

ТРАНСФОРМАЦИЯ СИСТЕМЫ СУХОПУТНЫХ ДОРОГ КАРЕЛЬСКОГО ПЕРЕШЕЙКА И ПРИНЕВСКИХ ЗЕМЕЛЬ В XVII СТОЛЕТИИ

Приневские земли и Карельский перешеек издавна являлись приграничными территориями Новгородских земель. На протяжении столетий они соседствовали с землями финскими, которые во время Северных Крестовых походов XII–XIII веков постепенно вошли в состав Шведского королевства. Такое соседство накладывало отпечаток на дальнейшее развитие этих земель, явив «жесткую» религиозную границу между католичеством (после шведской Реформации – лютеранством) и православием. Впервые официально разграниченные Ореховецким мирным договором 1323 года, финские и северо-западные Новгородские земли продолжали взаимодействовать несмотря на постоянные приграничные конфликты. Граница фактически оставалась открытой и по некоторым территориям спорной. Первые попытки ее межевания происходили в XV столетии, а совместная межевая комиссия собралась только в 1518 году. Окончательно граница установилась в результате Тявзинского мирного договора 1595 года, сразу после подписания которого началось межевание в Ижорской земле и в Карелии. Чтобы несколько десятилетий спустя снова измениться.

Особенности природного ландшафта также значительно сказывались на развитии путей сообщения. И если на установление водных маршрутов влияла судоходность рек и возможность создания коротких волоков, то для сухопутных маршрутов одним из важнейших факторов являлось отсутствие каменных гряд и минимальное количество переправ. Условия северных ландшафтов и следов прохождения ледника, геологических артефактов берега древнего моря и многочисленных болот диктовали способы перемещения. В позднесредневековое время транспортное сообщение осуществлялось в основном по воде или по льду замерзших водоемов – постоянные сухопутные дороги использовались крайне редко или вовсе отсутствовали.

В свою очередь, колонизация и возникновение порубежных новгородских укреплений в XIII–XV веках потребовали организации сухопутных магистралей. Так реконструируется дорога из Ладоги до Копорья вдоль Балтийско-Ладожского уступа, проходившая через земли ижоры в XIII столетии, а одноименную реку путники пересекали вброд. В XVI веке восточная часть пути стала участком тракта от Ладоги до Орешка [Сорокин, 2017, с. 66–68; Петренко, 1982, с. 71–75]. Уже в XV–XVI столетиях на территории Приневья сложились поселения и достаточно развитая сеть водных и сухопутных коммуникаций, замыкавшихся на магистральные пути: водный, проходивший по Неве и сухопутный из Карелии в Ингерманландию [Сорокин, 2008, с. 359]. Логика связи укреплений и дорог была следующей: крепости Корела и Орешек

защищали Корельскую дорогу, Копорье и Ямгород – Водскую дорогу, Ладога – Ладожскую [Кирпичников, 1984, с. 12; Сорокин, 2017, с. 178].

К концу XV столетия северо-западные Новгородские земли стали относиться к Водской пятине, однако после 1478 года изменился статус самого Новгорода, присоединенного к Московскому государству. После этого Швеция и Ливония поддерживали дипломатические отношения с центром русских земель через новгородских наместников, а дорожная сеть Водской пятины начала активно развиваться, постепенно приобретая исключительное государственное значение. И в XVI веке Новгород с порубежными городами связывала сеть ямских трактов, которые появились на основе магистральных дорог позднесредневекового периода [Голубцов, 1950, с. 295–296]. Северо-западная окраина оставалась на периферии интересов нового центра, однако постоянные приграничные споры на Карельском перешейке заставляли обращать пристальное внимание на систему сухопутных коммуникаций, дополнявших пути водные. Однако наезженных дорог было мало, и использовались в основном лесные дорожки и тропинки.

Новгородские купцы обычно отправлялись в Швецию по воде: по реке Волхов и Ладожскому озеру через (Старую) Ладугу к крепости Орешек; далее их путь лежал в Выборг, а затем по морю в Стокгольм. Нет однозначного понимания, каким образом купцы передвигались из Орешка в Выборг. Самый вероятный вариант – по реке Неве и вдоль побережья Финского залива. Вплоть до XV века существовала возможность использовать озерно-речную систему Вуокса (путь был заброшен из-за обмеления Вуоксы): из Выборгского залива путь по ней связывал Ладожское озеро и Сайменскую водную систему. Существует небольшая вероятность, что в XV веке могли использовать сухопутную дорогу из Орешка до Выборга – по крайней мере, по одной из версий ее использовали ганзейские купцы [Доллингер, 2020, с. 123].

Однозначно можно утверждать, что сухопутный путь периодически применялся: так посольство Стена Эрикссона Лейонхувудса 1557 года, в состав которого входили Лаврентиус Петри и Микаэль Агрикола, по пути из Выборга в Москву пересекло русско-шведскую границу на Карельском перешейке в январе. Карта подробно описывает путь посольства до русской границы: через Мола (Муолаа, совр. Правдино), Саккола, Метсякюля (совр. Молодежное), Ревонниemi и Хепоярви (совр. Токсово) до Нотебурга (Орешка) – далее через Назию и Шапки путь шел до Новгорода по Орешковской дороге [Tarkiainen, 2017, s. 66].

Первое описание сухопутных дорог Водской пятины относится к самому началу XVI века и появилось на основе писцовых и обыскных книг: например, Писцовой книги Водской пятины 1500 года. В них представлены описания Ивангородской, Орешковской и Корельской дорог, дороги между Ладогой и Орешком (народное название «Карыгановская» или «Киргановская»). В середине XVI века реформируется система транспортных магистралей: поменялась трасса Орешковской и Корельской дорог, в период 1560–1568 годов производится укрупнение ямских станций, состоялась реформа 1597 года. К концу столетия уже густая сеть сухопутных путей соединяла Новгород с окружающими землями [Селин, 2017, с. 213, 225–228]. В контексте рассматриваемых в статье территорий особенно важны описания дороги между Ладогой и Орешком, Корельской дороги.

Дорога из Ладоги в Орешек являлась важной магистральной артерией Новгородских земель с XVI столетия вплоть до Великой Северной войны 1700–1721 годов. Она начиналась в центре Ладоги и вдоль течения рек Ладожки и Кобоны шла до деревни Городище, дальше дорога соединялась с Орешковской в Назыинском яме, который ближе к концу столетия уже не использовался [Селин, 1998, с. 29]. Ее значение значительно увеличилось в период Смутного времени и особенно после Столбовского мирного договора 1617 года, так как она стала порубежной: в XVII столетии был построен пограничный Лавуйский острог на русско-шведской границе [Селин, 2001, с. 93].

Продолжением пути из крепости Орешек на Карельский перешеек являлась Корельская дорога, выходящая к границе со Швецией. Первые сведения об этой трассе относятся к 1539 году, но, вероятнее всего, она была организована ближе к началу столетия на основе уже существовавшего маршрута. Ямские станции на ней были укрупнены в период 1560–1568 годов, однако во время Ливонской войны ее качество значительно ухудшилось: в 1580 году здесь вел активные боевые действия шведский военначальник Понтус Делагарди. После Плюсского перемирия 1583 года дорога забрасывается (использовался водный путь) и не функционировала вплоть до октября 1597 года, когда был издан указ о ее возобновлении. Трасса новой дороги отличалась от старой и шла вдоль западного побережья Ладожского озера, вероятно, используя гати, оставленные шведами [Селин, 2001, с. 93–94].

Не менее важной сухопутной артерией являлась Выборгская (Старая русская) дорога, однако нет точных сведений, когда она была проложена. 11 марта 1555 года состоялась Йоутсельская битва между шведско-финским гарнизоном и головной колонной русских войск, шедших на Выборг – вероятнее всего, по Выборгской дороге. Возведение шведского укрепления в Кивинеб (Кивеннапа, совр. Первомайское) в начале 1550-х годов также подтверждает факт существования дороги к середине XVI столетия. Окончательно ее существование (по крайней мере, ее зимнего варианта) подтверждает упомянутая выше карта путешествия шведского посольства 1557 года.

Несколько позже дорог Водской пятины появилось описание сухопутных коммуникаций соседних финских земель, представленное в 1556 году в рапорте Якоба Теитта – секретаря шведского короля Густава Васа. Теитт составил схему главных финских дорог: Великой Прибрежной, Верхней Выборгской, Воловьевой, Великой дороги Саво, Прибрежной дороги Эстерботнии, а также еще нескольких менее значительных путей сообщения [Masonen, 1988, pp. 79–81]. Так как основной целью рапорта являлась оптимизация налоговых сборов, то в отчете приводится подробное описание гостевых дворов, а также расстояния между ними.

В рапорте описываются только дороги Шведского королевства, поэтому самой восточной точкой карты стал Выборг. Второй по величине населения шведский город в 1527 году официально получает стапельные права, что дает возможность принимать иностранные корабли. Фактически ситуация принуждала их владельцев вести торговлю между Новгородом, Стокгольмом и Ганзейским союзом в Выборге. Шведский король Густав Васа понимал выгоду от прямой торговли русских и шведских купцов, потому разрешил купеческим кораблям из приморских финских городов беспрепятственно заходить в Выборгский порт. Тем не менее, самостоятельная

внешняя торговля финских крестьян оставалась под запретом (кроме 4 ежегодных ярмарок), что не мешало им осуществлять неофициальную деятельность [Katajala, Kujala, Mäkinen, 2010, s. 134].

Если сравнивать систему сухопутных дорог Водской пятины и Великого княжества (герцогства) Финляндского в целом, то, несмотря на схожие географические условия, есть предпосылки, что на территории Восточной части Шведского королевства она сложилась раньше и развивалась более активно за счет целенаправленной политики короны: контроля качества дорог и мостов. Например, известны два указа об их организации: в 1347 году шведский король Магнус Эрикссон возлагал содержание дороги на владельцев земли или ленов; в 1442 году при Кристофере Баварском были внесены поправки в закон, еще более ужесточая его [Tarkiainen, 2008, s. 181].

Данное внимание к сухопутным артериям можно объяснить военной и торговой экспансией в восточном направлении, что требовало улучшение путей сообщения между укреплениями и городами, дублированию водных путей в случае их блокады или невозможностью их использовать в межсезонье. Густав Ваза и его сын Юхан III продолжили давнюю традицию: показательным примером служит Великая Прибрежная или Королевская дорога (*Kuninkaantie*), так как все издержки на ее содержание поначалу взяла на себя корона. Это предопределило ее дальнейшее развитие, так как финансирование улучшило качество дороги, однако сухопутная артерия использовалась в основном для королевских нужд [Gardberg, Dahl, 1991, s. 12]. Именно на ней в 1550 году на половине пути между Або и Выборгом был основан новый город Гельсингфорс (совр. Хельсинки) с целью конкуренции с ганзейским Ревелем¹.

Аналогичные энергичные меры для организации сухопутных дорог Водской пятины можно встретить лишь в XVI столетии, когда Московское государство начало целенаправленно заниматься обеспечением безопасности своих северо-западных границ. Отставание в развитии дорожной сети объясняется более поздним процессом централизованной организации новгородской порубежной обороны. Также можно предположить, что в центре земель, делали упор на хорошо организованную водную систему путей сообщения и придавали меньшее значение путям сухопутным [Востров, 2023, с. 247].

События начала XVII столетия, ставшие временем Смуты, привели к окончательному упадку сухопутных путей Водской пятины: почти все упомянутые выше дороги становятся практически заброшенными, и встречаются лишь отдельные упоминания их использования. К 1615 году основное движение русских и шведских военных контингентов (в период шведского военного присутствия в Новгороде в 1611–1617 годы) шло не по мощным дорогам, а по воде. Показательно, что шведская военная администрация возводит небольшие крепости (шанцы) вдоль водного пути по реке Волхов для контроля оккупированной территории.

Исходя из этого, важнейшей транспортной артерией Водской пятины в этот момент остается водный (зимой – санный) вариант Ладожской дороги по Волхову –

¹ В 1561 году Ревель (совр. Таллин) стал шведским городом, и идея оказалась забытой.

сухопутный вариант Ладожской дороги практически не использовался. В целом водные пути в XVII столетии в Водской пятине приобретают большее значение, чем в предыдущем: описание маршрутов по рекам (в первую очередь, по Волхову и Луге) встречается чаще, чем описания сухопутных дорог. Важно, что к этому времени маршруты теряют исключительно государственное значение, так как на них появляются гражданские путешественники – в основном, купцы. К середине XVII столетия Ладожская дорога и дорога из Ладоги в Орешек, являющиеся теперь приграничными, восстанавливаются.

Сохранившиеся шведские карты середины XVII – начала XVIII столетия позволяют проследить трансформацию системы сухопутных коммуникаций на протяжении 1600-х годов на Карельском перешейке и в Приневских землях. Также важным источником для понимания общей картины являются записки иностранных путешественников, которые, представляя субъективную информацию о состоянии дорог, тем не менее позволяют выявить общие тенденции их развития.

Катализаторами изменений стали события Смутного времени, повлекшие за собой глобальные изменения в Московском государстве. Военное присутствие на Северо-Западе шведской армии (сначала как союзника, затем как противника), борьба за московский трон и Столбовский мирный договор 1617 года изменили статус приграничных земель: Приневье и Карельский перешеек вошли в состав Шведского королевства. С этого момента началось активное изменение местных сухопутных коммуникаций, постепенно встраивая их в шведскую систему.

Следствием закрепления шведов в Приневье стало появление крепости Ниеншанц, заложенной в 1611 году. Получение в 1632 году городского статуса Ниеном, расположившемся в месте впадения Охты в Неву, явило процесс целенаправленного развития короной вновь присоединенных земель, увеличения их оборонного и торгового потенциала. Еще одним важным фактором модернизации королевства стало присоединение Швеции в 1620-х годах к европейской почтовой системе благодаря владениям в немецких землях. Так с 1636 года доставка всей почты начала осуществляться через Королевское почтовое управление, учрежденное в Стокгольме во время правления королевы Кристины при регентстве канцлера Акселя Оксеншерны. Основание почтовой службы в Великом княжестве Финляндском состоялось два года спустя и связано с именами почтмейстера Б. С. фон Стеенхауссена и финляндского генерал-губернатора Пера Брахе.

Здесь важно отметить, что основной функцией сухопутных дорог шведского периода являлась доставка почты. Организация почтовой службы сильно повлияла на развитие дорожной инфраструктуры рассматриваемых земель, так как были досконально регламентированы требования к ней, скопированные шведской короной с немецкого образца в части состояния дорог и мостов, доставки почты и функционирования постоянных дворов. Большая часть сухопутного маршрута между Стокгольмом, Выборгом и Ниеном прошла по существующим дорогам. Дорожное строительство было организовано по земельному принципу: через каждые две-три шведские мили (10–15 км) поселялся почтовый крестьянин (обычно грамотный) с двумя помощниками, который должен был по прибытии почты срочно отправить ее до следующего почтальона – задержки сурово карались. Также был четко описан

порядок смены лошадей для королевских курьеров. Именно почтовые крестьяне были обязаны заботиться об исправном содержании дорог на их дистанции [Villstrand, 2009, s. 28].

Первые результаты дорожных реформ проявились уже вскоре: например, к середине XVII столетия изменилась трасса Корельской дороги. Если в конце предыдущего века она проходила вдоль западного побережья Ладожского озера (именно по ней перемещались шведские войска в 1611 году), однако позднее прямой путь из Нотебурга в Кексгольм (Корелу, совр. Приозерск) вряд ли использовался – на карте Бергенгейма от 1676 года прибрежная дорога отсутствует. Данное изменение представляется вполне логичным: Ниен стал административным центром Ингерманландии, и все основные коммуникации проходили через него. Согласно карте, традиционный путь вдоль берегов Невы остается в действии, однако появляется путь от Нотебурга к Ниену, выделенный основным – через Кельтс (Колтуши) к Охте и далее вдоль ее берега. Вероятнее всего, в первой половине XVI столетия появилось «ответвление» от старой Корельской дороги к Ниену близ Токсова (совр. Токсово) – на указанной выше старой карте его можно локализовать.

Подобные изменения можно отследить и по более ранней (схематичной) карте шведского генерал-интенданта О. Х. Эрнехуфвуда, составленной во время инспекции балтийских укреплений и датируемой 1634 годом². На ней видно, что к этому моменту функционировала устойчивая дорога вдоль правого берега Невы от Нотеборга (Орешка) до Ниена, позднее ставшая второстепенной. Также обозначены две дороги от Ниена до Кексгольма: одна по более обжитым местам через Токсова и Тайпале (Волочек Сванский, совр. Соловьево); вторая через Лембола (совр. Лемболово), Рауту (совр. Сосново) и Кивиниеми (совр. Лосево). Анализируя эти карты, можно достаточно уверенно утверждать, что трасса Корельской дороги претерпела изменения и не проходила вдоль побережья Ладожского озера.

Карта Нотеборгского лена рубежа XVII–XVIII столетий подтверждает, что именно эти пути от Ниена до Кексгольма являлись установившимися. Однако более поздняя карта генерал-лейтенанта Либекера во время похода шведской армии из Выборга к берегам Невы в августе 1708 года подчеркивает, что путь через Тайпале был второстепенным – на карте он не отмечен.

Сухопутная дорога из Выборга в Ниен, Выборгская дорога, становится ключевой с середины XVII столетия: на карте 1634 года она отсутствует (возможно из-за концентрации автора на «треугольнике» Нотеборг–Ниен–Кексгольм), а на всех указанных более поздних картах отмечена в качестве основной. Ее трасса в ключевых точках совпадает с маршрутом посольства 1557 года, поэтому можно утверждать, что существовавший как минимум столетие сухопутный (возможно, зимний) путь после учреждения в 1638 году Королевской почтовой системы в Финляндии становится магистральным на Карельском перешейке – и частью системы шведских почтовых трактов. Прибрежная дорога от Ниена до Выборга в тот момент, если и существовала, то являлась локальной: на рассматриваемых картах она присутствует лишь

² Вероятнее всего, карта принадлежит этому времени. Тем не менее, бытует вторая версия датировки: «карта Понтуса Делагарди» конца XVI столетия.

фрагментарно (станет использоваться после основания Петербурга и устройства Сестрорецкого завода).

Приблизительно в это же время впервые появляется на картах дорога между Кексгольмом и Кроноборгом (совр. Куркиеки в Карелии), продолжавшаяся до Сортавала. По мнению финских историков Иммонена и Неннонена она может быть датирована XVI веком (и даже ранее), но качество ее улучшается именно в шведский период [Immonen, 1958, s. 190; Nenonen, 1999, s. 173]. Все указанные дороги приобретают стратегическое значение, обеспечивая связь между столицей Шведского королевства и укрепленными пунктами на юге Карельского перешейка – Кивеннапа (на Выборгской дороге), Ниеншанц и Кексгольм.

Описание дорог на другой стороне границы, в Новгородских землях, встречается в записках иностранцев, проезжавших по территории России для выполнения разнообразных миссий – в первую очередь, дипломатических. Еще в XVI столетии Сигизмунд Герберштейн – посол императора Священной Римской империи, посещавший Россию дважды в 1517 и 1526 годах, отмечал: «От Полоцка до Новгорода мы переезжали через столько болот и рек, что имена и число их не могут привести даже местные жители» [Коваленко (сост.), 2005, с. 36].

В следующем столетии заметок о дорогах, окружавших Новгород, было оставлено намного больше. Среди них можно выделить «Описание путешествия в Московию...» (1646) ученого и придворного советника Шлезвиг-Голштинского двора Адама Олеария: «Мы оставались в Новгороде в бездействии четверо суток и в последнее число июля отправились дальше до Бронниц водою, так как из-за болотистой, топкой местности невозможно было ехать сушею». Голландский парусный мастер и путешественник Ян Стрейс в 1668 году делился превратностями поездки: «Мы проезжали по болотистой местности, от одной настилки из бревен до другой; наши повозки часто ломались и быстро чинились московскими крестьянами» [Коваленко (сост.), 2005, с. 91, 135].

В 1684 году шведский ученый и путешественник Юхан Габриэль Спарвенфельд при путешествии от Новгорода в сторону Ниена описал дороги более развернуто: «20 марта после завтрака мы двинулись в путь через Кипину и несколько верст от нее ехали через леса и болота по дороге, проложенной от Новгорода по приказу графа Понтуса Деллагарди в то время, когда он 6 лет владел им, для того, чтобы облегчить торговлю. Но теперь она непроезжая, ибо русские забросили ее. Они называют ее мостом Понтуса. <...> Все возрастающее бездорожье создает постоянные проблемы посольству» [Коваленко (сост.), 2005, с. 154].

Но наиболее ценным и полным источником информации о Новгородских землях того времени являются «Заметки о России», сделанные Эриком Пальмквистом в 1673–1674 годах, в которых шведский инженер-фортификатор и военный разведчик наряду с прочей информацией подробнее фиксирует обширную систему дорог – вплоть до описания особых условий путешествия. Важно отметить, что магистральные пути предыдущего столетия зафиксированы участником посольства Густава Оксеншерны как зимние варианты дорог, тем самым подчеркивая, что к этому времени в летний период сухопутные пути были труднопроходимы.

В «Заметках...» Пальмквист характеризует новгородские дороги в целом: «В большинстве своем дороги в России хороши и удобны, а также сухи и тверды там, где растут хвойные леса (сосновые и еловые), но неудобоезжи там, где растут лиственные (березовые, ольховые или осиновые) леса, так как здесь они вязки и топки. При этом русские, несмотря на массу имеющегося под рукой материала для улучшения этих дорог, не исправляют и не улучшают их нарочно, особенно те дороги, что ведут от границы вглубь страны, дабы этим затруднить, если не предотвратить совсем доступ иностранцам вглубь их страны. Для этой же цели – затруднения – не имеется у них ни одного готового моста через реку Волгу, тем более, что это – именно единственно возможная дорога к их столице Москве» [Пальмквист, 2012, с. 97–98].

Крайне заинтересованный путешественник описывает и отдельные дороги – например, из Ладogi в Орешек: «Когда-то, а именно во времена графа Якова Деллагарди, эта дорога очень хорошо была обстроена мостами и т. п., но теперь же пришла в совершенную негодность и почти непроходима, особенно летом из-за густых зеленых зарослей и болотистой топкой почвы». Более подробно (с детализацией до всех значимых опорных пунктов и расстояний между ними) он описывает водный путь из Ниена и Нотебурга через Ладожское озеро и по реке Волхов до Новгорода – этот маршрут, вероятнее всего, являлся основным для поездки из Приневских земель в Новгородские. Другая известная дорога, Орешковская, в шведское время не использовалась (напротив, с новгородской стороны она функционировала), и вместо нее Пальмквист описывает прямую дорогу из Ниеншанца через Ижорский погост, выходящую к трассе прежней Орешковской дороги в районе Шапецкого яма (близ поселка Шапки) [Пальмквист, 2012, с. 121–123].

Опираясь на воспоминания иностранных путешественников, а также на единичные упоминания о развитии дорожной сети Водской пятины, можно сделать вывод, что система сухопутных коммуникаций в XVII столетии на новгородской стороне уступала по качеству дорогам на стороне шведской. Таким образом, на протяжении почти всего XVII столетия система сухопутных коммуникаций в Приневских землях и на Карельском перешейке претерпела значительные изменения, согласуясь с быстрым развитием дорожной инфраструктуры в Шведском королевстве, подкрепившим свой Великодержавный статус после окончания Тридцатилетней войны 1618–1648 годов в соответствии с Вестфальским мирным договором.

Великое княжество Финляндское, достаточно автономное от Стокгольма, также подверглось модернизации, но ход ее лишь частично согласовывался с административными процессами метрополии. Эту традицию заложил еще Юхан III в пору управления Восточной частью королевства³, создав в Або (Турку) свой собственный двор и ведший обособленную внешнюю политику по отношению к Москве. В этом контексте нельзя не упомянуть фигуру Пера Брахе. В 1637–1640 и 1648–1654 годах он являлся шведским генерал-губернатором Финляндии и внес значительный вклад в ее развитие. Например, реформировал всю административную систему страны, создал почтовую систему, основал десять новых городов, способствовал развитию торговли,

³ Юхан III, сын Густава Васа – финляндский герцог с 1556 года, с 1569 по 1592 год – шведский король.

сельского хозяйства и образования⁴... Развитие дорожной сети также является, во многом, его заслугой, хотя предпосылки для этого «шли» из Стокгольма, стремившегося поддерживать централизованное управление разросшимся королевством.

Также в контексте рассматриваемой темы важно, что в XVII веке появляется административный и экономический центр Приневья – город Ниен, требовавшим скорейшего развития коммуникаций, а сухопутные дороги постепенно становились более доступными для гражданского населения (в первую очередь, купцов) и более безопасными ввиду утери пограничного статуса Карельским перешейком. Дальнейшее развитие дорожной сети сдерживалось излишней «бережливостью» королевской власти, перекадывавшей содержание дорог и мостов на местных жителей, но подстегивалось постоянными их инспекциями. Также на качестве дорог отрицательно сказались военные действия июня-сентября 1656 года, когда Ниеншанц сначала был взят русскими войсками, но спустя несколько месяцев был отбит шведами.

С началом Великой Северной войны 1700–1721 годов система транспортных магистралей на Северо-Западе значительно меняется: сухопутные дороги активно используются обеими сторонами для ведения боевых действий, а контроль над ними являлся важной военно-стратегической задачей – особенно в Восточной Ингерманландии. После занятия региона русскими войсками дороги Карельского перешейка и Приневских земель включаются в систему русских государственных магистралей, а позднее принципы их устройства были частично переняты Петром I при организации дорожной службы в Российской империи – в первую очередь, в Ингерманландской (с 1710 года – Санкт-Петербургской) губернии. Окончательное смещение границы западнее Выборга позволило указанным дорогам вновь остаться по одну сторону границы и продолжить свое дальнейшее развитие.

Информация о статье

Автор: Востров Алексей Владимирович – старший преподаватель, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия; AuthorID 654198; ResearcherID AAP-1560-2021; ScopusID 56028241600; e-mail: vostrov_av@spbstu.ru, alex.sinkriver@gmail.com

Заголовок: Трансформация системы сухопутных дорог Карельского перешейка и Приневских земель в XVII столетии

Аннотация: Статья рассматривает трансформацию системы сухопутных дорог Приневских земель и Карельского перешейка на протяжении XVII столетия: от событий Смутного времени до Северной войны 1700–1721 годов. Отталкиваясь от описаний дорожной сети Водской пятины начала XVI столетия, а также ее последующего развития, представляются дороги на новгородской стороне русско-шведской границы. На основании рапорта 1556 года описываются шведские дороги финских земель и на Карельском перешейке. Опираясь на шведские карты середины XVII – начала XVIII столетия, а также на воспоминания иностранных путешественников, анализируются изменения, произошедшие с сухопутными коммуникациями указанных в названии земель после Столбовского мирного договора 1617 года, выделяются основные факторы, повлиявшие на их развитие.

Ключевые слова: сухопутные дороги, Карельский перешеек, Приневье, Великий Новгород, Московское государство, Швеция, Великое княжество Финляндское

⁴ В 1640 году в Або открылся первый финский университет – Академия Або (современный Университет Хельсинки).

Библиографический список

- Востров А. В. (2023). Сравнительный анализ системы сухопутных дорог Водской пятины и Великого княжества Финляндского в XVI столетии. *Новгород и Новгородская земля. История и археология*. Выпуск 36. Великий Новгород. С. 241–249.
- Голубцов И. А. (1950). Пути сообщения в бывших землях Новгорода Великого в XVI–XVII вв. и отражение их на карте середины XVII в. *Вопросы географии*. Т 20. Москва: Географиз. С. 271–302.
- Доллингер Ф. (2020). *Ганзейский союз. Торговая империя Средневековья от Лондона и Брюгге до Пскова и Новгорода*. Москва: ЗАО Центрполиграф. 511 с.
- Пальмквист Э. (2012). *Заметки о России, сделанные Эриком Пальмквистом в 1674 году* Пальмквист Э. (2012). *Заметки о России, сделанные Эриком Пальмквистом в 1674 году* / [Государственный архив Швеции, Институт славистики Стокгольмского университета, Санкт-Петербургский институт истории РАН]. Москва: Ломоносовъ, 2012. 340 с.
- Кирпичников А. Н. (1984). *Каменные крепости Новгородской земли*. Ленинград: Наука, Ленинградское отделение. 289 с.
- Коваленко Г. М. (сост.) (2005). *Великий Новгород в иностранных сочинениях XV – начала XX века*. Москва: Издательский дом «Стратегия». 288 с.
- Петренко В. П. (1982). Городище на реке Лава. *Краткие сообщения Института археологии*. Выпуск 171. Москва: Наука. С. 71–75.
- Селин А. А. (1998). Дорога из Ладоги в Орешек. *Староладожский сборник*. Санкт-Петербург; Старая Ладога. С. 28–41.
- Селин А. А. (1997). Ивангородская дорога: западный участок. *Крепость Ивангород. Новые открытия*. Санкт-Петербург. С. 215–223.
- Селин А. А. (2001). Магистральные дороги Северо-Запада Новгородской земли в XVI–XVII вв. *Очерки исторической географии. Северо-Запад России. Славяне и финны*. Санкт-Петербург. С. 86–99.
- Селин А. А. (2017). *Смута на Северо-Западе в начале XVII века: очерки из жизни новгородского общества*. Санкт-Петербург: Блиц. 720 с.
- Сорокин П. Е. (2008). О системе расселения в Приневье в допетровское время. *Сельская Русь в IX–XVI вв.* Москва. С. 351–362.
- Сорокин П. Е. (2017). *Окрестности Петербурга. Из истории Ижорской земли*. М.: Центрполиграф. 478 с.
- Gardberg C. J., Dahl K. (1991). *Kuninkaantie. Turusta Viipurin*. Helsinki: Otava. 141 s.
- Immonen T. (1958). *Kurkijoen seutu Ruotsin vallan aikana vv. 1570–1710. Kurkijoen kihlakunnan historia I–II–III*. Helsinki. P. 81–422.
- Katajala K., Kujala A., Mäkinen A. (2010). *Suomenlahdelta Laatokalle / Viipurin Läänin Historia III*. Porvoo. 526 s.
- Masonen J. (1998). Ancient Land Communications Research in Finland. *Fennoscandia archaeologica V*. Pp. 79–104.
- Masonen J. (1995). Tracks, Paths and Roads. Infrastructure and Transport in Finland and the Baltic Sea Area from the Viking Age to Medieval Times (800–1500 AD). *Road Museum Reports 1/1995*. Helsinki: Finnish National Road Administration. 36 p.
- Nenonen M. (1999). *Vesilta pyorille: suuret maantiet 1550–1800. Maata, jaata, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Helsinki. Pp. 167–273.
- Tarkiainen K. (2017). *Moskoviten. Sverige och Ryssland 1478–1721*. Helsingfors: SLS. 484 s.
- Tarkiainen K. (2008). *Sveriges Österland. Från forntiden till Gustav Vasa*. Helsingfors: SLS. 334 s.
- Villstrand N.-E. (2009). *Riksdelen. Stormakt och rikssprängning 1560–1812*. Helsingfors: SLS. 416 s.

Information about the article

Author: Alexey V. Vostrov – senior lecturer, Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, Saint-Petersburg, Russia; AuthorID 654198; ResearcherID AAP-1560-2021; ScopusID 56028241600; e-mail: vostrov_av@spbstu.ru, alex.sinkriver@gmail.com

Title: Transformation of the land road system of the Karelian Isthmus and the Neva lands in the 17th century

Abstract: The article examines the transformation of the system of land roads of the Neva lands and the Karelian Isthmus during the 17th century: from the events of the Time of Troubles of Russia to the Northern War of 1700–1721. Based on the descriptions of the Vodskaya Pyatina road network of the beginning of the 16th century, as well as its subsequent development, roads on the Novgorod side of the Russian-Swedish border are presented. Based on the report of 1556, the Swedish roads of the Finnish lands and on the Karelian Isthmus are described. Based on Swedish maps of the middle of the 17th – early 18th century, as well as on the memories of foreign travelers, the changes that

occurred with the land communications indicated in the names of lands after the Stolbovsky Peace Treaty of 1617 are analyzed, the main factors that influenced their development are highlighted.

Keywords: land roads, Karelian Isthmus, Neva lands, Veliky Novgorod, Moscow State, Sweden, Grand Duchy of Finland

References

- Vostrov A. V. (2023). Sravnitel'nyy analiz sistemy sukhoputnykh dorog Vodskoy pyatiny i Velikogo knyazhestva Finlyandskogo v XVI stoletii [Comparative analysis of the system of land roads of the Vodskaya Pyatina and the Grand Duchy of Finland in the 16th century]. *Novgorod i Novgorodskaya zemlya. Istoriya i arkhologiya*. Issue 36. Veliky Novgorod. P. 241–249.
- Golubtsov I. A. (1950). Puti soobshcheniya v byvshikh zemlyakh Novgoroda Velikogo v XVI–XVII vv. i otrazheniye ikh na karte serediny XVII v. *Voprosy geografii*. V 20. Moscow: Geografriz. P. 271–302.
- Dollinger F. (2020). Ganzeytskiy soyuz. Torgovaya imperiya Srednevekov'ya ot Londona i Bryugge do Pskova i Novgoroda [Hanseatic League. Trade empire of the Middle Ages from London and Bruges to Pskov and Novgorod]. Moscow: ZAO Tsentrpoligraf. 511 p.
- Palmquist E. (2012). Zametki o Rossii, sdelaynnyye Erikom Pal'mkvistom v 1674 godu [Some Observations Concerning Russia] / [State Archive of Sweden, Institute of Slavic Studies of Stockholm University, St. Petersburg Institute of History of the Russian Academy of Sciences]. Moscow: Lomonosov, 2012. 340 p.
- Kirpichnikov A. N. (1984). *Kamennyye kreposti Novgorodskoy zemli [Stone fortresses of Novgorod land]*. Leningrad: Nauka, Leningradskoye otdeleniye. 289 p.
- Kovalenko G. M. (compiled) (2005). Veliky Novgorod v inostrannykh sochineniyakh XV – nachala XX veka [Veliky Novgorod in foreign works of the 15th – early 20th centuries]. Moscow: Izdatel'skiy dom «Strategiya». 288 p.
- Petrenko V. P. (1982). Gorodishche na reke Lava [Settlement on the Lava River]. *Kratkiye soobshcheniya Instituta arkhologii*. Issue 171. Moscow: Nauka. P. 71–75.
- Selin A. A. (1998). Doroga iz Ladogi v Oreshek [Road from Ladoga to Oreshek]. *Staroladozhskiy sbornik*. Saint-Petersburg; Staraya Ladoga. P. 28–41.
- Selin A. A. (1997). Ivangorodskaya doroga: zapadnyy uchastok [Ivangorodskaya road: western section]. *Krepost' Ivangorod. Novyye otkrytiya*. Saint-Petersburg. P. 215–223.
- Selin A. A. (2001). Magistral'nyye dorogi Severo-Zapada Novgorodskoy zemli v XVI–XVII vv. [Main roads of the North-West of Novgorod land in the 16th–17th centuries]. *Ocherki istoricheskoy geografii. Severo-Zapad Rossii. Slavyane i finny*. Saint-Petersburg. P. 86–99.
- Selin A. A. (2017). *Smuta na Severo-Zapade v nachale XVII veka: ocherki iz zhizni novgorodskogo obshchestva [Troubles in the North-West at the beginning of the 17th century: essays from the life of Novgorod society]*. Saint-Petersburg: Блиц, 720 p.
- Sorokin P. E. (2008). O sisteme rasseleniya v Prinev'ye v dopetrovskoye vremya [About the settlement system in the Neva region in pre-Petrine times]. *Sel'skaya Rus' v IX–XVI vv*. Moscow. P. 351–362.
- Sorokin P. E. (2017). *Okrestnosti Peterburga. Iz istorii Izhorskoy zemli [Neighborhoods of St. Petersburg. From the history of Izhora land]*. Moscow: Tsentrpoligraf. 478 p.
- Gardberg C. J., Dahl K. (1991). *Kuninkaantie. Turusta Viipurin*. Helsinki: Otava. 141 s.
- Immonen T. (1958). *Kurkijoien seutu Ruotsin vallan aikana vv. 1570–1710. Kurkijoien kihlakunnan historia I–II–III*. Helsinki. P. 81–422.
- Katajala K., Kujala A., Mäkinen A. (2010). *Suomenlahdelta Laatokalle / Viipurin Läänin Historia III*. Porvoo. 526 s.
- Masonen J. (1998). Ancient Land Communications Research in Finland. *Fennoscandia archaeologica V*. Pp. 79–104.
- Masonen J. (1995). Tracks, Paths and Roads. Infrastructure and Transport in Finland and the Baltic Sea Area from the Viking Age to Medieval Times (800–1500 AD). *Road Museum Reports 1/1995*. Helsinki: Finnish National Road Administration. 36 p.
- Nenonen M. (1999). *Vesilta pyorille: suuret maantiet 1550–1800. Maata, jaata, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Helsinki. Pp. 167–273.
- Tarkiainen K. (2017). *Moskoviten. Sverige och Ryssland 1478–1721*. Helsingfors: SLS. 484 s.
- Tarkiainen K. (2008). *Sveriges Österland. Från forntiden till Gustav Vasa*. Helsingfors: SLS. 334 s.
- Villstrand N.-E. (2009). *Riksdelen. Stormakt och rikssprängning 1560–1812*. Helsingfors: SLS. 416 s.

Для цитирования статьи:

Востров А. В. Трансформация системы сухопутных дорог Карельского перешейка и Приневских земель в XVII столетии. *Caurus*. 2024. Т. 3. № 1. С. 35–46. DOI: 10.34680/Caurus-2024-3(1)-35-46

For citation:

Vostrov A. V. Transformation of the land road system of the Karelian Isthmus and the Neva lands in the 17th century. *Caurus*. 2024. Vol. 3(1). P. 35–46. (in Russian) DOI: 10.34680/Caurus-2024-3(1)-35-46