

*П. А. Кротов*

### **ЦАРСКАЯ ДОРОГА 1702 г.: ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЦЕНТРА И РЕГИОНОВ**

Редкое событие в истории Отечества по прошествии трех столетий продолжает не только вызывать споры исследователей, но и живо обсуждаться местными жителями. Среди событий такого ряда — историческая эпопея Царской, или Осударевой, дороги 1702 г. в Поморье.

Столь долгое бытование исторической памяти о событиях трехсотлетней давности вполне объяснимо. Есть ли еще в мировой истории пример, чтобы люди собственной силой, как бурлаки, при помощи лошадей протащили волоком по суше два боевых корабля, пустой корпус каждого из которых весил свыше сотни тонн, на протяжении 160 верст, т. е. 173 км? Как удалось проложить новую в значительной своей части трассу сквозь леса, по болотам, через реки и ручьи в столь короткие сроки — приблизительно за один месяц? Обилие неразгаданных тайн Осударевой дороги еще более подогревает интерес к этой эпопее. Так именовали эту дорогу на протяжении столетий крестьяне-поморы. Великий помор М. В. Ломоносов, выходец из народа, для своей героической поэмы «Петр Великий» избрал относительно узкий временной отрезок с весны 1702 до весны 1703 г., центральным звеном которого является деятельность Петра I в Архангельске и в других местах Беломорского региона. Можно предположить, что М. В. Ломоносов как выходец с Русского севера, из Поморья был особенно горд тем, что его родной северный край сыграл столь важную роль в воплощении великих замыслов Петра I.

Гений русской учености остановил свой выбор на названном периоде не только и не столько потому, что он связан с родным ему

краем. Он осознал не только ключевое значение тех событий в деятельности царя-преобразователя, но и единство замысла монарха: все действия Петра I в тот небольшой период—это звенья одной цепи, звенья последовательной реализации одного замысла: поход царя в 1702 г. из Москвы к Архангельску, по Белому морю к Соловецким островам и шествие по Царской дороге к Онежскому озеру и далее к Ладоге. Воплощение этого плана монарха привело к важнейшим созидательным итогам государственной реформы Петра I. Это овладение шведскими крепостями в истоке и устье Невы: Нотебург (Орешек; 11 октября 1702 г.) и Нюенсканс (1 мая 1703 г.). Это возвращение стране выхода к Балтийскому морю. Это основание Санкт-Петербурга (16 мая 1703 г.)—будущей столицы Российской империи, крупнейшего морского порта, «визитной карточки» преобразованной страны. Наконец, это начало создания Балтийского военно-морского флота. Но события 1702 г., связанные с Осударевой дорогой,—одни из наиболее ярких в цепи тех событий: это ярчайший пример успешного созидательного взаимодействия центральной власти и местного самоуправления.

Народные предания об Осударевой дороге, передаваясь из уст в уста уже более трех столетий, живы в памяти людей Поморья и поныне. Посетив в августе 2008 г. местность, где начиналась трасса Осударевой дороги, автор статьи записал у поморов ряд преданий о посещении этих мест Петром I, о трудах местного населения по прокладке и обслуживанию дороги.

Вечером 27 августа, т. е. за день до 306-летней годовщины прибытия царя Петра I в это старинное селение у берегов Белого моря, состоялась беседа в доме супругов Анастасьевых: Николая Анатольевича и Нины Николаевны. Дом, кстати, находится, по преданию, примерно в сотне метров от того места, где стоял двухэтажный дом зажиточного семейства Козловых, в котором остановился в свое время монарх.

— Как же правильно говорить: Государева или Осударева дорога?— начал я расспросы.

— Раньше не Государева, а Осударева дорога говорили,—отозвался Анатолий Николаевич.

— Старухи-то говорили: Осударева дорога,—подтвердила Капитолина Григорьевна Титова (урожденная Анастасьева).

— Я в детстве ходила по Осударевой дороге, все расспрашивала,—продолжала рассказ Капитолина Григорьевна.— У бабушки все спрашивала. У бабушки Феклы. Она умерла в 1950 г. в 76 лет. Особенно как-то тогда не интересовались. Просека и просека. Зимник. Он был и до Петра Первого. Он по этому пути и шел так. Зимой на волокушах ездили. Летом пешком ходили. Была дорога хорошая тогда в Оштомозеро. Петр Первый шел морем до Вардегоры. Уже по суше прибыл в Нюхчу.



а



б

а) Анастасьев Анатолий Николаевич, потомственный житель Нюхчи. Снимок 25 августа 2008 г.; б) Титова (Анастасьева) Капитолина Григорьевна, потомственная жительница Нюхчи. Снимок 27 августа 2008 г.

Беседа шла долго; много сведений было записано со слов рассказчицы, предки которой жили в Нюхче и в 1702 г. «Испокон веков говорили: вот дорога-то Петра Первого. Петровский зимник прямой как труба шел. Сейчас она просматривается очень хорошо. На мху-то бревна лежат кое-где»,—рассказывала в те же дни внимательному слушателю Феоктиста Иосифовна Козлова, другая уроженка Нюхчи.

Жительница села Нюхчи Марья Григорьевна Миронихина (род. в 1928 г.) сообщила 28 августа 2008 г.: «Раньше говорили: Осударева. По-деревенски! Это теперь люди стали культурные: Государева говорят. Сейчас она вся заросла. Петруша-то тащил суда. Там стилили

мосты, бревна. Лес-то рубили — так и стилили. По бревнам волокуши шли — сани. Так и тащили. Бревна, чтобы лошадям пройти, кругляши бросали. Он всех поголовно забирал мужиков рубить, тащить-то».

Итак, события прокладки Осударевой дороги 1702 г. имели общероссийское значение. С другой стороны, местные жители поныне рассказывают о них исторические предания, ими гордятся в Поморском регионе.



Дом в Нюче, на месте которого стоял дом зажиточного семейства Козловых (третий по счету от наших дней, согласно преданию), где остановился 16 (27) августа 1702 г. Петр I. Снимок 27 августа 2008 г.

Как сказано, события, связанные с Царской дорогой 1702 г., стали прологом основания Санкт-Петербурга и началом создания Балтийского флота. Они явились важнейшей частью воплощения стратегического замысла Петра I — вернуть России выход к Балтийскому морю. Эти события — крайне интересный пример эффективного взаимодействия центральной власти и местного самоуправления, имевший место в регионе Поморья. Пример успешного воплощения «проекта»

Осударевой дороги наглядно демонстрирует ту роль, которую играло в русской истории местное самоуправление и которую «не видят» столь многие отечественные и зарубежные ученые.



Вид села Нюхча. Снимок 25 августа 2008 г.

Обратимся к рассмотрению характера этого взаимодействия. Какие решались тогда вопросы, как быстро, какими средствами, что было конкретно сделано северными волостями, каковой оказалась для поморов «цена» воплощения царского замысла?

Временная последовательность событий похода царя из Архангельска в 1702 г. отмечена вкратце в известных документах Петровской эпохи. По поручению Петра I была написана «Гистория свейской войны». Он вычитывал ее и правил в отдельных местах. Она же является официальным источником и повествует об этих событиях так: «...Его Величество с... пятью баталионами гвардии августа в 5 день от города Архангелского учинил морем транспорт... мимо Соловецкого монастыря к деревне Нюхче, а оттоль сухим путем до... Повенца чрез пустыя места и зело каменистыя»<sup>1</sup>. 10 августа



1702 г. караван судов подошел к Соловецкому монастырю; 16-го снова двинулся в путь, а вечером прибыл к селению Нюхча (урочище Вардегора на берегу Белого моря). 28 августа присутствие царя было уже зафиксировано на берегу Онежского озера<sup>2</sup> (село Повенец).

Автору в ходе многолетних поисков удалось обнаружить, так сказать, два пласта неизвестных ранее ценнейших первоисточников по истории Царской дороги 1702 г. Во-первых, это «верхний пласт» — переписка гвардейских офицеров-строителей Осударевой дороги<sup>3</sup>. Этот блок документов позволяет охарактеризовать действия царя, его ближайшего окружения и наделенных властью непосредственных исполнителей. Как правило, последние являлись прямыми подчиненными царя как капитана Бомбардирской роты Преображенского полка.



Остров на реке Нюхча — часть села, именуемая Гаванка. По другому преданию Петр I останавливался в доме семейства Козловых на этом острове. Снимок 25 августа 2008 г.

Во-вторых, в Российском государственном архиве древних актов в Москве были выявлены делопроизводственные материалы вотчин

Соловецкого и Крестного Онежского (Кийостровского) монастырей, по владениям которых проходила трасса знаменитой дороги. Они включают крестьянские челобитные, приговоры по ним монастырских властей и итоговые хозяйственно-финансовые документы названных монастырей—это «нижний пласт» источников. Таким образом стало известно, кем и как прокладывалась Царская дорога. О работе крестьян-поморов подробно рассказывается в официальных документах о жизни местных «миров»-волостей и монастырских властей.

Итак, начнем последовательно рассматривать вопросы, характеризующие взаимодействие представителей царской власти и «местных структур» в ходе осуществления этого окутанного легендами важнейшего мероприятия государства, вошедшего в историю как Осударева дорога 1702 г.

8 июня 1702 г. ближний боярин, адмирал и генерал-фельдмаршал Ф. А. Головин, правая рука монарха, «по указу царя и великого князя Петра Алексеевича» выдал наказную память писарю Бомбардирской роты гвардейского Преображенского полка И. К. Муханову и сержанту той же роты М. И. Щепотеву. Согласно этому основополагающему предписанию о прокладке и обустройстве Царской дороги главы российского «правительства» в тот период времени, действия по его выполнению должны были развернуться немедленно.

В первую очередь, необходимо отметить, что организаторов, посланных для подготовки трассы для следования войск во главе с царем, было немного. Наказную память выдали И. К. Муханову и М. И. Щепотеву «с товарищи—десяти человеком»<sup>4</sup>. В волости Крестного Онежского монастыря 12 июня 1702 г. прибыли, помимо названных писаря и сержанта гвардии, еще 16 солдат—всего 18 человек<sup>5</sup>. Основная работа по прокладке и обслуживанию трассы должна была лечь на местное самоуправление, т. е. крестьянские волости. Определенную управленческую роль сыграли и монастырские власти. Сразу же надо отметить, что структуры более высокого уровня управления на местах—уездные воеводы (или коменданты)—оказались в стороне от процесса. Какого-либо непосредственного участия их в эпопее Осударевой дороги в удаленном северном крае по выявленным источникам не прослеживается. Уполномоченные Петра I **взаимодействовали** напрямую с представителями местной низовой выборной власти в общинах-волостях: земскими старостами, выборными от крестьян.

Что предписывалось осуществить уполномоченным гвардейцам, посланным 8 июня 1702 г. из Архангельска морским путем?

Из содержания наказной памяти следует, что преображенцы должны были первыми проделать предстоящий царским войскам путь и всесторонне его подготовить. Им следовало «ехати... от Архангельского города морем до реки Онеги» — устья впадающей в Онежский залив Белого моря р. Онеги. Именно морем до побережья Онежского залива позднее проследовали и войска во главе с монархом. Далее И. К. Щепотеву и М. И. Муханову предстояло избрать продолжение маршрута — путь «к Олонцу и до Великого Новагорода способной и близкой, и мочно б было тем путем проходить его, великого государя, служилым людем безо всякие остановки»<sup>6</sup>.

Предстоящий путь еще следовало окончательно определить на местности, поскольку на этот счет имелось несколько предположений. Выбранный маршрут надлежало подробно описать: «И, едучи, им те... пути, выпрашивая везде всяких чинов у людей, описать имянно: по урочищам, которыми реками и озерами, также и сухим путем чрез которые места дорожной путь до тех вышеписанных городов явитца ближе, и свободнее, и безопаснее, и мочно ль отсюда до Олонца и до Великого Новагорода безо всякие трудности доехать одним водяным путем, не занимая нигде сухова пути, и которыми реками и озерами, и на каких судах по которой реке ходить будет возможно, и сколь те реки или озера широки и глубоки, и какими прозваниями, и не будет ли на которых реках каких каменистых порогов или для мелей, непроходимых мест, и тот водяной путь жилими ль местами будет или пустыми, и которых городов и уездов, и жилище от жилища в разстоянии на скольких верстах, и как которому селу и деревне прозвание, и тот водяной путь везде ли в поводь или вверх против воды, и бечевою ль или на гребле ходят, и во много ли дней или недель тем водяным путем от города Архангельского до Олонца и до Великого Новагорода поспеть мочно»<sup>7</sup>.

Местным жителям предписывалось содействовать царским посланцам: давать подводы, рассказывать о имеющихся дорогах, показывать путь и др. Относительно послушания местных крестьян у И. К. Муханова «с товарищи» имелась царская грамота. Для ослушников государственной воли предусматривались жесткие меры принуждения. Об этой стороне организации работ по прокладке и обслуживанию Царской



дороги тоже говорится в наказной памяти Ф. А. Головина: «И о том о всем тех городов и уездов жителем его, великого государя, грамота послана с ними ж, Ипатом с товарищи, в которой писано, что, как они... в которой город или уезд и тех уездов в села и деревни приедут и учнут о тех дорогах водяным и сухим путем спрашивать, и им про те оба пути велено сказывать, не тая ничего, вправду, чрез которые места ближе, и свободнее, и безопаснее, и от урочища и до урочища давать им, Ипату с товарищи, подводы везде без задержания и для указывания тех дорог посылать с ними старожилы, знающих и тех обоих путей сведомых людей...»<sup>8</sup>.

Как следует из приведенных отрывков, выбор наилучшего пути для царя и гвардии должен был производиться отправленными для устройства трассы гвардейцами, но на основе в первую очередь опросов местного населения, используя знание местности проживавшими там людьми и их осведомленность об удобных маршрутах для прохода нескольких тысяч людей. Следовательно, царь и его окружение изначально видели, что воплощение столь важного в стратегическом отношении плана призвано было опираться на самое широкое содействие местных жителей. Без такой помощи грандиозный «проект», собственно говоря, вообще не мог бы быть осуществлен.

Следующей задачей «путевой команды» гвардейцев являлось устройство на всем предстоявшем пути следования царского двора и войск почтовой связи с северо-западными порубежными регионами страны — городами Олонцом и Великим Новгородом. Вот как эта задача изложена в наказной памяти: «...Для почтовой гоньбы по всей дороге от урочища до урочища, расписав по тридцати верст, розставить, выбрав ис тех городов и из уездов посадских и волостных жителей, по 7 человек на сухом пути з добрыми верховыми лошадми, и с седлы, и с уздами, а водяным с лотки, и с кормщики, и з гребцы, и со всякими к ним принадлежащими припасы и приказать тем выборным почтарем под смертным страхом, чтоб они для той почтовой гоньбы, которая пойдет от города Архангелского к Олонцу и в Новгород, также и ис тех городов к городу Архангелскому, были денно и ночью всегда в готовности безотступно и гоняли б они с почтою в оба пути перемена до перемены наскоро денно ж и ночью с великим поспешением верст по десяти и по 15-ти в час, а водяным путем как бы наискоряе, не мешкая нигде ни за чем, и перемена

б у перемены почтовые сумы с письмами принимали с росписками, описывая имянно на подорожной часы, в котором та почта куда прибежит или отпуститца»<sup>9</sup>.

Для устройства новой трассы почтовой связи предписывалось провести следующие действия: «А для той почтовой гоньбы в тех местех, чрез которые она гонять будет, в грязных местах, и на реках, и на речках, и на ручьях, и на всяких переправах велеть тамошним жителем учинить мосты, а где возможно, и гатьми огатить, также и в лесах, буде явитца где дорога нерозчищенная, велеть розчистить и зделать везде дорожной проезд свободной тех же городов уездными людьми, чтоб той почтовой гоньбе и во время проходу великого государя служилым людем нигде ни за чем никакие остановки и препоны отнюдь не было»<sup>10</sup>.

Осуществление важнейшей государственной функции — связи, от отлаженного действия которой зависела оперативность и эффективность управления Российским государством, военными действиями против Швеции, в полном объеме возлагалось на местные волости, крестьянское самоуправление. В наказной памяти так говорится об этом аспекте реализации царского проекта Осударевой дороги: «А тем выборным почтарям велеть давать им до его, великого государя, указу, покамест они у той почтовой гоньбы побудут, на прокормление, чем им мочно пропитатьца, из мирских доходов тех же городов и уездов з жителей»<sup>11</sup>. Иными словами, содержание почтовых постов (ямов) целиком ложилось на местные финансовые источники («из мирских доходов»).

Местным жителям предписывалось: «...не отговариваясь ни в чем... в почтовой установке и гоньбе, как водяным, так и сухим путем были б они, городовые и уездные люди, послушны и чинили о всем по тому его, великого государя, указу неотложно, тотчас, безо всякого ослушания»<sup>12</sup>. Оговорены были и наказания за неисполнение государева повеления: «А буде кто по тому его, великого государя, указу чего не исполнит или им, посланным урядником, в том в чем учинитца ослушен, и тем людем от великого государя быть в смертной казни безо всякие пощады и животы их взяты будут на великого государя бесповоротно»<sup>13</sup>.

Итак, задачи, поставленные 8 июня 1702 г. перед гвардейцами Петра I, обрисованы.

Как удалось их воплотить в жизнь? Как шло взаимодействие царских посланцев и местных структур управления: монастырских властей и общин-волостей?

В первую очередь, требует объяснения сам факт успешной прокладки Царской дороги в столь сжатые сроки, чрезвычайная быстрота подготовки трассы для «государева шествия». Как объяснить этот феномен? Это один из важнейших вопросов для исследования.

Прибытие главного распорядителя по подготовке трассы сержанта Бомбардирской роты Преображенского полка М. И. Щепотева «с товарищи и с протчими салдаты» на устье р. Онеги зафиксировано в «Книгах перечневых» — документах хозяйственной отчетности Крестного монастыря (январь 1703 г.). Согласно этим документам, это произошло 13 июня 1702 г. М. И. Щепотев направлялся в Ньюхоцкую волость — место будущей Осударевой дороги, предназначенной для царского шествия. Цель прибытия М. И. Щепотева изложена в документе четко. Имеющаяся в источнике формулировка проливает яркий свет на то, что представляли собой работы крестьян по прокладке Царского пути: «...для установления на ямах почтовой гонбы, и для чищенья дорог, и на дорогах, на реках, и на ручьях, и на мхах, и на протоках мостов»<sup>14</sup>.

Итак, работы по подготовке пути для царского шествия сведены в документе к устройству почтовых ямов, «чищенью дорог», настилке помостов на моховых болотах, на водных преградах — мостов.

В монастырских перечневых книгах также описаны трудовые усилия крестьян отдельных волостей. Работники из семи волостей Крестного монастыря трудились на том участке, который, собственно, и является Осударевой дорогой — путем, по которому прошел царь с войсками: от Ньюхотской волости до Повенца. Все они работали «четыре недели за своим хлебом и харчем». Монастырские власти оплачивали труд работным людям своих волостей: за неделю по 40 или 45 коп. каждому человеку. Имеющиеся в «Книгах перечневых» формулировки позволяют оценить характер производившихся крестьянами работ. Поморы Устьенской и Андозерской волостей (85 человек) «в Ньюхоцкой волосте и к Повенцу, к Онего-озеру, чрез суземок вновь дорогу прочищали и мосты мостили чрез великия мхи и реки в страднее самое жнитвенное время»<sup>15</sup>. Работники Ворзогорской волости (31 человек) «от Ньюхоцкой волости к Повенцу

дорогу чистили, и мосты мостили по мхам и по рекам, и горы ровняли»<sup>16</sup>. Крестьяне Нименской волости (58 человек) «от Нюхоцкой волости и к Повенцу, и до Онега-озера, новым местом дорогу чистили, мосты мостили и горы ровняли»<sup>17</sup>. Поморы из Подпорожской волости (49 человек) «от Нюхоцкой волости к Повенцу, и до Онега-озера, мосты мостили, и дорогу чистили, и горы ровняли». Работные люди из Порожской волости (72 человека) «от Нюхоцкой волости к Повенцу, и до Онега-озера, дорогу чистили, и мосты наводили, и горы ровняли»<sup>18</sup>. Крестьяне Вонгутцкой волости (67 человек) «от Нюхоцкой волости к Повенцу, и до Онега-озера дорогу чистили, и мосты мостили, и горы ровняли»<sup>19</sup>.

Таким образом, выполненные крестьянами разных волостей Крестного монастыря работы имели сходный характер: «дорогу прочищали и мосты мостили чрез великия мхи и реки», «дорогу чистили, и мосты мостили по мхам и по рекам, и горы ровняли» и т. п. Речь везде идет именно о расчистке трассы. Крестьяне расширяли, обновляли существующую дорогу-просеку: рубили лишние деревья, выкорчевывали пни, сдвигали на край валуны, засыпали низменные места и срывали небольшие возвышенности, выравнивая поверхность Царской дороги. На особо вязких участках моховых болот, где это требовалось, устраивались деревянные помосты. Как сказано, поморы из Нименской волости «новым местом дорогу чистили», т. е., можно понять, им достался отрезок пути, где ранее просеки и помостов на мхам не было вообще. Может быть, имелась тропинка? Очевидно, что на большинстве участков Осудареву дорогу в 1702 г. просто расширяли, подновляли, достраивали, но основа ее уже была. Это первая причина столь быстрой прокладки трассы на местности. Вторая причина — расчищенная для прохода войск и волока двух малых фрегатов трасса не являлась пространным и хорошо оборудованным шоссе. Во множестве случаев она представляла собой просто просеку сквозь лесные массивы, проход по болотным мхам, расчищенный от валунов, редколесья и пней. Сам автор, пройдя на пути от Нюхчи до Вардегоры по моховому болоту — начальному отрезку Царской трассы — видел отчетливо сохранившиеся следы петровской дороги: сдвинутые в ряде мест на край проложенной в 1702 г. дороги валуны. Северная природа с большим трудом залечивает полученные раны: на болотных участках

трассы не растут деревья, и путь ее пролегания хорошо выделяется среди чахлого редколесья моховых болот.

Местные старожилы, с которыми общался автор, вполне разделяют такой взгляд. К. Г. Титова сказала в беседе с автором статьи в 2008 г.: «Да строить ее и не надо было! До Повенца—там, конечно, он и сам кое-что прокладывал. А там тоже люди жили! Расширять-то уж, конечно, надо было. Суда тащили!»



Царская дорога—следы от трассы 1702 г. на болоте вблизи Вардегоры.  
Край дороги отмечен рядом березок, растущих среди сдвинутых  
на обочину валунов. Снимок 26 августа 2008 г.

Поныне остается невыясненным вопрос: сколько людей прокладывало, устраивало и обслуживало в 1702 г. Царскую дорогу. Народные предания нередко называют невероятно большое число работников-строителей. Служащий лесного ведомства Г. Родин записал около 1833 г. у местных жителей: «Якобы такое множество было людей при устройстве мостов, что на каждого человека досталось положить в течение всей дороги одну перекладину»<sup>20</sup>.



Выявленная делопроизводственная документация Крестного Онежского монастыря позволяет привести статистические данные о численности работников во время строительства Царской дороги. Трудовой вклад крестьян из вотчин Крестного монастыря обобщен в «Книгах перечневых», законченных в январе 1703 г. Согласно подсчетам, при расчистке трассы для царского шествия в 1702 г. с 13 июля в течение трех-семи недель работали 668 поморов. В возмещение затрат монастырские власти платили «на всякую неделю всякому человеку по пятнадцати алтын» (45 коп.). Еще 369 поморов (из 17 монастырских волостей) были посланы до Повенца «в проводники за лошадми». Подводчики служили от восьми до девяти недель «с проходами» (включая путь до места работы и обратно). Недельная плата подводчикам была «по четыре гривны» (40 коп.) человеку и еще столько же на содержание лошади. Перевозки необходимых грузов «на соймах и на судах» к пристани у Вардегоры осуществляли 112 поморов — кормщиков и работных людей. Они работали в течение двух недель. Плата им составляла «по полтине человеку на неделю, а на суды по рублю». Еще 40 человек в течение 13 недель жили в устье р. Онеги «для перевозу государевых служивых людей», солдат, лошадей и содействия почтовой гоньбе. Их оплата за неделю равнялась 11 алтынам и 4 деньгам (35 коп.). На трех ямах — почтовых станциях, располагавшихся в вотчинах Крестного монастыря, — несли службу с 1 июля 1702 г. 12 крестьян-«почтарей»<sup>21</sup>.

Если суммировать числа, то из вотчин Крестного монастыря, размещавшихся по берегам Онежского залива Белого моря, согласно документу, в работах по прокладке и обслуживанию Царской дороги в 1702 г. принял участие 1201 человек.

Строили и обслуживали Царскую дорогу в 1702 г. не только поморы из волостей Крестного монастыря, но и из не менее обширных вотчин Соловецкого монастыря, из Олонецкого уезда, других мест, по которым подобные статистические данные не найдены. При таком уровне источниковедческой разработки вопроса есть основания с доверием воспринимать количественные данные, приведенные знатоком истории Царской трассы, старым помором из Нюхчи Ф.Г. Поташевым. Старик очень подробно рассказал спустя полтора столетия, в 1856 г., путешествовавшему в этих краях писателю С.В. Максиму о событиях 1702 г. Его повествование хорошо соотносится

с данными документальных и летописных источников. Ф. Г. Поташев сказал: «...Из разных мест народ пригнан был, несколько тысяч»<sup>22</sup>. Уроженка Нюхчи Ф. И. Козлова также утверждала в беседе с автором статьи в 2008 г.: «Не очень издалека пришли строить».

Мостов на трассе Царской дороги «ради государева скорого путнаго шествия», очевидно, пришлось построить немало. Есть основания полагать, что они были трех типов. Первый тип—это мост «на клетках», т. е. цепочка срубов-«торас» и срубов-ряжей из массивных деревянных брусьев, установленных в пойме и собственно в русле реки, которые служили опорами (быки) для сооружения поверх них настила из слег и бревен—проезжей поверхности моста. Такой мост мог служить до первого ледохода. Второй тип—это та же конструкция из «торас» и «клеток», но заполненных валунами и грунтом. Такая конструкция моста, естественно, обладала устойчивостью к ледоходам, в устьях рек—к накатывавшимся с моря волнам и т. п., была долговечной, но и требовала более значительных трудовых затрат на ее возведение. Третий тип мостов—это так называемые «живые мосты», состоявшие из судов-пontoнов, на которых делался бревенчатый настил.

Крестьянами Нюхоцкой волости, к примеру, в ходе подготовки к «путному шествию» Петра I были сооружены два моста «на клетках»: через р. Нюхча и ее правый приток Ухту. Вот как писали об этом властям Соловецкого монастыря в челобитной 16 сентября 1702 г. жители волости: земский староста Л. Семенов, выборные В. С. Брюшков «с товарищи и все нюхоцкие крестьяне». Ниже помещен отрывок из их челобитной: «...По указу великого государя в Нюхоцкой волости против монастырского двора построен мост чрез реку Нюхчу на клетках и другой мост чрез реку Ухту на клетках же ради ево, великого государя, путнаго шествия и ради ево государевых почтовых грамот, и писем, и всяких припасов воски от города Архангелсково к Повенцу сухим путем»<sup>23</sup>. Однако поморы-нюхчане к тому времени не успели еще заполнить «клетки» и «торасы» мостов камнями и грунтом. Мосты без такого заполнения ряжей и «торас» не могли простоять долго: «...Крепости никакие не положено, и каменем не обрано со сторон, и в клетки також де камня не положено, а те реки болшие, и весною вода велика бывает, и лед такожде велик ходит, и без крепости те мосты все розломает»<sup>24</sup>. Жители

соседних волостей, колежемцы и сумляне, отказывались без особого указа монастырских властей оказывать в будущем помощь в этом трудоемком деле: «...по первому зимнему пути камень на лошадех возить и в клетки закладывать»<sup>25</sup>.



Урочище Вардегора на берегу Белого моря. Здесь 16 (27) августа 1702 г. высадился с войсками Петр I. Тут была сооружена в 1702 г. специальная пристань для вытаскивания на берег кораблей.  
Снимок 26 августа 2008 г.

На челобитную ответили келарь Соловецкого монастыря старец Илларион, казначей иеромонах Иннокентий и соборные старцы. Монастырскому приказному иеродьякону Николаю в Сумском Остроге и приказчику Колежемской волости старцу Диодору послали приговоры об оказании содействия. Крестьянам двух названных волостей следовало: «...те мосты крепить, и камень возить, и в торасы насыпать, чтоб вешнею водою и лдом тех мостов не повредило, а отнюдь бы было то мостовое строенье построено неоплошно, чтоб в том государева гнева не принять»<sup>26</sup>.

Может быть, существующий ныне в Нюхче протяженный и широкий деревянный мост через реку на «торасах» и «клетках», заполненных камнями и землей, имеет отношение к событиям 1702 г.?



Мост через реку Нюхча. Вид с Николиной горы. Снимок 25 августа 2008 г.  
Мост на ряжах из бревен, заполненных внутри камнями и грунтом, возможно, впервые был сооружен в 1702 г. в связи с прокладкой трассы для «государева шествия».

Обратимся теперь к вопросу о том, чего стоило местным общинам устройство почтовых ямов. М. И. Щепотев, наделенный «по имянному великого государя указу» всеми необходимыми полномочиями, 13 июня распорядился выставить почтовую службу в трех волостях Крестного монастыря (Устьенской, Тамицкой, Ворзогорской)— всего 12 почтарей с лошадьми<sup>27</sup>. Таким образом, отсчет времени по обустройству нового маршрута почтовой связи следует вести именно с этой даты. Ранее цепочка почтовых ямов была доведена по уже существовавшим дорогам от Архангельска до переправы, имевшейся в устье р. Онеги. Дальше почтовые ямы устраивались вновь вблизи

берега Белого моря до Ньюхоцкой волости, а оттуда—к Повенцу на Онежском озере.

Устройство почты силами крестьян-поморов в пределах и за пределами монастырских вотчин описывается в «сказке» келаря Крестного Онежского монастыря старца Памвы, казначея монастыря Иоакима и всей братии. Этот документ монастырского делопроизводства составлен по самым свежим следам событий 6 сентября 1702 г. Вот отрывок из него: «В нынешнем 702-м году июня с 13-го числа по имянным великого государя указом от Архангелского города чрез вотчину Крестного монастыря в Ньюхоцкую волость и за Онего-озеро учинена почтовая гонба, и по вотчине Крестного монастыря на устье Онежском на монастырском дворе и в иных местех по волостем построены ямы, и к тое почтовой гонбе на тех ямах приставлено двенадцеть человек почтарей, и им, почтарем, для той гонбы дано с монастырской же вотчины двенадцеть человеком лошадей добрых. И тем почтарем за тое почтовую гонбу по указу великого государя платят монастырские ж вотчинные крестьяне по четыре денги человеку на день по вся месяцы, да тем почтовым лошадем исходит в корм овса на месяц по шти четвертей и болши да сена по 25 возов»<sup>28</sup>.

Как следует из «сказки», устройство почтовых ямов было не самой сложной и не наиболее финансово затратной частью выпавших на долю поморов трудов: «Да монастырские ж наши крестьяне меж вотчинными волостми на грезях, и на мхах, и на речках, и на протоках мосты мостили, и дороги розчищали вновь шириною в три сажени, и признаки ставили, работали недели по три и по четыре человек ста с три и болше. И до сего числа те дороги починивают и мосты крепят почасту, потому что морскою погодою на речках мосты разбивает. И от Ньюхоцкой волости к Онегу-озеру, к Повенцу, впрямь чрез суземок вновь дорогу просекали и чистили и мосты мостили многими ж крестьяны многое время»<sup>29</sup>.

Монастырский келарь Памва упомянул в «сказке» от 6 сентября 1702 г. еще один вид работ, выполненных к тому времени крестьянами Крестного монастыря: «Да по имянным же великого государя указом вотчинные ж Крестного монастыря разных волостей крестьяне делали сто пятьдесят телег двоеколесных и те телеги провожали в Ньюхоцкую волость и на Вардегору морским путем в наемных ж судах и наемными людьми верст сто и болши»<sup>30</sup>.



Крестьяне волостей Крестного монастыря претерпели большие тяготы и понесли значительные убытки в связи с обслуживанием Царской дороги. В той же столь содержательной «сказке» келаря Памвы и старца Иоакима с братией колоритно изложено, как это происходило. Обратимся к этому вновь выявленному источнику: «Да по ево же, великого государя, указу июля з 10-го числа приезжали в Крестной монастырь и в вотчинные волости многие салдаты и выслали в две высылки из монастырских сел, ис вотчинных волостей со всех дворов в тое же в Ньюоцкую волость монастырские и мирские лошади с хомуты и з дуги все без останка, и за теми лошадми проводники с харчевыми и с конскими припасы. И от Ньюхотской волости по новоучиненной дороги до Повенца пот казною великого государя, и под начальными и всяких чинов людьми, и под всякими припасы ходили те лошади по два и по три пути. И, ис тех походов, с Повенца идучи, многие лошади от гладу померли, а иные по лесам изгибли безвестно, а которые лошади и пришли ис походов в разных числах, и те лошади были в походах недель по седми и по осми и пришли едва живы, с великою нуждою, а досталые многие лошади и по се число ис походов не бывали. Да для провозу великого государя казны и начальных людей и салдатов поставлено на новоучиненной же дороги в вотчине же Крестного ж монастыря на устье Онежском дватцет лошадей с проводники, також и на прочих ямах, которые в вотчине Крестного монастыря ямы, лошади и проводники есть же»<sup>31</sup>.

Из приведенного отрывка выясняется важная подробность. Уже к 6 сентября 1702 г. поморы из волостей Крестного монастыря, окаймлявших Онежскую губу Белого моря, осуществили по две и даже по три поездки на подводах с грузами по трассе Осударевой дороги до ее конечного пункта—Повенца. Таким образом, интенсивность труда крестьян была сверхвысокой.

В связи с обслуживанием Царской трассы на крестьянские хозяйства поморов ложились и побочные нагрузки. Согласно изучаемой челобитной от 6 сентября 1702 г.—уникальному для исследуемого сюжета источнику—они были следующими: «Да сверх тех почтарских и поставленных лошадей проезжие всяких чинов люди под казну великого государя, и под всякие припасы, и под себя доставших монастырских и крестьянских лошадей в пополнение в подводы

емлют же, сколько когда понадобится. И для тех проездов по ево ж, великого государя, указу вотчинные же крестьяне на тех же ямах строят телеги, и сани, и дровни, а сколько когда тех построенных телег, и саней, и дровен под казну великого государя, и под начальних, и под служивых людей, седел в отпуске, и те телеги, и сани, и дровни, и седла проходят без перекладки безповоротно. А водяным путем суды с работными людьми, с парусы и с якори, и в тех судах морем возят верст по пятидесят и болши, и для морской великой погоды судов отступаютце, да для перевозу на устье чрез Онегу-реку государственной казны, и припасов, и начальних и всяких чинов людей, и почтовой гонбы, и государских лошадей орленых, которые от города Архангельского и из Двинского уезда из разных волостей высланных лошадей в Нюхотскую волость, покупали барки, и суды, и веревки, и якори, и мелкие лотки, и у того перевозу для работы вотчинные ж крестьяне из волостей сорок человек безотходно и по се число. Да у того ж перевозу на обоих сторонах реки и вотчиною около ямов по морскому берегу всякими прохожими лошадми санные покосы многие покормлены. Да по ево ж, великого государя, указу взято в Нюхотскую волость из Крестного ж монастыря две тысячи кирпичю, и тот кирпич провожали наемными ж суды и людьми. Да по ево же, великого государя, указу высланы были из монастыря и из вотчины суды, и шняки, и всякие ловецкие карбасы для вывозки с кораблей всяких государских припасов с работными людьми, и тех судов возвратилось малое число, потому что тех судов многое число морскою погодою разбило. Да для приезде всяких проезжих начальних людей и для почтарей и почтарских лошадей и подводных куплено и построено изба з двором за рекою Онегою монастырскими ж крестьяны»<sup>32</sup>.

Власти Крестного монастыря подытожили «сказку» следующими словами: «...Будучи в той работе у новоучиненной дороги, и почтарских, и подводных лошадей во взятъе, и в денежных платежах, и в строении телег, и в судовой провадки... Крестного монастыря крестьяне оскудели и до конца разорились...». Монастырские начальники просили освободить поморов из принадлежащих монастырю волостей от очередного чрезвычайного сбора—по 14 алтын со двора на обеспечение найма подвод для провозки военных грузов от Москвы к Пскову и Архангельску<sup>33</sup>.

Челобитная поморов Сумского Острога (ныне Сумский посад) властям Соловецкого монастыря от 23 июля 1703 г. проясняет вопрос о том, как было организовано вытаскивание малых фрегатов «Св. Дух» и «Курьер» в 1702 г. на берег у Вардегоры—именно с этого события начался волок малых фрегатов по Царской трассе. В 1703 г. «по имянному великого государя указу... и по приказу губернатора Александра Даниловича Меншикова» вновь потребовалось, как и в предыдущем году, тащить на берег буеры—подарок голландских купцов И. Любса и Х. Бранта Петру I. **Затем буеры нужно было опять-таки тянуть волоком по Осударевой дороге до Повенца**<sup>34</sup>. Для выполнения соответствующих работ из Сумского Острога было приказано отправить «двести человек крестьян для выгрузки ис кораблей под Вардегору, и для проводин заморских судов, также и всяких потреб от морской пристани до Повенецкого рядку». Тогда же было предписано «выслать под Вардегору триста сажень завозов лодейных да двадцать бочек порозжих»<sup>35</sup>. Порожные бочки, как представляется, требовались для того, чтобы, жестко прикрепив их к освобожденному от груза корпусу буеров («заморских судов») ниже уровня воды, приподнять буеры повыше над водой. Это помогло бы вытаскиванию судов на берег в прилив на «морской пристани» у Вардегоры с помощью «завозов лодейных»—длинных канатов с прикрепленным на конце каждого якорем, к которому подтягивали судно при вытаскивании его на берег или при движении против течения на реке. Как следует из документа, быстрая разгрузка кораблей (за один день) и вытаскивание их на берег моря из воды—это тоже мероприятие, потребовавшее в 1703 г. участия не менее двух сотен людей (только из Сумского Острога) и немалых трудовых усилий.

Вытаскиванием однотипных малых фрегатов «Св. Дух» и «Курьер» на берег моря открылась ставшая легендой эпопея Осударевой дороги. Успешно осуществленный волок фрегатов по суше на протяжении 160 верст явился беспримерным в истории России, а в восприятии людей начала XXI столетия—**это центральное событие эпопеи**. Корабли были нужны для изгнания с Ладожского озера шведской эскадры вице-адмирала Г. фон Нумерса, еще господствовавшей на водах озера в день принятия царем окончательного решения о волюке (16 августа 1702 г.). Без разгрома этой эскадры на Ладоге было невозможно овладеть Нотебургом, что являлось решающим звеном

обрисованного выше замысла Петра I. **Перетаскивание по устроенной поморами в кратчайший срок трассе двух корпусов малых фрегатов, наименьшая масса каждого из которых после разгрузки, снятия артиллерии и такелажа должна была составлять, по расчетам, 102 тонны<sup>36</sup>,**— это материализованное воплощение колоссальной воли Петра Великого в достижении поставленной цели превращения России в великую державу. Решение тащить по суше через болота, мхи, леса, водные препятствия по трассе, протянувшейся на 160 верст, значительного размера боевые корабли мог принять только неординарный государственный деятель, готовый преодолеть все преграды, возникающие на пути к воплощению заветной цели. В восприятии людей XXI столетия волок по суше 1702 г.— это ярко выраженное воплощение колоссальных сил русского народа, которые могут проявляться в години тяжелых испытаний.

Исследование героических событий волока 1702 г. крайне затруднено скудостью и разрозненностью существующей документальной базы. Это объективное обстоятельство, можно думать, создало почву для сделанного современным исследователем М. Ю. Данковым спорного заключения, что волока по Осударевой дороге малых фрегатов «Св. Дух» и «Курьер» в 1702 г. вообще не было! В его очерке 2006 г. можно прочитать следующие строки: «...Летописные и фольклорные сведения о волоке „по сухой настилке“ этих кораблей до сих пор не подтверждаются ни одним прямым архивным источником. В то же время для многих современных исследователей тексты легенд по-прежнему выступают не артефактом, а достоверной информацией<sup>37</sup>. По словам М. Ю. Данкова, «специалистам пока не доступны прямые источники, указывающие на факт волока кораблей, участие их в осаде Нотебурга...»<sup>38</sup>. Как предполагает исследователь, царь, прибыв к морской пристани у Вардегоры, «понял абсурдность и бесперспективность возможной организации волока по сложной пересеченной местности морских фрегатов, имеющих... размерения корпуса... 21,3×5,5×2,7 м»<sup>39</sup>. Общий вывод исследователя категоричен: «Архивными данными, иконографическим материалом, эпистолярными источниками, как и выводами, полученными в ходе исследовательской работы на местности по научному проекту „Осударева дорога“ (г. Петрозаводск), факт волока морских фрегатов по землям Карелии, к сожалению, не подтверждается»<sup>40</sup>.

Сведения «сказки» поморов Нюхоцкой волости 1709 г. первым использовал историк Ф. Ф. Веселаго (1875)<sup>41</sup>. М. Ю. Данков выдвинул новаторское предположение. По его мысли, реальный факт волока в 1703 г., спустя год после прокладки Царской трассы, двух буеров — относительно небольших судов, подаренных русскому монарху голландскими купцами И. Любсом и Х. Брантом, жители волости «с легкостью приписали личности Петра I»<sup>42</sup>.



Мыс у Вардегоры — место начала Царской (Осударевой) дороги.  
Снимок 26 августа 2008 г.

«Сказка» была написана спустя семь лет после легендарного перехода 1702 г. его современниками и участниками. От имени выборных «и всех крестьян» Нюхоцкой волости в ней говорится: «А в прошлые 702-й и 703-й годы к работе тое дороги и к мощению работные люди браны были с Каргополского, и с Олонецкого уездов, и с Лопских погостов, и с Соловецкой вотчины, и со всего Поморья. И мосты были крепкие. И по тое дороги наперед сего провожали буяры всем Поморьем. И мосты были тверды, и буяры поднимали, а под



всякою буюрою ходило подвод-лошадей по сту с подвотчки, да сверх ходило работных пеших человек по сту для тяги буюр»<sup>43</sup>. Поводом для подачи поморами «сказки» в 1709 г. стало то, что «на Ньюхоцкую пристань» пришла заморская яхта, которую ее командир И. Балтруков, как жаловались поморы, «мирским людем... с принадлежащими потребами велит провожать до Онега-озера Ньюхоцкою волостью»<sup>44</sup>. Власти, следовательно, хорошо помнили об успехе волока судов по Царской дороге в 1702 и 1703 гг. Петербургский губернатор А. Д. Меншиков, автор указа 1709 г., сам был участником северной эпопеи 1702 г.

Заморскую яхту обнаружили в 1707 г. покинутой экипажем и носимой в море без парусов близ датского г. Варгава—так он назван в источнике. Имя города, очевидно, серьезно искажено. Возможно, это датско-норвежский г. Варде, соседствующий с русскими водами. Яхта была отправлена из Голландии для Петра I. В конечном итоге это судно, которое было «подобно буеру», привели в русский порт Кола, потом к Нюхче. Оттуда оно было все-таки отправлено, несмотря на нежелание крестьян, сухим путем по Царской дороге и далее к Санкт-Петербургу.

Размерения корпуса этой яхты (или буера) полезно привести для размышлений о легендарном первом волоке по трассе в 1702 г. Яхта 1709 г. представляла собой однопалубное «немецкое судно». Длина ее корпуса по палубе («с корга на корг», т. е. от выступа на носу до кормового выступа, которые служили для привязывания якорей) равнялась 11,75 аршин (8,46 м), по килю—9,5 аршин (6,84 м). Ширина на среднем шпангоуте по палубе («по верху») — 3 аршина 3 вершка (2,51 м), расстояние от верхней поверхности килевого бруса до досок палубы на середине — аршин и 15 вершков (1,4 м). Судно было одномачтовым: расстояние «от носа до мачты» составляло 2 аршина 10 вершков (1,89 м), «от мачты до кормы» — 8 аршин 13 вершков (6,35 м)<sup>45</sup>. Действительно, яхта (или буер), волок которой был осуществлен в 1709 г., была невелика. Необходимо подчеркнуть, что для российских властей к 1709 г. волок судов по Царской дороге до Повенца не только не был в новинку, но, можно сказать, едва ли не вошел в обычай.

В «сказке» 1709 г. поморы, вспоминая о своем участии в волоке судов в 1702 и 1703 гг., все суда, проташенные тогда до Повенецкого рядка, назвали буерами. Можно предложить такое объяснение

сделанному поморами обобщению относительно всех типов судов, которые в разные годы им приходилось тянуть по Царской дороге. Дело в том, что в 1709 г. крестьянам было выгодно назвать буерами два малых фрегата, проташенные в 1702 г. Если в 1702 г. был бы действительно осуществлен только волок буеров, как и в 1703 г., то вероятность для крестьян освободиться от волока яхты (подобной буеру) в 1709 г. возрастала. В самом деле, ведь в 1702 г. в присутствии самого царя поморам пришлось тянуть посуху значительно более крупные боевые корабли. Упоминание об успехе этого мероприятия в любом случае снижало значение ссылки на то, что за прошедший с 1702 г. срок мосты через реки и сделанные в трудных местах трассы бревенчатые помосты («мосты») подгнили и не способны выдержать веса несравненно менее массивной яхты, которую им предписывали тянуть до Повенца.

Крестьяне-поморы называли «Св. Дух» и «Курьер», перетащенные волоком в 1702 г., буерами, возможно, потому, что в то время характеристики этих типов судов были неустойчивы. Петр I перед испытанием в море именовал только что построенные корабли «Св. Дух» и «Курьер» — «два малые фрегата» (1702 г., 5 июня). Адмиралтейский комиссар в Архангельске Е. Е. Избрант также называл их фрегатами (1702 г., 10 июля)<sup>46</sup>. После ходовых испытаний, можно предполагать, фрегаты переоснастили как яхты (с одной мачтой). «Св. Дух» и «Курьер» названы именно яхтами в записи о волоке 1702 г. в Соловецком летописце, написанном торжественным уставом и доведенном до 1759 г.: «...Люди тянули две яхты на себе до повенецкой пристани»<sup>47</sup>. Оснащенными как яхты (с одной мачтой) эти корабли показаны и на гравюре анонимного автора, изображающей штурм крепости Нотебург (Орешек) в октябре 1702 г. Эта малоизвестная гравюра имеет название на немецком языке *Prospect von der Belagerung Notheburg* («Вид осады Нотебурга»). Она явно была напечатана вскоре после овладения крепостью с пропагандистской целью. Переданные гравером очертания корпуса исторических судов очень сходны с внешним видом половинчатой модели «Курьера» из собрания Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге: небольшое кормовое и баковое возвышения, похожие контуры форштевня и ахтерштевня<sup>48</sup>. Нет сомнений в том, что музейная модель «Курьера», одного из кораблей-близнецов, относится к XVIII столетию. При

передаче из собрания Модель-камеры в Морской музей в 1809 г. она охарактеризована так: «Половинчатая на доске фрегата о 12-ти пушках, именуемаго „Курьер“, построеннаго у города Архангельска английскими мастерами в 1702 году, одна»<sup>49</sup>.

Традиционную точку зрения, что волок двух малых фрегатов по Царской дороге в 1702 г.—это реальность исторического прошлого России, подкрепляют новые архивные источники, обнаруженные недавно автором статьи. Вот строки из челобитной крестьян Нюхоцкой волости властям Соловецкого монастыря, написанной 15 сентября 1702 г.—документа, современного эпошее Осударевой дороги: «А как... великого государя путное шествие учинилося, и тогда и их, нюхоцких, лошадей в подводы и с людьми побрали и многие лошади их вовсе погибли... а людей, что было в волосте, всех, головами болши ста человек, взяли *судов провожать сухим путем к Повенцу*» (курсив наш.—*П. К.*)<sup>50</sup>.

Малые фрегаты названы нюхчанами в сентябре 1702 г. судами. Не может не вызвать удивления устойчивость передачи сведений в устной народной истории. Относительно типа проташенных по Царской дороге кораблей у автора произошел такой разговор с потомственной жительницей Нюхчи К. Г. Титовой (Анастасьевой).

— Все говорили, что Петр Первый тянул свои суда. Говорили не корабли, а суда. Не, не, не, не говорили в Нюхче так: не корабли. Суда тащили!

— А суда—это меньше кораблей?

— Вот уж не знаю. Но суда! Корабли не говорили.

— А буеры, карбасы, фрегаты не говорили?

— Нет! Нет!

Еще одно упоминание о волоке двух судов в 1702 г. имеется в челобитной от 21 октября 1703 г. Жители волости Сумского Острога («сумляне») извещали власти Соловецкого монастыря о проделанных в 1702 г. работах на «новопостроенной Государевой дороге». Предстоял счет выполненных государственных повинностей с соседними волостями. Именно поэтому сумляне стремились не упустить ничего из сделанного ими: «...А мы, сироты, на той его, великого государя, работе были все до единого человека, и карабелную пристань (у Вардегоры.—*П. К.*) мы строили, и с караблей всякие государевы припасы пот пристань подвозили, и пот теми припасы

лошедишка наши все были иманы, и на Повенец не один путь ходили, и *буеры сами на себе до Повенца тянули* (курсив наш.—П.К.), и тот случай провожали до глухой осени»<sup>51</sup>.

Нельзя не сказать и об упоминании волока военно-морских кораблей в 1702 г. в сочинении пребывавшего в российском плену в 1710–1713 гг. шведского офицера Л. Ю. Эренмальма. Этот труд уже в 1714 г. поступил в королевскую Коллегию-канцелярию (Кансли-коллегия) в Стокгольме<sup>52</sup>. Л. Ю. Эренмальм писал, что царю в 1702 г. для штурма Нотебурга необходимы были боевые корабли, которые «в той местности... нельзя было раздобыть». В силу этого Петр I «приказал доставить их туда по суше из Архангельска за несколько сот миль с величайшими трудностями и собственным присутствием сделал возможным то, что представлялось вообще неосуществимым». Доставленные с таким трудом корабли помогли при овладении Нотебургом<sup>53</sup>. Сочинение Л. Ю. Эренмальма—источник в высшей степени надежный. Его автор, можно предполагать, поддерживал в Санкт-Петербурге связи с датским дипломатом в России Ю. Юлем, вице-адмиралом русского флота норвежцем К. Крюйсом. Четко фиксируются его связи со многими офицерами-иностранцами российской армии и флота, с корабельным мастером Ф. М. Склеяевым и некоторыми купцами<sup>54</sup>. Эти контакты сделали Л. Ю. Эренмальма, целенаправленно собиравшего сведения о Петровской России, обладателем ценнейшей информации из первых рук, в том числе и по истории Царской дороги 1702 г.

Как представляется, в настоящее время титаническое деяние поморов—волока по Осударевой дороге в 1702 г. малых фрегатов «Св. дух» и «Курьер», построенных в том же году на Соломбальской верфи вблизи Архангельска,—вполне доказанный реальный факт истории Отечества, засвидетельствованный достоверными источниками.

Расчистка и обслуживание Осударевой дороги в 1702 г. легли тяжелым бременем на хозяйства поморов. К примеру, крестьянские волости Крестного монастыря выслали на работы во второй половине года, как показали подсчеты, 649 лошадей. Из них погибли 153 лошади<sup>55</sup>—24 %. Теперь найдены надежные свидетельства того, что в 1702 г. на Осударевой дороге погибли люди. Уже в челобитной крестьян Ньюхоцкой волости, написанной 15 сентября 1702 г., об ушедших к Повенцу сказано так: «И те люди и по се время не бывали в дома свои и помирают голодной смертью ради хлебные

скудости...»<sup>56</sup>. В одном из документов Крестного монастыря 1703 г. есть и прямое упоминание о погибших. Говорится, что «в прошлом 702-м году», «с Повенца идучи, в дороге многие люди и с лошадьми от гладу померли»<sup>57</sup>.

Таким образом, «многие люди» погибли на обратном пути от Повенца осенью 1702 г. Как уже сказано, из волостей Крестного монастыря всего послали до Повенца «в проводники за лошадми» 369 поморов. Летом же, когда все трудоспособное мужское население волостей Крестного монастыря «от велика до мала» выслали «для дорожного ж чищения» поблизости, в пределах владений монастыря, погибших среди поморов не было. Известные источники ничего не говорят о гибели людей летом 1702 г. при прокладке и совершенствовании Царской дороги. Сколько же конкретно мужчин, сопровождавших лошадей с подводами до Повенца и назад, умерло от холода и голода, остается неизвестным. Небезынтересно привести и мнение упоминавшейся Ф.И. Козловой (2008): «Таких крупных жертв явно не было. Иначе бы как-то на местности это бы отражено было. Из поколения в поколение передавалось бы».

Главный вывод статьи более чем очевиден. Эпопея Царской дороги 1702 г.—яркий пример успешного взаимодействия в национальных интересах центральной власти и местного населения, прежде всего в лице общинных институтов власти. Крестьянские миры, малонаселенные северные волости оказались способны в сжатые сроки выполнить огромный объем работ. Как следствие, «государев замысел», имевший колоссальное значение для будущего страны, не был сорван, но с блеском воплощен. 11 октября 1702 г. при содействии доставленных с таким трудом по Осударевой дороге двух вооруженных артиллерией военно-морских кораблей после многочасового штурма России была возвращена крепость Орешек. Логическим развитием событий 1702 г. стало овладение русскими войсками 1 мая 1703 г. крепостью Ньюенсканс и основание спустя полмесяца Санкт-Петербурга—будущей столицы Российской империи. Вскоре у отвоеванного у шведов морского побережья появятся и корабли нового военно-морского флота страны—Балтийского.

---

<sup>1</sup> История шведской войны (Поденная записка Петра Великого). М., 2004. Вып. 1. С. 222–223.



<sup>2</sup> Походный журнал 1702 г. СПб., 1853. С. 1.

<sup>3</sup> Российский государственный архив древних актов (далее—РГАДА). Ф. 158 (Приказные дела новых лет). Оп. 1, 1702 г. Д. 109. Л. 2–23; Ф. 9 (Кабинет Петра Великого). Отд. II. Д. 53. Л. 336–336 об.—Выдержки, либо сведения из перечисленных документов см. в публикации: *Кротов П. А.* Осударева дорога 1702 г. // *Русский Север и Западная Европа*. СПб., 1999. С. 178–220.

<sup>4</sup> РГАДА. Ф. 158. Оп. 1, 1702 г. Д. 70. Л. 1.

<sup>5</sup> Там же. Ф. 1195 (Крестный Онежский монастырь). Оп. 1. Д. 650. Л. 2.

<sup>6</sup> Там же. Ф. 158. Оп. 1, 1702 г. Д. 70. Л. 1.

<sup>7</sup> Там же. Л. 1 об.—2.

<sup>8</sup> Там же. Л. 4–4 об.

<sup>9</sup> Там же. Л. 3–3 об.

<sup>10</sup> Там же. Л. 3 об.—4.

<sup>11</sup> Там же. Л. 4.

<sup>12</sup> Там же. Л. 4 об.

<sup>13</sup> Там же. Л. 4 об.—5.

<sup>14</sup> Там же. Ф. 1195. Оп. 1. Д. 650. Л. 27 об.

<sup>15</sup> Там же. Л. 7 об.

<sup>16</sup> Там же. Л. 8.

<sup>17</sup> Там же. Л. 8 об.

<sup>18</sup> Там же. Л. 9 об.

<sup>19</sup> Там же. Л. 10.

<sup>20</sup> *Родин Г.* Описание дороги Петра Первого чрез Повенецкий уезд // Прибавление к Олонецким губернским ведомостям. Петрозаводск, 1841. № 28. Часть неофиц. С. 154.

<sup>21</sup> РГАДА. Ф. 1195. Оп. 1. Д. 650. Л. 7–22, 30 об.; *Кротов П. А.* «Надеждой, ревностью блистал геройский вид...»: Загадки Осударевой дороги // *Родина*. М., 2007. № 11. С. 45.

<sup>22</sup> Северные предания: (Беломорско-Обонежский регион). Л., 1978. С. 157.

<sup>23</sup> РГАДА. Ф. 1201 (Соловецкий монастырь). Оп. 2. Д. 1704. Л. 49 об.

<sup>24</sup> Там же. Л. 49 об.—50.

<sup>25</sup> Там же. Л. 50.

<sup>26</sup> Там же. Л. 50–50 об.

<sup>27</sup> Там же. Ф. 1195. Оп. 1. Д. 650. Л. 27 об.—28.

<sup>28</sup> Там же. Оп. 4. Д. 2. Л. 38–38 об.

<sup>29</sup> Там же. Л. 38 об.

<sup>30</sup> Там же.

<sup>31</sup> Там же.

<sup>32</sup> Там же. Л. 39.

<sup>33</sup> Там же. Л. 39–39 об.

<sup>34</sup> *Кротов П. А.* Осударева дорога 1702 г. С. 203.

- <sup>35</sup> РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 1704. Л. 134 об.
- <sup>36</sup> *Ларионов А.Л.* Малые фрегаты «Св. Дух» и «Курьер»: (К истории Осударевой дороги 1702 г.) // Русский север и Западная Европа. С. 226–227.
- <sup>37</sup> *Данков М.Ю.* Тайны Золотой яхты // Север. Петрозаводск, 2006. № 7–8. С. 49–50.
- <sup>38</sup> *Данков М.Ю.* Неистовый гвардеец царя Петра // Петровское время в лицах — 2004: Материалы науч. конф. СПб., 2004. С. 124.
- <sup>39</sup> *Данков М.Ю.* Об организации по «Осударевой дороге» «тайнственного волока „буяр“» полковником М. Бордовиком в 1703 г. // Изучение памятников морской археологии. СПб., 2004. Вып. 5. С. 125.
- <sup>40</sup> Там же. С. 124.
- <sup>41</sup> *Веселаго Ф.Ф.* Очерк русской морской истории. СПб., 1875. С. 154.
- <sup>42</sup> Там же. С. 128.
- <sup>43</sup> РГАДА. Ф. 160 (Письма и прошения разных лиц на высочайшее имя и к высоким особам на русском языке). Оп. 1, 1709 г. Д. 10. Л. 21 об.
- <sup>44</sup> Там же. Л. 21.
- <sup>45</sup> Российский государственный архив Военно-морского флота (далее — РГА ВМФ). Ф. 315 (Материалы по истории русского флота). Оп. 1. Д. 859. Л. 108–111, 115 об.—В использованном документе 1709 г. упоминаются старинные русские аршины, явно не подогнанные к английским футам (т. е. аршин здесь равен 72 см).
- <sup>46</sup> *Кротов П.А.* Осударева дорога 1702 г. С. 209–213.
- <sup>47</sup> РГАДА. Ф. 187 (Рукописное собрание Центрального государственного архива литературы и искусства). Оп. 2. Д. 100. Л. 30.
- <sup>48</sup> *Кротов П.А.* 1) Зарождение регулярного флота на Балтике // История отечественного судостроения: в 5 т. СПб., 1994. Т. 1. С. 90; 2) Соломбальская верфь в начале XVIII столетия // Архангельск в XVIII в. СПб., 1997. С. 78; 3) Осударева дорога 1702 г. С. 209–213.
- <sup>49</sup> РГА ВМФ. Ф. 578 (Морской музей имени императора Петра Великого). Оп. 1. Д. 10. Л. 28.
- <sup>50</sup> РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 1704. Л. 43–43 об.
- <sup>51</sup> Там же. Л. 154.
- <sup>52</sup> *Беспярых Ю.Н.* Иностранцы источники по истории России первой четверти XVIII в. (Ч. Уитворт, Г. Грунд, Л. Ю. Эренмальм). СПб., 1998. С. 226–227.
- <sup>53</sup> Там же. С. 364.
- <sup>54</sup> Там же. С. 241–247.
- <sup>55</sup> РГАДА. Ф. 1195. Оп. 1. Д. 650. Л. 13–26 об.
- <sup>56</sup> Там же. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 1704. Л. 43 об.
- <sup>57</sup> Там же. Ф. 1195. Оп. 1. Д. 669. Л. 7 об.—8.