

**Данков М.Ю. Новые данные к изучению «Осударевой дороги» // Изучение памятников морской археологии. – 2004 – Вып. 5.**

Армейский корпус, расквартированный в начале XVIII века в Архангельске, имел архаичную структуру, был многочислен и недостаточно хорошо вооружен, часто подвергался различным передислокациям и внутренней ротации.

Изначально в его состав входили драгуны, по указу царя, прибывшие в Поморье осенью 1701 года, для возможной обороны края от «второго шведского прихода». Об этом, Двинский летописец сообщает: «...с Москвы приехал майор Иоиль Ознобишин и с ним 600 человек драгунов и зимовал у города» (Титов 1889: с.388).

Кроме того, на Двине размещались два холмогорских полка, Русский и Гайдукский, которые по воле государя в 1702 г. перебрались «...на Бревенник и ... (разместились - М.Д.) дворами от Маймаксы реки вниз до Новодвинской крепости по берегу» (ПСРЛ 1977: с.201). Однако наиболее организованной и весомой военной силой в Архангельске, летописец называет два полка: «А у Города ... в лето 7210 е от Р.Х. (1702 - М. Д.) ... было тогда два полка, Шневенцов да Бордовинов...» (ПСРЛ 1977: с.201). «Шневенцов полк» назван по фамилии русского полковника Андрея Шневенса, известного в истории также тем, что его солдаты одними из первых начали осваивать территориальное пространство при строительстве Санкт-Петербурга. Не случайно, не далеко от Адмиралтейства, в районе «Малой и Большой Морских линий» были выстроены «офицерская Шневенского рынка», «первая и вторая Шневенские линии» с казармами, где разместились солдаты этого полка.

В Архангельске, они также приняли активное участие в возведении по «явному розмеру», у протоки Муткурью, цитадели, «совсем каменного города», которая должна была играть роль авангардного форпоста на севере России (Голубцов 1909: с.52).

С этой же идеей «обережи от приходу неприятельских людей», Петр I с Лейб- гвардией Преображенского и Семеновского полков в 1702 году в третий раз «Мая 18 приехал к городу» (Походный журнал: 1853: с.1; Тревожные годы... 1993: с.130).

Помимо общего администрирования, царь спускал на воду фрегаты, устраивал в дельте Двины артиллерийские батареи «с редутами и шанцами», вбивал сваи, в старых Пудожемском и Мурманском устьях затапливал брандеры с песком, присматривался к войскам. Судя по всему, основная нагрузка по инженерному трансформированию архангельской линии обороны поручалась как раз двинским войсковым подразделениям. Очевидно, весной - летом 1702 года состоялось более контактная встреча царя с другим боевым офицером М.М. Бордовином, который моментально был взят «...на блезир», и «...государево обласкан».

Полковник Матвей Бордовик (Тимофей Бардевик), по фамилии которого был назван второй архангельский полк, являлся, пожалуй, наиболее колоритной и уважаемой фигурой в офицерской элите портового Архангельска в начале XVIII столетия. Не случайно, именно он, летом 1702 года, по наказу царя, был назначен комендантом крепости на Линском Прилуке, названной Новодвинской цитаделью. М. Бордовик проявил незаурядные способности, расторопность, талант и сметку, удивляя даже приближенных государя в быстроте и исполнительности разнообразных поручений. Двинский летописец в Краткой редакции списка лишь скупно отмечает: « И во 702-м году... сказано, что крепости быть комендантом полковнику Матвею Бордовику ис полку ево всем салдатом указано быть с ним же к новой крепости» (ПСРЛ 1977: с.163). Полк

был расквартирован внутри цитадели в 16 деревянных зданиях «домах гарнизонных», расположенных вдоль крепостных стен. (Попова 1998: с. 64).

Между тем, новому Двинскому воеводе и стольнику Ржевскому В.А. , который в 1702 году переселился на постоянное жилье в Пур - Наволок, царской волей «указано ведать...(не только - М.Д.) над росправою и строением новой крепости», но также оказывать всяческое содействие в работе солдатам полка М. Бордовика. (ПСРЛ 1977: с.163). Однако вскоре, хозяйственные поручения Бордовику были временно отложены. Начался, не имеющий аналогов в мировой истории, стратегический эксперимент, называемый походом царя Петра, в 1702 г. по «Осударевой дороге», который до сих пор будоражит умы современных исследователей (Данков 1996: с.56-68; Кротов 1999: с.178-220) (рис.1).



**Рис. 1. Карта-схема трассы Государевой дороги от Белого моря до Онежского озера 1702 г. на карте Скандинавии 1695 г.**

Сначала косвенно, а через год реально, полковник М. Бордовик с ратными людьми, оказался вовлеченным в эту грандиозную акцию, история которой и доныне сопровождается значительными таинственными лакунами, вызванными «источниковедческим голодом» и как следствие малой исследованностью вопроса, а также традиционными подходами к изучению во многом непонятного явления начала XVIII века.

К тому же на протяжении трех столетий активно культивируется «ложный взгляд», основанный на летописном свидетельстве и текстах народных преданий, записанных в середине XIX столетия. Легенды повествуют о «якобы» организованном волоке на «Осударевой дороге» в 1702 году, двух крупных морских судов от берега Белого моря до Балтики (Новиков 1783: с 96-97; Криничная 1991: с.195, 203, 209 и др.).

Архивными данными, иконографическим материалом, эпистолярными источниками, как и выводами, полученными в ходе исследовательской работы на местности по научному проекту «Осударева дорога» (г. Петрозаводск), факт волока морских фрегатов по землям Карелии, к сожалению не подтверждается. Между тем, оценивая патриотический смысл традиционных взглядов, сталкиваясь с «эффектом ротации» исследовательских утверждений. Согласимся, однако, исказить и деформировать исторические факты, дело не всегда перспективное.

Между тем, секретное и стремительное перемещение русских войск в 1702 г., по ранее не проходимой местности Карелии, позволило неожиданно атаковать шведские крепости Нотебург (Орешек), и Ниеншанц, а в мае 1703 г. основать Санкт-Петербург. Тем самым были совершены геополитические новации, имеющие актуальное значение для Российского государства и сегодня.

Уже 5 августа 1702 г., как сообщает Пространная редакция Двинского летописца, М. Бордовик со своим полком, и драгуны, вместе с лейб-гвардией Преображенского и Семеновского полков, а также свитой, во главе с Петром I, «изволил шествовать в путь на кораблях» (ПСРЛ 1977: с.201). Данное свидетельство имеет чрезвычайное значение, на которое историки ранее, почему - то не обращали никакого внимания, и которое существенно корректирует традиционный взгляд.

Оказывается в экспедиционный поход к Балтийскому побережью, помимо пяти батальонов Лейб-гвардии Преображенского и Семеновского полков, из Архангельска были отправлены войска оборонявшие Поморье, том числе полк Матвея Бордовика. Русский царь с «ювелирной точностью» начал уникальную «скрытую» транспортную операцию, разработанную еще в Кремле против армии Карла XII.

Флотилия судов под началом вице – адмирала Корнелия Крюйса, 5 августа 1702 г. отбыла от Северной Двины, сначала к Соловецкому архипелагу, а затем к «пустынному берегу» у мыса Вардегорский, который расположен в 20 верстах на север от Нюхчи Волостной.

Лейб-гвардия и фавориты царя в составе 8 тыс. человек совершив десант, встали на легендарную, ранее возведенную, менее чем за месяц, трассу «Осударевой дороги», которая соединяла Поморье через Онежское озеро с Балтикой (рис.2-3).



**Рис.2. Деревянные конструкции по трассе Государевой дороги в районе Коросозера.**

Двинский летописец в Пространной редакции уточняет: «И пришли в Нюхчу со всеми, и оттоль пошли сухим путем до Повенца, оттоле водою до Ладоги и до Слюшенбурга, и тот шведский город взяли храбро сильным приступом октября 11-го (1702 г. - М.Д.)» (ПСРЛ 1977: с.201).



**Рис.3. Сохранившаяся просека на месте Государевой дороги.**

Однако достоверно известно, и в этом заключается очередной исторический парадокс «Осударевой дороги», полк М. Бордовика, с трудом доставленный к острову Рислуда, расположенному в 5 милях от Вардегоры, откуда берет начало легендарная трасса в Ингрию, почему-то не принимал участия в военно-морской десантной операции.

Повлияли на это решение, какие то «конфузии» полковника, а может, возобладали пока неизвестные стратегические идеи царя, определить невозможно. Очевидно одно, полк М. Бардовика, «получил отставку» и не принял в 1702 году участия в тайном петровском марше по карельской тайге к шведскому Нотебургу.

«С полным нарядом» его полк, 17 августа 1702 г. был отправлен на судах флотилии К. Крюйса, в которую входили также те самые легендарные малые фрегаты «Сошествия Святого Духа» и «Курьер», ошибочно считаемые участниками волока, обратно в Архангельск. Двинский летописец беспристрастно бытописует: « А два полка, Шневенцов и Бордовинов, возвратились к городу на тех же кораблях и зимовали в Новодвинской крепости» (ПСРЛ 1977: с.201)<sup>1</sup>.

Данный факт находит подтверждение в тексте одного из писем, отправленных в конце августа 1702 г., в котором дьяк Посольского приказа М.И. Родостамов сообщает Ф.А. Головину о благополучном возвращении в Архангельск «из похода Государского» флотилии К. Крюйса. « А он вице-адмирал в устье со всеми кораблями пришел сего августа 26 числа» (Елагин 1864: с.253-254).

Скорее всего, на принципиальное решение Петра I, о возврате флота с полком Бордовика в Новодвинскую цитадель, повлияли общеполитические соображения, в том числе его не могла не волновать безопасность северных рубежей России. К тому же, на Вардегоре, после десанта войск и проведенной рекогносцировки на месте, государь видимо осознал нецелесообразность похода по малоприспособленному, ранее не эксплуатированному «новопостроенному пути», столь значительного войска. Тем более понял абсурдность и бесперспективность возможной организации волока по сложной пересеченной местности, морских фрегатов имеющих следующие «размерения корпуса» в английских футах: длина 70 ф., ширина 18 ф., глубина интрюма 9 ф., что в переводе в метрическую систему соответствует 21,3 x 5,5 x 2,7 м. (Веселаго 1872: с.692-693).

Между тем, историческая коллизия с отправкой части армейского корпуса обратно на Северную Двину вскоре получила свое логическое разрешение. Через двенадцать месяцев, в августе 1703 года, полк М. Бордовика вновь отправляется из Архангельска на судах к Вардегорскому мысу, в Онежском заливе Белого моря, к «корабельному пристанищу» возведенному в июле 1702 г. сержантом Преображенского полка М. Щепотевым.

Под контролем русского правительства находилась значительная территория Ижорской земли. На Заячьем острове была основана земляная Петропавловская крепость с бастионами, имеющими имена участников похода по «Осударевой дороге» (Нарышкина, Трубецкого, Зотова, Головкина, Меншикова). Сам государь успешно трудился в это время на Олонецкой верфи на Свири. Тем не менее, он обоснованно опасался, что «фортуна может, опрокинется», и поэтому в начале лета 1703 года стал подтягивать к Ладоге дополнительные войска (Сорокин 2001: с.83).

Двинский летописец в Краткой редакции подробно повествует о сложившейся ситуации. «703-го году. Августа (...) 3 день по имяному Великого Государя указу указано...полковника Матвея Бордовика со всем ево полком послать Повенед в поход под Шлюсеньбурх. И того же августа месяца стольник и воевода Василий Андреевич Ржевский ево полковника со всем полком послал из Новой крепости на кораблях морем до Нюхотцкой пристани» (ПСРЛ 1977: 164).

Современный историк русского флота петровской эпохи П.А. Кротов считает, что транспортировка «от Новодвинской крепости к Нюхоцкой пристани ... солдат полка М. Бордовика», была организована на двух из шести флейтах Соломбальской постройки, и что солдаты «хорошо разместились («довольно убрались») на этих больших купеческих кораблях» (Кротов 1997: 72). О наименованиях судов, на которых полк М. Бордовика мог быть транспортирован до Вардегорского мыса, существуют разные версии<sup>3</sup>.

Скорее всего, крупные суда, на которых размещался полк Бордовика с артиллерией, как и флот Крюса в 1702 году, из за мелководья не смогли подойти к «новопостроенному корабельному пристанищу», и бросили якорь, у «острова Рислуда в версте от Крестцовой луды». Сразу же после десантной операции, полк М. Бордовика, также как и лейб-гвардия под началом Петра I в 1702 году, успешно преодолел «подновленную» «Осудареву дорогу», а затем водным путем по Онежскому озеру и р. Свирь вышел к Шлиссельбургу в истоке р. Невы. Известно, что на протяжении 1702-1703 гг. волоковый путь от Белого моря расчищался и обустроивался монахами Соловецкой обители и «крестьянами из Сумского Острога и Кемского городка, которые и лошадьми продолжали ту работу до зимы» (Досифей 1833: с.102-103).

Чуть ранее к «Шлюссельбурху», по воле государя, были направлены генерал-майор М.Чамбер с Я. Брюсом и из Москвы Преображенский и Семеновские полки (РГАДА. Ф.9. Отд.2. Оп.3. Кн.2. Л.731-732). Летописец Соловецкий, сообщая важные сведения об «Осударевой дороге» преодоленной Петром I в 1702 году, позволяет представить общую картину и условия, с которыми пришлось, столкнулся солдатам полка М. Бордовика. «...до Повенецкой пристани (трасса выстроена – М.Д.) лесами, мхами и болотами, расстоянием от Нехоцкой 160 верст, где деланы были мосты Соловецкого монастыря крестьянами» (Досифей 1833: с.103).

После реконструкции «мостового» пути, «Осударева дорога» от Вардегорского мыса до Повенецкого рядка «сделалась подлинно царскою, большою», об этом в середине XIX столетия повествует архиепископ Игнатий (Воспоминание о высочайших пришествиях...1841: с.10).

Скорее всего, архиепископ Игнатий, был знаком с разными текстами Двинского летописца. Не случайно, он единственный кто из авторов середины XIX века, уверенно добавлял «...в следующий после сего года сюда же велено идти полковнику Архангельскому с полком, по переправе онога также до Нюхченской пристани на кораблях» (Воспоминание...1841: с.100).

Топографически, сухопутный маршрут полковника М. Бордовика от Белого моря к Онежскому озеру в 1703 г., вне всякого сомнения, повторял путь преодоленный годом ранее армией Петра I. Это, прежде всего, связано, с отсутствием в этом районе Карелии, каких либо иных дорог, с севера на юг, имея в виду также и трассы междеревенского сообщения.

Существующие с XV столетия сухопутные тропы богомольцев, включали значительные водные пространства. Это относится и к участки нижнего Выга, а также оз. Выгозера, что позволяло «соловчанам» водою выходить к Сумскому

Посаду или к Сороке. К тому же, эти пути не были приспособлены к транспортировке по ним многотысячного войска с обозом и артиллерией.

Между тем, исключительность экстремального похода полка М. Бордовика в августе 1703 года, заключается, главным образом в том, что в отличие от похода Петра I, одновременно с сухопутным маршем был организован на «Осударевой дороге», реальный волок судов, называемых «буярами». Данное утверждение далеко от умозрительности и прекрасно подтверждается архивными документами.

Именно об этом, сообщается, пожалуй в самом раннем и загадочном источнике, в «Сказке» поморов Нюхоцкой волости, датируемой 1709 годом «...и по тое дороги наперед сего провожали буяры всем Поморьем, и мосты были тверды, и буяры поднимали, а под всякую буярою ходило подвод – лошадей по сту с подвотчики, да сверх ходило работных пеших человек по сту для тяги буяр». (РГАДА . Ф. 160. Оп. 1, 1709 г. Д. 10. Л. 21 об.–22).

Документ, впервые упомянутый в исторической литературе в конце XIX столетия, составлялся от имени выборных Якова Елфимова, Родиона Поташева, Ивана Камбалина, Флора Корманова, Тимофея Шмакова, Афанасия Емельяновых, Кондрата Стефанова «и всех крестьян» Нюхоцкой волости (Кротов 1999: с.202, 203).

«Сказка» интересна тем, что «отписана» современниками и возможно очевидцами и участниками события. Поэтому достоверность источника не вызывает сомнений. К тому же документ достаточно информативен в отношении обстоятельств, непосредственного обустройства самой «Осударевой дороги». «Сказка» сообщает: «А в прошлые 702-й и 703-й годы к работе тое дороги и к мощению работные люди браны были с Каргополского и с Олонецкого уездов, и с Лопских погостов, и со всего Поморья. От Нюхоцкой волости до Онега – озера сто шестьдесят верст» (РГАДА. Ф. 160. Оп. 1, 1709 г. Д. 10. Л. 21об.).

Далее «выборные» уверенно добавляют, волок буеров, организуется по уже существующей и обустроенной ранее трассе «И по государевой новопостроенной дороги на реках, на ручьях и на грязях мосты все перегнили...» (РГАДА. Ф. 160. Оп. 1, 1709 г. Д. 10. Л. 21 об.– 22).

В документе 1709 г. причудливым образом совмещен поход Петра Великого и марш полка М. Бордовика. Вне всякого сомнения, волок неких судов по «Осударевой дороге», с подачи русского историка Ф.Ф. Веселаго, «с горяча» отнесенный к петровскому походу 1702 г., в действительности соотносится с транспортировкой «по суху» в 1703 г. «буяр», под началом М. Бордовика. (Веселаго 1875: с.154).

Данный аргумент многое объясняет, и все расставляет по своим местам. Так же как «Нюхоцкие выборные», через полтора века сказители, выражая свою любовь к государю-преобразователю, попытались совместить два разных сюжета, и реальный факт волока «суденок», с легкостью приписали личности царя Петра I. Таким образом, в рассказе поморов Нюхоцкой волости реально оказались объединены события 1702 и 1703 гг. По «Осударевой дороге» полк М. Бордовика «с подлинною ж очисткою», действительно в августе 1703 г. организовал волок двух судов (РГАДА. Ф.158. Оп.1, 1702 г. Д.70. Л.1-9).

Историк П. Кротов, подтверждает факт наложения исторических событий 1702 и 1703 годов. Он также считает, что протащенные в 1703 г. по «новопостроенной дороге» одномачтовые буяры, являлись подарком русскому царю и А.Д. Меншикову, от голландских купцов Х. Бранта и И. Любса, имевших свое коммерческое дело в Архангельске (Кротов 1999: с.203; ПБПВ 1989 :

с.619). Благодаря, обнаруженным недавно архивным документам, удалось установить размерения судов, участвующих в волоке 1703 г.

В письме от 2 апреля 1716 г. Х. Брант из Амстердама, сообщал Петру I, что им послан в Петербург буер «длиною около 32 фут и в протчем во всем наподобие того, который в 1702 - м году к Городу послан» (Кротов 1999: с.203; РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 26. Л. 13 об.).

Доставленные по воде в Архангельск в 1702 г. и видимо, транспортированные через год полковником М.Бордовиком по «Осударевой дороге», голландские буеры, имели довольно скромные размеры. Их длина едва достигала 9 метров, принимая во внимание, что амстердамский фут равнялся 0,283 м. (Кротов 1999: с.203). Размеры «буяров» также косвенно подтверждает большую реалистичность организации волока подобных судов, хотя необходимость этой акции по прежнему малопонятна.

Стоит обратить внимание, что Нюхоцкие крестьяне, щепетильно сообщая о волоке безымянных «буяр», даже не обмолвливаются словом о перемещении малых фрегатов «Сошествия Святого Духа» и «Курьера», которые годом ранее, как настойчиво утверждают некоторые исследователи, «якобы» волокли при Петре I. Эта точка зрения, позволяет еще раз усомниться в традиционной аргументации.

Таким образом, проведенный анализ служит дополнительным, аргументом в пользу исторической версии, опровергающей волок, каких – либо судов войсковой группировкой государя в августе 1702 (Данков 1996: с.101; 1997: с.80; 1999: с.86,88). Современным исследователям не раз, приходилось сталкиваться с эффектом «исторической мнемозии». Однако легендарные сведения о волоке в 1702 г. двух малых фрегатов, документально не подтвержденные, до сих пор, являются для многих ученых, не артефактом, а исторически достоверной и точной информацией (Беспярых 1997: с.45-48; Кротов 1999: с.209-212; 1997: с.77-78, 80-81; 1994: с.87-90; Ларионов 1999: с.221-227).

Тем не менее, имея дело с таким, на первый взгляд, малозначительным и малоизвестным эпизодом Северной войны (1700–1721), как поход по карельской тайге в 1703 г. к Шлиссельбургу полка М.М. Бордовика, мы частично способны реконструировать не всегда «прозрачные» обстоятельства, связанные с историческим выходом России к Балтике в начале XVIII столетия.

### **The New Data on the history of the «Sovereign's Road».**

The «Osudareva doroga» (the Sovereign's Road) was built in the taiga of Karelia by the order of Russian Tsar Peter I in the summer of 1702. This route connected the regions of the White and Baltic seas. For more than three centuries it has been insisted that this road was intended not so much for moving the Russian army to Noteburg (Oreshek) on Lake Ladoga, as rather for dragging two small frigates «Soshestviya Svyatogo Dukha» and «Kurier». Meanwhile, this legend is not confirmed by any archive sources. On the other hand, the «Dvina Chronicler» and some other historical evidence give us a possibility to analyze the march of M. Bordovik's regiment via the «Sovereign's Road» in 1703. The regiment realized dragging of two buyaras (small frigates), which fact induces us to reconsider the circumstances of Russia's coming out to Baltics in the XVIII<sup>th</sup> century.



## БИБЛИОГРАФИЯ

Беспятых, 1997. — Беспятых Ю.Н. Третье «пришествие» Петра I на Белое море. СПб.

Веселаго, 1875. — Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории. Ч.1. СПб.

Веселаго, 1872. — Веселаго Ф.Ф. Список русских военных кораблей с 1668 по 1860 год. СПб.

Воспоминание о высочайших... 1841. — Воспоминание о высочайших пришествиях Великого государя Петра Первого, коими осчастливлен край, составляющий ныне Олонецкую губернию. Петрозаводск.

Голубцов, 1909. — Голубцов Н. Новодвинская крепость //Петр Великий на Севере. Архангельск.

Данков, 1996. — Данков М.Ю. Загадки «Осударевой дороги» //Север № 7.Петрозаводск.

Данков, 1996а. — Данков М.Ю. Осударева дорога //Материалы по исторической географии Севера Европы. Петрозаводск.

Данков, 1997. — Данков М.Ю. Архангельские фрегаты 1702 г. //Выборг и морская археология. Археологические изыскания. Вып. 45. СПб.

Данков, 1999. —Данков М.Ю. Андриан Шхонебек и «Осударева дорога» //Нидерланды и Русский Север в XVI–XX вв. Архангельск.

Досифей, 1833. — Досифей Летописец Соловецкий на четыре столетия, от основания Соловецкого монастыря до настоящего времени, то есть с 1429 по 1833 год. Изд. третье. М.

Елагин, 1864. — Елагин С.И. История русского флота. Период Азовский. Приложения. Ч.2. СПб.

Иванов, 1858. — Иванов А.И. Петр Великий на Олонце //Памятная книжка Олонецкой губернии на 1858 год. СПб.

Криничная, 1991. — Криничная Н.А. Предания Русского Севера. СПб.

Кротов, 1999. — Кротов П.А. Осударева дорога 1702 г. //Русский Север и Западная Европа. СПб.

Кротов, 1997. — Кротов П.А. Соломбальская верфь в начале XVIII столетия //Архангельск в XVIII веке. СПб.

Кротов, 1994. — Кротов П.А. Зарождение регулярного флота на Балтике //История отечественного судостроения. СПб.

Ларионов, 1999. — Ларионов А.Л. Малые фрегаты «Св. Дух» и «Курьер» (К истории Осударевой дороги 1702 г.) //Русский Север и Западная Европа. СПб.

Новиков, 1783. — Новиков Н. О высочайших пришествиях Великого государя, царя, и великого князя, Петра Алексеевича, всея Великия и Малыя и Белья России самодержца, из царствующего града Москвы на Двину к Архангельскому городу, троекратно бывших.../Иждивением Н.Новикова и компании. М., С. 96–97.

РГАДА. Ф.9. Отд.2. Оп.3. Кн.2. Л.731-732.

РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 26. Л. 13 об. (См. также П. А. Кротов. Осударева дорога 1702 г. //Русский Север и Западная Европа. СПб.,1999. С. 203).

РГАДА. Ф.158. Оп.1, 1702 г. Д.70. Л.1-9. (См. также М.Ю. Данков. Осударева дорога //Материалы по исторической географии Севера Европы. Вып.1. Петрозаводск, 1996. С. 58).

РГАДА. Ф. 160. Оп. 1, 1709 г. Д. 10. Л. 21 об. –22. (См. также П. А. Кротов. Осударева дорога 1702 г. //Русский Север и Западная Европа. СПб., 1999. С.194, 197, 203).

ПБПВ, 1989 — Письма и бумаги императора Петра Великого. Т.2. (1702–1703) СПб. (См. также П.А. Кротов. Осударева дорога 1702 г. //Русский Север и Западная Европа. СПб.,1999. С. 203).

Попова, 1998. — Попова Л.Д. Малоизвестные чертежи Новодвинской крепости Г.Э. Резе //Защитники Отечества. Архангельск.

Походный журнал..., 1853. — Походный журнал 1702 г. Походный журнал Петра.

ПСРЛ, 1977. — ПСРЛ. Холмогорская летопись. Двинский летописец. Т.33. Л.

Сорокин, 2001. — Сорокин П.Е. 2001. Ландскрона , Невское устье, Ниеншанц. СПб.

Титов, 1889. — Титов А.А. 1889. Летопись Двинская. М.

Тревожные годы Архангельска. 1700–1721. 1993. — Выпись Новгородского приказа о составе гарнизонов, наличии артиллерии и боеприпасов в Архангельске и Холмогорах. 1701 г. августа после 29. Архангельск.

## ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> Некоторые современные исследователи указывают на участие в августовской операции 1702 г. Русского и Гайдукского полков. (Ю.Н. Беспярых. Третье «пришествие» Петра I на Белое море //Архангельск в XVIII веке. Санкт-Петербург. 1997. С.45.

<sup>2</sup> Далее в рукописи пробел для числа.

<sup>3</sup> Известны наименования 4 из 6 соломбальских флейтов постройки 1700 – 1701 гг. – «Св. апостол Андрей», «Св. апостол Павел», «Св. апостол Петр» и «Рычард Энжен». См. П.А. Кротов. Соломбальская верфь в начале XVIII столетия //Архангельск в XVIII веке. СПб., 1997.С.70.

Однако, еще С.Ф. Огородников, указал наименования всех 6 судов, сославшись на 41-е дело фонда «Приказ воинского морского флота» РГАВМФ. См. Огородников С.Ф. История Архангельского порта. СПб., 1875. С.14. Кротов П. считает, что упоминаемые названия «Экс-бой» и «Меркуриус» относятся к гекботу и шняве, построенным позднее, наименование же «Зеленый драк(он)» – вообще принадлежит к итальянскому кораблю. (О судне «Св. апостол Петр» не сообщается – М.Д.). См. П. А. Кротов. Соломбальская верфь в начале XVIII столетия //Архангельск в XVIII веке. СПб., 1997.С.93

Между тем, другой современный исследователь В. Брызгалов, продолжает считать, что у судов, построенных на Соломбальской верфи, были наименования: «Святой апостол Андрей», «Святой Павел», «Зеленый дракон», «Экс-бой», «Рычард Энжен» и «Меркуриус». См. В.В. Брызгалов. Флейты из Соломбалы //Соломбальская верфь 1693–1862. Архангельск. 1993. С.26.

Вместе с тем, наименования судов, участвующих в экспедиции М. Бордовика в 1703 г. (как в морской, так и в сухопутной ее части) до сих пор неизвестны.