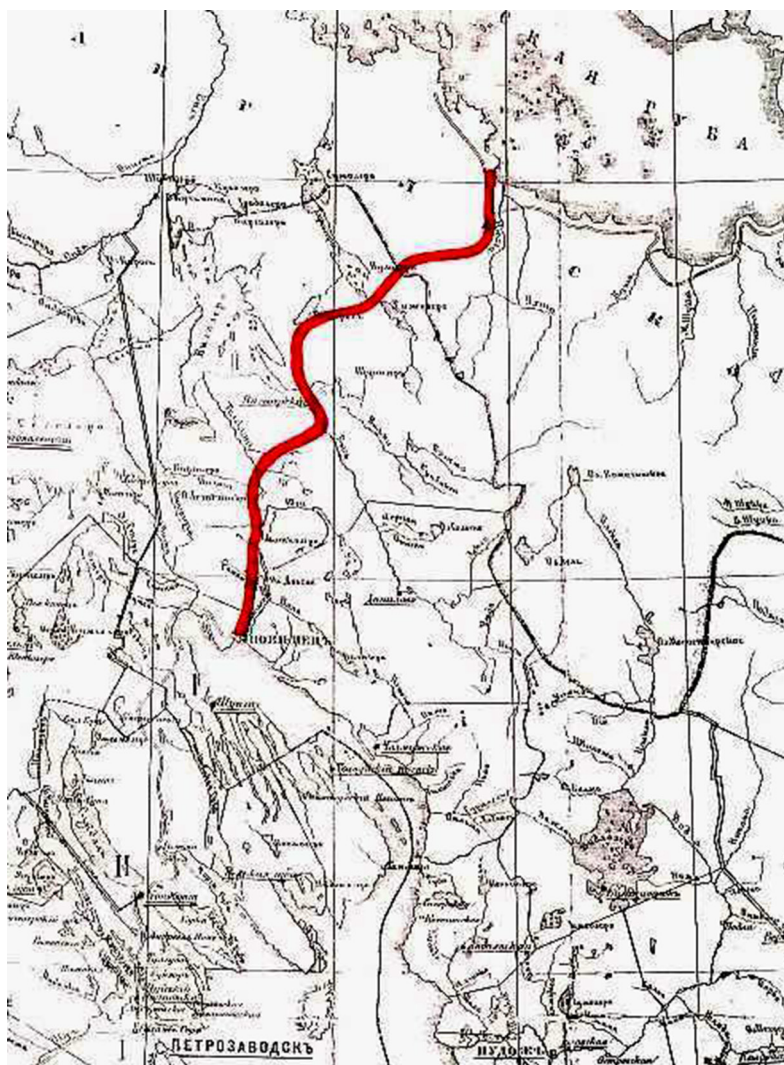


М.Ю. Данков, Д.А. Проц (Петрозаводск)

СРЕДНЕВЕКОВЫЕ ПУТИ ТРАНСПОРТИРОВКИ БЕЛОМОРСКОЙ СОЛИ В МЕТРОПОЛИЮ И АРМЕЙСКАЯ ТРАССА ЦАРЯ ПЕТРА 1702 ГОДА

МАЛООБУСТРОЕННЫЕ СРЕДНЕВЕКОВЫЕ торговые пути в центр континента при внимательном рассмотрении оказываются связаны с армейским маршем царя Петра. Осенью 1702 г. пять батальонов лейб-гвардии Преображенского и Семеновского полков преодолели новопостроенный, но ранее «многократно хоженный» путь от берега Белого моря к шведской цитадели Нотебург (Орешек с 1323 г.) на Ладогe. В результате неожиданной для неприятеля войсковой экспедиции Петр I одержал первую крупную победу в Северной войне (1700–1721)¹. Успешный поход привел к новациям XVIII столетия и признанию России мощной европейской державой² (ил. 1).

Между тем, начальные военно-торговые маршруты от «закрытого внутреннего моря Ледовитого океана» в центр страны стали формироваться с XII–XIII столетий. Новгород, рано исчерпавший собственные ресурсы в погоне за морской солью, пушниной, рыбой и жемчугом, положил начало массовому проникновению русских на Север. Система коммуникационных коридоров позволяла от берега Белого моря через «карельский» водораздел выходить по рекам Кемь, Шуя, Выг, Сума и Нюхча к Онежскому озеру и далее к Ладогe и Балтийскому побережью³. Однако «волочки» помогали благополучно передвигаться лишь зимой на санях и иногда летом на легких «лойвах» и волокушах, когда на окоемах болот первопроходцы укладывали гать и укрепляли ее специальными деревянными конструкциями с «тягловыми воротками». На суходоле и на крутых отрогах Ветреного пояса солепромышленники преодолевали маршрут с помощью грузовых волокуш⁴. При этом, встречаясь с водными преградами и



Ил. 1. Маркировка трассы «Осударева дорога» 1702 г. на карте 1879 г.

на «переволоках», они тащили груз волоком, попеременно подкладывая под «лоды» и волокуши заранее подготовленные бревна-катки. Сохранились свидетельства иноземцев о тяготах езды по более цивилизным, чем на Севере, лесным дорогам. Скажем,

П. Алеппский, участник посольства антиохийского патриарха Макария в 1654–1656 гг., отмечал: «Одному ... Богу известно, до чего трудны и узки здешние дороги: мы, проезжая ... от своей страны ... не встречали таких затруднений и таких непроходимых путей, как здешние, от которых бы поседели и младенцы»⁵.

И все-таки, анализируя архивные источники, попытаемся воссоздать азимутные направления транспортировки «соли бела» с Белого моря внутрь континента. Считается, что с XVI–XVIII вв. транспортные пути надежно связали бассейны Балтийского и Белого морей и объединили северную зону включая землю Кольского полуострова⁶. В этом смысле целесообразно выделить три коридора для вывоза «выпаренной» поморской соли в центр страны. Имеются в виду: сухопутно-водный маршрут «западного волока» к Кексгольму на Ладожском озере, «срединный путь» на Повенецкий рядок на Онежском озере, а также «восточный маршрут» через Повенец к Великому Новгороду⁷ (ил. 2).

Наиболее «архаическим» известием о «западном» транспортном коридоре является «Краткое описание пути, по которому русские едут из Кексхольма...» из рукописной книги «Регистр жалоб против дворянства в Финляндии 1556 г.»⁸ Автор агентурного донесения Я. Тейт составил документ по требованию шведского короля Густава I Ваза для фогта г. Або (Турку) С. Туоманпойка⁹. Тайнственное свидетельство, после «прилежно учиненного» допроса, было записано со слов одного из жителей Корельского уезда, по имени Нуосио Венялейнен и прозвищу Рюся¹⁰. В донесении автор сгруппировал сведения о населенных пунктах, об озерах и реках, о расстоянии в милях между селами. Текст отмечает стратегическую информацию о «западной» коммуникации от «Кексхольма в России» до «Западного моря», называемого Студеным, позже — Белым, морем. Документ, построенный в форме вопросника, повествует о заповедной территории Севера и, скорее всего, соотносится с военными событиями 1555–1556 гг. на юго-восточной границе Шведского королевства. «Регистр» фиксирует топографию «западного» пути к беломорскому побережью. От Ладоги (Navajarvi trask) трасса по «песчаным холмам» направлялась к Пехейерви (Pohejervi) и Оривеси (Oriwasi). Затем от Пиелисьярви (Pelistenjervi) перепроходцы по р. Льекса (Liekka), оз. Панкаярви (Pangajervi) и Тулос (Tulejerff) «волоком» попадали в оз. Колвасозеро (Korvasjerff), Реболы (Repula) и Ровкулы (Roukula) и выходили



Ил. 2. Карта-схема «Пути русских первопроходцев» XV–XVIII вв.»

к оз. Кимасозеру (Kimasjerff). По водному участку от оз. Нюк первопроходцы по р. Чирка-Кемь оказывались у оз. Юшкосзеро (Juskijerff) и по р. Кемь (Kemijaki) попадали в акваторию Белого моря (Hvitelhaffuedh)¹¹. Исследовательский интерес также вызывает часть донесения Тейта о стабильной дороге вдоль морского берега от «Кемского градка» на восток. Скорее всего, имеется в виду «мостовой путь», в русских источниках называемый Колежемский, или Усть-Онежский, тракт. Дорога соединяла поморские усолья Кандалакшского, Карельского, Поморского

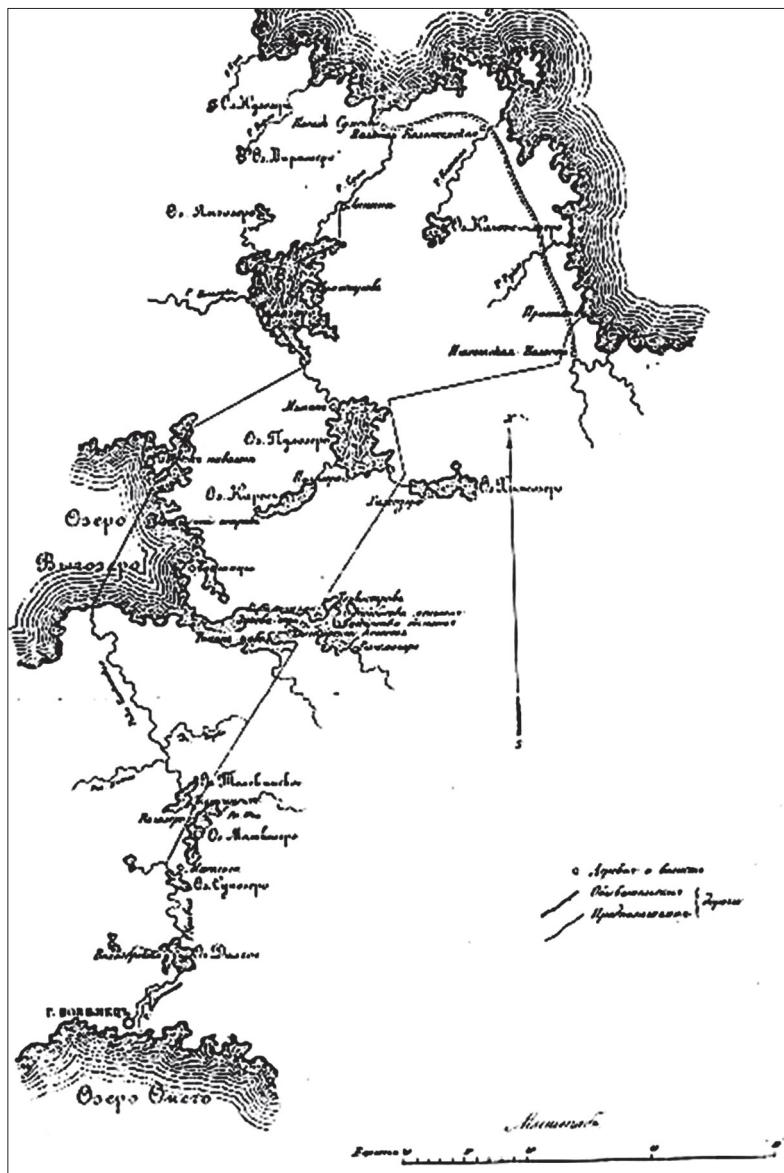
и Онежского берегов Белого моря. Через полтора столетия, в 1694 г. посыльщики Шуерецкой волости А. Иродионов «с товарищами» и староста Керетской волости Р. Куккоев «с мирскими людьми» окончательно договорились «новой дорогой» обустроить для ямской гоньбы «ис Керети до Калгалакши»¹².

Между тем, на полях рукописи, хранящейся в шведском Каммархиве, обнаружена приписка, что от с. Шуя (Suikujäki) существовал «другой выход в Россию»¹³. Сообщение допускает обустройство государственной дороги на юг, где «лежат большие болота»¹⁴. Позднее этот маршрут преосвященный А. Холмогорский отметил в трактате «Описание трех путей из державы царского Величества из Поморских стран, в Швецкую землю и до столицы их»¹⁵. В 1702 г. «Преображенского полка солдат»¹⁶ М. Щепотев именно его избрал для устройства легендарной «Осударевой дороги» к Балтике¹⁷. Позднее Э. Трэйман на литографической «Карте дороги, по которой изволил следовать государь...»¹⁸, указал месторасположение этого пути¹⁹. Документ, снятый с «ветхого» листа 1784 г. в масштабе 20 верст в дюйме, отметил топонимы маршрута: Пристань — Нюхотская волость — оз. Пулозеро — Вожмосалма — оз. Телекинское — Волозеро — Масельга — оз. Долгое — г. Повенец²⁰ (ил. 3).

Возвращаясь к рассказу Венялейнена, записанного в 1556 г., подчеркнем, «русские ... парщики соли ... что живут у Белого моря», снабжали морским продуктом «почти большую часть России». Однако источник не конкретизировал топографию соляного пути, а лишь утверждал, что «груз в Ногорд (Новгород)» можно доставить «лошадьми... легко за три дня пути». Информатор оговаривает, что основной способ доставки соляных обозов строился на сезонном принципе: «...зимой на бесчисленных лошадях», а летом через «великие болота» и по «многим рекам и озерам»²¹.

В этой связи выскажем предположение, что «дорожное» донесение Тейта помогло отряду шведа С. Педерсена в сентябре 1591 г. «проникнуть сквозь пустыни и леса» к беломорскому побережью и до основания сжечь Сумский острог, называемый «Staden». В Вирме, Сухом и Шижне захватчики также пожгли солеварни, промысловые избы и «анбары», а «порубежные волости повоевали ... и людей секли»²².

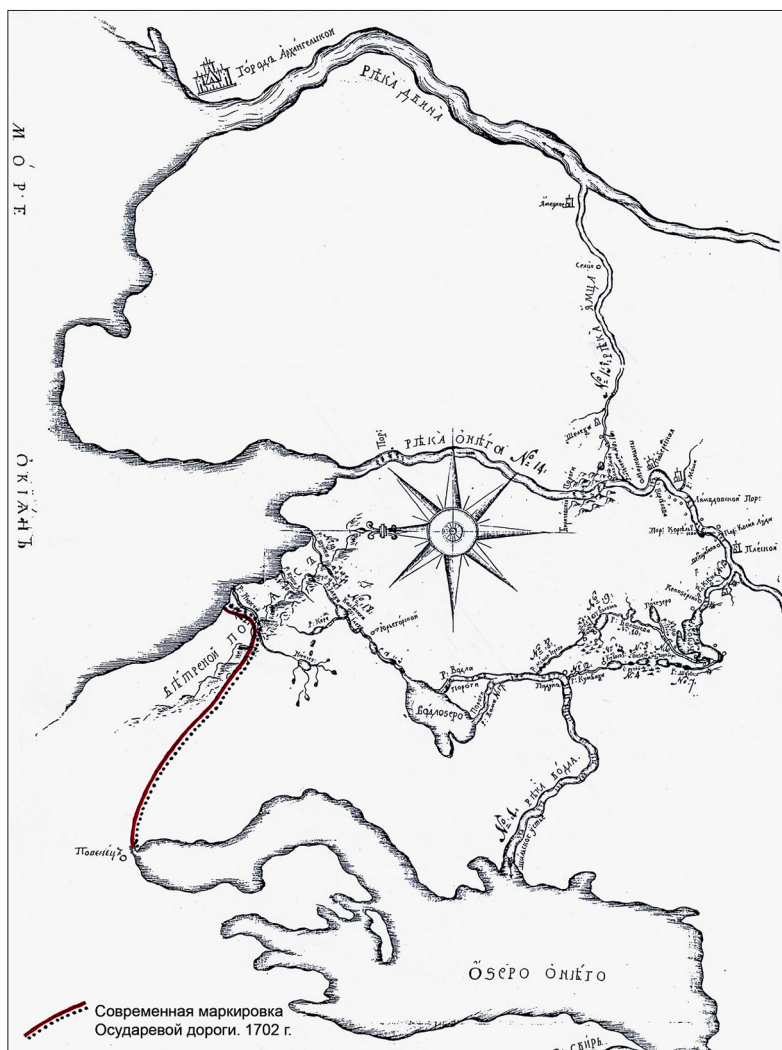
Что касается маршрута от Белого моря через «Кенозерские и Илецкие волочки», отметим документ XVIII в. с архаическими



Ил. 3. Карта-схема дороги, по которой «изволил следовать государь...» 1784 г.(?)

переволоками с рукописной вставкой «Описание и черчения Олонецкого Выгорецкого обывателя Мануила Петрова от границы Олонецкого (так в рукописи. — *Авт.*) моря водою к Санктпетербургу»²³. Автором документа является старообрядец Петров, один из самых известных «большаков» Даниловского монастыря. Карта, переданная в Сенат «1747 год ноября 9 дня», отразила ландшафтные и топографические представления о «восточном направлении» маршрута²⁴. План зафиксировал на Кенозерском водоразделе, между реками Онега и Северная Двина, дорожную сеть, состоящую из 21 волока «с порожками малыми», где «соймами провозят по 300 пудов и больше» поморской соли и рыбы. К тому же, автор отразил и менее известную Илецкую «переволоку» от морского побережья²⁵. Предприимчивые новгородцы с успехом продвигались труднопроходимыми маршрутами как от Белого моря в метрополию, так и на север. «Описание и черчения...» Петрова подробно указывают географию путей, где «из Заволоцкие земли в Ноугородские земли водяным путем в судах» великого князя крестьяне «через тот волочек товар волочат»²⁶. Отправляясь к морю, ватаги пересекали Онежское озеро и от Шальского устья р. Водла направлялись к «р. Мышьи Черева», где была обустроена «воротковая» переволока. Здесь, «соймы перевоза лошадьми», перемещались в «оз. Волочко» (Волоцкое)²⁷, где до сих пор существует с. Заволочье. Топонимика пути оговаривается в Писцовой книге 1563 г.: «...на Мышьих Черевах волочек Кемский, а через тот волочек, торговые люди из Ноугорецкие земли ходят с товаром в Заволоцкую землю»²⁸. Предприимчивые купцы по «р. Волошева» добирались до оз. Кенозеро, откуда р. Кеной попадали в полноводную Онегу и выходили в «Море окиан»²⁹. Одновременно житель Выговской обители отметил и «Илецкий» маршрут. Из Онежского озера «купецкие» артели по р. Водла отправлялись к «р. Вама» и вскоре попадали в Водлозеро. Затем по «р. Илеха» (Илекса) следовали к «р. Куша» (Кушрека) или «р. Шуйка», реке к «р. Нюхча», и через водораздел Ветреного пояса выходили в Белое море (ил. 4).

Создается впечатление, что к концу XVI в. «срединный» коридор оказался основным при переходах из Поморья в Московию. Этот взгляд подтверждается европейцами, владеющими конфиденциальной информацией о географии «соляных» маршрутов в метрополию³⁰. В 1566 г. английская «Компания для торговли»,



Ил. 4. Маркировка маршрута «Осударевой дороги» 1702 г. на карте-схеме М. Петрова 1746 г.

выросшая из общества «The Mistery», командировала в акваторию Белого моря Т. Соутэма и Д. Спарка для проводывания стабильного пути к «Нову городу»³¹. Иноземцы склонялись к мысли избрать местом старта морские «Великие Сумы», где недостатка

в «соляных анбарах» и складах с европейским товаром «ждать нельзя»³².

Однако в реальности экспедиция началась от с. Сорока, откуда англичане 3 августа 1566 г. по р. Выг начали движение через с. Парандово и с. Койкиницы на Выгозере, а далее минуя с. Телекино и Маткозеро уже по «мостовой настилке» к «Повенецкому рядку». «Дневник» англичан сообщает, что путь до Онежского озера в 230 верст купцы преодолели за 8 суток и в Новгород въехали 30 августа 1566 г. Однако «крайняя бедность жителей пройденной местности» не позволила им ничего продать, поэтому от маршрута пришлось отказаться.

В это же время коммерческое общество из Антверпена приняло очередную попытку монополизировать торговлю на Белом море³³. С этой целью в «Кемском градке», Суме и Шуге голландцы организовали соляные конторы с «анбарами», а «не чистый на руку» авантюрист Симон ван Салинген «изъездил всю страну, осенью и весной на лодках, зимою же на санях». На средства общества в 1573 г. была организована новая экспедиция из центра на север. Путь также пролегал от «Повенецкого рядка» через Выгозеро на Сороку, но, учитывая пересеченный рельеф местности, «скудость» сел, маршрут был забракован³⁴.

Позднее, в конце XVIII в., средневековую трассу отметил русский инженер-подпоручик Я.В. Васильев в топографической рукописи «Маршрут от Санкт-Петербурга ... до города Кеми зимним и летним трактом...»³⁵ Водно-сухопутная трасса длиной в 230 верст начиналась у Выгоострова в Сорокской губе Белого моря и заканчивалась у Повенца. Путь стартовал от южного рукава р. Сев. Выг и пролегал по р. Сорока, где преодолевалось 8 порогов, в том числе «Нос Морской и Дубинин, Левиттей, Русский, Чоботок, Золотец и Шокрукша». Далее от Выгозера по р. Телекинская, минуя пороги «Сиговец, Олоховец, Попов и Осиновец», поморы шли к оз. Торос, реке по р. Маткозерке к оз. Телекинскому, и через водораздел к оз. Маткозеру. На завершающем этапе солепромышленники, используя волокнистые от Узких озер и Волозеро, попали в р. Повенчанку и выходили в северо-западный угол Онежского озера. Очевидно одно, новгородцы не сразу обрели навыки ориентации в «арктической зоне», но даже «смутное время» начала XVII столетия, совпавшее с падением беломорской торговли, не смогло разрушить северную дорожную инфраструктуру (ил. 5).



Ил. 5. Офорт «Новгородская мостовая дорога» XVII в.

После шведов, англичан и голландцев путь на Повенец в 1700–1702 гг. пытливно исследовал архиепископ Афанасий Холмогорский³⁶. Идея сочинения «Описание трех путей из державы царского Величества из Поморских стран, в Швецкую землю и до столицы их»³⁷ заключалась в военно-прикладном описании существовавших и предполагаемых маршрутов через карельские земли в шведские владения. Для этого архиепископ использовал и агентурные сведения, полученные от торговых «ведущих» людей, «многократне купчески шествовавших» в пограничных землях и в далеких «провинциях». Уместно упомянуть о «допросе», записанном Афанасием от «корелянина Сенки Зотикова», о путях «зело лесных немалым местом», где его отец «ездил в Свею для торгового своего промысла»³⁸.

Отметим, что «первый путь» от «Сумского городка» до «Повенетского посада», по нашему мнению, «более чем наполовину совмещается с топографией маршрута, разработанного летом 1702 г. авантажным сержантом М. Щепотевым»³⁹. Он начинался в «Сумском городке» и шел на «Повенетский посад», а затем «через Онег езеро» и «езеро Ладужское» к Орешку и далее мимо Нарвы, Ивангорода и Ревеля «через море Варяжское до Королевской столицы Стеколны»⁴⁰.

Архиепископ Афанасий уверенно использует верстовую индикацию и сообщает, что от «Сумски градка, деревянного, рубленного», в котором стрельцы «караулы держат зело опасные, (а) пушек и всякого оружия, во отмщение шведов имеет(ся) премного», путь идет в направлении «Соловецкой Пасезерской волости 30 верст». Далее Афанасий указывает, по тракту до «Выгезерского погоста 75 верст», который «стоит на Выг езером». А «из того езера течет река Выг (мимо Сорозкую волость), и входит в море Соловецкое

(так в тексте. — *Авт.*)», а «...от Выгозерского погоста до Волости Маселги значение верст у нас в ней не обретется... а от Маселги до Повенецкого посаду 30 верст». Однако тут же архиерей уточняет: «Из того езера от Выгозерского погоста чрез Волость Маселгу до Повенетского посаду 65 верст»⁴¹. Суммируя данные о расстоянии сухопутного тракта, духовный пастырь подтверждал: «Всего от Сумского городка до Повенца 170 верст»⁴².

Любопытно, что с конца XVII столетия «реверсный» азимут на Сороку и Суму стали предпочитать старообрядцы Даниловского и Лексинского монастырей, сыгравшие до сих пор малооцененную роль в сближении культуры и экономики Беломорья и Московии⁴³.

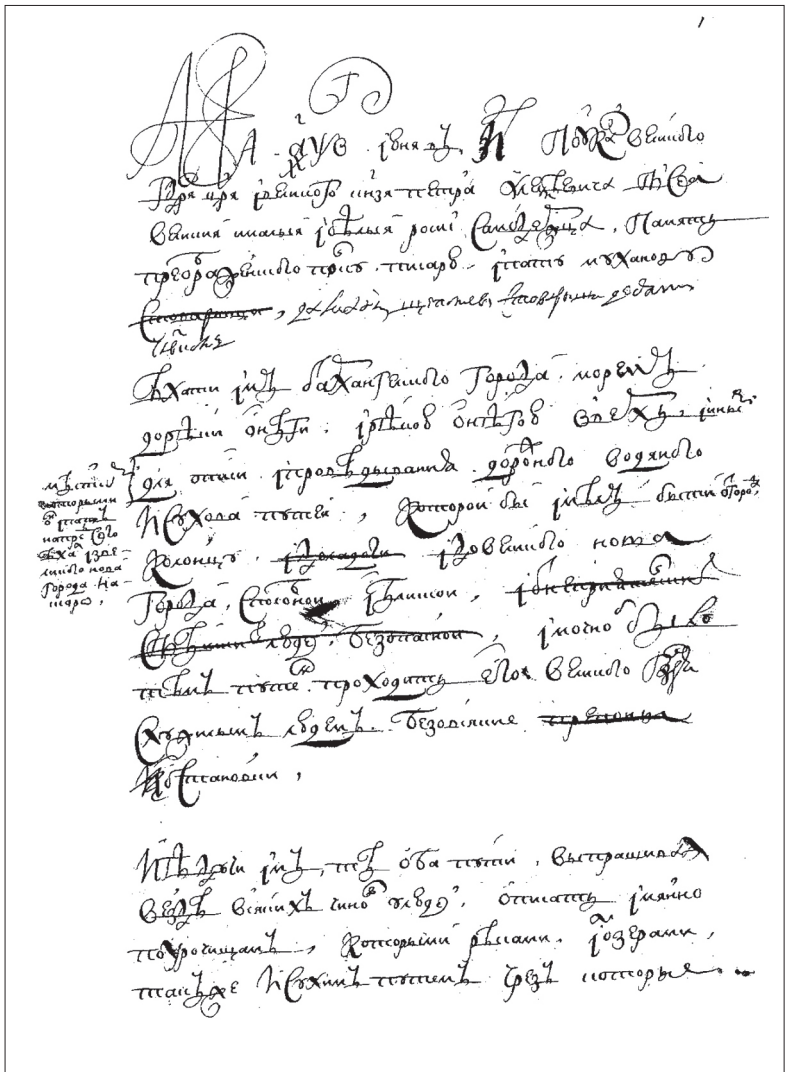
И все-таки отметим, хотя для современного исследователя интерес представляют все «соляные» пути в метрополию, сложившиеся задолго до петровского времени, наибольшее любопытство все-таки вызывает «срединный» азимут. Реальная репутация средневекового маршрута на «Повенецкий рядок» сыграла неоспоримую стратегическую роль в событиях начавшейся Северной войны. Войсковая трасса начиналась у м. Вардегорский на Белом море и через Нюхчу Волостную шла к Онежскому озеру. В коридоре этого пути почти полностью отсутствовали населенные пункты, что соответствовало «государеву замыслу» тайного перемещения войск в Ингрию. Азимутное направление также пришлось по душе царю, любителю «амстердамских першпектив». Используя первый вариант маршрута архиепископа, петровские гвардейцы «черными лесами, суземком, горами и мхами»⁴⁴ добрались до Онежского озера за 8 ходовых дней⁴⁵. Акция подтвердила географический, но скорее национально-государственный, вектор развития будущей России⁴⁶. Дорогу в пустынных местах, где «дремучие леса сплошь, чертово место, одно слово сюземка»⁴⁷, возвели в июне — июле 1702 г. «с товарищи десяти человек»⁴⁸ сержант бомбардирской роты Преображенского полка «писавый слуга»⁴⁹ М. Щепотев и писарь И. Муханов, называющий себя «раб Муха»⁵⁰. Наказ «Для описи ... ближайшего способного водяного и сухого пути...» и «Статьи для ведома...» были подписаны в Архангельске 8 июня 1702 г. — «своею рукою» — боярином А.Ф. Головиным. Документы требовали от устроителей волока М. Щепотева, И. Муханова, А. Головкина и М. Волкова определить «переволоки от урочища до урочища в дальнем же расстоянии, и на скольких верстах»⁵¹.

Давая задание на разработку военного маршрута, царь Петр и руководитель Посольского приказа, генерал-фельдмаршал Ф.А. Головин интересовались рельефом местности, топографией пути, но главное, возможностью негласно переместить войска, дипломатический корпус, любителей «марсовых потех», армейский обоз и артиллерию в Ингрию (ил. 6). В этом смысле поражает скорость обустройства волока расстоянием 176 верст. На это потребовалось три рабочих недели. Кроме пробивки «блиского» маршрута, урядникам вменялось в обязанность выяснить, «не будет ли через те перволоки, каких непроходимых болот и топей и великих грязей»⁵².

Под угрозой для ослушавшихся «смертной казни, безо всякие пощады» М. Щепотеву предоставлялось «великое» право «в грязных местах, и на реках, и на речках, и на ручьях, и на всяких переправах, велеть расчистить [путь, чтобы] во время проходу Великого Государя служилым людям нигде ни за какие остановки и препоны отнюдь не было»⁵³.

Находясь в Архангельске и не представляя себе настоящий ландшафт предстоящего маршрута, царь Петр, тем не менее, просчитывал, «возможно ли тою дорогою без росчистки проехать конным с телегами и не будет ли где на переправах чрез реки и болота какие остановки за мостами»⁵⁴? На что бомбардир в июле 1702 г. доносил монарху: «...если дорога не вскоре надобна, можно сделать лучше Новгородской, а если для поспешания телеги в две». В этой же реляции «услужник» добавлял: «...а ныне я делаю мосты телеги в три и больше, а дорогу чистят сажен по 5 и по 6-ти»⁵⁵. Пять батальонов Преображенского и Семеновского полков в августе 1702 г. скрытно преодолели едва подготовленный для этой цели «сухов путь» к истоку Невы⁵⁶.

Недавно в фонде «Приказные дела новых лет» РГАДА были обнаружены и опубликованы важные для понимания петровской акции уникальные эпистолярные источники строителей «Осударевой дороги»⁵⁷. Речь идет о походных корреспонденциях М. Щепотева, И. Муханова, А. Головкина и М. Волкова, отправленных в июле 1702 г. с места работ в Архангельск на имя государя и Ф.А. Головина, которые существенно корректируют представления о топонимике и географии пути. Строители «Осударевой дороги» в донесениях из карельской тайги употребляют «тутошние» ориентиры и топонимы: «из-за Ветренных гор», «Из Сум», «Нюхоцкая пристань», «Салавецкаго монастыря



Ил. 6. «Наказ» М. Щепотеву и И. Муханову «для описи ближайшего и способного водяного и сухого пути...» от 8 июня 1702 г. (РГАДА)

волость Нюхши», «Нюхши село», «Онежская пристань», «Вожне Салма на Выгу», «Коросозеро», «на Повенце», позволяющие уточнить царский маршрут.

Именем царя к работам в Олонецком уезде летом 1702 г. одновременно было привлечено около 5000 мужиков, которые с лошадьми, подводами, телегами и инструментом прибывали к местам строительства трассы из Нюхчи, Сумского посада, Колежмы, Сороки, Кемь, Усть-Онежского погоста, Каргополя, Пудожа и Повенца⁵⁸.

Помимо «рабочих» крестьян, посадских «мирских людей» и выговских общинников⁵⁹, значительная роль в возведении дороги и ее обслуживании принадлежала монахам Соловецкого и Крестного Онежского (Кийостровского) монастырей⁶⁰.

Между тем, современный исследователь П.А. Кротов обнаружил и опубликовал текст «Челобитной крестьян Нюхоцкой волости...» в Соловецкую обитель от 15 сентября 1702 г. Документ подтверждает: «...тогда и их нюхоцких, лошадей в подводы и с людьми побрали ... а людей, что в волосте, всех, головами болши ста человек взяли»⁶¹.

Другой документ от 24 июля 1709 г. — «Сказка» крестьян Нюхоцкой волости, упоминаемая в XIX в.⁶², — также повествует о географии набора строителей для возведения пути. «...А в прошлые годы 702 и 703-й годы, к работе тое дороги и к мощению работные люди браны были с Каргопольского и с Олонецкого уездов, и с Лопских погостов, и с Соловецкой вотчины, и со всего Поморья. И мосты построены были крепкие»⁶³. Судя по всему, «бонбардирской роты салдат Михайло Щепотев»⁶⁴ умело оценил своеобразие крестьянских строительных навыков и творчески осмыслил местные приемы ориентации на некартированной местности. К тому же он охотно использовал ранее существующие участки дорог, в том числе кусок Усть-Онежского тракта и тропы нюхоцких солепромышленников, соловецких богомольцев и выгозерских пустынников.

Археологические исследования по НИП «Осударева дорога» (Петрозаводск)⁶⁵, созданному для комплексного изучения и картирования исторического памятника в районе м. Вардегорский, выявили участок Усть-Онежского тракта, представляющий «вымостку из стволов молодых хвойных деревьев диаметром 10–20 см, шириной 5,25 м, ориентированных поперек трассы в меридианальном направлении» (ил. 7). Обнаруженные стволы различной длины оказались перекрыты «моховой подушкой мощностью от 10 до 25 см» и сопрягались друг с другом, хотя не всегда составляли единую поверхность. В результате



Ил. 7. Фрагмент гати у м. Вардегорский. НИП «Осударева дорога». 1999 г. Фотография М.Ю. Данкова

исследований было обнаружено, что поверх поперечного мощения — «продольные лаги, которые служили элементом скрепа гати»⁶⁶, и деревянные колья, которые в качестве бордюра вбивались по ее периметру и походили на «мостовую» гать с офорта Гетериса из собрания П.Я. Дашкова⁶⁷. Не вызывает сомнения, что «бомбардирский сержант» М. Щепотев летом 1702 г. включил готовый участок поморской трассы, известный как минимум с середины XVI столетия, в проект «Осударевой дороги»⁶⁸.

Теперь о топографии и строительной стратегии. Мы считаем, что трасса возводилась силами нескольких автономных «бригад», двигающихся навстречу друг другу. От Вардегорского мыса в Онежском заливе Белого моря, где «служник Михайла Щепотев»⁶⁹ в 20 км к северо-западу от с. Нюхча Волостная возвел «корабельное пристанище», путь, минуя ручьи Ким и Кам, шел к «Аленкиной горе». Вскоре по Усть-Онежскому тракту трасса обходила «Большую Св. гору» и направлялась к береговой террасе р. Нюхча, где Гавручей впадает в реку. Далее по пожням дорога шла вверх по р. Нюхча к водопаду «Падун», «Собачьему ручью», «Государеву клочу», урочищу «Кунопочи», «Щепотевой

горе» и «Патрикеевой Сюръге». На этом участке армия по гаям проходила отроги Ветреного пояса и по мостовым переправам пересекала реки Илеменза (Воронья) и Илоза (Сума). Затем преодолевались низинные зоны с «мостовой настилкой» и переправы на «клетках» через реки Перьма, Кукша-Мокса и Нела. От Коросозера (легендарное «Колосьозеро») просека рубилась до с. Вожмосалма («Вожмосова») на берегу Выгозера. Расстояние северного плеча «Осударевой дороги» составило 96 «петровских» верст⁷⁰. Далее войска по «наплавному мосту», подготовленному французским армейским инженером Ламбер де Герэном⁷¹, форсировали залив оз. «Выгозеро-Боброво» и р. Южный Выг, где в урочище обустроили стационарный пункт отдыха для армии, названный «Петровский Ям». Затем царский экспедиционный корпус двигался в направлении оз. Телекино и Маткозеро, где преодолел Масельгский кряж. Вскоре, используя конструкции на «ряжах», гвардейцы пересекли «бедовые», но не полноводные реки Ладуг, Муром, Мянгорскую и Чарень. И наконец, двигаясь маршем по пожням вдоль Волозера, Узких и Долгих озер, батальоны лейб-гвардии перешли на левый берег р. Повенчанка и 28 августа 1702 г. вышли на береговую террасу Онежского озера к старообрядческой пристани Пигматка⁷². Расстояние от с. Вожмосалма на берегу Выгозера до «Повенецкого рядка», финальной точки «мостового» пути, составило около 80 верст.

Последующее продвижение армии к шведской цитадели Нотебург осуществлялось «водным ходом» на 85 купеческих парусниках, собранных стараниями М. Щепотева и И. Муханова из бассейнов Ладожского и Онежского озер⁷³. Речь идет о 20 карбасах и 65 соймах, которые в основном были оснащены «по-яхтному»⁷⁴. В этой связи лишь отметим одну интригу армейского похода 1702 г. Традиционно считается, что войска по «мостовой настилке» организовали волок двух крупных кораблей⁷⁵. Однако единичные летописные и отрывочные фольклорные сведения о волочении от моря к морю малых фрегатов «Сошествие Св. Духа» и «Скорый гонец», возведенных весной 1702 г. на верфи голштинца И.Э. Избранта, сейчас подвергаются сомнению⁷⁶.

Между тем, месторасположение «Осударевой дороги», возведенной в коридоре средневековых «соляных» путей, требует не только архивных, но и серьезных полевых изысканий. К сожалению, историческая трасса впоследствии почти не эксплуатировалась, и сегодня этот путь, как суммарный

ландшафтно-археологический объект, не определен. Рассуждая о судьбе армейского маршрута, укажем, что в августе 1703 г. по «Осударевой дороге» совершил марш и волок двух «галанских» буеров архангельский полк М.М. Бордовика⁷⁷. После виктории под Нотебургом А.Д. Меншиков, уже губернатор «новозавоеванного края», приписал в «ведомство Олонецких Алексеевских железных заводов» принадлежавшие Соловецкой обители Сумский и Кемский остроги, а также Нюхоцкую волость с поморскими усолями и слюдяными Керецкими промыслами⁷⁸. В 1714 г. светлейший князь, государем названный «гениальным мошенником»⁷⁹, оформил с архимандритом Фирсом договор на поставку в имперскую столицу морской соли⁸⁰. Одновременно маршрут являлся транзитной артерией по перевозке артиллерии⁸¹. К 1821 г. относится малоизвестная инициатива восстановления «Осударевой дороги»⁸², связанная с возможным проездом кортежа императора Александра I⁸³.

Однако, активное вмешательство в ландшафт и частичное уничтожение объекта петровского времени, находящегося в удаленной зоне, относится к 1859–1865 гг. По воле начальника Архангельской губернии князя С.П. Гагарина на территории Восточной Карелии приступили к реализации прямого дорожного сообщения с. Нюхча — г. Повенец⁸⁴. Фрагмент трассы от Нюхчи до Пулозеро — Хижозеро, исключая зону высоты 63,5, так называемой Щепотевой горы, попал под нивелировочные работы⁸⁵. Позже, в 1874–1879 гг., на деньги Олонецкой губернской земской управы, в коридоре маршрута царя возвели почтовый тракт Повенец — Сумский посад. Южный фрагмент от г. Повенец до с. Коросозеро с населенными пунктами Морская Масельга, Телекино, Петровский Ям и Вожмосалми совместился с легендарной «Осударевой дорогой».

И все-таки, наибольшие утраты объекта связаны со строительством в начале 1930-х гг. Беломорско-Балтийского канала им. И. Сталина. Южный участок трассы, более 120 км, от Повенца до Телекино, был затоплен. Ситуацию усугубили концентрированные рубки леса заключенными ГУЛАГа, затем рабочими Сумпосадского, Валдайского и Надвоицкого леспромхозов⁸⁶. Из сохранившихся участков петровской дороги наибольший интерес, помимо фрагментов Усть-Онежского тракта с поперечной вымосткой у м. Вардегорский, представляют объекты, обнаруженные в среднем течении р. Нюхча. Это инженерно-строительный комплекс на высоте 63,5 м, народом названный Щепотевой горой,



Ил. 8. Придорожный тур на Щепотевой горе (высота 63.5).
НИП «Осударева дорога». 1995 г. Фотография М.Ю. Данкова



Ил. 9. Фрагмент гати у с. Коросозеро. НИП «Осударева дорога». 1996 г.
Фотография А.М. Шелехова

в честь сержанта М. Щепотева. Участники НИП «Осударева дорога» на нижней горизонтали высоты выявили гать с продольной вымосткой и любопытную каменную конструкцию, названную «придорожным туром» (ил. 8). В ходе инструментального поиска в 10 км от высоты, на береговой террасе р. Нюхча был зафиксирован не менее интересный природный холм с «подрезкой», известный в фольклорной традиции как «Государев клоч». По преданию, царь в августе 1702 г. на нем обедал и отдыхал⁸⁷. В междуречье рек Сума и Нела, к северо-востоку от нежилого с. Коросозеро, под моховой подушкой, исследователи зафиксировали 7 фрагментов гати шириной до 5 м (ил. 9). Здесь же, на стволе неживой сосны возрастом 340 лет был обнаружен тесаный знак, напоминаю-



Ил. 10. Гать у с. Коросозеро. НИП «Осударева дорога». 1996 г. Фотография А.М. Шелехова

щий крест св. Андрея Первозванного⁸⁸. На правом берегу р. Южный Выг, напротив урочища Петровский Ям, участники экспедиции также зафиксировали просеку с подрезанным полотном, откапанными валунами и «придорожными турами» (ил. 10).

В завершение отметим, один из исконных «соляных» маршрутов новгородцев и карел, от беломорского побережья в Московию, на протяжении столетий культивируемый в землях «Лаппи», в начале XVIII в. приобрел общенациональную значимость. Армия Петра I, энергично преодолев стратегический путь,

«на аккорд» атаковала Нотебург, и «счастлием град той» был «взят и победа преславная даровася на шведов»⁸⁹. Стремительная войсковая акция привела к основанию весной 1703 г. в дельте Невы деревоземляной крепости и Адмиралтейства, которые переросли в имперский «Питербурх». Русский государь «перехватил» у шведского короля Карла XII инициативу действий в восточной Балтике, Карелии и Приневье. Перемещение оружейной базы к новой столице, возведение посадов, промышленных мануфактур и верфей, формирование устойчивых торговых путей в Европу стало реальностью после преодоления войсками пути от Белого моря.

¹ Данков М.Ю. «Осударева дорога» в контексте геополитики Нового времени // Приневье до Петербурга: Сб. науч. статей. СПб., 2006. С. 85–93; Его же. Балтийская идея России в начале XVIII столетия (О стратегическом проекте 1702 года) // У истоков русской государственности. К 30-летию археологического изучения Новгородского Рюрикова Городища и Новгородской областной археологической экспедиции. Историко-археологический сборник: Материалы междунаrodn. научн. конф. (Великий Новгород, 4–7 октября 2005 г.). СПб., 2007. С. 301–306.

² Данков М.Ю. Тайный марш по «Осударевой дороге» 1702 года и современная дискуссия вокруг нее // Культурные инициативы Петра Великого. Материалы II Междунаrodn. Конгресса петровских городов. СПб. 9–11 июня 2010 г. СПб., 2011. С. 202–211.

³ Сакса А.И. Карелы в системе международной торговли в Восточной Прибалтике в Средние века // У истоков русской государственности. С. 335, 338.

⁴ Kalima J. Die ostseefinnischen lehnroorter im Russischen. Helsingfors, 1914. P. 147.

⁵ Рябцев Ю.С. Хрестоматия по истории русской культуры. Художественная жизнь и быт XI–XVII вв. М., 1998. С. 503.

⁶ Kirkinen H. Karjala idan ja lannen valissa I. Venajan Karjala renessanssiajalla (1478–1617). Helsinki, 1970. P. 34–35.

⁷ В реальности существовал и более известный — четвертый, так называемый Двинский, путь по р. Северная Двина на Холмогоры и далее к Вологде и Москве.

⁸ Kammar-archiv in the State Archive of Sweden. Jacob Teittis klagomalsregister emot adeln i Finland ar 1555–1556. Utg. См. также: Шаскольский И.П. Финляндский источник по географии Северной России и Финляндии середины XVII в. // История географических знаний и открытий на Севере Европы: Сб. статей / Отв. ред. И.П. Шаскольский. Л., 1973. С. 109–131.

⁹ Lukkarinen J. Eras muinainen kulkutie Laatokan ja Oulunsuun valilla // Suomen Museo 24. Helsinki, 1917. P. 1–7.

¹⁰ Сакса А.И. Указ. соч. С. 337.

¹¹ Шаскольский И.П. Указ. соч. С. 109–131.

¹² Карелия в XVII веке. Сб. док. / Сост. Р.Б. Мюллер, под ред. А.И. Андреева. Петрозаводск, 1948. С. 352–353.

¹³ Там же.

¹⁴ Голубцов И.А. Пути сообщения в бывших землях Новгорода Великого и отражение их на русской карте середины XVII в. // Вопросы географии. Сб. М., 1950. С. 299–300.

¹⁵ Верюжский В.М. Афанасий Холмогорский, его жизнь и труды в связи с историей Холмогорской епархии за первые 20 лет ее существования и вообще русской церкви. С прил. СПб., 1908. С. 656–657; Дмитриев Л.А. Новый список «Описания трех путей» Афанасия Холмогорского // Археографический ежегодник за 1958 год. М.: АН СССР, 1960. С. 337–338.

¹⁶ РГАДА. Ф. 1195 (Крестный Онежский монастырь). Оп. 1. Д. 650. Л. 10 об. См. также: Кротов П.А. Осударева дорога 1702 года: пролог основания Санкт-Петербурга. СПб., 2011. С. 236.

¹⁷ Данков М.Ю. Об интерпретации одной карты XVIII столетия // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России. Материалы межрегиональн. научно-практич. конф. 20–21 марта 2003 г. Котлас, 2003. С. 55–59; Его же. О картографических представлениях района «Осударевой дороги» // Защитники Отечества: Материалы XI областных общественно-научных чтений по военно-исторической тематике. Архангельск, 2002. С. 96–97.

¹⁸ Иванов А.И. Петр Великий на Олонце в 1702 году // Памятная книжка Олонецкой губернии на 1858 год. СПб., С. 98.

¹⁹ Данков М.Ю. Об интерпретации одной карты XVIII столетия. С. 55–58.

²⁰ Данков М.Ю. «Осударева дорога» и Г.Р. Державин // Державинский сборник. Петрозаводск, 2004. С. 103–111.

²¹ Шаскольский И.П. Финляндский источник по географии Северной России... С. 109–131.

²² О походе шведов к Белому морю в 1590–1591 гг. / пер. А.А. Чумикова // Чтения в императорском обществе истории и древностей Российских. № 3. М., 1894.

²³ РГАДА. Ф. 16 (Внутреннее управление). Оп. 1. Ед. хр. 275. Л. 1–2.

²⁴ Данков М.Ю. О месторасположении «Осударевой дороги» 1702 года в контексте современных полевых исследований // Двинская земля: Материалы межрегиональн. общественно-научн. историко-краеведч. Стефановских чтений. Котлас, 2002. С. 42–53.

²⁵ РГАДА. Ф. 16. Оп. 1. Ед. хр. 275. Л. 1–2.

²⁶ Писцовые книги Обонежской пятины... С. 177; См. также: Макаров Н.А. Русский Север: таинственное средневековье. М., 1993. С. 41.

²⁷ Там же.

²⁸ См.: Писцовые книги Обонежской пятины 1496 и 1563 гг. (ПКОП). Л., 1930.

²⁹ РГАДА. Ф. 16. Оп. 1. Ед. хр. 275. Л. 1–2.

³⁰ Штаден Г. О Москве Ивана Грозного. Записки немца-опричника. Л., 1925. С. 3–181.

³¹ Томас Соутэм и Джон Спарк 1556 г. // Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке / Отв. ред. Н.Л. Рубинштейн. Л., 1937. С. 81–88.

³² Гостев И.Г. Опыт графической реконструкции укреплений Сумского острога по письменным и графическим источникам // Новые материалы по истории фортификации. Вып. 2. Статьи и материалы III и IV междунаrodn. конф. «Памятники фортификации: история, реставрация, использование». Архангельск, 20–22 сентября 2012 г. Архангельск, 15–17 сентября 2016 г. Архангельск, 2016. С. 173.

³³ Платонов С.Ф. Прошлое русского севера. Петроград, 1923. С. 58.

- ³⁴ Филиппов А.М. Русские в Лапландии. Сообщение Симона-ван-Салингена // Литературный вестник Русского библиографического общества. Т. 1. Кн. 3. СПб., 1901. С. 300–301.
- ³⁵ РГБ ОР. Ф. 178 (Музейное собрание [русская часть]). Д. 4302. Л. 75 об.–77. Васильев Я.В. «Сокращенное историческое описание Соловецкого монастыря. О острове Соловецком с чертежами» // «Маршрут от Санкт-Петербурга до Петрозаводска и от Петрозаводска до города Кеми зимним и летним трактом, и от Соловецкого острова до Петрозаводска водным путем». 1790 г. Авторы выражают признательность В.А. Бурову за предоставленную информацию.
- ³⁶ Данков М.Ю. Архиепископ Афанасий — автор проекта «Осударевой дороги» // Европейский Север России: прошлое, настоящее, будущее. Материалы международного научной конф., посвященной 90-летию со дня учреждения Архангельского общества изучения Русского Севера (1908). Архангельск, 1999. С. 242–247.
- ³⁷ Верюжский В.М. Афанасий Холмогорский ... С. 65–66.
- ³⁸ Тревожные годы Архангельска. 1700–1721. Документы по истории Беломорья в эпоху Петра Великого // «Допросы крестьянина Сенки Зотикова о шведах 1701 г. января 21». Архангельск, 1993. С. 44–46.
- ³⁹ Данков М.Ю. Архиепископ Афанасий — автор проекта «Осударевой дороги». С. 246; Беспятовых Ю.Н. Третье «пришествие» Петра I на Белое море // Архангельск в XVIII веке: Сб. статей / Сост. и отв. ред. Ю.Н. Беспятовых. СПб., 1997. С. 46.
- ⁴⁰ Верюжский В.М. Афанасий Холмогорский ... С. 656.
- ⁴¹ Там же. С. 657.
- ⁴² Дмитриев Л.А. Новый список «Описания трех путей» Афанасия Холмогорского. С. 339.
- ⁴³ Данков М.Ю. Карельский транспортный коридор к Белому морю в XV–XVIII вв. // Диалог культур и народов средневековой Европы. К 60-летию со дня рождения Е.Н. Носова. СПб., 2010. С. 453–463.
- ⁴⁴ РГАДА. Ф. 1195 (Крестный Онежский монастырь). Оп. 1. Д. 650. Л. 7. Подлинник; См. также: Кротов П.А. Указ. соч. С. 234.
- ⁴⁵ Игнатий. Воспоминание о Высочайших пришествиях Великого Государа Петра Первого, коими осчастливлен край, составляющий ныне Олонецкую губернию. Петрозаводск, 1841. С. 7–10, 15; Данков М.Ю. Загадки «Осударевой дороги» // Север. № 7. С. 106; Кротов П.А. Указ. соч. С. 197.
- ⁴⁶ Данков М.Ю. Архиепископ Афанасий. С. 242–247.
- ⁴⁷ Максимов С.В. Год на Севере. Т. 1: Белое море. Гл. X. СПб., 1859. С. 599–600.
- ⁴⁸ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 70. Л. I, 1–9. Черновик. Здесь и далее сохраняется графологическое прочтение подлинника.
- ⁴⁹ РГАДА. Там же. Л. 22–23. См. также: Кротов П.А. Указ. соч. С. 222.
- ⁵⁰ РГАДА. Ф. 9 (Кабинет Петра Великого). Отд. II. Д. 53. Л. 336–336 об. См. также: Кротов П.А. Указ. соч. С. 223.
- ⁵¹ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 70. Л. I, 1–9. К наказу «для описи и проведывания ближайшего способного водяного и сухого пути от города к Олонцу и к Нову городу» от 8 июня 1702 г. прилагаются «Статьи для ведома и что чинить Преображенского полку порутчику Афонасью Головкину да Семеновского полку адъютанту Михайлу Волкову».
- ⁵² Там же.
- ⁵³ Там же.

⁵⁴ Там же.

⁵⁵ Азанчевский М.П. История Преображенского полка. Прил. М., 1859. С. 38.

⁵⁶ Данков М.Ю. О некоторых аспектах строительства «Осударевой дороги» 1702 г. // Изучение памятников морской археологии. Вып. 3. Археологические изыскания № 58. СПб., 1998. С. 201–209; Кротов П.А. Осударева дорога 1702 г. // Русский Север и Западная Европа: Сб. статей / Сост. и отв. ред. Ю.Н. Беспятых. СПб., 1999. С. 178–220.

⁵⁷ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 2–8, 12–23. См. Кротов П.А. Осударева дорога 1702 г...1999. С. 178–220, Кротов П.А. Осударева дорога 1702 года: пролог основания Санкт-Петербурга... С. 211–223; Данков М.Ю. Донесения строителей «Осударевой дороги» 1702 года // Двинская земля: Материалы пятых межрегиональных общественно-научн. историко-краеведч. Стефановских чтений. Вып. 5. Котлас, 2007. С. 8–21; Данков М.Ю. Таинственный архив мегапроекта XVIII века (малоизвестные письма строителей «Осударевой дороги» 1702 года) // «Петровское время в лицах – 2007». Труды Государственного Эрмитажа. XXXVIII. Материалы научн. конф. СПб., 2007. С. 76–89; Данков М.Ю. Таинственный архив мегапроекта XIII века (малоизвестные письма строителей «Осударевой дороги» 1702 года) // «Петровское время в лицах – 2008». Труды Государственного Эрмитажа. XLIII. Материалы научн. конф. СПб., 2008. С. 83–87; Данков М.Ю. Письма с Осударевой дороги // Чело. № 1. 2008. С. 26–35.

⁵⁸ Пушкирев И.И. Описание Российской империи в историческом, географическом и статистическом отношениях. Т. 1. Тетр. 2. Архангельская губерния. СПб., 1845. С. 16.

⁵⁹ Неволин К.А. О пятинах и погостах Новгородских в XVIII веке // Записки РГО. Кн. VIII. СПб., 1853. С. 167; РГАДА. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 11–11 об. Письмо воеводы Олонецкого уезда И.Я. Яковлева дьяку Посольского приказа М.И. Родостамову от 9 июля 1702 г. сообщает, что люди Выгозерского погоста «на работе у мостового дела».

См. также: Кротов П.А. Осударева дорога 1702 года: пролог основания Санкт-Петербурга. С. 214–215.

⁶⁰ Кротов П.А. Царская дорога 1702 г.: Исторический опыт взаимодействия центра и регионов // Центр и регионы в истории России. Проблемы экономического, политического и социокультурного взаимодействия. СПб., 2010. С. 222–251.

⁶¹ РГАДА. Ф. 1201 (Соловецкий монастырь). Оп. 2. Д. 1704. Л. 43–43 об. См. Кротов П.А. Осударева дорога 1702 года: пролог основания Санкт-Петербурга. С. 227–229; Его же. Новые материалы об Осударевой дороге 1702 г. (Пролог основания Санкт-Петербурга) // Санкт-Петербург и страны Северной Европы: Сб. статей // Материалы 8-й ежегодн. Международн. научн. конф. СПб., 2007. С. 298.

⁶² Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории. СПб., 1875. С. 154.

⁶³ РГАДА. Ф. 160 (Письма и прошения разных лиц на высшее имя и к высоким особам на русском языке). Оп. 1. 1709 г. Д. 10. Л. 21–22. Подлинник; См.: Кротов П.А. Осударева дорога 1702 года: пролог основания Санкт-Петербурга. С. 260.

⁶⁴ РГАДА. Ф. 1195. Оп. 1. Д. 650. Л. 30. Подлинник; См. также: Кротов П.А. Осударева дорога 1702 года: пролог основания Санкт-Петербурга. С. 246.

⁶⁵ Данков М.Ю. «Некое ухищрение». Исследовательский проект «Осударева дорога» // Защитники Отечества. Материалы XXIII региональных общественно-научных чтений по военно-исторической тематике. Вып. 11. Архангельск, 2008.

С. 485–493; Его же. Историко-краеведческий проект «Осударева дорога» // Первые Всероссийские краеведческие чтения. История и перспективы развития краеведения и москovedения. М., 2009. С. 306–310.

⁶⁶ Сорокин П.Е. Отчет о проведении археологических исследований в районе мыса Вардыгора на Белом море в 1999 году // РА ИИМК РАН (Рукописный Архив Института истории материальной культуры Российской Академии наук). Ф. 35. Оп. 1. Д. 47. 1999. Л. 1–21; Сорокин П.Е. Отчет о проведении археологических исследований в районе мыса Вардыгора на Белом море в 1999 году // Вестник Национального музея Республики Карелия. Вып. 7. Петрозаводск, 2016. С. 261–267; Данков М.Ю. О месторасположении «Осударевой дороги». С. 47.

⁶⁷ Данков М.Ю. Таинственная символика похода Петра I в 1702 г. // История в подробностях. № 3. Сентябрь. 2010. С. 34–40; Его же. Об интерпретации артефактов «Осударевой дороги» 1702 г. // Случайные находки: хронология, атрибуция, историко-культурный контекст. Материалы тематич. научн. конф. СПб., 2008. С. 274.

⁶⁸ Данков М.Ю. Материалы к биографии: М.И. Щепотев – сержант бомбардирской роты Преображенского полка // Защитники Отечества: Материалы XVII региональных общественно-научных чтений по военно-исторической тематике. Архангельск, 2005. С. 15-33.

⁶⁹ РГАДА. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 6–6 об. См. также: Кротов П.А. Осударева дорога 1702 года: пролог основания Санкт-Петербурга. С. 214.

⁷⁰ В петровское время 1 верста составляла 700 сажен. См.: [Игнатий]. Указ. соч. С. 7–10, 15. «Но он пред лицом Помазанника Господня некоснительно уготовлялся... на 160-ти семисотна тогдашних верстах».

⁷¹ Данков М.Ю. Судьба фортификатора Ламбера де Герэна // Архиепископ Афанасий и религиозно-культурное пространство Нижнего Подвинья (конец XVII–XX вв.). Материалы III Афанасьевских чтений (с. Холмогоры, 9 сентября 2006 г.) / Под общ. ред. Л.Д. Поповой. Архангельск, 2008. С. 121–135; Его же. «Первоклассный офицер, дуэлянт, придворный шут, дезертир» в России // «История в подробностях». № 7 (13). 2012. С. 30–37; Его же. «Шер ами» на карельской земле // Север. № 1+2. 2017. С. 75–80.

⁷² Данков М.Ю. Трасса «Осударева дорога» // Петровские памятники России. Свод исторических и мемориальных памятников Российской Федерации петровского времени. Ч. 1. СПб., 2010. С. 294–296; См. также: ОГВ. Об устройстве между Белым морем и Онежским озером усовершенствованного пути. Гл. 7. Данные для устройства сухопутной дороги между Повенцом и Сумским посадом. № 10. 1875. С. 107.

⁷³ Данков М. Ю. Сержант бомбардирской роты Преображенского полка // Чело. № 2. 2005. С. 44; Его же. Материалы к биографии... С. 20.

⁷⁴ РГАДА. Ф. 9. Отд. 1. Д. 44; Его же. Л. 395. См. также: Кротов П.А. Осударева дорога 1702 г...1999. С. 206.

⁷⁵ Там же. С. 178–220; Кротов П.А. Новые материалы об Осударевой дороге 1702 г...2007. С. 288–303; Его же. Царская дорога... С. 222–251; Его же. Осударева дорога 1702 года: пролог основания Санкт-Петербурга... 2011. С. 309.

⁷⁶ Данков М.Ю. Тайный марш по «Осударевой дороге» 1702 года и современная дискуссия... 2011. С. 202–211; Его же. Архангельские фрегаты 1702 г. // Выборг и морская археология. Вып. 2: Археологические изыскания. Вып. 45. СПб., 1997. С. 80; Его же. О картографических представлениях... С. 95–107; Его же. Трасса

«Осударева дорога»... 2010. С. 294–296; Его же. О транспортных путях к Белому морю по землям Карелии в XV–XVIII вв. // Двинская земля. Материалы вторых межрегиональн. общественно-научн. историко-краеведч. Стефановских чтений. Котлас, 2003. С. 16–29; Его же. Мифы и реальность волока фрегатов по «Осударевой дороге» 1702 года // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России. Материалы I Международн. научно-практич. конф. 27–30 октября 2010 г. СПб., 2010. С. 151–153.

⁷⁷ Данков М.Ю. Об организации по «Осударевой дороге» таинственного волока «буйар» полковником М. Бордовиком в 1703 году // Изучение памятников морской археологии. Вып. 5. СПб., 2004. С. 121–132; Его же. Матвей Бордовик и поход по «Осударевой дороге» в 1703 году // Знаменитые люди Севера: от М.В. Ломоносова до наших дней. Материалы Международн. научн. конф., посвященной 295-летию со дня рождения великого российского ученого Михаила Васильевича Ломоносова (1711–1765). Архангельск, 2006. С. 57–59.

⁷⁸ Андреева Е.А. Первый губернатор и строитель Петербурга // Александр Данилович Меншиков — первый губернатор и строитель Санкт-Петербурга. Каталог выставки. СПб., 2003. С. 11; [Досифей]. Географическое, историческое и статистическое описание Ставропигиального первоклассного Соловецкого монастыря. М., 1836. С. 181.

⁷⁹ Валишевский К. Петр Великий. Воронеж, 1993. С. 106.

⁸⁰ [Досифей]. Летописец Соловецкий на четыре столетия, от основания Соловецкого монастыря до настоящего времени, то есть с 1429 по 1833 год. М., 1833. С. 103–104. См. также: Данков М.Ю. «Осударева дорога» и архимандрит Фирс // Защитники Отечества. Материалы XV региональн. общественно-научн. чтений по военно-историч. тематике. Архангельск, 2004. С. 63–78; Его же. Карт-бланш царя на Карельский поход 1702 года // «Петровское время в лицах–2005». Материалы научн. конф. СПб., 2005. С. 112–121.

⁸¹ Петр Великий на Севере. Сборник статей и указов, относящихся к деятельности Петра I на Севере / Под ред. Ф.Ф. Шидловского. Архангельск, 1909. С. 133–134; [Досифей]. Летописец Соловецкий на четыре столетия... С. 103–104.

⁸² Мегорский В.П. Осударева дорога // Военный сборник. № 8. 1903. С. 237.

⁸³ Данков М.Ю. Олонецкие секреты человека «у принятия челобитень» (О малоизвестном проекте графа А.А. Безбородко) // Державинский сборник. 2010. Петрозаводск, 2010. С. 36–44.

⁸⁴ Беседы о Севере России // III Отделение Императорского Вольного Экономического общества. СПб., 1867. С. 248.

⁸⁵ Данков М.Ю. О предполагаемом фрагменте Петровского волока // Историко-географические исследования и краеведческая работа в вузе и школе. Программа и тезисы научн. конф. Петрозаводск, 1996. С. 23–25.

⁸⁶ Данков М.Ю. Об интерпретации артефактов... С. 274.

⁸⁷ Криничная Н.А. Предание Русского Севера. СПб., 1991. С. 195, 203, 209.

⁸⁸ Там же. С. 277.

⁸⁹ ОРК НБРК (Отдел редкой книги Национальной библиотеки Республики Карелия). «Соловецкий летописец» — рукописный список. 45614р. Л. 28 об. См. также: <http://library.karelia.ru/rus/infres/rucopis/solovruk.php>; Кутькова Е.Н. Комментарии к переводу «Соловецкого Летописца».