

Научная статья
УДК 94(470)
doi: 10.17223/19988613/98/5

Водные преграды и маршруты приграничья Северо-Запада Русского государства в XVI – начале XVIII века

Максим Юрьевич Колпаков¹, Дмитрий Владимирович Михеев²

¹ Псковский государственный университет, Псков, Россия

² Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена, Санкт-Петербург, Россия

¹ kolpakov.m@gmail.com

² tankred85@mail.ru

Аннотация. Статья посвящена истории транспортной структуры северо-западных рубежей Русского государства, которая представляла сложную систему, функционировавшую в особых природно-климатических условиях. Важнейшим фактором, влиявшим на транспортную доступность региона, было обилие рек, озер и болот, которые, с одной стороны, создавали препятствия для передвижения путешественников, а с другой – предоставляли возможность включать в систему коммуникаций водные маршруты, которые в сочетании с сухопутными дорогами создавали действенную транспортную инфраструктуру, позволявшую поддерживать связи и вести активную торговлю с западными государствами на протяжении столетий, включая регион в единую систему коммуникаций как Русского государства, так и всей Европы.

Ключевые слова: дорога, водные маршруты, мосты, гати, плоты, дорожная повседневность, Русское государство, Псков, Новгород

Благодарности: Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и БРФФИ в рамках научного проекта № 20-59-00015 «Антропология дороги: коммуникации русско-белорусского пограничья в XIV–XVIII вв.».

Для цитирования: Колпаков М.Ю., Михеев Д.В. Водные преграды и маршруты приграничья Северо-Запада Русского государства в XVI – начале XVIII века // Вестник Томского государственного университета. История. 2025. № 98. С. 44–51. doi: 10.17223/19988613/98/5

Original article

Water Barriers and Routes of the North-West Frontier of the Russian State in the 17th – early 18th Centuries

Maxim Yu. Kolpakov¹, Dmitry V. Mikheev²

¹ Pskov State University, Pskov, Russian Federation

² Herzen State Pedagogical University of Russia, Saint Petersburg, Russian Federation

¹ kolpakov.m@gmail.com

² tankred85@mail.ru

Abstract. Roads have always made it possible to link together the most remote parts of any country. For most countries of Eastern Europe, the inland water spaces of rivers and lakes, not separated from each other by mountain systems, became the factor of creating a unified system of communications in the region. In the course of the research work, information about the water barriers and routes, everyday functioning of the road system, the ideas of foreigners about roads in the border area of the North-West of Russian state were analyzed. The transport structure of the North-Western borders of the Russian state that developed over the course of the 16th–18th centuries was a complex system that functioned in special natural and climatic conditions. Due to the large abundance of streams, rivers, lakes and marshes, border roads were formed taking into account the most favorable routes for movement and places for crossing. Most often, on the Russian side, roads through streams and small rivers were no permanent bridges. Bridges were built across deep and wide river streams, but many of them were floating bridge. Regular work to repair and maintain bridges was not enough. For active exploitation, as a result of rains, melting of snow and ice, spring floods bridges and crossings were damaged or destroyed. Travelers during their trips often had to repair bridges and establish crossings on their own. Even at the end of the 17th century they preferred to cross large rivers in boats and rafts.

Travelling by waterways was less exhausting, but the network of rivers and lakes did not allow moving between all settlements. Therefore, travelers were forced to combine both land and water routes during one trip.

The abundance of rivers and lakes in the North-West of the Russian state not only served as an obstacle, but rather contributed to the development of infrastructure near possible crossings, the maintenance and development of navigation on rivers and lakes. For centuries, waterbodies, on the one hand, served as an obstacle to the conquerors, and on the other hand, contributed to the development of a network of communications in the border regions.

Keywords: road, water routes, bridges, log road, rafts, everyday life on the road, Russian state, Pskov, Novgorod

Acknowledgements: The reported study was funded by RFBR and BRFFR, project number 20-59-00015.

For citation: Kolpakov, M.Yu., Mikheev, D.V. (2025) Water Barriers and Routes of the North-West Frontier of the Russian State in the 17th – early 18th Centuries. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya – Tomsk State University Journal of History*. 98. pp. 44–51. doi: 10.17223/19988613/98/5

Введение

В современном обществе дорожная сеть рассматривается в качестве каркаса культурно-исторического ландшафта, важнейшей системообразующей структуры для любого государства. Транспортные коммуникации всегда позволяли связать воедино в экономическом, культурном и политическом плане самые отдаленные уголки страны. Для некоторых государств близость к торговым путям превращалась в государствообразующий фактор. Для большинства стран Восточной Европы внутренние водные пространства рек и озер, не отделенные друг от друга горными системами, как на западе, соединялись на сухопутных участках, создавая тем самым предпосылки для формирования единой системы путей сообщения в регионе [1. С. 242–243]. Таким образом, для Русского государства первостепенное значение на протяжении столетий имели водные маршруты и их сочетание с сухопутными транспортными коммуникациями.

Изучение истории путей сообщения и коммуникаций Русского государства в допетровскую эпоху становится популярным направлением исследований с начала XX столетия. Среди дореволюционных изданий особо стоит отметить монографию Н.П. Загоскина [2], посвященную развитию водных путей сообщения и судостроения в допетровское время. Акцентируя свое внимание на средневековой эпохе и развитии водных торговых коммуникаций, автор тем не менее отдельный очерк посвящает эволюции системы водных маршрутов в XVI–XVII вв. Однако западному направлению в указанный период умышленно уделяется меньше внимания, так как значение данных транспортных артерий, по мнению автора, постепенно сокращается на фоне развития северного морского торгового пути с Англией и Голландией. Зачастую в работе не уделяется должного внимания возможности сочетания водных и сухопутных коммуникаций, отсутствует подробное описание восприятия водных маршрутов путешественниками. Среди советских исследователей особо отметим Л.М. Марасинову, посвятившую несколько очерков эволюции торговли и путей сообщения Русского государства в XVII–XVIII вв. [3, 4]. Ей удалось проанализировать особенности эксплуатации и обслуживания как сухопутных маршрутов, так и водных дорог страны, отметив их качественные изменения, наблюдавшиеся в указанную эпоху. Впрочем, дороги, проходившие через северо-западные рубежи Русского государства и пограничные регионы, зачастую не обособляются от прочих транспортных ком-

муникаций страны. Особенности развития транспортных коммуникаций, в том числе речным маршрутам, в приграничных белорусских землях уделяет свое внимание В.А. Жучкевич [5. С. 17–62]. Результаты многолетних отечественных историко-географических исследований путей сообщения на Северо-Западе России кратко охарактеризованы в статьях В.Л. Мартынова и И.Е. Сазоновой [6, 7]. Водным маршрутам Русского государства в описании иностранных путешественников XVI–XVII вв. посвящена статья А.В. Постникова [8]. Отдельным транспортным коммуникациям Русского государства, в том числе и водным маршрутам в XVI–XVII столетии, уделяли внимание А.В. Барсукова [9], А.В. Белов [10], М.Б. Бессуднова [11], А.Н. Гуслистова [12], М.И. Паклин [13], Л.А. Плечко [14]. Особенности природно-климатических условий и влиянию погодных условий на военную логистику в приграничных регионах Северо-Запада посвящена публикация Е.В. и С.А. Салминых [15]. Особым направлением в изучении транспортных коммуникаций и объектов дорожной инфраструктуры являются изыскания, проводимые археологами. А.В. Михайлов посвятил свой очерк изучению волока в междуречье Черехи и Узы [16]. А.В. Довнар в своих изысканиях [17] особо останавливается на таком частном аспекте, как проблема сооружения и содержания мостов, дамб и речных переправ в литовско-белорусских землях, на границе с Московским царством.

Однако, несмотря на наличие отдельных работ и значительного объема источников как иностранного, так и отечественного происхождения, комплексного исследования путей сообщения на периферии Русского государства в настоящий момент не существует.

Дороги приграничных регионов всегда имеют свою особую специфику: путешественник, проезжая по ним, попадает из одной реальности в другую. В то же время именно с дорог приграничья на западе зачастую начинали свое знакомство с Россией иностранные торговцы, дипломаты, путешественники и специалисты, решившие поступить на царскую службу. Они особенно ярко ощущают и описывают особенности «русской дороги», что обусловило опору в предлагаемом исследовании именно на свидетельства иностранных путешественников. Одним из наиболее оживленных маршрутов передвижения людей и товаров в Русское государство из Европы и обратно на протяжении нескольких столетий был северо-западный рубеж с центрами в городах Пскове и Новгороде. Важнейшей особенностью дорожной инфраструктуры Северо-Запада всегда было обилие рек, озер и болот. Не учитывать их наличие

при описании основных дорожных маршрутов и восприятия дорог приграничья путешественниками невозможно. В XVI столетии Сигизмунд Герберштейн писал, в связи с этим: *«Итак, от Полоцка до Новгорода мы переезжали через столько болот, озер и рек, что имена и число их не могут привести даже местные жители; тем более не может упомянуть и описать их кто-либо другой»* [18. С. 236–237].

Водные объекты как препятствие

Среди многочисленных сложностей, которые описывали путешественники, направлявшиеся в пределы Русского государства либо отбывавшие в Европу, наряду с плохим качеством дорог и отсутствием развитой дорожной инфраструктуры неоднократно упоминается обилие водных преград, пересечение которых представляло для неподготовленных путников особые сложности. Самым опасным в дороге для путешественников было преодоление рек, ручьев, озер и сопутствовавших им заболоченных участков. Для переправы широко использовались оборудованные броды, а на крупных реках применялись паромные переправы [17. С. 64]. Мосты встречались крайне редко, тем более если река была широкой и полноводной. Зачастую мосты без постоянного обслуживания не могли простоять долго: весной во время половодья большую часть постоянных переправ смывало водным потоком.

Впрочем, для государства в рассматриваемую эпоху подобные сложности на границе в отдельных случаях были благом, так как это затрудняло продвижение иностранных войск, вторгавшихся в его пределы. Пересеченный характер местности ограничивал возможности перемещения многочисленных отрядов, что давало возможность в период летних военных кампаний препятствовать вторжению, ограничиваясь контролем отдельных участков рек, наиболее удобных для оборудования переправ [15. С. 88]. Возможно, именно по этой причине представители русской администрации нередко отказывались чинить и обустроить дороги на границе. В 1624 г. шведский комендант Нарвы обратился к гдовскому воеводе с предложением совместными усилиями оборудовать дорогу, однако получил отказ [19. С. 364].

Многочисленные труднопроходимые и заболоченные участки дороги в пограничных землях были оборудованы особыми настилами из бревен, досок и хвороста – гатями. Иногда путешественники в своих записях ошибочно называли их мостами. Описывая свое путешествие по дорогам вблизи Псковско-Чудского озера, шведский военный и дипломат Эрик Пальмквист писал, что их путь лежал *«по большой покрытой вереском равнине, которая тянется на пять миль. Через нее ведет очень плохая дорога по зыбучему земляному настилу, проложенному через глубокое болото, которое называется Доценкой. В той же местности немного дальше дорога тоже плохая, но не так, как предыдущая. В обоих этих местах недавно были мосты, из которых самый длинный был в сто рейнских рудеров (Рейнский рудер примерно равен 3,8 м. – М.К., Д.М.),*

но существуют ли эти мосты и теперь, я не знаю» [20. С. 149]. Вероятнее всего, слово «мост» использовалось Пальмквистом в данном конкретном случае для обозначения настилов-гадей, так как сооружение 380-метрового моста представляется маловероятным.

Однако, как уже отмечалось, далеко не все дороги в приграничной полосе были хорошо оборудованы. Именно по этой причине иностранцам, плохо знавшим местность, было очень опасно передвигаться в одиночку. Движение по дорогам пограничья без проводников было характерно зачастую только для местных жителей. Иностранцы, рискнувшие отправиться по приграничной дороге, могли с легкостью заблудиться и попасть в топкое место. В 1659 г. шведский дипломат Андриан Миллер, не пожелавший дожидаться сопровождавшего его русского пристава Михаила Тыркова, отправился в путь самостоятельно и оказался в болоте, где едва не утонул, испортив почти все свое имущество [21. С. 375].

Герберштейн в связи с плачевным качеством дорог на северо-западе и обилием топких мест отмечал, описывая продвижение войск польского короля под Опочкой: *«В тех местах из-за многочисленных болот, лесов и бесчисленных рек не найти, кажется, ни одного направления, удобного для движения войск»* [18. С. 236]. Без сооружения временных мостов через реки и ручьи, а также гатей в топких местах передвижение больших масс людей по дорогам пограничья было почти невозможно. Однако военная логистика – это особый случай, предполагавший активное использование местного населения для оборудования переправ и дорог. Тот же Герберштейн отмечал, что из-за плохого качества дорог польские войска вынуждены были отправлять впереди армии *«множество крестьян, [которые] обязаны были удалить всякие препятствия: вырубить деревья и настлать мосты через болота и реки»* [18. С. 236].

В отдельных случаях при наличии инженеров можно было организовать переправу собственными силами в кратчайшие сроки. Так, в 1579 г. войска Стефана Батория в ходе военных действий использовали для организации переправы через р. Западную Двину под Дисной разборный понтонный мост, заготовленный еще в Ковно, состоявший из *«нескольких отдельных судов, которые затем соединялись между собою посредством досок, так что всякий раз, когда нужно было, суда эти могли быть разъединены и, будучи поставлены вместе с разобранными досками на телеги, могли быть перевезены куда угодно»* [22. С. 39]. Уже в 1581 г. подобный разборный мост упоминается под Дисной и Полоцком: *«Под Дисною оставили его на Двине в течение трех часов; вторую же половину под самым Полоцком. Он очень прочен; каждый понтон могут везти 6 волов, а если по воде, то ведут двое крестьян; по нем может проехать даже 10 000 войска, и его можно также употреблять... для перевозки артиллерии»* [23. С. 282]. Однако более подробно останавливаться на военной логистике дорог пограничья мы не будем, так как это отдельный и достаточно сложный вопрос, требующий более детального рассмотрения.

Как же обстояли дела у обычных путешественников? Свидетельством того, что пересечение рек в ходе путешествия являлось особой проблемой, служит регулярное упоминание наряду с крупными населенными пунктами водных объектов в дневниках путешественников. Так, например, Патрик Гордон подробно перечисляет не только крупные населенные пункты, которые он проезжал, но и реки, а иногда даже крупные ручьи. И это неудивительно. Причина кроется в сложности организации переправы. Всегда необходимо учитывать, что в рассматриваемую эпоху дороги и связанная с ними инфраструктура были обусловлены интуитивной необходимостью обхода наиболее труднопреодолимых препятствий и приспособления маршрута к окружающим географическим и природным условиям [24. Р. 40–41]. По этой причине переправы обычно оборудовались в наиболее удобных местах, так что выбрать другое подходящее для преодоления водной преграды место поблизости зачастую было невозможно.

В случае отсутствия постоянно действующего моста путешественникам приходилось осуществлять переправу чаще всего с помощью местных жителей, которые предоставляли плоты и лодки, помогали путникам за умеренную плату перевозить лошадей, повозки и грузы. Нередко качество плотов и лодок, которыми приходилось пользоваться, было не самым лучшим. Так, Николай фон Алларт, направлявшийся со своими спутниками к осажденной Петром I Нарве, был вынужден на «жалком плоту» переправляться через реку Нарову [25. С. 23–24].

Конечно, путник всегда мог рискнуть и попытаться переправиться вброд. Соответствующие переправы могли обозначаться шестью-ориентирами [5. С. 52]. Однако без хорошего знания местности это было крайне опасно. Переправу вброд очень метко характеризует фраза все того же Сигизмунда Герберштейна: «Если не попадешь точно на него, то помогай бог!» [18. С. 255].

Отправляясь в путь, необходимо было продумать маршрут, определив основные дороги, места стоянок и переправ через водные преграды. Нередко, зная о предстоящих сложностях, путешественники предпочитали заранее найти проводника. Опасность путешествия в незнакомой местности с плохими дорогами и переправами нивелировалась при наличии провожатого, который хорошо знал местность и мог в случае необходимости помочь объясниться с местными жителями. Во время своего путешествия в ливонском городе Бауске Гордон и его спутники «взяли проводника для переправы через реку» [26. С. 100]. Таким образом, пересечение водной преграды заставляло путника-иностранца тратить дополнительные средства, за счет которых кормились местные жители, помогавшие с переправой.

Серьезные сложности путешественникам обычно создавала плохая погода. Проблемы могли вызывать в первую очередь столь частые в регионе дожди. Они не только влияли на качество дорожного полотна, но и нередко приводили к сложностям при переправе через водные преграды. Плоты и лодки было опасно исполь-

зовать в непогоду [26. С. 167, 169–170]. По этой причине переправа через бурный речной поток могла занимать несколько часов, а иногда задерживала путешественников на несколько дней (но это, скорее, исключение из правил). Сложности вызывали и холода, которые частично сковывали реки льдом, либо начавшийся весенний ледоход, который делал пересечение рек на плотках или лодках крайне опасным занятием. Только особая срочность могла заставить путешественников и их провожатых переправляться через бурный поток в плохих погодных условиях.

В силу этого, подходя к подобному участку маршрута и ожидая, когда переправа будет налажена, путешественники обычно разбивали лагерь и устраивались на отдых, а иногда и на ночевку, так как наличие водной преграды служило одновременно и определенной гарантией безопасности. С другой стороны, наличие водоема решало многие бытовые нужды путешественников. Качественная пресная вода для приготовления пищи, а главное – возможность освежиться во время стоянки, – вот те преимущества, которые отмечают путешественники, избравшие сухопутный маршрут через Псковские и Новгородские земли, как, например, Гвидо Миеж, сопровождавший английского посланника графа Карлайла в ходе его путешествия из Москвы во владения шведского короля в 1664 г. [26. С. 169; 27. Р. 311].

Даже пересечение небольших водоемов, обеспеченных мостами, требовало от путешественников внимательности. От исправности организованных переправ и всей системы коммуникаций зависели жизнь и благополучие людей, по разным причинам отправлявшихся в путь [17. С. 63]. Однако качество переправ не всегда было удовлетворительным, мосты и гати нередко требовали срочного ремонта, который мог осуществляться самими путешественниками при наличии необходимых сил и средств. Нередкими были курьезные происшествия. Подобный комичный случай при пересечении моста на шведской стороне близ Нейгаузена упоминает Гвидо Миеж. Один из слуг, сопровождавших английского посла, ехал на маленькой слепой и очень тощей лошади, которая, казалось, еле передвигалась по дороге, у нее не было ни удочки, ни седла, лишь веревка, связанная в недоуздок, который был так короток, что англичанин с трудом с ней управлялся. Достигнув моста, посольский караван был встречен шведами приветственным салютом из пушки, из-за чего спокойная ранее лошадь внезапно бросилась вперед, скинув своего седока. После этого случая англичанин весь оставшийся путь до Риги проделал исключительно в повозке [27. Р. 336].

«Водные дороги» Северо-Запада

Однако многочисленные реки и озера не только создавали препятствия для путешественников. При наличии необходимых средств передвижения – плотов, лодок и стругов – реки и озера заметно расширяли возможности дорожной сети в приграничном регионе. Одним из основных плюсов в использовании речных артерий в качестве путей сообщения была возмож-

ность их круглогодичного использования. Летом по ним можно было передвигаться на судах, а зимой, когда вставал лед, – гужевым транспортом. Активное использование водных путей затруднялось только осенью во время ледостава и весной во время ледохода. В течение многовековой истории Русского государства водные пути были одним из главных средств коммуникации для внутренней и международной торговли, развития промыслов и производства, культурного обмена и становления единого государства [8. С. 238].

Отдельного упоминания заслуживает граница в районе Чудского озера, неопределенность которой сохранялась на протяжении всего рассматриваемого периода XVI–XVIII вв. Демаркация обширного водного пространства была затруднительна, что вынуждало ориентироваться на древний принцип разделения берегов и прибрежных районов. Озеро и система связанных с ним рек активно использовались для рыбных промыслов, но не меньшее значение имели транспортные коммуникации, активно задействованные как в летний, так и в зимний период [11. С. 206–207]. В первую очередь озеро было частью маршрута от Пскова к Нарве, а также могло использоваться в совокупности с речным маршрутом через р. Эмайыги к Дерпту в торговых и военных целях. В целом в допетровский период поездки русских людей за границу через Новгород и Псков с торговыми целями осуществлялись по водным транспортным артериям Ладожского и Чудского озер с прилегающими к ним речными путями. Теми же маршрутами в русские земли могли приходить иностранные торговые суда, связывая таким образом Северо-Запад Русского государства с Выборгом, Ревелем и даже Стокгольмом [2. С. 243].

При наличии необходимых средств транспортировки и проводников значительную часть пути на Северо-Западе можно было проделать по воде. В частности, водные маршруты для транспортировки товаров упоминают английские торговцы, вывозившие товары из Новгорода во второй половине XVI столетия. Английские авторы отмечают несколько способов передвижения в лодках по рекам и озерам, которыми изобилует регион. Подчеркнем особо, что для английских торговцев, представителей Московской компании, важно было транспортировать значительные объемы товаров, что по сухопутным дорогам было делать значительно сложнее. Томас Соутэм и Джон Спарк отмечали: «*Мы... вошли в Ладожское озеро. Весь этот день, за исключением промежутка в 3 часа, дул небольшой ветер; к тому же он был нам попутный, так что мы шли и на парусах, и на веслах; прошли 10 миль вдоль берега и вошли в реку Волхов*» [28. С. 85].

Пройдя по реке, английские торговцы прибыли на стоянку к монастырю Никола-Медведь, где провели всю ночь. Покинув место стоянки в 5 часов утра, представители компании и сопровождавшие их люди «гребли и тянули лодку весь день» и к ночи достигли следующего монастыря, расположенного в 30 милях от прежнего места ночевки, – Гостинополье [28. С. 85–86]. Примечательно, что в указанном водном маршруте монастыри выполняли роль постоянных дворов для путешественников. Для самих монастырей, распола-

гавшихся на пути следования, как и для крестьян, обслуживавших маршрут, поддержание надлежащей работы водного пути являлось важным элементом их существования и связи с наиболее развитыми районами государства. Маршрут имел большое значение не только для монастырских хозяйств, но и для страны в целом, так как по нему шли поставки соли от Белого моря на северо-запад [8. С. 244–245].

Густая сеть малых и больших рек, наличие полноводных озер способствовали сохранению и развитию водных коммуникаций в XVII в., сложившихся к западу от Москвы в устойчивую, постоянно действующую систему [3. С. 128–129]. Как и в предшествующий период, реки оставались главными и зачастую наиболее удобными транспортными магистралями страны [4. С. 258]. Разветвленная сеть судоходных рек и озер позволяла относительно комфортно передвигаться в Псковских и Новгородских землях.

Обычно передвижение осуществлялось в светлое время суток с использованием паруса, реже шли на веслах либо тянули лодку. Таким образом, в летний период передвижение по реке или озеру не требовало серьезных усилий и позволяло насладиться дорогой. Плюсы от водных путей приграничья отмечают многие путешественники, пересекавшие северо-западные рубежи Русского государства [27. Р. 307].

Патрик Гордон, повествуя о своем путешествии, отмечал, что заметную часть пути ему удавалось проделать именно по воде. Он упоминает большие лодки (вероятно, струги) и плоты, которые ему предоставлялись местными жителями. Передвижение по воде в летнее время не только позволяло отдохнуть, но и должно было облегчать дневной зной. Кроме того, сам Гордон упоминает, что по воде они перемещались в том числе и в ночное время, что по сухопутным дорогам старались делать только в исключительных случаях: «*Приехав в большое село Сольница, мы отправили лошадей по суше и поплыли на лодках вниз по реке Шелонь в озеро Ильмень и далее в Новгород...*» [26. С. 102–103].

Однако путешествие по рекам и озерам таило и свои опасности. Без проводников и кормчих из местных жителей по воде было почти невозможно и крайне опасно перемещаться, да и транспортными средствами располагали именно местные жители. Только в исключительных случаях путешественники могли попробовать самостоятельно соорудить плот. Но такое средство передвижения было менее надежным. Проблемы во время пути могли создать непогода и просто сильный ветер. В своих дневниках Гордон пишет: «*Мы поплыли на лодке вниз по реке Мишаге, и ночной порой была необычайно сильная буря, так что мы с большим трудом сумели забраться в приток, где выжидали около 5 часов... Когда утихло, мы отплыли вновь, при добром ветре пошли по озеру и вечером прибыли в монастырь Св. Георгия, где заночевали...*» [29. С. 125].

Вполне понятно, что для путешествия небольшого числа путников было достаточно одной или двух лодок в зависимости от их размера. Что же делать, когда в дорогу отправлялось большое посольство? Тогда все

зависело от расположения властей и расторопности местных чиновников. Путешествие через Псковские и Новгородские земли посольства графа Карлайла в 1664 г. демонстрирует нам наиболее удачный пример организации путешествия по речным маршрутам больших групп людей. В свите графа насчитывалось более 100 человек. Гвидо Миеж, описывавший путь посольского каравана, сообщает, что 3 июля английскому посланнику и его свите удалось добраться до города Торжка, 4 июля англичане достигли Вышнего Волочка, а 7 июля – Валдая. 10 июля часть пути членам посольства удалось проделать по воде. При этом Гвидо Миеж отмечает, что для путешествия было подготовлено 20 лодок [27. Р. 307], они заранее ожидали участников посольства. На самом деле сложно предположить, чтобы в одном месте сразу можно было найти такое количество лодок для путешествия без предварительной подготовки. Отсюда следует вывод, что приставы, следовавшие с представителями английского посольства, действовали на опережение, обеспечивая по мере продвижения посольского каравана англичан всем необходимым в пути.

За три версты до Новгорода члены посольства сошли на берег, а уже 11 июля посол со своей свитой торжественно въехал в город. Выгоды от благоприятного месторасположения вблизи речных маршрутов делали Новгород привлекательным в плане коммерции и достаточно густонаселенным, как отмечал сам Гвидо Миеж [27. Р. 321]. Покинув Новгород, 13 июля англичане продолжили свой путь по воде. При этом упоминается хороший попутный ветер, т.е. передвижение осуществлялось под парусом. Таким образом было преодолено еще 67 верст пути до местечка Сольцы [27. Р. 307–308]. Далее к Пскову посол и его свита двигались по суше.

Предпочитал использовать водные маршруты Северо-Западного региона и Петр Великий. Из Петербурга он доплывал по Финскому заливу на яхтах или шнявах до Нарвы и Дерпта, из Дерпта по Чудскому озеру добирался до Олонецкой верфи. В июне 1705 г. царь спустился по Западной Двине от Витебска до Полоцка, в мае 1706 г. прошел по реке Великой от Гдова до Пскова водным путем, а затем проплыл вниз по Днепру от Смоленска до Орши. В конце того же месяца и в начале следующего он добрался по Десне от Чернигова до Киева. С 19 по 22 октября 1707 г. Петр проделал путь от Великих Лук через Новгород до Старой Ладogi по реке Ловати [30. С. 218].

Водные объекты в зимнее время

Намного проще было пересекать водные преграды в зимнее время, когда они оказывались скованы льдом. Английский дипломат Энтони Дженкинсон отмечал в связи с этим: «В зимнее время русские ездят на санях и в городе, и в деревне, так как дорога крепкая и гладкая от снега; все воды и реки замерзают, и одна лошадь, запряженная в санки, может провезти человека до 400 миль в три дня; но в летнее время дороги покрыты глубокой грязью, и путешествие очень тяжело» [28. С. 80].

В зимний период реки и озера превращались в аналог дороги, наиболее удобной для путешествия. Примечательные рекомендации дают английские торговые агенты, посещавшие Новгород во второй половине XVI столетия: «*товары во всяком случае должны быть высланы из Новгорода к 6 января с тем расчетом, чтобы они были в Сумах к сретению, ибо если товары задержатся в дороге до 15 февраля, когда солнце начинает греть, то дело может принять опасный оборот. Лед на глубоких озерах Ладожском и особенно Онежском трескается от дневного солнечного тепла, и если вдруг наступит неожиданная оттепель, как это часто бывает в это время года, то эти озера вскрываются и лед в них ломается, что влечет за собой гибель людей: тонут и люди, и лошади*» [28. С. 87–88]. Таким образом, передвижение по покрытым льдом рекам и озерам было возможно лишь на протяжении нескольких месяцев при условии крепких морозов. И, конечно, иностранцы самостоятельно, без проводников подобным маршрутом пользоваться вряд ли могли.

Заключение

Из-за большого обилия ручьев, рек, озер и болот дороги северо-западного пограничья формировались с учетом наиболее удобных для движения маршрутов и мест для переправы. Поездки по извилистым дорогам увеличивали время в пути, но это была неизбежная необходимость. Дорожное полотно становилось вязким в период весеннего половодья и после затяжных дождей.

Чаще всего на русской стороне пути через ручьи и небольшие реки не имели искусственных дорожных сооружений. Через глубокие и широкие речные препятствия были проложены мосты, но многие из них были наплавными. Даже в конце XVII в. через крупные реки пограничья предпочитали переправляться на лодках, плотах или паромах. Регулярные работы по ремонту и содержанию мостов не производились в должном объеме. Из-за активной эксплуатации и в результате выпадения осадков, таяния снега и льда, весеннего половодья мосты и переправы повреждались или уничтожались. Путешественникам в ходе поездок нередко приходилось самостоятельно осуществлять оперативный ремонт – чинить мосты, налаживать переправы – с привлечением местного населения или даже исключительно своими силами.

Путешествие водными путями было менее изматывающим, но сеть водных объектов не позволяла перемещаться между всеми населенными пунктами. Поэтому путешественники были вынуждены сочетать в ходе одной поездки и сухопутные, и водные маршруты.

Таким образом, обилие рек и озер на северо-западе Русского государства не только служило препятствием для путешествий, но, скорее, способствовало развитию инфраструктуры вблизи возможных переправ, поддержанию и развитию судоходства на реках и озерах, через которые шли не только путешественники, но и товары. На протяжении столетий водные объекты, с одной

стороны, служили преградой на пути завоевателей, а с другой – при должных усилиях не только не препятствовали, но даже способствовали развитию сети путей сообщения в приграничных регионах.

Список источников

1. Дулов А.В. Географическая среда и история России, конец XV – середина XIX в. М. : Наука, 1983. 256 с.
2. Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской Руси. Казань : Упр. внутр. вод. путей и шоссейн. дорог, 1910. 464 с.
3. Ковригина В.А., Марасинова Л.М. Торговля, пути и средства передвижения // Очерки русской культуры XVII века. М. : Изд-во МГУ, 1979. Ч. 1. С. 122–144;
4. Марасинова Л.М. Пути и средства сообщения // Очерки русской культуры XVIII века. М. : Изд-во МГУ, 1985. Ч. 1. С. 257–284.
5. Жучкевич В.А. Дороги и водные пути Белоруссии : историко-географический очерк. Минск : Изд-во БГУ им. В.И. Ленина, 1977. 144 с.
6. Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Историческая география путей сообщения Северо-Запада России: догосударственный и киевско-новгородский этапы (с V–VI по XVII вв.) // Псковский регионологический журнал. 2017. № 1 (29). С. 92–111.
7. Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Историческая география путей сообщения Северо-Запада России: догосударственный и киевско-новгородский этапы (с V–VI по XVII вв.) // Псковский регионологический журнал. 2017. № 2 (30). С. 61–73.
8. Постников А.В. Свидетельства иностранцев о водных путях, которыми они впервые попали на Русь (XVI – начало XVII в.) // Историческая география. М. : Аквилон, 2019. Т. 4. С. 236–276.
9. Барсукова А.В. Торговля Коломенцев по Окско-Москворецкому речному пути в XVII в. // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XIX вв. : сб. материалов Второй междунар. науч. конф., 2009. Курск : Курский гос. ун-т, 2009. С. 68–72.
10. Белов А.В. Речная транспортная система Московского края и развитие городов (XIV–XVII вв.) // Задавая вопросы прошлому... : к 75-летию профессора Олега Владимировича Волобуева. М. : Гуманитарий, 2006. С. 153–172.
11. Бессуднова М.Б. Чудское озеро в системе псковско-ливонского фронта XV – начала XVI века // Археология и история Пскова и Псковской земли. 2020. № 35 (65). С. 199–208.
12. Гуслистова А.Н. Купечество Вологды по таможенным книгам Сухоно-Двинского речного пути 1630-х гг. // Русь, Россия. Средневековье и новое время. 2015. № 4. С. 440–444.
13. Паклин М.И. «Великий Московско-Сибирский речной путь» и главные судостроительные центры Сибири в XVII–XVIII вв. // Мир Евразии. 2013. № 4 (23). С. 44–47.
14. Плечко Л.А. Старинные водные пути. М. : Физкультура и спорт, 1985. 104 с.
15. Салмин С.А., Салмина Е.В. «...Отложить поход до зимы»: влияние природных факторов на военные действия XIV–XV вв. на псковских границах // Stratum plus. Археология и культурная антропология. 2021. № 5. С. 85–98.
16. Михайлова А.В. К изучению волока в междуречье Черехи и Узы // Археология и история Пскова и Псковской земли. 1996. № 13 (40-41). С. 69–73.
17. Доўнар А. «Масты ў паўтара пруты». Нарыс з гісторыі дарожных камунікацыяў Беларусі XVI–XVIII стст. // Спадчына. 2003. № 2-3 (152). С. 63–69.
18. Герберштейн С. Записки о Московии / под ред. В.Л. Янина. М. : Изд-во МГУ, 1988. 430 с.
19. Чепель А.И. «Вы хотите причину искать к недружбе»: приграничный аспект шведско-русских отношений 1617–1656 гг. // Метаморфозы истории. 2015. № 6. С. 358–374.
20. Пальмквист Э. Заметки о России, сделанные Эриком Пальмквистом в 1674 году. М. : ЛомоносовЪ, 2012. 340 с.
21. Чепель А.И. «Пастухов те воры били до умертвия...»: криминальная обстановка в шведско-русском приграничье после Столбовского мира // Метаморфозы истории. 2014. № 5. С. 370–390.
22. Гейденштейн Р. Записки о Московской войне. СПб. : Тип. М-ва внутренних дел, 1889. 309 с.
23. Пиотровский С. Дневник последнего похода Стефана Батория на Россию (Осада Пскова) // Осада Пскова глазами иностранцев : дневники походов Батория на Россию (1580–1581 гг.). Псков : Псковская обл. тип., 2005. С. 243–482.
24. Kunigielis J. Organizacja funkcjonowania mostów i grobli w Wielkim Księstwie Litewskim od drugiej połowy XV do końca XVI wieku – zarys problematyki // Rocznik Lituanistyczny. 2021. № 7. P. 39–58.
25. Allart L.N. von. Das Tagebuch des Generals von Hallart über die Belagerung und Schlacht von Narva, 1700. Reval : Kluge, 1894. 81 S.
26. Гордон П. Дневник, 1659–1667. М. : Наука, 2003. 315 с.
27. A relation of three embassies from His Sacred Majestie Charles II, to the great Duke of Muscovie, the King of Sweden, and the King of Denmark performed by the Right Noble. the Earle of Carlisle in the years 1663 & 1664. London : Printed for John Starkey, 1669. 461 p.
28. Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке / отв. ред. Н.Л. Рубинштейн. Л. : ОГИЗ, 1937. 308 с.
29. Гордон Патрик Дневник, 1684–1689. М.: Наука, 2009. С. 339.
30. Наумов В. Повседневная жизнь Петра Великого и его сподвижников. М. : Молодая гвардия, 2010. 443 с.

References

1. Dulov, A.V. (1983) *Geograficheskaya sreda i istoriya Rossii, konets XV – seredina XIX v.* [Geographical Environment and the History of Russia, Late 15th – Mid-19th Centuries]. Moscow: Nauka.
2. Zagoskin, N.P. (1910) *Russkie vodnye puti i sudovoe delo v dopetrovskoy Rusi* [Russian Waterways and Shipping in Pre-Petrine Rus']. Kazan: Upr. внутр. вод. putey i shosseyn. dorog.
3. Kovrigina, V.A. & Marasina, L.M. (1979) *Torgovlya, puti i sredstva peredvizheniya* [Trade, Routes and Means of Transportation]. In: Artsikhovskiy, A.V. (ed.) *Ocherki russkoy kul'tury XVII veka* [Essays on Russian Culture of the 17th Century]. Vol. 1. Moscow: MSU. pp. 122–144.
4. Marasina, L.M. (1985) *Put i sredstva soobshcheniya* [Routes and Means of Communication]. In: Rybakov, B.A. (ed.) *Ocherki russkoy kul'tury XVIII veka* [Essays on Russian Culture of the 18th Century]. Vol. 1. Moscow: MSU. pp. 257–284.
5. Zhuchkevich, V.A. (1977) *Dorogi i vodnye puti Belorussii: istoriko-geograficheskiy ocherk* [Roads and Waterways of Belarus: A Historical-Geographical Essay]. Minsk: BSU.
6. Martynov, V.L. & Sazonova, I.E. (2017) *Istoricheskaya geografiya putey soobshcheniya Severo-Zapada Rossii: dogosudarstvennyy i kievskovogorodskiy etapy (s V–VI po XVII vv.)* [Historical Geography of Communication Routes in the North-West of Russia: Pre-State and Kievan-Novgorodian Stages (from the 5th–6th to the 17th Centuries)]. *Pskovskiy regionologicheskiy zhurnal*. 1(29). pp. 92–111.
7. Martynov, V.L. & Sazonova, I.E. (2017) *Istoricheskaya geografiya putey soobshcheniya Severo-Zapada Rossii: dogosudarstvennyy i kievskovogorodskiy etapy (s V–VI po XVII vv.)* [Historical Geography of Communication Routes in the North-West of Russia: Pre-State and Kievan-Novgorodian Stages (from the 5th–6th to the 17th Centuries)]. *Pskovskiy regionologicheskiy zhurnal*. 2(30). pp. 61–73.
8. Postnikov, A.V. (2019) *Svidetel'stva inostrantsev o vodnykh putyakh, kotorymi oni vperve popali na Rus' (XVI – nachalo XVII v.)* [Foreigners' Testimonies about the Waterways by Which They First Reached Rus' (16th – Early 17th Centuries)]. In: *Istoricheskaya geografiya* [Historical Geography]. Vol. 4. Moscow: Akvilon. pp. 236–276.

9. Barsukova, A.V. (2009) Torgovlya Kolomentsev po Oksko-Moskvoretскому rechnomu puti v XVII v. [Trade of the Kolonna People along the Oka-Moscow River Route in the 17th Century]. In: *Torgovlya, kupechestvo i tamozhennoe delo v Rossii v XVI–XIX vv.* [Trade, Merchants and Customs in Russia in the 16th–19th Centuries]. Kursk: KSU. pp. 68–72.
10. Belov, A.V. (2006) Rechnaya transportnaya sistema Moskovskogo kraia i razvitie gorodov (XIV–XVII vv.) [The River Transport System of the Moscow Region and Urban Development (14th–17th Centuries)]. In: *Zadaya voprosy proshlomu... : k 75-letiyu professora Olega Vladimirovicha Volobueva* [Asking Questions to the Past...: For the 75th Anniversary of Professor Oleg Vladimirovich Volobuev]. Moscow: Gumanitariy. pp. 153–172.
11. Bessudnova, M.B. (2020) Chudskoe ozero v sisteme pskovsko-livonskogo frontira XV – nachala XVI veka [Chudskoe Lake in the System of the Pskov-Livonian Frontier in the 15th – Early 16th Centuries]. *Arkheologiya i istoriya Pskova i Pskovskoy zemli*. 35(65). pp. 199–208.
12. Guslistova, A.N. (2015) Kupechestvo Vologdy po tamozhennym knigam Sukhono-Dvinskogo rechnogo puti 1630-kh gg. [The Merchantry of Vologda According to the Customs Books of the Sukhono-Dvina River Route of the 1630s]. *Rus', Rossiya. Srednevekov'e i novoe vremya*. 4. pp. 440–444.
13. Paklin, M.I. (2013) "Velikiy Moskovsko-Sibirskiy rechnoy put'" i glavnye sudostroitel'nye tsentry Sibiri v XVII–XVIII vv. ["The 'Great Moscow-Siberian River Route'" and the Main Shipbuilding Centers of Siberia in the 17th–18th Centuries]. *Mir Evrazii*. 4(23). pp. 44–47.
14. Plechko, L.A. (1985) *Starinnye vodnye puti* [Ancient Waterways]. Moscow: Fizkul'tura i sport.
15. Salmin, S.A. & Salmina, E.V. (2021) "...Otlozhit' pokhod do zimy": vliyaniye prirodnykh faktorov na voennye deystviya XIV–XV vv. na pskovskikh granitsakh ["...To Postpone the Campaign Until Winter": The Influence of Natural Factors on Military Actions of the 14th–15th Centuries on the Pskov Borders]. *Stratum plus. Arkheologiya i kul'turnaya antropologiya*. 5. pp. 85–98.
16. Mikhaylova, A.V. (1996) K izucheniyu voloka v mezhdurech'ye Cherekhi i Uzy [On the Study of the Portage in the Cherekha-Uza Interfluve]. *Arkheologiya i istoriya Pskova i Pskovskoy zemli*. 13(40-41). pp. 69–73.
17. Dounar, A. (2003) "Masty ' pal'tara pruty." Narys z istorii darozhnykh kamunikatsyy Belarusi XVI–XVIII stst. *Spadchyna*. 2-3(152). pp. 63–69.
18. Herberstein, S. (1988) *Zapiski o Moskovii* [Notes on Muscovy]. Moscow: MSU.
19. Chepel, A.I. (2015) "Vy khotite prichinu iskati k nedruzhbze": prigranichnyy aspekt shvedsko-russkikh otnosheniy 1617–1656 gg. ["You Want to Seek a Reason for Enmity": The Border Aspect of Swedish-Russian Relations, 1617–1656]. *Metamorfozy istorii*. 6. pp. 358–374.
20. Palmquist, E. (2012) *Zametki o Rossii, sdelannye Erikom Palmkvistom v 1674 godu* [Notes on Russia Made by Erik Palmqvist in 1674]. Moscow: Lomonosov.
21. Chepel, A.I. (2014) "Pastukhov te vory bili do umertviya...": kriminal'naya obstanovka v shvedsko-russkom prigranich'e posle Stolbovskogo mira ["Those Thieves Beat the Shepherds to Death...": The Criminal Situation in the Swedish-Russian Borderland after the Treaty of Stolbovo]. *Metamorfozy istorii*. 5. pp. 370–390.
22. Heidenstein, R. (1889) *Zapiski o Moskovskoy voyne* [Notes on the Moscow War]. St. Petersburg: Ministry of Interior.
23. Piotrovskiy, S. (2005) Dnevnik poslednego pokhoda Stefana Batoriya na Rossiyu (Osada Pskova) [Diary of the Last Campaign of Stephen Báthory against Russia (The Siege of Pskov)]. In: *Osada Pskova glazami inostrantsev: dnevniki pokhodov Batoriya na Rossiyu (1580–1581 gg.)* [The Siege of Pskov Through Foreigners' Eyes: Diaries of Báthory's Campaigns against Russia (1580–1581)]. Pskov: Pskovskaya obl. tip. pp. 243–482.
24. Kunigielis, J. (2021) Organizacija funkcionowania mostów i grobli w Wielkim Księstwie Litewskim od drugiej połowy XV do końca XVI wieku – zarys problematyki. *Rocznik Lituanistyczny*. 7. pp. 39–58.
25. Allart, L.N. von. (1894) *Das Tagebuch des Generals von Hallart über die Belagerung und Schlacht von Narva, 1700*. Reval: Kluge.
26. Gordon, P. (2003) *Dnevnik, 1659–1667* [Diary, 1659–1667]. Moscow: Nauka.
27. Miede, G. (1669) *A relation of three embassies from His Sacred Majesty Charles II, to the great Duke of Muscovie, the King of Sweden, and the King of Denmark performed by the Right Honble. The Earle of Carlisle in the years 1663 & 1664*. London: Printed for John Starkey.
28. Rubinshteyn, N.L. (1937) *Angliyskie puteshestvenniki v Moskovskom gosudarstve v XVI veke* [English Travelers in the Muscovite State in the 16th Century]. Leningrad: OGIZ.
29. Gordon, P. (2009) *Dnevnik, 1684–1689* [Diary, 1684–1689]. Moscow: Nauka.
30. Naumov, V. (2010) *Povsednevnyaya zhizn' Petra Velikogo i ego spodvizhnikov* [The Daily Life of Peter the Great and His Associates]. Moscow: Molodaya gvardiya.

Сведения об авторах:

Колпаков Максим Юрьевич – кандидат исторических наук, доцент Псковского государственного университета; начальник научно-экспозиционной службы Псковского государственного музея-заповедника (Псков, Россия). E-mail: kolpakov.m@gmail.com
Михеев Дмитрий Владимирович – кандидат исторических наук, доцент Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена (Санкт-Петербург, Россия). E-mail: tankred85@mail.ru

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Information about the authors:

Kolpakov Maxim Yu. – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of Pskov State University; Head of the Scientific and Exhibition Service of the Pskov State Museum-Reserve (Pskov, Russian Federation). E-mail: kolpakov.m@gmail.com
Mikheev Dmitry V. – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of Herzen State Pedagogical University of Russia (Saint Petersburg, Russian Federation). E-mail: tankred85@mail.ru

The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 04.11.2022; принята к публикации 15.11.2025

The article was submitted 04.11.2022; accepted for publication 15.11.2025