

ИСТОРИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ

УДК 911.7

В. Л. Мартынов, И. Е. Сазонова

ИСТОРИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ: МОСКОВСКИЙ ЭТАП (XVI–XVII ВВ.)

Актуальность исследования связана с тем, что проблема трансформации системы путей сообщения Северо-Запада между его присоединением к Московскому государству и царствованием Петра I до настоящего времени остаётся малоисследованной. В XVI в. сохраняется преимущественно широтный характер сообщений, сложившийся в новгородское время, но коренным образом меняется состав перевозимых грузов. Меха, бывшие основой новгородской торговли, теряют своё значение, поскольку в Западной Европе резко растёт производство шерстяных тканей. Им на смену приходит сырьё для формирующейся европейской промышленности — лён, кожа и подобные грузы. В конце XVI–XVII вв. система путей сообщения приобретает меридиональный характер, основным путём становится путь между Белым и Каспийским морями. В XVII в. с основанием первого торгового города в устье Невы, шведского Ниена, система путей сообщения в пределах современного Северо-Запада приобретает характер, в целом сохранявшийся до начала XX в. Наряду с водными путями, которые остаются главными, возникают дороги, соединяющие главные города региона как между собой, так и с территориями, находящимися за его пределами. Значительная часть нынешних дорог проходит по тем трассам, которые были определены в XVII в. На этом этапе впервые появляются дороги, проходящие не вдоль водных путей, а соединяющие их через водоразделы.

Ключевые слова. Пути сообщения, Московский этап, Двинская земля, Ливонская война, Архангельск, Ниен, Псков, Новгород, Рига, Нарва, Балтийское море, дорожная сеть.

В 1478 г. Новгородское государство было присоединено к владениям Московского великого княжества. Новгородские земли были разделены на две части. Заволочье с Двинской землёй было напрямую включено в состав владений Великого князя Московского. Юго-западная часть Новгородской земли была оставлена в составе Новгородского государства, формально продолжавшего своё существование до начала XVII в. («Смутного времени»).

Великий Новгород продолжал ещё примерно столетие оставаться крупным городом и торговым центром, но магистральное направление транспортных коммуникаций на Северо-Западе меняется с субширотного (Балтийское море — Белое море) на субмеридиональное (Москва — Белое море). Меридиональные и субмеридиональные направления транспортных связей характерны для региона и в настоящее время.

Если до падения новгородской государственности основу системы путей сообщения, как уже говорилось выше, составлял широтный водный путь от устья Невы до устья Северной Двины, то после присоединения Великого Новгорода к Москве западная часть этого пути от Словенского волока стала поворачивать не на север, к

Новгороду, а на юг, к Москве. Поскольку речной путь от Шексны к Москве был очень кружным (Шексна — Волга — Ока — Москва-река), то большое значение приобретают более короткие пути из Верхневолжья к Москве, включавшие в свой состав как речные, так и сухопутные участки.

Соответственно резко растёт значение Ярославля и Вологды, через которые проходили эти пути. Широтная же ось освоения Северо-Запада распадается на две слабо взаимодействующие между собой части: западную (р. Нева — Ладожское озеро — Свирь — Онежское озеро — Вытегра) и восточную (Шексна — Сухона — Северная Двина). Восточная часть этой оси, кроме широтного продолжения (в бассейн Северной Двины) имела также меридиональное, через Белое озеро, Ковжу и Вытегру в Онежское озеро и далее на север в Белое море через водораздел Балтийского и Белого морей и озёрно-речную систему Выг. Сохраняется также значение пути по р. Онега, отходивший на север от Словенского волока и шедший через оз. Воже, относящееся уже к бассейну Онеги.

Развитие меридиональных транспортных связей между Москвой и Белым морем приводит к усилению значения монастырей и посадов, построенных на этих путях во время противостояния Москвы и Великого Новгорода. Это Кирилло-Белозерский, Палеостровский и Соловецкий монастыри, а также Каргополь. Основным товаром, который вывозился из Двинской земли в первой половине XVI в. и затем продавался в Западную Европу, как и в новгородское время, были меха [20].

В западной части региона по мере снижения торговли Великого Новгорода и переориентации путей с широтных на меридиональные растёт значение Пскова. Восстанавливается торговое значение путей по р. Великая, Псковско-Чудскому озеру и р. Нарова (Нарва). Ответвление от этого пути на запад от Псковско-Чудского озера отходило по р. Эмайыги (русское название этой реки — Амовжа, немецкое — Эмбах), на которой находится город, который сейчас называется Гарту (бывший новгородский Юрьев, немецкий Дерпт). Этот путь продолжался к Рижскому заливу через водораздел рр. Эмайыги и Пярну до устья последней. Водораздельный участок пути контролировала немецкая крепость Феллин (нынешний город Вильянди в Эстонии).

Особенно быстро значение Пскова и транспортных путей, через него проходящих, стало расти с начала XVI в. Это было связано с началом создания английского флота при Генрихе VII. Флоту нужны были паруса, которые изготавливались из льна, и канаты, которые делались из пеньки. Псковская земля наряду с другими представляла и то, и другое в большом количестве.

Кроме речных путей, через Псков проходили и дороги, соединявшие Москву с главными городами Ливонского ордена — Ревелем и Ригой. Эти дороги шли от Москвы на Новгород, далее вдоль берега Ильменя и реки Шелонь через Порхов на Псков, и от Пскова они расходились на север, в Ревель и на запад в Ригу.

С Великим княжеством Литовским Великий Новгород связывала дорога вдоль реки Ловать через Луки-на-Ловати (нынешние Великие Луки) на Невель и далее в пределы современной Белоруссии. По тем же направлениям в XIX и XX вв. были построены железные, а затем и автомобильные дороги. Существовала также дорога на север от Великого Новгорода до Ладоги, далее вдоль берега Ладожского озера и Невы к устью этой реки и крепости Орешек. От Невы эта дорога продолжалась вдоль берега Финского залива в шведские пределы и далее к Стокгольму. Дорога вдоль побережья залива была главной дорогой между Швецией и русскими землями

по крайней мере до XVII в. Об этом свидетельствует, в частности, то, что именно по этой дороге перемещались послы Швеции. На этой дороге в окрестностях современного города Приморск скончался основоположник финской письменности Микаэль Агрикола, входивший в состав шведского посольства в Москву в 1556 г.

Существовала также дорога от Новгорода к Ивангороду, проходившая через водоразделы [15]. Южная часть этой дороги исчезла с появлением более удобного пути вдоль р. Луга, северная ныне представляет собой западный участок Таллинского шоссе (Кингисепп — Ивангород). Большое значение имела также Гдовская дорога, соединявшая Великий Новгород с Гдовом. Восточной части этой дороги ныне не существует, а западная представляет собой участок дороги Заполье — Плюсса — Гдов, от Ляд до Гдова. Когда-то это была одна из главных дорог Северо-Западной Руси, и Гдов был одним из ключевых её городов. Сейчас это насыпная дорога местного значения, а Гдов — крохотный город с населением в 3,5 тыс. чел. В целом от дорог того времени остались лишь отдельные участки.

В 1558 г. начинается Ливонская война, в ходе которой московские войска на долгое время занимают Нарву и Дерпт. Это приводит к резкому усилению псковской торговли, поскольку оба главных пути, соединявших Псковскую землю с Балтийским морем, оказались в руках Московского государства. Но в 1583 г. Ливонская война заканчивается поражением Москвы — восстановлением существовавшей до войны границы к югу от Псковско-Чудского озера и переходом под власть Швеции как завоёванной было Нарвы, так и части территорий Московского государства между Псковско-Чудским озером и Финским заливом (Ивангородский, Ямской и Копорский уезды).

В ходе Ливонской войны (1570 г.) войсками Ивана Грозного было окончательно подорвано могущество Великого Новгорода. После массовых казней город уже никогда не смог не то что восстановить своё былое значение, но даже и приблизиться к нему. Значение Великого Новгорода как центра системы торгово-транспортных коммуникаций Северо-Западной Руси исчезает навсегда. Опричники Ивана Грозного в 1571 г. уничтожают и грабят также русское население Нарвы, занятой в это время войсками Московского государства [13].

С поражением в Ливонской войне в 1583 г. под властью Московского государства остался лишь небольшой участок побережья Балтийского моря, но на этом участке находилось устье реки Невы, бывшее главным узлом системы путей сообщения Северо-Запада на протяжении многих столетий и остающееся им по сей день. Этот участок был очень небольшим — от устья р. Стрелки до устья р. Сестры, но тем не менее его наличие сохраняло за Московским государством выход в Балтийское море. В 1595 г. Швеция возвращает Московскому государству отошедшие от него в 1583 г. земли в обмен на признание своей власти в Северной Финляндии.

Отказ Шведского королевства от полученных в 1583 г. территорий можно объяснить тем, что с экономической точки зрения обладание южным берегом Финского залива и восточной частью Карельского перешейка при условии сохранения Невы с примыкающей территорией за Московским государством не имело смысла. На южном берегу Финского залива от устья реки Нарва до устья Невы нет никаких естественных гаваней, а берега либо заболочены, либо очень высоки (Балтийско-Ладожский глинт). Выход же из Ладожского озера в Балтийское море возможен только через Неву, исток которой «запирала» крепость Орешек.

Однако значение выхода в Балтику в это время большого значения не имело. С началом религиозных войн в пределах Священной Римской империи германской нации и усилением противостояния Швеции и Речи Посполитой торговля через Балтийское море оказалась затруднительной, тем более что главным торговым партнёром Московского государства, как уже говорилось выше, становится Англия, превращавшаяся во «владычицу морей». В 1584 г. (по другим данным — 1583 г.) в устье Северной Двины основывается новый московский порт — Ново-Холмогоры, с 1611 г. — Архангельск (новое название было дано по Михайло-Архангельскому монастырю, существовавшему в устье Северной Двины с конца XIV в.) [11].

С постройкой Ново-Холмогор (Архангельска) транспортно-экономические связи Московского государства и Англии приобретают устойчивый характер. Иногда утверждается, что путь вдоль северного побережья Скандинавского полуострова был чуть ли не открыт непосредственно перед постройкой нового порта, однако это далеко не так. Путь этот был известен по крайней мере со времён новгородской независимости, а Иван III отправлял через него своих послов.

Можно также встретить утверждение о том, что этот путь был очень сложен и неудобен. Но если учесть, что путь этот был предназначен в первую очередь для торговли с Англией, а также вникнуть в военно-политическую ситуацию того времени (постоянные войны на Балтийском море), то можно понять, что для того времени этот путь был вполне подходящим. Не зря в 20–30-е годы XX в. по тому же направлению был проложен Северный Морской путь, главной задачей которого была та же, что и пути, созданного во времена Ивана Грозного — вывоз природных ресурсов из нашей страны в зарубежные страны.

Формируется меридиональный речной путь, соединявший устье Северной Двины и устье Волги. Этот путь прерывался одним волоком — Словенским, между верховьями Сухоны и Шексной. Иногда утверждается даже, что во времена Ивана Грозного по этому волоку был построен соединительный канал, и даже указывается его ширина — 20 м, но никаких первоисточников, подтверждающих постройку этого якобы существовавшего канала, не приводится (см., например, [3]).

Используя Беломорско-Каспийский путь, англичане получили выход в Персию (через Каспийское море), и далее на Средний Восток. Этот путь был хорошо известен русским купцам — именно по нему путешествовал в Индию в конце XV в. тверской купец Афанасий Никитин, оставивший свои знаменитые записки «Хождение за три моря» [17]. Для англичан в лице «Московской компании» [8] его использование означало возможность попасть в страны Азии, минуя Испанию и Португалию, а также их пути, охранявшиеся военными флотами пиренейских монархий. Другими словами, это был такой же обходной путь, каким были за тысячу лет до этого Балтийско-Черноморский и Балтийско-Каспийский пути. Сам же новый путь обозначается как Беломорско-Каспийский.

С возникновением этого пути резко растёт значение Вологды [2], ближайшего к волжско-северодвинскому водоразделу крупного города со стороны Северной Двины, и Ярославля, имевшего такое же значение, но со стороны Волги. Как в Вологде, так и в Ярославле возникают первые промышленные предприятия, производившие продукцию для английского флота (парусину и т. д.).

С формированием Беломорско-Каспийского водного пути система транспортных связей Северо-Запада вновь, как и во времена Киевско-Новгородского государ-

ства, приобретает преимущественно меридиональный характер. Широтные пути, бывшие главными во времена новгородской независимости, приобретают вспомогательный характер, однако их использование продолжается, поскольку Московское государство продолжает торговлю со своими ближайшими соседями и противниками — Швецией и Речью Посполитой. Можно предположить, что в западной части региона в это время растёт значение сухопутных дорог, и снижается — рек. Особенно это касается путей из Москвы на Ригу и Ревель, которые во время Ливонской войны использовались для снабжения московских войск, а после её окончания — для торговли через эти города. Об этом, в частности, свидетельствует рост значения Пскова, основная торговля которого после окончания Ливонской войны шла «сухим путём».

В конце XVII в. появляется новое направление широтных водных путей на востоке Северо-Западной Руси [14]. По р. Вычегде и её притоке Сыsole в 70–90-е гг. XVII в. проходил путь в завоёвываемую в это время Сибирь. С верховий Сысолы этот путь по р. Северная Кельтма переходил через водораздел на р. Южная Кельтма, относящуюся к бассейну Камы, и далее по рекам бассейна Камы продолжался до камско-обского водораздела. По этому же пути в V–VI вв. от Р. X. продвигались на запад финские племена из бассейна Камы. Другим направлением пути в Сибирь был путь от устья Северной Двины к полуострову Ямал, далее через небольшие реки в Обскую губу, далее в Тазовскую губу и на р. Таз, с верховий которой переходили через водораздел на р. Турухан, относившуюся к бассейну Енисея.

Однако воздействие этих путей на развитие Северо-Запада и формирование его транспортной системы было кратковременным. Путь по рекам Северо-Двинского и Камского бассейнов уже в начале XVII в. заменяется более удобным путём по р. Кама, Чусовой и Туре, а путь в Сибирь через полярные моря был запрещён в 1620 г. Населённые пункты, основанные на этих путях, постепенно приходят в упадок, в котором некоторые из них пребывают и по сей день (Сольвычегодск), а другие возрождаются через несколько сотен лет (Усть-Сысольск, основанный при впадении Сысолы в Вычегду — нынешняя столица Республики Коми Сыктывкар).

В начале XVII в. Московского государства достигает общеевропейская смута, начавшаяся с Реформации 1517 г. и включавшая в себя уже к этому времени многочисленные войны в германских землях, «гугенотские войны» во Франции, Нидерландскую революцию. В первой половине XVII в. эта «смута» продолжилась в виде Тридцатилетней войны в Германии, Фронды во Франции, Английской революции. Завершением этой «смуты» и началом создания после неё в сущности «новой Европы» можно считать середину XVII в., но в некоторых государствах она продолжалась и дальше, например, в Речи Посполитой. Основной причиной этой смуты были не религиозные противоречия, а борьба социально-экономических формаций — формирующейся буржуазной (городской) и феодальной.

В Московском государстве, как и, например, в Англии, Смутное время не имело религиозной составляющей. Но слагавшие его события от этого не становились менее ожесточёнными. Особенно большое значение Смутное время имело для нынешнего Северо-Запада России. Эта часть Московского государства, невзирая на все события XVI в., отличалась наиболее высоким уровнем экономического развития из всех московских владений. Это было связано с развитием торговли и ремесла. На северо-западные территории Московского государства в первые годы Смуты вторгаются польские войска, а в 1609 г. сюда же приходят шведы, сначала — как союзники

царя Василия Шуйского, отдавшего Швеции за военную помощь Корельский уезд (западную часть современного Карельского перешейка), а затем как завоеватели.

В 1611 г. шведы занимают Новгород, провозглашая его столицей Новгородского герцогства под властью шведской короны. Но реальное значение города к этому времени было уже настолько невелико, что объединить вокруг него даже земли «Новгородского государства» под московской властью не удалось. В 1619 г. между Московским государством и Швецией подписывается Столбовский мир, по которому Швеция получает те же земли, которыми она уже владела с 1583 по 1595 гг., но к этим землям добавляется Ореховецкий (Ореховский) уезд, т. е. земли, примыкающие к реке Нева.

Таким образом, новые шведские владения представляли собой сплошной территориальный массив, включавший в свой состав восточную часть Карельского перешейка, прилегающую к Неве территорию с частью Южного Приладожья, а также южный берег Финского залива. С подписанием этого договора Московское государство оказалось полностью отрезанным от Балтийского моря. В Столбовском мирном договоре речь шла о городах с примыкающими к ним территориями (уездами), а не о границах как таковых, но поскольку границы этих территорий (уездов) никто и никогда не проводил на местности, то для установления новой московско-шведской границы понадобились большие работы, завершившиеся лишь к середине XVII в.

Можно предположить, что ни Шведское королевство, ни Московское государство не считало эту границу установившейся на долгое время. Ни шведы, ни русские за примерно вековое существование этой границы не построили на ней ни одного нового укрепления. Видимо, обе стороны предполагали, что их должны защищать непроходимые и сейчас дебри, через которые прошла эта граница. Таким образом, новая граница очень слабо сказалась на трансформации системы расселения и тем самым путей сообщения по обе её стороны. Вновь присоединённые к Швеции земли Ивангородского, Копорского и Ореховецкого уездов были объединены общим названием «Ингерманландия».

Новая граница пересекает многие водные пути и дороги. Однако характер движения по этим путям в целом не меняется — устье Невы продолжает оставаться главным выходом из земель Северо-Западной Руси в Балтийское море. Контроль над «русской торговлей» становится одной из основ экономики Шведского королевства. Для обеспечения этого контроля шведы при впадении р. Охта в Неву строят город Ниен и защищавшую его крепость Ниеншанц.

Утверждается, что название «Ниен» происходит от шведского названия Невы, «и, возможно, связано с народной этимологией или толкованием писарей, где *nev* было заменено шведским словом *pu*, новый. В то же время Ниен означает и «Новый город», по-фински — *Uusikaupunki*» [7, с. 74]. Вполне возможно, что шведы пытались создать в устье Невы свой «Новгород», равный, а то и превосходящий по своему значению настоящий Новгород, утративший к этому времени почти всякое экономическое значение, как и прилагательное «Великий» в названии.

Формы названия и крепости, и города на протяжении XVII в. сильно различаются. Финский исследователь Сауло Кепсу приводят следующие формы названия крепости на шведских картах XVII в.: «*Spatz Skantz, Skantzen (1615), widh Skantzen (1624), Nye Schantz (1630), Skantzen (1630), Schantzen (1639), Nyen Schantz (1643), Schantz (1681), Scantzen (1701)*» [7, с. 74]. Сходные различия в написании названия

очередного «нового города» в устье Невы прослеживаются и в первые десятилетия существования С.-Петербурга.

И город Ниен, и крепость Ниеншанц располагались в незатапливаемой при наводнениях части дельты Невы. При этом глубины реки в месте впадения Охты позволяли доходить до них морским судам того времени. В 1642–1651 гг. Ниен был центром шведской Ингерманландской губернии, но затем губернский центр был перенесён в Нарву [9]. Вполне возможно, перенос губернского центра в Нарву был связан со специфическим составом населения Ниена, который характеризуется следующим образом: «Здесь искали убежища авантюристы и люди, вступившие на родине в противоречие с законом. Эти люди, возможно, обладали способностями и предприимчивостью... но они не отличались ни особой образованностью, ни воспитанием» [10, с. 40].

На протяжении всего XVII в. торговое значение Ниена возрастало. Но в XVII в. состав грузов, вывозившихся через Балтийское море, сильно меняется. Пушнина, бывшая главным предметом вывоза из Новгородской земли до конца XVI в., теряет свои позиции. Это было связано, во-первых, с тем, что основные «пушные» районы Московского государства смещаются на восток, в Сибирь, и во-вторых, с тем, что потребность в мехах в Западной Европе снижается. В XV–XVII вв. в Европе, особенно в Англии, резко увеличивается производство шерстяных тканей (сукна), что приводит к их удешевлению. Одежда из шерстяных тканей, бывшая очень дорогой, становится доступной всё большей части населения, вытесняя как лён, бывший основным сырьём для ремесленного и домашнего ткацкого производства, так и меха. Из повседневной одежды меха постепенно превращаются в предметы роскоши.

Состав грузов, вывозившихся через Ниен, становится близок к тому, который был характерен для будущего С.-Петербургского порта на протяжении XVIII — первой половины XIX вв. Это преимущественно ремесленная продукция (кожа, юфть, т. е. обработанная кожа, а также ткани и меха), сельскохозяйственная продукция (сало, лён, пенька, зерно, воск), лесные грузы [18]. Ввозилась через Ниен из Швеции преимущественно продукция мануфактурного и ремесленного производства, включая оружие, а также железо и медь [9]. Эти же грузы вывозились из Московского государства и через другие порты Балтийского моря, в частности Ригу [5]. Рига в XVII в. становится одним из главных портов, через которые велась торговля между странами Западной Европы и Московским государством [21]. Но через Ригу и Ревель в пределы Московского государства ввозилась главным образом продукция, поступающая из дальних стран Западной Европы (сукно, вина, соль, сельдь) [19].

Но различие Ниена и других портов на юго-востоке Балтийского моря заключалось в том, что через него московские купцы могли доходить со своими товарами до Стокгольма. Через остальные порты в этой части Балтики (Нарву, Ревель, Ригу) вывоз русскими купцами своих товаров был запрещён, они должны были продавать товары местным торговцам, которые в свою очередь отправляли их дальше на запад, вплоть до Португалии. Естественно, что по Нарве, Ревелю и Риге не фиксируется движение русских судов, в то время как для Ниена оно было очень существенным. Число русских судов, отходивших от Ниена, в конце XVII в. составляло около 30 в год, при том, в целом от Ниена отходило 60–70 судов в год [9]. Таким образом, с развитием шведского порта Ниен на Балтике появляется русский торговый флот, до этого не существовавший.

Рост значения других грузов, кроме пушнины, однозначно свидетельствовал о быстром развитии производительных сил на северо-западе Московского государства,

который после территориальных перемен конца XX в. в значительной мере совпадает с северо-западом нынешней Российской Федерации. Если пушнину однозначно везли из отдалённых от Балтийского моря земель, то юфть, лён, конопля (из которой выделялась пенька), зерно, древесина и т. д. столь же однозначно производились в пределах территорий, находящихся недалеко от побережья Балтики. В противном случае их доставка к балтийским портам, в частности Ниену, обходилась бы чрезмерно дорого по отношению к цене товара.

Интересно, что уже в XVII в. обнаруживается конкуренция портов Восточной Балтики за грузы из Московского государства. Рига, Ревель, Нарва пытаются чинить всяческие препятствия торговле через Ниен. Похожая борьба между балтийскими портами началась после распада СССР в конце XX в. и продолжается до настоящего времени.

Связь с остальной территорией Шведского королевства Ниен поддерживал как по воде, так и по суше. Основными дорогами, расходящимися от Ниена, были дороги на Выборг [6] и далее на Стокгольм, на Нарву и на Кексгольм (бывшую Корелу). Дорога на Стокгольм спрямляется к концу XVII в., отходит от берега Финского залива (по трассе старинной дороги проходит современное Приморское шоссе), и напрямую соединяет Ниен с Выборгом, послужив основой для современного Выборгского шоссе. Дорога от Ниена в Кексгольм (Корелу), первоначально бывшая полностью отделённой от дороги на Стокгольм, затем на южном участке соединяется с ней, и дорога на Кексгольм отходит от дороги на Выборг в районе современного посёлка Осиновая Роща (Хабаканка, Хаапакангас), существовавшего и в то время. Там и сейчас Приозерское шоссе отходит от Выборгского.

Дорога на Нарву шла вдоль южного берега Финского залива, вдоль Балтийско-Ладожского глинта (прибрежного уступа, протягивающегося от Северной Эстонии до Южного Приладожья). Затем эта дорога спрямляется и несколько смещается к югу. Первоначальная трасса дороги послужила основой для нынешнего Петергофского шоссе (в начале XVIII в. первые царские резиденции на южном берегу залива — Стрельна, Петергоф и Ораниенбаум — собственно и были построены на этой дороге), более поздняя в основном и сейчас представляет собой Таллинское шоссе, соединяющее С.-Петербург с Нарвой и вообще Прибалтикой.

Продолжалось также существование и развитие дорог, связывавших Ниен с землями Московского государства. Главная дорога шла от Ниена к крепости Шлиссельбург (бывшей русской крепости Орешек), и далее продолжалась вдоль берега Ладожского озера к устью Волхова (городу Ладога), от него поворачивая на юг вдоль реки Волхов. От Новгорода эта дорога продолжалась к низовьям реки Мста, а вдоль неё — к водоразделу Балтийского моря и Волги, далее по рекам бассейна Волги.

От Новгорода в польские пределы шла существовавшая со времён новгородской независимости дорога вдоль западного берега озера Ильмень и реки Ловать [4]. Эта дорога, проходящая через город Холм и соединяющая Старую Руссу и Великие Луки, существует по сей день, по-прежнему оставаясь единственной дорогой в тех заболоченных местах. Продолжается также существование дороги от Новгорода на Псков вдоль Шелони, проходящей через Порхов. Эта трасса также сохраняется на протяжении многих столетий. От Пскова на запад отходила дорога на Ригу и Ревель. Эта дорога существует и в настоящее время.

Продолжала существовать дорога от Новгорода на Ивангород, которая пересекалась границей Московского царства и Шведского королевства несколько южнее современного пос. Дружная Горка Гатчинского района Ленинградской области у дер. Старое Болото, а также дорога от Новгорода на Гдов. Через Гдов также проходила дорога от Пскова на Ивангород и Нарву [1]; наибольшее сходство трассы старинной дороги и современного шоссе Псков — Гдов — Сланцы отмечается на южном участке, от Пскова до Гдова.

Можно считать, что с основанием Ниена шведами в начале XVII в. закладываются основы ныне существующей дорожной сети Северо-Запада. Но при этом, с крахом Великого Новгорода, господствовавшего здесь на протяжении семисот лет (с IX до XVI в.), в пределах региона формируется несколько примерно равнозначных центров, каждый из которых мог стать его главным экономическим, а соответственно и транспортным центром. Это Новгород и Псков на западе региона в его московской части, Нарва, Ниен и Выборг — в шведской; на востоке — Вологда и Архангельск. Система путей сообщения Северо-Запада в XVII в. приобретает полицентрический характер.

В первой половине XVII в. Московское государство не предпринимает попыток отвоевать Неву, поскольку в условиях преобладающих связей с Англией выход в Балтийское море большого значения не имел. Кроме этого, побережье Балтики было вовлечено в Тридцатилетнюю войну (1618–1648 гг.).

Попытка отвоевать отошедшие к Швеции земли была предпринята в 50-е гг. XVII в., но она закончилась неудачей. Более того, в это время Московское государство и Швеция оказались союзниками в борьбе против Речи Посполитой. Шведы отвоёвывают у поляков Лифляндию с Ригой; Московское государство в ходе войн с Речью Посполитой получает Малороссию с Киевом, но в обмен на отказ Речи Посполитой от Киева в 1678 г. передало ей три города с примыкающими к ним территориями — Невель, Себеж и Велиж (первые два в Псковской, третий в Смоленской области). С передачей этих городов границей Московского государства и Речи Посполитой на Северо-Западе вновь стал водораздел рек Великая и Западная Двина.

К концу XVII в. политическая ситуация кардинальным образом меняется. Если в 50–70-е гг. этого века Московское государство в союзе со Швецией боролось против Речи Посполитой, то с этого времени оно же в союзе с Речью Посполитой начинает борьбу со Швецией. Речь Посполитая, потерпевшая ряд поражений как от шведских, так и от московских войск, становится верным другом и союзником Московского государства, а затем и Российской Империи на несколько десятков лет, до 1772 г., пока Россия в союзе с Австрией и Пруссией не решает разделить территорию своего ослабевшего союзника.

В 1700 г. начинается Северная война, в ходе которой в 1703 г. был основан С.-Петербург. Потребность в возвращении утраченного в начале XVII в. выхода в Балтийское море во многом связана с изменением внешнеэкономических приоритетов в 1698 г. Пётр I ликвидирует торговые привилегии английской «Московской компании», после чего торговля через Архангельск и торговый путь через полярные моря теряют смысл. Главным внешнеторговым партнёром России в царствование Петра становятся Нидерланды. Кратчайший путь между Московским царством и Нидерландами пролегает через Балтийское море. С царствования Петра I начинается российско-британское противостояние, продолжавшееся на протяжении примерно двухсот лет (конец XVII — начало XX вв.).

С начала XVIII в. начинается новый этап освоения Северо-Запада и формирования его транспортной системы — Петербургский. В массовом сознании только время после основания С.-Петербурга считается временем «настоящей истории» не только Северо-Запада, но и России вообще: «Убеждение в отсутствии у Санкт-Петербурга предыстории прочно вошло в традиционную систему представлений и стало частью петербургского мифа» [12, с. 187]. На самом же деле ко времени основания С.-Петербурга территория, на которой он находится, была заселена и освоена на протяжении более чем тысячи лет. Традиционное восприятие С.-Петербурга в качестве «окна в Европу», «прорубленного» Петром I, является неверным. То, что Московская Русь с начала XVII в. была вполне «европейской» страной, признаётся целым рядом современных зарубежных исследователей (см., например, [22]). Примерно такого же мнения придерживался и один из ведущих учёных-экономистов советского времени С. Г. Струмилин в своём фундаментальном труде «Очерки экономической истории России и СССР», вышедшем в 1966 г. [16] (глава IV «О зачатках капитализма в России XVI–XVII вв.»).

Изучение системы путей сообщения нынешней Северо-Западной России в XVI–XVII вв. может лишь подтвердить эти утверждения. Система путей сообщения и особенности перемещения по ней грузов однозначно свидетельствуют о том, что Московское государство в целом и его северо-запад в частности, во-первых, занимали заметное место в системе европейского разделения труда, и во-вторых, имели хорошо развитую систему внутреннего разделения труда, в пределах которой обнаруживается пусть и только формирующаяся, но всё уже выраженная специализация регионов.

Русский рынок развивался во взаимодействии с рынками других стран Западной Европы и был прямо с ними связан через порты Балтийского и Белого морей. События, происходившие в экономической и политической жизни западноевропейских государств, прямо и непосредственно сказывались на экономике и политике Московской Руси. Ни о какой изоляции и, как следствии из неё, отставании в развитии в это время говорить не стоит. Московские и «иноземные» купцы торговали между собой на равных, связи между Востоком и Западом Европы были взаимовыгодными и паритетными.

«Петровские реформы», обычно воспринимаемые как разрыв с «дремучим прошлым» и резкий рывок вперёд, не были ни тем, ни другим. Петровское время и время правления его первых преемников было лишь прямым продолжением того, что было начато в XVII и даже в XVI вв.

В ходе московского этапа развития транспортной системы Северо-Запада России (XVI–XVII вв.) главным узлом этой системы продолжает оставаться устье Невы, где впервые появляется торговый город — шведский Ниен. В целом сохраняется рисунок системы путей сообщения, сложившийся в новгородское время. Основным направлением транспортных связей на протяжении этого этапа остаётся широтное — от Балтийского моря к Онежскому озеру и далее на восток к побережью Белого моря. Меридиональные связи сохраняют своё значение в западной части района. Главным направлением изменений транспортной сети становится рост значения гужевых дорог. Большая часть этих дорог дублирует уже существовавшие водные пути, но некоторые из них формируют новые направления сообщений, проходя через водоразделы.

Литература

1. *Афанасьев Ю. И.* Гдовский уезд в XVII в. // Псков: Научно-практический, историко-краеведческий журнал. 2009. № 30. С. 42–49.
2. *Биланчук Р. П., Камкин А. В.* Век для Вологды тяжёлый и славный (XVII в.) // Вологда в минувшем тысячелетии. Очерки истории города. Вологда: Изд-во «Древности Севера», 2004. С. 56–64.
3. *Гапеев А. М., Кононов В. В.* Водно-транспортные соединения России в XVII–XIX вв. // Вестник государственного университета им. адмирала С. О. Макарова, 2009. № 1. С. 6–21.
4. *Голубцов И. А.* Пути сообщения в бывших землях Новгорода Великого в XVI–XVII веках и отражение их на русской карте середины XVII века // Вопросы географии. 1950. № 20. С. 271–302.
5. *Дорошенко В. В.* Торговля и купечество Риги в XVII в. Рига: Зинантне, 1985. 350 с.
6. *Жданов А.* По Выборгской дороге // Санкт-Петербургские ведомости, 2013. № 095 (24 мая).
7. *Кепсу С.* Петербург до Петербурга. История устья Невы до основания города Петра. СПб.: Европейский Дом, 2000. 126 с. (пер. с финского), с. 74.
8. *Кудрявцев А. А., Кудрявцев Е. А.* Английская Московская торговая компания и развитие восточной транзитной торговли в России XVI в. // Британцы и народы юга России: проблемы взаимовлияния. Сборник научных статей по итогам Всероссийской научной конференции с международным участием. Краснодар: ООО «Экоинвест», 2015. С. 25–36.
9. *Кюнг Э.* Нюен — центр транзитной торговли в устье Невы // Тупа. Спецвыпуск по истории Эстонии с 17 по 20 век. Тарту — Таллинн: Национальный архив, 2006. С. 15–37.
10. *Лотман П.* Забытый новый город // Тупа. Спецвыпуск по истории Эстонии с 17 по 20 век. Тарту — Таллинн: Национальный архив, 2006. С. 40.
11. *Лукин Ю. Ф.* Город архангела Михаила // Арктика и Север, 2013. № 10. С. 74–97.
12. *Опарина Е. О.* Петербург и его семиосфера: к проблеме глобализации // Человек: его образ и сущность, 2005. № 1. С. 187.
13. *Петров А. В.* Город Нарва, его прошлое и достопримечательности. СПб., 1901, 520 с.
14. Северо-Запад РСФСР. М.: Мысль, 1964. 650 с.
15. *Селин А. А.* Ивангородская дорога. СПб.: Изд-во СПбГУ, 1996. 34 с.
16. *Струмилин С. Г.* Очерки экономической истории России и СССР. М.: Наука, 1966. 530 с.
17. Хожение за три моря Афанасия Никитина 1466–1472 гг. Л.: Наука, 1986. 214 с.
18. *Шаскольский И. П.* Столбовский мир 1617 года и торговые отношения России со шведским государством. М.: Наука, 1964. 220 с.
19. *Шаскольский И. П.* Торговые связи России с Прибалтикой и Западной Европой в XVII в. // Экономические связи Прибалтики с Россией. Рига: Зинантне, 1968. С. 59–73.
20. *Fisher R. H.* The Russian fur trade 1550–1700. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1945. 270 p. (University of California. Publications in History. Volume XXXI).
21. *Kotilaine J. T.* Riga's trade with its Muscovite hinterland in the seventeenth century // Journal of Baltic Studies, 1999. Vol. 30, issue 2, pp. 129–161.
22. *Kotilaine J.* Russia's Foreign and Economic Expansion in the Seventeenth Century. Windows on the World (The Northern World. North Europe and the Baltic c. 400–1700 AD. Peoples, Economies and Cultures 13). Leiden: Brill Academic Publishers, 2005.

Об авторах

Мартынов Василий Львович — доктор географических наук, профессор кафедры экономической географии, Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, С.-Петербург, Россия.

E-mail: martin-vas@yandex.ru

Сазонова Ирина Евгеньевна — кандидат географических наук, доцент кафедры экономической географии, Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, С.-Петербург, Россия.

E-mail: iesazonova@mail.ru

HISTORICAL GEOGRAPHY OF THE NORTH-WEST RUSSIA'S LINES OF COMMUNICATIONS: MOSCOW STAGE (XVI–XVII CENTURIES)

The urgency of this article is determined by the fact that the issues of transformation of routes system of the North-West remain unstudied. In the XVI century, there remains predominantly latitudinal patterns of communications established in the Novgorod in times, however, transported goods became different. Furs that used to be the basis of the Novgorod trade, lose their importance. The production of woolen fabrics increases. They are replaced by materials for the emerging European industry — linen, leather and other goods of that type. At the end of the XVI century — XVII century railway system acquires meridional character, it becomes the major route between the White and the Caspian seas. In the XVII century, as the first trade town was founded at the mouth of the Neva, the system of communications within the territory of the modern North-West remains the same until the beginning of XX century. Along the waterways there are roads that connect the main cities of the region. At that stage, there appear first roads not along the waterways, but through a watershed.

Key words: *means of communication, Moscow stage, Dvina land, Livonian War, Arkhangelsk, Nien, Pskov, Novgorod, Riga, Narva, Baltic Sea, road network.*

About the authors

Prof. **Vasili Martynov**, Department of Economic Geography, A. I. Herzen Russian State Pedagogical University, St. Petersburg, Russia.

E-mail: martin-vas@yandex.ru

Dr **Irina Sazonova**, Department of Economic Geography, A. I. Herzen Russian State Pedagogical University, St. Petersburg, Russia.

E-mail: iesazonova@mail.ru

Статья поступила в редакцию 09.01.2017 г.

ДИНАМИКА НАЦИОНАЛЬНОГО СОСТАВА НАСЕЛЕНИЯ ЭСТОНИИ И ЛАТВИИ В 1920–30-Е ГГ.

Современные тенденции в динамике этнической структуры населения Эстонии и Латвии создают актуальность изучения этнических процессов, происходивших ранее на данной территории. Целью исследования является анализ этнических процессов и их географической выраженности в Эстонии и Латвии в 1920–30-е гг., т. е. в период их первой независимости. Географический анализ этнического состава населения опирается на серию картосхем, составленных по итогам переписей 1934 г. (в Эстонии) и 1935 г. (в Латвии). В результате исследования выявлены особенности динамики численности и доли в этнической структуре населения эстонцев, латышей, русских, белорусов, поляков, немцев, евреев и ряда других этнических групп с 1897 по 1934/1935 гг., а также закономерности их расселения на территории Эстонии и Латвии.

Исследование осуществлено в рамках проекта «Динамика этнического состава населения Эстонии и Латвии с 1881 по 2016 гг.», результаты которого были представлены на конкурс «Прибалтийские исследования-2016: тенденции, проблемы, перспективы», проведённый Российской ассоциацией прибалтийских исследований.

Ключевые слова: перепись населения, межвоенный период, национальный состав, этническая география, Эстония, Латвия.

Введение. С точки зрения современных тенденций в динамике этнической структуры населения Эстонии и Латвии становится актуальным анализ этнических процессов, происходивших ранее на территории этих республик, включая и период их первой независимости, т. е. 20–30-е гг. XX в. Данное исследование осуществлено в рамках проекта «Динамика этнического состава населения Эстонии и Латвии с 1881 по 2016 гг.» [12], результаты которого были представлены на конкурс «Прибалтийские исследования-2016: тенденции, проблемы, перспективы», проведённый Российской ассоциацией прибалтийских исследований (РАПИ).

Целью исследования является анализ динамики этнического состава населения в Эстонии и Латвии в период между двумя мировыми войнами, а также рассмотрение этнической географии на данной территории согласно итогам переписей населения, прошедших в республиках во время их первой независимости.

Опыт предшественников. Необходимо отметить два специальных труда, посвящённых динамике национального состава населения трёх республик Прибалтики (Эстонии, Латвии и Литвы), затрагивающих анализируемый период. Во-первых, это кандидатская диссертация О. В. Казьминой «Динамика этнического состава населения Литвы, Латвии и Эстонии в XX в. (этнодемографическое исследование)» (1991) [7], охватывающая временной интервал с 1897 по 1989 гг. Также О. В. Казьминой на эту тему были опубликованы статьи в научных журналах (по Эстонии [6] и Латвии [8]). Во-вторых, это монография В. М. Кабузана «Формирование многонационального населения Прибалтики (Эстонии, Латвии, Литвы, Калининградской области России) в XIX–XX вв.» (2009) [5].