НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ТОМСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
РУССКОГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА
ДЕПАРТАМЕНТ НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
АДМИНИСТРАЦИИ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

**Природопользование и охрана природы:
Охрана памятников природы,
биологического и ландшафтного
разнообразия Томского Приобья
и других регионов России**

**Материалы IX Всероссийской с международным участием
научно-практической конференции**

Томск, 21–23 апреля 2020 г.

Томск
Издательство Томского государственного университета
2020

**«ОСУДАРЕВА ДОРОГА» – ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ
И ТУРИСТИЧЕСКИЙ ОБЪЕКТ РОССИЙСКОГО ЗНАЧЕНИЯ
«THE CZAR'S ROAD» – PERSPECTIVE HISTORICAL, TOURISTICAL
AND GEOGRAPHICAL SUBJECT OF THE RUSSIAN VALUES**

В.С.Куликов¹, Е.В. Кузнецова²

V.S. Kulikov, E.V. Kuznetsova

¹ Карельский научный центр РАН, г. Петрозаводск

vkulikova@yandex.ru

² ГБУ «Информационный туристский центр Республики Карелия», г. Петрозаводск

elenkuz@yandex.ru

Рассматриваются некоторые знаменательные эпизоды деятельности Петра I на Севере России. Создание в 1702 г. «Осударевой дороги» (Белое море – Онежское озеро) длиной не менее 190 км и переброска по ней войск, боеприпасов и двух яхт для штурма шведской крепости Нотебург способствовало выходу России к Балтийскому морю и интенсивному развитию Северо-Запада страны. Рекомендуется продолжение исследований дороги и поисков ее дополнительных реликтов.

Some significant episodes of Peter I's activity in the North of Russia are considered. The creation in 1702 of the "Osudareva road" (White sea – Onega lake) with a length of at least 190 km and the transfer of troops, ammunition and two yachts to storm the Swedish fortress of Nöteborg, contributed to Russia's access to the Baltic sea and the intensive development of the North-West of the country. Recommended the continuation of studies of the road and search its supplementary relics.

Ключевые слова: «осударева дорога», поиски реликтов, Петр I.

Key words: «The Czar's road», the search for relics, Peter I.

Исторические явления в жизни каждой страны могут иметь локальный, региональный или общегосударственный смысл. Некоторые события эпохи русского царя Петра Великого (Петр Алексеевич Романов, 1672–1725 гг.), столь значимые для всей истории России, непосредственно коснулись и Карелии. К сожалению, до настоящего времени сохранилось очень немного материальных памятников, относящихся к эпохе правления Петра I и пребывания его на территории Карелии. В 1702 г. по приказу царя была основана судостроительная верфь в устье р. Сясь (ныне Ленинградская область), а для обеспечения верфей железными припасами и корабельным вооружением на территории Карелии в августе 1703 г. были заложены Петровские Олонецкие заводы: главный – Петровский пушечно-литейный завод в устье реки Лососинки, Повенецкий, Алексеевский пушечно-литейные и Кончезерский медеплавильный и железоделательный. Приезжая в Петровскую слободу, царь посещал завод, знакомился с состоянием дел, собственноручно ковал железо в кузнечных мастерских.

Петр I также осуществил свою идею о создании российских курортов по типу европейских, чему способствовало открытие в 1714 г. в районе Кончезера на Равдоболоте минеральных железистых («марциальных») вод. В 1718 г. по его приказу построены три деревянных дворца, дома для персонала и пациентов, а также по плану царя церковь во имя апостола Петра (1720–1721 гг.). Курорт «Марциальные воды» стал первым российским курортом и отметил в 2019 г. свой 300-летний юбилей. Петр I вместе со своей женой Екатериной неоднократно бывал на курорте в 1719, 1720, 1722, 1724 гг., останавливаясь в слободе при Петровском заводе, где был построен двухэтажный дворец (1719 г.), а в Петровской слободе «новоманерная» Петропавловская церковь с высоким шпилем (между 1707–1711 гг., сгорела в 1924 г.). В фондах филиала Карельского государственного краеведческого музея (истории первого российского ку-

порта «Марциальные воды») хранятся приписываемые работе царя во время его лечения на курорте два стула, стол, канделябры. Музей и церковь апостола Петра с иконостасом XVIII в. являются объектами отечественного и зарубежного туризма.

Правительство Екатерины II в 1777 г. присвоило слободе «Петровские заводы» статус города с именем Петрозаводск, который в 1784 г. получил права губернского и стал центром Олонецкого наместничества (в дальнейшем – Олонецкой губернии). Стараниями губернатора Г.Г. Григорьева 30 мая 1872 г. в день двухсотлетия со дня рождения Петра I на Круглой площади города было заложено основание памятника царю-реформатору, а 29 июня 1873 г. открыт памятник – статуя Петра I, отлитая из бронзы в С-Петербурге по модели И.Н. Шредера и считающаяся лучшей в России – ныне расположенный на городской набережной в районе речного вокзала Петрозаводска.

Наиболее ярким прецедентом для современных жителей села Нюхча Беломорского района Карелии [1] в деятельности Петра I на Севере стала легенда об «Осударевой дороге», связанная с победой России над Швецией в затяжной (1700–1725 гг.) Северной войне. Крайне бедный архивный материал того времени способствовал формированию сказов, былин и литературных произведений известных писателей, например, М.М. Пришвин [2] и др.

По литературным источникам [1, 3–11], Север империи Петр I впервые посетил летом 1702 г. с целью привести часть флота из Белого моря в Финский залив через Ладогу. Следует отметить, что точно установленное положение всей трассы «Осударевой дороги» на каких-либо официальных картах не зафиксировано (рис. 1). Кроме того, впоследствии территория более двух веков интенсивно эксплуатировалась, и создается иллюзия ее присутствия на местности. Интерес авторов заметки к этой истории связан с их многолетними геологическими и экологическими исследованиями на территории Ветреного Пояса, возможным ее фактическим (географическим, археологическим) обоснованием и использованием в качестве образовательного и любительского туризма российского масштаба. Первостепенной задачей они посчитали критически рассмотреть имеющиеся наиболее достоверные сведения о реальном нахождении дороги и состоянии современного уровня исследований различных краеведов.

Начало современного подхода к поискам предполагаемой трассы дороги было положено в 1993 г. в Петрозаводске энтузиастами М.Ю. Данковым и С.А. Никулиным, которые организовали общественный научно-исследовательский проект «Осударева дорога» [3–4] при поддержке Карельского отделения Фонда культуры России. Некоторые новые, хотя и спорные материалы, проливающие свет на события петровских времен на Европейском Севере России, были получены в результате работ петербургских ученых (П.А. Кротов и др.) в архивах [1] и авторами указанного проекта в экспедиционных условиях [4] и обсуждались на нескольких научных конференциях, в том числе в Петрозаводске в сентябре 2018 г. При этом приводится ссылка поэму М.В. Ломоносова (1756–1761 гг.), посвященную деятельности Петра, где отсутствует упоминание о дороге, возможном участии двух судов в Петровском походе и в штурме шведской крепости Нотебург на Ладоге. Скептически настроен и М.Ю. Данков, согласный с версией о нереальности транспортировки по таежной и заболоченной дороге даже двух судов, учитывая технические сложности этого мероприятия и отсутствие подтверждающих его материалов [3]. По П.А. Кротову [1], более 1 200 крестьян и около 800 лошадей из Архангельской, Олонецкой и Вологодской губерний с начала июня до середины июля 1702 г. приняли участие в строительстве и ремонте («чистке») полотна дороги и сооружении нескольких мостов через реки и ручьи. Силами петровских гвардейцев, карельских крестьян и поморских жителей транспортировались волоком и водными путями два судна с Белого моря (гора Вардагора) на Онежское озеро (Повенец), а оттуда – через реку Свирь на Ладогу.

Рис. 1. Авторская схема Осударевой дороги (Нюхча – Повенец)
на карте «Транспорт» Атласа Карелии [12]

По нашей оценке на основе топографических карт масштаба 1: 200 000 при общей длине трассы не менее 190 километров (рис. 1) в настоящее время около 13 % находится в регулярной эксплуатации в основном около поселка Повенец и села Нюхча. Более 75 % ее протяженности в виде бесхозных, давно заросших лесовозных дорог с прогнившими мостами и лесных троп используется в основном местным населением для охоты, рыбной ловли, сбора ягод и грибов. Остальная часть (12 %) Осударевой дороги достоверно не установлена, ее местоположение только предполагается и требует дальнейших исследований непосредственно в полевых условиях. Необходимо отметить, что в 40–60-х гг. XX в. Вирандозерским леспромхозом приблизительно по этим маршрутам были построены магистральные узкоколейные железные дороги для вывоза деловой древесины. Лесозаготовки того времени существенно изменили первичную ландшафтную обстановку в рассматриваемом районе. Весьма негативную роль при этом играли трелевочные тракторы, которые жестоко разрушали травяной покров вдоль железных дорог, создавали дополнительные временные дороги и уничтожали следы старых зимников и троп.

Авторы настоящей публикации не участвовали непосредственно в изучении «Осударевой» дороги, но доктор геол.-минер. наук В.С. Куликов, являясь профессиональным геологом, продолжительное время работал на территории, где она предполагается. Начиная с 1963 г. (с перерывами), он проходил пешком или проезжал на автотранспорте (вездеходах и других вне-

дорожниках в разные годы) в геологических маршрутах в том числе по пути от пос. Повенец на Онежском озере до юго-восточной окраины оз. Выгозеро у бывшего пос. Петровский Ям и далее на север от северного берега Выгозера (быв. дер. Вожмогора) до оз. Коросозера, откуда дорога продолжалась до д. Сумский Посад на Белом море. По некоторым, легендам Петр I решил найти путь от Коросозера на восток с выходом на известную местным жителям еще с XVII в. субмеридианальную дорогу (зимник) Нюхча – Оштомозеро, проходящую по левому берегу р. Нюхча. Этот путь протяженностью не менее 40 км разделяется на две части: восточную от р. Нюхча до р. Сума (Илоза) и западную от р. Сума до Коросозера. Реликты, возможно, последней были найдены, как предполагается, А.М. Шелеховым и др. [4, 13], а поиски восточной части не увенчались успехом.

Рассматриваются два возможных варианта присутствия следов дороги в междуречье Нюхча – Сума (рис. 2) с максимальным использованием всех современных дорог и троп, показанных на топографической карте масштаба 1:50 000.

Рис. 2. Возможные варианты маршрутов (1, 2) «Осударевой» дороги на участке р. Нюхча – р. Сума (оз. Пулозеро)

Первый (южный) вариант дороги начинается от р. Нюхча у Петрова Плеса в 30 км южнее села Нюхча и следует на запад вдоль северного берега р. Левушка в 4 км южнее горы Голец (старое название «Ветряная или Ветренная гора») к предполагаемому мосту через р. Сума (Илоза) у оз. Пулозеро [13]. К сожалению, он неоднозначно отмечается в литературных произведениях и в известных народных легендах о походе Петра Великого. Возможно, где-то в его пределах находился второй Ям (место стоянки, отдыха, ночевки), который не имеет точной привязки («пред реки Перьма») на «Осударевой дороге». Второй (северный) вариант предусматривает поворот на запад от р. Нюхча (ниже Комиссарова плеса) в 25 км южнее от села Нюхча, далее идет в обход горы Голец (235 м) к северу в 1 км от вершины и 5 км западнее у гряды Патрикеева сюрьга с поворотом на юго-запад к тому же мосту на р. Сума. По нашим предварительным расчетам, первый вариант дороги на 3 км длиннее второго, но без учета особенностей рельефа и его просмотра на местности трудно отдать предпочтение одному из них.

Какой выбор был сделан М. Щепотевым – сержантом бомбардирской роты Преображенского полка, ответственным за постройку дороги в 1702 г., и его консультантами (местные жители, охотники и рыболовы), определится только после проведения дополнительных исследований. В своем докладе государю в августе 1702 г. он писал «...тое дорогу делаю от Нюхоцкой волости и сделана до Ветренной горы 30 верст...». Второй вариант сравним с дорогой, показанной на Геологической карте Карельской АССР 1935 г. В.М. Тимофеевым [14].

В.В. Куликова считает наиболее логичным предположить, что с Патрекеевой сюрьги через болото просматривается обширное оз. Пулозеро, наиболее привлекательное для облегчения движения кораблей. Переход от ЮЗ берега оз. Пулозеро к оз. Выгозеро наиболее удобен через значительные болота (Петра Мох) к заливу у Вожма-горы. Остановка на побережье в деревне Вожмасалма стала последней перед переходом на Петровский Ям у р. Верхний Выг. Для принятия окончательного решения о местоположении Царской дороги на этом дискуссионном участке требуются дополнительные экспедиционные работы по оценке всех вариантов трассы на местности, а также и других путей, которые могут проявиться в процессе исследований.

Спустя 210–270 лет после возможного создания «Осударевой дороги», когда в регионе были построены новые транспортные артерии: железная дорога Петроград – Мурманск (1916 г.), Беломорско-Балтийский канал и Выгозерское водохранилище (1933 г.), затопившее часть дороги вместе с селом Вожмосалма и другими прибрежными объектами (рис. 1), а также автотрасса Ленинград – Петрозаводск – Мурманск (1971 г.), легенда о ней позволяет рассматривать ее и как историческое событие, и как уникальный, требующий материального обоснования объект, который в перспективе может стать местом посещения путешественниками и широким кругом исследователей из России и зарубежных стран.

Авторы выражают благодарность за дискуссии, помощь и содействие в написании статьи В.В. Куликовой и Т.Н. Тюпко.

Литература

1. Кротов П.А. Осударева дорога 1702: пролог образования Санкт-Петербурга. СПб. : Историческая иллюстрация, 2011. 312 с.
2. Пришвин М.М. В краю непуганых птиц. Осударева дорога. Петрозаводск, 1970. 367 с.
3. Данков М.Ю. Загадки «Осударевой дороги» // Север. 1996. № 7. С. 94–111.
4. Никулин С.А. Общественный научно-исследовательский проект «Осударева дорога»: основные итоги поисковых экспедиций (1993–2018 гг.). Проекты Петра Великого. Роль «Осударевой дороги» в истории и культуре России. Материалы научно-практической конференции (19–20 сентября 2018 г.). Петрозаводск, 2018. С. 6–10.
5. Двукратное посещение государем Петром Великим Соловецкого монастыря. СПб. : Тип. А.И. Траншеля, 1872. 16 с.
6. Майнов В.Н. Осударева дорога в Повенецком уезде (Из сборника «Древняя и Новая Россия») // Олонецкий сборник: Издания Олонецкого губернского Статистического Комитета : материалы для истории, географии, статистики и этнографии Олонецкого края. Петрозаводск : Губ. Тип., 1886. Вып. 2. 256, 80, 30, 28 с.
7. Выписки из походных журналов Петра великого // Газета Олонецкие губернские ведомости. 1902. № 62 за 30 мая. С. 2.
8. Благовещенский И. Историческая дорога // Памятная книжка Олонецкой губернии на 1903 год. Петрозаводск : Губ. Тип., 1903. IX, 355, V, XXXVII с.
9. Петр Великий на Севере. Сб. ст. и указов, относящихся к деятельности Петра I на Севере / под ред. А.Ф. Шидловского. Архангельск : Губ. тип. 1909. 168, 66 с. ил. (К 200-летию юбилею Полтавской победы над шведами). Библиографический указатель литературы о деятельности Петра Великого на Севере.
10. Максимов С.В. Год на Севере. Максимов С.В. Избранные произведения. М. : Худ. Литература, 1987. Т. 1–2.
11. Криничная Н.А. Предания Русского Севера. СПб. : Наука, 1991. 327 с.
12. Атлас Карельской АССР. М., 1989. С. 34.
13. Шелехов А.М. Ландшафтные особенности прохождения трассы «Осударева дорога» от Нюхчи до Повенца. Проекты Петра Великого. Роль «Осударевой дороги» в истории и культуре России. Петрозаводск, 2018. С. 11–15.
14. Тимофеев В.М. Геологическая карта Карельской АССР. Масштаб 1: 1000 000. Л., 1935.