

ВОЛОГОДСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
РУССКОГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА

И. Ф. Никитинский, А. В. Белов

**ВОЛОК МОНЗА-ЛЕЖА,
И ЧТО ТАКОЕ
«КАНАЛ ИВАНА ГРОЗНОГО»**

К 1458600

Вологда
2014

УДК 94(470.12).043
ББК 63.3(2)
Н62

Никитинский Иван Федорович — заведующий филиалом ВГИ-АХМЭ, руководитель секции «Наследие Заволочья» ВОО «Русского географического общества», археолог.

Белов Анатолий Васильевич — краевед, член ВОО «Русского географического общества».

Никитинский, И. Ф., Белов А. В.

Н 62 Волок Монза-Лежа, и что такое «Канал Ивана Грозного»
/ И. Ф. Никитинский, А. В. Белов. — Вологда, 2014. — 60 с.: ил., табл.

В междуречье рек Лежи и Монзы авторами выявлены и впервые на территории Вологодской области документированы на современном техническом уровне две водно-волоковые дороги: Усолочная дорога и дорога Копанка. Результаты исследований представляют значительный историко-географический, научный, туристический и познавательный интерес и способствуют расширению знаний о значении Вологодской области в истории России.

УДК 94(470.12).043
ББК 63.3(2Рос-4Вол)44
Н62

ISBN 978-5-91965-096-6

© И. Ф. Никитинский, А. В. Белов.

Введение

Древние волоковые пути Вологодской области играли важную роль на разных этапах истории России: от освоения Русского Севера и Сибири в X—XVI веках до проектирования строительства гидротехнических сооружений в XIX—XX веках. Уникальные особенности строения гидрографической сети Вологодской области способствовали формированию здесь разветвленной системы водно-волоковых транспортных путей, многие из которых слабо изучены и не локализованы на местности. Не локализован на местности и слабо изучен волок между реками Лежа и Монза. Первую попытку собрать сведения исторического и топонимического характера по этому волоку были предприняты одним из авторов данного отчета А. В. Беловым. В 2010 году им была опубликована статья «О волоковых путях волости Лежский волок»¹. В том же году другим автором данной работы И. Ф. Никитинским опубликована статья «О водно-волоковых путях подвоза белого камня в Вологду и регион в XV—XVI вв.»², где было высказано предположение, что среди возможных путей подвоза строительных материалов в г. Вологду в XVI веке следует рассматривать и путь по Монзенско-Лежскому волоку. Вологодское отделение РГО рассмотрело возможность выделения средств на исследования в данном направлении.

Волжско-Сухонский водораздел между реками Лежа и Монза

Водно-волоковые пути — древнейшие пути сообщения между территориями бассейнов сопредельных речных систем. В условиях лесной зоны с эпохи раннего и вплоть до времени развитого средневековья они были единственными путями освоения таёжного Европейского Севера. Между территориями Поволжья и Подвинья, первоначально освоенным финно-угорскими племенами, существовала развитая система водно-волоковых путей. Затем её освоили выходцы из Ростово-Суздальского, Новгородского, Московского княжеств. Позднее эта система водно-волоковых путей была воспринята русским централизованным государством. Исследователь А. П. Афанасьев утверждает: «Можно с полной уверенностью сказать, что постоянно действующие водные пути между бассейнами рек... через систему волоков были проложены ещё до появления славян»³. Он отметил, что финно-угорские морфемы слов на -ах(т), ак-, -ох(т)-, -ок(т)-, -ух(т), -ук(т) в гидронимах как правило указывают на наличие волоков на данной территории. В бассейнах Лежи и Монзы есть речки с такими названиями — Вохтага, Ухтюжка. Такого же мнения придерживается и член-корреспондент РАН, д.и.н. Н. А. Макаров: «Пути через водоразделы были проложены

ещё в глубокой древности и их трассы мало изменились в течение тысячелетий. Древнерусские колонисты использовали волоки интенсивнее, чем предшественники, но они не были их первооткрывателями»⁴. Финно-угорская топонимика Заволочья исследуется в последние годы А. В. Кузнецовым⁵.

Одним из участков большого водораздела между Сухоной и Волгой является территория, которая и явился объектом настоящего исследования.

На востоке Грязовецкого района Вологодской области существует водораздел, разделяющий сток атмосферных осадков по двум противоположно направленным склонам. Он проходит между реками Монзой и Лежей (Монза относится к бассейну Волги, а Лежа — Сухоны) в их среднем течении, идёт где-то посередине между ними. На этой линии находятся такие болота как Левинское, Морошкино, Сухарное, Каменное, Майское (Мочково) и другие. Из этих болот вытекают речки, которые впадают в реки двух бассейнов: реку Монза — речки Васильевка, Витальевка, Захарка, Топоровка, Килега, Великая река, в реку Лежа и её приток Вохтогу — речки Ухтюжка, Аксёновка, Плоскуша, Безымянный ручей. По этим местам и проходил некогда волок между реками Лежа и Монза.

Интересно, что народная память хранит сведения об этом волоке. Людей, живущих в деревнях Лукино, Черновка, Ваганово, Вохтога, Дресвище, Тарасово, Чухарицы, Строево, Аксеново, что по реке Вохтога с её верховьев до устья, а также жителей деревень Михалково, Целенниково, Корючево, Никольское по реке Лежа, ещё в 1960-х годах прошлого столетия называли волочанами, а жителей деревень в верховьях реки Лежа называли — леждомские, по реке Монза — сельские. Первое упоминание этих деревень в исторических источниках относится к 1628 году⁶. Рустикова Алефтина Михайловна, 1931 года рождения, которая всю жизнь прожила в деревне Целенниково, хорошо помнит дорогу от села Никольского до погоста Васильевка. У нее было два названия: «волоковая» и «церковная». Эта дорога от села Никольское сначала шла через Корючевскую выгороду, пересекала ручей Ухтюжка, затем урочища с названиями: Усолка, Мауковичи; сенокосы — Гаришин ляд, Мазин ляд, Зеленские покосы, Запасной. Далее идут покосы под названием Перелешиха, за ними Гробовские покосы. В местечке Перелешиха ещё в 1950-е годы были сараи для сена, а дед Алефтины Михайловны рассказывал, что в этом месте ранее был починок. По переписи 1859 года в волости Лежский волок значится починок Переволока⁷. В настоящее время эта дорога заросла.

Впервые топоним «Лежский волок» как волость Лежский волок или Волочек в исторических источниках относится к 1417 году. Великий князь Василий Дмитриевич, сын Дмитрия Ивановича Донского, в духовной грамоте 1417 года отдавал эту территорию по завещанию своей жене в числе других: «А княгине моей из Костромы Иледам, и с Обнорою, и с Комёлою, и с Волочком»⁸. Затем по завещанию Василия Темного 1461—1462 годов эта территория («...Иледам с Обнорою и с Комёлою и с Волочком, да Авнегу, да Шиленгу») отошла к уделу его сына Андрея Меньшого⁹.

Во время массированного набега «казанских людей» на вологодские земли зимой 1538 года «их воеводы стояли на волоку на леском» (Жития Павла Обнорского и Сергия Нуромского. Тексты и словоуказатель. СПб, 2005. С. 127). Отсюда эти воеводы руководили набегами на окружающие монастыри, села и деревни. Разорение тогда было настолько сильным, что правительству пришлось от имени восьмилетнего Ивана IV летом того же года освободить десятки селений от налогов «деревни и починки сее зимы казанские татарове дзгли и воевали, а крестьян высекали. А иных деи крестьян с животы и статки в полон поимали. А которые крестьяне поутекали, и у тех де крестьян животы поимали, а иных беж пограбила» (Жалованная льготная грамота великого князя Ивана Васильевича игумену Корнильева монастыря Лаврентию, освобождающая монастырских крестьян на 5 лет от уплаты государственных повинностей и процентов по долговым обязательствам 17 июня 1538 г.// Городок на Московской дороге. Вологда, 1994. С. 99). Память об этой трагедии была жива ещё в XIX веке. Эти факты показательны для характеристики важности лежского волока как узлового пункта на пути с юго-востока на северо-запад и обратно, с р. Волги на р. Вологду.

Упоминание о данной волости можно встретить и в жалованных грамотах царя Иоанна Васильевича. В грамоте 1540 года говорится: «... А наместницы наши Вологодские и волостели Комельские волости, и Лежского Волочка, и Авнежские, и их тиуни тех оброчных сокольников и их людей не судят ни в чомъ...»¹⁰. Грамота 1548 года посвящена также вологодским дворцовым оброчным сокольникам: «...Лес дикой, да по речке по Леже мхи и болота...Комёлы, и Волочка Лежского и Авнеги...»¹¹. Ещё один документ времени Ивана Грозного упоминает Лежский Волок «На то же село Богданово розъезжая, лета 7031 году. Грамота великого князя Ивана Васильевича всея Руси и промеж Лежского Волока к реке к Леже в длину на восемь верст, а поперег на три версты»¹².

Упоминание о волости Лежский волок и многочисленных разбойниках на этом волоке имеется в «Сказании о жизни и чудесах преподобного Ферапонта Монзенского чудотворца», который жил до 1585 года в Благовещенском монастыре, находившемся в селе Ферапонтово, там где р. Монза впадает в р. Кострому. В сказании говорится: «Недалеко от Благовещенской обители, в волости, именуемой Лежский волок, Вологодской губернии, появилось много разбойников, которые грабили в окрестных местах. Разбойники решили ограбить Благовещенский монастырь и пошли сюда окольными тропинками, чтобы не быть замеченными...». В «Сказании» называются имена некоторых богомольцев, уроженцев волости Лежский волок: «...Некто именем Викула, из веси волока Лежского...», и «...с того же волока Лежского Панкратий»¹³.

По писцовой книге Вологодского уезда в 1646 году в Лежской волости насчитывалось 178 поселений. По подсчетам Я. Е. Водарского в волости Лежский волок имелись «Поместья» — 34 наименования и «Вотчины

духовенства» — 147 наименований (всего 181) в т.ч. «Переволока»¹⁴. Сохранились данные о записях оброка с десятинного леса Лежского волока и о сплаве плотов в Вологду лежскими крестьянами, относящиеся к 1704 году¹⁵.

Волость Лежский волок, как единая административная единица, существовала до 1840 года.

Упоминание о существовании на волоке Лежа-Монза некоего «канала» времен Ивана Грозного содержится в книге о городе Москве Ф. Я. Нестерука «Гидротехническое прошлое великого города». Он пишет: «Необходимо отметить весьма важное событие в отечественной гидротехнике, случившееся при Иване Грозном. В связи с «открытием Московии англичанами» и установлением торговых отношений Москвы с заграницей, при царе Иване было приступлено к устройству соединения рек Волги и Северной Двины по двум направлениям:

1) Прорыт канал длиною в 6 километров между рекой Лежей, притоком Сухоны, и рекой Монзой, впадающей в реку Кострому (приток Волги);

2) Приступлено к прорытию канала между рекой Печердой (впадающей в реку Соду Комёлу, приток Лежи-Сухоны) и рекой Журиной, впадающей в реку Ухтому — приток реки Согожи, которая, в свою очередь, впадает в реку Шексну»¹⁶. Имеются и другие более ранние сведения, что на волоке Лежа—Монза во время Ивана Грозного был прорыт канал. «Так, в 1817 году машинист Лебедев предлагал соединить каналом р. Лежу (приток р. Сухоны) с р. Монзой (приток р. Костромы); по преданию, это соединение было начато Иваном Грозным, следы канала протяженностью 5 верст 300 сажен были в 1817 году еще видны. Машинист Лебедев предлагал тогда же и другие варианты, причем соединение через рр. Печербу и Журину тоже считалось начатым Иваном Грозным»¹⁷. Мнение о том, что «канал Ивана Грозного» когда-то был построен, попало и в современную специальную литературу¹⁸. Но сведений о том, что представлял собой этот канал, найти не удалось.

В начале XX века на данном волоке даже планировалось строительство судоходного канала. В специальной работе посвященной водным путям Вологодской губернии мы читаем: «В 1910 году были проведены изыскания и составлен проект соединения Сухоны с Волгой по р. Леже, соединительному каналу, рр. Монзе и Костроме»¹⁹. Канал должен был соединить реки Лежу и Монзу через систему шлюзов как раз по трассе Усолочной дороги. Трасса планируемого канала тогда же была дополнена вертикальным профилем водораздела между реками Лежа и Монза²⁰.

Каких либо археологических исследований волока Лежа—Монза не проводилось. Н. А. Макаров, проследивший на материалах археологических памятников колонизацию северных окраин Древней Руси, относит Монзенско-Лежский волок к «предположительно использовавшимся». Не указывая на точное место расположения волока, Н. А. Макаров пишет: «Скорее всего, сам волок располагался между Лежей и Монзой в районе современной станции Вохтоги и села Демьянова»²¹. И далее: «Археологические обследования волости

Лежский Волочѣк... не выявили здесь археологических памятников, так же как и наши разведки в 1985 году в устье реки Монзы и ниже его по реке Костроме, в 10—15 километрах восточнее трассы предполагаемого волока. На единственном открытом здесь селище представлена лишь керамика XV—XVI веков. Однако в нижнем течении р. Лежа И. Ф. Никитинским выявлена серия памятников неолита, эпохи бронзы и раннего железа, отражающая, возможно, движение населения с Костромы на Лежу в глубокой древности. Монзенско-Лежский путь через водораздел Волги и Сухоны, несмотря на «отрицательный» результат сегодня рассматривается как наиболее реальный из всех, реконструированных в этом районе. Повторные археологические разведки и сбор микротопонимов, возможно, позволят уточнить её трассу»²².

Археологические сведения о каналах-«копанях» водно-волоковых путей

Археологи в 70-е годы XX века во время своих разведок по водно-волоковым путям центральных районов Древней Руси отмечали наличие на них неких каналов—«копаней». Подвел итог этих разведок Н. А. Макаров «У исследователей нет единого мнения относительно того, использовались ли для транспортировки судов и товаров каналы-«копани» — следы их в районе волоков упоминаются В. А. Буровым, и Л. В. Алексеевым (Буров В. А. 1978. С. 81—82; Алексеев Л. В. 1980. С. 69) или сухопутные дороги², существование которых подтверждается результатами разведок А. С. Потресова и Е. В. Шолоховой»²³. Тот же исследователь отметил наличие канала-«копани» на одном из волоков Русского Севера — Кенском. «Пересекая всхолмление [деревню Яблоня Гора на высоте около 5 метров над окружающей местностью], дорога снова спускается на болотистую низину и уходит на северо-восток, в сторону р. Режмы, текущей в Волоцкое озеро. На этом участке дороги нет тракторной колеи, поэтому он сохранился лучше других, ширина дороги здесь около 3 метров. Справа от дороги, вплотную примыкая к её краю, проходит канава — «копань», расширяющаяся к востоку и выходящая к р. Режме. Ширина её в верхней части до 3 метров, внизу до 70 сантиметров. Некоторые уроженцы д. Заволочье полагают, что «копань» была вырыта для протаскивания лодок из Режмы в Яблоню Горку, но скорее всего она была сооружена для осушения её на этом сыром, низменном участке. Для плавания лодок «копань» слишком узка. Дорога заканчивается на берегу узкой, но вполне проходимой для лодок р. Режмы, у впадения в неё небольшого ручья. Она обрывается на ровном, сухом, удобном для остановок месте, где лежит лодка и заметны следы кострищ. Общая длина дороги около 6 километров. Не смотря на то, что многие участки дороги когда-то были подгачены, по словам местных уроженцев, на них никогда не ездили на телегах — использовались только сани-волокуши. Об этом же рассказывали и С. З. Чернову в 1979 году»²⁴. Такую длинную выдержку

из работы Н. А. Макарова мы приводим потому, что она наиболее точно соответствует современному уровню исследования водно-волоковых путей на Русском Севере. Н. А. Макаров отмечает некоторые конструктивные элементы водно-волоковой дороги: наличие собственно дороги и наличие «копани» — как он считает канавы, которая была «сооружена для осушения её на этом сыром, низменном участке». К чести исследователя, он приводит не только собственное мнение, но и сведения, полученные у местных жителей: «копань» была вырыта для протаскивания лодок из Режмы в Яблоню Горку», что по нашему мнению ближе к истине. Представляется важным подчеркнуть, что лодки именно «протаскивали» по копани, а не проводили по её воде как по каналу. Н. А. Макаров отмечает, что копань расширяется к востоку, но каковы её параметры в том направлении он не фиксирует. Интересен и сам рельеф местности. Деревня Яблоня гора возвышается над окружающей местностью на 5 метров «Копань» от деревни уходит вниз на сырой, низменный участок и далее к р. Режме. Примерно с такой же топографией «каналов» пришлось столкнуться и нам в наших исследованиях.

Возможно, ещё один «канал» отображен на «Таблице 13. Ухтомский волок. Селища А и В. План местности» того же исследователя²⁵. На рисунке видно, что в черте д. Волок на горизонтали 7 из верхового болота с северо-востока на юго-запад пунктирной линией обозначена ложбина около 4–5 метров шириной, постепенно расширяющаяся и выходящая в ещё одно заболоченное место на горизонтали 3. Далее следует заболоченный ключ и ложбина к озеру Волоцкое. Протяженность ложбины, а скорее всего, «канала» около 200 метров Перепад высот 7 метров на 200 метров Это очень крутая горка. С подобной топографической ситуацией пришлось столкнуться и нам в районе с. Никольского.

Собственно опубликованных сведений о документированных надежным способом водно-волоковых дорог или хотя бы их значительных участках нам пока найти не удалось. На поиски «канала» между реками Лежа и Монза и была в первую очередь нацелена наша летняя экспедиция 2011 года.

Из целого ряда возможных вариантов волоков, отмеченных в между-речье Лежи и Монзы: работы И. Башенкиной²⁶, А. В. Белова²⁷, А. В. Кузнецова²⁸ нами были выбраны для первоочередного обследования два объекта: Усолочная (Волоковая) дорога и дорога Копанка (Волоковая) (Карта 1). Полевые работы проводились в мае-ноябре 2011 года. На основе полученных в 2011 году материалов составлена карта-схема на оба объекта исследования: Усолочную дорогу и дорогу Копанку (карта 2 и илл. 1). В качестве топоосновы использованы карты масштаба 1:100 000. Листы О-37-046, О-37-047, О-37-058, О-37-059. Карта составлена И. Ф. Никитинским и А. Л. Грязновым на основе сведений Писцовой книги Вологодского уезда 1627–30 годов. Данные Писцовой книги обработаны и предоставлены Д. Е. Гневашевым²⁹.

Определения, обозначения и сокращения

В настоящей работе мы применяем следующие термины с соответствующими определениями, а также обозначения и сокращения:

Волок — 1) водораздельный участок между верховьями двух рек, близко сходящихся в своих истоках, по которому в старину волочили суда при переходе из одной реки в бассейн другой. 2) Перешеек или участок суши между двумя бассейнами: реки моря, реки озера³⁰.

Водно-волоковой путь (ВВП) — путь из одного бассейна крупной реки (моря) в другой, состоящий как из магистральных рек, так и из водно-волоковых дорог.

Магистральные реки — реки, ведущие к волокам и от них.

Водно-волоковая дорога (ВВД) — участок преодоления водораздела, включающий в себя как мелкие волоковые речки, впадающие в магистральные реки, так и сухопутные волоковые дороги в различной степени их обустроенности, соединяющие верховья волоковых речек, а иногда соединяющие их с магистральными реками.

Так «Заволоцкий путь»³¹ — водно-волоковой путь древнерусского населения в Заволочье состоял из южного и западного направлений. Южный вариант («низовской») Заволоцкого пути — путь из бассейна р. Волги (Каспийского моря) в бассейн р. Северной Двины (Белого моря). Он имел несколько вариантов преодоления южного волока по целому ряду магистральных рек: Монза-Лежа, Согожа-Комела, Кострома-Толшема, Молома-Юг, Ветлуга-Юг и др. Западный вариант Заволоцкого пути — путь из бассейна оз. Онега (Балтийское море) в бассейн р. Северной Двины (Белого моря). Он также имел несколько вариантов преодоления волоков.

Узловые точки ВВД — географические точки на месте водно-волоковых дорог, где эти дороги выходили в магистральные реки или разделялись на водные и сухопутные их концы.

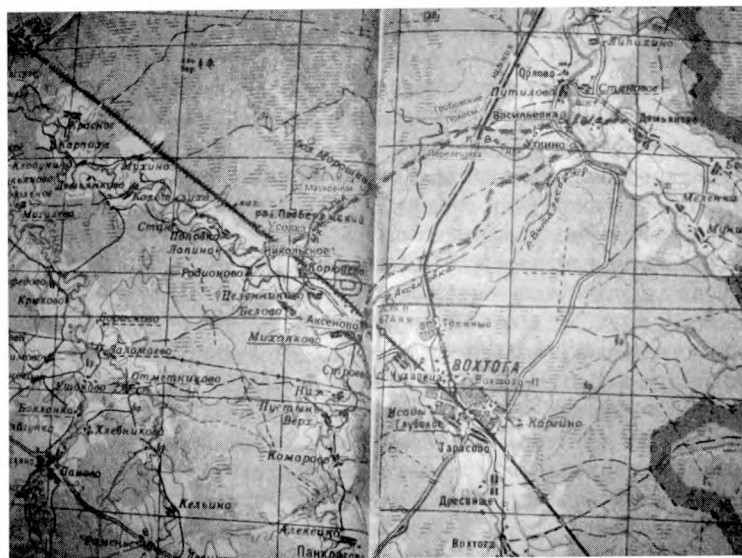
Ж/д — железная дорога.

ЛЭП — линия электропередачи.

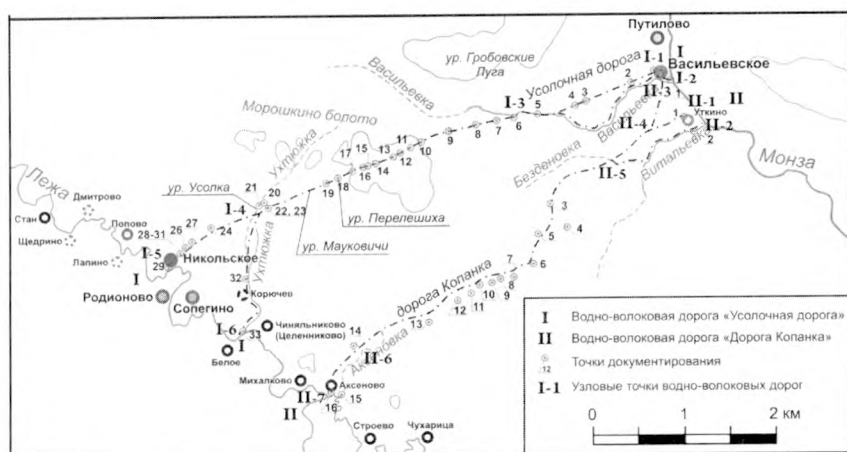
Ж/б опора — железобетонная опора.

А/т — автотрассовая.

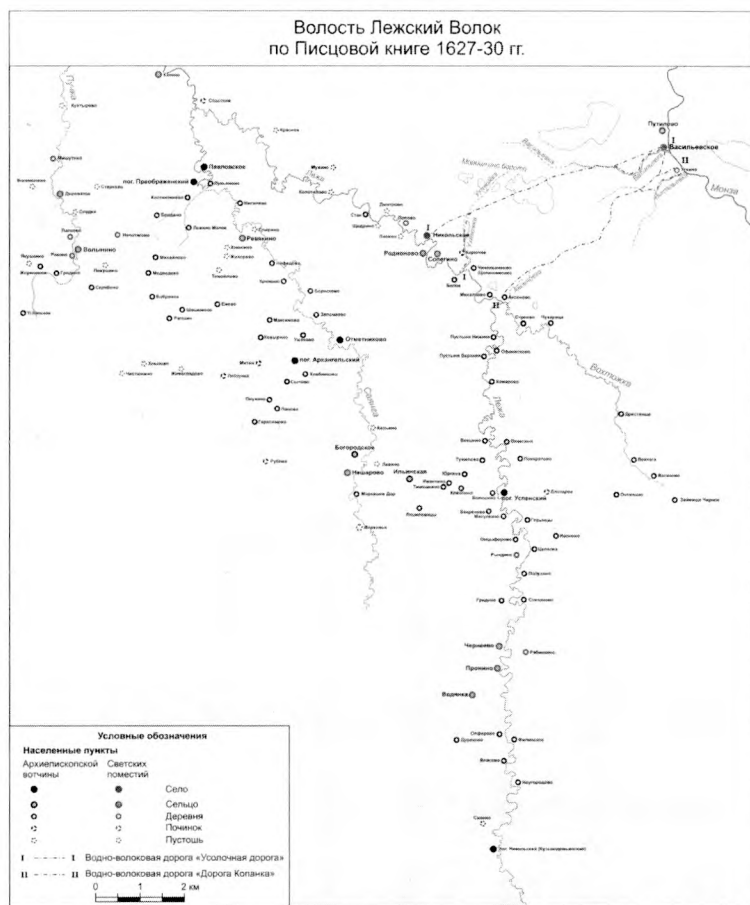
Методика работы по документированию точек обследования, за некоторым исключением, была следующей: проводилась их фотофиксация и видеофиксация с установкой пятиметровой нивелировочной рейки и двух черно-белых (масштаб 10 см) метров. С помощью навигатора отмечались их географические координаты.



Карта 1. Предполагавшиеся к исследованиям междуречье рек Лежа и Монзы с Усолочной дорогой и дорогой Копанка на карте масштаба 1:200000



Илл. 1. Схема обследования водно-волоковых дорог «Усолочная дорога» и «Дорога Копанка».



Карта 2. Волость Лежский волок по Писцовой книге 1627–1630 гг. с трассами Усолочной дороги и дороги Копанка.

Усолочная (Волоковая) дорога

Дорога у местного населения называется Волоковая а также Усолочная или Церковная. Церковная — поскольку она проходит между двумя церквями: Васильевской на р. Монзе и Никольской на р. Леже. Приход Васильевской церкви назывался Заволочьевским. Усолочная — поскольку по ней когда-то возили соль.

Первой обследовалась приустьевая зона р. Васильевки. Здесь на её левом берегу и правом берегу р. Монзы, следуя современному администра-

тивному адресу, находится д. Васильевская, некогда Васильевский Заволочский погост. На высокой боровой террасе возвышается храм Василия Великого (илл. 2). С западной части храма, у паперти документирована нулевая точка или метка 631 по навигатору. Данные навигатора даны в сводной таблице в конце главы. (Таблица 1).

Точка 0-631.

По словам Анатолия Васильевича Белова и проводника экспедиции Алексея Полиевктовича Матреничева, многократно бывавших в этих местах начиная с детского возраста, река Монза обмелела за последние два десятилетия настолько, что посередине её поймы образовался остров, который она обтекает теперь с двух сторон. Пешеходная и велосипедная тропинка, ранее проходившая в 2–3 метрах от летнего уреза воды, находится теперь в 15–20 метрах от неё, а вода в реке — на несколько метров ниже. Высотную отметку, к сожалению, навигатор в этой точке не показал.



Илл. 2. Точка 0-631. Церковь Василия Великого в д. Васильевка. Вид с северо-запада. На переднем плане слева направо Анатолий Васильевич Белов, Валентина Леонидовна Смирнова, Алексей Полиевктович Матреничев.



Илл. 3. Река Монза около ц. Василия Великого. Вид с севера.

Точка 1-а-632, 1-б-633 документирована непосредственно в устье речки Васильевки (илл. 4). Одна точка — на её берегу (1-а-632), а другая (1-б-633) на 2 метра ниже в её русле. Высотные отметки у них одинаковые — 112 метров, что следует отнести за счет погрешности навигатора.



Илл. 4. Точка 1-632. Русло р. Васильевки при ее впадении в р. Монзу. Вид с юго-востока. Спереди стоит Анатолий Васильевич Белов, сзади — Алексей Полиевктович Матреничев.

Точка 2 документирована на южной окраине д. Ваилевка на левом берегу одноименной речки (илл. 5, 6). Здесь И. Ф. Никитинским были замечены необычные санки с деревянными дугами сверху. Им было высказано предположение, что такие санки могли использоваться на ВВД. Была проведена их подробная фото и видеофиксация с установкой для масштаба двух черно-белых метров. Длина санок 165 ± 2 сантиметра, высота с дугами 95 ± 2 сантиметра, ширина 60 ± 2 сантиметра.



Илл. 5. Точка 2-а-634. Левый берег р. Васильевки в черте д. Васильевка. Санки.

В данном отчете отметим, что, по мнению И. Ф. Никитинского, санки предназначались для безопасного перевоза различных по объему грузов. Крупные мешки, тюки и пакеты можно было укладывать под дуги и фиксировать веревками через копылья и дуги. При опрокидывании санок на горках и неровностях пути, груз не раскатится. Небольшую поклажу можно фиксировать в передней части санок в своеобразной «кабинке» из дуг и ивового плетения. Даже при ударе передней частью санок, груз не выпадет из них. Хозяин санок до недавнего времени возил в них чурки дров из лесу. Описание подобных конструкций саней встречается в отечественной литературе XIX века (Волока // Брокгауз Ф. А. и Е. И. Ефрон. Энциклопедический словарь. Т. VII. СПб, 1892. С. 83).



Илл. 6. Точка 2-6-635. Русло р. Васильевки. Наверху видна окраина д. Васильевка. Вид с юго-запада.

Точка 3-637. В точке 3 (илл. 7) ширина «канала» около 5 метров, глубина — до 1,5 метров. К северу от точки 3 «канал» уходит в русло безымянного ручья. Склон к ручью этим «каналом» снивелирован и сделан не таким крутым. С обратной стороны безымянного ручья, на расстоянии 100–200 метров «канал» виден местами. Там были поля, и он был распахан. В настоя-



Илл. 7. Точка 3-637. «Канал» выходит в безымянный ручей. Вид с юга.



Илл. 8. Точка 4-636. «Канал». Вид с юга.

щее время поля заросли лесом. Следует отметить, что поиск ВВД представляет большую трудность даже при наличии проводника. «Канал» в данной местности был нами обнаружен не с первого подхода.

Точка 4-636. На этом месте имеется «канал» шириной около 5 метров, глубиной 0, 4–0,5 метра. (илл. 8). В 7 метрах к западу от «канала» проходит дорога шириной 3 метра. На ней слабо прослеживаются две колес. Дорога и «канал» идут по направлению север-юг с небольшим отклонением к западу. От данной точки «канал» прослеживается на юг на 100–200 метров. Южнее он завален поваленным ураганом лесом.

На космоснимке (илл. 9) видна р. Васильевка на участке поверхности земли от её впадения в р. Монзу (справа) до трассы монзенской железной дороги (слева). Маленький белый прямоугольник в её устье — ц. Василия Великого в д. Васильевка. Там были документированы точки 1 и 2. В средней части снимка среди леса местами прослеживается трасса ВВД Усолочная, идущей по направлению восток-запад. Здесь были документированы точки 3 и 4. В настоящее время никаких признаков современной дороги здесь не заметно. Нет ее и на карте масштаба 1 : 10 000, выполненной на основе аэрофотосъемки 1978 года.



Илл. 9. Космоснимок участка поверхности земли с речкой Васильевкой от её впадения в р. Монзу (справа) до монзенской железной дороги (слева).

университет
научная библиотека
им. И. В. Бабушкина

Точка 5-608 отмечена на полотне Монзенской ветки ж/д над р. Васильевкой. Проведена фотофиксация (илл. 10) и видеофиксация точки с установкой пятиметровой нивелировочной рейки для документирования горизонтального размера речки. Её ширина в пору весеннего половодья составляет около 5 метров, глубина более 1 метра. Более точный промер глубины не представлялся возможным по условиям безопасности работы. С помощью навигатора отмечены ее географические координаты (см. таблицу 1).



Илл. 10. Точка 5-608. Речка Васильевка в месте пересечения её с Монзенской ж/д. Вид с запада.

Точка 6-609 документирована в месте соединения «канала» с р. Васильевкой (или его выхода из неё). Здесь видно как «канал» так и волоковую дорогу рядом с ней (илл. 11). Речка Васильевка течет в данной точке с запада на восток. «Канал» отходит от р. Васильевки на юго-запад с отклонением от юга к западу 78 градусов. Ширина «канала» 5 метров, видимая глубина 0,55 метра. Воды в «канале» нет. По мягкости грунта под ногами заметно, что он заполнен илом. «Канал» зарастает подлеском и завален упавшими деревьями.

Следует отметить сухую и достаточно удобную для остановки в пути площадку непосредственно к северу от «канала». Собственно с неё начинается сухопутная дорога идущая рядом с ним. Ширина этой дороги около 4 метров.



Илл. 11. Точка 6-609. Площадка в месте соединения Усолочной дороги и «канала» с р. Васильевкой. Вид с северо-запада. Вдали видна р. Васильевка.

Следует отметить, что от данной точки (узловая точка 1-3) ВВД Усолочная делалась на два конца, выходящие к р. Монзе: водный по р. Васильевке и сухопутный по дороге ныне почти исчезнувшей. На картах 2 и 3 обозначены оба эти конца и обозначены узловые точки 1-1, 1-2 на местах их выхода в р. Монзу.

Точка 7-610 документирована в нескольких сотнях метров от точки 6 на трассе «канала» и волоковой дороги рядом с ней. ВВД здесь идет на юг с отклонением к западу 30 градусов. Проведена видеофиксация точки без установки реек. Фотофиксация не производилась. С помощью навигатора отмечены ее географические координаты (см. сводную таблицу).

Точка 8-611 документирована на трассе ВВД идущей в направлении на юго-запад с отклонением от юга к западу 60 градусов. Виден и «канал» и дорога (илл. 12). На фотографии рядом с нивелировочной рейкой, справа от неё виден пластмассовый кружок с цифрой 4. Здесь и в других случаях цифра обозначает номер точки документирования по промежуточным полевым отчетам. Дорога находится в 4 метрах к северо-западу от «канала». Ширина «канала» 5 метров, глубина 0,7 метра. Глубина воды в нем 0,55

метра. Ширина дороги 5 метров. В целом ВВД имеет ширину 14 метров. Проведена её фото-видеофиксация, с помощью навигатора отмечены ее географические координаты (см. таблицу 1).



Илл. 12. Точка 8-611. Усолочная дорога и «канал» справа, рядом с ней. Вид с юго-запада.



Илл. 13. Точка 9-612. «Канал». Вид с северо-востока.

Точка 9-612 документирована на трассе ВВД идущей в направлении юго-запад с отклонением от юга к западу 60 градусов, в месте пересечения ее с лесовозной дорогой (илл. 13). Ширина «канала» 5 метров, глубина 0,8 метра. Глубина воды в нем 0,05–0,1 метра. Волоковая дорога находится в 4 метрах к северо-западу от него. Ширина дороги 5 метров. Она разъезжена лесовозами. Проведена фото-видеофиксация. С помощью навигатора отмечены ее географические координаты (см. таблицу 1). По предложению проводника, после документирования точки 9, мы отклонились от трассы «канала» к северу, с целью выйти на берег р. Васильевки, найти и осмотреть там канаву, которая соединяет эту речку и «канал».

Точка 9-а находится на правом берегу р. Васильевки в урочище Грбовские луга. Здесь от р. Васильевки в сторону «канала» ВВД в направлении север-юг прорыта канава шириной 2–3 метра и глубиной 0,6–0,8 метра (илл. 14). Она прослеживается почти на всем этом расстоянии, иногда теряясь в низменных местах. По мнению нашего проводника Алексея Полиевктовича Матреничева канава в старину была специально вырыта для подачи воды из р. Васильевки в «канал» ВВД Васильевское-Никольское. Первоначально И. Ф. Никитинским эти сведения не были приняты всерьез,



Илл. 14. Точка 9-а. Урочище Грбовские луга. Вид с северо-запада на канаву, соединяющую р. Васильевку с «каналом» ВВД. Справа А. В. Белов, слева А. П. Матреничев.

и место не было документировано в числе других точек обычным порядком. Но со временем вероятность этих сведений становилась более актуальной, и точка 9-а вошла в отчет. В точке 9-а нами был устроен кратковременный привал (илл. 14). В советское время здесь были личные покосы колхозников, поскольку это место наиболее удалено от жилья и неудобно для общественных сенокосных работ. За р. Васильевкой виден большой лес и слышны крики журавлей. По сведениям проводника, на больших заболоченных местах среди леса журавли останавливаются на пролете на протяжении сотен лет.

После посещения точки 9-а, мы вернулись на трассу «канала» и продолжили его документирование.

Точка 10-613 находится в конце прослеживаемого канала перед началом возвышенности. Здесь имеется своеобразный «пруд», как его называет А. В. Белов, или расширение «канала» (илл. 15) шириной 10, длиной до 50 метров и глубиной 0,3–0,5 метра. Вся окружающая местность изъезжена автотракторной техникой. Проведена фото-видеофиксация точки. С помощью навигатора отмечены ее географические координаты (таблица 1).



Илл. 15. Точка 10-613. Вид с северо-востока.

Точка 10-а. Поскольку мы вышли от р. Васильевки на трассу «канала» западнее точки 9, мы решили пройти на восток, чтобы убедиться в том, что

«канал» в данной местности не имеет разрывов. Действительно трасса «канала» визуально прослеживается на восток на протяжении более 100 метров и теряется в лесу. Его ширина около 7 метров (илл. 16), глубина 0,3–0,4 метра и более. С северной стороны от него видна дорога. Местами и «канал» и дорога испорчены (разъезжены) а/т техникой.



Илл. 16. Точка 10-а. Вид с юго-запада.

Точка 11 находится в начале подъема на водораздел. Грунтовой дороги и «канала» раздельно здесь нет. То и другое совмещено в одном объекте. Это углубление, точнее «желоб», вырытый в грунте (илл. 17). Его ширина 6–7 метров и глубина 0,5–0,7 метра. Дно «желоба» залито водой. На дне прослеживаются колеи. Вода в «желобе» хоть и очень медленно, но течет на северо-восток в бассейн р. Васильевки и р. Монзы. Направление ВВД по ходу маршрута здесь на юго-запад с отклонением от юга к западу 45–50 градусов.

Ранее А. В. Беловым были получены сведения от жителя пос. Воттога Александра Баскарева 1937 года рождения, что дорогу в этом месте в «древние времена» специально углубили для её выравнивания по отношению к остальной трассе. На карте-километровке (1 : 100000) эта точка находится на горизонтали 140, а р. Монза имеет высотную отметку 100.



Илл. 17. Точка 11-614. Усолочная дорога при входе на водораздел. Вид с юго-запада.

Точка 12-616 находится на водоразделе Монзы и Лежи и предшествует урочищу называемому «Перелешиха». Она снята только на видеокамеру без установки пятиметровой рейки и черно-белых метров. Здесь на большом протяжении прослеживается залитый водой «канал», местами он исчезает. Иногда его дно разъезжено колеями автотракторной техники. Дорога идет рядом. На ней прослеживаются колеи от а/т техники. Колеи иногда уходят в «канал».

Точки 13-617, 14-618, 15-619 отмечены в местности «Перелешиха». Оно представляет собой труднопроходимое, заболоченное урочище, сильно заросшее молодым лиственным лесом. Вероятно, это верховое болото на самом водоразделе рек Монзы и Лежи. Эти точки имеют только данные навигатора и время их прохождения потому, что прохождение маршрута пришлось ускорить, чтобы при выходе с маршрута в безлюдном месте не опоздать на единственный вечерний транспорт — пассажирский поезд.

Точка 16-620 представляет собой заболоченное место — Перелешиха перед её выходом в еловый лес. Здесь среди густого лиственного подлеска видны два необычных для данной местности бугра. Вероятно они искусственного происхождения, возможно следы построек. Фотографирование здесь

совершенно невозможно из-за густоты подлеска и по условиям безопасности, поскольку стоять на кочках неподвижно невозможно.



Илл. 18. Точка 17-621.
Вид с востока. Фото А. В. Белова.

Точка 17-621 находится при выходе ВВД с Перелешихи к еловому лесу. Здесь виден небольшой участок «канала» (илл. 18). По словам проводника А. П. Матреничева, он уходит в сторону от трассы Усолочной дороги на юго-запад, огибая еловый лес. Там он практически непроходим из-за болотины и завалов леса. Из-за дефицита времени этот участок обследован не был. Мы прошли по Усолочной дороге через лес. Она идет здесь с востока на запад.

Точка 18-622 находится на трассе Усолочной дороги в еловом лесу. Она документирована



Илл. 19. Точка 20-628. «Канал» между болотом и р. Ухтюжкой при его выходе из болота. Вид с северо-востока.

на видеокамеру и отмечена навигатором. Вся трасса сильно испорчена а/т техникой. Видно множество залитых водой следов от колес и траков а/т техники.

Точка 19-623 документирована на местности, которая является частью большой Перелешихи. Местность заболочена, в настоящее время довольно сильно залита водой. Она представляет собой большую вырубку, по окраинам зарастающую молодым лиственным лесом. Здесь некогда находился зимний лагерь лесозаготовителей. Заметен небольшой пруд, где они, по словам проводника, брали воду. На поверхности встречаются большие железные предметы: обломки и части от а/т техники.

Точка 20-628 (илл. 19) находится при выходе «канала» из болота, по которому он идет от точки 17, огибая еловый лес. Дороги рядом нет.

Точка 21-624. Это место пересечения Усолочной дороги с р. Ухтюжкой. Заболоченная пойма речки со множеством кочек покрыта весенней водой. Видимое её русло, там, где течет вода, не превышает 1 метра. Фотосъемку провести не удалось по техническим причинам (неустойчивое положение на кочках) и условиям безопасности.

Точка 22-625 находится на правом берегу р. Ухтюжки, в месте её пересечения с Усолочной дорогой. Здесь находится участок соснового леса, что представляет собой большую редкость на трассе ВВД Усолочная дорога.

Точка 23-626 находится на левом берегу р. Ухтюжки в месте выхода трассы «канала» в неё (илл. 20). Как уже упоминалось выше, «канал» от



Илл. 20. Точка 23-626. «Канал» при его выходе в пойму р. Ухтюжка. Вид с юго-запада.

точки 17 уходит на юго-запад, огибая еловый лес. При выходе его к р. Ухтюжке он имеет направление юго-запад — северо-восток. Местность представляет собой еловый с примесью берёзы лес. Ширина «канала» около 5 метров, глубина 0,2—0,3 метра. Дороги рядом нет.

Обследование западной части ВВД Васильевская-Никольское (Усолочная дорога) на восточном, правом берегу р. Лежа.

Усолочная дорога в западной своей части при её выходе в р. Лежу документирована на северной окраине с. Никольское. Здесь «канал» переходит в ложбину, выходящую в свою очередь в русло р. Лежи.

Сама трасса «канала» ровная, почти прямая, хотя имеет изгиб к северо-востоку. Местами «канал» порос кустами и молодыми деревьями. Их цепочка хорошо обозначает его трассу (илл. 21). Ложе покрыто водолюбивой растительностью. «Канал» прослеживается от соснового леса до ложбины на склоне «плато» (илл. 22). Представляется важным, что он непосредственно переходит в эту ложбину. Можно с уверенностью предположить, что и «канал» и ложбина — это части одной системы. Если «канал» имеет искусственное происхождение, то ложбина природное. Возможно, создатели ВВД и этого «канала» использовали природные особенности данной местности для своих целей, о которых будет сказано ниже.



Илл. 21. Место входа «канала» в лес. Трасса «канала» обозначена цепочкой кустов. Вид с востока.



Илл. 22. Трасса «канала» в средней своей части. Она обозначена цепочкой кустов. Вид с запада.

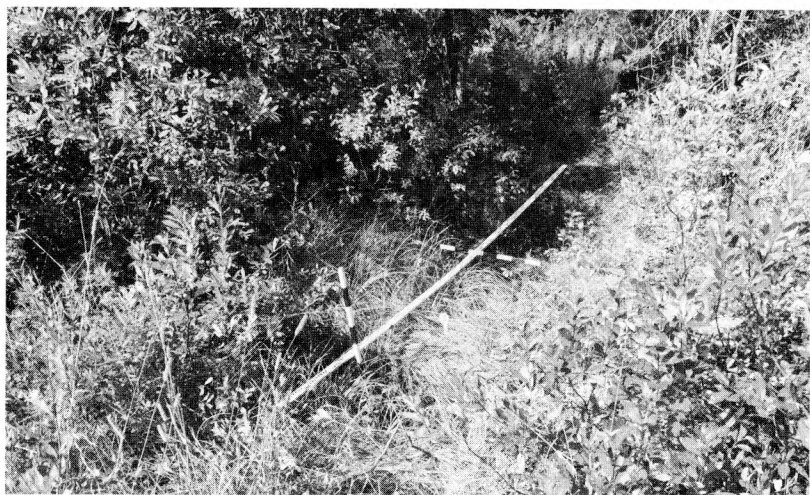
Следует заметить, что с западной стороны от «канала» местами прослеживается собственно грунтовая дорога, которую местное население называет Усолочной. Но в поле она полностью распахана, а около леса в сырой местности заметна, но повреждена колеями мотоциклов, машин и колесных тракторов. Также следует отметить, что между лесом и полем в месте входа «канала» в лес имеется заболоченный участок поперечником 50–100 метров. Собственно из него и начинается «канал».

Точка 24 и 25 документированы в северной части «канала». До леса от них около 150 метров. С восточной стороны «канала» находится заброшенное поле, с западной — кусты и молодой лес. Вся северная часть «канала» плотно заросла кустами, в основном ивняком. Выбрать места для его документирования оказалось достаточно проблематично. Нашлось только два места, где это можно было сделать с достаточной степенью информативности фотографий. Поэтому расстояние между точками небольшое — 30 метров. Метка по навигатору у них одна — 642.

В обеих точках (илл. 23, 24) ширина «канала» составляет 7–8 метров, визуально прослеживаемая глубина 0,3–0,5 метра. Можно сделать предположение, что «канал» был сооружен как дренажный, но оно вызывает возражения.



Илл. 23. Точка 24-642-а. Поперек «Канала» лежит 5-ти метровая нивелировочная рейка. Вдоль его лежит черно-белый метр, показывающий направление юг-север. Вид с запада.



Илл. 24. Точка 25-642-б. «Канал». Вдоль его лежит черно-белый метр, показывающий направление юг-север. Вид с востока.

Для дренажа небольшого болотца у соснового леса не обязательно было копать канаву такой ширины. Достаточно было и 1–2 метров и меньше. Большая глубина, чем имеющаяся, для дренажа была бы полезней. Хотя функцию дренажа «канал» мог выполнять, так сказать, не по прямому назначению.

Точка 27-643. Точка находится в месте выхода «канала» и ложбины к р. Леже (илл. 25). Она расположена на южной окраине с. Никольского. В данной местности р. Лежа делает несколько крутых поворотов, но на южной окраине села она течет с востока на запад с некоторым отклонением к югу (илл. 26). Ложбина выходит к реке по направлению с севера на юг. В приустьевой зоне ложбины на правом, западном её берегу на уровне первой надпойменной террасы находится довольно ровная площадка поперечником около 40 метров (илл. 25). Примерно в 60 метрах севернее находятся первые дома села. По воспоминаниям А. В. Белова р. Лежа в годы его молодости летом текла почти около самой этой площадки, поскольку была значительно полноводней, чем сейчас. Весной она почти полностью заливала площадку.



Илл. 25. Точка 27-643. Место выхода «канала» и ложбины в р. Лежу. Вид с запада.

В настоящее время вода реки находится на несколько метров ниже и дальше от площадки. Можно предположить, что данная площадка использовалась во время функционирования ВВД Усолочная для разгрузки и по-

грузки судов следовавших по р. Леже. Это место перспективно для археологической разведки. Высотная её отметка по навигатору 122 метра.

С учетом высотной отметки в точках 24 и 25 равной 134 метрам и небольшого склона «плато» в сторону реки можно сделать вывод, что перепад высоты в начале «канала» у леса и в месте его выхода в р. Лежу составлял 12 метров на протяжении около 400–500 метров. При таких условиях он как канал функционировать не мог. У него, вероятно, было другое назначение. Скорее всего «канал» был ледяным или снежным желобом, по которому грузы (сани, волокуши, нарты, небольшие суда, поставленные на полозья и т.д.) спускались вниз по склону. Создатели ВВД с сопутствующим ей «каналом», скорее всего, использовали зимой преимущества скольжения по льду и снегу. Вверх по склону движение тяжелых грузов могло осуществляться с помощью воротов и канатов.

Топографическая ситуация выхода ВВД в магистральную реку в с. Никольское напоминает ситуацию в д. Волок (см. С. 8-9).



Илл. 26. Точка 28. Место выхода «канала» и ложбины в р. Лежу. В центре обрыв к реке.

Для более полной характеристики места выхода «канала»-ложбины в р. Лежу 22.11.2011 г. был сделан ещё один снимок — точка 28 (илл. 26).



Илл. 27. Космоснимок участка р. Лежи и ж/д Вологда — Вятка. В центральной-левой его части место д. Никольское, в центральной-верхней — р. Ухтюжка, в центральной-нижней — место её впадения в р. Лежа.

Точка 29-629-645 представляет собой пересечение речки Ухтюжки с железной дорогой Вологда — Буй — Вятка (илл. 28). Речка Ухтюжка течет здесь с севера на юг, имеет ширину 2—3—5 метров и местами почти пересыхает. Несколько сотен метров южнее ж/д находится заброшенная (исчезающая) д. Корючево.

Точка 30-644 находится при впадении р. Ухтюжки в р. Лежу (илл. 29). В настоящее время речка Ухтюжка имеет очень незначительную ширину и глубину. Ширина её не более 1 метра, глубина несколько десятков сантиметров. Пойма речки хорошо выражена, берега пологие. Общее её направление северо-восток — юго-запад. Русло в пойме незначительно меандрирует. Оно сильно зарастает травой, появляются кустарники. По воспоминаниям А. В. Белова несколько десятилетий назад пойма выкашивалась, в речке можно было купаться летом. Река Лежа в данной местности мелководна и имеет ширину 10—15 метров (илл. 30).

Судя по данным взятым из сайта Google от точки 19 (узловая точка I-4), что на левом берегу р. Ухтюжки в месте её пересечения с Усолочной дорогой, до впадения р. Ухтюжки в р. Лежа, то есть до точки 30 (узловая точка I-5), по её руслу около 3-х километров.



Илл. 28. Точка 29-629-645. Место пересечения речки Ухтюжки с железной дорогой Вологда — Буй — Вятка. Вид с северо-запада.



Илл. 29. Точка 30-644. Место впадения р. Ухтюжки в р. Лежу. В русле р. Ухтюжки А. В. Белов.



Илл. 30. Точка 30-644. Река Лежа в месте впадения в неё р. Ухтюжки. За рекой слева д. Белово. Вид с северо-востока.

Столько же километров от точки 19 (узловая точка I-4) до с. Никольское посуху (узловая точка I-6). Вероятно, Усолочная водно-волоковая дорога при её выходе в р. Лежу могла иметь два одинаковых по длине варианта: сухопутный на д. Никольское и водный по р. Ухтюжке. Оба эти варианта обозначены на схеме (илл. 1).

Таким образом, в отношении Усолочной дороги можно полагать, что в центральной своей части она имела собственно сухопутную дорогу и сопутствующий ей «канал». В западной и восточной частях Усолочная дорога выходила к магистральным рекам Лежа и Монза двумя вариантами: водными по их небольшим речкам-притокам и сухопутными. А. В. Белов неоднократно подчеркивал, что эти речки ранее были значительно глубже. Вероятно, во время функционирования волоков, провод по ним небольших груженных судов или плотов даже при условии перегрузки с волокуши на судно или плот был экономически целесообразнее, чем транспортировка этих грузов посуху на упряжных или ручных волокушах.

Таблица 1.

Точки документирования дороги Усолочная

№ п/п	Порядковый № точки и № метки по навигатору	Северная широта	Восточная долгота	Высотная отметка	Время документирования (часы и минуты)	Примечания
1	0 631	59 12,063	39 51,753	—	16.08.11 12 час. 15 мин.	Здание церкви Василия Великого.
2	1-а 632	58 53,685	41 06,338	112	16.08.11 12 37	Устье р. Васильевки.
3	1-б 633	58 53,641	41 06,491	112	16.08.11 12 39	Устье р. Васильевки.
4	2-а 634	58 53,766	41 06,215	—	16.08.11 13 47	Устье р. Васильевки
5	2-б 635	58 53,680	41 06,229	111	16.08.11 13 48	Устье р. Васильевки
6	3 636	58 53,677	41 06,229	—	16.08.11 16 час. 30	Усолочная дорога примерно в 2 км от ц. Василия В. и 1 км от ж/д
7	4 637	58 53, 677	41 06,229	—	16.08.11 17 час. 01	При выходе Усолочной дороги в ручей

8	5 608	58°51,021	41°01,616	—	4.05.11 08. 06	Место пересечения р. Васильевки с Монзенской ж/д
9	6 609	58°53,294	41°03,505	—	4.05.11 09.20	Начало «канала», выход его из р. Васильевки
10	7 610	58°53,364	41°03,288	—	4.05.11 10.19	ВВД идет на юг с отклонением к западу 30 градусов
11	8 611	58°53,294	41°03,505	—	4.05.11 10.28	ВВД идет на юг с отклонением к западу 60 градусов
12	9 612	58°53,181	41°01,704	—	4.05.11 10.54	ВВД пересекает лесовозная дорога
13	9-a	—	—	—	4.05.11 11.00	Место выхода канавы из р. Васильевки
14	10 613	58°53,143	41°01,530	—	4.05.11 13.06	Перед началом возвышенности
15	10-a	—	—	—	4.05.11 12.48	Между точками 9 и 10
16	11 614	58°53,118	41°00,479	154	4.05.11 14.03	Выход на водораздел

17	12 616	58°53,046	41°00,035	148	4.05.11 14.32	—
18	13 617	58°52,928	40°59,955	126	4.05.11 14.42	Переле- шиха
19	14 618	58°52,896	40°59,826	127	4.05.11 14.47	Переле- шиха
20	15 619	58°52,804	40°59,751	—	4.05.11 14.56	Переле- шиха
21	16 620	58°52,861	40°59,479	152	4.05.11 14.59	Переле- шиха
22	17 621	58°52,853	40°59,346	144	4.05.11 15.04	Выход с Перелеш- хи в еловый лес. Трасса идет на запад
23	18 622	58°52,863	40°59,139	137	4.05.11 15.11	Лес. Трасса идет на запад
24	19 623	58°52,847	40°58,917	143	4.05.11 15.18	Зимний лагерь. Трасса идет на запад.
25	20 628	58°52,505	40°58,193	158	4.05.11 16.45	Выход из болота перед Ух- тюжкой
26	21 624	58°52,666 (58°52,736)	40°58,467 40°58,250	133	4.05.11 15.33	Русло р. Ухтюжки
27	22 625	58°52,570	40°58,132 80	131	4.05.11 15.46	Правый берег р. Ухтюжки.

28	23 626	58°52,476	40°58,097	137	4.05.11 16.32	Выход «канала» в р. Ухтюж- ку на лев. берегу р. Ухтюжки
29	24 642-а	58 51,903	40 55,175	134	17.08.11 11.21	Около леса у с. Ни- кольское
30	25 642-б	58 51,903	40 55,175	134	17.08.11 11.21	Около леса у с. Ни- кольское
31	26 640	58 49,073	41 01,848	—	17.08.11 10.50	На пере- сечении с грунтовой дорогой
32	27 643	58 51,721	40 55,089	122	17.08.11 13.30	Площадка у реки
33	28	—	—	—	22.11.11	Обрыв к реке Леже
34	29 629 645	58°51,932	40°55,628	138	4.05.11 18.39	Место пересече- ния с ж/д Вологда- Вятка
35	30 644	58 50,899	40 56,562	111	17.08.11 14.34	Место впадения р. Ухтюжки в р. Лежу

Таблица 2.

Усолочная дорога.

Параметры «канала» и сухопутной дороги рядом с ним.

№ п/п	Точка до- кументи- рования	Ширина «канала»	Глубина «канала» (метров)	Ширина дороги (метров)	Высота над уров- нем моря
1	3	5	1,5	Желоб- «канал»	—

2	4	5	0,4–0,5	3	–
3	6	5	0,55	–	–
4	8	5	0,7	5	–
5	9	5	0,8	5	–
6	10 «пруд»	10	0,3–0,5	–	–
7	10-а	7	0,3–0,4	–	–
8	11	6-7	0,5-0,7	Желоб- «канал»	154
9	23	5	0,2–0,3	–	137
10	24	7–8	0,3–0,5	–	143
11	25	7–8	0,3–0,5	–	134
		В восточной части — 5 метров. В западной — 6–8 метров.	Средняя 0,3 – 0,7 метра	3–5 метров	

(–) — нет данных.

Как мы видим из приведенной выше таблицы 2, ширина «канала» составляла на ВВД Усолочная в восточной её части 5 метров а в западной 6–8 метров. Глубина от 0,3 метра до 1,5 метра. Средняя глубина 0,7–0,8 метра. Ширина сухопутной дороги 3–5 метров.

Из проведенных нами натуральных, полевых исследований в первую очередь можно сделать вывод, что «канал» не являлся дренажной канавой при сухопутной, грунтовой дороге, поскольку «канал» зачастую находится от нее на расстоянии, иногда значительном. Стоит обратить внимание на то, что вдоль сухопутной дороги нами не было замечено дренажных канав. «Канал», скорее всего, играл роль самостоятельной транспортной артерии. Как показывают данные таблицы 2, ширина сухопутной дороги в целом равна ширине «канала» или даже меньше её. Из чего можно сделать вывод, что грузы, транспортируемые по ним, могли быть в своих максимальных габаритах одинаковы. Вероятно, близки или одинаковы по габаритам были и средства передвижения по дороге и «каналу». Какими были эти средства, пока можно только предполагать.

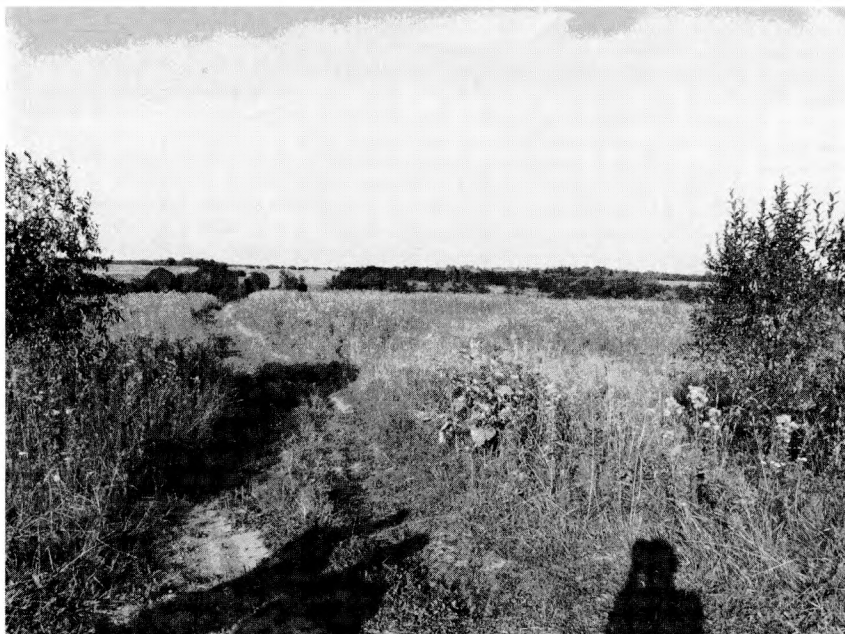
Дорога Копанка (Волоковая)

Копанка имеет и второе название — Волоковая.

Точка 1-638. Эта точка находится на месте пересечения бывшей ВВД Копанка с ныне существующей, построенной в 70-е годы XX века, внутрирайонной грунтовой дорогой (илл. 31, 32). Грунтовая дорога ведет из пос. Вохтога в д. Васильевку по правому берегу р. Монзы. На месте пересечения ВВД и грунтовой дороги ближе к р. Монзе до недавних пор существовала д. Уткино. Ныне это место распаханно. В непосредственной близости от данной точки проходит с юго-запада на северо-восток из пос. Вохтога в дд. Лысово и Демьяново внутрирайонная линия электропередачи. На илл. 31 видны её одиночные бетонные опоры. Номер опоры до грунтовой дороги 132 и номер после — 133. Собственно вдоль этой ЛЭП и проходит ВВД Копанка (д. Аксенова — д. Уткино), большая часть которой была нами документирована 1.05.2011. По сведениям уроженца д. Лысово нашего проводника А. П. Матреничева ВВД Копанка при выходе из леса, видимого на фотографии (илл. 31), делилась на две сухопутные дороги. Одна дорога шла прямо на д. Уткино через поле, другая поворачивала вдоль леса на север к д. Васильевка. Дорога на д. Уткино была оканавлена с обеих сторон. Одна канава была шире, другая уже. Эта дорога и канавы были распаханы в последние десятилетия. Дорога, оканавленная подобным образом, документирована нами ранее на трассе ВВД Копанка западнее данного места в лесу в точке 3. (С. 43-44).



Илл. 31. Точка 1-638. Место пересечения ВВД дороги Копанка с грунтовой дорогой на месте бывшей деревни Уткино. Вид с северо-востока.



Илл. 32. Точка 1-638. Место пересечения ВВД с грунтовой дорогой и место бывшей д. Уткино. Вид на северо-восток.

На илл. 32, на переднем плане видно место бывшей д. Уткино, за ней ложбина, выходящая в пойму р. Монзы. Ложбина обозначена цепочкой кустов. На горизонте видна д. Лысово и правее её — д. Демьяново. Выходила ли ВВД Копанка с её канавами в эту ложбину или нет, проводник не помнит.

На космоснимке участка поверхности земли от р. Монзы справа-вверху до леса слева-внизу (илл. 33) видна трасса ВВД Копанка. Копанка на этом участке хотя и распаханна, тем не менее, прослеживается довольно определенно. Данные космоснимка совпадают с данными проводника. На космоснимке видно, что трасса ВВД идущая через поле севернее бывшей д. Уткино переходит в ложбину упоминавшуюся ранее. По данным Google расстояние от р. Монзы до д. Уткино 222 метра, высотная отметка в русле р. Монзы 110 метров, у д. Уткино 118 метров. То есть склон от д. Уткино к реке 8 метров на 222 метра расстояния. «Канал», если бы он здесь имел место как канал, для провода судов на склоне к реке существовать не мог. Во время весеннего половодья речки Безденовка и Витальевка могли использоваться для провода судов. По мнению А. В. Белова, обе речки еще несколько десятилетий назад были более глубоководны, чем в наше время.



Илл. 33. Космоснимок участка поверхности земли от р. Монзы (справа-вверху) до раздвоения ВВД Копанка (слева-внизу) на сухопутную и водную её части. В нижней части снимка — часть р. Безденовки и р. Витальевки до места её пересечения с грунтовой дорогой и р. Монзой.



Илл. 34. Точка 2-639. Мост через р. Витальевку. Вид с востока.
Фото А. В. Белова.

Точка 2-639 представляет собой место пересечения речки Витальевки с грунтовой дорогой пос. Вохтога — д. Васильевка. Здесь отмечены данные навигатора и произведено фотофиксирование. (Илл. 34).

Следует отметить, что приток р. Витальевки ручей Безденовка пересекает трассу ВВД Копанка в районе её раздвоения на дороги в д. Уткино и в д. Васильевка. По данным взятым с сайта Google расстояние от этой точки на р. Безденовке до р. Монзы 1046 метров, перепад высот 17 метров. Вероятно, ВВД Копанка перед выходом в р. Монзу расходилась на три направления: два сухопутных на Уткино и Васильевку и третье — водное по речкам Безденовке-Витальевке. Можно предположить, что использовались все три восточных конца Копанки. Водный по речкам Безденовке и Витальевке мог функционировать тогда, когда уровень воды в них был достаточно высоким для прохода судов с грузами, а сухопутные — весь год.



Илл. 35. Точка 3-599. Вид на ВВД Копанка на север, оконтуренную с обеих сторон канавами.

Точка 3-599 выполнена в лесу неподалеку от ЛЭП, напротив и между ж/б опорами 78 и 79. На месте ж/б опоры 78 ВВ дорога отходит от трассы ЛЭП и уходит в лес. В лесу она идет с юга на север. Трасса ЛЭП идет в направлении запад-восток с отклонением к северо-востоку. ВВ дорога прослежена нами в лесу на протяжении нескольких сотен метров. Ширина дороги 6 метров (илл. 35). Ширина обеих канав немного различается. Восточная



Илл. 36. Точка 3-599. Восточная канава. Вид на север.



Илл. 37. Точка 4-598. Вид трассы ЛЭП на юг в сторону р. Лежи.

канава — 0,8—1 метра. (Илл. 36), западная — 1—1,2 метра. Глубина канав 0,5 метра. Течение воды на север. Высота по навигатору 141 метр.

Можно предположить, что ВВ дорога здесь была только трассирована и спланирована, «канала» рядом с ней нет. На дороге хорошо заметны колеи. Иногда заметны значительные ямы-ухабы.

Точка 4 выполнена на трассе ЛЭП (илл. 37). Визуально здесь прослеживается верхняя точка водораздела между р. Лежей и р. Монзой. Её координаты: $58^{\circ} 51.403$ северной широты, $41^{\circ} 02.511$ восточной долготы. Высота по навигатору 125 метров, что нельзя признать верным по отношению к другим, соседним меткам навигатора.

Отметим, что после документирования точки 4 была предпринята попытка найти юго-восточнее трассы ЛЭП-10 кв. дорогу, имеющую с обеих её сторон канавы подобные описанному выше на точке 3 по сведениям А. В. Белова. От основной дороги Копанки, между 62 и 63 опорами ЛЭП она отходила от основной трассы на деревню Строево.

От деревни Строево дорога шла к д. Комарово (через речку Вохтожка), а затем к селу Сидорово — бывшему волостному и районному центру. Эта отворотка так же



Илл. 38. Точка 5-597. Вид на «канал» с юга на север.

ется от трассы ЛЭП к западу.

Ширина «канала» в точке 5 равна 2–3 метрам, глубина 0,5 метра (илл. 38). Дорога заметна среди зарослей леса и поваленных деревьев. Её ширина 6–7 метров. Высота по навигатору 137 метров.

Точка 6 выполнена на месте выхода «канал» и дороги на трассу ЛЭП (илл. 39). Здесь стоит ж/б опора 63. «Канал» и дорога теряются, поскольку вся местность изъезжена авто-тракторной техникой. Высота по навигатору 133 метров.



Илл. 39. Точка 6-596. Вид на трассу ЛЭП в районе железобетонной опоры 63 на юг.

была окювечена. Кюветы были заметны кое-где до наших дней.

Она тоже считалась волоконой. Поиск дороги не удался — лес в этом направлении совершенно непроходим из-за ветропвала 2010 года.

Точка 5 выполнена неподалёку от трассы ЛЭП и ж/б опоры 63. В данном месте трасса ВВ дороги отклоня-



Илл. 40. Точка 7-595. Вид на «канал» с юго-запада.



Илл. 41. Точка 8-594-а. Поворот «канала» и ВВ дороги на северо-восток.



Илл. 42. Точка 9-594. Вид на «канал» и ВВ дорогу с юга.

Точка 7-595 выполнена на месте, где дорога выглядит главным объектом, а «канал» — второстепенным. Ширина «канал» 3—4 метра, его глубина 0,7 метра, глубина воды 0,3 метра. Дорога к востоку от него имеет те же параметры, что и раньше 6—7 метров. Высота по навигатору 140 метров.

Точка 8-594-а выполнена на месте поворота «канала» (илл. 41) и дороги с направления юг-север на направление северо-восток (45°). Ширина «канала» 4 метра, глубина — 0,8 метра. Глубина воды 0,4 метра. Направление потока воды на юг. Ширина дороги 6—7 метров.

Точка 9 выполнена на месте, где трасса «канала» видна на большое расстояние, поскольку почти не заросла и не завалена деревьями (илл. 42). Высота по навигатору 146 метров.

На месте точки 9 проведена только фото-видеосъемка без замеров параметров «канала» и дороги.

Точка 10 выполнена на трассе «канала» на месте большого упавшего дерева (илл. 43). С восточной стороны от него залитые водой колеи дороги.

Ширина дороги 6—7 метров. К востоку от нее прослеживается дренажная канава шириной около 1 метра и глубиной несколько десятков сантиметров.

Высота по навигатору 122 метра. Ширина «канала» 5 метров. Глубина «канала» около 1,2 метра. Глубина воды 0,85 метра. Течение на юг.



Илл. 43. Точка 10-593. Вид на «канал» с юга.



Илл. 44. Точка 11-592. Вид на начало «канала» с востока. Слева А. В. Белов.



Илл. 45. Точка 12-591. Вид на цепочку холмиков с юга.

Точка 11 выполнена на месте видимого начала «канала» (илл. 44).

Ширина «канала» 5 метров. Вероятная глубина 0,9–1 метр. Прослеживаемая глубина воды 0,5 метра. Течение воды на юг. Высота по навигатору 131 метр. Дорога прослеживается плохо.

Точка 12 выполнена в западной части трассы ЛЭП, в месте, где начинают прослеживаться следы ВВД. Они представляют собой цепочку разнообразных заросших холмиков земли (илл. 45). Рядом местами прослеживаются участки грунтовой дороги. Сам «канал» не прослеживается, вероятно, из-за того, что вся поверхность земли изъезжена автотракторной техникой.

Точка 13 выполнена над бетонной трубой (илл. 46), в которой р. Аксёновка протекает под бетонной дорогой. Течение воды в р. Аксёновке на юго-запад в сторону р. Лежи.

Точка 14-646 представляет собой место пересечения р. Аксёновки с железной дорогой Вологда — Буй — Вятка. Эта речка является западной частью ВВД Копанка, идущей от д. Уткино к д. Аксеново на р. Леже. На илл. 47 видна пойма р. Аксеновки, а на горизонте, на левом берегу р. Лежи — лес.



Илл. 46. Точка 13-607. Вид на северо-восток на р. Аксёновку и ЛЭП.



Илл. 47. Точка 14-646. Место пересечения р. Аксёновки с железной дорогой Вологда — Буй — Вятка. Вид с северо-востока.



Илл. 48. Точка 15-647. Место впадения речки Аксеновки в речку Вохтожку. Вид с северо-запада.



Илл. 49. Космоснимок местности с р. Аксеновкой от р. Лежи (слева-внизу) до «бетонки» (справа-вверху).

Точка 15-647 находится в месте впадения речки Аксёновки в речку Вохтожку (илл. 48).

Речка Вохтожка в 300 метров западнее этой точки впадает в р. Лежу. Устье р. Аксёновки находится на южной окраине д. Аксёново. На правом берегу р. Вохтожки в 300-х метрах восточнее данной точки находятся постройки промышленной зоны совхоза «Вохтога». В русле р. Аксёновки в августе 2011 года вода едва сочилась. Речка Вохтожка имеет ширину около 1 метра. Поймы той и другой речек сильно зарастают травой и кустарником.

По данным взятым с сайта Google (илл. 49) расстояние от ж/д Вологда — Вятка до устья р. Аксёновки около 925 метров и от ж/д до бетонной дороги, где начинается ВВД Копанка, — 2713 метров. В целом водный путь по р. Вохтожке и р. Аксёновке от р. Лежи до начала дороги Копанка и «канала» рядом с ней составляет около 4-х километров. Перепад высот (142—125) равен 17 метров. Следует отметить, что в отличие от восточной части Копанки, где выявляются три варианта выхода в р. Монзу, в западной части этой ВВ дороги нами прослежен только один вариант её выхода в р. Лежу — водный по р. Аксёновке. Западная сухопутная часть дороги распахана, и нами не прослежена. Тем не менее, в западной части ВВД Копанка могло быть два и даже три конца её выхода в р. Лежу: водный и два сухопутных. О возможности существования грунтовой дороги, вдоль р. Аксёновки упоминает в своей работе А. В. Белов³². Подтвердить его мнение могут братья Смирновы Николай Иванович и Иван Иванович, уроженцы деревни Аксёново. По их сведениям Волоковая дорога шла параллельно речке Аксёновке, впадающей в реку Вохтога, и далее к речке Витальевке. Таким образом, западная часть Копанки как и восточная имела и сухопутный, и водный варианты выхода в магистральную реку. Водный мог функционировать тогда, когда уровень воды в речках Аксёновка и Вохтожка был достаточно высоким для прохода судов и плотов с грузами, а сухопутные — круглый год. На схеме (илл. 1) в западной части Копанки обозначены два конца ВВД: сухопутный и водный II-7 II-8, а в восточной — три: два сухопутных и один водный II-1, II-3, II-2. Места разделения ВВД на отдельные направления и места их выхода в магистральные реки обозначены как узловые точки II-4, II-5, II-6.

Таблица 3.

Точки документирования дороги Копанка (Волоковая).

№ п/п	Порядковый № точки и № метки по навигатору	Северная широта	Восточная долгота	Высотная отметка	Примечания
1	1 638	58° 53,677	41° 06,229	нет	Место пересечения Копанки и грунтовой дороги
2	2 639	58° 53,062	41° 06,940	нет	Мост на р. Витальевке
3	3 599	58° 51.747	41° 03.499	141	В лесу
4	4 598	58° 51.403	41° 02.511	125	На водоразделе на трассе ЛЭП
5	5 597	58° 51.248	41° 02.479	137	У ж/б опоры 63
6	6 596	58° 51.173	41° 02.284	133	Выход на трассу ЛЭП
7	7 595	58° 51.158	41° 02.158	140	Дорога главнее чем «канал»
8	8 594-а	58° 51.152	41° 02.169	136	—
9	9 594	58° 51.109	41° 02.109	146	Трасса «канала» видна на большое расстояние
10	10 593	58° 51.069	41° 02.062	122	На месте большого упавшего дерева
11	11 592	58° 51.068	41° 02.070	131	Начало «канала»

12	12 591	58° 51.056	41° 02.013	108	Цепочка холмиков
13	13 607	58° 50.949	41° 01.834	132	Пересечение р. Аксеновки с «бетонкой»
14	14 646	58° 51.489	40° 56.738	—	Пересечение р. Аксеновки с ж/д Вологда—Буй
15	15 647	58° 50.104	40° 58.731	122	Место впадения р. Аксеновки в р. Вохтожку

Таблица 4.

Точки документирования дороги Копанка.

№ п/п	Точка до- кументи- рования	Ширина «канала»	Глубина «канала» (метров)	Ширина дороги (метров)	Высота над уров- нем моря
1	3	нет	нет	6	141
2	5	2–3	0,5	6–7	137
3	7	3–4	0,7	6–7	140
4	8	4	0,8	6–7	136
5	10	5	1,2	6–7	122
6	11	5	0,9–1	—	131
Средняя		3–5	0,7–0,8	6–7	

Как мы видим из таблицы 4, ширина «канала» составила на ВВД «Копанка» от 2 до 5 метров. Средняя его ширина 3–5 метров. Глубина от 0,5 до 1,2 метра. Средняя глубина 0,7–0,8 метра. Ширина сухопутной дороги 6–7 метров. Обращает на себя внимание, что у ВВД Копанка дренажная канава вдоль сухопутной дороги прослеживается почти на всем её протяжении.

Следует отметить, что по предложению А. Н. Кичигина для консультаций по вопросу исследования ВВД Копанка авторы отчета пригласили заведующего сектором водного хозяйства и охраны окружающей среды Совета по изучению производительных сил РАН и Минэкономразвития кандидата технических наук, доктора географических наук, действитель-

ного члена Академии водохозяйственных наук РФ Алексея Алексеевича Белякова. В настоящее время он является одним из ведущих специалистов в области водного хозяйства России. Как уже упоминалось выше, в его докторской диссертации приведено мнение о существовании на волоке Монза-Лежа «канала Ивана Грозного». Выезд группы в составе И. Ф. Никитинского, А. В. Белова, А. А. Белякова для натурального обследования ВВД Копанка состоялся 7 июля 2011 года. Нами было осмотрено несколько сотен метров «канала» и сухопутной дороги рядом с ним в районе точек документирования 10-13. В результате этого осмотра А. А. Беляковым было высказано мнение, что данный «канал» собственно как канал, для провода судов функционировать вряд ли мог. Поскольку он сам вопросами истории преодоления волоков ранее XVIII века не занимался, то это должны сделать другие специалисты. Для того чтобы понять назначение «канала» необходимы дальнейшие историко-архивные и археологические исследования.

Выводы

Таким образом, в результате полевых исследований, проведенных в мае-ноябре 2011 года, нами выявлены и документированы на водоразделе междуречья Лежа-Монза два объекта, две волоковые дороги: Усолочная дорога и дорога Копанка. Оба объекта нанесены на карту (карта 2 и илл. 1). Усолочная дорога имеет 35 точек документирования, Копанка — 15. Для сравнения скажем, что за восемнадцать лет исследований экспедицией музея г. Петрозаводска «Государевой дороги», проложенной от Белого моря до Онежского озера в 1702 года по приказу Петра I, к 2008 году было документировано 15 её участков³³. Параметры документирования точек прохождения наших маршрутов представлены в таблицах 1 и 3. Параметры документирования «канала» и сухопутной дороги представлены в таблицах 2 и 4. Производилась привязка точек документирования к карте и с помощью космоснимков Google. Для большинства точек документирования удалось выдержать многие из предполагавшихся параметров. На ряде точек, по причинам указанным в тексте отчета, параметры документирования были выдержаны не все. К сожалению, навигатор часто не давал высотных отметок, иногда они были некорректными. Значительным подспорьем в деле геопривязки объектов к карте являются космические снимки, взятые с сайта GOOGLE. В направлении географической привязки объектов необходимы дальнейшие исследования. Проведенное нами документирование показало что, не смотря на природные и антропогенные факторы воздействия на эти объекты, следы волоковых дорог сохраняются до наших дней. На трассах обеих ВВД в центральной их части прослеживаются и «каналы» и сухопутные дороги. В прилегающих к магистральным рекам участках «каналы» в значительной части не сохранились. Этот факт можно объяснить за счет

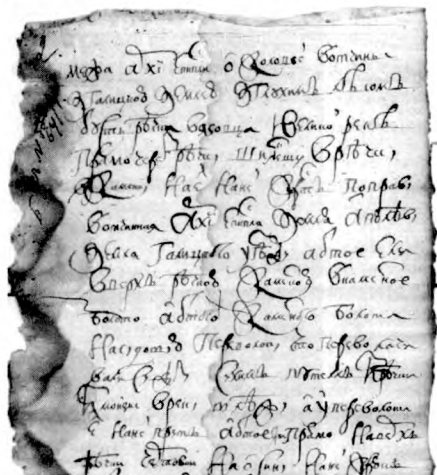
большого антропогенного воздействия на эти участки, чем на глубинные, таежные. В первую очередь повлияла распашка под поля. Тем интереснее, что в районе с. Никольское следы «канала» сохранились до наших дней.

Следует отметить, что обе водно-волоковые дороги выходили в магистральные реки несколькими концами. Усолочная дорога в западной и восточной своих частях выходила к магистральным рекам Лежа и Монза двумя вариантами: водными, по их небольшим речкам-притокам Ухтюжке и Васильевке и сухопутными. Вероятно, во время весеннего функционирования волоков провод по речкам небольших груженных судов или плотов был экономически целесообразнее, чем транспортировка этих грузов посуху на гужевых или ручных волокушах.

Дорога Копанка в западной и восточной своих частях также имела и сухопутный, и водный концы выхода в магистральную реку. Водный мог функционировать тогда, когда уровень воды в речках Аксёновка-Вохтожка и Безденовка-Витальевка был достаточно высоким для прохода судов и плотов с грузами, а сухопутный — круглый год.

Оснащение сухопутных дорог сопутствующими, и сопоставимыми с ними по ширине, «каналами», тоже должно было, каким-то образом, облегчить транспортировку грузов через сухой волок. Исследователи волоков отмечают наличие каких-то похожих конструкций, кроме тех случаев, что мы упоминали выше, и в других местах Севера. Так И. И. Муллонен сообщает, что на Волочке в Толвуе есть следы некоей «канавы» сопряженной с волоком³⁴. Имеется ещё целый ряд известий о «каналах»-копанях других мест Русского Севера. О них будет сказано в последующих научных работах. Собственно как каналы для прохода по ним судов, тем более груженных, от одной магистральной реки до другой «каналы» функционировать не могли. «Канал» на Копанке не образует сплошной линии от речек Аксёновка-Вохтожка до Безденовка-Витальевка. Хотя «канал» на Усолочной ВВД мог иметь сплошную линию от речки Ухтюжка до речки Васильевки, но его глубина зачастую явно недостаточна для того, чтобы по нему могли двигаться суда. Обращает на себя внимание тот факт, что суда через волок по Усолочной ВВД волочили, что засвидетельствовано документом конца XVII века. Этот документ отмечает «судовую переволоку, что переволачивали суды сухим путём из речки из Монзы в реку Лежу»³⁵. К сожалению, в документе нет расшифровки, как именно это делалось. Можно предположить несколько вариантов использования «каналов». Летом по ним могли перетаскивать корытообразные волокуши, не требующие глубокой воды под днищем. Такие существовали всегда и продаются в магазинах в наше время. Зимой те же волокуши могли идти теми же каналами-желобами по снегу, а ещё лучше по льду. Конечно, волокуши могли быть и разнообразными ползными волокушами. На волокушах могли «переволачивать» и упоминавшиеся выше «суды». По сведениям нашего проводника А. П. Матреничева, на обеих дорогах ещё в 50–60-е годы XX века зимой устраивали так назы-

ваемые дороги-ледянки. Он описал технологию их прокладки. На гужевые сани ставили большую деревянную бочку, у которой сзади-снизу имелось два крана. При движении вода из кранов текла на две стороны, на места, где прошли полозья саней. Замерзающая вода образовывала две ледяные колен. По мере того, как лёд на них стирался в процессе эксплуатации дороги, их снова поливали водой. Мастер, который изготовлял такие бочки, жив до сих пор и проживает в д. Путиловской. Впрочем, какое-то время в период ве-



Илл. 50. Лист из Межевой росписи на пустошь Никольское. 1691 год.

«...Межа Архиепископской вотчины с Галицкою землею з глухим лесом от усть реки Вязовца и Великой реки прямо через реку Шилекшу в речку Каменку на ель, на ней крест по праву вотчинная Архиепископья земля, а налево земля Галицкого уезду. А от тое ели вверх речкою Каменкою в Каменное болото, а от того Каменного болота на судовую переволоку, что переволачивали суды сухим путём из речки из Монзы в реку Лежу, а у переволоки ель, на ней прут, а от той ели прямо на верх речки Чертовки на осину, на ней крюк, а от осины прямо на ель, на ней крест...».

Из Межевой росписи на пустошь Никольское. 1691 год.

сеннего половодья, «канал» мог быть использован и по привычному для нас назначению, т.е. для сплава судов и плотов. Возможно, «каналы» использовались и для цели, которая в наше время может показаться неожиданной. Это скоростное передвижение по ним на ледовых и снежных парусных бучерах. Традиция их строительства и использования на реках Севера восходит к началу XVIII века, а может и к более раннему периоду. Возможно, где-то в архивах со временем будут найдены документы XVI–XVII веков объясняющие технологию использования «каналов».

Существенные коррективы в понимание процесса функционирования обеих ВВД могут внести исследования гидрологов. Современное состояние малых волоковых речек может значительно отличаться от их состояния в XVI–XVII веках. Обмеление речек и рек региона отмечают как современные местные жители (А. В. Белов, А. П. Матреничев и др.) так и специалисты-гидрологи. Ещё в XIX веке учёные заговорили об обмелении рек³⁶. Н. П. Павлов-Сильванский в книге «Феодализм в России» так описывает речку Славянку, по которой проходил водно-волоковой путь волока

Словенского: «Эта река Славянка в наше время, когда реки так сильно обмелели, представляет собою маленькую речку. В нижнем своём течении это мелкая узкая речка в очень высоких берегах. Теперь она еле покрывает дно своего узкого глубокого русла. Но некогда воды её наполняли берега почти до краёв и река Славянка была достаточно глубока для древних небольших плоскодонных торговых ладей... Чем ближе к истоку, тем более ничтожной представляется теперь эта река, которая когда-то входила в состав большого торгового пути. Её верхнее русло — широкая болотистая низина. Летом её воды теряются в болотине...»³⁷. Мы видим тоже самое на волоке Монза-Лежа. Мы видим как на наших глазах озёра по краям затягиваются мхами, водорослями, суживаются, мелеют и превращаются в болота. Те, в свою очередь, с вырубкой лесов и понижением почвенных вод, высыхают. На протяжении жизни одного поколения стало заметно, как сильно обмелели крупные реки, а о малых реках и их притоках и говорить нечего — они только в половодье напоминают о бывшей мощи. Деградация русел малых рек продолжается и в наше время. Речка Васильевка ещё 50—60 лет назад в своих верховьях имела омуты, в которых в сенокос купали лошадей. Речка Вохтога 50 лет назад в летний период имела глубину до двух метров, а уже в 2010 и 2011 годах в верховьях полностью высыхала. В районе посёлка Вохтога летом она пересыхает в нескольких местах. Также происходит и на других малых реках водораздела. Современный исследователь А. Н. Кичигин указывает более 15 причин деградации русел малых рек Вологодской области³⁸. К ним относятся: заиление русел и отмирание их верховий, исчезновение на малых реках малых ГЭС и мельниц, вырубка лесов, лесосплавные работы, мелиорация земель и ряд других причин.

Как высоко можно было проводить (волочить) суда по малым речкам, как долго держалась высокая вода в них? Эти вопросы пока остаются открытыми. Получение профилей этих речек и самих «каналов» существенно расширили бы наше представление об истории и технологии преодоления волоков.

К сожалению, нам пока не удалось подтвердить существующее в литературе мнение, что «каналы» были сооружены во времена Ивана Грозного. Вполне вероятно, что это было именно так, или что один из них появился по его указу. Обращают на себя внимание параметры сухопутных дорог на обеих ВВД. Если на Усолочной дороге её ширина 3—5 метров, то на Копанке 6—7 метров. Если на первой нами не отмечено дренажной канавы, то на второй она есть. Возможное объяснение этого может быть следующим. Дорога Копанка по своей ширине близка стандарту государевых дорог в 3 сажени. Вероятно, такие дороги использовали не только для перевозки грузов, но и для ямской гоньбы. Дорога Усолочная соответствует дорогам прочего назначения шириной в 2 сажени. Параметры подобных дорог были определены Судебником XV века и просуществовали до конца XVII века. ВВД Копанка была трассирована почти полностью, но «канал»-желоб рядом с ней не был выкопан до конца. Зафиксированное С. М. Житновым предание

свидетельствующее, что «соединение было начато Иваном Грозным», более точно, чем мнение Ф. Я. Нестерука о том, что канал прорыт «был». Дело датировки теперь за археологическими работами на Усолочной и Копанке, а также работами в архивах.

ВВД Усолочная и Копанка могут быть объектами дальнейших научных исследований, направленных на изучение водно-волоковых путей России. Кроме того, по документированным нами волокам могут быть проложены познавательные туристические маршруты, а в районе с. Никольское устроен познавательно-развлекательный комплекс с трассой катания на санях типа бобслей.

Примечания

¹ Белов А. В. О волоковых путях волости Лежский волок // Власть и общество на Европейском Севере России: исторический опыт и современность. Вологда, 2010. С. 6.

² Никитинский И. Ф. О водно-волоковых путях подвоза белого камня в Вологду и регион в XV–XVI вв. // Маринская водная система: природный, культурологический и социально-экологический потенциал развития (к 200-летию открытия). Вологда, 2010. С. 83–92.

³ Афанасьев А. П. Исторические, географические и топонимические аспекты изучения водно-волоковых путей // Вопросы географии. 1979. Вып. 110. Топонимика на службе географии. С. 56–57.

⁴ Макаров Н. А. Колонизация северных окраин Древней Руси в XI–XIII вв. М., 1997. С. 93.

⁵ Кузнецов А. В. Грязовецкие топонимические этюды. Сайт в Интернете.

⁶ Водарский Я. Е. Вологодский уезд в XVII в. (К истории сельских поселений) // Аграрная история Европейского Севера СССР. Вологда, 1970. С. 333.

⁷ Духовная грамота (вторая) великого князя Василия Дмитриевича / Духовные и договорные грамоты великих и удельных князей XIV–XVI вв. Подготовлено к печати Л. В. Черепнинным. М.–Л., 1950. С. 58.

⁸ Там же. С. 29.

⁹ Жалованная грамота великого князя Иоанна Васильевича. 1540 г. № 295 / Духовные и договорные грамоты великих и удельных князей XIV–XVI вв. Подготовлено к печати Л. В. Черепнинным. М.–Л., 1950. С. 532.

¹⁰ Царская жалованная грамота Вологодским дворцовым оброчным сокольникам от 3 января 1548 г. / Духовные и договорные грамоты великих и удельных князей XIV–XVI вв. Подготовлено к печати Л. В. Черепнинным. М.–Л., 1950. С. 547.

¹¹ Переписные книги вологодских монастырей XVI–XVIII вв. Исследования и тексты. Вологда, 2011. С. 282.

¹² Котельский Г. Сказание о жизни и чудесах преподобного и богоносного отца нашего Ферапонта, Монзенского чудотворца. Кострома, 2007. С. 40, 45, 46.

¹³ Водарский Я. Е. Вологодские уезды в XVII в. (К истории сельских поселений) // Аграрная история Европейского Севера СССР. Вологда, 1970. С. 253–366.

¹⁴ ГАВО. Ф. 496. Оп. 1. Д. 131, 137. Книга для записи оброка с десятинного леса Лежского волоку за 1704 г., О сдаве плотов в Вологду лежскими крестьянами, 1704 г.

¹⁵ Нестерук Ф. Я. Гидротехническое прошлое великого города. М., 1947. С. 59.

¹⁶ Житков С. М. Проекты соединения водных путей России. СПб.: МПС, 1909. С. 33.

¹⁷ Беляков А. А. Транспортно-энергетическая водная система в России. Дисс. на соискание уч. степени докт. ист. наук. М., 1974.

¹⁸ Водные пути Вологодской губернии. Вологда, 1912.

¹⁹ Там же. Схема проекта предполагаемого водного пути между реками Сухоней и Костромой; План предполагаемого водного пути между реками Сухоней и Волгой.

²⁰ Макаров Н. А. Колонизация северных окраин Древней Руси в XI–XIII вв. М., 1997. С. 99.

²¹ Там же. С. 99.

²² Там же. С. 99.

²³ Там же. С. 49.

²⁴ Там же. С. 225.

²⁵ Автомобильные дороги и дороги Вологодчины. Вологда, 2000. С. 33–39, 115–116.

²⁶ Белов А. В. О волоковых путях волости Лежский волок // Власть и общество на Европейском Севере России: исторический опыт и современность. Вологда, 2010. С. 6.

- ²⁸ Кузнецов А. В. Грязовецкие топонимические этюды. Режим доступа: <http://www.merja.org/merjaniya/vologodskaya/998.htm>.
- ²⁹ РГАДА. Ф. 1209. Оп. 1. Д. 14724.
- ³⁰ Брокгауз Ф. А. и Ефрон И. А. Энциклопедический словарь. Т. VII. СПб., 1892. С. 83.
- ³¹ Там же.
- ³² Белов А. В. О волоковых путях волости Лежский волок // Власть и общество на Европейском Севере России: исторический опыт и современность. Вологда, 2010. С. 6.
- ³³ Сайт интернета «Государева дорога».
- ³⁴ Муллонен И. И. Древние дороги Обонежья // Природное и историко-культурное наследие Северной Фенноскандии [Текст] = Natural, historical and cultural heritage of Northern Fennoscandia : материалы международной научно-практической конференции, 3 – 4 июня 2003 г., г. Петрозаводск / [ред. Л. С. Баранцева]. – Петрозаводск: Пакони, 2003. – С. 165–170.
- ³⁵ Челобитная архиепископу Гавриилу крестьян Лежского волока дд. Ваганово и Вохтаго... Межевая роспись на пустошь Никольское. 1691 год. (РГАДА. Ф. 1260. Оп. 1. Д. № 8784. Л. 2).
- ³⁶ Докучаев В. В. Предполагаемое обмеление рек Европейской равнины // Заседание Петербургского собрания сельских хозяев. СПб. 1876 № 7.
- ³⁷ Павлов-Сильванский Н. П. Феодализм в России. М., «Наука». 1988. С. 152.
- ³⁸ Кичигин А. Н. Причины деградации русел малых рек Вологодской области // Геоморфология. 1992 № 1.

На лицевой стороне обложки помещен фрагмент «канала» на водно-волоковой дороге Копанка, на оборотной — церковь Василия Великого — своеобразный маяк на водно-волоковой дороге Усолочная.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
Волжско-Сухонский водораздел между реками Лежа и Монза	3
Археологические сведения о «каналах»-«копанях» водно-волоковых путей	7
Определения, обозначения и сокращения	9
Усолочная (Волоковая) дорога	11
Дорога Копанка (Волоковая)	40
Выводы	55
Примечания	59