

ПОТАХИН Сергей Борисович

Петрозаводский государственный университет
Россия, г. Петрозаводск
spotakhin @yandex.ru

ШЕЛЕХОВ Александр Михайлович

Независимый исследователь
Беларусь, г. Слуцк
sheleh@gmail.ru

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСТОРИКО-ЛАНДШАФТНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ТРАССЫ «ОСУДАРЕВА ДОРОГА»

Аннотация. Цель проводимого исследования — выявление местоположения участков исторической трассы начала XVIII века. В ходе натурных историко-ландшафтных работ с привлечением метода ландшафтной индикации, а также метода опроса (интервьюирования) и топонимического анализа объектов уточнен маршрут всей трассы. «Осударева дорога» проходит по пяти типам ландшафтов северной и средней подзон европейской тайги. Первый участок проложен по ландшафту морских аккумулятивных равнин сильнозаболоченному с преобладанием сосновых местообитаний. Второй участок расположен в пределах ландшафта ледникового и водно-ледникового рельефа среднезаболоченного с преобладанием сосновых местообитаний. Третий участок представляет собой ландшафт ледниково-аккумулятивного сложного рельефа среднезаболоченный с преобладанием сосновых местообитаний. Четвертый участок начинается от южного берега оз. Выгозеро и простирается до седьмого шлюза Беломорско-Балтийского канала, он представляет собой денудационно-тектонические холмисто-грядовые формы рельефа с комплексом ледниковых образований, среднезаболоченные с преобладанием сосновых насаждений. Пятый участок проходит по равнинному сильнозаболоченному ландшафту средней тайги с преобладанием сосновых насаждений, образованному в результате озерной и озерно-ледниковой аккумулятивной деятельности. Охарактеризованы особенности каждого из пяти ландшафтов, включающих геологическое и геоморфологическое строение, структуру почв и лесов, заболоченность территории. Особенности компонентов природных комплексов оказали влияние на выбор методов строительства дороги, направления и различные способы передвижения российского войска и перемещения морских кораблей. Выявлены определенные физиономические черты, характерные для всех обнаруженных фрагментов «Осударевой дороги», определено направление всей трассы.

Ключевые слова: историческая трасса, морские суда, тип ландшафта, Северная война, Беломорско-Онежский водораздел.

Для цитирования: Потахин С.Б., Шелехов А.М. Результаты историко-ландшафтных исследований трассы «Осударева дорога» // *Studia Nordica*. 2026. № 1(2). С. 149–169. DOI: 10.17076/sn25

В начале Северной войны по указу Петра I от Белого моря к Онежскому озеру была сооружена дорога, которая впоследствии стала называться «Осударевой». Летом 1702 года трассу длиной более 170 верст оперативно и скрытно соорудили тысячи собранных в округе крестьян. Стратегической задачей операции являлась засекреченная от шведов переброска войск и артиллерии из Архангельска к Ладожскому озеру с целью овладения закрывающей выход в Балтийское море крепостью Нотебург, расположенной в истоке реки Невы.

По «Осударевой дороге» был совершен марш-бросок пяти батальонов лейб-гвардии Семеновского и Преображенского полков, генералитета и свиты, проведены многочисленные обозы. Общее количество участников составило около девяти тысяч человек. Грандиозная транспортная операция продолжалась всего десять дней. Существуют письменные источники, доказывающие, что по волокам и гатям от побережья Белого моря до Онежского озера были проведены два корабля: «Курьер» и «Святой Дух».

Этот стремительный военный маневр способствовал захвату шведской крепости Нотебург, что явилось прологом основания Санкт-Петербурга, а также Петровской слободы — промышленного центра, ставшего впоследствии городом Петрозаводском. Результатом стратегической грамотной операции и всей дальнейшей цепи исторических событий стал новый геополитический статус, который обрела Россия на карте Европы.

История «Осударевой дороги» привлекала и привлекает исследователей разных областей знания, этой теме посвящены многочисленные публикации¹. Исследователями выявлены многие подробности этого события. Однако некоторые из поставленных задач (например, были ли доставлены корабли в Неву) окончательно не решены. Одним из не до конца выясненных вопросов является уточнение маршрута трассы «Осударева дорога».

¹ Родин. Описание дороги Петра Первого через Повенецкий уезд // Прибавления к Олонецким губернским ведомостям. 1841. № 28. Часть неофиц. С. 153, 154.; Барсов Е. В. Пётр Великий в народных преданиях Северного края // Беседа. Москва, 1872. Кн. V. Май. Отд. I. С. 295–296; Г-ъ А. Осударева дорога // Мирской вестник. СПб., 1879. Кн. 4. Отд. II. С. 41–45; Майнов В. Осударева дорога (Из сборника «Древняя и Новая Россия») // Олонецкий сборник. Вып. 2. Петрозаводск, 1886. С. 25–34; Благовещенский И. И. Историческая дорога // Памятная книжка Олонецкой губернии на 1903. Петрозаводск, 1903. С. 289–297; Мегорский В. П. Осударева дорога // Военный сборник. 1903. № 8. С. 221–242; Данков М. Ю. Феномен «Осударевой дороги» // Краеведч. сб. ст. Петрозаводск: Verso, 2007. С. 17–25; Кротов П. А. Осударева дорога 1702 года: Пролог основания Санкт-Петербурга. СПб.: Историческая иллюстрация, 2011. 312 с.

Изучению формирования транспортных путей России посвящено значительное количество научных изысканий. Результаты исследований нашли отражение во многих публикациях².

Задача проводимого исследования — выявление местоположения участков трассы «Осударевой дороги», что предусматривает проведение натурных (полевых) ландшафтных работ, в ходе которых применяется ландшафтно-индикационный метод. При ландшафтно-индикационных исследованиях используют те внешние черты ландшафтов, которые доступны визуальному наблюдению в качестве ориентировочных показателей различных явлений и процессов, вызванных, в частности, антропогенным воздействием.

В историко-географических исследованиях применяется метод опроса³. Метод опроса является самым распространенным методом сбора информации, предусматривающий письменное или устное обращение к респондентам. Нами проводилось интервьюирование жителей села Нюхча и поселка Вирандозеро Беломорского района Республики Карелия.

Изучение топонимов имеет большое значение для исторической географии. Большинство географических названий мотивированы и устойчивы, в их происхождении есть свои закономерности.

Топонимы позволяют исторической географии описать географическую среду прошлого, определить границы расселения этносов и этнических групп, ход хозяйственного освоения территории, выявить трассы торговых путей и, что использовалось в наших исследованиях, реконструировать события, имевшие место в прошлом.

² Прокофьев М. История русских каналов Мариинской системы по Штукенбергу // Наше судоходство. СПб., 1872. Вып. 4. С. 101–108; Водные пути России во второй половине XVIII — начале XIX века. М., 1982. 279 с.. Вышневолоцкая водная система: ретроспектива и современность. Гидролого-экологическая обстановка и ландшафтные изменения в районе водного пути. Экспедиционные исследования: состояние, итоги, перспективы. / Широкова В. А. [и др.] М.: ООО «ИПП «КУНА», 2011. 316 с.; Вампилова А. Б., Кувардина Н. М., Макаровский А. М. Историко-географическая периодизация развития водных путей // Историческая география на рубеже веков: сб. науч. тр. к 80-летию со дня рождения В. С. Жекулина (1929–1989). СПб.: СПбГУ, 2010. С. 192–2114; Исторические водные пути Севера России (XVII–XX вв.) и их роль в изменении обстановки. Экспедиционные исследования: состояние, итоги, перспективы / Низовцев В. А. [и др.] М.: Тип. «Парадиз», 2009. 298 с.; Постников А. В. История водно-сухопутных транспортных путей Северо-Западной Руси в XVI — начале XX века и создание Беломорско-Балтийского канала. М.: Изд-во «Ленанд», 2019. 248 с.

³ Кротов П. А. Осударева дорога 1702 года... 312 с.; Потахин С. Б. О применении метода опроса в историко-географических исследованиях // Изв. РГО. 1995. Т. 127, вып. 1. С. 89–91.

Топонимический метод применялся в историко-географических работах ряда исследователей⁴. На предполагаемой трассе Осударевой дороги зафиксировано несколько топонимов, связанных с событиями 1702 года: Щепотёва⁵ гора, Петров Плес, Петровский Ям, Государев ключ (холм).

Изучаемая нами историческая трасса «Осударева дорога» проложена по пяти типам ландшафта⁶, которые отличаются между собой по генезису, преобладанию коренной лесной формации и степени заболоченности, а также другим природным компонентам. Первые четыре природных комплекса расположены в подзоне северо-таежных лесов, пятый — в подзоне средней тайги. В ходе проводимых исследований выделены пять участков трассы, находящихся в этих типах ландшафта.

Первый участок проложен по ландшафту морских аккумулятивных равнин сильнозаболоченному с преобладанием сосновых местообитаний. Вторым участком расположен в пределах ландшафта ледникового и водно-ледникового рельефа среднезаболоченного с преобладанием сосновых местообитаний. Третий участок представляет собой ландшафт ледниково-аккумулятивного сложного рельефа среднезаболоченный с преобладанием сосновых местообитаний. Четвертый участок начинается от южного берега оз. Выгозеро и простирается до седьмого шлюза Беломорско-Балтийского канала (ББК), он представляет собой денудационно-тектонические холмисто-грядовые формы рельефа с комплексом ледниковых образований среднезаболоченные с преобладанием сосновых насаждений. Последний, пятый участок десятикилометрового отрезка сухопутной части «Осударевой дороги» проходит по равнинному сильнозаболоченному ландшафту средней тайги с преобладанием сосновых насаждений, образованному в результате озерной и озерно-ледниковой аккумулятивной деятельности (рис. 1).

⁴ Мамонтова Н. Н., Мулонен И. И. Прибалтийско-финская географическая лексика Карелии. Петрозаводск: КарНЦ РАН, 1991. 161 с.; Мегорский В. П. Осударева дорога // Военный сборник. 1903. № 8. С. 221–2424; Мулонен И. И. Топонимия Заонежья: Словарь с историко-культурными комментариями. Петрозаводск, 2008. 241 с.; Потахин С. Б. Исторические типы заселения Карелии: топонимический анализ // География: развитие науки и образования. Коллективная монография по материалам междунар. науч.-практ. конф. LXVIII Герценовские чтения, посв. 70-летию создания ЮНЕСКО. Санкт-Петербург, 2015. С. 582–583; Потахин С. Б. Топонимическая индикация факторов антропогенного воздействия на геокомплексы Карелии // Теоретические и прикладные проблемы ландшафтной географии. VII Мильковские чтения: материалы XIV междунар. ландшафт. конф. В 2-х т. Воронеж: Изд. Дом ВГУ, 2023. С. 283–284.

⁵ Михаил Иванович Щепотьев, Михаила Иванов сын Щепотёв (? – 12 октября 1706) — сержант Бомбардирской роты Преображенского полка, сподвижник и личный порученец Петра I; в 1702 году руководил сооружением Осударевой дороги.

⁶ Экосистемы ландшафтов запада средней тайги (структура, динамика) / А. Д. Волков [и др.] / отв. ред. В. Д. Лопатин. Петрозаводск: КарНЦ РАН, 1990. 281 с.; Экосистемы ландшафтов запада северной тайги (структура, динамика) / А. Д. Волков [и др.] / ред. А. Д. Волков, А. Н. Громцев. Петрозаводск: КарНЦ РАН, 1995. 194 с.

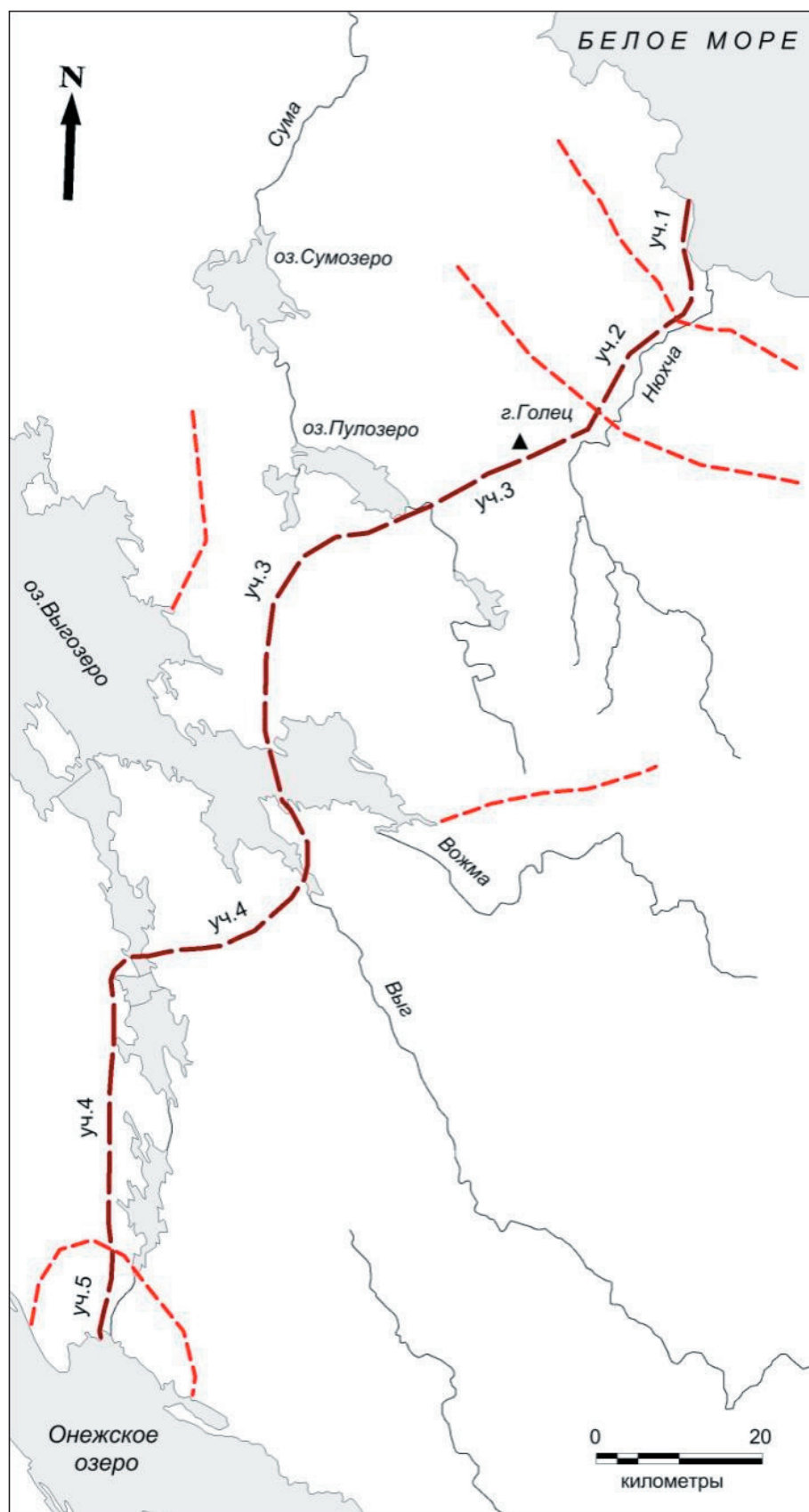


Рис. 1. Трасса «Осударевой дороги» с указанием пяти выделенных участков

Fig. 1. The route of the "Osudareva doroga" with five highlighted sections indicated

Участок 1. Началом трассы Осударевой дороги современные исследователи, ссылаясь на архивные и литературные источники, считают мыс Вардия на беломорском побережье севернее села Нюхча. Подтверждением тому служит поврежденная пушка, обнаруженная в начале текущего столетия А. Б. Бушмелевым на месте предполагаемого десанта Петрова войска. По всей вероятности, она была повреждена при выгрузке на сушу, оставлена на морском берегу, а впоследствии замыта прибойным песком.

Пристань, которая была построена на мысе Вардия, служила только для причаливания карбасов, на которых доставлялись грузы с фрегатов, стоящих на якорях в пяти милях у острова Ришлуда. Если существовал волок морских судов, то можно предположить, что они были вытащены на берег в устье реки Нюхча, в точке с местным названием «Яма» (2 км от Белого моря). В подтверждение сказанного можно указать путь на местности в виде широкой просеки на болотах, которая огибает село Нюхча с запада. Этот сухопутный волок издавна использовался местными жителями для протаскивания своих грузов от моря до поселения.

Территория представляет собой сильно заболоченный ландшафт морской аккумулятивной равнины. Данный тип ландшафта имеет достаточно сильно расчлененный рельеф, что нехарактерно для равнинных геокомплексов. Он отличается довольно высокой заболоченностью территории — 66%. Преобладают оруденые и торфяные почвы.

Болота и заболоченные леса по сути единые системы, разделяемые устьевыми участками рек, впадающих в Белое море. Их особенностью является исключительно сильное расчленение грядами слабо выраженных в рельефе возвышенностей из кристаллических пород и четвертичных гляциальных отложений.

Заболоченные леса распространены ограниченно и занимают лишь четверть площади избыточно увлажненных земель. Абсолютно доминируют сосняки кустарничково-сфагновые. Они тяготеют к окрайкам болот и пологим склонам. Торфяные залежи под заболоченными сосняками часто располагаются непосредственно на скальном основании. В депрессиях под торфяной залежью встречаются реликтовые почвенные горизонты, сформировавшиеся на морских отложениях.

Лесные болота имеют пространственно-типологическую структуру, аналогичную заболоченным лесам. Это объясняется тем, что они объединяются в системы, не образуя явных границ и не имея физиономических черт. По строению и типу торфяных залежей такие категории земель мало отличаются от заболоченных лесов. Болота ландшафта преимущественно олиготрофные грядово- и кочковатомочажинные (приморского типа).

Максимальная глубина торфяных залежей олиготрофных болот — до 2–2,7 м. Верхний слой залежи со степенью разложения 10–20%, имеет толщину 0,5–2 м.

Строение этого типа болот свидетельствует об автономности их развития, обусловленного грунтово-водным питанием лишь в окрайковой зоне.

В структуре переувлажненных земель существенную роль играют мезотрофные болота. Они формируются в тектонических депрессиях и, как правило, сильно обводнены. Торфяные залежи здесь от 1 до 2 м. Скорость горизонтального роста болот 42 м/тыс. лет. Скорость вертикального роста болот по разным источникам составляет порядка 0,5 м/тыс. лет⁷.

Биогеоценотическая структура лесного покрова несложная. Лесные местообитания с сухими почвами занимают около 29, свежими — 2, влажными — 20, сырыми и мокрыми — 49% покрытой лесом площади. Более 2/3 сосняков представлено кустарничково-сфагновыми и болотно-кустарничковыми типами. Сосняки скальные занимают около 20 % территории ландшафта. Это свидетельствует о том, что в целом мощная толща озерно-ледниковых и морских отложений не перекрывает отдельные наиболее возвышенные фрагменты неровной поверхности кристаллического фундамента. Небольшие участки суходолов как бы вкраплены в массивы заболоченных земель. Ельники приурочены к достаточно сильно развитой гидрографической сети (водотоками, впадающими в Белое море). Поэтому среди еловых лесов доминируют логовые (приручейные).

Несмотря на высокую степень заболоченности ландшафта, здесь достаточно часто возникали катастрофические пожары: по крайней мере, за 300–500 лет было четыре пожара, которые затрагивали даже болота. Низовые и локальные пожары в сухих типах леса случались чаще. Пожары на суходолах способствовали сохранению фрагментов Петровской трассы в виде широкой не заросшей деревьями просеки.

Протяженность первого фрагмента составляет 15 км. Трасса проложена практически полностью по Колежемскому тракту, действовавшему еще с XVII века.

Нынешняя природная обстановка намного отличается от состояния в начале XVIII века. Три столетия назад возможность передвижения Петровского войска и протаскивания кораблей была более благоприятная, так как территория представляла менее заболоченную местность. На месте дороги болотные пространства были несколько меньше по своим метрическим данным: глубина торфа была около 0,5 м. В дальнейшем рост болот проходил как в вертикальном, так и в горизонтальном направлении. На периферийных участках заболоченных земель сейчас наблюдается массовый сухостой старовозрастных деревьев, что говорит об усиливающейся экспансии болот на сушу в последние два-три столетия⁸.

⁷ Колымыцев В. А. Ландшафтно-экологические особенности заболоченности Восточной Финно-скандии: дис. ... д-ра геогр. наук. Петрозаводск, 2005. 331 с.

⁸ Там же.

При строительстве трассы «Осударева дорога» не требовалось возведения каких-либо гатей на болотах в данном типе ландшафта. Подпочвенный субстрат представляет собой так называемый штранд — бывшее каменистое морское побережье. Это плотно уложенный валунно-галечниковый материал, образно говоря — «булыжная мостовая». Поэтому в таких условиях суда могли передвигаться по каткам из бревен с использованием лошадиной тяги.

Дополнительным доказательством является то, что практически каждый местный житель села Нюхча может рассказать об «Осударевой дороге». Из рассказов нюхчан, можно сделать предположение о том, что военные полки не заходили в село, а обошли его с юго-запада и приблизились к реке Нюхче, затем двигались до окрестностей горы Голец, тяготея к водной артерии.

За все годы исследований на данном ландшафтном участке нами не было зафиксировано явных фрагментов дорожного полотна трассы «Осударева дорога» по причине наложения ее на местную транспортную сеть, которая затем также претерпевала изменения.

Участок 2 начинается сразу за селом Нюхча и тянется до восточных отрогов Миленских гор (кряж Ветренный Пояс). Трасса «Осударева дорога» имеет здесь протяженность около 25 км. Территория представляет собой холмисто-грядовый сильно заболоченный природный комплекс, сформированный в результате деятельности ледника. Ландшафтный контур примыкает к водораздельной возвышенности. Геологические структуры ориентированы с северо-запада на юго-восток, что обусловило направление основных форм рельефа.

Основным компонентом морфоскульптуры являются друмлины. Это холмы, возникшие в результате древнеледниковой аккумуляции и имеющие направление движения ледника. Размеры друмлинов в Карелии широко колеблются от нескольких десятков метров до 1,5–6 км по горизонтали, в высоту 2–20 м. Они встречаются, как правило, большими скоплениями. Междрумлиновые понижения либо заболочены, либо представляют акватории мелких озер. Такими водоемами в непосредственной близости от трассы «Осударева дорога» являются озера Гавозеро, Кошачье, Собачье, Пулозеро, Сеньгозеро, Масельское, Остречье. Четвертичные отложения представлены супесчано-валунной мореной. Встречаются также флювиогляциальные отложения в виде озовых гряд.

Заболоченность территории достигает 60%. Болотные урочища представляют собой единую гигантскую разветвленную систему. Вследствие этого леса сохранились на островных возвышениях, окруженных со всех сторон болотами. Болота ландшафта преимущественно олиготрофного типа. Активная трансгрессия болотных экосистем на лесные угодья усиливается за счет прогрессирующего распространения нисходящего типа заболачивания. Он возник сравнительно недавно.

Это говорит об экспансии болот на лес, что наблюдается и в пределах трассы «Осударева дорога».

Лесные болота в основном представлены сосняками кустарничко-пушицево-сфагновыми, образующими вдоль окраек болот полосы различной ширины. Существенной особенностью ландшафта является высокая степень заболоченности склонов. Именно это обстоятельство использовалось при проектировании «Осударевой дороги». Строители трассы как бы вписывались в формы рельефа, прокладывая ее вдоль суходолов по периферии болот. Во-первых, это снижало трудозатраты на земельные работы, валку деревьев и корчевание пней. Во-вторых, обводненность болотной моховой подушки являлась естественной «смазкой» при волоке судов по каткам из бревен. И, в-третьих, всегда рядом находились сухие места для отдыха и грунтовая вода со склонов.

Структура лесного покрова отличается относительным разнообразием. Здесь выделено 13 типов сосновых и еловых коренных лесов. Сосняки занимают 2/3 площади данного типа ландшафта и представлены небольшими по площади лесными территориями. Контуры отдельных ельников заметно больше. Встречаются гигантские осины до 1 м в диаметре и около 30 м в высоту, произрастают в ложбинах стока и пойменных частях ручьев.

Таежный пожарный режим, который существовал во всех типах ландшафта, способствовал сохранению отдельных фрагментов дороги на суходолах по настоящее время. Катастрофические пожары охватывали северо-таежную часть Карелии в среднем один-два раза в столетие⁹. При этом по данным, полученным при отборе образцов торфа, они захватывали и болотные массивы. За этот же период на этой территории происходили еще и локальные пожары. Это в очередной раз доказывает наше предположение о специфической роли пожаров в сохранении коридора трассы «Осударева дорога» на суходолах от зарастания ее древесной и кустарниковой растительностью. По сути дела, огонь уничтожал естественное лесное возобновление на широкой просеке, используя сам коридор как аэродинамическую трубу, где возникает мощная тяга. Здесь могла развиваться достаточно высокая температура, о чем свидетельствуют пожарные «шрамы» в комлевой части старых сосен, растущих на обочине исторической трассы. При этом изредка встречаются деревья, где более молодой «шрам» (возраст около 120 лет) как бы накладывается на более ранний след от сильного низового пожара, который проходил по данной территории приблизительно два века назад. Эта же стихия подготовила почвенный субстрат для соснового возобновления по краям трассы, что четко прослеживается в нынешнее время в виде двухсотлетних древостоев.

⁹ Зябченко С. С. Сосновые леса Европейского Севера. Л., 1984. 248 с.

На данном участке «Осударева дорога» представляет собой «новодел» — прямые участки, которые хоть и проходят вблизи реки Нюхчи, тем не менее не копируют ее извилистость.

Следов капитальной гати на всем протяжении трассы, когда она пролежала недалеко от реки Нюхчи, не обнаружено. Деревянные конструкции, имеющиеся на некоторых участках, не могли разложиться в торфяных залежах. Как показывает практика (гати у Щепотёвой горы), древесина консервируется уже при глубине 15–20 см сфагновой подушки, что соответствует естественному приросту торфа за период с начала XVIII века¹⁰. Если же предположить, что для волока судов по заболоченным участкам трассы требовались стационарные деревянные сооружения, закрепленные в грунте под торфяной толщей, то их остатки должны были сохраниться. Однако ни наши поиски и наблюдения, ни рассказы местных жителей на это не указывают.

Одна из наших версий состоит в том, что суда могли перемещаться по временным гатевым конструкциям, которые подкладывались под суда «челночным» способом. В любом случае если и существовал волок судов по «Осударевой дороге», то он не был чем-то необычным. Волоки органично входили в систему водных сообщений Российского государства уже в середине второго тысячелетия, являясь их неотъемлемой частью¹¹.

Временные деревянные гати могли быть разобраны на собственные нужды местным населением. В тот период вблизи села Нюхча располагалось Соловецкое Усолё¹², которое потребляло огромный объем дров и древесного угля для изготовления црен — больших сковород для выпаривания соли. Остатки угольных ям для получения древесного угля встречаются даже у Щепотёвой горы (более 30 км от солеварен). В связи с массовыми лесными рубками в округе наблюдался определенный дефицит древесины. Для примера, одна варка соли (в течение двух дней) требовала дров по запасу около одного гектара продуктивного леса. За сезон солеварения нужно было срубить древостой на площади более 100 га. А ведь солеварни функционировали до появления «Осударевой дороги» уже не менее века. Если учесть, что окрестности вокруг села Нюхча скудны на лесные запасы по причине большой степени заболоченности, то можно не без основания предположить, что на протяжении XVII века леса были сильно истощены на 25 км вокруг.

¹⁰ Коломыцев В. А. Ландшафтно-экологические особенности... 331 с.

¹¹ Барсов Е. В. Пётр Великий в народных преданиях Северного края // Беседа. Москва, 1872. Кн. V. Май. Отд. I. С. 295–296; Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII — начале XIX века. М., 1982. 279 с.

¹² Богданова А. В. Соляной промысел Соловецкого монастыря накануне секуляризации 1764 г. // Вестник ПСТГУ II. История. История русской православной церкви. 2014. Вып. 1 (56). С. 31–49.

При таком положении дел даже на гати по болоту не хватало лесоматериала. По нашим расчетам, для устройства деревянных настилов в заболоченных местах на участке село Нюхча — горы Миленские потребовалось бы не менее 10 тыс. куб. м деловой древесины. Гать у Щепотёвой горы, датированная 1702 годом¹³, состояла из трех нетолстых бревен и не могла нести на данном участке «Осударевой дороги» основную роль по перемещению войска, тем более судов, и скорее всего выполняла лишь вспомогательную функцию (рис. 2).



Рис. 2. Фрагмент «Осударевой дороги» с гатями

Фото: А. Шелехов

Fig. 2. Fragment of the “Osudareva doroga”
with corduroy roads

Photo: A. Shelekhov

¹³ Группа С. П., Потахин С. Б. Дендрохронологические исследования района трассы «Осударева дорога» // Историко-географические исследования и краеведческая работа в вузе и школе: программа, доклады и тезисы науч. конф. Петрозаводск: КГПУ, 1996. С. 29–30. Группа С. П., Потахин С. Б., Шелехов А. М. Некоторые результаты комплексных физико-географических исследований трассы «Осударева дорога» // Изв. РГО. 2001. Т. 133, вып. 2. С. 53–58; Группа С. П., Быков А. П., Потахин С. Б. Дендрохронологическое датирование исторических реалий Европейского Севера России // Историческая география на рубеже веков: сб. науч. тр. к 80-летию со дня рождения В. С. Жекулина (1929–1989). СПб.: СПбГУ, 2010. С. 176–188.

Помимо гати, нами обнаружены и обследованы шесть фрагментов исторической трассы разной протяженности, в той или иной мере подверженных последующей трансформации, и два километровых участка «Осударевой дороги», которые практически остались в относительной сохранности.

Участок 3 представляет собой ледниково-аккумулятивный комплекс сложного рельефа, возникшего как под воздействием динамически активного льда последнего оледенения, так и в условиях его таяния. В рельефе ландшафт выражен в виде островной Сумозерской возвышенности, которая является наиболее крупным и сложнопостроенным образованием ледниковой морфоскульптуры на территории Карелии. Рельеф возвышенности имеет ярусное строение, у каждого из четырех ярусов своя амплитуда высотных отметок.

В данном комплексе преобладают подзолы иллювиально-железистые и иллювиально-гумусовые песчаные средней степени завалуненности в сочетании с торфяными почвами. Здесь ярко выражено господство сосняков, преимущественно брусничных и кустарничково-сфагновых. По данным авианаблюдений, преобладают коренные сосновые леса (70%) с участием ели до двух-трех единиц в составе и сосново-еловым подростом до 2000 шт./га. Заболоченные леса представлены сосняками с небольшим участием ели. Доля их составляет около 15% всех лесных земель. Обычно участки заболоченных лесов невелики по площади и приурочены к понижениям между грядами ледникового генезиса. Открытые болота занимают около 15% всей территории природного комплекса.

Выделенный участок «Осударевой дороги» начинается от урочища Миленские Горы и тянется в западном направлении до озера Выг, до затопленной деревни Вожмосалми. Протяженность Петровской трассы здесь составляет 70 км, включая водное пространство озера Выг (7 км), уровень которого был поднят при строительстве ББК. Указанная возвышенность примыкает к восточному склону горы Голец. В нижней части она сложена водно-ледниковыми отложениями, поэтому здесь не могло быть сложностей для прокладывания трассы. Так, на всем протяжении обнаруженного фрагмента трассы в этом урочище не отмечено ни одного валуна (кроме ложбины стока). В то же время местность, примыкающая к северному склону горы Голец, сильно завалуненная.

Продолжение дороги на юг в сторону Петрова Плеса имеет признаки «Осударевой дороги», отмеченные нами ранее на других участках трассы. Это валуны, выложенные в одну линию вдоль обочины, а также дорожное полотно, ширина которого составляет около семи метров, что соответствует ширине участков трассы на открытых болотах.

По нашему мнению, «Осударева дорога» тяготела к реке Нюхче до Петрова Плеса на ней, а затем резко повернула на запад и стала удаляться от водной

артерии. Это обстоятельство было связано с тем, что русло начинало склоняться к юго-востоку и становилось нецелесообразно прижиматься к берегу. На трудность преодоления данного участка пути указывал М. И. Щепотёв в своем донесении царю в самом начале строительства дороги: «...а сказывают тутошние жители, ещё осталось такое же худое место верст 70...»¹⁴. Ландшафтный анализ картографического материала показывает, что отрезок «Осударевой дороги» длиной 37 км от реки Нюхчи до деревни Коросозеро наиболее сложный в плане его транспортной неосвоенности того периода времени.

На этом отрезке был зафиксирован только один фрагмент, который указывал: дорога действительно отошла от реки Нюхчи и уходила в западном направлении. Один из бывших работников Вирандозерского лесничества (С. С. Барбашин) еще до массовой лесозаготовки в 70-х годах XX века видел «трубу» среди тайги в районе Петрова Пlesa, которая отворачивала от реки Нюхчи и уходила на запад. По его словам, это была «Осударева дорога», проложенная по существовавшей до этого местной дороге, связывающая Оштомозеро и Пулозеро и далее Коросозеро.

В то же время есть сведения о том, что у реки Лёвушка (приток Нюхчи, южнее горы Голец) при строительстве лесовозной автодороги была вскрыта гать на болоте, состоящая из поперечных пятиметровых бревен. Логика и анализ собранного материала дают основание считать, что «Осударева дорога» проходила южнее горы Голец. Этому мнению придерживаются и жители поселка Вирандозеро, с которыми приходилось общаться в разные годы.

Существенными причинами, по которым строители выбрали именно «южный» вариант, можно считать то обстоятельство, что глубина болот здесь меньше, а рельеф не такой сложный и пересеченный, как на альтернативных участках. Результаты экспедиционных исследований показали, что мощность торфяных залежей небольшая; среди болот повсеместно встречаются торчащие валуны. Вышеуказанный путь удобен тем, что не требует резкого подъема по склону у подножия горы Голец. Экспедиционные исследования 2019 года подтвердили эту догадку, так как были обнаружены остатки старинного моста через ручей, текущий с южных склонов горы Голец в реку Лёвушка.

Водораздел (Масельская гряда) был пройден гвардейцами и обозом в районе Вороньих озер с максимальной отметкой около 160 м над уровнем моря, что не явилось сложным препятствием, так как подъем осуществлялся постепенно и был преодолен на третий день движения.

¹⁴ Цит. по: Прил., с. 38: *Азанчевский М. П.* История Преображенского полка. Москва: Тип. Каткова и К°, 1859. 142 с. Прил. 141 с.

На обнаруженных нами фрагментах «Осударевой дороги» в данном типе ландшафта можно четко видеть, как ее строители буквально вписывались в складки рельефа, создавая логику своего времени. Они также разумно использовали окрайки болот, где переувлажненные места сочетались с суходолами. Во-первых, по мокрой настилке было проще перемещать суда; во-вторых, рядом есть лес для заготовки нужных материалов; в-третьих, на сухих местах можно отдохнуть людям и лошадям.

Обнаруженный нами малонарушенный 6-км фрагмент предполагаемой «Осударевой дороги» от реки Кукши-Моксы до бывшей деревни Коросозеро показывает, что если и перемещались морские суда по исторической трассе, то имели небольшие габариты, так как дорога достаточно извилистая и не могла использоваться для волока больших кораблей. После деревни Коросозеро Петровское войско имело возможность двигаться по оборудованному пути местного значения вплоть до деревни Вожмосалми на берегу озера Выг.

Строительство «Осударевой дороги» в основном предназначалось для волока судов. Войско и его сопровождение двигалось по заранее обустроенным летом 1702 года местным путям сообщения.

Кроме представленного фрагмента, на семидесятикилометровом отрезке «Осударевой дороги» нами было выявлено и обследовано еще два сравнительно хорошо сохранившихся больших участка старинного дорожного полотна. Все они имеют физиономические признаки ранее найденных и изученных фрагментов легендарной трассы. Помимо этого, визуальное обследование около 35 км современных путей сообщения, которые скрыли следы «Осударевой дороги».

Участок 4. Участок начинается от южного берега озера Выг и простирается до шлюза № 7 Беломорско-Балтийского канала. Он представляет собой денудационно-тектонические холмисто-грядовые формы рельефа с комплексом ледниковых образований. Большая протяженность данного природного образования обусловила его сложное и разнообразное структурно-геологическое и геоморфологическое строение. Здесь также особую роль сыграло своеобразие ледниковой морфоскульптуры: преобладают друмлинизированные гряды. Помимо этого, в данном ландшафтном контуре довольно обширно представлены водно-ледниковые образования. Ложбины стока талых ледниковых вод, флювиогляциальные дельты, конусы выноса, зандры, озы, как правило, расположены на крупных тектонических нарушениях и депрессиях. Мощность четвертичных отложений колеблется от нескольких метров до 15–20 м, которые представлены супесчаной мореной, флювиогляционными песками, галечниками, валунами и краевыми зандровыми отложениями. В почвенной мозаике на суходолах преобладают грубогумусные железистые подзолы, а в заболоченных местообитаниях — торфянисто-перегнойно-глеевые почвы.

Биогеоценотическая структура древостоев достаточно сложная. Здесь присутствуют 16 типов леса из 18, выявленных в северо-таежной подзоне Карелии. Сухие и свежие типы биогеоценозов занимают 55% территории, влажные 10%, остальные представляют собой сырые и мокрые местообитания. Сосняки занимают около 75% лесных земель, остальные заняты еловой коренной формацией. Заболоченность территории сравнительно невысокая (около 20%), открытые болота небольшие по площади, и доля их в ландшафтной структуре не превышает 10%. Этот фактор положительно способствовал на скорость продвижения войска.

Длина пути, по которому здесь двигалось войско, составляет 70 км. Нет оснований сомневаться, что строители дороги использовали уже существующую местную дорожную сеть — Сумско-Повенецкий тракт, известный еще до XVIII века, сделав его пригодным для продвижения большого количества людей и обозов. Впоследствии практически весь исторический маршрут был в той или иной мере поглощен транспортной сетью в годы строительства ББК.

В противовес расхожему мнению, что канал затопил большую часть «Осударевой дороги», мы можем утверждать обратное: в результате подъема уровня воды при его постройке под водой скрылось не более 10% всей исторической трассы. Этот показатель получен в результате расчетов на топографической карте.

Обследованный нами 2-км предполагаемый фрагмент «Осударевой дороги» (севернее плюза № 7 ББК), выявил все изученные ранее физиономические черты трассы. Здесь на обочине дороги была обнаружена невысокая стенка из валунов. Необходимо добавить, что при анализе топографических карт окрестностей ББК отмечены еще несколько точек неиспользуемых дорог, которые могут быть перспективными в плане натурной фиксации там следов «Осударевой дороги».

Участок 5. Последний 10-км отрезок сухопутной части «Осударевой дороги» проходит по равнинному ландшафту, образованному в результате озерной и озерно-ледниковой деятельности, и находится в пределах подзоны средней тайги. Формирование современного рельефа этой территории началось в результате регрессии Онежского озера в послеледниковый период. Происходили постоянные изменения в осадконакоплении: глинистые фракции менялись на песчаные отложения. Выположенные понижения заполнялись торфяно-болотными отложениями.

Сосняки преобладают во всех типах местообитания (55%), ельники занимают около 35%, остальная доля приходится на вторичные леса от покрытой лесом площади. Биогеоценотическая структура ландшафта довольно сложная: выделено 20 типов леса. Лесные местообитания с сухими почвами занимают 12%, свежими — 43%, влажными — 16%, сырыми и мокрыми — 29%. Общая заболоченность ландшафта составляет не более 40%. Последний показатель не сказывался на скорости перемещения Петрова войска, так как движение происходило

проторенным путем по речной террасе. Можно предположить, что этот отрезок дороги не представлял особых трудностей для преодоления в силу его равнинной поверхности и покатости в сторону Онежского озера. Формирование транспортной сети, фортификационных сооружений, лесозаготовки полностью скрывали здесь следы «Осударевой дороги». На данном участке дороги корабли могли двигаться по воде.

С учетом рельефа местности и ландшафтных особенностей прохождения трассы проведено детальное измерение на топографических картах каждого известного участка «Осударевой дороги». По нашим расчетам и согласно другим источникам, длина тракта не может превышать 190 км. Искусственное увеличение ее протяженности (это часто встречается в различных публикациях) — это лишь попытка расширить представление о грандиозности исторического события. Так, для сравнения, длина ББК составляет 227 км, но он проходит в более отдаленном коридоре от Белого моря, чем легендарная трасса.

Наибольшую трудность при строительстве «Осударевой дороги» представляли заболоченные пространства (куда входят переувлажненные леса и открытые болота), доля которых на нынешнее время составляет примерно 35 % от всей длины трассы. Однако нужно подчеркнуть, что три века назад этот показатель был ниже. Горизонтальный рост болот за этот период несколько увеличил степень заболоченности на обследованных участках. В свою очередь, вертикальный прирост торфа изменил картину в местах контакта болот с суходолами. Необходимо отметить, что фрагменты дороги, где торфяная подушка не превышала полуметра, в момент эксплуатации не требовали особых усовершенствований и были вполне проходими. Согласно данным топографических карт, именно такие болота преобладали на всем протяжении «Осударевой дороги».

В большей части трасса согласовывалась с уже существовавшей на местности дорожной сетью, и «новодел» составил не более 50 км. Это в основном касается участка от Гавручья и до деревни Коросозеро. Можно говорить о том, что строители «Осударевой дороги» ориентировались в целом на известные пути сообщения между населенными пунктами.

С учетом волока судов строительство каких-либо гатей требовалось лишь на протяжении 25 км открытых болот. Бытующее мнение о том, что существовала сплошная «мостовая настилка» на всем протяжении трассы, не согласуется с ландшафтным анализом картографического материала. Не было никакого смысла сооружать деревянную дорогу в сухих и слабо увлажненных местах, где во всех типах ландшафта преобладают достаточно плотные грунты. Здесь требовалась лишь нивелировка поверхности с откаткой валунов на обочины и корчеванием пней от убранных деревьев в створе трассы.

Ширина полотна на всех обнаруженных фрагментах «Осударевой дороги» примерно одинакова и находится в пределах 7–9 м. Физиономические признаки на этих участках весьма схожи. Это касается в первую очередь отсутствия следов тяжелой техники на тех фрагментах дороги, которые были проложены впервые в 1702 году. Также диагностическими атрибутами являются откатанные на обочину и сложенные вручную валуны; отсутствие пней — они убирались сплошь, включая и заболоченные облесенные участки (что нехарактерно для «зимников»¹⁵ советского периода); прямолинейность вновь построенной трассы даже в достаточно сложном мезорельефе.

Судя по характеру извилистости дороги, особенно западнее реки Кукши-Моксы, можно с большой долей вероятности утверждать, что осуществлялся волок небольших судов, которые при транспортировке не требовали чересчур прямолинейного пути. В подтверждение присутствия на «Осударевой дороге» именно маломерных судов нужно добавить, что они несколько раз вытаскивались на сушу и спускались на воду (реки Нюхча и Выг, озеро Телекинское) без строительства каких-то особых береговых приспособлений. Транспортировка судов происходила отдельно от прохода войск, поэтому этот эпизод не был зафиксирован летописцами и художниками, которые присутствовали в свите Петра I.

Нужно отметить еще один важный факт, зафиксированный недалеко от деревни Коросозеро. Взятый нами с помощью бурава керн древесины у сосны, растущей прямо по центру трассы, показал возраст порядка 275 лет. Это обстоятельство доказывает, что отдельные участки «Осударевой дороги» использовались по назначению лишь при жизни Петра и в дальнейшем были практически заброшены. Об этом свидетельствуют и одинокие перестойные сосны в возрасте около 200 лет, которые изредка встречаются на полотне дороги в разных ландшафтах.

В ходе экспедиционных работ нами были обнаружено порядка десяти фрагментов дорожного полотна «Осударевой дороги» (общей протяженностью около 200 км), сохранившихся в достаточной мере от разрушения в результате антропогенных факторов. Помимо этого, можно утверждать, что примерно 100 км исторической трассы зафиксировано по месту прохождения современной транспортной сети, тем не менее и эти участки считаются перспективными для изучения. Выявлены определенные физиономические черты, характерные для всех обнаруженных фрагментов «Осударевой дороги», определено направление всей трассы.

¹⁵ Зимник — автомобильная или тракторная дорога, эксплуатация которой возможна лишь в зимних условиях, при минусовой температуре.

Список литературы

1. Бернштам Т. И. Народная культура Поморья. М.: ОГИ, 2009. 432 с.
2. Бернштейн-Коган С. В. Вышневолоцкий водный путь. М.: Изд-во Минречфлота, 1946. 70 с.
3. Благовещенский И. И. Историческая дорога // Памятная книжка Олонецкой губернии на 1903. Петрозаводск: Олонецкий губ. стат. комитет, 1903. С. 289–297.
4. Богданова А. В. Соляной промысел Соловецкого монастыря накануне секуляризации 1764 г. // Вестник ПСТГУ II. История. История русской православной церкви. 2014. Вып. 1 (56). С. 31–49.
5. Гриппа С. П., Потахин С. Б. Дендрохронологические исследования района трассы «Осударева дорога» // Историко-географические исследования и краеведческая работа в вузе и школе: Программа, доклады и тезисы науч. конф. Петрозаводск: КГПУ, 1996. С. 29–30.
6. Гриппа С. П., Потахин С. Б., Шелехов А. М. Некоторые результаты комплексных физико-географических исследований трассы «Осударева дорога» // Изв. РГО. 2001. Т. 133, вып. 2. С. 53–58.
7. Гриппа С. П., Быков А. П., Потахин С. Б. Дендрохронологическое датирование исторических реалий Европейского Севера России // Историческая география на рубеже веков: сб. науч. тр. к 80-летию со дня рождения В. С. Жекулина (1929–1989). СПб.: СПбГУ, 2010. С. 176–188.
8. Вампилова Л. Б., Кувардина Н. М., Макаровский А. М. Историко-географическая периодизация развития водных путей // Историческая география на рубеже веков: сб. науч. тр. к 80-летию со дня рождения В. С. Жекулина (1929–1989). СПб.: СПбГУ, 2010. С. 192–211.
9. Данков М. Ю. Феномен «Осударевой дороги» // Краеведч. сб. ст. Петрозаводск: Verso, 2007. С. 17–25.
10. Зябченко С. С. Сосновые леса Европейского Севера. Л.: Наука, 1984. 248 с.
11. Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII — начале XIX века. М.: Наука, 1982. 279 с.
12. Коломыцев В. А. Ландшафтно-экологические особенности заболоченности Восточной Финноскандии: дис. ... д-ра геогр. наук. Петрозаводск, 2005. 331 с.
13. Кротов П. А. Осударева дорога 1702 года: Пролог основания Санкт-Петербурга. Историческая иллюстрация. СПб., 2011. 312 с.
14. Мамонтова Н. Н., Мулонен И. И. Прибалтийско-финская географическая лексика Карелии. Петрозаводск: КарНЦ РАН, 1991. 161 с.
15. Мегорский В. П. Осударева дорога // Военный сборник. 1903. № 8. С. 221–242.
16. Мулонен И. И. Топонимия Заонежья: Словарь с историко-культурными комментариями. Петрозаводск: КарНЦ РАН, 2008. 241 с.
17. Низовцев В. А. [и др.]; Исторические водные пути Севера России (XVII–XX вв.) и их роль в изменении обстановки. Экспедиционные исследования: состояние, итоги, перспективы. М.: Тип. «Парадиз», 2009. 298 с.
18. Постников А. В. История водно-сухопутных транспортных путей Северо-Западной Руси в XVI — начале XX века и создание Беломорско-Балтийского канала. М.: Изд-во «Ленанд», 2019. 248 с.
19. Потахин С. Б. О применении метода опроса в историко-географических исследованиях // Изв. РГО. 1995. Т. 127. Вып. 1. С. 89–91.
20. Потахин С. Б. Исторические типы заселения Карелии: топонимический анализ // География: развитие науки и образования. Коллективная монография по материалам междунар. науч.-практ. конф. LXVIII Герценовские чтения, посв. 70-летию создания ЮНЕСКО. СПб.: Изд-во РГПУ им. А. И. Герцена, 2015. С. 582–583.

21. Потахин С. Б. Топонимическая индикация факторов антропогенного воздействия на геокомплексы Карелии // Теоретические и прикладные проблемы ландшафтной географии. VII Мильковские чтения: материалы XIV междунар. ландшафт. конф. В 2-х т. Воронеж: Изд. Дом ВГУ, 2023. С. 283–284.

22. Широкова В. А. [и др.]; Вышневолоцкая водная система: ретроспектива и современность. Гидролого-экологическая обстановка и ландшафтные изменения в районе водного пути. Экспедиционные исследования: состояние, итоги, перспективы. М.: ООО «ИПП «КУНА», 2011. 316 с.

23. Шишкина Д. Ю. Использование топонимического метода в историко-геоэкологическом анализе // Научная мысль Кавказа. 2010. № 3. С. 80–84.

24. Экосистемы ландшафтов запада средней тайги (структура, динамика) / А. Д. Волков [и др.] / отв. ред. В. Д. Лопатин. Петрозаводск: КарНЦ РАН, 1990. 281 с.

25. Экосистемы ландшафтов запада северной тайги (структура, динамика) / А. Д. Волков [и др.] / ред. А. Д. Волков, А. Н. Громцев. Петрозаводск: КарНЦ РАН, 1995. 194 с.

POTAKHIN Sergei B.

Petrozavodsk State University

Petrozavodsk, Russia

spotakhin@yandex.ru

SHELEKHOV Aleksander M.

Independent researcher

Slutsk, Belarus

sheleh@gmail.ru

RESULTS OF HISTORIC-LANDSCAPAL RESEARCH OF THE “OSUDAREVA DOROGA” ROUTE

Abstract: The purpose of the research is to identify the location of sectors of the historical route of the early 18th century. During field historical-landscape works using the method of landscape indication, as well as the method of interrogation (interviewing) and toponymic analysis of objects, the itinerary of the entire route was clarified. “Osudareva doroga” passes through five types of landscapes of the northern and middle subzones of the European taiga. The features of each of the five landscapes are characterized, including geological and geomorphological structure, soil and forest structure, and marshiness of the territory. The characteristics of the components of natural complexes influenced the choice of road construction methods, directions and various methods of movement of the Russian army and the movement of naval ships. Certain physiognomic features characteristic of all discovered fragments of the “Osudareva doroga” have been identified, and the direction of the entire route has been determined.

Keywords: historical route, sea ships, type of landscape, Northern War, White Sea-Onego watershed.

For citation: Potakhin S. B., Shelekhov A. M. Results of historic-landscapal research of the “Osudareva doroga” route. *Studia Nordica*, 2026, no. 1 (2), pp. 149–169. DOI: 10.17076/sn25

References

1. Bernshtam T.I. *Narodnaya kul'tura Pomor'ya*. Moscow, Ob"edinennoe gumanitarnoe izdatel'stvo, 2009, 432 p.
2. Bernshtein-Kogan S.V. *Vysbnevolozhskii vodnyi put'*. Moscow, Izdatel'stvo Minrechflota, 1946, 70 p.
3. Blagoveshhenskii I.I. Istoricheskaya doroga. *Pamyatnaya knizhka Oloneczkoi gubernii na 1903*. Petrozavodsk, Olonetskii gubernskii statisticheskii komitet, 1903, pp. 289–297.
4. Bogdanova A.V. Solyanoi promysel Soloveczkogo monastyrya nakanune sekulyarizacii 1764 g. *Vestnik PSTGU II: Istorija. Istorija russkoi pravoslavnoi tserkvi*. 2014, iss. 1, pp. 31–49.
5. Grippa S. P., Potakhin S. B. Dendroxronologicheskie issledovaniya raiona trassy “Osudareva doroga”. *Istoriko-geograficheskie issledovaniia i kraevedcheskaya rabota v vuze i shkole: Programma, doklady i teziy nauchnoi konferentsii*. Petrozavodsk, Karel'skij gosudarstvennyj pedagogicheskij universitet, 1996, pp. 29–30.
6. Grippa S.P., Potakhin S.B., Shelekhov A.M. Nekotorye rezul'taty kompleksnyh fiziko-geograficheskikh issledovaniy trassy “Osudareva doroga”. *Izvestiia Russkogo geograficheskogo obshchestva*, 2001, vol. 133, iss. 2, pp. 53–58.
7. Dankov M. Yu. Fenomen “Osudarevoi dorogi”. *Kraevedcheskii sbornik statei*. Petrozavodsk, Verso, 2007, pp. 17–25.
8. Grippa S.P., Bykov A.P., Potakhin S.B. Dendroxronologicheskoe datirovanie istoricheskikh realii Evropeiskogo Severa Rossii. *Istoricheskaya geografiya na rubezhe vekov: sbornik nauchnykh trudov k 80-letiyu so dnya rozhdeniya V.S. Zhekulina (1929–1989)*. Saint-Petersburg, Sankt-Peterburgskii gosudarstvennyi universitet, 2010, pp. 176–188.
9. Vampilova L.B., Kuvardina N.M., Makarskii A.M. Istoriko-geograficheskaya periodizaciya razvitiya vodnykh putei. *Istoricheskaya geografiya na rubezhe vekov: Sbornik nauchnykh trudov k 80-letiyu so dnya rozhdeniya V.S. Zhekulina (1929–1989)*. Saint-Petersburg, Sankt-Peterburgskii gosudarstvennyi universitet, 2010, pp. 192–211.
10. Zyabchenko S.S. *Sosnoye lesa Evropeiskogo Severa*. Leningrad, Nauka, 1984, 248 p.
11. Istomina E.G. *Vodnye puti Rossii vo vtoroi polovine XVIII — nachale XIX veka*. Moscow, Nauka, 1982, 279 p.
12. Kolomytsev V.A. *Landshaftno-ekologicheskie osobennosti zabolochennosti Vostochnoi Fennoskandii*. Doctor's degree dissertation. Petrozavodsk, 2005, 331 p.
13. Krotov P.A. *Osudareva doroga 1702 goda: Prolog osnovaniya Sankt-Peterburga*. Saint-Petersburg, Istoricheskaya illyustraciya, 2011, 312 p.
14. Mamontova N. N., Mulonen I. I. *Pribaltiisko-finskaya geograficheskaya leksika Karelii*. Petrozavodsk, Karel'skii nauchnyi tsentr RAN, 1991, 161 p.
15. Megorskii V.P. Osudareva doroga. *Voennyi sbornik*. 1903, no. 8, pp. 221–242.
16. Mullonen I.I. *Toponimiya Zaonezhyia: Slovar' s istoriko-kul'turnymi kommentariyami*. Petrozavodsk, Karel'skii nauchnyi tsentr RAN, 2008, 241 p.
17. Nizovcev V. A. et al. Istoricheskie vodnye puti Severa Rossii (XVII–XX vv.) i ih rol' v izmenenii obstanovki. *Ekspedicionnye issledovaniya: sostoyanie, itogi, perspektivy*. Moscow, Tipografiya “Paradiz”, 2009, 298 p.
18. Postnikov A.V. *Istorija vodno-suxoputnykh transportnykh putei Severo-Zapadnoi Rusi v XVI — nachale XX veka i sozdanie Belomorsko-Baltiiskogo kanala*. Moscow, Izdatel'stvo “Lenand”, 2019, 248 p.
19. Potakhin S.B. O primenении metoda oprosa v istoriko-geograficheskikh issledovaniyah. *Izvestiia Russkogo geograficheskogo obshchestva*, 1995, vol. 127, iss. 1, pp. 89–91.
20. Potakhin S.B. Istoricheskie tipy zaseleniya Karelii: toponimicheskii analiz. *Geografiya: razvitiye nauki i obrazovaniya. Kollektivnaya monografiya po materialam mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii LXVIII Gercenovskie chteniya, posvyashhennoi 70-letiyu sozdaniya YuNESKO*. Saint-Petersburg, Izdatel'stvo Rossiiskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta, 2015, pp. 582–583.

21. Potakhin S. B. Toponimicheskaya indikaciya faktorov antropogenного vozdeistviya na geokompleksy Karelii. *Teoreticheskie i prikladnye problemy landshaftnoi geografii. VII Mil'kovskie chteniya. Materialy XIV mezhdunarodnoi landshaftnoi konferentsii*. Voronezh, Izdatel'skii Dom Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta, 2023, pp. 283–284.
22. Shirokova V. A. et al. *Vyshevolotskaya vodnaya sistema: retrospektiva i sovremennost'. Gidrologo-ekologicheskaya obstanovka i landshaftnye izmeneniya v raione vodnogo puti. Ekspeditsionnye issledovaniya: sostoyanie, itogi, perspektivy*. Moscow, "KUNA", 2011, 316 p.
23. Shishkina D. Yu. Ispol'zovanie toponimicheskogo metoda v istoriko-geoekologicheskom analize. *Nauchnaya mysl' Kavkaza*, 2010, no. 3, pp. 80–84.
24. *Ekosistemy landshaftov zapada srednei taigi (struktura, dinamika)*. [Ed. V. D. Lopatin]. Petrozavodsk, Karel'skii nauchnyi tsentr RAN, 1990, 281 p.
25. *Ekosistemy landshaftov zapada severnoi taigi (struktura, dinamika)*. [Ed. A. D. Volkov, A. N. Gromcev]. Petrozavodsk, Karel'skii nauchnyi tsentr RAN, 1995, 194 p.