физического мира, в котором мы обитаем.

Петрозаводск в этом корпусе произведений, как уже было сказано выше, представлен не как конечный пункт, а только точка, звено пути. Любопытна в этом случае оптика повествования. Маленький и малолюдный остров со старинным погостом оказывается более значимым местом, чем ближайший город с его многочисленными улицами, машинами, людьми, гостиницами, вокзалом и т.д. «Портрет» города дается как бы мимолетно. Столичная героиня рассказа И. Мазурук, выйдя на перрон в Петрозаводске, тут же одаривает встречных провинциалов прощальной улыбкой: «Остановка в Петрозаводске была недолгой, поезд тронулся, и моряки еще некоторое время выглядывали из-за спины проводницы, следя за Майей. Она не спеша шла по асфальтовому перрону, громко стуча каблуками и не обходя встречных. Пожилой железнодорожник вынул руки из карманов, остановился и стал глядеть ей вслед. Почувствовав его взгляд, она обернулась и прощально улыбнулась ему, а заодно и проводнице в дверях вагона и морякам за ее спиной»⁷. Эта мимолетность отчетливо артикулирована. И связана скорее с ценностными и символическими значениями места, чем задано сюжетом: журналистка Майя, в отличие от спутников, в Петрозаводске останется на время, переночует, получит возможность познакомиться с городом, хотя и не воспользуется ею в полной мере.

Увиденное мельком, в рассказе наделено чертами стереотипности. Оставшиеся в поезде пассажиры видят в окно привычную и ничем не примечательную картину: «...мимо проплыл обрубленный конец перрона, перепутанные рельсы, две женщины в малиновых платках с ломачами и лопатами, длинный склад с лозунгом «СССР — оплот мира», и поезд пошел дальше в Мурманск»⁸. Кое-что изменится для героини после нескольких дней на острове. И кольцевая композиция, которая возвращает к образу купе, только подчеркивает разницу: «Купе было пустое, попутчиков не было <...> Майя легла и попыталась мысленно прикинуть свои дела на завтрашний день. Но перед глазами у нее все плыли по Онежскому озеру белые лампы-лебедушки, и она поняла, что ей не вернуться в Москву, пока поезд не привезет ее туда»⁹. Но и в этом финале мысли героини заняты не городом, а озером, и ретроспекция отсылает к эпизоду на острове, когда один из членов съемочной группы выбрасывает в сердцах осветительные лампы в озеро. Город остается лишь детально изображенного пространства и не самой примечательной.

Фокусировка авторского внимания в этом рассказе задана изначально, подчеркнута заглавием — это рассказ об острове, и город закономерно уходит в тень. Но и внутри самого текста эта оптика получает поддержку за счёт скрытого противопоставления, когда исключительность острова оттенена провинциальной стереотипностью городского пространства. Сложное переживание в духе экзистенциальных поисков «оттепели»

⁵ Национальный архив Республики Карелия. Ф. Р-3474 Государственный историко-архитектурный и этнографический музей-заповедник "Кижы" (1966-1975) Дело № 6. Л. 25.

⁶ Галимова Е.Ш. Художественный мир Юрий Казакова. Архангельск, 1992. С. 8.

⁷ Мазурук И. Кижы // Знамя. 1967. № 3. С. 148.

⁸ Мазурук И. Кижы // Знамя. 1967. № 3. С. 148.

⁹ Мазурук И. Кижы... С. 167.

героиня рассказа испытает в Кижях. А Петрозаводск в восприятии героини окажется наделён чертами провинциальной безликости: «<...> вечером возвращаться, еще дом не найдешь, в таких городах все дома одинаковые...»¹⁰. Свет, цвет, запах, история — вся полнота бытия раскроется для героини на острове. И сила островных впечатлений такова, что заставляет героиню в финале буквально отторгать город: «До ближайшего поезда оставалось еще часа три. Она пошла было в вокзальный ресторан, но там было так сумрачно и шумно, так пахло картошкой и томатным соусом, а Кижы были еще так близко, что она поспешно закрыла тяжелую застекленную дверь и, выйдя на перрон, нашла удобную скамейку и расположилась на ней, подобрав под себя ноги и положив голову на вытянутую руку»¹¹.

Мотивы грусти по старине, вытесняемой стереотипностью городской жизни 20 в., отчётливо звучат и в «Онежской были» Озерова, осложняя оптимистичные, в духе времени, пассажи автора о большой стройке: «Есть в Петрозаводске внушительные строения, так идущие к Северу, к колориту Карелии. Выхожу к новым кварталам. Где я нахожусь? В Черемушках? В Киеве, на Печерске? В рабочем районе Горького? Непроницаемый стандарт. Дома аккуратные, как черные шарики синтетической икры <...> Иду по улице Ленина, бывшей Святнаволоцкой, не иду, а качусь в Онегу. Другой город! В дореволюционную пору здесь было одно лишь каменное здание - тюрьма. Не нужно сравнивать то, что несравнимо: другой город на том же месте, вот и все. Узнается только площадь имени Ленина, бывшая Циркульная или Круглая площадь, да несколько старых зданий, да два-три памятника, среди них шредеровский памятник Петру. Все остальное внове. Уходят яры, овраги, крутосклоны с бревенчатыми лестницами и перилами, уходит деревянный город»¹². Тем контрастней возникнет в следующих абзацах образ Кижей, отмеченный печатью неповторимости: «Видение Кижей!..Ели, зеленые ели кажутся мне Кижями, облака - Кижями. Красота рук творящего человека - Кижями. И впрямь был прав легендарно-песенный Нестор, построивший храм и после этого бросивший свой топор в Онежское озеро со словами: - Не было, нет и не будет такой...»¹³. И в том, и в другом случае, несмотря на разницу в жанровой природе текстов, в сюжетных поворотах, наконец, в маршруте путешествия (в «Онежской были» Кижы — лишь один из пунктов путешествия наряду с Петрозаводском, Кондопогой, водопадом Кивач, Косалмой) реализуется модель противопоставления городского пространства и островного, а последнее гораздо обильнее наделено ценностными значениями красоты, правдивости, неповторимой оригинальности. В этом отчётливо слышны мотивы противопоставления городского и природного, городского и деревенского, отчётливо артикулированные в тот же период времени русской деревенской прозой.

Иная модель, где «станция Петрозаводск» не противопоставлена острову, а служит скорее его преддверием мы находим в рассказе Юрия Казакова «Адам и Ева» (1962). Здесь надо отметить, что рассказ этот был и написан раньше уже названных текстов, и в нем в меньшей степени звучат мотивы деревенской прозы с её противопоставлением города и села, и топография отличается более высокой степенью условности (Петрозаводск и Кижы не названы прямо, хотя и легко угадываются по вводным автором приметам) и, конечно, многое в тексте носит отпечаток нетривиальности, свойственной в целом мышлению Казакова, всегда осложнявшего внутренними противоречиями самые популярные у современников темы. Образ города в «Адаме и Еве» лишь косвенно, прототипически соотнесен с Петрозаводском, и эта связь в иных случаях может легко ускользнуть от внимания читателей. Однако установленная история написания текста, как кажется, позволяет привлечь этот текст к анализу литературной репрезентации Петрозаводска. Известно, что рассказ отразил реальные события поездки в Петрозаводск и на остров Кижы,

¹⁰ Мазурук И. Кижы... С. 150.

¹¹ Мазурук И. Кижы... С. 167.

¹² Озеров Л. Онежская быль. С. 64.

¹³ Озеров Л. Онежская быль. С.64-65.

которую Казаков предпринял в 1959 году, фактически повторяя маршрут одного из своих любимых писателей — Константина Паустовского¹⁴.

Сам пространственный сюжет рассказа разворачивается в иной последовательности, нежели это происходит в текстах И. Мазурук и Л. Озерова. Действие начинается в гостинице, где молодой московский художник Агеев ждет приезда своей подруги, затем перемещается на вокзал, где Агеев ее встречает с поезда, и вновь гостиница, пристань и поездка на остров, где разворачивается основное действие рассказа.

В вокзальном буфете раскрывается специфика пространства города, в котором оказался Агеев, как неоднозначного, обладающего как чертами провинциальности, так и сильным северным колоритом. Создают его, например, финские слова, проникающие в текст («ярви», «салми») и образ официантки с финской фамилией Юоналайнен: «Водку в буфете принесла ему высокая рыжая официантка.

- Гениальная баба! - пробормотал Агеев, восхищенно и жадно провожая ее взглядом.

А когда она опять подошла, он сказал:

- Хелло, старуха! Вы как раз то, что я искал всю жизнь <...>

- Как тебя звать?

- Пожалуйста. Жанна,- сказала официантка.

- Ты что, не русская?

- Нет, я финка. Юоналайнен.

- Ух, черт! - пробормотал Агеев, допивая водку и кашляя»¹⁵.

Мимолётность в восприятии провинциального города, где ничто не задерживает внимания, обозначена и здесь: «Официантка равнодушно улыбалась. Это говорили ей почти все. Заходили в буфет на полчаса, бормотали что-то, по обыкновению пошлое, и уходили, чтобы никогда уже больше не увидеть ни этой станции, ни рыжей официантки»¹⁶. Но она же и преодолевается, поскольку главный герой рассказа ни в чем не похож на «всех», и его взгляд как будто бы открывает в провинциальном пространстве черты аутентичности. Чертами стереотипности здесь наделены скорее неоднократно упоминаемые столицы, откуда, как рассказывает официантка, едут художники рисовать Север и остров с деревянной церковью:

«Художники нас не рисуют,- немного не по-русски выговорила официантка.

- Откуда ты знаешь? - Агеев посмотрел на ее грудь.

- О! Им надобятся рыбаки. И рабочие, стрел... стрелочники. Или у нас Ярви имеет островок и деревянная церковь. Они все едут туда, еду-ут... Москва и Ленинград. И все вот так, в беретах, да?»¹⁷. Важный для путевого сюжета «Адама и Евы» Казакова переход от своего пространства к чужому, новому, обладающему особой сущностью, требующей познания, осуществляется таким образом на вокзале небольшого города, на «станции». И эта станция обретает свое особое место в пространстве Севера, которое здесь, как и в других произведениях писателя, противопоставлено циничному и суетному миру столиц, о которых Агеев вспоминает с раздражением и неприязнью. И если помнить об истории создания текста, о прототипической роли Петрозаводска по отношению к городу в «Адаме и Еве», то это задаёт иной вектор в литературной репрезентации города, правда, надо отметить, не самый продуктивный.

Анализ трех текстов, конечно, не дает права безоговорочно утверждать типичность или, наоборот, нетипичность, той или иной модели в литературной репрезентации города и острова в кижских сюжетах 1960-70 гг. Однако позволяет наметить некоторые характерные мотивы и оппозиции, формирующие образ как кижского пространства, так и Петрозаводска. Фокус в текстах помещен на островное пространство, а город отодвинут

¹⁴ Об истории создания текста и его карельских реалиях см. подробно: Шилова Н.Л. Адам и Ева на острове Киж: об одном сюжете Юрия Казакова // Вестник СПб-Петербургского университета. Серия 9. Филология. Востоковедение. Журналистика. 2014. № 4. С. 67-73.

¹⁵ Казаков Ю. П. Адам и Ева // Казаков Ю.П. Собрание сочинений в 3 т. Т.1: Странник. М., 2008. С. 257.

¹⁶ Казаков Ю. П. Адам и Ева... С. 256-257.

¹⁷ Казаков Ю. П. Адам и Ева... С. 257.

на периферию изображенного мира. При всех разночтениях во всех трех текстах образ Петрозаводска оказывается своего рода экспозицией к развитию сюжета, вводящей важные для кижских сюжетов темы путешествия, движения, поиска и, наконец, аутентичности, неповторимости как такого качества пространства, которое наделяет место особой ценностью. Если образ Кижы во всех рассмотренных случаях наделен этой чертой, то в изображении Петрозаводска авторская оптика может существенно отличаться. И Петрозаводск в прозе 1960-70-х чаще имплицитно противопоставлен колоритному, словно из других времён пришедшему, острову Кижы (И. Мазурук, Л. Озеров), чем входит в общее с ним ценностное и символическое поле. В изображении Петрозаводска чаще оказываются выдвинуты на первый план черты стереотипной провинциальности, станции, места пересадки в пути.

Памятники Великой Отечественной войны в Петрозаводске (виртуальная экскурсия)

На мой взгляд из экскурсий реальной и виртуальной, первая, конечно, предпочтительнее. Она более зрелищна, эмоциональна. Но сейчас, в условиях экономических трудностей, виртуальные экскурсии выдвигаются на первый план. У них есть свои преимущества. Это не только экономия средств и времени, но и возможности современной техники, которая позволяет создать иллюзию участия (*при проведении обязательна презентация*) и возможность активного общения.

Представляемый сегодня материал в свое время являлся автобусной экскурсией. Для проведения ее была разработана технологическая карта маршрута, общие организационные и методические указания, выверены временные рамки с учетом выхода к объектам показа и информация в ходе проезда. Хочу отметить, что данная экскурсия была подготовлена давно и проводилась еще к 65 - летию Победы для учащихся 6 школы. Сегодня в нее сознательно не добавлен новый материал. Потому что мне кажется, что подбор представленных памятников дает возможность логично изложить тему, создает эмоциональный настрой и укладывается во временные рамки. Практика проведения виртуальной экскурсии также есть. В основу ее легла презентация автобусной – нет близости.

Текст ее можно использовать на уроках по истории Карелии, во внеклассной и туристской работе.

Несомненно, что представленная тема актуальна. Несмотря на то, что о войне говорят немало, тем страшнее становится историческое беспамятство. Участились факты вандализма в местах этой памяти: танцуют на танке, планируют комплекс Мамаев Курган превратить в торговую точку. У Вечного огня устраивают непотребства... Это нас возмущает, тревожит. Начинаю рассказ с того, что наш город имеет более чем 300-летнюю историю. Страница Великой Отечественной – одна из трагичных. Даю общую информацию о Великой Отечественной войне. Говорю о том, что в годы войны наш город находился в рамках сначала Северного, а после его преобразования - Карельского фронта. Этот фронт был самым северным, самым протяженным (1000км.) и самым длительным по времени (три с половиной года) фронтом войны. Именно здесь, в Заполярье, были места, где враг не смог перейти государственную границу СССР. Он открывал исторический Парад Победы в Москве. В Петрозаводске мест в названиях которых следы войны более тридцати.

Напоминаю, что в 2015 году Петрозаводску было присвоено звание – город воинской славы. И задаю вопрос о памятниках войны г. Петрозаводска. Учащиеся вспоминают Вечный огонь и памятник Жукову с Птицей счастья мимо которых ходят каждый день. Им хорошо знаком район Октябрьского и Первомайского проспектов – они живут в нем.

С рассказа о площади носящей имя Маршала Советского Союза,четырежды Героя Советского Союза Жукова и начинается виртуальная экскурсия. Первоначальное название площади «В честь 50-летия Победы». В центре – памятник Георгию Константиновичу – автор Л.Давидян. На открытие - 9 мая 2000г. - приезжала дочь Жукова – Мария Георгиевна. Учащиеся школ возлагали цветы. Отлит из чугуна на заводе «Петрозаводскмаш». Рядом - Мемориал в виде Птицы Счастья и 13 стел Городов – героев с капсулами, хранящими священную землю. Вспоминаем какие это города, даю краткую характеристику каждого. Памятник открыт в 1995г., посвящен **50-летию Великой Победы**: Авторы :архитекторы: Макарычев А., Кобяк А. Мазалов И. Молчанов Н. и московский скульптор Стрепетов В.

Далее по **Октябрьскому проспекту** направляемся к улицам, носящим имена двух героинь карельского фронта – Героя Советского Союза Анны Лисицыной и Героя Советского Союза Марии Мелентьевой. Вспоминаем о их подвиге и памятниках. Памятник Марии мелентьевой установлен в 1978г. Автор Ланкинен Л.Ф. И, используя возможности виртуальной экскурсии, напоминаю о Герое Советского Союза В.М. Зайцеве, чье имя увековечено в названии улицы и памятного знака, которые находятся ниже. Пионерская дружина школы носила когда-то его имя и в школьном музее хранится памятная доска.

По улице Мелентьевой мысленно поднимаемся вверх к Танку Т-34. Он поставлен здесь на вечную стоянку 27 июня 1969г. в честь 25-летия освобождения города.

. По улице Шотмана направляемся в район Перевалки. Естественный камень – валун установили на перекрестке улиц Суоярвская и пр. Чапаева, посвятив памяти жертв всех концлагерей. Инициатор - Союз малолетних узников. Автор - скульптор Алексей Варухин, тоже малолетний узник. Памятник узникам концлагерей. Открыт 27 июля 2009г.

Открывала митинг Нюппиева К.П. – девочка со знаменитой фотографии Г. Санько. Союз выпустил несколько книг – воспоминаний тех, чье детство прошло за колючей проволокой. И в зависимости от возраста ребят идет рассказ или беседа об оккупации, которая длилась 1000 дней. О том, как у города отобрали историческое имя, об ужасах жизни в концлагере. Название пятый поселок - топонимика того времени. В книге «Десант в полдень» И. Бацер поведал историю о двух братьях Кузьминых. Их мать погибла в первые дни оккупации. Старший подбадривал младшего историями о том, что скоро придет на большом белом пароходе с красным флагом папа - капитан и освободит их... Они доживут, а вот тысячи станут памятью, тоже воплощенной в памятнике.

Далее наш путь лежит в центр города. Справа остается **железная дорога**. Столетию ее посвящены сегодняшние чтения. Об одном из эпизодов, связанных с Великой Отечественной войной, поведал в книге «**А зори здесь тихие**» **Б. ВАСИЛЬЕВ**. Книга и фильм широко известны. Железнодорожное полотно Октябрьской дороги - важный стратегический объект в годы войны и сейчас связующая нить республики.

На улице **Гоголя** – здание бывшего («почему?» – спрашивают дети.) **Дома Офицеров**, в котором активно работал Музей Карельского фронта и партизанского движения. Он принимал всех желающих познакомиться с этой страницей истории Карелии. Были здесь и интересные экспонаты, среди них подлинные погоны маршала Мерецкова. Теперь экспонаты переданы в национальный музей Р.К. и военкомат.

Этот район ребята знают хуже - ориентирую их на местности и останавливаю внимание на памятнике Маршалу Советского Союза, Герою Советского Союза Мерецкову К.А.. Открыт 19 мая 2005г.. Памятник командиру был выполнен по просьбе ветеранов. Автор : **Михаил Копполев** - не хотел, чтобы бюст выглядел парадно и долго искал малоизвестные фотографии Кирилла Афанасьевича. Рассказываю о том, почему его прозвали «Болотным генералом», о его заслугах и наградах. Пользуясь возможностью виртуальной экскурсии, с сухопутного фронта переносимся на воду.

Улица **Онежской флотилии**. Флотилии, которая родилась в годы Гражданской войны, и продолжила боевое крещение в Великую Отечественную... Напоминаю имя ее главнокомандующего, память о котором в названии улицы. Антонов Неон Васильевич – Герой Советского Союза, контр – адмирал: с авг.44 – командующий О.Ф. Именно ее десанты освобождали город. На набережной памятник Погибшим морякам Онежской флотилии. Морской символ: якорь, покоящийся среди валунов. Автор **памятника – главный художник города Владимир Лобанов**. Установлен в 2004 году, 28 июня – в день города. В 2006 состоялась церемония открытия мемориальных плит в память моряков экипажей канонерских лодок КЛ-13, КЛ-12 из состава Онежской военной флотилии, погибших в годы войны. На каменных плитах высечены имена 69 павших офицеров и матросов. На шестой плите – текст Указа Президиума Верховного Совета о награждении ее за доблесть и мужество орденом Красного знамени. Долгие годы

проводился **ритуал возложения венков на воды озера в память о погибших в боях моряках.**

Далее идет рассказ- беседа о том, как пришло **освобождение**. О Свирско – Петрозаводской операции. О том, как в 11-30 21 выстрел известил, что столица освобождена. В воспоминаниях участников этого события рассказ о том, как все радостно взволнованы, обнимались, целовали моряков, задавали десятки вопросов. У города своя история, своя память. *Помнит он и о А.С.Рогозкиной, Помнит и о братьях Кузьминых.* Это все история города, складывающаяся из судеб горожан.

В город пришла Победа. И он, разрушенный, начал нелегкое возвращение к мирной жизни. Первым ее комендантом был назначен Иван Сергеевич Молчанов. Пройдя по вверенной ему территории, увидел груды ржавого железа. Черные стены. Битый кирпич... Хвосты дымов шевелившиеся над городом и Соломенным... Только за 29 августа саперы обезвредили 982 мины. Все дома на проспекте К. Маркса возведены после войны... Еще почти год будет идти война. А наш город будет воевать с разрухой. 6 мая 45 года заработает молокозавод и выпустит свою первую продукцию – мороженое. Оно будет серым по цвету и упаковано будет не в золоченую фольгу, но это будет настоящее мороженое и пахнуть будет молоком. Мир праздновал Победу.

Экскурсия завершается на площади Ленина, у мемориала. Спустя 25 лет после освобождения Петрозаводска здесь были захоронены останки Неизвестного солдата и зажжен Вечный огонь, привезенный с Марсова Поля из Ленинграда. Авторы мемориального комплекса - скульпторы: Э.А.Акулов, Л.К.Давидян., архитекторы: Э.Ф.Андреев, Э.В. Вознесенский - за его решение были удостоены Государственной премии. Открыт мемориал в 1969г.

«Я знаю: никакой моей вины в том, что другие не пришли с войны..., но все же, все же. все же...»

Такова **моя** виртуальная экскурсия. Понятно, что рассказать о всех памятных местах невозможно. Думаю, что и эта презентация со временем изменится. Тем более что пополнить или расширить данную тему сейчас несложно. Для этого надо воспользоваться краеведческой литературой: ее появилось много.

*Микконен (Грацианова) Людмила Ивановна,
Сортавальский краеведческий клуб.
Рыстов Виталий Олегович,
альманах «Сердоболь»*

Театр на колесах: из истории передвижного драматического театра г. Сортавала (1950–1962)



Возникновение театра

К началу 1950 г. в Карело-Финской ССР насчитывалось три театра, имеющих статус профессиональных: Национальный драматический театр (основанный в 1932 г.), Республиканский театр русской драмы (существовал с 1918 г.) и Кукольный театр, созданный в 1934 г. на базе ТРАМа (Театра рабочей молодежи). И все эти коллективы находились в Петрозаводске.

И вот в 1950 г. в Совете Министров КФССР решили, что «для обслуживания западных и северных районов республики необходимо организовать два новых небольших театра; один с базой в г. Сортавала, другой – в Сегеже или Медвежьегорске».

Говоря о начале деятельности нового Сортавальского театра, нужно сделать оговорку: его коллектив не был совершенно новым. До появления в Сортавале он уже существовал семь лет. Из воспоминаний главного режиссера театра Королевича В. В.: «С 1944 года мне, художественному руководителю Тульского областного драматического театра пришлось возглавить Тульское театральное училище. Выпускные спектакли этого училища в 1947 году были высоко оценены комиссией из Комитета по делам искусств и ЦК ВЛКСМ. Из выпуска тульского училища был создан театр и направлен в г. Белгород. <...> Работать в полуразрушенном Белгороде было трудно...». Театр постоянно гастролировал по городам Украины, а также в Туле и Курске. В Карелию театр приехал полным творческим составом, к молодым артистам примкнули и мастера старшего поколения.

30 августа 1950 г. выходит Приказ Управления по делам искусств при Совете Министров КФССР № 113 за подписью начальника Управления С. Колосенка, из которого становятся известны подробности становления творческой жизни коллектива на новом месте: «Организовать в Сортавала второй русский драматический театр передвижного типа и принять в свое ведение ... Белгородский драматический театр, переведя работников этого театра на работу в КФССР с 22 августа 1950 г. В связи с тем, что театр в ближайшее время не сможет начать работу (до переезда и размещения в г. Сортавала) считать его с 22 августа на простое с выплатой 50% заработной платы. С момента начала регулярной работы ввести полную оплату. Директором театра назначить ... с 15 августа 1950 г. Лядского Михаила Моисеевича. Главным режиссером театра назначить Королевича Владимира Владимировича, переведя его с работы в Белгородском театре с 22 августа 1950 г. Директору Лядскому принять все имущество Белгородского театра и

перевезти всю труппу театра в г. Сортавала не позднее 7 сентября 1950 г., открыть текущий счет ... и заказать круглую печать и угловой штамп с названием театра. Утвердить штат театра и производственно-финансовый план до конца 1950 г. В целях размещения театра в г. Сортавала и создания ему необходимых условий для работы произвести ремонт бывшего здания профтехучилища в г. Сортавала и приспособить его под жилье работников театра. Подыскать в г. Сортавала подсобные помещения для работы театра и помещения цехов. Обеспечить театр автотранспортом (автобусом и грузовой машиной). Уточнить репертуарный план на 1950 год до 10 сентября и план восстановления спектаклей и новых постановок».

Штатное расписание от 12 октября 1950 года устанавливало персонал театра в количестве 40 человек. Небезынтересно посмотреть, каковы были должностные оклады работников театра в то время. Так, например директор зарабатывал в месяц 980 руб., а главный режиссер 1500. Художник – 980 рублей, а суфлер – 450.

Оплата творческого персонала разнилась в зависимости от категорий. Артисты высшей категории (таковых было две штатные единицы) получали по 1000 руб. Затем следовали: артист 1 категории 1 группы (4 чел.) – 840 руб.; артист 1 категории 2 группы (2 чел.) – 740 руб.; артист 1 категории 3 группы (4 чел.) – 640 руб.; артист 2 категории 1 группы (6 чел.) – 600 руб. И замыкали «творческую лестницу» два артиста 2 категории 2-ой группы с окладами 500 рублей в месяц. Столько же получал единственный аккомпаниатор драмтеатра, аккордеонист. Из 40 работников театра, 20 были артистами.

(Забегая вперед, скажем, что к моменту своего закрытия в 1962 г. весь коллектив насчитывал всего лишь 27 человек. Артистов из них было 16. При этом практиковалось совмещение. Директор и гл. режиссер были в одном лице. А на некоторых актеров возлагалась техническая работа. Экономил и на художнике. На время выпуска новой постановки по договору приглашался сторонний специалист).

Отметим, что в 1950 г. в штате нового театра встречаются работники ранее базировавшегося (1945–1948 гг.) в Сортавале театра Музкомедии. Из Архангельской филармонии в Сортавалу переводится Грубина Татьяна Ивановна*, работавшая ранее художником в театре Музкомедии. Она же на первых порах совмещает две должности – зам. директора театра и художника. Именно ей было поручено открыть в Сортавальском отделении Госбанка расчетный счет.

Перед руководством театра стали непростые задачи устройства работников по квартирам, получение и размещение театрального имущества, транспорта. Необходимо было сразу начинать репетиции с тем, чтобы с октября 1950 года открыть новый театральный сезон уже готовыми пьесами, привезенными из Белгорода и начать работу над новыми спектаклями.

Однако театр сразу столкнулся с трудностями: не было вовремя получено театральное имущество бывшего Белгородского театра, срывались сроки начала работы. И тогда 7 октября 1950 года своим приказом начальник Управления по делам искусств КФССР предписывает зам. директору Петрозаводского Государственного карело-финского драматического театра Никитину П.Б. передать Сортавальскому коллективу костюмы, реквизит, бутафорию, парики и детали декораций к спектаклю «За вторым фронтом». Именно этот спектакль должен был открыть театральный сезон на Сортавальской сцене.

Этим же приказом Республиканскому театру русской драмы предписывается в срок до 1 января 1951 года передать сортавальским коллегам костюмы, реквизит, бутафорию, парики и декорации к другим спектаклям: «Коварство и любовь», «Забавный случай», «Васса Железнова», а также небольшую часть электроаппаратуры. Правда подобная взаимовыручка подразумевалась на возвратной основе.

30 октября на баланс Второго драматического театра передается машина ГАЗ-51, полученная от Горьковского автозавода. А в декабре – автобус ГАЗ-30 стоимостью 17 765 руб. 56 коп.

Деятельность театра регулируется Типовым Уставом, устанавливающим, в чьем ведомстве он находится, как и кем, управляется. Определен и Уставной фонд театра в сумме 175 000 рублей на 15 сентября 1950 г.

Все это свидетельствует о том, что забота на республиканском уровне о театральном искусстве была не только на словах, но и на деле.

Уже в ноябре 1950 года утверждается Художественный совет театра: директор Лядский М. М. (председатель) и члены совета: глав. режиссер Королевич В. В.; артисты Катков А. М., Кравченко В. В., Волохова Е. Ф., Читашвили Г. И. и художник Грубина Т. И.

10 ноября 1950 года была утверждена первая труппа Сортавальского театра. Помимо упомянутых выше актеров в нее вошли также Огурцов И. Г., Фомин Д. И., Быков А. М., Курченко Л. М., Бурдаков В. Я., Лашков Е. Д., Ковалев М. И., Артюков В. П., Бузин В. Н.

Среди актрис: Кузьмина А. Г., Банина И. П., Котенева А. П., Огурцова, Арбенина-Соломатина, Жигалова А. П., Степанова Н. А.

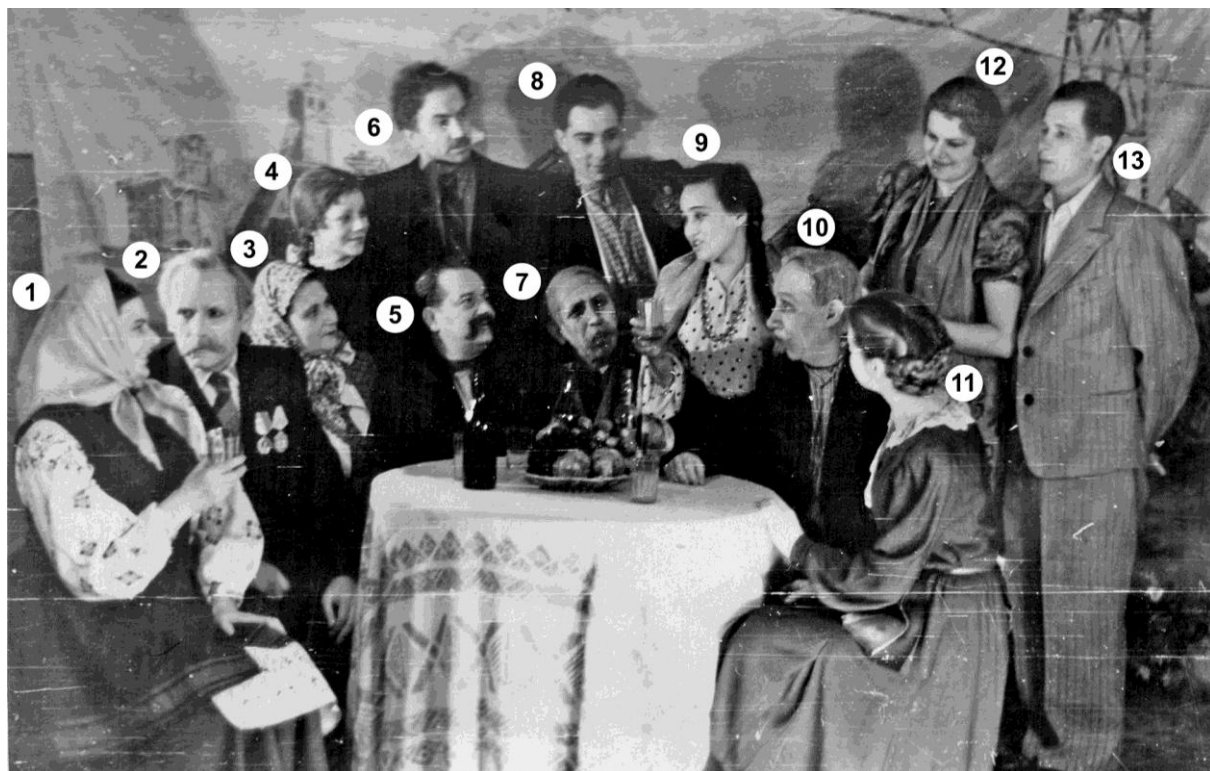
Документ этот написан от руки, нет некоторых отчеств и нет в списке актеров, фамилии которых потом встречаются в ведомостях и отчетах (напр. Ансаров, Доценко). Нет на этом листке, хранящемся в Архиве, печати, но именно отсюда мы узнаем о самых первых работниках театра. Театр был молодым по возрасту: из 18 актеров одиннадцати не было еще и тридцати лет. Совсем молоденькими девушками пришли в театр Жигалова А. П. и Кузьмина А. Г., актеры Лашков Е. Д. и Бузин В. Н.

Итак, имея полновесный состав труппы, театр приступил к работе на регулярной основе. И формальной датой рождения нового театра можно считать 26 октября 1950 г. В этот день был издан приказ № 158, с момента выхода которого начиналась регулярная работа и вводилась полная оплата труда.

** супруга Грубина Натана Борисовича (1893–1945). Грубин Н. Б – советский дирижёр и педагог. Заслуженный деятель искусств Белорусской ССР (1940). Профессор.*



Сортавала, 1950 г. Директор театра М. Лядский (слева) и артист А. Катков (из личного архива актрисы И. П. Баниной)



Актерский состав спектакля «Макар Дубрава» 1951 г. (личный архив И. П.

Баниной)

*1) ? 2) В. И. Ансаров 3) ? 4) А. П. Жигалова 5) А. А. Быков 6) В. Я. Бурдаков ?
7) М. А. Александров 8) В. П. Артюков 9) А. С. Митрохина 10) ?
11) А. И. Котенева 12) И. П. Банина 13) В. В. Казаков*

Театр зеленого края

Под таким заголовком вышла статья И. Жаровцевой о Втором русском драматическом театре, который сразу стали называть просто Сортавальским. «Открытие нового драматического театра – немалое событие в культурной жизни республики. Театр приехал из Белгорода не с пустыми руками. В его репертуаре было 14 готовых спектаклей. Первый сезон в Карелии решено было начать с пьесы украинского драматурга Вадима Собко «За вторым фронтом».

Как писал главный режиссер театра Королевич В. В. артисты «стремились в своем спектакле наиболее ярко вскрыть подлое нутро заокеанских поджигателей войны. Мы голосуем своим спектаклем, всем нашим творческим сердцем за мир во всем мире. <...> Затем мы покажем произведение великого пролетарского классика А.М. Горького «Васса Железнова», с предельной яркостью и лаконизмом рисующее разложение капитализма в России», - писал Королевич, знакомя сортавальцев с планами нового театра. «Сегодняшний день, радостное творчество преобразователей северной природы, работу партии по воспитанию людей стремимся мы выразить в оптимистической комедии народного артиста Коми ССР Н. Дьякова «Свадьба с приданым».

Наряду с произведениями советских авторов, составляющих основу репертуара театра, нами будут показаны пьесы русских и иностранных классиков: «Невольницы» А. Островского, «Коварство и любовь» Шиллера, «Овод» Войнич. Начиная свою работу в Сортавале, мы уже готовимся к большой поездке по республике. Все наши помыслы направлены к тому, чтобы наши спектакли помогали труженикам КФССР в их труде на благо Родины. Мы надеемся, что глубокое понимание и строгая взыскательность зрителя помогут нам создать такие спектакли».

И работа закипела. Театр давал утренние и вечерние спектакли, а также выездные в поселках республики. Интересно, что стоимость билета на утренний спектакль составляла 5 рублей, на вечерний – 8 руб., выездной – 7 руб. За октябрь 1950 года театр дал 13 спектаклей, обслужив 3 522 зрителя. Из приходно-расходной сметы театра за IV квартал 1950 года узнаем, что доходы от утренних спектаклей составили 10 000 руб., от вечерних – 45,5 тыс. руб. и от выездных спектаклей 56,3 тыс. рублей. И хотя доходы от спектаклей составили 114 тыс. руб., они не покрывали расходы. Убыток составил 175 тыс. руб. Театру необходима была дотация от государства, а также финансирование новых постановок, к которым театр приступил уже в Сортавале. Так, на работы по выполнению декораций, бутафории к 6 постановкам необходимы были 4,2 тыс. руб., на пошив костюмов к этим постановкам требовалось 3,6 тыс. руб., заказы париков обходились в 4 тыс. руб. и прочее. Кроме расходов на постановки спектаклей театру необходимы были средства на почтово-телеграфные расходы, на выписку газет и журналов, на перепечатку материалов на машинке, а также командировочные расходы на служебные командировки в Петрозаводск, Ленинград и Москву. Командированным работникам театра выплачивали одинаковые суточные – 26 руб., а вот квартирные были разными. В Петрозаводске командированному работнику выплачивали – 10 руб. в сутки, в Москве – 18 рублей.

Второй русский драматический театр был театром-тружеником. Едва устроившись на новом месте в г. Сортавала, артисты театра заработали в полную силу, что подтверждают документы, хранящиеся в архивах. А вот итоги деятельности театра за 1950 год, т.е. 4 месяца работы в Карелии.

<i>название спектаклей</i>	<i>автор</i>	<i>кол-во спектаклей</i>	<i>кол-во зрителей</i>
«За вторым фронтом»	Собко	12	2511
«Коварство и любовь»	р Шилле	14	3157
«Васса Железнова»	й Горьки	10	1510
«Забавный случай»	ни Гольдо	11	1939
«Невольницы»	ский Остров	11	1980
«Овод»	ч Войни	8	2258
концерт		1	350
	<i>Итого:</i>	<i>67</i>	<i>13 705</i>

Общий сбор составил 100 916 руб.

Руководство театра отмечало отличившихся актеров, переводя их в высшую категорию, что сказывалось на повышении зарплаты. Поощрялись и морально, в том числе и за работу общественную. Так, в декабре 1950 года «за большую активную работу, проделанную работниками искусств...» объявлялась «...благодарность товарищам, принимавшим участие в шефских концертах и творческих встречах на избирательных участках: Баниной, Волоховой, Быкову, Каткову, Кравченко, Лашкову, Николаеву и Фомину».

Но театр не только «обслуживал» проведение выборных компаний, он еще и выдвигал из своих рядов кандидатов в депутаты. Так, в газете «Красное знамя» за 1950 г. вышла статья «Деятель советского искусства В. В. Королевич (кандидат в депутаты городского Совета по избирательному округу №1)». Она написана группой артистов театра, агитирующего за своего главного режиссера. Некоторые места этого агитационного материала говорят о непростой судьбе и о незаурядной личности этого человека.

Первый главный режиссер Владимир Королевич и другие



В. В. Королевич. (На групповом фото в Сортавале 1950 г. — в центре) и его автограф.

Предвыборная статья высвечивает яркие с идеологической точки зрения эпизоды его судьбы. Например, то, что Королевич, новоиспеченный «...выпускник Московского театрального института, в гражданскую войну на Южном фронте возглавлял театр агитпоезда имени товарища Сталина...» и «... боевые фронтовые спектакли наложили навсегда отпечаток на творчество В. В. Королевича».

Сегодня мы смогли узнать о нем дополнительные сведения.

Так, В. В. Королевич (20.06.1895 г.—14.02.1969 г.) до революции примыкал к кругу эгофутуристов, опубликовал книги стихов «Смуглое сердце» (М., 1916) и «Сады Дофина» (М., 1918). Выступал в московских литературных кафе и принимал участие в «литературно-концертном турне по России с Северяниным <...> В 21 году был приглашен в Москву артистом и режиссером Мастерской коммунистической драмы». Затем работал в кинематографе. Он автор сценария фильма «Сердца и доллары» (1924). Режиссер фильмов «Страна Чувашская» 1927 г., «Битвы жизни» 1930 г., «Моряки защищают родину» 1931 г. и «Горячая кровь» 1932 г. Публиковался как кинокритик, напечатал брошюры о популярных актёрах немого кино. И, как уже отмечалось выше, в военные годы, воспитав в Туле группу молодых артистов, он с ними прибывает на Сортавальскую сцену. Здесь он в период 1950–51 гг. ставит ряд спектаклей: «Коварство и любовь», «Замужняя невеста», «Васса Железнова» и др. В городской и республиканской периодике выходят его заметки и статьи о театре. Затем что-то не складывается в его взаимоотношениях с труппой (со слов актрисы И. П. Баниной) и он покидает Сортавалу. Дальнейший творческий путь

режиссера требует специального исследования, мы же ограничены рамками нашего передвижного театра – укажем на имена приемников Королевича. Помимо «универсала» П. П. Русакова, сочетавшего в себе кроме директорства и актерства еще и способности к режиссерской деятельности, главным режиссером (в 1952–54 гг.) был Андрей Львович Экслер. Все остальные были просто режиссерами-постановщиками. В разные годы в театре ставили спектакли: О. А. Лебедев (1956–1957), Д. А. Афанасьев (1960), А. Л. Дамье (1962).

Партия – наш рулевой

«ЦК ВКП (б) ставит перед драматургами и работниками театров задачу создать яркие, полноценные в художественном отношении произведения о жизни советского общества, о советском человеке. Драматурги и театры должны отображать в пьесах и спектаклях жизнь советского общества в ее непрерывном движении вперед, всячески способствовать дальнейшему развитию лучших сторон характера советского человека <...> Обязать театры коренным образом улучшить качество постановок современных советских пьес, выделять для постановок этих пьес лучших режиссеров и артистов, добиваться высокого качества художественного оформления спектаклей»

*Из Постановления Оргбюро ЦК ВКП (б) от 26 августа 1946 г.
"О репертуаре драматических театров и мерах по его улучшению"*

Сухие цифры ведомостей, смет, отчетов не отражают жизнь театра как живого организма. Более реальную картину внутренней театральной жизни можно проследить, знакомясь с протоколами партийных собраний. Партийным руководителям на местах вменялось в обязанность проводить идеологическую и воспитательную работу в коллективе, нацеливать его на самоотверженный труд, заботиться о высоком моральном и нравственном облике артистов.

Артисты же были нормальными людьми со своими потребностями, достоинствами и недостатками. Их образ часто не укладывался в установленные партией схемы и штампы. Кто-то грешил слабостью к алкоголю, кто-то постоянно опаздывал на репетиции и даже на спектакли, мужчины любили провести время в ресторане, артистически красуясь перед публикой и, порой шокируя её своими выходками. А партийная организация была начеку. Надо признать, что коммунисты старались на совесть и были в первых рядах если не творчества, то уж дисциплины – точно.

Сама же первичная парторганизация Второго русского драматического театра была создана 5 ноября 1950 года. В её рядах было 3 члена партии и 2 кандидата. Секретарем организации был избран артист Катков.

Из протокола одного из собраний узнаем, что, по словам выступавшего, директора Лядского, в коллективе низкая дисциплина. Например, «из-за артистки Арбениной был задержан спектакль «Васса Железнова». Нет дружбы в коллективе, у некоторых артистов пренебрежительное отношение к выездным спектаклям, нет в репертуаре советских спектаклей...» Вот на такие недостатки обращал внимание коммунист Лядский.

Еще из вопросов - намечалось перед гастрольной поездкой поставить два новых спектакля: «Овод» и «Свадьба с приданым». Обсуждали и маршрут будущей поездки: Сегежа, Беломорск, Ухта...

Из протокола этого же собрания узнаем, что Москва выделила театрального имущества на 107 тыс. руб. и театр ждал дотации в размере 250 тыс. руб. от Министерства финансов республики и Управления по делам искусств. Но в дотации на 1951 годы театру было отказано и коммунист Кравченко вставил реплику, что без дотаций театр не выживет, а план сбора 67 тыс. руб. был перевыполнен ценой «штурмовщины».

«Находясь в Петрозаводске, – продолжал свое выступление Лядский М. М. – я прочитал докладную записку начальника Главного управления театров СССР, где нам указывают, что репертуар Сортавальского театра явно не удовлетворительный» и предложил поставить спектакли на тему сегодняшнего дня.

Обсуждали коммунисты вопрос о параллельных спектаклях и о месте их показа. Отмечалось, что в Доме культуры малая вместительность, маленькая сценическая площадка и «у города отсутствует любовь к этому зданию, да и не солидно это».

И в январе 1951 года собрание первичной парторганизации постановило: «Принять все меры для переоборудования Дома культуры с расчетом возможностей работы театра в г. Сортавала 10–12 раз в месяц и тем самым создать необходимые условия для творческой работы театра».

Коммунисты считали необходимым создание в городе настоящей базы для театра, «ибо Дом офицеров занимается коммерческими делами, часто приглашая для этой цели артистов эстрады из Ленинграда, не давая тем самым возможности театру до конца использовать свой репертуар в г. Сортавала и обслужить своими спектаклями трудящихся города». Собрание постановило ходатайствовать о передаче Дома офицеров театру.

Они обращаются в горком: «Просить ГК ВКП (б) оказать помощь в предоставлении помещения Дома офицеров театру для показа спектаклей 8–10 раз в месяц».

Не остаются без внимания и проблемы с личным составом. Критикуют художницу Грубину, которая «ничего не сделала для спектакля. Играя в Сортавала, мы еще имеем какое-то оформление, а, выезжая со спектаклями, мы не можем брать с собой этого оформителя».

Коммунистка Котенева поднимала вопрос о вводах в спектакли. Часто вводы актеров осуществлялись за один день, а не за две недели. «От этого страдает художественная сторона спектаклей. А главное обидно, что тов. Королевич, понимая это, сам боится смотреть такие спектакли».

Коммунисты были озабочены тем, что детям («ради денег») показывали спектакли, «не могущие быть им полезны, а наоборот, иногда приносящие вред: «Коварство и любовь», «Забавный случай», «Невольницы». Поэтому постановили включить в репертуар детский спектакль и играть утренники. (Забегая вперед, отметим, что детский спектакль-сказку Шварца «Два клена» театр выпустил только 1 января 1960 года).

В январе 1951 г. партсобрание театра постановило «просить помощи в получении недостающей жилплощади для работников театра, «урегулировать вопрос с электроэнергией в квартирах работников по ул. Карельской 19 и Ладожской 5».

Критиковали коммунисты актера Б., который «первым является носителем игры «через губу», так как к нему идут все время за кулисы то по тому, то по другому вопросу, и это вносит грязь в работу». Выступавший Кравченко отметил, что в спектакле «Из искры» 40 действующих лиц, а в составе театра только 20 актеров. И как следствие такого положения актеры будут иметь по 2–3 роли. «Могут ли они перевоплотиться? – вопрошал Кравченко – это лишь может снизить достоинство спектакля».

Как видим, коммунисты брали на себя заботы и о быте работников театра и о решении производственных проблем и задач, и о повышении дисциплины в театре, и об участии актеров в общественно значимых мероприятиях. Так, в апреле 1951 года принимается решение «провести 3 мая 1951 года в 16 часов митинг работников театра. Сразу же после митинга развернуть подписку на заем и закончить ее в течение 1 дня»

Вслед за Катковым в том же 1951 г. парторганизацию возглавил Соловей Юрий Георгиевич.

И снова на партсобраниях обсуждают и ищут решения производственных и бытовых проблем. Театральный сезон 1952–1953 года театр встретил недоукомплектованным (9 актеров и 9 актрис). Кто-то не смог приехать, кто-то не получил пропуск, ведущих актеров Кравченко и Курченко отозвали в распоряжение Министерства вооруженных сил. А театр брался за постановку идеологически важных спектаклей «Живой портрет» и «Семья». И

возникла проблема подбора исполнителя роли В. И. Ленина. Выдвигались две кандидатуры: артиста Юрова и артиста Соловей. На роль матери Ленина предлагали актрису Давыдову и Доценко. Возникла горячая дискуссия по поводу исполнителей роли вождя.

«Необходимо сначала сделать грим, найти внешнее сходство, потом возьмемся за внутреннее раскрытие образа». И было решено что, проезжая Ленинград во время гастролей, надо обратиться к опытным гримерам, чтобы загримировать актера, играющего Ленина. Но дилемма была в том, что Соловей был ближе к образу вождя внутренне, а Юров – внешне.

Из обсуждений открытого партийного собрания:

Ансаров В. И.: «Юров не вытянет такой трудной роли. А Соловей – вряд ли что <с ним> сможет сделать даже хороший гример. ... И – он бытовой актер. Надо попытаться на роль Русакову».

Банина И. П.: «Соловей, как мне кажется, заштампован, он однообразен. Я лично не могу представить Соловья в роли Ленина».

Директор театра (вступивший в должность 26.08.51 г.) беспартийный Русаков тоже выразил сомнение, что хотя Соловей и одаренный актер, но «вряд ли самый опытный гример сможет перевоплотить его».

Помимо проблем ленинской внешности, необходимо было глубже изучить условия, в которой рос и совершенствовался вождь. Поэтому гл. режиссеру Экслеру парторганизация поручила провести с коллективом театра беседу о юношеских годах и начале революционной деятельности В. И. Ленина. А во время посещения Ленинграда коммунисты предлагали выбрать время для ознакомления с домом-музеем вождя революции. В мае – планировали провести с коллективом творческих работников семинар по книге Ленина «Что такое друзья народа и как они воюют против социал-демократов».

Сегодня такая политизированность в работе кажется ненужной и наивной, но нельзя оспаривать тот факт, что коммунисты действительно старались быть впереди и взваливали на себя решение трудных задач.

Второй передвижной

Напомним, что Сортавальский театр, как мы называем его для краткости, создавался как передвижной, и его целью стало обслуживание городов и поселков КФССР. Театр постоянно был в гастрольных поездках. Коллектив побывал в Хелюля, Ляскеля, Лахденпохья, Вяртсиля, Импилахти, Питкяранте и других населенных пунктах.

В 1951 году театр по заданию республиканского Управления по делам искусств выехал в двухмесячную поездку для обслуживания лесоучастков, железнодорожных станций, городов и поселков северных районов республики. За этот период он обслужил клубы и дома культуры Кондопоги, Медвежьегорска, Беломорска, Сегежи, Кеми и ряда других населенных пунктов.

Описывая трудовые будни Сортавальского театра, заметим, что у этой труппы сложилась репутация коллектива, который всегда в дороге, всегда в пути. У театра был свой автобус, на котором артисты ездили по городам и селам не только республики, но и других областей. «Театром-тружеником» называли в Карелии этот неутомимый коллектив: три четверти своих спектаклей он показывал вне города; в Сортавале играли не более двух раз в неделю. (*Орловский К. Актеры из Сортавалы// «Огонек» 1953. №50 с. 25*)

Если проследить маршрут поездок театра, то, вероятно, на карте Карелии не останется ни одного большого или маленького населенного пункта, отдаленного лесоучастка, где бы ни побывал этот коллектив. Его знали лесорубы Карелии, горняки Чупы, рыбаки старинного поморского поселения Нюхчи на берегу Белого моря. Театр побывал и в бревенчатых рыбацких клубах на побережье Баренцева моря. Приезда театра ждали. Публика с трудом расставалась с актерами после спектакля. Например, в Чупе – у самого Полярного круга – любители театра каждый вечер после спектакля оставались,

чтобы беседовать с актерами об искусстве. Благодарные зрители провожали актеров после спектакля в летние белые ночи или зимой в мороз при феерическом свете северного сияния. Театр так планировал свои поездки, чтобы в каждом, даже самом отдаленном районе бывать не реже двух раз в год. Артистам приходилось играть и в огромных дворцах культуры, и в маленьких клубах лесорубов с крошечными сценами и залами на 75–100 мест.

Таким образом, театральному коллективу из 20 человек приходилось вести походный образ жизни. В дороге случалось, что автобус застревал, и тогда актеры сообща вытаскивали застрявшую машину. Трудно после большого переезда, часто ночного, играть иногда в холодном помещении. Поездки с ежедневными спектаклями длились 30–40 дней подряд. Актеры привыкли сами себе шить костюмы, гримировать друг друга, заменять, если надо, рабочего сцены, устанавливать декорации. Не всем такая походная, полная бытовых неудобств жизнь оказалась по силам и по характеру. Те, кому такое положение казалось унижительным, долго в труппе не задерживались. В первые годы существования коллектива отмечалась некоторая текучесть актерского состава, что расценивалось как минус в работе театра, как и необходимость ставить параллельные постановки и опасность быстро заштамповать тот или иной спектакль из-за того, что в поездке приходилось играть одну и ту же пьесу много раз подряд.

То, что коллектив театра пользовался большой популярностью у населения республики, подтверждает статья тех лет, посвященная гастролям Сортавальского театра в Сегеже:

«— Помните Сегежу? — подает голос шофер Миша, постоянный водитель театральной машины, вечный спутник актеров.

И вот из отрывочных фраз, восклицаний, шуток, возникает рассказ о том, как снежный буран застиг однажды синий автобус. До Сегежи оставалось 10 или 15 километров, не больше, но колеса машины безнадежно увязли в снегу. Свет фар не пробивал надвигающуюся тьму даже на метр. В радиаторе стыла вода. Актеры тщетно пытались согреться, стуча ногами об пол. Каким вздохом облегчения, каким счастливым «ура!» встретили мерзнувшие в автобусе люди внезапное появление тягача! Оказалось, зрители в Сегеже, не дождавшись актеров, решили, что с театральным автобусом приключилась беда, исхлопотали где-то тягач и послали его навстречу.

А как актеров встретили в Сегеже! Растирали им руки, поили горячим чаем, спрашивали тревожно: «А сможете играть? Сможете? Мы подождем — отдохните, согрейтесь!» Зрители сами сгружали прибывшие декорации и помогали устанавливать их». (*Жаровцева И. Театр зеленого края. //Театральная Жизнь. 1958. №8. с. 38*)

Помимо обслуживания Карельской глубинки театр осуществлял и дальние длительные гастроли. В географии его маршрутов: Прибалтийские союзные республики, БССР, юг России, Кавказ и даже Казахская ССР! В осуществлении этих туров невозможно было обойтись только театральным автотранспортом. Разрабатывалась, по сути, специальная транспортная операция. У железной дороги арендовались платформы, на которые грузились автобус и грузовые машины театра с декорациями. Они следовали до места гастролей таким образом. А в обратный путь уже возвращались своим ходом. Артисты ехали в пассажирском вагоне. Во время гастролей театральный автокараван (автобус с людьми и грузовики с декорациями) колесил по дальним городам и весям. Так, в 1952 году в течение 4-х с половиной месяцев коллектив проделал маршрут: Сортавала — Ленинград — Минск — Полоцк — Барановичи — Вильнюс — Калининград — Шауляй — Паневежис — Рига — Сортавала. Причем все вопросы, связанные с размещением артистов, рекламной компанией, продажей билетов нужно было решить заранее. Здесь решающую роль играли организаторские способности дирекции. И руководство не подводило. Заблаговременно отправляли представителя театра с афишами и билетами на места. Заключались договоры с организациями. Вот некоторые выдержки из «Книги приказов»: «... приказываю: IV. По Полоцку: ... б) заключение договоров и бесперебойная

организация спектаклей на всех точках области ... в) организация широкой рекламы ... с использованием прессы, радио, фоторекламы ... афиш <...> щитов и т. п. <...> д) широкая организация зрителя ... путем привлечения специальной агентуры». Даже стилистика (спец. агентура) свидетельствует о напряженной оперативной работе администрации.

И, как можно видеть в других записях «Книги приказов» – «менеджмент», говоря современным языком, срывов не допускал. Но, объективности ради, стоит отметить, что не всегда были на высоте некоторые актеры и тех. персонал (в основном, водители). Напряженный, во многом стрессовый характер работы требовал расслабления. Не всегда оно носило здоровый характер. Как результат – срыв некоторых спектаклей, автоаварии, лишения водительских удостоверений. И затем – выговоры, увольнения, взятие провинившегося и раскаявшегося на поруки коллективом, возвращение его на работу, и т. д. и т. п. Но все эти неизбежные теневые стороны жизни оставались за кулисами театра. Со сцены зрителя охватывала лишь волшебная сила искусства.

Театр не без приключений возвращался домой в Сортавалу с тем, чтобы ставить новые спектакли, давать их премьеры в городском Доме офицеров и опять колесить по окрестностям и иным городам. Вновь нести в массы только разумное, доброе и вечное...

Кто же были эти сеятели культуры суровой карельской земли. За все 12 лет работы театра на Сортавальской сцене играло более сотни актеров. Ближе к концу 50-х гг. увеличивается текучесть кадров, что видно из Книги приказов. Зачастую актеров принимают только на небольшой срок, на время гастролей. Многие уходят (как отмечалось выше) из-за трудного кочевого образа жизни труппы. Большинство фамилий удалось установить. О ком-то удалось узнать подробнее, проследить дальнейший творческий путь, найти фотографии. К радости – с двумя актрисами, Баниной И. П. и Жигаловой А. П., пообщаться лично по телефону. В данной публикации, имеющий ограниченный формат, нет возможности представить полный объем собранных данных по актерскому и творческому составу театра. Поэтому приводим сжатую информацию. После списка артистов мы расскажем о тех из них, кого удалось отследить на просторах Интернета.

АКТЕРЫ: Ансаров В. И. Агеев П. (?) Н. Афанасьев Д. А. Александров М. А. Артюков В. П. Асланов К. В. Беловол В. С. Блинов О. М. Богданов Н. А. Бузин В. Н. Бурдаков В. Я. Быков А. А. Волков В. С. Власов Б. К. Годлинник Л. С. Голосков Е. С. Голубев Ф. Д. Дамье А. Л. Дорошенко С. С. Дробахин В. И. Дроздов А. Н. Елагин П. С.	Курченко Л. М. Ковалев М. И. Лаврентьев В. И. Лашков Е. Д. Левыкин В. П. Лебедев О. А. Лунов Г. Б. Лясников К. Л. Маренков В. Я. (актер-баянист) Мехов И. М. Микешин И. В. Мультатули В. М. Николаев И. Г. Огурцов И. Г. (Огурцов-Николаев) Оскаленко В. О. Озеров А. М. Орехов В. В. Париков В. А. Попов В. Н. Прокофьев Г. Ф. Рогов Д. А.	АКТРИСЫ: Аникеева Л. П. Арбенина Т. И. Баева А. А. (02.03.1959) Банина И. П. Бродская В. С. Волохова Е. Ф. (Волохова-Огурцова) Гальшпева Г. А. Гусакова В. Б. Давыдова Е. Г. Даценко О. А. Ермоленко Л. П. Жигалова А. П. Зайцевская Н. Н. Иванова-Гай Е. К. Качулина Г. И. Кириллова Л. И. Котенева А. И. (с 1953 г. – Русакова)	Нильская Н. А. Отяковская К. С. Певзнер-Ларина А. Я. Салганская М. А. (Станченко-Салганская) Саломатина М. А. Сивакова А. К. Синельская С. И. Сокольвяк-Чернышова В. Ф. Степанова Н. А. Селезнева Г. Н. (Соловей-Селезнева) Степанова Н. А. Тучина Л. С. Шарова Г. В. Чернышова В. Ф. Черёмухина Н. В. (Сударева-Черемухина) Яргина Н. В.
---	--	--	---

Еремеев В. Д. Зайцев В. А. Захаров Н. Я. Заславский Л. А. (А.А?) Ильенок В. Н. Киселев А. Н. Казаков В. В. Кравченко В. В.	Румянцев Д. И. Симакин Г. В. Станченко Н. И. Соловей Ю. Г. Соловьев В. И. Салтыков Л. А. Тарасов А. Т. Храмов В. А. Читашвили Г. И.	Кропачева А.Ф. Кузьмина А. Г. Куракина М. М. Курченко Н. А. Лейзер М. М. Мартюшова Л. И. Митрохина А. С. Никольская Е. Н.	
---	--	---	--

Артисты

Ансаров (Фирсов) Виктор Иванович (19 февраля 1907 г., Шадринск – 2000 г., Тюмень)

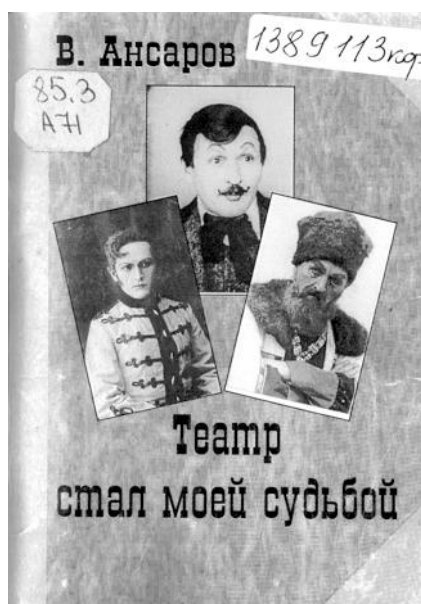


Фото: Сортавала, 1951 г. В спектакле «Макар Дубрава» (с актрисой Жигаловой)

Впервые на сцену вышел в 1926 году, статистом Шадринского театра – играл роли без слов, изображал шумы за сценой. Играл в Липецком государственном академическом театре драмы, театрах Кудымкара, Воткинска, Новочеркасска, Оренбурга, Славянска, Еревана. В 1943 году был назначен заместителем начальника комитета искусств при Совете народных комиссаров Кабардинской АССР, а по совместительству - директором и начальником строительства нового здания театра в Нальчике. В Сортавале работал в 1951–53 гг. В 1961–1979 годах работал в Тюменском драмтеатре. Переехав в 1979 году Бийск, читал лекции, участвовал в творческих встречах, руководил драматическим коллективом в Бийском механико-технологическом техникуме. В 1991 году вернулся в Тюменский театр. Преподавал в филиале Свердловского театрального института при Тюменском театре (вел технику речи и грим). 17 лет курировал Ишимский народный театр, вел большую лекторскую работу. Автор книги «Театр стал моей судьбой» Тюмень. 1996.

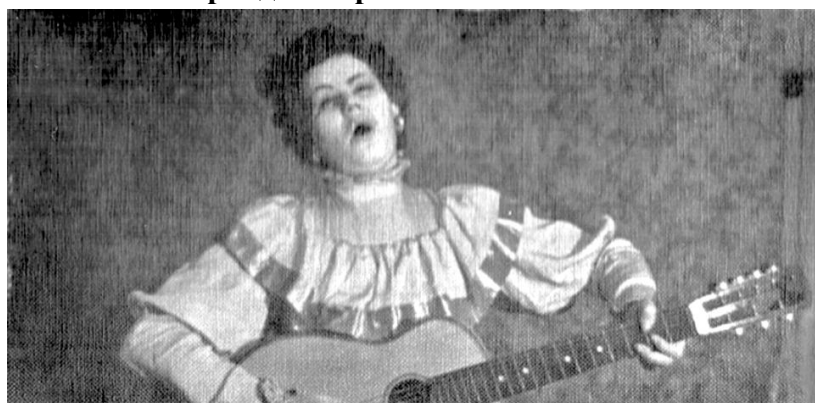


Артюков В. П.

1951 г. в роли Гаврилы Братченко в спектакле «Макар Дубрава»

В Сортавале 1951–1954 гг., затем в 1960 г. работал вместе с бывш. актрисой Сортавальского театра Черемухиной в Новомосковском драмтеатре (бывшем Сталиногорском)

Банина Ираида Петровна



Слева: фото 1947 г., справа: в спектакле «Не в свои сани не садись» 1951 г.

Родилась в 1926 г., проживает в Белгороде. На Сортавальской сцене с 1951 по 1954 гг. Затем работала в Иркутске. В т. ч. в конце 50-х – нач. 60-х гг. на Иркутском телевидение в детской регулярной передаче исполняла роль Единицы

Блинов Олег Михайлович (1940–2010)



В 1957 году становится артистом Горьковского ТЮЗа. В 1959–60 гг. В Сортавальском театре. В 60-е годы один из ведущих артистов Горьковского Театра Комедии, а затем драматических театров Уссурийска, Джамбула, Находки, Целинограда и др. городов СССР. За 50 лет сыграно более 400 ролей. Работал и как режиссёр-постановщик. Им поставлено более 60 спектаклей. Среди них: «Василий Тёркин»,

«Деньги для Марии», «Ирония судьбы или с лёгким паром!», «Последний пылкий влюблённый», «Аленький цветочек», «Спящая красавица» и др.

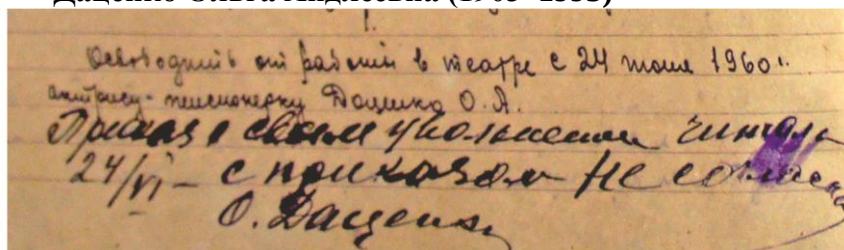
Бурдаков Владимир Яковлевич (1926–1982) и Жигалова Александра Павловна (1929 г., проживает в Оренбурге)



*В центре: 1951 г. «Коварство и любовь» Луиза (А. Жигалова), Вурм (В. Бурдаков).
Справа фото 2010г.*

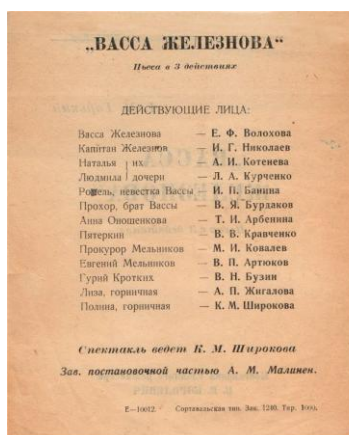
Жигалова А. П. Жена артиста Бурдакова. Заслуженная артистка Кабардино-Балкарской АССР (1957). Заслуженная артистка РСФСР (23.06.1967). Народная артистка России (1999). Вместе с супругом в 1950–52 гг. на Сортавальской сцене, затем в Нальчике Кабардино-Балкарской ССР (с 1952). Актриса Оренбургского драматического театра с 1960 г.

Даценко Ольга Андлеевна (1903–1993)



В 1954–61 гг. она в составе труппы второго передвижного Русского драматического театра Карело-Финской ССР (Карельской АССР), который базировался в городе Сортавала, объездила почти всю республику. Завершила свой земной путь Леся Даценко в Петрозаводске, где любовь к украинской культуре сохраняет её дочь геолог Марьяна Борисовна Раевская (Дробинская), активно участвующая в культурной жизни украинцев Карелии.

Кравченко Владимир Васильевич



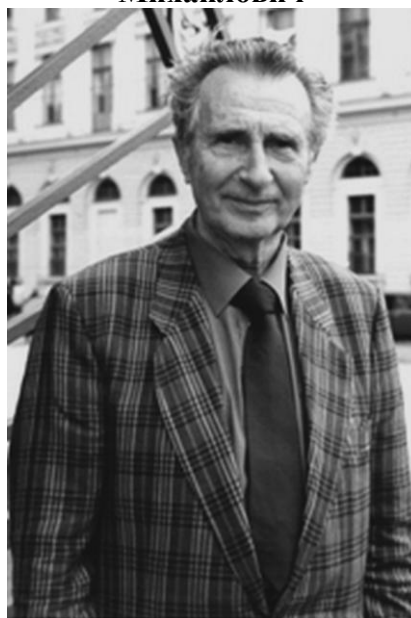
Лунов Григорий Борисович



В ноябре 1960 г. был переведен из Петрозаводского музыкально-драматического театра КАССР в Сортавальский театр. Совмещал в нем должность директора-распорядителя с актерской работой до ликвидации театра в 1962 г.

На фото в роли Вяйнемаяйна в музыкально-драматическом театре.

Мультатули Валентин Михайлович



Род. В 1929 г. Российский филолог и театровед, доцент кафедры сценической речи и риторики СПб УИК. Внук (через мать) Ивана Харитонов – последнего повара императора Николая II. В Сортавальском театре – на время гастролей осенью 1962 г. Снимался в кино: «Интервенция» (Эмиль) Ленфильм, 1968 и «Салют, Мария!» (эпизод) Ленфильм, 1970.

Мартюшова Лидия Ивановна



Была актрисой в Алма-Атинском ТЮЗе. В 1962 г. в Сортавальском драмтеатре. Затем — в Ленинградском Малом драматическом театре. Снималась в кино. Фильмография: 1959 г. «На диком берегу Иртыша» Алма-атинская киностудия; 1961 г. «Сплав» Казахфильм; 1962 г. «Мальчик мой!» Казахфильм.

Отяковская Клавдия Сергеевна (15.04.1918–2012)

Окончила Ивановское театральное училище.

В 1952 г. в Сортавальском театре. В 1954–1955 гг. работала в Северодвинском драматическом театре. В 1964 году актриса Котласского театра. Переехала в Иваново в 2012 г., жила в доме-интернате «Лесное». Похоронена на Богородском сельском кладбище рядом с матерью.

Фильмография: «Необыкновенные приключения Карика и Вали» (прохожая в парке) Ленфильм. 1987 г. «Помилуй и прости» (бабушка Люси) Киностудия им. А. Довженко. 1988 г. «Васька» (эпизод, 1-я серия) Ленфильм. 1989 г. «Украденное свидание» Таллинфильм 1989 г. «Год собаки» Россия, Франция (дежурная в филармонии) 1994 г. «Улицы разбитых фонарей» (соседка 3-я серия «Дурь») 2000 г.



1994 г. «Улицы разбитых фонарей» (соседка 3-я серия «Дурь») 2000 г.

Храмов Владимир Александрович (?–1989)

Актер Сортавальского театра в 1961 г. Выпускник режиссерского факультета ГИТИС а.

В 60-е гг. режиссер на ТВ. Ставил телеспектакли и х/ф в ТО "Экран". В т. ч. «Голубая чашка» 1964, «Денискины рассказы» 1970, «Человек с ружьем» 1977 и др.



На фото: Телепередача «Будильник» 1968 г. В. А. Храмов в роле профессора Друдла.

Черемухина Нина Владиславовна (?–1999)

Закончила ГИТИС СССР (ныне РАТИ).

В 1953–1956 гг. актриса Сортавальского театра.



Играла в спектаклях «Семья», «Мачеха», «Живой портрет», «Не называя фамилии», «Твое личное дело», «Персональное дело». Затем – актриса Новомосковского драматического театра (Тульская обл.) Заслуженная артистка Российской Федерации (1992 г.)

Художники театра

1950–1951 гг. Грубина Татьяна Ивановна

1906 г. рождения, г. Москва. Окончила Курсы декоративного и прикладного искусства в 1929 г.

Эксельбирт Ольга Даниловна (1899–1970) постановка «Замужняя невеста» 1951 г.

Шапорин Василий Георгиевич (1915–?) постановка «Макар Дубрава» 1951 г.

1951–1955 гг. Белов Александр Иванович (1917–?)

1955–1957 гг. Кузнецов Лев Владимирович (1923–1992)

Сулимов Мар Владимирович постановка «Персональное дело» 1954 г.

Саркисян В. А. постановка «Мать своих детей» 1957 г., «Факир на час» 1958 г.

1957–1962 гг. Изенберг Владимир Константинович (1895–1969)

Изенберг Владимир Константинович

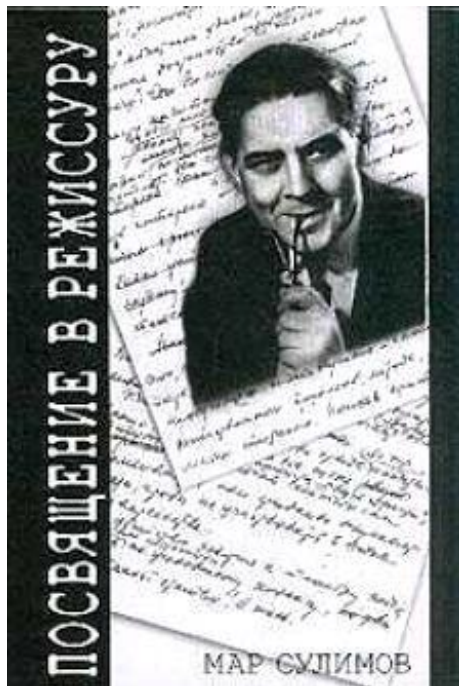
Установить художнику Изенбергу Владимиру Конст. разовое вознаграждение за оформление спектакля „Девушка с вестниками“ в размере руб. 200. За время работы т. Изенберга в г. Сортавала выплачивать ему суточные в размере 2 руб. 60к. в сутки и оплачивать гостиницу. Директор и главный режиссер театра: [подпись]

Для того, чтобы коллектив рос и развивался еще быстрее, стоит, на наш взгляд, поставить и некоторые другие вопросы. Как мы уже отмечали, режиссерская работа почти во всех спектаклях добротна, нередко просто интересна. Но не мешает ли появлению большего числа спектаклей «хороших и разных» то, что почти все постановки осуществлены главным режиссером театра П. П. Русаковым и оформлены художником В. К. Изенбергом.

В 1920-е гг. иллюстрировал книги и журналы. Делал экслибрисы артистам театра и балета. Работал в области политического плаката. В 1930-е участвовал в оформлении спектаклей в Куйбышевском драматическом театре. В 1954 году руководил работами по реставрации памятника «Стережущему» (автор монумента его отец). В 1960 г. оформлял спектакли в Ленинградском театре кукол. Умер в 1969 г. в Ленинграде.



Сулимов Мар Владимирович



Автор книг «Посвящение в режиссуру», «Режиссер наедине с пьесой» и других.

Театральный режиссёр, художник, педагог. Заслуженный деятель искусств Карельской АССР (1950). Народный артист Казахской ССР (1973).

В 1939 году окончил режиссерский факультет ГИТИСа (учился у Ф. Н. Каверина и В. Г. Сахновского). Стажировки в Малом театре, работал во фронтовом театре ГИТИСа.

В 1947–1955 годах – главный режиссер Петрозаводского русского драмтеатра. Руководил Ленинградским театром им. Комиссаржевской (1959–1965), Русским театром им. Лермонтова в Алма-Ате (1957–1959 и 1969–1974). В 1966–1968 годах работал на Ленинградском телевидении. В 1968–1969 годах – главный режиссер Минского русского театра драмы.

Педагог ЛГИТМ и Ка – СПбГАТИ (1963–1968 и 1975–1994; профессор, 1982).

Директор, актер, режиссер Русаков П. П.



Русаков П. П. (на переднем плане фото слева 1952 г.) и Русакова (Котенева) А. И. (фото нач. 1950-х гг.)

Завершая краткий обзор истории театра, было бы несправедливым не упомянуть тех, кто руководил театром на протяжении 12 лет. Скажем, что после непродолжительной работы директора Лядского М. М. (15.08.50–17.08.51) театр возглавил и был его бессменным директором, вплоть до закрытия, Русаков Петр Петрович.

Как представляется, был он личностью незаурядной. Столь долго и успешно управлять таким сложным учреждением культуры, как передвижной театр дело поистине непростое и подчас героическое.

Из Списка работников за 1962 год становится известным, что в театре он начал работать с августа 1950 года.

Спустя три года (30.06.53) его женой стала актриса Котенёва Алевтина Ивановна, 1923 г. рождения, русская, член партии, образование среднее театральное. Стаж её работы в учреждениях искусства к 1962 г. составлял 14 лет. В 1957 году ей, Русаковой А. И., присвоили звание «заслуженная артистка КАССР».

Сам же Петр Петрович, 1895 г. рождения был беспартийный и это обращает на себя внимание, поскольку опровергает распространенный стереотип о том, что в советское время на высокой руководящей должности могли работать лишь партийные. Образования он имел два. Высшее юридическое и среднее театральное. К 1962 г. его театальный стаж составлял 30 лет (с 1953 г. он – заслуженный артист КАССР). Да, Русаков был не только управленцем, но еще и активным творческим человеком. Он, как режиссер ставил спектакли и был иной раз действующим актером. Юридическое образование помогало ему грамотно планировать эксплуатационную деятельность театра, быть хорошим организатором.

Судя по всему, был он не только строгим, что необходимо в подобном коллективе, но и рассудительным и даже гуманным. Вот, например, что стряслось в Сортавале 7 ноября 1951 года, и как отреагировал директор. Из приказа 8 ноября 51 г. «За небрежную работу по оформлению здания к празднованию 34-ой годовщины Великой Октябрьской Социалистической Революции объявляю выговор рабочим сцены Елисееву В. Б., Ерохову П. И., зав. постановочной частью Заславскому и ставлю на вид моему заместителю Александрову не осмотревшему и не проверившему оформление, в результате чего 7/XI – с/г портрет т. Сталина был снят, т. к. рейка вследствие небрежного крепления сломалась. Директор театра Русаков». Скажем, весьма умеренные взыскания. А происшествие неординарное. На виду у всех в центре города в день Революции портрет Вождя народов то ли падает, то ли висит косо, и его вынуждены снимать с фасада здания. Видно, директор бережет своих сотрудников, и в тоже время, как положено оперативно

реагирует. Этот эпизод, кстати, опровергает современные мифы о жизни сталинской эпохи. Нынешние драматурги наверняка бы изобразили его более «кроваво». С арестами, ГУЛАГом и т. п. экстримом.

А с реальными экстремальными ситуациями в жизни театра Петру Петровичу приходилось сталкиваться не раз. Это и трагедии: во время гастролей по Карелии 2 марта 1959 г. погибла актриса Баева...

И трагикомедии: «24 сентября 1953 года. Сортавала. Приказ №68. 24/IX-53 г. на репетиции спектакля «Семья» арт. Артюков В. П. позволил себе оскорбительную по отношению к главному режиссеру А. Л. Экслер шутку, предложив ему папиросу, в которую было введено взрывчатое вещество. Учитывая тяжесть совершенного нарушения трудовой дисциплины приказываю дело об этом нарушении передать на рассмотрение товарищеского суда театра ... Русаков.» Здесь директор проявил себя как адвокат, квалифицировав хулиганское по сути деяние актера как служебный проступок. Так что вдвойне повезло исполнителю роли студента в ленинской пьесе. Во-первых, с начальством; и во-вторых, что была в советское время «низовая демократия». В данном случае в форме товарищеского суда. А в современных условиях могли возбудить уголовное дело.

Для Русакова театр был своего рода детищем. Он взращивал и оберегал его. Несмотря на строгости, советовался с коллективом, шел ему во многом навстречу. Например, беседуя как-то с актрисой Баниной, спросил: «А куда бы Вы хотели отправиться на гастроли?» Узнав о ее желаниях, организовал турне по Прибалтике.

Но вставший на ноги на излете сталинской эпохи, театр не пережил хрущевскую оттепель. Первые грозные тучи стали появляться в республиканской прессе. В 1958 году в «Ленинской правде» звучат упреки в адрес Русакова: «Не мешает ли появлению большего числа спектаклей «хороших и разных» то, что почти все постановки осуществлены главным режиссером П. П. Русаковым и оформлены художником В. К. Изенбергом. <...> разве не в интересах театра, если бы на тот или иной спектакль пришел, что называется «свежий человек», который сумел бы ... найти смелое и оригинальное режиссерское решение? <...> В силах Министерства культуры добиться, чтобы постановку некоторых спектаклей ... поручали, в качестве дипломных, выпускникам ведущих театральных вузов страны». (Афанасьев Д. Люди больших дел. Заметки о спектаклях Сортавальского драматического театра. // Ленинская правда 1958)

Русаков прислушивается к критике, начинает привлекать других режиссеров, и теперь уже это становится недостатком в его работе. Впрочем, для того, чтобы хоть как-то приблизиться к разгадке тайны ликвидации Министерством культуры в 1962 г. стабильно работающего театра, полностью приведем текст письма Петра Петровича в республиканские вышестоящие органы:

«Министру культуры КАССР т. Колмовскому Л. Н.

По акту ревизии от 17 сентября с. г. считаю необходимым дать объяснения в части касающейся лично меня.

Ревизоры правильно указывают, что значительную часть времени я находился в Москве, но необходимо установить следующие неоспоримые факты:

1) во всех случаях, кроме неизбежных, нормальных командировок (добор состава, вызов на семинары и т. д.) я выезжал в Москву за свой счет. Делал это с ведома Министерства культуры КАССР и лишь в тех случаях, когда состав театра находился в таких поездках, где совершенно исключалась возможность репетиционной работы. Директор-распорядитель во всех случаях находился с составом театра и пребывание в этом же составе второго директора или гл. режиссера, лишенного возможности работать, было бы ничем не оправданной тратой суточных и квартирных, не говоря уже о том, что лишний человек в автобусе театра уже создает большие затруднения. На базе в Сортавале в этот период идет только бухгалтерская обработка получаемых из гастролей документов.

Телефонные и телеграфные расходы, связанные с руководящими указаниями по всем вопросам, которые на месте затрудняется решить директор-распорядитель, все равно имели бы место независимо от того, находился бы я в Сортавале или Москве. Между тем находясь в нормальных условиях, я имел возможность готовиться к очередным постановкам и детально планировать эксплуатационную деятельность, имея удобную связь с той и с другой бригадами (в период параллельной работы)

2) хорошо известно, что театр из года в год ритмично, без срывов работает, не допустив ни одного раза сверхплановых убытков, перевыполняет план, что продукция театра ценится зрителями, что они любят этот театр.

3) коллектив театра и его директор-распорядитель Лунов Г. Б. хорошо знают, что организация спектаклей и все без исключения поездки совершаются поточно и детально, на каждый день разработанным мною эксплуатационным планом.

4) все гастроли вне КАССР, в том числе в *рентабельнейшие четырехмесячные гастроли по Краснодарскому краю были не только спланированы, организованы, но и проведены мною без копейки затрат на внештатных уполномоченных по организации зрителя. Приводящиеся сейчас, безусловно выгодные для театра Крымские гастроли организованы также мною.*

5) не было случая, когда в период нахождения театра на базе в г. Сортавала я не был бы с коллективом, за исключением сентября 1962 г., когда я вынужден был лежать ввиду тяжелого заболевания.

6) не было случая когда я не находился бы с коллективом в поездке, если только там создавалась возможность репетиционной работы. Вам известно, что всю большую неприятную и ответственную директорскую работу я веду без какой либо компенсации, получая только установленный мне Министерством культуры РСФСР, по тарификации, оклад главного режиссера.

7) театр оплатил за период лишь той части моей и А. И. Русаковой зарплаты, которая не была выплачена длительный срок по вине театра (задержка до 1^{1/2} месяцев)

8) по поводу двух телеграмм, которые приведены в акте, видимо как излишние, необходимо пояснить следующие:

а) мои двукратные попытки позвонить по телефону бухгалтера были безрезультатны, вопрос же, требующий переговоров по отправке билетов, афиш и заказа новых афиш, был неотложно срочным, что и вызвало первую телеграмму

б) в Олонце, вследствие потери голоса в холодных клубах, длительное время находилась на бюллетене засл. артистка Русакова А. И. и ввиду того, что театр переезжал в Суоярви, а Русаковой еще требовалось длительное лечение, тов. Лунов разрешил ей выехать в Москву, где она и закончила курс лечения. Эти обстоятельства и вызвали телеграмму Лунова.

Я позволю себе напомнить, что после отмены брони на квартиры театральных работников я подал Вам заявление с просьбой освободить меня от работы в театре, как только в распоряжении Министерства будет соответствующий кандидат. Ожидая этого, я продолжал выполнять возложенные на меня обязанности, поскольку моя связь с Москвой ни в коей мере не отражалась на работе театра.

В августе и сентябре с. г., в связи с тяжелым приступом стенокардии, врачи предложили мне прекратить работу и перейти на пенсию. Это побуждает меня вновь просить Вас об освобождении меня от работы в театре в связи с переходом на пенсию.

Директор и главный режиссер театра»
(осень 1962 г.)

Финал деятельности П. П. Русакова и возглавляемого им театра таков: на основании приказа Министерства культуры КАССР № 195 от 14 декабря 1962 г. в соответствии с Постановлением бюро Обкома КПСС и Совета Министров КАССР № 446 от 1 октября

1962 г. Карельский республиканский передвижной театр был ликвидирован 14 января 1963 года.

Литература и источники.

Аринина Л. О. Из истории создания и деятельности Сортавальского театра русской драмы в 1950-е годы. Сортавальский исторический сборник. Выпуск 2. Петрозаводск. Издательство ПетрГУ. 2008.

Вл. Королевич и Б. Петкер. В агитпоезде им. Сталина (воспоминания). Журнал «Современный театр» №8 1928г.

Королевич В. В. Автобиография (1895–1926). РГАЛИ ф. 341 оп. 1 ед. хр. 276 л. 3–4

Виктор Ансаров. Театр стал моей судьбой. Воспоминания актера. Тюмень, 1996 г.

МКУ «Архив» СМР. Фонд 219. Республиканский передвижной драмтеатр г. Сортавалы 1950–1962 гг.

П/о Сортавальского русского драматического театра КАССР. НА РК Ф.2772

Республиканский передвижной драматический театр (1950–1963 гг.) НА РК Ф. Р-1700

Газета «Красное знамя» (г. Сортавала):

1950 г. 19 окт. «В Сортавале открылся драматический театр».

1950 г. 24 ноября Рубцова Т. «Спектакли второго русского драматического театра республики в рабочих клубах»

1950 г. 10 дек. «Деятель советского искусства В. В. Королевич»

1952 г. 28 сент. «250 спектаклей»

1953 г. 31 янв. «Гастроли второго русского драматического театра»

Слово о Каликине

В феврале 1932 года родился народный артист Карелии, заслуженный деятель искусств России, 25 октября 2007 году в возрасте 75 лет ушел от нас Виктор Сергеевич Каликин... Его памяти я посвящаю свой доклад.

Ушел, несомненно, великий артист. Не знаю, понимал ли Виктор Сергеевич меру своего таланта, слишком прост был, доступен, с ним было легко и радостно. Он мог работать дворником и не чувствовать неудобства, мог петь в моей бане так, что она едва по бревнышкам не раскатывалась, басил в трубку телефона - «здоро-о-во!», и на улице раскланивался направо и налево: все ему были знакомы... Мы иногда встречались с Виктором Сергеевичем на улице Ленина: шел он обычно с палочкой из можжевельника (пахнет-то как,- ты понюхай!) или из ивы, с небольшим рюкзачком, в котором носил воду из родника, иногда с собакой – огромной немецкой овчаркой, подстать своему именитому хозяину, одет просто, седая борода и длинные волосы, иногда стянутые плетеной березовой ленточкой, крупная голова на могучей шее, нос картошкой. Калика переходя из далекого прошлого... Таких я встречал в детстве в Мордовии: после войны на улицах небольшого мордовского городка Ардатово можно было видеть странных людей: ходили они в каких-то холщовых одеждах, в лаптях, с сумками полотняными через плечо, бородатые, длинноволосые... Они останавливались под окнами домов и пели, да так ладно, заслушаешься. И люди слушали, просили еще что-нибудь спеть и подавали, конечно, хотя время было бедное, голодное. Один из них имел прекрасный бас. Рассказывали, что служил он когда-то в церкви. Сила его баса была такова, что стаканы лопались, когда он давал волю голосу. Иногда я встречал его в столовой, где всегда было много народа: там продавали водку в разлив, и пиво, было накурено, шумно, пахло кислятиной. Но когда он начинал петь, становилось тихо... Он пел как-то поособому, прикладывая ладонь к уху, пел какие-то непонятные мне песни, как я сейчас понимаю, духовные стихи. Этот образ глубоко засел в моем мальчишеском сознании и когда я впервые увидел и услышал Каликина, мне сразу вспомнились эти картины детства. Это о нем будто сказал Ленин: «Какая глыба, какой матерый человецище!».

Встретились, обнялись, он слегка отстраняется – спину не трогай, болит. Он уже был серьезно болен, но ни разу не слышал, чтобы он говорил о своих болячках. За три дня до его смерти мы, как обычно, собрались на Центральном базаре, заказали по кружке пива. Он был несколько бледен, молчалив. Вдруг от соседнего столика подходит мужик и несет три кружки пива: - «Виктор Сергеевич, от нашего стола – вашему». Каликин смущенно улыбнулся, поблагодарил, а нам с И.П. Тюриковым пояснил: - «Это замечательный баянист, я его давно-о знаю», но пить не стал: не пьётся сегодня что-то...». Вообще, у него все были замечательные – студенты, коллеги, слушатели. Что вовсе не означало, что он - розовая пастила. Правда-то никогда не бывает простой. Ему не нравилось, когда власти, например, ввали; нетерпим был к несправедливости, боли другого человека... Тогда он говорил резко, темпераментно, не стеснялся в выражениях. Помню, собрали в мэрии «актив» - общественность, руководителей землячеств в первый день известных кондопожских событий. Мэр города В. Масляков и многие из его окружения пытались свести молодежный бунт к пьяной драке, хулиганству. Во всю мощь своего голоса Виктор Сергеевич заявляет, что все это враньё! События носят этнический характер, вызваны они определенными условиями: порочной миграционной политикой государства и руководства Карелии, в частности, безнаказанностью хулиганствующих кавказцев, их неуважением русской культуры, традиций, коррупцией в милиции... Нужна была гражданская смелость, чтобы вот так называть вещи своими именами.

Так же было и на митинге пенсионеров, когда памятная всем «монетизация» больно ударила по обездоленным людям. Он выбрался из толпы, взойдя на трибуну и запел «Дубинушку». Надо было видеть и слышать, что творилось тогда на площади Кирова...

Он был патриотом, и заявлял об этом открыто, хотя быть патриотом в то время было не модно.

В «Обществе русской культуры» он постоянно говорил о недостаточном внимании Министерства культуры Карелии и властей к нуждам «Русского общества», русского народа, русской культуре, ее проблемам. Его волновало вымирание русского народа, его алкоголизация... Кому-то, наверное, это надо было, территорию что ли освобождаем... И вот что интересно,- говорил он, - как только начинаешь говорить о проблемах русских, так сразу ярлык – шовинист, националист, будто и нет титульной нации...

Как-то пригласили нас – Виктора Сергеевича, Игоря Петровича Тюрикова и меня на обсуждение в молодежной среде проблемы толерантности. Этот модный термин тогда только-только входил в обиход. Молодой ведущий с горящими глазами призывал к активности. Аудитория была неподготовлена к интеллектуальной атаке и все шло как-то ни шатко, ни валко. Я как преподаватель истории религии попытался высказать свою точку зрения, но ведущему что-то не понравилось и он бойко усадил меня на место. И тут поднялся Каликин. Говорил он горячо, возмущенно: «Так диспуты не ведутся, надо учиться слушать и слышать иное мнение. Это культура общения. А вообще я не принимаю этого пришлого западного словечка. У нас есть русское понятие «уважение» - к чужой культуре, иной религии, иному образу жизни - уважение и понимание. Так нас воспитывали с детства. А «терпимость» что-то «домом терпимости» отдаст. И потом, почему я должен терпеть то, что противоречит моей культуре, терпеть хамство, не уважение моего народа. Я не хочу участвовать в этом собрании». Он встал и демонстративно вышел. Мы ушли вслед за ним. Конечно, ему такое не прощали.

Мне стыдно за нашу власть, которая так и не оценила в полной мере талант великого артиста: несмотря на все ходатайства общественности, он так и не был отмечен в свой 75-ний юбилей соответствующей наградой; в трудный момент жизни артиста у правительства не нашлось средств, помочь Виктору Сергеевичу выкупить дорогостоящее лекарство. Стыдно... Не умел и не хотел Виктор Сергеевич приспособливаться к власти. В нем жила новгородская вольница, стихия жизни, русский характер, который терпит до поры до времени.

Эпичность этого необыкновенного человека пробуждала во мне образ Вайнемайнена, древнего певца и мыслителя. Кажется, за него выражал обиду этот вековечный песнопевец:

Часто я людей встречаю,
Что меня ругают злобно
И меня словами колют,
За язык мой проклинают,
Заглушают криком голос;
Говорят, что я трещу лишь,
моё не нужно пенье,
Что пою я часто плохо
И не знаю лучших песен...

Концерты, в которых участвовал Виктор Сергеевич, всегда были праздником для нас, его друзей, близких. Он всегда заранее приглашал нас. Я видел, как трудно давались ему эти концерты, особенно, последний год. Он очень уставал, хотя голос звучал по-прежнему мощно. Не петь он не мог, он - артист и любил публику, аплодисменты. Я иногда приглашал его на свои занятия со студентами, где он исполнял романсы и песни, рассказывал что-то о себе, о любимой Туле...

Со студентами он работал с удовольствием. Не однократно предлагал в педагогическом университете вести занятия по постановке голоса учителя. Для него было удивительно, что в профессиональной подготовке преподавателя нет технологии работы с

голосовым аппаратом. Это издевательство над горлом учителя, считал он. «И ты не умеешь говорить, горлом берешь, а надо на диафрагму опираться, надо каждое утро «гудеть», ведь устаешь говорить», - не раз говорил он мне... И правда, не учили нас, учителей, «гудеть» в ВУЗе. Вот и мучаемся и страдаем от болезней горла.

К друзьям он был внимателен и добр. Старался поддержать добрым словом, советом. Было у нас, его друзей, укромное место, где время от времени мы собирались, чтобы поговорить, посмотреть друг на друга, послушать, что каждый думает по тому или иному поводу. Это был музей «Духовной культуры» в педуниверситете на четвертом этаже. Мы рассаживались вокруг карельского стола, доставали свои напитки, закуски... Как всегда говорил больше Владимир Николаевич Водолазко, его феноменальная память обрушивала на нас поток исторической информации, Юрий Александрович Савватеев любил слушать и лишь изредка формулировал свои предложения. Всегда дельные и актуальные. Игорь Петрович Тюриков «раскручивал» Виктора Сергеевича на литературные темы, и тогда в нем просыпался филолог (не зря он имел два образования!). Было тепло, уютно, интересно и мы засиживались допоздна, пока нас не начинали разыскивать жены. Вообще, с каждой такой встречей Виктор Сергеевич раскрывал новые грани своего бытия; любил порассуждать о мироздании или о религиях, о человеческой природе, и тогда мы слышали философа, о музыке и, конечно, о своем кумире и учителе – Георгии Васильевиче Свиридове. Он обладал поэтическим даром, не в том смысле, что писал стихи, а как он относился к поэзии, читал много наизусть.

Нашему общему другу **Ивану Костину** исполнилось 75. – Надо, ребята, что-то доброе сочинить ему,- гудит Каликин,- вот пиит у нас,- показывает на И.П. Тюрикова,- пусть-ка покумекает». И тут же Игорь Петрович выдает экспромт:

Ивану Костину в день
Светлый юбилея
Мы шлем слова признанья и привета.
Хоть на дворе давно уже не лето,

Мы всех заслуг перечислять
не будем!
Путь пройденный, конечно,
не итог.
Пусть будет много праздников
и буден,
Чтоб выполнить, что дал
с рожденья Бог!
Пусть будет много издано
стихов,
Их ждем –

Каликин
Тюриков
Ершов.

Экспромт одобрили, а Виктор Сергеевич удивленно прокомментировал: - Вот завернул! А сам юбиляр был растроган до слез.

А вот наше поздравление уже самому Виктору Сергеевичу 2 февраля 2005г.:

Каликин Виктор, имя-то какое!
В нем что-то от калины и лугов,
Ты запахом лесов и трав напоен,

Ты леший, маг и ловкий птицелов.
Ты медленно, внушительно вещаешь
И вдохновенно трепетно поешь.
Ты души темные от скверны очищаешь
И павшим свет надежды подаешь.

Так будь здоров, великий наш Каликин,
Живи и жги всех творческим огнем.
А если что... ты нас на помощь крикни
И непременно мы к тебе придем.

И в день рожденья, крепко обнимая,
Читая неумелые стихи,
Мы от души, твои друзья, желаем,
Как голос свой ты Вету береги...

Я часто вспоминаю, как впервые я попал к Виктору Сергеевичу в гости. Пригласил он нас с женой на юбилей. И как всегда больной вопрос, что подарить Великому? Чтобы было оригинально и по душе ему. Был у меня старинный медный ковш. Привязал к нему бирочку с текстом: «Лет до ста живи – молодежи! На славу себе и людей! Из ковша–Ерша сладко пей!.. Ковшик медный, не простой, именинник дорогой! Радость людям ты несешь, песни разные поешь...». Наливаю в ковшик вина-ершовку, подаю на блюдецке огурчик и помидорчик и продолжаю: «Пей Ершовку, ешь огурец! Вот будешь ты молодец... Помидорчиком закуси, До, ре ми, фа, соль, ля, си! А вот и грибочек - с малый носочек...Видом хоть куда, съешь, – и нет от него следа! Съешь, дорогой, не спеши! Это славят тебя Ерши! А буде еще, каки даты, зови!». Кажется, подарок ему понравился. Как понравилось и наше общее поздравление.

С тех пор я часто бывал в его замечательном доме, любил его кабинет. - «Сюда могут приходить все, кому дорого имя Каликина, здесь можно, посидеть, погрустить, послушать его песни»,... говорила Иветта Ивановна, его верная спутница жизни.

Прожил свою жизнь он достойно. С нами остались его песни. Он оставил людям радость. И ушел подобно эпическому певцу Калевалы:

Проложил певцам лыжню я,
Я в лесу раздвинул ветки,
Прорубил тропинку в чаще,
Выход к будущему дал я,-
И тропиночка открылась
Для певцов, кто петь свободен,
Тех, кто песнями богаче...

Прощанием с нашим другом стало стихотворение – реквием **Ивана Костина**, в котором отчетливо слышатся боль сердца, плач души поэта:

Не стало друга. В сердце холод.
У всех нас общая беда.
Его живой и чудный голос
Мы не услышим никогда.

Певцы, поэты, музыканты –
Его друзья не сочтены.
Мы все в плену его таланта

Искусством были сплочены.

Звучали звуки песен древних
У нашей сельской городьбы.
Он пел в моей родной деревне
У стен родительской избы.

Ему, гремя, рукоплескали
На нашей северной земле
Филармонические залы,
Цеха и люди на селе.

Народ певца не позабудет.
А кругу истинных друзей
Хватать нам Виктора не будет,
Его кипучей жизни всей.

Сейчас, когда не стало и Ивана Костина, я могу только повторить его слова: «В сердце холод, у всех нас общая беда...». Уходят друзья, уходит творческая элита нашего края... Потому каждое слово, сказанное о большом мастере, надо бережно сохранить для потомков. Игорь Петрович Тюриков давно дружил с певцом. Его прощальное слово не было опубликовано. Хочу дать его полностью.

- Несмотря на крестьянский вид, он был человек высокообразованный, имеющий обширные познания в области литературы, музыки, мифологии и фольклора. Он мог рассуждать, захватывая огромные пласты человеческой культуры от Сократа до Лихачева, Панченко, Свиридова... Но как земное притяжение, его неизменно тянуло к древности, к народному творчеству. Он мечтал, особенно в последние годы, спеть и записать заонежские былины. Говорил об этом неоднократно, будто чувствуя, что времени ему на этой земле осталось уже немного.

Будучи крестьянином по происхождению (он родился в селе Доброе Тульской области) и по мировосприятию, он хорошо знал жизнь деревни, душу народа, его думы, надежды и песни. Окончив Московскую консерваторию после Калужского пединститута, он поехал в Сибирь, где собирал песенный фольклор, а затем эту работу продолжил на Карельской земле.

Судьба свела меня с Виктором в 1968 году и с тех пор мы не разлучались с ним. Когда я думаю о нем, вспоминаю его, то он больше представляется мне не на сцене, возле рояля в концертном фраке, я вижу его идущим с коромыслом на плече с ведрами, несущим воду из источника; я вижу его расчищающим снег у кинотеатра «Победа», когда он был отлучен от работы в консерватории и вынужден зарабатывать на хлеб физическим трудом; я вижу его как на моем участке он волочит большое бревно, подпевая себе: «Эх, ухнем!». Он был и остается в памяти очень земным человеком. Постоянно в работе, постоянно поющим, живущим своим искусством.

Идя по городу, он привлекал к себе внимание прохожих потому, что, тренируя голос, он постоянно что-то напевал. В работе над собой, над своим репертуаром у него не было пауз. Не будучи еще широко известным вокалистом, он снискал уважение и признательность со стороны известных певцов и композиторов. Ему подарил партитуру своих сочинений с персональной оценкой его таланта композитор Георгий Свиридов. Долгие годы, до самой своей смерти он общался, наезжая в Москву с великим композитором, он был дружен со многими деятелями культуры Карелии. С ним всегда было интересно и молодому человеку, начинающему свой путь в искусстве, и убеленными сединами профессору, он был оригинален, неповторим по своей природе мышления, по интересу к миру человека, жизни в ее истоках и современных проявлениях.

Он никогда не состоял ни в какой политической партии. На протяжении 16 лет, он, входя в правление Общества Русской культуры, участвовал во всех акциях, которые оно проводило, бескомпромиссно выступал на многих совещаниях различных уровней. Смелость бескомпромиссных суждений была проявлением его натуры. Он всегда интересовался общественно-политической жизнью, посещал митинги, активно реагировал на все события, происходящие в стране и в Карелии. Помню, как на митинге, посвященном Октябрьской революции, видя, что спадает накал страстей, он сказал мне: «А не спеть ли нам «Дубинушку?» И мы с ним пошли на трибуну - помост, и без микрофона он запел во всю мощь своего голоса: «Эх, дубинушка, ухнем!». Это было впечатляющее зрелище. Затем эта «Дубинушка» отозвалась ему, когда речь зашла о награждении его по случаю 75-ия его со дня рождения. Но для него всегда важнее было выразить свое мнение, свою позицию, чем думать о последствиях. Видимо поэтому, разбираясь в перипетиях столкновений различных партий, он не принадлежал формально ни к одной из них, отдавая свои симпатии КПРФ, хорошо зная ее историю, видя ее просчеты и ошибки. «Земное притяжение», тяга к народной жизни, к искусству, и одновременно ощущение высокой духовности этого искусства, стремление выразить его и в песне и в собственной жизни, определили своеобразие его натуры, талантливого, великого человека, каким он был, есть и останется в нашей памяти – Виктор Каликин.





Академический хор г. Кеми: 40-летию создания

Народному коллективу Академическому женскому хору г. Кеми в этом году исполнилось бы 40 лет. У истоков коллектива стоял Александр Максимович Полешук, который после окончания училища в 1966 году приехал в Кемь. Он стал работать преподавателем Детской музыкальной школы и руководителем детского хорового коллектива. Кроме того, в одной из средних школ им были созданы хоровые классы. 3 ноября А. М. исполнилось бы 70 лет. Его жизнь и творческая деятельность вошли в историю нашего города. Родился он в Новгородской области, спустя некоторое время семья оказалась в Карелии. С детства его влекла музыка. Самостоятельно он освоил игру на гармонии и баяне. Узнав о том, что в Петрозаводское музыкальное училище можно поступить, не имея музыкального образования, Александр подаёт туда документы. Получив диплом музыкального руководителя, приезжает в Кемь. Сбылась его заветная мечта: работа связана с музыкой, его окружает творческий коллектив педагогов Детской музыкальной школы. Чтобы продолжить образование, А. М. Полешук поступает в Ленинградский институт культуры им. Н.К. Крупской. Учился по классу «Хоровое дирижирование». Закончил институт по специальности «Руководитель самодеятельного академического хора».



Накануне 50-летия Октябрьской революции Александру Максимовичу предложили создать хоровой коллектив для участия в Днях культуры Республики. Так в ноябре 1976 года родился коллектив, в который пришли люди разных профессий, которых объединило общее увлечение - пение. Это удивительное искусство, помогающее переносить трудности повседневной жизни, дарящее своему сердцу и сердцам слушателей радость. Таким образом, впервые участницы (в коллективе были только женщины) вышли на сцену с патриотическими песнями о революции, Родине. Время было идеологизированное, поэтому в репертуаре хора было много песен, отвечающих духу того времени. Но и репертуар, включающий песни о Родине, партии, революции также отбирался очень тщательно. Прошло всего три года со дня основания коллектива, а уже в 1979 г. ему было присвоено звание «Народный самодеятельный коллектив». Коллектив начинает выступать на различных смотрах, конкурсах и фестивалях. В репертуаре хора произведения духовной музыки, обработки русских, карельских, финских песен, произведения русских и зарубежных композиторов: Чайковского, Римского-Корсакова, Свиридова, Чеснокова, Дунаевского, Шуберта, Моцарта, Брамса и многие других, песни советских композиторов. Хор становится непременным участником всех важных событий в жизни города. Кроме того, своим выступлением, он украшал многие праздники хорового искусства, проходившие в районе и республике. Хор участвовал в республиканских конкурсах, посвящённых 60-летию Ленинского комсомола, 60-летию образования СССР, 40-летию Великой Победы и др. В 1981 и 1987 годах коллектив принимает участие в Днях культуры Кемского района в Петрозаводске. В 1987 году хор становится лауреатом 2-го Всесоюзного фестиваля самодеятельного творчества. В этом же году коллектив встречается с академическим мужским хором Дома культуры производственного объединения ОТЗ, академическим женским хором Карельского филиала Академии наук СССР. В 1986 году хор выступает с концертом для участников и гостей Пленума Правления хорового общества Карельской

АССР. В мае 1981 года, в апреле 1983 года, в октябре 1987 года выступление хора записывается на республиканском телевидении. В феврале 1987 года коллектив участвует в концерте на сцене Финского театра.

Вместе с образованием хора создаётся мужской вокальный ансамбль, который становится постоянным участником Дней культуры района в Петрозаводске и разнообразных концертов в городе. На счету коллектива огромное количество дипломов и грамот, они победители самых разных конкурсов, таких как Всесоюзный конкурс на лучшее исполнение советской патриотической песни.



Коллектив хора награждён Дипломом Большого театра Союза ССР за активное участие в пропаганде отечественной классики в период Всесоюзного смотра художественного творчества, посвящённого 40-летию Победы. Среди наград - Почётная грамота Правления Всероссийского хорового общества, Почётные грамоты Министерства культуры КАССР, областного комитета профсоюза работников культуры, Дипломы и грамоты республиканских и Всесоюзных конкурсов и фестивалей. Репертуар включает несколько десятков хоровых композиций. Хор становится участником в городах Карелии. Коллектив выступает на ведущих сценах Петрозаводска: в филармонии, в театрах. И всё это благодаря мастерству и профессионализму художественного руководителя хора. До сих пор в музыкальных кругах Петрозаводска помнят имя А.М. Полещука. Хор всегда находится в творческом поиске. Его и так разнообразная программа, постоянно обновляется. Репетиции, выступления, поездки сблизили, породнили всех участников хора. Коллектив стал похож на большую семью, один живой организм, позволяющий ставить перед собой большие задачи, и идти по пути их достижения. Выступления коллектива отличаются высоким профессиональным уровнем, яркой эмоциональностью, глубиной раскрытия художественного образа, вокальной культурой. Руководителя хора отличала высокая требовательность к участникам и в то же время уважительное отношение к ним, вера в их вокальные способности и возможности.

В 1978 году из состава хора создаётся вокальный женский ансамбль. Руководителем ансамбля стала Ангелина Алексеевна Полещук. В коллектив вошли 8 человек. Ансамбль также стал принимать участие во всех массовых мероприятиях города. Кроме того, он стал выступать с сольными программами. В апреле 1983 г. ансамбль участвует в записи концерта на карельском телевидении. Тогда прозвучали произведения С.



Рахманинова, М. Парцхаладзе, Гаврилина и др. В 1989 году он получает звание Лауреата II Всесоюзного фестиваля самодеятельного художественного творчества после участия в конкурсе вокальных групп, ансамблей и солистов. Все массовые мероприятия в городе не обходятся без участия ансамбля. В 1990 году ансамбль становится лауреатом республиканского конкурса солистов, вокальных групп и ансамблей. В 1991 году ансамбль стал лауреатом III Всесоюзного фестиваля самодеятельного художественного

творчества. 7 апреля 1991 г. вокальный ансамбль выступил на сцене Русского драматического театра в гала-концерте фестиваля. Коллектив участвует в музыкальных праздниках не только в Карелии. В 1992 году он был приглашён в Белоруссию, город Бобруйск, где не только выступил на сцене Центра культуры, но и проехал с концертами по населённым пунктам Бобруйского района. В 1996 году коллектив дважды побывал на гастролях в Финляндии. (январь, февраль - женская группа), затем в ноябре - смешанная группа, которая дала 10 концертов за шесть дней. В одном концерте женского коллектива было 17 произведений, в репертуаре смешанного ансамбля - 20 произведений. В репертуаре: Бах, Лотти, Каччини, Чесноков, Эшпай, Дунаевский, Чичков, русские нар. песни. Смешанная группа появилась в 1995 потому, что из мужского ансамбля уехали несколько человек. Пришлось объединить коллективы. В марте 1997 года участники ансамбля приняли участие в записи программы «Встречи на Гоголя, 6» на карельском телевидении. Выступления хора звучали на республиканском радио. Это было в апреле 1985 года, когда были записаны шесть произведений в исполнении хора и четыре исполнила мужская вокальная группа. В репертуаре ансамбля произведения духовной музыки, русской и зарубежной классики, музыка советских композиторов. Хоровой коллектив стал подлинным пропагандистом хоровой музыки и хорового искусства в районе. Хоровой коллектив принимал участие не только в городских и районных клубных мероприятиях, но тесно сотрудничал с коллективом библиотеки Дома культуры железнодорожников. Совместными усилиями были подготовлена и проведена программа «Романсы трепетные звуки», которая была представлена жителям и гостям города, затем представлена финской делегации, посетившей Кемь. Спустя некоторое время её увидели читатели центральной районной библиотеки. В 2000-м году вместе с библиотекой был подготовлен вечер «Мир ярких звуков, трепетных созвучий», посвящённый юбилеям русских и зарубежных композиторов. Вечер прошёл в Доме культуры железнодорожников и затем прозвучал на местном радио. Литературно - музыкальная композиция «С верой, надеждой, любовью в 21-й век» была посвящена рождению Христа. Здесь звучали стихи русских поэтов и духовная музыка.

Все успехи музыкального коллектива были бы невозможны без огромных усилий создателя и вдохновителя А. М. Полещука. За свою подвижническую деятельность он получил звание заслуженного работника культуры Карельской АССР.

На празднование 20-летия хора приехал организатор, художественный руководитель и дирижёр Академического хора Петрозаводского государственного университета Г. Е.



Терацуянц. Интервью с ним было записано редактором местного радиовещания А. Н. Аверковым. Георгий Ервандович сказал о выступлении коллектива: «Самое главное, что присутствовало в этом концерте, это непосредственное, какое-то живое отношение к исполняемым произведениям. Чувствуется, что каждая певица вносит часть души. Это самое дорогое, что может быть в искусстве». Эти слова очень дороги каждому участнику коллектива, тем более, что это мнение заслуженного деятеля искусств Карельской АССР, заслуженного работника культуры РСФСР, который хорошо отзывался о руководителе хора, следил за успехами коллектива.

Успех и признание приходят лишь тогда, когда в коллективе складывается творческая и дружеская атмосфера. Хор стал не просто творческим коллективом, это вторая семья для его участников, где вместе отмечали дни рождения, праздники, помогали и поддерживали друг друга. В 2015 году в центральной районной библиотеке прошёл вечер - воспоминание «Эта музыка - песнь

моя...». посвящённый 70-летию со дня рождения А. М. Полещука, который, к сожалению, ушёл из жизни в 1995 году. На вечер собрались не только бывшие участники хора, но и многие жители города, которые помнили этого человека, помнили я яркие выступления коллектива. Прозвучало много замечательных слов благодарностей коллективу, тёплые воспоминания о руководителе. Сохранились записи выступлений хора благодаря редактору местного радиовещания А. Н. Аверкову.

Хор закончил свою деятельность в 2001 году, когда перестал существовать Дом культуры железнодорожников, а здание перешло к районному Центру культуры и спорта.

Список публикаций об академическом хоре г. Кеми

Баркина, В. Нет земли родней: смотр - конкурс патриотической песни // Советское Беломорье. - 1982. - 13 мая.

Баркина, В. Эстафета творчества // Ленинская правда. - 1981. - 15 мая.

Валентинова, Н. Смотр народных талантов : [о Днях культуры Беломорского и Кемского районов в Петрозаводске] // Советское Беломорье. - 1981. - 23 мая.

Киелевийнен, И. Маэстро, кусочек музыки... // Советское Беломорье. - 1995. - 10 июня.

Копылов, Э. Сказ о крае поморском : [завершились Дни культуры Беломорского и Кемского районов в Петрозаводске] // Ленинская правда. - 1981. 19 мая.

Крохина, Т. Поморье песнями богато... Завершились Дни культуры Беломорского и Кемского районов в Петрозаводске // Комсомолец. - 1981. - 19 мая.

Немцов, Ю. Жил на свете добрый человек : [стихи] // Советское Беломорье. - 1995. - 28 октября.

Окулова, Н. А музыка жива... // Советское Беломорье. - 1995. - 9 ноября.

Поздравляем с наградой // Советское Беломорье. - 1988. - 5 мая.

Полещук, А. В хоре только женщины // Комсомолец. - 1981. - 16 мая.

Полещук, А. Увлечённость песней // Советское Беломорье. - 1981. - 9 апреля.

Федотова, В. Разжав зубы, альты двинули вперёд крещендо // Молодёжная газета Карелии. - 1996. - 8 июня.

Черкасов, В. Аплодисменты в цехах : [о Днях культуры Беломорского и Кемского районов в Петрозаводске] // Ленинская правда. - 1981. - 16 мая.

Черкасов, В. От сердца к сердцу : [о Днях культуры Беломорского и Кемского районов в Петрозаводске] // Ленинская правда. - 1981. - 17 мая.

Фото из домашнего архива семьи А.А. и А.М. Полещуков