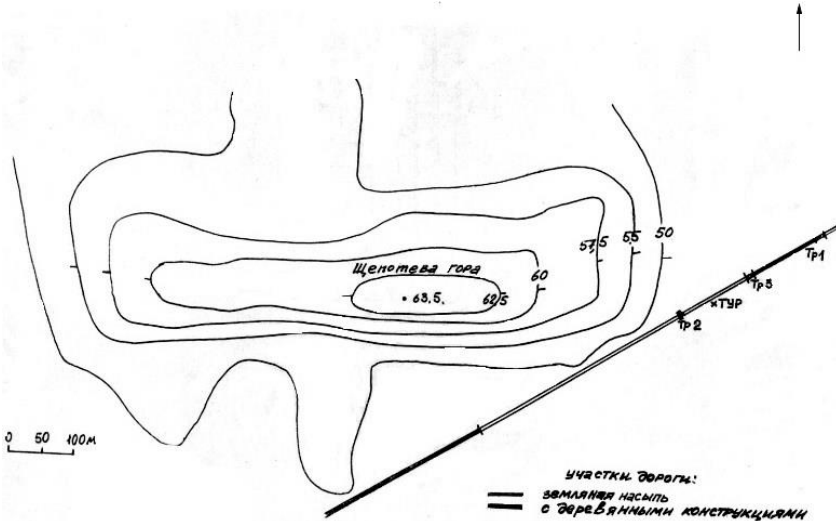


ОТЧЁТ ОБ АРХЕОЛОГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЯХ 1994 г.
ПО ТРАССЕ «ОСУДАРЕВОЙ ДОРОГИ»¹

Археологические исследования в бассейне реки Нюхча в районе Вирандозера проводились в августе 1994 г. Они являлись продолжением поисковых работ 1993 г., в ходе которых был выявлен предполагаемый участок «Осударевой дороги». Исследования охватывали две зоны: 1 – вблизи Щепотевой горы (63,5 м), 2 – в среднем течении реки Нюхчи у урочища Комиссаров Плес. Работы носили разведочный характер и включали: научное обследование территории с целью выявления инженерно-технических сооружений начала XVIII в., вскрытие отдельных участков обнаруженных объектов для выяснения их конструкции, графическую и фотографическую фиксацию сооружений, а также топографическую привязку. Общее руководство работами осуществлялось М. Данковым и С. Никулиным, возглавляющими экспедицию «Осударева дорога». Археологические исследования велись отрядом в составе десяти человек при участии сотрудника Северо-западного филиала Российского НИИ культурного и природного наследия к. и. н. П.Е. Сорокина.



Район 1. Располагается у подножия Щепотевой горы, включая её восточные и северные склоны и подходы к ним. Именно здесь, в ходе поисковых работ 1993 г., выявлен предполагаемый участок трассы «Осударевой дороги» 1702 г. Установлено, что в этом районе дорога проходила по заболоченной местности и по песчаному юго-восточному склону Щепотевой горы, а далее вновь выходила на низменную заболоченную территорию. Она прослежена на протяжении около двух километров, при этом имела различное устройство на сухом и влажных участках. Дорога ориентирована по направлению северо-восток – юго-запад под углом 45° относительно северного направления магнитной стрелки. В районе № 1 в ходе исследований заложены три траншеи, позволившие изучить конструктивные особенности инженерно-технического сооружения на различных его участках.

Траншея 1. Размеры: $11,4 \times 1,4 - 2 \times 0,4$ м². Местоположение: в месте прохождения дороги через болото, к востоку от Щепотевой горы. Под слоем мха, несколько гумусированного в нижней части, толщиной 15 см прослежены деревянные конструкции, представлявшие собой секции из трёх брёвен, размерами $8,55-8,6 \times 0,65-0,68$ м, уложенные на поперечные плахи. Изученный участок включал целую секцию и оконечности двух смежных. Продольные брёвна имели длину $8,45-8,55$ м, толщина их составляла $16-25$ см. В комлевых частях, где они стыковались с брёвнами соседней секции, они имели характерную подтёску, обеспечивавшую плавный переход. Чередование оконечностей брёвен (вершины и комля) при укладке позволяли выдерживать определённую ширину полотна. Брёвна различных секций подогнаны встык, причём, поскольку их длина варьировала в пределах $10-15$ см, соединение осуществлялось уступом, что обеспечивало дополнительную поперечную прочность конструкции. В зависимости от глубины залегания, сохранность различных частей сооружения была разной. Верхние части брёвен, находившиеся ближе к поверхности, были сильнее затронуты гниением и сохранились хуже нижних, утопленных во влажный болотистый грунт. Лучше всего сохранились поперечные подкладки, в числе которых основную функциональную нагрузку в полностью расчищенной секции несли две массивные плахи, подложенные под брёвна в $0,5-1$ м от их окончаний. Они характеризуются подтёской сторон, что приближало форму их сечения к прямоугольнику. Длина их достигала $1,4-1,5$ м, диаметр – $14-16$ см. В их центральной части имелся вырез глубиной $8-8,5$ см, в который и укладывались продольные брёвна. Для закрепления их в этом ложе использовались массивные клинья, достигавшие 36 см в длину и 4×8 см в

сечении, вбивавшиеся между брёвнами и краем выреза. В одном случае прослежены два клина, вбивавшиеся навстречу друг другу. В некоторых местах плахи с пазом усиливались дополнительными подкладками меньшего диаметра, уложенные параллельно им под продольные брёвна или же перпендикулярно под их оконечности – вдоль продольных брёвен. Между основными поперечными в центральной секции прослежены ещё две поперечных подкладки диаметром 6–8 см той же длины.

Помимо целой секции и места её соединения с соседними было вскрыты шурфами противоположные окончания последних, что позволило установить стандартность длины секции и конструктивную однородность сооружения.

Траншея 2 заложена на участке трассы, расположенном на юго-восточном склоне Щепетевой горы. В местах, где имелся значительный уклон, отчётливо прослеживается подрезка склона, образующая уступ – трассу, по которой в направлении северо-восток – юго-запад с тем же отклонением 45° от северного направления магнитной стрелки (с учётом магнитного склонения 11), 56° от северного направления. Верхний уступ высотой около 80 см укреплён по краю валунами и булыжниками, предотвращавшими его оползание. Полотно дороги шириной 6,8 м имеет уклон к нижнему уступу, представляющему оплывшую подрезку, также укреплённую камнями, уложенными без определённой системы, высотой около 30 см.

Траншея перерезала полотно дороги под углом 90° и имела размеры $7 \times 0,5 \times 0,5 - 0,8$ м. Стратиграфия: первый гумусный слой мощностью до 10 см с редкими вкраплениями деревянного угля в нижней части. Второй слой примешенного серого песка с включениями деревянного угля в основании прослежен в нижней половине полотна. Мощность его изменялась от 1 см в центре до 30 см у нижней подрезки. В верхней половине полотна этот слой отсутствовал.

Третий слой. Белый материковый песок залегал на глубине 10 см в верхней половине дорожного полотна, где он находился уже под почвенным слоем до 40 см у нижней подвески, где перекрывался перемешанным песком.

Прослеженная в траншее стратиграфия позволяет сделать заключение о том, что строительство дороги велось путем перемещения грунта с верхней его части в нижнюю, путем подреза. При этом образовавшиеся уступы укреплялись каменными выкладками.

Траншея 3 заложена между траншеями 1 и 2 в месте, где дорога выходила из болота на песчаный слой Щепетевой горы. Размеры:

2,2x1,6x0,4 м. Здесь прослежено окончание дорожного полотна из трёх брёвен, уложенных на поперечную подкладку, аналогично изученному в траншее 1. Концы брёвен ровно спилены и утоплены в песчаный грунт.

В 50 м к северо-востоку от траншеи 2 на обочине дороги расположен каменный «тур». В его центре находится крупный по размерам валун, обложенный по периметру пятью маленькими камнями. Два шурфа, заложенные вблизи «тура», не выявили каких-либо культурных остатков.

Район 2. В процессе натуральных исследований в долине реки Нюхча, южнее урочища Комиссаров плёс, на высокой первой надпойменной террасе левого берега реки выявлен ещё один участок дороги, аналогичный прослеженному на юго-восточном склоне Щепатевой горы. Здесь также фиксировалась просека и выровненное путем подреза полотно дороги по склону. Оно было ориентировано с отклонением на 15–20° от северного направления магнитной стрелки к западу и проходило параллельно течению реки Нюхчи в 200 м от её берега и в 40 м от лесной дороги, ведущей в Вирандозеро. Здесь также, как и в районе 1, были каменные выкладки по краю дороги, укрепляющие склоны подрезок. В одном месте, где дорога пересекала западание, по которому протекал ручей, в ней сделана каменная забутовка. Камни здесь были навалены без определённой системы и сверху перекрыты незначительным слоем грунта таким образом, что дорога имела ровную поверхность. Ширина дорожного полотна на этом участке составляла 6,4 м.

Траншея 4 пересекала дорогу поперёк. Она заложена в целях уточнения устройства этого инженерно-технического сооружения. Размеры: 10x0,5x0,6–0,8 м. Стратиграфия, прослеженная здесь, обнаруживала явное сходство со стратиграфией, зафиксированной в траншее 2, что свидетельствует об однородности приёмов, использовавшихся при сооружении дороги.

1-й слой – гумус 0,05–0,2 м.

2-й слой – красный песок 0,1–0,5 м, располагался под гумусным слоем верхней части полотна.

3-й слой – белый песок, перекрывающий слой красного песка в центральной части полотна.

4-й слой – перемешанный песок с включениями древесного угля мощностью 0,01–0,4 м залегал в нижней части дорожного полотна. Его толщина увеличивалась от середины к краю и вновь существенно уменьшалась в нижней части подрезки. Сверху он перекрывался слоем гумуса, а снизу подстилался слоем белого песка.

Прослеженная стратиграфия свидетельствует, что здесь, как и на склоне Щепотовой горы, дорога сооружалась путём выравнивания склона в результате подрезки его верхней части и перемещения грунта в нижнюю. После этого здесь также производилась подрезка для предотвращения оползня. В данной траншее наиболее чётко выделяется верхняя подрезка – ясно читаемый стратиграфией слой красного песка здесь резко, почти отвесно, врезается в серый материковый песок на глубине 0,4 м, образуя прямой угол. Нижняя подрезка была менее различима.

Заключение. Археологические исследования, проведённые в 1994 г. по трассе «Осударевой дороги», дали интересные результаты. Удалось зафиксировать участки дорожного полотна в двух районах общей протяженностью около 3 км и выделить два типа его устройства – на заболоченных и сухих возвышенных зонах.

Разведочные археологические раскопки позволили детально изучить конструктивные особенности дороги и понять, каким образом она сооружалась. В ходе работ были взяты образцы древесины и угля для проведения дендрохронологического и радиоуглеродного анализа, который позволяет уточнить время строительства этого инженерно-технического сооружения.

Расположение его в малозаселенных районах и крупномасштабные работы, требующиеся для такого строительства, могут служить косвенными свидетельствами того, что эти сооружения являются частью «Осударевой дороги». Трасса её совпадает с прохождением дороги начала XVIII в., зафиксированной (по данным М.Ю. Данкова) в письменных источниках. Согласно этим же свидетельствам, строительство её заняло около одного месяца. Тот факт, что она не имела какого-то продолжительного использования, подтверждается отсутствием культурного слоя на дороге и её обочинах в обследованных участках.

Следует отметить, что обнаружение каких-либо культурных остатков здесь возможно в случае проведения раскопок широкими площадями, поскольку в процессе строительства вблизи дороги на сухих возвышенных местах могли размещаться лагерь, однако выявление таких мест затруднительно.

¹ НА НМРК. Д. 5812.

² Здесь и далее длина, ширина, глубина.