

# АРХЕОЛОГИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

*С.В. Бельский, Д.В. Герасимов, А.А. Липатов,  
Е.Р. Михайлова, Д.Н. Мурзенков, В.Ю. Соболев,  
И.А. Федоров, К.В. Шмелев*

## КОРОЛЕВСКАЯ ДОРОГА МЕЖДУ КЕКСГОЛЬМОМ И КРОНОБОРГОМ: РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЙ ИСТОРИЧЕСКОЙ ДОРОГИ В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ ПРИЛАДОЖЬЕ

В июне 2012 г. Приладожской археологической экспедицией МАЭ РАН были предприняты археологические раскопки исторической дороги в Северо-Западном Приладожье, на территории Лахденпохского района Республики Карелия (рис. 1). Раскопки проводились в рамках комплекса мероприятий по сохранению объектов культурного наследия в зоне строительства автомобильной дороги Санкт-Петербург–Приозерск — автомобильная дорога Кола. В работах принимали участие сотрудники лаборатории археологии, исторической социологии и культурного наследия факультета социологии СПбГУ, ИИМК РАН и НИИ «Спецпроектреставрация».

Археологическое изучение участка исторической дороги Кексгольм–Кроноборг было проведено за счет финансирования, выделенного ФКУ «Упрдор “Кола”». Авторы выражают глубокую благодарность за помощь в подготовке и техническом обеспечении археологических исследований руководству и сотрудникам проектных и строительных организаций, работающих на строительстве автомобильной дороги Санкт-Петербург–Приозерск — авто-

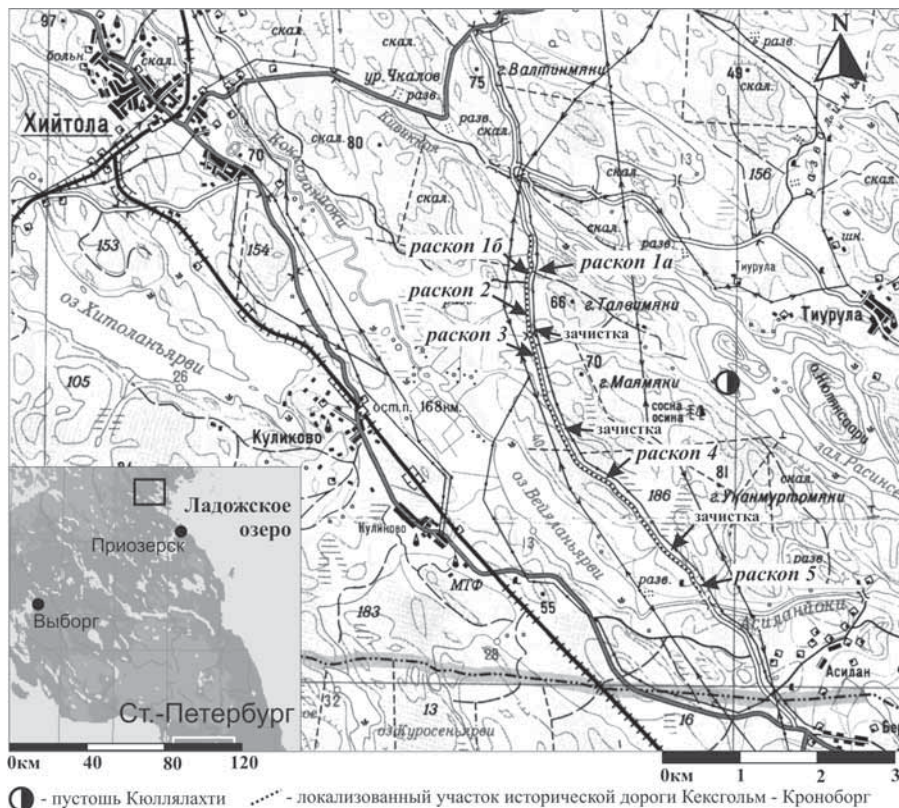


Рис. 1. Карта исследованного участка исторической дороги Кексгольм–Кроноборг

мобильная дорога Кола: ООО «Проектно-изыскательский институт “Промтранспроект”», ООО «СтройПроект» и ЗАО «ВАД».

Было прослежено несколько этапов дорожного строительства от Средневековья до современности, зафиксированы особенности дорожных конструкций для разных этапов строительства. Полученные данные позволяют соотнести историю строительства и функционирования дороги с различными периодами истории региона.

Изучение древних путей сообщения, в том числе исторических дорог, — одна из важных тем исторической географии. Система путей сообщения определяла распространение информации и товаров, скорость передвижения войск. Дорожная сеть служила остовом государственных территорий, сетей экономических и культурных связей, сложившихся систем расселения. В современном ландшафтоведении дорожная сеть часто рассматривается как «территориаль-

ный каркас культурного ландшафта» [Культурный ландшафт... 2004: 93 и сл.]. Выявленные древние дороги предоставляют исследователям информацию о существовавших системах расселения, поселенческих и административных структурах, социальном взаимодействии, системах мер и пр.

Информация о древних путях сообщения представлена в многочисленных исторических источниках, таких как карты, записки путешественников, военные хроники. Известно значительное количество исторических источников, содержащих сведения о строительстве и техническом обслуживании дорог; наиболее подробные описания приведены в источниках периода Античности и Нового времени. Для эпохи Нового времени известны также изображения дорог. Так, гравюра голландца А. Гоетеериса показывает бревенчатую гать по болотистой местности — участок ивангородской дороги между Врудским и Тесовским ямами в 1615–1616 гг. [Селин 1996: рис. 4].

К настоящему времени накоплен значительный опыт изучения и локализации на местности древних ландшафтных и историко-географических комплексов — таких как древние поселения с окружающими их угодьями, административные и религиозные центры, дороги, связывавшие разнообразные поселенческие и хозяйственные комплексы.

Большая часть таких исследований осуществлена в рамках ландшафтно-археологического подхода, подразумевающего локализацию и картографирование элементов древнего культурно-хозяйственного ландшафта с минимальными археологическими зондажами для уточнения стратиграфии объектов и взятия проб для естественнонаучных анализов.

Ландшафтно-археологическими методами к настоящему времени изучены значительные исторические регионы. Можно указать, например, работы на территории античных государств Северного Причерноморья, Кисловодской котловины, средневековой Московской Руси, Русского Севера [Макаров, Захаров, Бужилова 2001 (там же приведена подробная историография); Афанасьев, Савенко, Коробов 2004; Русаков 2004; Смирнов 2005; Чернов 2005, 2007; Гарбузов 2007].

Также многочисленны историко-географические исследования, посвященные конкретным путям или их комплексам: о ямских дорогах в Русском государстве [Гурлянд 1900]; о магистральных дорогах Северо-Запада Новгородской земли [Очерки... 2001: 86–97]; о локализации поселений и дорожной сети в нижнем течении Невы в эпоху шведского владычества [Семенцов 2010] и мн. др. Существуют также монографические исследования, посвященные конкретным историческим дорогам [Селин 1996; Горбатенко 2002].

Многократно изучались античные, преимущественно римские, дороги в Западной Европе и Северной Африке. Несколько масштабных проектов по археологическому изучению древних дорог доколумбовых цивилизаций реализовано в Центральной Америке.

Полноценные археологические исследования самих дорог эпохи средневековья и Нового времени не так многочисленны.

Один из первых опытов исследования дороги Нового времени был предпринят в Киеве. При раскопках Золотых ворот в 1972–1973 гг. в воротном проезде было изучено несколько сменявших друг друга дорожных покрытий, датирующихся от XI в. до XVII–XVIII вв. Наилучшим образом сохранилось покрытие XVII–XVIII вв.: настил из толстых досок, уложенных на продольные бревна [Высоцкий 1982: 60–62].

На территории Республики Карелия с 1993 г. реализуется исследовательский проект «Осударева дорога» — историко-ландшафтное и археологическое изучение трассы дороги от Онежского залива Белого моря до пос. Повенец, сооруженной в 1702 г. для переброски русских войск. В рамках проекта выполнена расчистка участков гати начала XVIII в. (датована на основании дендрохронологии), зафиксированы валунные конструкции по обочинам дороги, а также изучены остатки деревянных мостов по трассе Повенецко-Сумпосадского почтового тракта (1880-е годы) [Данков 1998; 2010].

Аналогичный проект осуществляется на территории Свердловской области, где усилиями Верхотурского музея-заповедника и Камской археологической экспедиции локализована и частично изучена трасса т.н. Бабиновской дороги, проложенной на рубеже XVI–XVII вв. через Уральские горы от Соликамска к Верхотурью. Раскопками на территории г. Верхотурья зафиксированы булыжное мощение дороги и придорожные кюветы [Корчагин 1994; см. также: URL: <http://www.vgiamz.ru/project/71/>].

Средневековые улицы и проезды, в том числе улица, вымощенная камнем по скальному основанию, изучены в последние годы в Выборге [Сакса 2011].

Целый спектр разнообразных трасс и дорог Нового времени — от сейсмических до садовых дорожек — исследован археологами на территории Петербурга [см.: Археологическое наследие... 2003, 2009; Труды... 2005; Бюллетень... 2011].

Наиболее масштабные археологические раскопки загородной дороги к настоящему времени выполнены на территории современного Пскова, на Завеличье. Здесь на протяжении почти 40 м изучена дорога, подходившая с запада к средневековому городу. Ширина дороги составляла около 6 м, дорожное полотно было ограничено вырубленными в материковой скале канавками. При раскопках было прослежено два различных хронологических этапа строительства и использования дороги. Первый из них уверенно датируется по многочисленным находкам XII–XIII вв. и представлен дорожными конструкциями двух видов: булыжным мощением по материковой глине и бессистемным мощением из известняковых плиток, уложенных на темно-серый суглинок. После перерыва в функционировании дороги, связанного с общим запустением местности в XIV–XV вв., здесь по старой трассе укладывается новое полотно из

битого известняка и известнякового щебня. Вновь уложенная дорога просуществовала вплоть до середины XVIII в. и была отмечена на плане Пскова 1740 г., а также на двух позднесредневековых псковских иконах [Салмина, Салмин 2008].

На территории соседней Финляндии первые научные раскопки древней дороги были проведены в 1970-х годах в Халикко Рикала (Юго-Западная Финляндия, Сатакунта) на могильнике позднего железного века, но сама дорога датирована не была [Masonen 1989: 23–24]. В то же время в районе Тампере, на могильнике XI–XII вв. Вилусенхарью, была зафиксирована дорога, пересекавшая кладбище, которая могла быть либо древнее его, либо того же возраста, что и погребения [Masonen 1989: 23–24]. В 1980-х годах в различных частях Финляндии были проведены девять экспедиций с целью археологического изучения древних дорог. Так, в Перная (Восточная Уусимаа) были проведены раскопки средневековой дороги Або–Выборг [Masonen 1989: 25].

Раскопки осуществлялись траншеями поперек дорожного полотна для получения поперечного профиля и возможного выявления органических остатков, пригодных для датирования радиоуглеродным или дендрохронологическим методами. Траншеи закладывались на нескольких участках дороги с целью получения наиболее полной картины ее конструкции [Masonen 1989: 25].

В 1996 г. при раскопках дороги в Лапинярви (Восточная Уусимаа) были обнаружены четыре слоя деревянных настилов, которые связаны с 3–5 фазами строительства и ремонта дороги. Самый верхний настил был датирован методом дендрохронологии 1710-ми годами, а нижний — 1580-ми годами [URL: [http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjreki/read/asp/r\\_kohde\\_det1.aspx?KOHDE\\_ID=1000003231](http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjreki/read/asp/r_kohde_det1.aspx?KOHDE_ID=1000003231)].

В различных частях Финляндии была проведена целая серия специальных археологических разведок с целью локализации трасс древних дорог. Всего в октябре 2010 г. на учете и охране в Национальном музейном ведомстве Финляндии состояла как археологический объект 81 дорога или ее часть [URL: <http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx>].

К настоящему времени на основании результатов раскопок определены основные археологические признаки древней дороги. К ним относятся:

- наличие линейно вытянутого пространства (в пределах поселений — свободного от застройки);
- уплотненная поверхность дорожного полотна, хорошо заметная в стратиграфическом разрезе;
- характерный дугообразный профиль поверхности дороги;
- колейность поверхности;
- наличие дорожной насыпи из нескольких слоев, существенно различающихся по материалу;

— часто отмечается мощение или набивная конструкция дорожного полотна, деревянные мостки и гати;

— наличие кюветов или водоотводных канавок;

— часто встречающиеся в основании дорожной насыпи каменные или деревянные субструкции.

Встреченные при археологических исследованиях дорог находки также обладают определенной спецификой и в целом могут быть подразделены на две большие группы:

1) случайно потерянные на дороге мелкие предметы (некрупные украшения и детали одежды, курительные трубки, монеты и т.п.);

2) подковы, подковные гвозди (ухналы), детали конской сбруи (включая элементы металлического уздечного набора и разнообразные бубенчики).

Перечисленные характеристики древних дорог определяют и основные методы их полевого археологического изучения. Наиболее общие результаты, позволяющие характеризовать обширные участки дорожной сети, дает аэрофотосъемка. Для локализации дорог на местности применяются также пешие археологические разведки, приборная топографическая съемка, изучение исторических карт и планов, сбор местного топонимического материала.

Раскопки исторических дорог проводятся в соответствии с общепринятой методикой археологических раскопок. Основной формой раскопа является поперечная траншея, позволяющая получить поперечный разрез дорожной насыпи, выявить особенности конструкции изучаемой дороги, реконструировать этапы ее сооружения и эксплуатации, возможные ремонты и реконструкции. Размеры траншеи определяются шириной изучаемой дороги, а также удобством проведения исследовательских земляных работ. Во время раскопок ведется дневниковая, графическая и фотофиксация выявленных элементов конструкции, а также собираются образцы для датирования и других естественно-научных исследований (геохимических, палеоландшафтных и др.).

Раскопки исторических дорог широкой площадью, как правило, нецелесообразны. Хорошо известно, что дороги строились сразу значительными отрезками, и раскоп большой площади не даст существенно более важной информации по сравнению с разведочной траншеей. Кроме того, будучи инженерными сооружениями прошлого, исторические дороги представляют собой особого рода архитектурные объекты, которые в соответствии с Федеральным законом РФ № 73-ФЗ ставятся на государственный учет и охрану в качестве выявленного объекта культурного наследия и, следовательно, не подлежат разбору.

Расчистка участка поверхности исторической дороги или субструкций в ее основании, как правило, осуществляется в рамках работ по музеефикации объекта в соответствии с разработанным проектом.

В качестве примера музеефицированных дорог с развитой туристической инфраструктурой можно указать, в частности, такие проекты, как Королевская дорога в Финляндии — продолжение исследовавшегося летом 2012 г. участка дороги Кексгольм–Кроноборг или дорога Реннштегг в Центральной Германии.

Первыми источниками, на которых показана основная сухопутная дорога из Кексгольма (современный г. Приозерск в Ленинградской обл.) через Кроноборг (современный пос. Куркиеки Лахденпохского района Республики Карелия) в Сортавалу, являются кадастровые карты середины XVII в., когда рассматриваемая территория входила в состав Шведского королевства. Это карта Кексгольмского лена, составленная королевским картографом Эриком Уттером, датируемая 1649–1950 гг. [Lantmäteristyrelsens leveranser n:r 12] (рис. 2), и карта прихода Хиитола неизвестного автора (возможно, тот же Э. Уттер), датируемая 1643 г. (рис. 3) [Lantmäteristyrelsens leveranser n:r 79]. Время постройки дороги неизвестно, но, по мнению историков, специально изучавших сухопутные пути Средневековья, она может быть датирована XVI в. или даже быть древнее [Immonen 1958: 307–310; Nenonen 1999: 211].



Рис. 2. Фрагмент карты Эрика Уттера. 1649–1650 гг. Кексгольмский лен. Lantmäteristyrelsens. leveranser 1850 n:r 12, Riksarkivet, Stockholm



Рис. 3. Фрагмент карты прихода Хиитола. 1643 г. Неизвестный автор.  
Lantmäteristyrelsens leveranser 1850 n:r 79, Riksarkivet, Stockholm

В соответствии с картой 1643 г., наиболее древняя часть дороги проходила к северу от современного перекрестка с лесной дорогой, ведущей к бывшей деревне Кюлялахти — центру Кюлялашского погоста XIV–XV вв. [Бельский 2012]. Сама же дорога на этом участке начиналась от моста у порогов Асилан,



где были расположены показанные на картах мельница и лесопилка, и проходила вдоль залива Ладоги в сторону Кюлялахти (рис. 3). Параллельно ей, западнее, вдоль озера Вейяланярви показана еще одна дорога, трасса которой совпадает с трассой современной грунтовой дороги, проходившей от второго моста через Асиланйоки (ныне сгоревшего), в 2 км западнее первого. Но на картах середины XVII в. этот мост не показан, хотя не исключено, что наиболее западная из указанных мельниц располагалась именно в этом месте (рис. 2, 3). В районе поворота на Кюлялахти обе дороги соединялись.

На наиболее ранних дошедших до нас картах XVIII столетия (1780-е годы) восточная дорога, начинавшаяся от устья Асиланйоки и обозначенная как основная на картах середины XVII в., уже не существует. Основной дорогой в XVIII–XIX вв. является западная, идущая от моста через Асиланйоки вдоль озера Вейяланярви, совпадающая с трассой существующей в настоящее время грунтовой дороги. В письменных источниках XVIII в. отсутствует какая-либо информация о значительном дорожном строительстве в данном регионе [Puramo 1958: 506–508]. Таким образом, вполне вероятно, что изменение трассы основной дороги произошло еще во второй половине — последней четверти XVII столетия. Эта гипотеза может быть дополнена информацией из письма генерал-губернатора Финляндии Густава Эвертссона Хорна к королю Карлу X Густаву, датированного 1658 г. (перевод со шведского): «В летнее время дорога из Кексгольма в Олонец в таком состоянии, что можно скакать лишь только как друг за другом, дороги настолько грязны и каменисты, что очень трудно путешествовать и почти невозможно ехать на повозке и тем более перевозить пушки...» [Wallin 1893: 91, цит. по: Immonen 1958]. В 1654–1657 гг. Хорн был генерал-губернатором Ингерманландии и Кексгольмского лена и, несомненно, имел личный опыт путешествий по этой дороге. Вероятно, приблизительно в это время было принято решение о ремонте дороги и переносе ее трассы западнее. Восточный участок (вдоль Ладоги) был постепенно заброшен и более не использовался.

Известно, что в Шведском королевстве на строительство дорог отряжались местные крестьяне. Содержание государственных дорог в Швеции в XVII в. регулировалось уставом Почтового ведомства (1636). Согласно этому уставу, на каждых 2–3 милях (ок. 10–15 км) поселялся «почтовый крестьянин» с двумя работниками. В обязанности почтовых крестьян входила незамедлительная (в течение нескольких часов) передача почты на следующую дистанцию и содержание дороги в исправности [Гиппинг 2003: 271–272; Павулан 1971].

1668 г. датирован сохранившийся документ, по которому крестьянам прихода Хийтола Туомасу Нахкури, Матти Коскинену и Беренту Коскинену предписывалось отремонтировать и расширить дорогу до 10 шведских алнаров, что соответствует приблизительно 6 м [Immonen 1958: 309; Tiuralan suyskäräjät

1668.09.28–30, gg1/654/4, Kansallisarkisto]. Такая ширина была прописана в шведском законодательстве того времени для основных дорог [Masonen 1989: 34].

В 2010 г. на участке современной грунтовой дороги, трасса которой совпадает с обозначенной на исторических картах, была заложена рекогносцировочная траншея, выявившая наличие каменной дорожной конструкции, перекрытой позднейшими подсыпками [Бельский 2011].

Также в шурфах, заложенных на правом берегу р. Асиланйоки у моста, где на картах XVII в. показаны мельница и строения, был выявлен культурный слой позднесредневекового поселения [Бельский 2011]. Однако на основании заключения государственного эксперта по проведению историко-культурной экспертизы к.и.н. С.В. Трояновского [Трояновский 2012] выявленный памятник археологии, сведения о котором содержатся в исторических документах XVII в., не был признан объектом культурного наследия и в настоящее время полностью уничтожен строительными работами.

Локализованный участок исторической дороги начинается в 0,5 км к западу от п. Асилан у моста через р. Асиланйоки и заканчивается в 4 км к западу от п. Тиурула в Лахденпохском районе Республики Карелия (рис. 1). Для территории северо-западного Приладожья, по которой проходит дорога, характерен сельговый рельеф — холмисто-грядовый рельеф северо-западной ориентировки, обусловленный простиранием разломов и направлением движения четвертичных покровных ледников. Сами сельги представляют собой гряды высотой в десятки метров, с крутыми склонами и сглаженными вершинами, которые сложены кристаллическими породами (как правило, различные виды гранитов и гранито-гнейсов). Сельги разделены узкими заболоченными ложбинами и более широкими плоскodonными долинами типа грабеннов, которые заняты озерами и протоками, и выходят на окончания ладожских шхер — к таким формам относится долина р. Асиланйоки. Рельеф местности, в частности направление межгрядовых долин и расположение сглаженных участков гряд, определил и трассу древней дороги.

Весной 2012 г. на пониженных участках местности вблизи пересекающих дорогу ручьев были выполнены зачистки краев дороги с целью выявления возможно сохранившихся деревянных конструкций, пригодных для радиоуглеродного и дендрохронологического датирования. Однако поиски оказались безрезультатными.

В ходе рекогносцировочных работ было намечено пять участков (рис. 1) для закладки археологических раскопов (траншей), соответственно пронумерованных с севера на юг. Участки определялись по характерным признакам микрорельефа — валикам высотой 20–30 см по сторонам дороги, скрывающим выкладки из валунов. Участок 4 определен вблизи траншеи 2010 г. Зачистка также была выполнена на участке 1 у перекрестка, где соединяются две доро-

ги, показанные на шведских картах XVII в. В зачистке на площади 4 кв. м под слоем дерна и мешаного красноватого суглинка мощностью до 60 см (дорожная подсыпка) были выявлены остатки сложенных из валунов дорожных конструкций, частично обвалившихся и сползших вниз по склону.

На пяти участках было заложено 6 траншей, соответствующих нумерации участков. Две траншеи (1а и 1б) были заложены на участке 1, поперек полотна двух соединяющихся древних дорог. Общая вскрытая площадь составила 146 кв. м.

Были определены следующие задачи археологических исследований: подробная характеристика стратиграфических напластований; характеристика выявляемых конструктивных особенностей и получение данных для датирования различных этапов дорожного строительства.

Методика работ была определена исходя из общих требований к проведению археологических работ [Положение... 2007] и опыта исследований подобных объектов, рассмотренного в приведенном выше обзоре. Все раскопы были привязаны к единой системе координат. Раскопки велись послойно, с расчисткой, описанием, графической и фотофиксацией выявленных объектов и конструкций, планиграфических особенностей всех строительных горизонтов на каждом участке. Фиксация планиграфии на каждом участке выполнялась в условной прямоугольной системе координат, все высотные отметки приведены в Балтийской системе. Особое внимание было уделено графической и фотофиксации стратиграфического разреза полотна дороги. Находки по возможности фиксировались на месте. Вынутый грунт проверялся на наличие археологических находок при помощи металлоискателя.

Существующая грунтовая дорога, наследовавшая трассу исторической дороги, в местах закладки археологических раскопов представляла собой выраженную по высоте насыпь с задернованными краями. Ширина насыпи — 9–10 м. По сторонам дороги на всех участках зафиксированы ограничивающие насыпь кюветы. Современное дорожное полотно — набивное из мелкого гранитного щебня и отсева, шириной 4–4,60 м. В траншее 5, расположенной на склоне к р. Асиланйоки, ширина полотна достигает 5,5 м. Мощность верхнего набивного слоя составляла 10–25 см, в раскопе 3 — до 40 см. Обочины заросли травой и кустарником. Мощность дернового слоя на склонах — 10–20 см. Читающаяся по расположению колеи, углубленных в поверхность современной дороги на 10–15 см, проезжая часть имеет на разных участках ширину 190–250 см.

Слой современной дорожной набивки на всех исследованных участках, кроме участка 4, подстилается свитой разновременных дорожных подсыпок, состоящих из супеси, суглинка, гранитного булыжника и щебня. В пакке встречаются также гранитные валуны размером до 20 см. Слои подсыпок перемежаются гумусированными прослойками, разделяющими отдельные этапы ремон-

та дороги. Эта пачка в разрезе имеет форму линзы, уплощенной в верхней части. Такая форма обусловлена эксплуатацией дороги с грунтовым покрытием, края которой постепенно расползаются. Ширина слоя подсыпок составляет 5,5–6 м, мощность в центральной части может достигать 60 см. Эта пачка стратиграфических слоев и прослоек представляет собой, по-видимому, следы единого этапа эксплуатации местной грунтовой дороги, сопровождавшейся неоднократными подсыпками и мелкими починками дорожного полотна и насыпи в течение периода Новейшего времени. Об этом свидетельствуют находки фарфоровых электрических изоляторов и кусков фотопленки в нижней части слоя в раскопе 5.

В траншее 1а слой дорожной подсыпки ограничен в северо-восточной части валунной конструкцией, уложенной на выход скального материка. Под подсыпкой прослеживается конструкция первоначального дорожного полотна: это уплотненная прослойка суглинка, окрашенная гумусом в темно-бурый оттенок. Поверхность этой прослойки залегает на глубине около 40–45 см от современной дневной поверхности, и ее мощность составляет 12–15 см. В этом слое юго-западной части траншеи были расчищены ветви можжевельника с хорошо диагностируемыми следами рубки топором, уложенные поперек оси дороги. По образцам можжевельниковых веток в радиоуглеродной лаборатории РГПУ им. А. И. Герцена были получены две радиоуглеродные даты:  $318 \pm 25\text{BP}$  (SPb-824; 1480–1650 г. н.э.) и  $90 \pm 25\text{BP}$  (SPb-825; 1690 г. н.э. (25,7 %) 1730 г. н.э., 1800 г. н.э. (69,7 %) 1930 г. н.э.).

В грунте насыпи первоначальной дороги и глинистом материке светлосерого цвета ясно читаются углубления, вытянутые параллельно оси дороги, — следы дорожных колес. Упомянутые выше ветви, как и мелкие булыжники, уложены как раз в одну из таких колес и являются, по всей видимости, следами подгачивания дороги.

В траншее 1б под слоем дорожной подсыпки залегал плотный темный почти черный слой сильногумусированного суглинка мощностью 0,15–0,55 м. Слой утолщается в направлении понижения поверхности подстилающего его материкового суглинка. В этом слое зафиксированы основные конструкции крепления дорожного полотна (рис. 4). В центральной части траншеи расчищены отдельные гранитные камни различных размеров (от  $0,15 \times 0,08 \times 0,6$  м до  $0,4 \times 0,25 \times 0,2$  м), не составляющие единой конструкции. В восточной части траншеи, со стороны понижающегося склона, зафиксированы остатки нерегулярной конструкции из гранитных валунов различных размеров и формы и навал гранитных валунов и фрагментов колотого гранита, съехавших вниз по склону в результате разрушения данной конструкции. Валунная конструкция представляла собой подпорную стенку, укрепляющую дорогу со стороны склона.

Основание конструкции состоит из валунов среднего размера ( $0,25$ – $0,4 \times 0,15$ – $0,35$ ), высыпанных друг на друга и утрамбованных вдоль края дороги.



Рис. 4. Историческая дорога Кексгольм–Кроноборг. Остатки конструкций и стратиграфия. Траншея 16. Вид с юго-запада

Сверху на них были уложены крупные гранитные валуны, достигавшие в размерах  $0,6 \times 0,4 \times 0,35$ – $0,4$  м, верхние отметки которых зафиксированы выше верхней границы слоя дорожной подсыпки Новейшего времени, камни перекрыты серым гравелистым суглинком. К востоку от конструкции вплоть до восточного края траншеи зафиксированы валуны различных размеров (как крупные, так и средних размеров), съехавших вниз по склону, отдельные камни проступают на современной дневной поверхности за пределами исследованной площади. Также зафиксированы остатки погребенного расплзшегося глиняного вала, укреплявшего каменную конструкцию.

Исследование траншеи 16 позволяет реконструировать следующий порядок строительства и функционирования дороги. Вдоль края, полого опускающегося к востоку склона, была устроена подпорная стенка — валообразное крепление из нескольких слоев валунов среднего размера, поверх которых были уложены крупные камни. Между каменной стенкой и скальным выходом стал накапливаться гумусированный слой, связанный с функционированием дороги, часть слоя стекала вниз по склону. С этим слоем связаны находки кованых подковных гвоздей. В определенный момент поверхность дороги была подновлена слоем серо-коричневого суглинка, перекрывшего накопления предыдущего времени. Вероятно, в это же время верх разрушающейся подпорной валунной стенки был запечатан слоем глины, предотвращавшим дальнейшее

оползание камней вниз по склону. В таком виде дорога функционировала вплоть до устройства дорожного покрытия из гранитного отсева, существующего до настоящего времени.

В траншее 2 слой позднейшей дорожной подсыпки ограничен с северо-восточной части расколотым валуном, уложенным на выход скального материка. Под дорожной подсыпкой зафиксированы остатки первоначального дорожного полотна — уплотненная прослойка гумусированного суглинка темно-бурого оттенка. Поверхность этой прослойки залегает на глубине около 40–60 см от современной дневной поверхности, и ее мощность составляет 7–10 см. Следует отметить, что и в грунте насыпи первоначальной дороги, и в глинистом материке светло-бежевого цвета прочитываются углубления, вытянутые параллельно оси дороги и являющиеся следами дорожных колес. Слой подстилается суглинистым материком. В северо-восточном и юго-западном краях траншеи были зачищены выходы скального материка, таким образом, суглинок заполняет западину в материковой скале.

В траншее 3 под слоем позднейшей дорожной подсыпки прослежена тонкая (до 10 см) прослойка темно-коричневого гумусированного суглинка, вероятно, остатки первоначального полотна дороги, залегающего на материке — в светло-желтой глине. В профиле дорожная конструкция представляет собой обращенную вниз плоско-выпуклую линзу, ограниченную по краю валами, сложенными из материковой глины. Отчетливых каменных конструкций в раскопе 3 выявлено не было, однако скопления валунов на материке расположены четко по краям дорожной засыпки и набивки и, возможно, являются остатками каменных валов, укрепляющих края дороги. Колес отчетливо читаются в профиле на границе светло-коричневой супеси и коричневого суглинка, а также на границе коричневого суглинка и прослойки темно-коричневого гумусированного суглинка.

В траншее 4 непосредственно под слоем современной дорожной набивки мощностью до 20 см расширена каменная дорожная конструкция, затекшая желтым суглинком. Колотые валуны уложены неплотно, пазухи между ними заполнены рыхлым гумусно-песчаным грунтом. Валуны уложены на слой погребенной почвы мощностью до 10 см, подстилаемой скальным основанием. Остатки погребенной почвы из-под валунов были отобраны для радиоуглеродного датирования.

В слое насыпи дороги прочитываются проседания грунта — древние дорожные колеи. Западины заполнены мелким колотым гранитом и галькой, которыми подсыпались колеи.

Для данного участка реконструируется следующая конструкция дороги. На зачищенный от растительности участок трассы были уложены колотые валуны, образовавшие две параллельные гряды — борта дороги. Между ними была сделана наброска меньших по размеру валунов, засыпанная после супесчаным грунтом с включениями гальки и гранитного щебня.

В траншее 5 ниже слоя дорожной подсыпки позднейшего периода строительства зафиксирована поверхность более раннего дорожного полотна — уплотненная прослойка гумусированного суглинка. Поверхность этой прослойки залегает на глубине около 45 см от современной дневной поверхности и отчетливо проседает в середине дорожного полотна; мощность прослойки составляет 10–15 см.

Ниже прослойки гумусированного суглинка отмечен слой рыжевато-бурого суглинка, неоднородный по своему составу: ближе к краям дороги в основании этого слоя отмечаются мощные прослойки темно-коричневого гумусированного суглинка, а также линзы перетолженной материковой глины светло-серого цвета (рис. 5). С нижним уровнем этого слоя связаны каменные конструкции основания дороги: нерегулярная кладка из гранитных булыжников и валунов. В центральной части кладка образована неравномерно уложенными на погребенную почву небольшими булыжниками, частью колотыми. Размер камней в центральной части конструкции составлял от 8–10×12–15 см до 25×40 см. Ближе к краям дороги кладка была выполнена из крупных валунов, местами уложенных в 2–3 яруса. Наиболее крупные камни здесь достигали размера 20–25×50 см. Общее направление каменной конструкции соответствовало направлению дорожного полотна и незначительной крутизне дорожных скатов (20–30°). Отдельные камни оказались смещены со своего



Рис. 5. Историческая дорога Кексгольм–Кроноборг. Остатки конструкций и стратиграфия. Траншея 5. Вид с юга

места под воздействием силы тяжести либо вследствие позднейших локальных перекопов. При расчистке камней в крайнем юго-западном квадрате раскопа была найдена половинка железной конской подковы.

В основании разреза траншеи 5 зафиксирована тонкая (5–7 см) прослойка погребенной почвы — сильно гумусированного суглинка. Погребенная почва не представляла собой сплошного стратиграфического слоя, она сохранилась лишь во фрагментах под дорожным полотном и позднейшими напластованиями по юго-восточному скату. В отдельных местах реконструируемой проезжей части погребенная почва переработана проезжавшим транспортом и частично перемешана с вышележащим оранжево-бурым суглинком.

Чрезвычайно важно отметить, что нижний край погребенной почвы местами образовывал отчетливые полукруглые углубления в материк, вытянутые вдоль оси дороги. Эти углубления могут быть интерпретированы только как остатки дорожных колес. Эта прослойка залегает на слое плотной материковой глины.

Полученные в ходе работ археологические находки происходят из нижних слоев, соответствующих ранним этапам функционирования дороги (рис. 6).



Рис. 6. Археологические находки из раскопок исторической дороги Кексгольм–Кроноборг: 1 — гвоздь подковный Г-образного типа; 2–4 — гвозди подковные Т-образного типа; 5 — кованый гвоздь; 6 — наконечник арбалетной стрелы (болт)



Основную категорию представляют подковные гвозди двух типов — Г-образной (1 шт.) и Т-образной (3 шт.) формы. Все они найдены в раскопе 16. Гвозди Г-образной формы использовались с «легкой» подковой, гвозди Т-образной формы распространяются в период позднего Средневековья в связи с появлением «тяжелой» подковы. Датировка указанных типов не разработана. По распространенному мнению, Г-образные гвозди датируются с конца XV в. и до настоящего времени; гвозди Т-образной формы датируются в пределах XVI–XVIII вв. (устное сообщение К.В. Шмелева). В то же время данные, полученные при раскопках средневековых поселений северо-запада России, свидетельствуют, что хронологические рамки существования обоих типов значительно шире.

В траншее 5 ниже слоя дорожной подсыпки позднейшего периода найдена сломанная железная подкова, датируемая в очень широких хронологических пределах, вплоть до современности.

Наиболее яркой находкой является наконечник арбалетной стрелы («болт»), происходящий из траншеи 3 (рис. 6, б). Он относится к типу 11 по классификации А.Ф. Медведева [Медведев 1966]. Для западнорусских территорий и Прибалтики этот тип датируется в пределах конца XII — первой половины XIII в. На территории Скандинавских стран, Финляндии и Британских островов тип существует с конца XII до конца XIII в. [Wilkinson-Latham 1981; Wegraeus 1986].

Проведенные исследования позволяют выделить три этапа строительства и эксплуатации дороги на изученном участке (рис. 7).

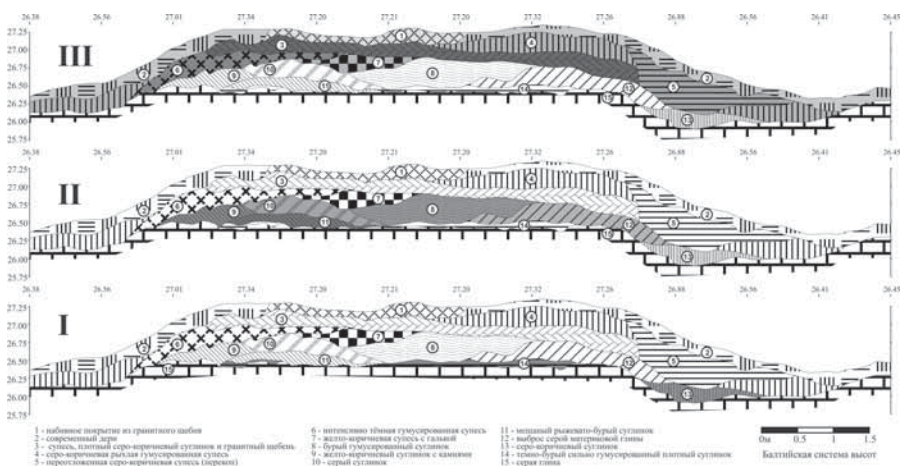


Рис. 7. Историческая дорога Кексгольм–Кроноборг. Траншея 5, северная стенка. Стратиграфия. Реконструкция этапов строительства и функционирования исторической дороги

По всей вероятности, дорога существовала здесь еще в эпоху Средневековья. Она могла вести от переправы через реку Асиланйоки в сторону Кюлялакшского погоста. Остатки дорожного полотна этого периода четко зафиксированы в траншее 5 в виде прослойки многократно нарушенной погребенной почвы с отчетливыми следами нескольких дорожных колеи, которые могли образоваться только в результате продолжительного использования дороги. Ширина этой дороги, судя по распространению фрагментов погребенной почвы, составляла около 5 м. Возможно, к этому же этапу относятся гумусированные прослойки в основании антропогенных отложений в траншеях 3 и 1б. С этим этапом функционирования дороги связана находка арбалетного болта, что дает возможность предположить существование дороги уже в XIII в.

Новый этап строительства дороги на основании исторических источников может быть датирован последней третью XVII в. Дорога в это время приобретает стратегическое значение, обеспечивая связь между столицей Шведского королевства и укрепленными пунктами на юге Карельского перешейка (крепость Кивенаппа и г. Ниеншанц в устье р. Охты).

На этом этапе была выровнена трасса дороги и оформлены кюветы. На подготовленное дорожное ложе были уложены каменные конструкции основания дороги. Было использовано наиболее распространенное инженерное решение: края будущего дорожного полотна были отмечены и дополнительно укреплены наиболее мощной частью конструкции. Уложенные по краям крупные валуны были засыпаны грунтом и, очевидно, обложены дерном. Пространство между вновь устроенными каменно-земляными валиками было выложено или забросано булыжником и засыпано рыхлым суглинком с камнями, а затем, вероятно, дополнительно уплотнено (укатано?). Заметная гумусированность поверхности этой дороги образовалась, по всей вероятности, в процессе ее использования. Ширина построенной таким образом дороги составила 6–6,5 м, дорога имела выраженные скаты и дорожную одежду из взятого поблизости суглинистого грунта.

Построенная дорога использовалась, по-видимому, интенсивно и в течение длительного времени: ее поверхность приобрела колейность. Ширина проезжей части между осями колейных следов, прослеженных в разных траншеях, составила около 180 см, что соответствует базе тележно-каретного транспорта.

Последний этап связан с позднейшим использованием дороги, утратившей прежнее стратегическое значение и ставшей рядовой сельской дорогой. Этап отмечен многочисленными вычинками и подсыпками дороги, содержащими поздние материалы.

По результатам проведенных исследований Министерством культуры Республики Карелия принято решение о включении участка исторической дороги с сохранившимися конструкциями в список охраняемых объектов культурного наследия. Обсуждается проект музеефикации участка исторической дороги вблизи моста через р. Асиланйоки.

### Источники

Бельский С.В. 2011. Отчет об археологических разведках в Лахденпохском районе Республики Карелия в 2010 г. // Архив ИА РАН.

Трояновский С.В. Акт заключения государственной историко-культурной экспертизы от 14 марта 2012 г. // Архив Министерства культуры Республики Карелия, Петрозаводск.

Lantmäteristyrelsens. leveranser 1850 n:r 12, Riksarkivet, Stockholm.

### Библиография

Археологическое наследие Санкт-Петербурга / Под ред. П.Е. Сорокина. СПб., 2003. Вып. 1; 2009. Вып. 3.

*Афанасьев Г.Е., Савенко С.Н., Коробов Д.С.* Древности Кисловодской котловины. М.: Научный мир, 2004.

*Бельский С.В.* Могильник Кюлялахти Калмистомяки в Северо-Западном Приладожье (археологические исследования 2006–2009 годов). СПб.: Наука, 2012. (Свод археологических источников Кунсткамеры. Вып. 3).

Бюллетень Института истории материальной культуры РАН. № 2: Охранная археология / Науч. ред. Н.Ф. Соловьева. СПб.: ООО «ЭлекСис», 2011.

*Высоцкий С.А.* Золотые ворота в Киеве. Киев, 1982.

*Гарбузов Г.П.* Геоинформационные системы и дистанционное зондирование Земли в археологических исследованиях (на примере Таманского полуострова): автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 2007.

*Гиппинг А.И.* Введение в историю Санкт-Петербурга, или Нева и Ниеншанц. М.: Российский архив, 2003.

*Горбатенко С.Б.* Петергофская дорога: Историко-архитектурный путеводитель. СПб.: Европейский дом, 2002.

*Гурлянд И.Е.* Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII в. Ярославль, 1900.

*Данков М.Ю.* О некоторых аспектах строительства «Осударевой дороги» 1702 г. // Изучение памятников морской археологии. СПб., 1998. Вып. 3: Археологические изыскания. С. 201–209.

*Данков М.Ю.* Карельский транспортный коридор к Белому морю в XV–XVIII вв. // Диалог культур и народов средневековой Европы. СПб.: Дмитрий Буланин, 2010. С. 453–463.

*Корчагин П.А.* Бабиновская дорога: историография и новый этап исследования // Проблемные вопросы истории, культуры, образования, экономики Северного Прикамья: материалы Всерос. науч.-практ. конф. Березники, 1994. С. 29–31.

Культурный ландшафт как объект наследия / Под ред. Ю. А. Веденина, М. Е. Кулешовой. М.: Институт наследия; СПб.: Дмитрий Буланин, 2004.

*Макаров Н.А., Захаров С.Д., Бужилова А.П.* Средневековое расселение на Белом озере. М.: Языки русской культуры, 2001. (Studia historica).

*Медведев А.Ф.* Ручное метательное оружие (лук и стрелы, самострел) VIII–XIV вв. // Археология СССР. Свод археологических источников. М., 1966. Вып. Е1-36.

Очерки исторической географии: Северо-Запад России. Славяне и финны / Под ред. А.С. Герда, Г.С. Лебедева. СПб.: Изд-во СПбГУ, 2001.

*Павулан В.В.* Политика шведской администрации в Видземе XVII в. в отношении путей сообщения, транзита и дорожного хозяйства // Скандинавский сборник. Таллин, 1971. Вып. 16.

Положение о порядке проведения археологических полевых работ (археологических раскопок и разведок) и составления научной отчетной документации: Утверждено решением Ученого совета Института археологии РАН от 30 марта 2007 г. М.: ИА РАН, 2007.

*Русаков П.Е.* Сеть дорог в восточной части Моржевского стана (опыт реконструкции) // Археология Подмосковья: материалы научного семинара / Отв. ред. А.В. Энгватова. М.: ИА РАН, 2004. С. 206–215.

*Сакса А.И.* Современное состояние археологических исследований в Выборге: результаты и проблемы // Труды III (XIX) Всероссийского археологического съезда / Отв. ред. Н.А. Макаров, Е.Н. Носов. СПб.; М.; Вел. Новгород: ИИМК РАН, 2011. Т. II. С. 257–258.

*Салмина Е.В., Салмин С.А.* Ольгинские I–III раскопы 2006 г. на Завеличье средневекового Пскова // Археология и история Пскова и Псковской земли. Семинар им. академика В.В. Седова: Материалы LIII заседания. Псков, 2008. С. 29–52.

*Селин А.А.* Ивангородская дорога. СПб.: Изд-во СПбГУ, 1996. (Серия «Научные доклады»).

*Семенцов С.В.* Историческая география Приневья. Очерк первый: Система расселения Спасского погоста до 1700-х гг. // Скандинавские чтения 2008 г. Этнографические и культурно-исторические аспекты / Сост. Т.А. Шрадер. СПб.: МАЭ РАН, 2010. С. 182–210.

*Смирнов А.Н.* Вяземы и Вяземский ям // Археология Подмосковья: материалы научного семинара. М.: ИА РАН, 2005. Вып. 2. С. 137–152.

Труды Санкт-Петербургской археологической экспедиции СПбГУ. СПб.: Изд-во СПбГУ, 2005. Т. I: Археологическое изучение Санкт-Петербурга в 1996–2004 гг.

*Чернов С.З.* Домен московских князей в городских станах. 1271–1505 гг. // Культура средневековой Москвы. Исторические ландшафты. М., 2005. Т. II. С. 339–351.

*Чернов С.З.* Радонеж: от волости к княжескому уделу (1332–1456). Постановка задач комплексного исследования // Древняя Русь. 2007. № 4. С. 44–49.

*Immonen T.* Kurkijoen seutu Ruotsin vallan aikana vv. 1570–1710. Kurkijoen kihlakunnan historia I–II–III. Helsinki, 1958. P. 81–422.

*Masonen J.* Hämeen Härkätie. Synty ja varhaisvaiheet. Tiemuseon julkaisuja 4. Helsinki, 1989.

*Nenonen M.* Vesiltä pyörille: suuret maantiet 1550–1800. Maata, jättä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860. Helsinki, 1999. P. 167–273.

*Puramo E.* Kurkijoen seudun historia isostavihasta kunnallishallinnon uusimiseen. Kurkijoen kihlakunnan historia I-II-III:423–638. 1958. Pieksämäki.

*Wegraeus E.* Die Pfeilspitzen von Birka // Birka II: 2. Stockholm, 1986.

*Wilkinson-Latham R.* Phaidon Guide to Antique Weapons and Armour. Prentice-Hall, Inc., copyright 1981. ISBN: 0-13-661935-5.

### **Интернет-источники**

Lantmäteristyrelsens leveranser 1850, Riksarkivet, Stockholm [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.vgiamz.ru/project/71/>.

Tiuralan suyskäräjät 1668.09.28-30, gg1/654/4, Kansallisarkisto. Helsinki [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx>.