



*Где в Карелии столетия назад были устроены соляные «волочки» в метрополию, какова реальная география этих путей на «Повенецкий стан» и к «Ново городу»?*

*Как «изстари» из морской воды добывалась соль, любовно называемая «поморка» или «морянка»?*

*Каким образом иноземцы и новгородцы представляли заповедную территорию Русского Севера?*

*У современных историков вопросов больше, чем ответов.*

*Интрига усиливается «секретным» рейдом армии царя Петра по «Осударевой дороге», которая продублировала один из старинных торговых путей от Белого моря к Онежскому озеру.*

#### СРЕДНЕВЕКОВЫЕ ПУТИ ОТ БЕЛОГО МОРЯ

Жалованные грамоты, акты, дела, тексты писцовых книг и купчих, «юрналы», западноевропейские донесения и «Регистры» очень скромно свидетельствуют о транспортировке в средние века беломорской соли в центр континента. Понимание осложняется отсутствием картографии и системных археологических и архивных изысканий, которые позволили бы воссоздать «карельские» волоковые пути, по которым «соли бела» отправлялась в метрополию.

Считается, что транспортные маршруты с XII-XVI вв. стали связывать бассейны Балтийского и Белого морей и тем самым объединять всю северную зону, включая земли Кольского полуострова.

Хочется выделить три средневековых направления вывоза выпаренной из приливной воды соли в центр страны. Речь идет о сухопутно-водных маршрутах с разветвлениями, это «западный волок» к Кексгольму на Ладожском озере, «срединный путь» к Онежскому озеру на Повенецкий ря-

док и «восточный маршрут» с Кенозерским и Илецким волоком к Великому Новгороду. Мужественные первопроходцы на свой страх и риск продвигались с Севера, используя грузовые волокуши и летучие лойвы. Речные пороги и водоразделы, например отроги Ветреного пояса и Масельгский кряж, преодолевались посуху «в натяг».

Волокуши, суда и груз миссионеры тащили на себе волоком, иногда с помощью лошадей, подкладывая под полозья ранее подготовленные бревна-катки. На наиболее тяжелых участках рельефа использовались силовые воротки.

В погоне за пушниной, рыбой, морской солью и жемчугом новгородские ватаги спровоцировали массовое проникновение на Север. Слабо обустроенные пути позволяли от Ладоги и Онежского озера через «карельский» водораздел по рекам Кемь, Шуя, Выг, Сума и Нюхча выходить к берегу Белого моря.

Позже таежные азимуты на Сороку и Суму полюбили старообрядцы Даниловского и Лексинского монастырей, сыгравшим еще мало оцененную роль в сближении культуры и экономики Беломорья и Московии.

«Мостовые волочки» на суходоле позволяли передвигаться зимой на санях и лыжах, реже летом на волокушах и в телегах, а по воде на лодьях. На окомах болот укладывались гати и устраивались «тягловые воротки». Сохранились яркие свидетельства о тяготах езды на куда более цивилизованных, чем на Севере, лесных дорогах.

В середине XVII века П. Алеппский, участник посольства антиохийского патриарха Макария в Россию, отметил: «...лишь Богу известно, до чего трудны и узки эти непроходимые пути, от которых бы поседел и младенец».

Также сохранилось свидетельство XIX столетия о преодолении Пожегодского волока между реками Вымь и Мезень. «Езда по живым мостам утомительна», ведь они «занимают едва ли не половину пути». Гать называлась «живой», потому что «под ногами лошади каждая мостовина движется, выскакивает» и открывает глубокие ямы. При этом короткие, ничем не скрепленные жерди, уложенные на деревья, заставляют лошадь держаться с большим трудом. Но движение продолжается, и лошадь вновь «проваливается в болото», потом выскакивает, «но жерди двигаются под ногами», и она, «спотыкаясь, идет дальше и снова проваливается».

И как вывод: «на непривычной лошади по мостовой дороге нельзя проехать и версты».

## ПОМОРСКИЕ УСОЛЬЯ

Первые известия о добыче соли на побережье Белого (Студеного) моря относятся к 1137 г., когда новгородский князь Святослав Ольгович в Уставной грамоте «О взимании церковной десятины в Обонежье» обязал «собирать с беломорских «варниц» налог «от чрена и от салгы по пузу». Это означало платить мзду с каждого «чрена» (чрена), т.е. железной сковороды, и «солги», котла для выварки соли, меру, равную «пузу», соответствующую холщовому мешку в 52 литра. Уже тогда солевары звались «парщиками» или «полетниками», хотя текст «Жития» соловецких иноков Зосимы и Савватия указывает и просто на «трудников», которые «воду из моря черпяху».

Стабильность поселений на Карельском берегу подтверждается «купчими актами» 1415 г. карела Никиты Ивановича новгородскому тысяцкому Дмитрию Васильевичу о возмещении убытков от нападений на ловцов на реке Выг, документами 1419–1420 гг. посадника Афанасия Есифовича о покупке у Ивана Федорова участков земли по рекам Сорока и Выг, а также «купчей» Ивана Лускалова на приобретение позже по рекам Выг и Сорока.

К территории от «Керетской межи» до «Каянского рубежа», принадлежащей «пяти родам карельских детей», новгородские миссионеры добивались через бассейн реки Выг.

После закладной 1450 г. Марфы Борецкой, данной Соловецкому монастырю, и оттеснения карел от моря новгородцы взяли под контроль Сумскую и Кемскую волости. В это время на Поморском берегу от Сороки до Колежмы появляется куст вотчинных деревень с крупными солеварными комплексами.

Государева грамота 1555 г. позволила Соловецкому монастырю владеть 17 солеварнями в Сумском остроге и 18 морскими «варницами» у Нюхчи Волостной, которые превратились в ведущие монастырские усолья Поморского берега. Возникновение поселений с монастырскими «варнями» потребовало начать обустройство «соляных» коммуникационных маршрутов для вывоза «соли бела» на континентальные рынки.

Морская соль, добытая в разбросанных по побережью монастырских варницах, отправлялась по Усть-Онежскому тракту в Сороку или Сумский острог – начальные пункты транзита. Здесь «поморка» перегружалась и готовилась к «перевозу» на Повенецкий посад. Так с конца XVI столетия

стал зарождаться «срединный путь» в центр страны. Товар безупречно торговался в Великом Новгороде, на Северной Двине, в Вологде и Костроме, на ярмарках Твери, Ростова, Углича и Торжка. Беломорская морская соль успешно конкурировала с дорогой импортной «ганзейской солью» и с «колодезной», вываренной из соляных ключей Галича, Ростова, Переяславля, Старой Руссы и Сольвычегодска.

### НЮХОЦКИЕ ВАРНИ

К археологическим открытиям последнего времени, вне сомнения, относится исследование 3-курганной зоны Нюхоцкого усолья, у Ким- и Кам-ручьев в Беломорском районе Карелии, проведенное питерским ученым П.Е. Сорокиным по программе научно-исследовательского проекта «Осударева дорога» (Петрозаводск). Обнаруженные объекты – «холмы», «каналы» и «колодцы» – позволяют прикоснуться к пониманию поморских солеварен. Исследования осуществлялись летом 1999 г. в районе Вардегорского мыса в 18 км на север от села Нюхча.

Используя фольклорный рассказ местной жительницы Л.М. Кичигиной, археологи выявили на береговой террасе три ориентированных под прямым углом к линии морского прилива земляных холма, достигающих восьми метров в длину, с остатками в седловинах «отстойных колодцев» из брусьев, сцепленных «в замок». Насыпные курганы были сформированы подводными каналами для притока воды к комплексу солеварни. До следующего прилива вода задерживалась в рубленых колодцах, устроенных между курганами, ниже уровня дневной поверхности. Из отстойных резервуаров она попадала к варочным ямам на црены. Для этого, скорее всего, использовались механизмы, благодаря которым вода в бадьях поднималась «журавлями» и по наземным деревянным желобам подводилась к «варни». Здесь находились очаг из крупных валунов с жерлом «по ветру» и црен, установленный на ребро каменной кладки. После закипания морской воды на дне кованого црена появлялся густой субстрат «морянки». Вываренный продукт деревянными лопатами пересыпался в холщовые мешки и переносился в промысловый сарай. Интересно, что вблизи Нюхоцкого усолья в направлении Усть-Онежского тракта по-прежнему угадывается заросшая просека для вывоза готовой к продаже морской соли.

### ТАЙНЫ ШВЕДСКОГО «РЕГИСТРА»

Ну а теперь, пожалуй, о самом раннем известии, связанном с соляными промыслами, и «западном» транспортном коридоре.

Сведения содержатся в шведском «Кратком описании пути, по которому русские едут из Кексхольма...», и находятся в рукописной книге «Регистр жалоб против дворянства в Финляндии 1556 г.».

Разведывательное донесение, составленное по требованию шведского короля Густава I Ваза для фогта города Або (Турку) С. Туоманпойка, принадлежит руке Я. Тейта, но записано со слов Нуосио Венялейнена (Рюся), жителя северной части Корельского уезда.

Шведов интересовали сведения о населенных пунктах, озерах и реках, о расстоянии в милях между объектами на территории северной России. Не случайно документ поражает точностью географических представлений о крае и топографии торговых путей.

Документ, построенный в форме вопросов и ответов, является наиболее полным географическим свидетельством о поездках от Ладожского озера к берегам «Западного» (Белого) моря.

На вопрос, откуда берется «соля бела», Венялейнен отвечал: «русские... что живут у Белого моря... выпаривают саму соль», а затем ею снабжают «почти большую часть России». И далее утверждал, что «лошадьми можно легко за три дня пути доставить груз в Ногорд (Новгород)». Одновременно «Краткое описание пути...» 1556 г. зафиксировало, что соль в метрополию поморы отправляли летом по «многим рекам и озерам», которые текут в Белое море, а «зимой на бесчисленных лошадях» через «великие болота».

Очевидно, интерес к русскому северу был вызван не только военными событиями 1555–1556 гг. на юго-восточной границе Шведского королевства, но и желанием знать реальные коммуникационные пути в Московию. Тем не менее секретное дорожное донесение Я. Тейта, как нам кажется, помогло шведскому отряду С. Педерсена в сентябре 1591 г. «проникнуть сквозь пустыни и леса» к беломорскому побережью и до основания сжечь Сумский острог, называемый в шведских донесениях «Staden». При этом интервенты «порубежные волости повоевали... и людей секли», а на Карельском берегу в Вирме, Сухом и Шижне до прихода окольничего и князя Г.К. Волконского-Кривого с дружиной стрельцов «пожгли солеварни и анбары».

Шведская рукопись, фиксируя «западный»

средневековый путь к Белому морю, подробно указывает все «сквозные» топонимы. Так, от Ладоги трасса по «песчаным холмам» направлялась к Пехейерви и далее в Оривеси. Затем от Пиелисьярви первопроходцы через реку Льексу, озера Панкаярви и Тулос волоком попадали в Колвасозеро, Реболы и Ровкулы и далее по сухопутному участку добирались до Кимасозера. Затем от озера Нюк первопроходцы по реке Чирка-Кемь выдвигались к деревушке Юшкозеро и по порожиистой реке Кемь попадали в акваторию Белого моря.

Архаический «западный» маршрут действовал как с юга на север, так и в обратном направлении.

### КАРТА ТРЕЙМАНА

Между тем фрагмент рассказа Н. Венялейнена о стабильной «обывательской дороге» вдоль морского берега, относящийся к 1556 г., по-прежнему вызывает исследовательский интерес.

Очевидно, информатор указывал «мостовой путь» от Кемского градка до Усть-Онего, в русских источниках называемый Усть-Онежский тракт. Позже, в 1694 г., посыльщики Шуерецкой волости А. Иродионов «с товарищами» и староста Керетской волости Р. Куккоев с мирскими людьми договорились обустроить «новою дорогу для ямской гоньбы ис Керети до Калгалакши». Дорога вдоль моря действительно соединяла поморские села и усолья Кандалакшского, Карельского, Поморского и Онежского берегов и активно выполняла транспортную и торговую функции.

Кстати, часть тракта оказалась на литографической «Карте дороги, по которой изволил следовать государь...», которую в конце XVIII столетия гравировал Э. Трейман. Создание «плана по инструменту» относилось к проекту Географического департамента Академии наук и являлось результатом исследований группы олонечских чиновников, во главе с Н. Эмином. Позднее картосхему сброшюровали в «Дело 1784» и передали под №215 в Архив Олонечского губернского правления. Однако современное местонахождение подлинного документа, созданного при гражданском губернаторе Г.Р. Державине, неизвестно. Нам же любопытно, что картографическая работа, опубликованная в Санкт-Петербурге в «Памятной книжке Олонечкой губернии на 1858 год», является самой древней схемой, «снятой с весьма ветхого старинного оригинала», где помимо

средневекового Усть-Онежского тракта прямой ломаной линией указано направление загадочного царского маршрута.

На плане в масштабе 20 верст в дюйме отмечены топографические точки пути: «Пристань – Нюхотская волость – северная оконечность оз. Пулозеро – ср. течение р. Сума – Вожмосалма – оз. Телекинское – Волозеро – Масельга – оз. Долгое – г. Повенец». Вызывает интерес, что армейская трасса от Белого моря маркируется как «предполагаемая дорога» и что ее вектор укладывается в коридор соляного «срединного пути».

### АНГЛИЧАНЕ ИЗ «THE MISTERY» И ГОЛЛАНДЦЫ

К концу XVI столетия в Поморье начала складываться дорожная система с водно-сухопутными трассами и волоками в земли Московии. Не случайно многие европейцы стремились расширить конфиденциальную информацию о стратегической географии северных территорий. Они много путешествовали и достаточно уверенно ориентировались в «соляных» маршрутах.

В 1566 г. из лондонского общества «The Mistery» возникла «Компания для торговли», которая командировала в акваторию Белого моря Т. Соутэма и Дж. Спарка. Идея английского проекта заключалась в разработке внесезонного «караванного» пути от океана до Великого Новгорода. Первоначально предполагалось избрать местом старта морские «Великие Сумы», где недостатка в «соляных анбарах» и складах «ждать нельзя». Но вскоре иноземцы предпочли село Сорочу, где обычно завершалось «хождение» на север православных миссионеров. Именно этот водно-волоковый маршрут англичан на столетия превратился в важнейший экономический путь от побережья в центр страны.

Дневник экспедиции сообщает, что negociанты на трех лодках с двенадцатью гребцами 3 августа 1566 года отправились вверх по реке Сев. Выг к селу Парандово и далее через Воицкий Падун на Выгозере к селу Койкиницы. «Лойвы», нагруженные товаром, на порогах перетаскивались «в натяг». Вскоре англичане отпустили монахов-проводников к монастырю и продолжили путь к деревням Телекино и Маткозеро. Здесь груз перенесли на волокуши, и далее экспедиция по «мостовой настилке» благополучно добралась до Повенецкого рядка.

Трассу расстоянием в 230 верст от Белого моря до Онежского озера англичане преодолели за 8 суток. В гостиный двор Новгорода купцы въехали 30 августа 1566 г. и передали багаж представителю «компании» У. Роули. В то же время, учитывая «крайнюю бедность жителей пройденной местности», англичане признали маршрут малорентабельным и трудоемким. Но что невыполнимо для иноземцев, для русских кажется лишь забавой. Новгородские купцы «каждый год» снаряжали «много санных подвод с возчиками в Сумы за солью». Поразительно, что в пиковое время в Повенецком посаде собиралось до 2000 подвод и саней.

Вскоре коммерсанты из Антверпена предприняли очередную попытку монополизировать ограниченную торговлю на Белом море. Для этого в Кемском градке, Суме и Шуе они организовали торговые конторы с «анбарами». В 1566–1567 гг. интересы компании представлял настойчивый, но «не чистый на руку» голландский авантюрист и скупщик жемчуга Симон ван Салинген. Изучая заповедный край, он «изъездил всю страну, осенью и весной на лодках, зимою же на санях». По его предложению в 1573 г. голландцы организовали новую экспедицию, теперь из метрополии на север. Путь вновь пролегал в коридоре «ногородских людей», таскающих соль через Повенецкий рядок и Выгозеро к Белому морю на Сорочу. Однако пересеченный рельеф местности, отсутствие «ямов» и населенных пунктов заставили в который раз маршрут забраковать.

Таким образом, отечественные первопроходцы и упрямые иноземцы продолжали оттачивать навыки рейдов в «арктическую зону» и накапливать знания о географии северного ландшафта. Нам же остается признать, что даже Смутное время начала XVII в. не смогло разрушить устойчивую дорожную инфраструктуру севера страны.

### **ТРАКТАТ АРХИЕПИСКОПА АФАНАСИЯ ХОЛМОГОРСКОГО**

Между тем потребовалось столетие, чтобы возродить практический интерес к изучению «срединного» военно-стратегического и торгового пути. После англичан и голландцев трассы от морского побережья в 1700 году до тошно с верстовой индикацией исследовал преподобный Афанасий, возглавлявший Холмогорскую архиепископскую кафедру.

Автор трактата «Описание трех путей из дер-

жавы царского Величества из Поморских стран в Швецкую землю и до столицы их» серьезное внимание уделил описанию первого пути. Маршрут, по которому отправлялись обозы морской соли, пролегал от «Сумского городка» на «Повенетский посад», а затем «через Онегезеро» и «езеро Ладужское» к Орешку и далее мимо Нарвы, Ивангорода и Ревеля «через море Варяжское до Королевской столицы Стеколны (Стокгольма)».

Архиепископ Афанасий сообщал, что трасса берет начало в «Сумском градке, деревянном, рубленом», в котором стрельцы «караулы держат зело опасные, (а) пушек и всякого оружия, во отмщение шведов имеет(ся) премного и идет в направлении Соловецкой Пасезерской волости 30 верст».

Далее по тракту до «Выгезерского погоста 75 верст», который «стоит на Выгезером». А «из того озера течет река Выг (мимо Сорочкую волость) и входит в море Соловецкое» (так в тексте), а «от Выгезерского погоста до Волости Маселги значение верст у нас в ней не обретется... а от Маселги до Повенецкого посаду 30 верст». Однако тут же архиепископ уточнял: «Из того озера от Выгезерского погоста чрез Волость Маселгу до Повенетского посаду 65 верст». Суммируя сведения о расстояниях и топографии сухопутного тракта от Белого моря до Онежского озера, архиепископ отметил: «Всего от Сумского городка до Повенца 170 верст».

Для нас представляет интерес, что значительную часть маршрута на Повенец, привередливо описанного Афанасием Холмогорским, уже через два года продублировали батальоны царя Петра с боярской свитой и духовным синклитом, которые маршем преодолели «Осудареву дорогу», положившую начало имперскому Санктпетербурху и новому этапу в развитии России.

### **МАРШРУТ ЦАРЯ ПЕТРА**

Около 4000 лейб-гвардейцев 17 августа 1702 г. «тайно» в течение 8 ходовых дней преодолели таежный маршрут до Повенецкого рядка и «на аккорд» в октябре овладели шведской крепостью Нотебург на Ладожском озере. Под контроль России перешло Балтийское побережье, территория южной Карелии, земли Приладожья и Приневья.

Стратегическая трасса в 260 км была сооружена

по «Наказной памяти» от 8 июня 1702 г. генерал-фельдмаршала Ф.А. Головина за три недели усилиями доверенных лиц государя М.И. Щепотевым, И.К. Мухановым, А.Н. Головкиным и М.Я. Волковым.

Дорожные работы по отсыпке грунта и корчеванию пней, откат валунов и обустройство на болотах гатей вели «мирские» крестьяне Поморья, срединной Карелии, Заонежья и Подвинья, а также трудники Соловецкой обители, монахи Крестного Онежского монастыря и старообрядцы Выговского общежития.

«Осударева дорога», так народ назвал царскую трассу, начиналась у Вардегорского мыса в Онежском заливе Белого моря. Здесь использовался готовый участок Усть-Онежского тракта, затем дорога пересекала Ким- и Кам-ручьи, шла по нижней горизонтали «Аленкиной горы» и, минуя Нюхчу Волостную, выходила к «Большой Святой горе» и Гав-ручью. Далее гвардейцы двигались вверх по реке Нюхче к водопаду Падун, Собачьему ручью, Государеву клочу, урочищу Кунопочи, Щепотевой горе и Патрикеевой Сюръге. Вскоре трасса пересекала р. Илемензу (Воронья) и вдоль подножия Ветренной горы, через р. Илоза (Сума), Перьма, Кукуша-Мокса и Нела выходила к селу Коросозеру (Колосозеро).

Затем войска, пройдя село Вожмосалми (д.Вожмосова) по «наплавному мосту» форсировали залив оз. Выгозеро-Боброво и реку Юж. Выг, делали остановку в урочище Петровский Ям и двигались через ручьи Ладыга, Муром, Белый и Мяггорский к озеру Телекино и реке Черной.

Пройдя по берегам Волозера, Маткозера и Узких озер, а также по левому берегу реки Повенчанки, батальоны 28 августа 1702 г. достигли Повенецкого рядка на Онежском озере.

Ровно через год полк М.М. Бордовика совершил по царской трассе новый марш и волок 2-х буеров. До 1710-х гг. по этому пути в города России транспортировалась беломорская соль, а к Питербурху обозы с закупленной в Европе артиллерией. Но уже через несколько десятилетий возможный «государев путь в Арктику» прекратил существование. Идея соединения Белого и Балтийского морей была отодвинута на столетия. В 1930–1933 гг. при строительстве ББК им. Сталина «телекинский» фрагмент южного участка Петровской дороги попал в зону затопления и навсегда исчез.

### ЧЕРЧЕНИЯ ВЫГОРЕЦКОГО ОБЫВАТЕЛЯ МАНУИЛА ПЕТРОВА

Одним из малоизвестных картографических источников, раскрывающих средневековые маршруты от побережья Белого моря, является находящаяся в Российском государственном архиве древних актов географическая лэнд-карта и рукопись «Описание и черчения Олонецкого Выгорецкого обывателя Мануила Петрова от границы Олонецкого (?) моря водою к Санктпетербургу». Завораживающий чертеж с комментариями о речных и сухопутных путях, составленный известным «большаком» Даниловского монастыря, был «1747 год ноября 9 дня» передан в Сенат.

Свиток удивительно емко отражает топографические представления о территории Кенозерского водораздела между реками Онега и Сев. Двина, где и «елень не пройдет беспечно». Архивный «план» зафиксировал единую транспортную систему, состоящую из 21 волока «с порожками малыми», где «соймами провозят по 300 пудов и больше». Двигаясь к Белому морю, ватаги пересекали Онежское озеро и от Шальского устья р. Водла направлялись к р. Черева (Мышьи Черева), где был обустроен «воротковый» волок, с помощью которого, «соймы перевоза лошадыми», перемещались на оз. Волоцкое (Волочко). Здесь до сих пор существует деревня с топонимом «Заволочье». Писцовая книга 1563 г. также упоминает «на Мышьих Черевах волочек Кемский», через который «торговые люди из Ноугорецкие земли ходят с товаром в Заволоцкую землю».

Кроме этого, старообрядец указал мутную для современных специалистов так называемую Илецкую «переволоку» к побережью. Хотя в XV-XVIII вв. этот вариант средневекового карельского маршрута был достаточно популярен. Из Онежского озера торговцы традиционно двигались по реке Водла и через Падун добирались до реки Вама, где вскоре попадали в Водлозеро. С этих мест от реки Илекса начинался сухопутный волок, который вскоре раздваивался. Купеческие артели «ноугородских людей» следовали либо к реке Кушерека (Куша), но чаще к реке Шуйка. По этим неполноводным рекам, минуя оз. Монастырское, новгородцы и достигали столь желанного моря.

Предприимчивые торговцы с успехом продвигались по Пудоожской земле как на север, так и от морского берега в метрополию. Не случайно «Описание и черчения...» указывает обратный

путь, мол, ходят с севера «в Ноугородские земли водяным путем в судах», при этом «великого князя крестьяне через тот волочек товар волочат». Под товаром житель Выговской обители, конечно, подразумевал пушнину, рыбу, морской зуб, слюду и беломорскую соль.

### **ПЕТРОЗАВОДСКИЙ СПИСОК СОЛОВЕЦКОГО ЛЕТОПИСЦА**

**И** все же большинство сохранившихся источников не всегда полно проясняют «соляные» загадки и с оговорками повествуют о транспортных путях в метрополию. В полной мере это относится к уникальному рукописному списку «Соловецкий летописец. Второе пришествие великаго г[осу]д[а]ря» конца XVIII века, который недавно обнаружен в собрании Отдела редкой книги Национальной библиотеки Республики Карелия и Е.Н.Кутьковой подготовлен к публикации. [Илл. 6]

Летописец впервые упоминает беломорские «варни» под датой «лето 7047 (1539)», когда «Иоанн Васильевич... пожаловал игумену Алексею з братиею деревню Шижню... деревню Сухой Наволок да деревню Остров... с варницами и со всеми оброки и угодыя». Чуть позже «в лето 7056 (1548)» царь передал в Соловецкий монастырь «волостку Коложму», а в ней «обеж 9 да восем варниц». О роли соляной торговли и льготах Соловецкой обители свидетельствует еще одна его грамота.

В 1555 г. государь объявил о понижении торгового налога с 6000 пудов соли «безпошлинно» до «десяти тысяч... пуд соли безданно», при этом «волостки Нюхча» и «волость Сума...с варницами, и с оброки, и з згоды» после набегов «каянских немцев» были частично переданы Соловецкому монастырю.

Касаясь вотчинных поморских земель, соловецкий летописец подтверждает, что «в лето 7093 (1585) года» государь Феодор Иоаннович пожаловал монастырю и «игумену Иакову з братиею» всю «Сумскую волость», а также «Панрадово и луговое тягло со всякими згодыи».

Под «7098 (1590) годом» летописец отмечает уже абсолютное владение монастырем «в Выгозерском стану» всей волостью Нюхча «да волосткой Унежма» с морскими «соляными варницами».

Одновременно рукописный список подтверждает, что к Соловецкому монастырю перешли усолья по морскому берегу и на островах, что к «той волости изстари по тяглу», а также на Кольском полуострове «четверть Унбы волости з дво-

ры» и «анбары... лавки... мельницы» и «солянные варницы». Что позволяет считать маршрут транспортировки соли в метрополию в «западном» коридоре к Ладожскому озеру, описанный шведом Я. Тейтом, совсем не выдумкой, а реальностью. В то же время летописец подтверждает популярность тракта от «Сумского градка» через Повенец в новгородские земли. С XVI столетия этот коммерческий маршрут превращается в наиболее стабильный на территории Севера.

### **РУКОПИСЬ ИНЖЕНЕРА-ПОДПОРУЧИКА Я.В. ВАСИЛЬЕВА**

**О** том, что «срединный» путь являлся наиболее устойчивым направлением, соединившим Беломорскую Карелию с рынками сбыта, свидетельствует еще один, пока целиком не опубликованный источник. Речь идет о любопытном топографическом фрагменте рукописи «Маршрут от Санкт-Петербурга до Петрозаводска и ...до города Кеми зимним и летним трактом и от Соловецкого острова до Петрозаводска водным путем» конца XVIII века инженера-подпоручика Я.В. Васильева. Полностью источник называется «Сокращенное историческое описание Соловецкого монастыря. О острове Соловецком с чертежами 1790 г.» и ныне находится в отделе рукописей Российской государственной библиотеки в Москве.

Документ доказывает, что вовсе не случайно на протяжении веков этот путь к Белому морю иноземцы и поморы считали наиболее выгодным и коротким. Интересная архивная рукопись содержит верстовое описание практически всех архаических «волочков» в коридоре р. Выг, от Повенца до Сороки. По позням западного берега р. Повенчанки дорога шла через озеро Волозеро (Долгое) к Узким озерам, где с помощью «воротка» организовывался волок через Масельский водораздел. В Телекинское озеро торговцы попадали либо по реке Маткозерка, либо по озеру Торос. Далее по р. Телекинка до оз. Выгозеро маршрут пролегал через ряд порогов, которые Я.Васильев назвал «ленты», это Осиновец, Попов, Ольховец и Сиговец. Вскоре путь раздваивался. Чаще трасса шла по р. Сев. Выг, где у «Выгскаго острова» новгородцы неизменно выбирали южный рукав реки. А от р. Сорока к Выгу непременно «осиливалось» 8 порогов, в том числе «Шокрукша, Золотец, Чоботок, Руской, Левиттей, Носы, Морской и Дубинин».

Малые пороги рискованные торговцы, опасаясь за товар, предпочитали преодолевать по воде. При этом кормщики изыскивали узкий проход в бурливом речном русле и «ставили лайбу» перпендикулярно водному потоку, чтобы «суденко» не «билась о камни».

Инженер-подпоручик отмечает и менее известный вектор пути к морю, который от Выгозера пролегал через восточные волокы в направлении оз. Викшозеро, Нелозеро, Коросозеро и Пулозеро. Вскоре трасса пересекала оз. Сумозеро, и по р. Илоза (Сума), реке р. Нюхча новгородцы добирались до просторного Онежского залива Белого моря.

Завершая анализ средневековых маршрутов, соединяющих беломорское побережье с Новгородом, согласимся, что тема волоковых путей, даже учитывая известные архивные западноевропейские и российские материалы, по-преж-

нему содержит исследовательские пробелы и поэтому нуждается в современной научной интерпретации.

□

### **Михаил Юрьевич ДАНКОВ**

*родился в 1954 г. в Архангельске.*

*Окончил Петрозаводский государственный университет, научный сотрудник Национального музея Республики Карелия, научный руководитель исследовательского проекта «Осударева дорога». Автор более 230 научных публикаций по истории и культуре Русского Севера.*

*Лауреат литературной премии журнала «Север» за 2016 г.,*

*лауреат Всероссийской историко-литературной премии*

*«Александр Невский» в 2016 г.,*

*награжден дипломом Союза дизайнеров России в 2018 г.*

*Действительный член Русского Географического общества,*

*член Союза дизайнеров России.*

*Заслуженный работник культуры Республики Карелия.*



### **Диана Анатольевна ПРОЦ**

*окончила исторический факультет*

*Петрозаводского государственного университета,*

*кафедру архивоведения*

*и специальных исторических дисциплин,*

*научный сотрудник*

*Национального музея Республики Карелия,*

*хранитель фонда «Письменные источники».*

*В журнале «Север» публикуется впервые.*