

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Псковский государственный университет  
Псковское региональное отделение  
Русского географического общества

**А. Г. Манаков**  
**В. Л. Мартынов**  
**В. С. Дементьев**

**ИСТОРИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ  
СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ:  
НАСЕЛЕНИЕ И ПУТИ СООБЩЕНИЯ**

Монография

*Рекомендовано к изданию  
редакционно-издательским советом  
Псковского государственного университета*

Псков  
Псковский государственный университет  
2017

УДК 913:910.1

ББК 26.89

М23

*Рекомендовано к изданию редакционно-  
издательским советом Псковского  
государственного университета*

Рецензенты:

— В. Н. Стрелецкий, доктор географических наук, профессор, Институт географии РАН;

— С. Ю. Корнекова, кандидат географических наук, доцент, Санкт-Петербургский государственный экономический университет.

**Манаков, А. Г., Мартынов, В. Л., Дементьев, В. С.**

М23

Историческая география Северо-Запада России: население и пути сообщения : Монография. — Псков : Псковский государственный университет, 2017. — 304 с.

ISBN 978-5-91116-607-6

Монография подготовлена в рамках проекта «Историческая география России». В пределах Северо-Западной историко-географической области рассмотрены динамика внешних границ и внутреннего деления, население (расселение, этнический и конфессиональный состав) и пути сообщения по трём историческим эпохам: средневековой, имперской и советско-постсоветской.

УДК 379.85:913

ББК 26.89

ISBN 978-5-91116-607-6

© Манаков А. Г., Мартынов В. Л., Дементьев В. С., 2017

© Псковский государственный университет, 2017

## ВВЕДЕНИЕ

В мае 2015 г. в С.-Петербурге состоялась V Международная конференция по исторической географии, на которой было принято решение о начале практической реализации проекта по созданию многотомной серии «Историческая география России». В коллективных монографиях серии должны быть представлены фундаментальные историко-географические характеристики регионов в их этнокультурном многообразии на основе анализа имеющейся на данный момент источниковой базы. Согласно опубликованной схеме историко-географического районирования России<sup>1</sup> планируется подготовить 23 тома — по количеству выделенных историко-географических областей.

Северо-Западная историко-географическая область охватывает территории пяти субъектов Российской Федерации (С.-Петербург, Ленинградская, Новгородская, Псковская и Калининградская области), и фактически соответствует Северо-Западному экономическому району. Правда, сразу следует оговориться, что историческая география Калининградской области, являющейся эксклавом России на побережье Балтийского моря, настолько специфична, что её необходимо рассматривать отдельно от территорий давнего освоения в основной части Северо-Запада России.

Традиционными дисциплинами исторической географии являются историческая физическая, историко-политическая, историко-экономическая география и историческая география населения. Именно такой видел структуру исторической географии лидер этого научного направления в советское время В. К. Яцунский<sup>2</sup>. В настоящее время, в связи с появлением новых направлений географии, особенно в её обществуведческой ветви, число дисциплин исторической географии заметно увеличилось. При этом историческая география в настоящее время фактически повторяет структуру всей географической науки. Однако не все эти дисциплины развиты в равной степени. И далеко не

---

<sup>1</sup> Вампилова Л. Б., Манаков А. Г. Природные и культурные признаки историко-географического районирования России // Известия РАН. Серия географическая. 2012, № 6. М.: Наука. С. 7–16.

<sup>2</sup> Яцунский В. К. Историческая география как научная дисциплина // Вопросы географии. Сб. 20. 1950. С. 13–41.

в каждом российском регионе проводятся комплексные или даже отраслевые историко-географические исследования.

Комплексный историко-географический анализ региона опирается на совокупность сложившихся к настоящему времени в исторической географии методов, и важнейшим из них является метод временных срезов. В. К. Яцунский отмечал, что географические характеристики в историко-географических исследованиях должны быть не статическими, а динамическими, то есть показывать процесс изменения пространственных структур<sup>3</sup>. Поэтому в настоящее время всё чаще в исторической географии применяется метод, позволяющий проследить изменения, произошедшие между «срезами». Его традиционное название — диахронический метод.

Важные задачи в исторической географии решает картографический метод, который позволяет выявлять пространственные закономерности в эволюции расселенческой и транспортной систем, динамике этнической и конфессиональной структуры населения. Картографический метод обладает рядом преимуществ перед традиционными способами статистической обработки информации. Главное его преимущество заключается в наглядности предоставления обширного статистического материала, что облегчает задачу собственно географического анализа. По этой причине картографический анализ должен шире использоваться в исторической географии, в частности, при реализации на практике методов временных срезов и диахронического.

При проведении комплексных историко-географических исследований существует необходимость синхронизации изучения пространственно-временных процессов с позиции разных дисциплин исторической географии. В первую очередь речь идёт об определении событий, которые являются ключевыми одновременно с точки зрения исторической физической, экономической, политической географии, географии населения.

Наиболее значимые события с позиции всей исторической географии связаны с государственными изменениями, которые влекут за собой подвижки в природопользовании, хозяйственной и социальной деятельности. В зависимости от значимости исторического события историческое время в исторической географии принято делить на эпо-

---

<sup>3</sup> Яцунский В. К. 1950. Указ соч.

хи, периоды, этапы, фазы и стадии<sup>4</sup>. Эпоха является наиболее крупной единицей периодизации, связанной с событиями глобального масштаба, и обычно охватывает несколько веков или даже тысячелетий. Примером такой временной единицы может служить средневековая эпоха.

Ранее нами была осуществлена периодизация двух последних исторических эпох на Северо-Западе России с опорой на анализ геодинамики политических и административных границ. Первая эпоха — *имперская* (XVIII — начало XX в.) — была разделена нами на два периода: 1) период становления и расширения внешних рубежей России (XVIII в.), который характеризуется нестабильностью политических и административных границ; 2) период имперской стабильности (XIX в. — начало XX в.). Вторая эпоха — *советско-постсоветская* (с 1917 г. по настоящее время) — также делится на два периода: 1) период становления советского государства (между двумя мировыми войнами), который отличается крайней неустойчивостью административных границ; 2) период относительной стабильности политических и административных границ после Великой Отечественной войны<sup>5</sup>. В данной монографии временной интервал исследования заметно расширен, и включает также *средневековую эпоху* (с X в. до начала XVIII в.).

В монографии предпринята попытка охватить как можно больше дисциплин общественного крыла исторической географии: историческую политическую географию (динамика государственных и административных границ), историческую географию населения (включая изучение изменений в расселении, этнической и конфессиональной структуре населения) и историческую географию путей сообщения (транспорта). Взгляд с «отраслевых» позиций предопределяет различия в методах исследования и даже в стиле изложения.

Авторами коллективной монографии являются: А. Г. Манаков (введение, часть 1, разделы 3.1, 3.2, 4.1, 4.2), В. Л. Мартынов (разделы 2.3, 3.3, 4.3, заключение), В. С. Дементьев (разделы 2.1, 2.2, а также «Учёт населения в имперскую эпоху», «Учёт населения в советское и постсоветское время» в разделах 3.2 и 4.2).

---

<sup>4</sup> Вампилова Л. Б. Исторические события и их географические следствия // Вестник С.-Петербург. ун-та. Серия 7. 2006. Вып. 4. С. 116–121.

<sup>5</sup> Манаков А. Г. Геокультурное пространство северо-запада Русской равнины: динамика, структура, иерархия. Псков: Центр «Возрождение» при содействии ОЦНТ, 2002. 300 с.

## ЧАСТЬ 1. ВНЕШНИЕ ГРАНИЦЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ

Традиционно под Северо-Западом в отечественной экономической географии понимается территория четырёх (или пяти) субъектов Российской Федерации: С.-Петербург, Ленинградская, Новгородская и Псковская области (особо следует оговаривать включение в Северо-Западный экономический район Калининградской области). Несмотря на образование в 2000 г. Северо-Западного федерального округа с иным составом входящих в него субъектов, экономико-географы не отказываются от ставшего традиционным именно такого понимания Северо-Запада.

### Границы Северо-Запада в физической географии

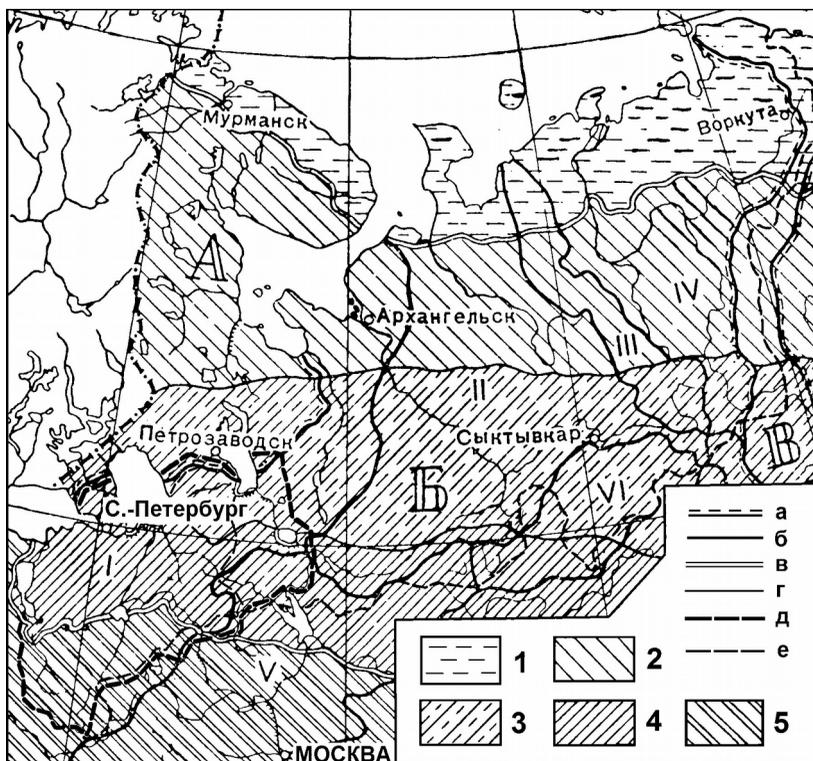
Кроме того, понятие Северо-Запад имеет давнюю традицию также и в физической географии. В физико-географическом плане политико-административные единицы Северо-Запада расположены на территории двух стран: Балтийского щита и Русской равнины<sup>6</sup>. При этом на Русской равнине физико-географы выделяют **Северо-Западную ландшафтную область**, территория которой несколько выходит за пределы границ четырёх современных субъектов Российской Федерации, образующих Северо-Западный экономический район.

В состав Северо-Западной ландшафтной области входит также западная часть Вологодской области (в бассейнах Шексны и Мологи) и включаются небольшие участки Республики Карелия и Тверской области<sup>7</sup> (рис. 1).

---

<sup>6</sup> Исаченко А. Г. Вопросы методики физико-географического районирования Северо-Запада Русской равнины // Вопросы географии. Сб. 55. Природное и сельскохозяйственное районирование СССР. М.: Географгиз, 1961. С. 6–17; Исаченко А. Г., Дашкевич З. В., Карнаухова Е. В. Физико-географическое районирование Северо-Запада СССР. Л.: Изд-во ЛГУ, 1965. 248 с.

<sup>7</sup> Исаченко А. Г. Принципы историко-географического районирования (на примере Северо-Запада Европейской России) // Известия РГО. 2013. Т. 145, вып. 1. С. 3–20.



**Рис. 1.** Физико-географическое районирование Северо-Запада и Севера Европейской России

Страны: А — Балтийский щит, Б — Русская равнина, В — Урал.  
 Области Русской равнины: I — Северо-Западная, II — Двинско-Мезенская, III — Тиманская, IV — Печорская, V — Верхне-Волжская, VI — Северные Увалы.  
 Зоны и подзоны: 1 — тундра и лесотундра, 2 — северная тайга, 3 — средняя тайга, 4 — южная тайга, 5 — подтайга.  
 Границы: а — стран, б — областей, в — зон, г — подзон, д — уточнённые границы Северо-Западной ландшафтной области Русской равнины, е — Северо-Западного и Северного экономических районов.

К Северо-Западной области Русской равнины формально относится также часть территории Архангельской области<sup>8</sup>. Однако в уточнённом варианте Северо-Западной ландшафтной области А. Г. Исаченко предлагает рассматривать эту часть Архангельской области, находящуюся в бассейне Онеги, в составе Севера Европейской России.

Вместе с тем, название Северо-Запад используется и в исследованиях, выполненных в рамках других научных направлений, находящихся на стыке географии с историей и смежными гуманитарными науками. Ниже будет представлен обзор выделения Северо-Запада в ряде научных дисциплин (археологии, диалектологии и этнографии), а также анализ местоположения Северо-Запада в разных вариантах районирования России XIX–XX вв. В итоге исследования будут выявлены административно-территориальные единицы, которые претендуют на роль считаться собственно северо-западными, или же включение которых в Северо-Запад выглядит спорным.

### Археологический Северо-Запад

**Археологическим Северо-Западом** можно считать общую территорию культуры псковских длинных курганов (вторая половина I тыс. н. э.) и культуры новгородских сопок, которая в VIII–XII вв. частично перекрыла ареал распространения длинных курганов псковского типа (рис. 2).

Носителями культуры новгородских сопок археологи считают словен ильменских (новгородских). Что же касается культуры псковских длинных курганов, то В. В. Седов<sup>9</sup> также отождествляет её носителей со славянами, но их более ранними группировками, возможно, прибывшими на будущий Северо-Запад России из Центральной Европы (современной Польши или даже восточной части Германии).

Однако имеются также исследователи (В. А. Булкин, А. С. Герд, Г. С. Лебедев и В. Н. Седых), которые в своей коллективной монографии «Основания регионалистики...» (1999)<sup>10</sup> не только отмечают осязаемый прибалтийско-финский компонент в культуре псковских длин-

---

<sup>8</sup> Исаченко А.Г., Дашкевич З. В., Карнаухова Е. В. Физико-географическое районирование Северо-Запада СССР. Л.: Изд-во ЛГУ, 1965. 248 с.

<sup>9</sup> Седов В. В. Славяне в раннем средневековье. М., 1995. 416 с.

ных курганов, но и отождествляют эти памятники с финноязычным населением (летописной «чудью»). Также они обращают внимание на то, что культуру сопок не следует напрямую отождествлять со словенскими ильменскими, которые появились в регионе раньше становления культуры сопок. Отсюда высказывается предположение о скандинавско-славянском синтезе, нашедшем отражение в культуре новгородских сопок. Авторы данной гипотезы ссылаются на работы А. А. Спицына конца XIX в., который высказал мысль о перенесении данного погребального обряда «из-за моря» и провёл параллели между новгородскими сопками и упсальскими курганами VI в. в Швеции.

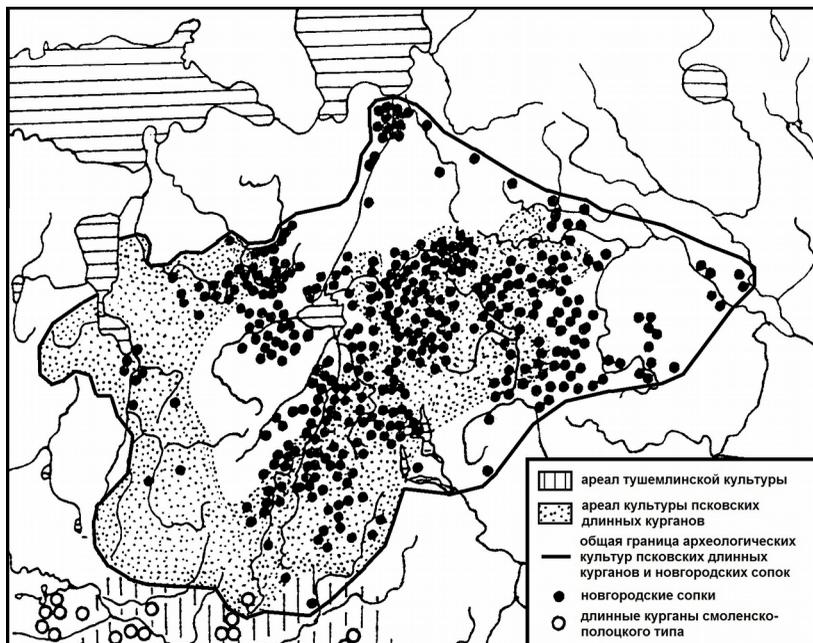


Рис. 2. Археологические культуры псковских длинных курганов и новгородских сопок<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Основания регионалистики: Формирование и эволюция историко-культурных зон Европейской России / Под ред. А. С. Герда, Г. С. Лебедева. СПб.: Изд-во С.-Петербургского ун-та, 1999. 392 с.

Так или иначе, обе данные культуры по праву представляют Северо-Западный регион в археологической науке. Таким образом, археологический Северо-Запад охватывает территорию современных Псковской и Новгородской областей, южную оконечность Ленинградской области, северную часть Тверской области и крайний юго-запад Вологодской области.

### Диалектный и этнографический Северо-Запад

Перейдём к определению внешних границ **диалектного Северо-Запада** (рис. 3). В диалектологии выделяется три основных типа лингво-территориальных образований. Ареалы первого типа делят всю территорию русского языка на две большие части и образуют в языке северное и южное наречия. Второй тип лингво-территориальных образований — диалектные зоны, которые, хотя и охватывают значительные части северного и южного наречий, относятся к членению не наречий, а всего русского диалектного языка. Третий тип — группы говоров, которые представляют собой небольшие ареалы, вписанные в территории наречий и диалектных зон<sup>12</sup>.

По территории Северо-Запада проходит пояс среднерусских говоров, разделяющий северное и южное наречия русского языка, причём оба наречия также представлены на северной и южной окраинах региона. При этом в большей степени Северо-Западу соответствует одна из восьми диалектных зон русского языка. Данная диалектная зона, называемая Северо-Западной, охватывает Ладого-Тихвинскую и Онежскую группы говоров северного наречия, а также западные среднерусские говоры (исключая южные части территорий распространения Псковской и Селигеро-Торжковской групп говоров).

Следует отметить, что административный Северо-Запад в своей южной части выходит за границы Северо-Западной диалектной зоны. Причём именно здесь, в южной части Псковской области, представлена Западная группа говоров южного наречия русского языка, что связано

---

<sup>11</sup> Седов В. В. Славяне: Историко-археологическое исследование / Ин-т археологии Рос. Академии наук. М.: Языки славянской культуры, 2002. С. 366.

<sup>12</sup> Русская диалектология / Под ред. Л. Л. Касаткина. М.: Просвещение, 1989. 224 с.

со сложной политической и этнокультурной историей этого ареала, отличной от истории остальных территорий Северо-Запада. Отметим также, что в начале XX в. местные говоры рассматривались как севернобелорусские.

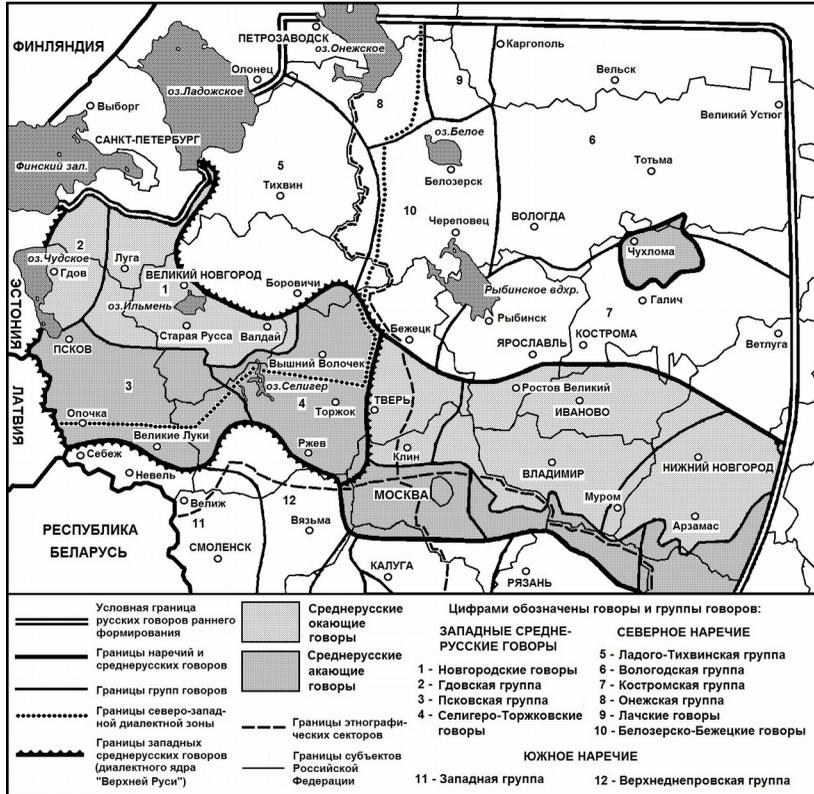


Рис. 3. Диалектные и этнографические границы Северо-Запада<sup>13</sup>

Если и далее опираться на диалектологическую карту русского языка в Европе, составленную в 1914 г. Н. Н. Дурново, Н. Н. Соколовым и Д. Н. Ушаковым, то тогда выделяемая ныне территория Северо-

<sup>13</sup> Составлено по источнику: Русская диалектология / Под ред. Р. И. Аванесова и В. Г. Орловой. М.: Наука, 1964. 306 с.

Западной диалектной зоны будет соответствовать Западным группам северновеликорусских и средневеликорусских говоров, а также частично Олонечкой группе северновеликорусских говоров и Псковской группе, переходной к белорусским говорам на северновеликорусской основе<sup>14</sup>.

А. С. Герд считает, что на Северо-Западе можно выделить особую целостную диалектную зону, названную им зоной «Верхней Руси». По его мнению, эта диалектная зона охватывает некогда предельно близкие говоры и группы говоров: Псковские, Новгородские и западно-тверские (Селигеро-Торжковские)<sup>15</sup>. Фактически диалектная зона Верхней Руси охватывает западные среднерусские говоры, куда входит ещё и не названная автором Гдовская группа говоров.

Хронологически формирование данной диалектной зоны может быть приурочено к IX–XIII вв. — периоду сближения в этом районе различных групп восточных славян, предков севернорусов, но до начала феодальных обособлений Пскова, Полоцка, Смоленска и Твери. В итоге, на основании археологических, исторических и лингвистических данных названными выше авторами «Оснований регионалистики...» (1999) была выделена Верхняя Русь, которая примерно соответствует территориям современного Северо-Запада Европейской России (С.-Петербург, Ленинградская, Псковская и Новгородская области), включая прилегающие территории Тверской области.

Верхняя Русь характеризуется многовековым развитием славянских, прибалтийско-финских и балтских этнокультурных связей, местами дополненных скандинавским воздействием (на рубеже I–II тыс. н. э.). Вместе с тем, авторы «Оснований регионалистики...» (1999) рассматривают Верхнюю Русь как историко-культурное и языковое ядро более обширной территории — Русского Севера.

Таким образом, диалектный Северо-Запад охватывает полностью только территорию современной Новгородской области, а также большую часть Псковской области (без южного прибелорусского края), значительную часть Ленинградской области (без Карельского перешей-

---

<sup>14</sup> Русская диалектология / Под ред. Л. Л. Касаткина. М.: Просвещение, 1989. 224 с.

<sup>15</sup> Основания регионалистики: Формирование и эволюция историко-культурных зон Европейской России / Под ред. А. С. Герда, Г. С. Лебедева. СПб.: Изд-во С.-Петербургского ун-та, 1999. С. 282.

ка и Ижорской возвышенности), северную половину Тверской области и западную окраину Вологодской области. При этом «ядром» диалектного Северо-Запада (Верхней Руси) можно признать западные среднерусские говоры (псковско-новгородские и западно-тверские).

Также можно определить внешние границы этнографического Северо-Запада (рис. 4).

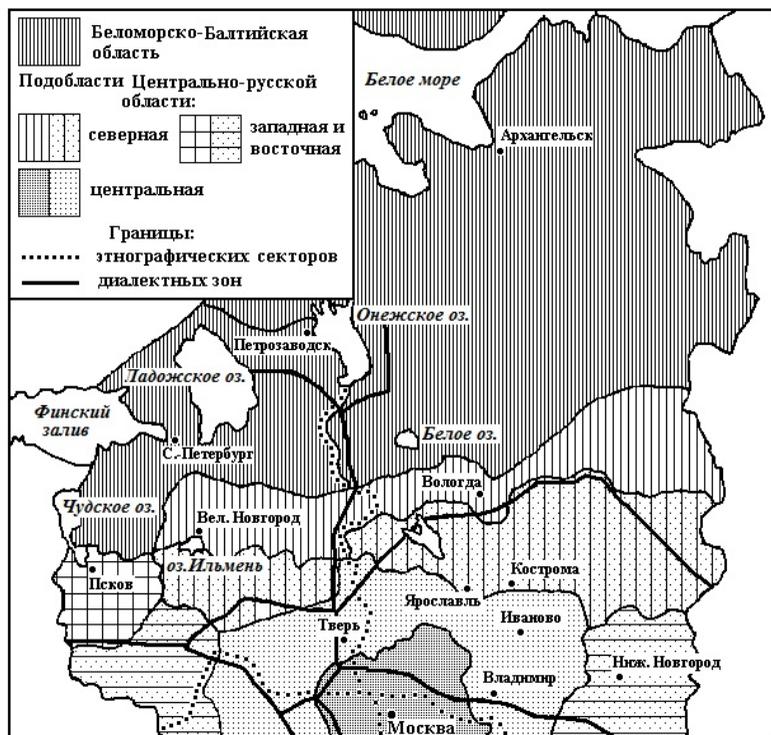


Рис. 4. Историко-этнографические области севера Европейской России<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Составлено по источникам: Русские: Историко-этнографический атлас. М.: Наука, 1967; Русская диалектология / Под ред. Л. Л. Касаткина. М.: Просвещение, 1989. 224 с.

Анализ карт историко-этнографического атласа «Русские» (1967)<sup>17</sup> позволил выявить не только контраст «север-юг» в распространении этнографических явлений, но и западный и восточный сектора, дополняющие общую картину широтной этнографической зональности в Европейской России. То есть, по аналогии с диалектными зонами, можно выделить Северо-Западный этнографический сектор<sup>18</sup>, где в традиционной культуре населения присутствуют одновременно северо-русские и западно-русские черты.

Северо-Западный этнографический сектор охватывает всю территорию Ленинградской, Новгородской и Псковской областей, большую часть Тверской области (без восточной оконечности), крайний северо-запад Московской и Смоленской областей. Очевидно, что и в данном случае в качестве «ядра» этнографического сектора выступает территория Псковской и Новгородской областей.

### **Северо-Запад в сетках районирования России XIX–XX вв.**

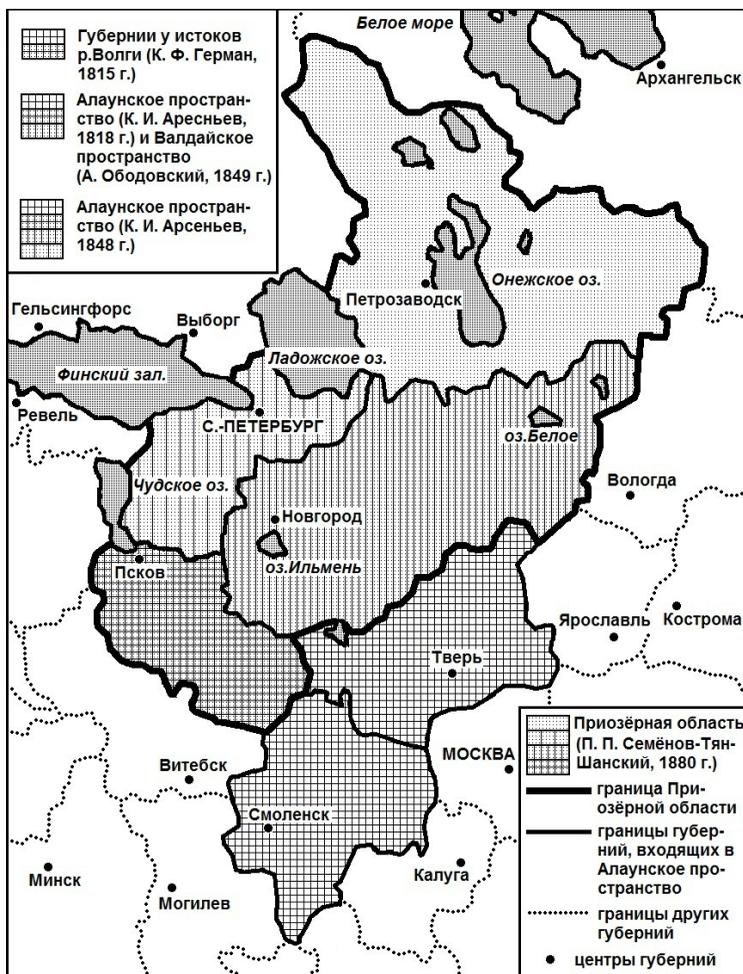
Следующим этапом нашего исследования является историко-географический обзор сеток районирования России XIX–XX вв. и определение в них места Северо-Запада. Дореволюционный опыт природно-хозяйственного районирования России насчитывают свыше 20 вариантов схем. Данные схемы можно отнести к интегральному виду районирования, что особенно значимо с точки зрения исторической географии, лишь иногда авторы отдавали явный приоритет или природным, или хозяйственным (экономическим) признакам районирования.

В 1815 г. К. Ф. Герман разделил территорию России на восемь районов, одним из ведущих факторов выделения которых являлся природный. С.-Петербургская, Олонецкая и Новгородская губернии были отнесены к северным губерниям страны, а Псковская, Тверская и Смоленская — к губерниям у истоков р. Волги (рис. 5). Таким образом, Северо-Запад в современном понимании оказался разделённым между двумя крупными регионами страны.

---

<sup>17</sup> Русские: Историко-этнографический атлас. М.: Наука, 1967.

<sup>18</sup> Манаков А. Г. Структура геокультурного пространства России: подходы к делимитации // Псковский регионологический журнал. 2012. № 14. С. 22–35.



**Рис. 5.** Северо-западные губернии Российской империи в различных вариантах районирования XIX в.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Составлено по источнику: Неизвестные и малоизвестные страницы отечественного районирования / Отв. ред. В. Л. Бабурин. М.: ЛЕНАНД, 2006. 400 с.

В 1818 г. в труде «Обозрение физического состояния России...» свой вариант районирования предложил К. И. Арсеньев. Он выделил в стране десять пространств, в т. ч. Алаунское (происходит от древнего названия Валдайской возвышенности — «Алаунские горы»), включающее Псковскую, Новгородскую, Тверскую и Смоленскую губернию, а также Скандинавское пространство, куда были включены С.-Петербургская и Олонецкая губернии. Алаунское пространство в значительной большей степени подходит к современной трактовке Северо-Запада, хотя и здесь мы наблюдаем разделение региона в нынешнем понимании на две части: северную (Скандинавскую) и южную (Алаунскую).

В 1848 г. К. И. Арсеньев в работе «Статистические очерки России» усовершенствовал свою сетку районирования и включил в состав Алаунского пространства ещё и С.-Петербургскую губернию. В таком составе Алаунское пространство почти полностью охватило современную территорию Северо-Запада. В новой схеме районирования России им была особо подчеркнута связь между природой и хозяйством. Однако привязка к Валдайской возвышенности в очередной раз привела к включению в это пространство Тверской и Смоленской губерний.

Почти одновременно с К. И. Арсеньевым свой вариант районирования России разрабатывал А. Ободовский, который в 1849 г. предложил, опираясь на хозяйственные признаки, выделить в Европейской России пять стран. При этом в составе Лесной страны он обозначил четыре пространства, в т. ч. Северное (включая С.-Петербургскую и Олонецкую губернии) и Валдайское (Псковская, Новгородская, Тверская и Смоленская губернии). То есть его сетка районирования северо-западных губерний совпадает с первым вариантом (1818 г.) районирования К.И. Арсеньева.

Финалом длительного многостороннего изучения природных, экономических и этнографических особенностей России стало районирование П. П. Семёнова-Тян-Шанского. В 1877–1878 гг. под руководством П. П. Семёнова-Тян-Шанского была проведена первая в России перепись поземельной собственности. Чтобы показать особенности распределения поземельной собственности в результате реформы 1861 г., он разделил Европейскую часть России на 12 областей<sup>20</sup>. В своём варианте районирования 1880 г. П. П. Семёнов-Тян-Шанский

---

<sup>20</sup> Неизвестные и малоизвестные страницы отечественного районирования / Отв. ред. В. Л. Бабурин. М.: ЛЕНАНД, 2006. 400 с.

выделяет Приозёрную область, включающую С.-Петербургскую, Олонецкую, Новгородскую и Псковскую губернии.

Предложенное П. П. Семёновым-Тян-Шанским деление России сохранялось в большинстве изданий Центрального Статистического комитета вплоть до начала XX в., а также использовалось при создании многотомных изданий «Живописная Россия» (1881–1901) и «Россия. Полное географическое описание нашего Отечества» (1899–1913). В 12-томной «Живописной России» страна разделена на 20 областей, в числе которых значилась область со сложным названием: Северная Россия Озёрная и Древне-Новгородская область.

В капитальном труде «Россия. Полное географическое описание нашего Отечества» страна была разделена на 20 «естественных и культурных областей», в число которых входила и Озёрная область. Первый том «России...» вышел в 1899 г. Задуманное в 22 томах, произведение вышло в свет к 1914 г. только в 11 томах. В последующем название «Озёрный край» (который включал С.-Петербургскую, Олонецкую, Новгородскую и Псковскую губернии) использовалось в школьных учебниках по географии для изучения северо-западных губерний Российской империи вплоть до революции 1917 г.<sup>21</sup>.

В советское время экономическое районирование переживало настоящий расцвет, будучи востребованным для нужд государственного руководства народным хозяйством. В первичном варианте (включая весь север Европейской России) Северо-Западный район был выделен в 1963 г. (таксономическая сетка была уточнена в 1966 г.). Тогда данный экономический район охватывал территорию Архангельской, Вологодской, Ленинградской, Мурманской, Новгородской и Псковской областей, Карельской и Коми. В 1989 г. из состава Северо-Западного района был выделен Северный экономический район, и Северо-Западный экономический район принял современные очертания.

Хотя в состав **Северо-Западного экономического района** входит ныне и территория Калининградской области, с точки зрения историко-географического районирования, её, в силу специфической политической истории, следует рассматривать отдельно. Таким образом, экономико-географическим и административным Северо-Западом ныне можно считать четыре субъекта Российской Федерации: С.-Пе-

---

<sup>21</sup> Курдов К. М., Ивановский А. А. География Российской империи. М.: Издание Т-ва И. Д. Сытина, 1916. 254 с.

тербург, Ленинградскую, Новгородскую и Псковскую области. Образованный в 2000 г. Северо-Западный федеральный округ фактически вернулся к границам Северо-Западного района до 1989 г., однако с историко-географической точки зрения он включает два района: собственно Северо-Западный и Северный (Русский Север).

Далее рассмотрим, как складывалась **политико-административная история** Северо-Запада на протяжении многовековой истории России. Южная граница Северо-Запада начала формироваться ещё в XII в., когда сложилось крупное государственное образование на севере Руси — Новгородская феодальная республика. После обособления Псковской земли (в XIII или XIV в.) граница Новгородской земли оставалась малоизменной вплоть до её присоединения к Московскому Великому княжеству (1478 г.), но и в дальнейшем она сохраняла свою целостность как административная единица России вплоть до административных реформ Петра I в начале XVIII в.

В административной истории России можно выделить несколько периодов значительного укрупнения административно-территориальных единиц, когда создавались большие по площади образования, представляющие, в частности, весь Северо-Запад европейской части страны. Так, в 1708 г. по указу Петра I была образована обширная Ингерманландская губерния с центром в С.-Петербурге (в дальнейшем — С.-Петербургская губерния), территория которой охватывала не только современные политико-административные единицы Северо-Запада России, но и большую часть Тверской и Ярославской областей, западную часть Вологодской области, юго-запад Архангельской области (Каргополье) и юг Карелии (включая Олонец). Фактически это было первое закрепление за Северо-Западом страны статуса административно-территориальной единицы. В 1727 г. из территории С.-Петербургской губернии была выделена Новгородская губерния, включившая также и Псковскую провинцию.

Весной 1917 г., в ходе т. н. «областной реформы» была образована обширная Северная область, включившая в свой состав Петроград и целый ряд губерний, сохранивших при этом самостоятельность внутри новоявленной области: Петроградскую, Псковскую, Новгородскую, Череповецкую (выделенную из Новгородской), Олонецкую, Вологодскую, Северо-Двинскую (выделенную из Вологодской) и Архан-

гельскую. Однако данная область просуществовала недолго, и в феврале 1919 г. Северная область была упразднена<sup>22</sup>.

Новое укрупнение административно-территориального деления в советской России произошло в 1927 г., когда была создана большая по площади Ленинградская область. В состав области вошли: Ленинградская, Псковская, Новгородская, Череповецкая и Мурманская губернии. Территория Ленинградской области разрывалась Карельской республикой, тем не менее, в экономическом отношении Карелия рассматривалась вместе с Ленинградской областью.

Однако в таком виде Ленинградская область просуществовала недолго. Её территория стала постепенно уменьшаться. Так, в 1929 г. была образована Западная область с центром в Смоленске, куда была передан Великолукский округ Ленинградской области. В 1935 г. была образована Калининская область, в состав которой вошли территории ряда районов Ленинградской области (в центральной части современной Псковской области) и Великолукского округа Западной области.

К 1940 г. Ленинградская область оставалась значительной по площади и соответствовала территории современных Ленинградской и Новгородской областей, западной части Вологодской области и северной части Псковской области. По-прежнему в составе Ленинградской области значилась территория современной Мурманской области.

В результате разукрупнения областей в 1944 г. территория Ленинградской и Новгородской областей приобрели современные очертания, также были образованы Псковская область (выделенная из состава Ленинградской области) и Великолукская область (из Калининской области). Современное административно-территориальное деление Северо-Запада приобрело современные очертания в 1957–1958 гг., после упразднения Великолукской области с передачей её районов в состав Псковской, Калининской и Новгородской областей (Евдокимов, 2008).

Таким образом, в числе обширных по площади политико-административных образований, претендующих на то, чтобы именоваться Северо-Западом России, следует назвать Новгородскую землю XII–XV вв. (фактически вплоть до начала XVIII в.), Ингерманландскую

---

<sup>22</sup> Мартынов В. Л. Эволюция системы административно-территориального деления Северо-Запада Европейской России // Псков. Научно-практический, историко-краеведческий журнал. № 8. Псков: ПГПУ, 1998. С. 202–212.

(С.-Петербургскую) губернию 1708–1727 гг., Северную область 1917–1919 гг. и Ленинградскую область 1927–1944 гг.

### **Историческое ядро и внешние границы Северо-Запада**

В качестве **исторического ядра** Северо-Запада России можно рассматривать почти всю Новгородскую область и значительную часть Псковской области (без северной и южной окраин). Это «псковско-новгородское ядро» представляет собой земли, входящие ныне в Псковскую и Новгородскую области, которые в XIX — начале XX вв. значились также в составе Псковской и Новгородской губерний (рис. 6). Следует подчеркнуть, что именно губернские границы отличаются наибольшей степенью устойчивости среди всех административных границ региона на протяжении последних трёх веков.

Результаты проведённого исследования, кроме выявления «псковско-новгородского ядра» региона, позволяют выделить Северо-Запад как в узком, так и в широком понимании. В узком понимании — это «*административный Северо-Запад*», соответствующий Северо-Западному экономическому району (как историко-географический регион он исключает территорию Калининградской области, имеющей специфическую этническую и политическую историю).

В широком понимании — это «Северо-Западная Русь», как называют в ряде работ по политической истории территорию Новгородской и Псковской земель XII — начала XVI вв.<sup>23</sup> При этом внешние границы Северо-Западной Руси требуют уточнения с точки зрения исторической географии. Этот регион можно рассматривать заметно шире «административного Северо-Запада», включив в него территории смежных субъектов Российской Федерации: южной части Республики Карелия, западной части Вологодской области, фактически всей Тверской области и крайнего северо-запада Смоленской области (Велижский район). Также в некоторых случаях в состав Северо-Западной

---

<sup>23</sup> Валеров А. В. Новгород и Псков. Очерки политической истории Северо-Западной Руси XI–XIV веков. СПб.: Алетейя, 2004. 315 с.; Молчанова А. А. Балтийские славяне и Северо-Западная Русь в раннем средневековье: диссертация на соискание учёной степени кандидата исторических наук / Московский педагогический государственный университет. М., 2008. 279 с. и др.

Руси можно включать крайний юго-запад Архангельской области (Каргополье) и значительную часть Ярославской области (без Ростова Великого).

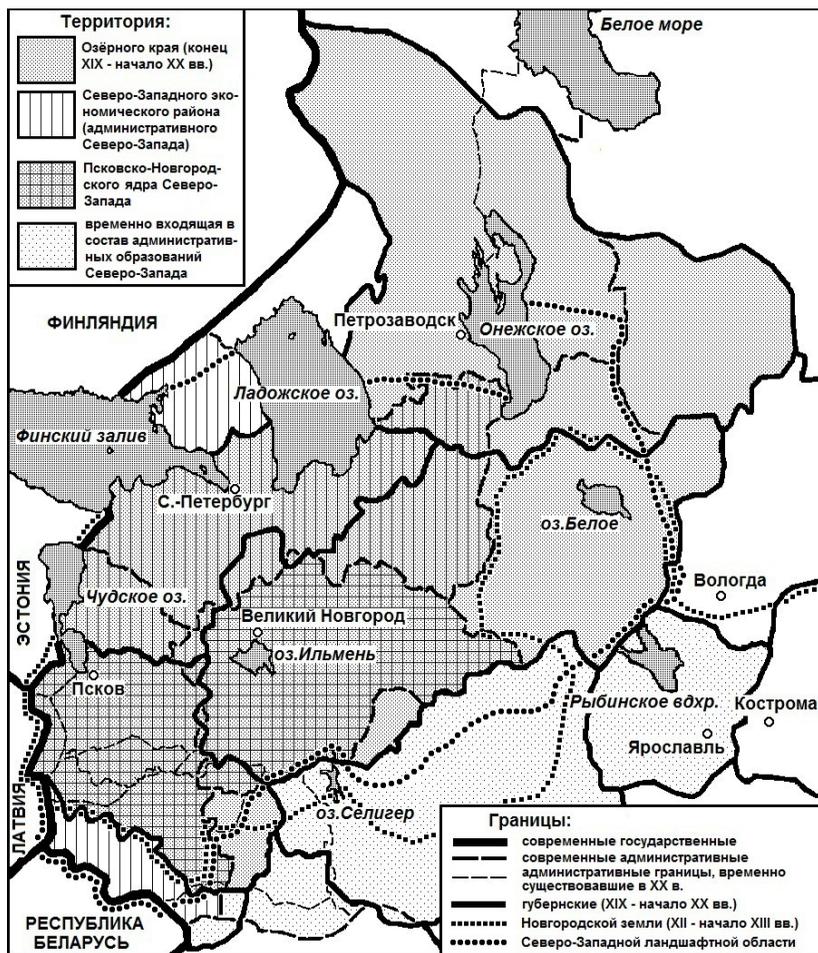


Рис. 6. Современные и исторические политико-административные рубежи Северо-Запада России

В границы Северо-Западной Руси укладываются почти все рубежи, вычлняющие Северо-Запад Европейской России как с позиции целого ряда естественных и гуманитарных наук (в частности, физической географии, диалектологии и этнографии), так и с точки зрения истории формирования административно-территориального деления региона. Использование понятия «Северо-Западная Русь» позволяет построить историко-географическое описание региона, не ограниченное жёсткими рубежами в случае, если какие-то историко-географические ареалы выходят за пределы современных административных границ региона.

## ЧАСТЬ 2. СРЕДНЕВЕКОВАЯ ЭПОХА

### 2.1. ИЗМЕНЕНИЕ ВНЕШНИХ И ВНУТРЕННИХ ГРАНИЦ

#### Новгородская земля до второй половины XIV в.

В средние века Новгородская земля представляла собой одно из крупнейших территориально-государственных образований в пределах Восточной Европы. По праву эта земля рассматривается как колыбель российской государственности, ведь именно отсюда пошла династия Рюриковичей. Новгородская земля охватывала большую часть современного Северо-Запада России, а также значительную часть Севера. В период расцвета территория Новгородской земли достигала на севере Белого моря, а на востоке — Уральских гор. Новгородская земля имела выгодное географическое положение, что давало ей возможность быть торговым посредником между зарубежной Европой и русскими княжествами.

Исследованиями территориального устройства Новгородской земли занимались такие учёные, как В. Л. Янин, К. А. Неволин, Н. П. Павлов-Сильванский, Н. Н. Воронин, Б. А. Рыбаков, А. Н. Насонов, А. В. Куза, В. А. Кучкин и др. Первые исследования в этом направлении были проведены К. А. Неволыным ещё в XIX в. Он активно пользовался писцовыми книгами конца XV–XVII вв. и летописями. Так, он представлял развитие системы новгородских *погостов-округов*, начиная с X по XVII вв., как «различные перемены», которые «происходили в ... их числе, названиях, пространстве, составе... Тот вид, в котором погосты являются по писцовым книгам, был последствием продолжительности исторического развития»<sup>24</sup>.

Н. П. Павлов-Сильванский, как и другие исследователи, считал, что первоначально погост являлся центром земледельческой общины. Он отмечал, что причины эволюции системы погостов связаны с возникновением феодальных отношений в Древней Руси. Но в связи с

---

<sup>24</sup> Неволин К. А. О пятинах и погостах Новгородских в XVI веке, с приложением карты. СПб.: Тип. Императорской Академии Наук, 1853. С. 93.

утратой общиной управленческо-владельческих функций под «погостом» со временем стали подразумевать церковный посёлок<sup>25</sup>.

Б. А. Рыбаков наиболее раннее деление Новгородской земли представлял как «сотенное» (рис. 7), а вот «провинциальные сотни» считал установлением княжеской власти. В частности, это было характерно для XI в. Земли, освоенные немного позднее (с конца XI в. по XII в.), не были охвачены «сотенным» делением<sup>26</sup>. Также Б. А. Рыбаковым было предложено привязать десять «провинциальных сотен» к пятинам — по две на пятину (к Шелонской — Лужская и Княжая «сотни», к Водской — Водская и Лопская «сотни», к Обонежской — Волховская и Обонежская «сотни», к Деревской — Ржевская и Яжелбицкая «сотни» и к Бежецкой — Бежецкая «сотня» и Помостье). Таким образом, им было показано, что пятинное деление имеет более глубокие корни, опираясь на ранее существовавшее «сотенное» деление<sup>27</sup>.

Однако существует совсем иное толкование списка новгородских «сотен» в XIII в. Согласно этому толкованию, Княжая «сотня» находилась в южной части Деревской пятины (Стерж, Кунск, Молвотицы, Жабна, Морева, Лопастницы и Буец); Ржевская «сотня» — это Пусторжевская и Великолукская земли; Бежицкая — Бежицкая пятина; Воцкая — Водская пятина, без северной части; Лопская — лопские погосты в северной части Водской пятины; Обонская — северная часть Обонежской пятины (обонежская и заонежская её части); Луская — Шелонская пятина; Волховская — южная часть Обонежской пятины; Яжелбицкая — Деревская пятина, кроме княжеских домениальных земель<sup>28</sup>.

---

<sup>25</sup> Павлов-Сильванский Н. П. Феодализм в России. Памятники исторической мысли. М.: Наука, 1988.

<sup>26</sup> Рыбаков Б. А. Деление Новгородской земли на сотни в XIII веке // Исторические записки. Т. 2. М., 1938. 144 с.

<sup>27</sup> Янин В. Л. Княжеский домен в Новгородской земле // Феодализм в России. М., 1987. С. 119–134; Янин В. Л. Очерки истории средневекового Новгорода. М.: Языки славянских культур, 2008. 425 с.

<sup>28</sup> Фролов А. А. Административная система центральных районов Новгородской земли в X — начале XVII века (в контексте истории территориальных юрисдикций) // Историческая география. Том 2 / Отв. ред. И. Г. Коновалова. М.: Аквилон, 2014. 560 с.



Рис. 7. Сотни Новгородской феодальной республики

А. Н. Насонов занимался систематизацией знаний по административно-территориальному устройству Новгородской земли. Он считал, что относительно поздние погосты, которые были зафиксированы в писцовых книгах на рубеже XV–XVI вв., не могут служить материалом для изучения древних административных центров. Когда он сопоставлял деление центра Новгородской земли на пятины в конце XV в. с более ранними формами административного деления, он отмечал, что земли, не вошедшие в пятины, в XII–XIII вв. находились в совместном управлении Новгородской и Владимирской земель<sup>29</sup>.

А. В. Куза считал, что в домонгольскую эпоху Новгородская земля была разделена на две зоны — ядро и окружающие его волости-провинции<sup>30</sup>. Одним из наиболее ранних сведений о наличии внутреннего административно-территориального деления было сообщение в летописи о поездке княгини Ольги по территории Новгородской и Псковской земель. Именно тогда, в 947 г. княгиня разделила земли на погосты и установила уроки.

Сведения об административно-территориальном делении Новгородской земли вплоть до 1490 г. очень скудны. По всей видимости, уже до введения пятин существовало деление земли на более мелкие единицы — погосты. Но границы пятин не везде совпадали с границами погостов. Например, границей между Водской и Обонежской пятинами являлась р. Волхов, тогда как большинство погостов включало территорию по обоим берегам реки<sup>31</sup>.

Новгородская земля в XI в. граничила с Полоцким княжеством, о чём свидетельствуют новгородско-полоцкие конфликты 1021 и 1065–1067 гг. А в первой половине XII в. Новгородская земля граничила на юге со Смоленским княжеством (рис. 8). Южные границы обычно маркировались погостом Буйцы (вплоть до начала XVI в.).

---

<sup>29</sup> Насонов А. Н. «Русская земля» и образование территории древнерусского государства. М.: Издательство Академии наук СССР, 1951. 282 с.

<sup>30</sup> Куза А. В. Малые города Древней Руси. М.: Наука, 1989. 168 с.

<sup>31</sup> Амбросиани П. Историческая топонимика Новгородской земли: названия погостов Водской пятинны. URL: <http://www.academia.edu>.

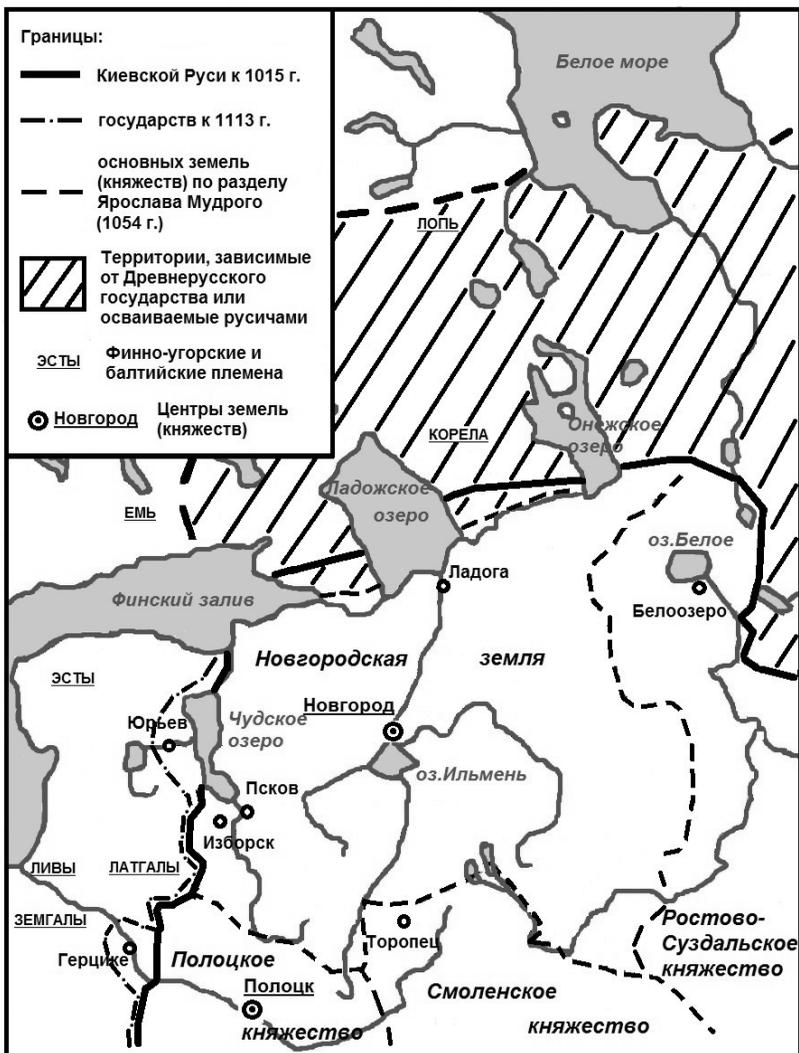


Рис. 8. Новгородская земля в XI в. (1015–1113 гг.)

В XI в. (1030 г.) Ярославом Мудрым был основан Юрьев и примерно в то же время Псков становится «пригородом» Новгорода. Под новгородским влиянием в это время находились финно-угорские народы, в первую очередь это чудь, воль (со второй половины XI в.), корела (первая половина XII в.), ижора (первая половина XIII в.) и др. В самом начале XII в. под влиянием Новгорода оказалась Ладога, которая ранее представляла полузависимое от Киева ярлство. Новгородцы активно осваивали северные и северо-западные районы, что позволило им впоследствии собирать дань с других народов, например с печёры. В течение XI в. их контроль распространился на многие земли Русского Севера: не позднее середины XI в. — на Тихменгу и Емцу, во второй половине XI в. — на Вагу до её устья, не позднее первой четверти XII в. — на Пинегу<sup>32</sup>.

Более детальные известия о южных рубежах Новгородской земли в основном можно получить по источникам XV в. По мнению В. Л. Янина, ко второй четверти XII в. обозначается новгородско-смоленская юрисдикция у земель, составляющие южное пограничье Новгородской земли. Стоит отметить, что волости Морева, Белила, Мовотицы, Жабна, Стерж, Лопатицы и Буйцы были переданы Новгородской земле киевским князем Мстиславом Владимировичем из состава смоленских земель<sup>33</sup>.

После смерти Мстислава Владимировича Новгородская земля фактически стала частью древнерусской конфедерации, и тогда в ней возникли некоторые элементы суверенной государственности. В дальнейшем началась борьба между новгородцами и князьями Северо-Восточной Руси (в середине XII в.) за сферы влияния на приграничных территориях от Волока Ламского до Заволочья.

---

<sup>32</sup> Янин В. Л. У истоков новгородской государственности. Вел. Новгород: Новгородский государственный университет им. Ярослава Мудрого, 2001. 152 с.

<sup>33</sup> Фролов А. А. Административная система центральных районов Новгородской земли в X — начале XVII века (в контексте истории территориальных юрисдикций) // Историческая география. Том 2 / Отв. ред. И. Г. Коновалова. М.: Аквилон, 2014. 560 с.; Янин В. Л. Новгород и Литва. Пограничные ситуации XIII–XV веков. М.: Издательство МГУ, 1998. 216 с.



Рис. 9. Новгородская земля и её соседи в первой половине XIII в.

В XII в. Новгородская земля делилась на ряды (ранее — округа), которые носили одинаковые названия с пятнами — Вотьская земля, Обонежский и Бежецкий ряд, Шелонь, Деревя<sup>34</sup>. В уставе князя Святослава Ольговича 1137 г., сохранившемся в виде приписки к Синодальной кормчей 1280-х гг. и хорошо исследованном В. Л. Яниным, содержится подробное описание древнейшей территориальной структуры новгородского Заволочья, где погосты в основном локализируются по рекам Сухоне, Онеге, Северной Двине и Пинеге.

Как считает А. А. Фролов<sup>35</sup>, территориально-административная структура Новгородской земли в середине XIII в. имела следующий вид: 1) новгородская метрополия — это так называемая зона новгородской юрисдикции, которая включала восемь крупных регионов — «волостей», а также округу городов Русы, Ладоги, район городков на Шелони и городка Демана; 2) периферийная зона, которая находилась в сфере более сложных схем юрисдикции, т. е. часть прерогатив принадлежала не новгородской власти, а князьям Владимирского княжества на северо-востоке и востоке и Смоленского — на юге. Нечто подобное возможно было и в северных землях Новгорода, а именно, это касается совместного сбора дани со Швецией и Норвегией. В XIV в. Новгородская земля подписала договоры со Швецией и Норвегией по вопросу сбора дани.

В 1348 г. Псковская земля вышла из-под власти Новгорода и приобрела независимость. Единственный вопрос, в котором Псков оставался зависимым от Новгорода, был церковный. Однако черты самостоятельности Пскова стали проявляться ещё в XII–XIII вв.<sup>36</sup>. Особый статус в XIV в. получили земли Ржевы Пустой и Великих Лук, а в XV в. — Холмский погост<sup>37</sup>.

---

<sup>34</sup> Янин В. Л. 2001. Указ. соч.

<sup>35</sup> Фролов А. А. 2014. Указ. соч.

<sup>36</sup> Янин В. Л. «Болотовский» договор о взаимоотношениях Новгорода и Пскова в XII–XV вв. // Отечественная история. 1992. № 6. С. 3–14.

<sup>37</sup> Янин В. Л. 1998. Указ. соч.



Рис. 10. Новгородская земля и её соседи в XIV — начале XV вв.

## Новгородская земля и её соседи во второй половине XIV–XV вв.

Новгородская феодальная республика существовала с 1136 по 1478 гг. Конфедерация, возглавляемая Великим княжеством Владимирским, прекратила своё существование. И территории, которые находились в совладении, стали испытывать кризис. Эти территории оказались в совместном управлении с Великим княжеством Московским и Великим княжеством Литовским. Причём такое положение приводило нередко к вооружённым конфликтам.

В 1397 г. Двинская земля, Волок Ламский и Бежичи уже фактически находились под управлением Москвы. Бежецкий Верх новгородцы до конца считали своей «волостью»<sup>38</sup>. Затем, между 1397 и 1456 гг. новгородцы утратили контроль над Вологодой и её землями.

Бежичи окончательно перешли к Москве в первой половине XV в., в 1456 г. по Яжелбицкому миру новгородцы лишились земель по рекам Пинега и Мезень. Во второй половине XV в. к Москве окончательно отошёл Волок Ламский, в 1475 г. Новгород утратил Двинские земли<sup>39</sup> (рис. 11, 12).

Епархиальное деление дало названия новгородских пятин на рубеже 1470–1480-х гг. и полупятин во второй половине XVI в., причём все остальные церковные десятины получили свои названия от объектов, расположенных в пределах соответствующих территорий<sup>40</sup>. К моменту ликвидации Новгородского государства ядро Новгородской земли состояло из тысячи мелких, средних и крупных волосток, объединённых вокруг погостских (приходских) центров. В пределах территорий, описанных в составе пятин, насчитывалось более 360 приходских центров<sup>41</sup>.

---

<sup>38</sup> Янин В. Л. Из истории новгородско-московских отношений в XV в. // Отечественная история. 1995. № 3. С. 150–157.

<sup>39</sup> Янин В. Л. Борьба Новгорода и Москвы за Двинские земли в 50–70-х гг. XV в. // Исторические записки. Т. 108. М., 1982. С. 189–214.

<sup>40</sup> Насонов А. Н. «Русская земля» и образование территории древнерусского государства. М.: Издательство Академии наук СССР, 1951. 282 с.

<sup>41</sup> Фролов А. А. Указ. соч.

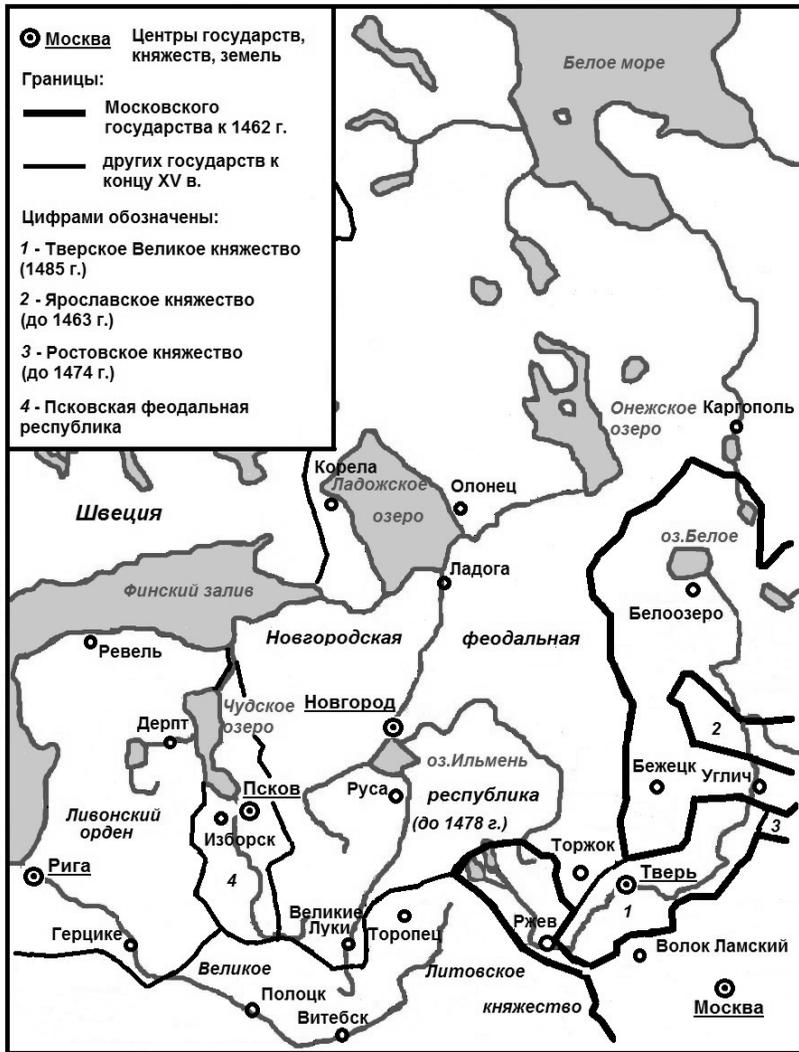


Рис. 11. Новгородская земля и её соседи во второй половине XV в.

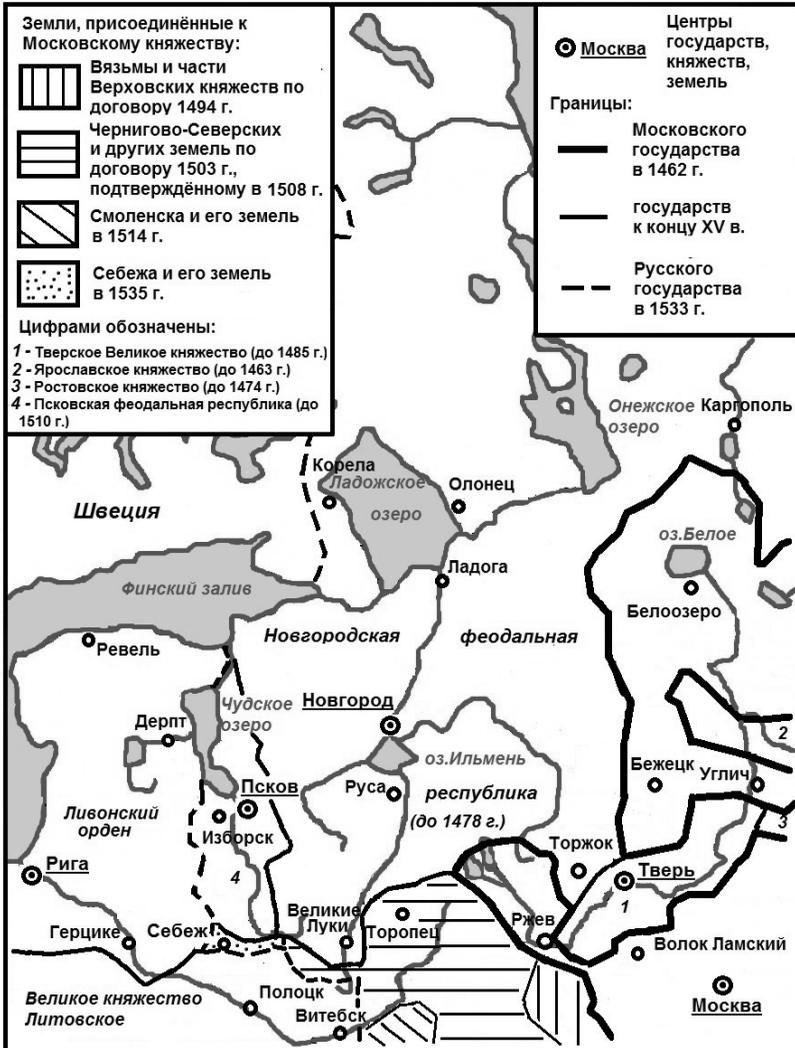


Рис. 12. Новгородская земля и её соседи в конце XV — первой половине XVI вв.

Границы присудов разрезали территории погостов-округов. В древнейшей книге Деревской пятины (1495–1496 гг.) содержится описание территориальной структуры присуда. Так, на территории мстинско-ловатского междуречья, которая в конце XV в. составила Деревскую пятину, было три присуда: Новгородский, Деманский и Курский. Вероятно, что в основе уездов, которые были известны по другим писцовым книгам остальных новгородских пятин, также лежали присуды, существовавшие до присоединения Новгорода к Москве<sup>42</sup>. Наиболее значительные размеры имел Новгородский присуд. По некоторым сведениям писцовых книг можно предположить, что внутри него существовало деление по группам погостов, которые были подконтрольны одному волостелю.

Вне системы присудов находился Холмский погост с пятью волостями, которые в начале XVI в. были исключены из состава Деревской пятины и образовали Холмский уезд. Холмский погост и волости сохранили своё управление, которое было присуще ранним, доволочинным погостам, когда границы не требовали чёткого определения в фискальных целях.

Пусторжевская и Великолукская земли, а также Холмский погост, Морева, Молвятицы, Стерж, Кунско, Березовец, Лопастницы, Буйцы и Жабна платили налоги не только Новгороду, но и Великому княжеству Литовскому. Подтверждением этого являются договоры 1431, 1441–1442 и 1471 гг. Эти земли относились к так называемому «Новгородскому Чернокунству»<sup>43</sup>.

Многие из перечисленных территорий (Морева, Молвятицы, Стерж, Кунско, Березовец, Лопастницы, Буйцы и Жабна) в писцовых описаниях именовались «волостями», а не погостами, что было характерно для всей остальной части Новгородской земли. Исключение составлял Холмский погост, который вместе с Моревой и Велилой делился на «десятки». Об этом свидетельствуют писцовые книги Деревской пятины конца XV в. (1495–1496 гг.). В данном историческом источнике упоминалось 4 стана и 9 десятков. Хотя ещё в 1471 г. Холмский погост делился на перевары. Лазаревский стан включал в себя десятки: Замошский, Лукинский, Хлавицкий, Заечков, Стерженский. В Кунский стан входили десятки: Зуевский, Голибинский, Прилуцкий, один без

---

<sup>42</sup> Фролов А. А. 2014. Указ. соч.

<sup>43</sup> Янин В. Л. 1998. Указ. соч.

названия. Ратновский стан включал в себя Муравьевский десяток. Морховский стан включал в себя десяток без названия. В других источниках уже упоминалось 5 станов: Хлавицкий, Кунейский, Морховский, Загорский, Ратновский. В дальнейшем появляется новый список станов: Лазаревский, Кунейский (Куневский), Морховский, Загородский, Ратновский, Муравинский и Черепенский (Черепеский погост). В Мореве было 12 десятков: Погостский, Семеновский, Туковский, Толочинский, Селецкий, Бродцкий, Жабенский, Устьморевский, Крековский, Одоевский, Чепятинский и Бельский. В Велиле было 8 десятков: Погостский, Порецкий, Добрецкий, Иломский, Замошский, Ляховицкий, Голодушский, Ополецкий. Волость Жабна делилась на «концы»: Луцкий, Жаровский, Гранитцкий, Чигаревский, Повиткинский, Клуборьский и Вятичи. Соседние земли (Торопецкая и Ржевы Володимеровой) также включали «волости». Торопецкая земля делилась на «перевары», в некоторых источниках есть упоминание о «десятках» (Лобенский, Сушков и др.) и о «концах» (Путянин у оз. Торопецкого, Березов, Кузнецов, Москотов и др.). Все рассматриваемые волости были единовладелческими.

В состав Пусторжевской земли в XV в. входили следующие погосты: Бардовский и Ошевский, в составе которых выделялись трети или губы. Что примечательно, деление на губы в первую очередь было характерно для Псковской земли. В конце XVI в. (по данным писцовой книги 1583 г.) в составе Пусторжевской земли отмечалось 8 станов: Борутцкий, Оршанский, Ополенский, Ошевский, Кудеверский, Полиский, Пятницкий и Влицкий. Но этот список, вполне вероятно, не полный. Кроме вышеперечисленных станов, в состав земли входили Туровский, Олянский, Острейский и Подгородный (окрестности г. Заволочья) станы. Эти территории были присоединены к Пусторжевской земле в XVI в. Заволочье при этом был основан в 1536 г. и стал административным центром Пусторжевского уезда.

В писцовых книгах XVII в. в составе Великолукской земли упоминаются 15 станов (Михайловский, Дунянский, Горожанский, Нединский, Локновоцкий, Миритиницкий, Хрянский, Раменский, Бологоцкий, Горецкий, Спасский, Сельчецкий, Никольский, Славуйский и Липецкий)<sup>44</sup>.

---

<sup>44</sup> Янин В. Л. 1998. Указ. соч.

## Новгородская земля и её соседи в XVI в.

Административно-территориальное деление Новгородской земли в конце XV в. было представлено пятнами, которые со второй половины XVI в. делились на половины. Вероятно, что пятинное деление в Новгородской земле появилось после присоединения территории к Московскому государству в 1478 г. Известно, что оно накладывалось на более древнее — на волости, уезды (присуды), погосты и станы. В каждой пятине было по несколько присудов (уездов), в каждом присуде — по несколько погостов и волостей<sup>45</sup>. Впервые границы новгородских пятин были нанесены на карту Д. И. Языковым, которой он снабдил перевод работы А. Х. Лерберга<sup>46</sup>. В Новгородской земле было 5 пятин: Водская (междуречье Волхова и Луги); Обонежская (междуречье Волхова и Мсты); Бежецкая (междуречье Мсты и Мологи); Деревская (междуречье Мсты и Ловати) и Шелонская (от Ловати до Луги)<sup>47</sup>.

Некоторые территории, которые позднее были освоены новгородцами, не вошли в пятинное деление и образовали ряд особых территорий-волостей, например, Заволочье или Двинская земля — по Северной Двине от Онеги до Мезени, Пермь — по Вычегде и верховьях Камы, Печору — по реке Печоре до Уральского хребта и Югру — за Уральским хребтом.

Описания пятин конца XV в. выглядят не совсем логичными. Во-первых, в Обонежскую пятину писцами были включены обширные территории заонежских погостов вплоть до Белого моря, а в Водскую пятину — большие территории северной Карелии, которые были населены лопарями, т. е. видно, что эти земли не могли принадлежать метрополии Великого Новгорода. Во-вторых, в пятинное деление не были включены земли Пустой Ржевы и Великих Лук<sup>48</sup>.

На рубеже XV–XVI вв. в новгородских пятинах насчитывалось 12 уездов: Новгородский, Ладожский, Копорский, Ореховский, Ям-

<sup>45</sup> Фролов А. А. Указ. соч.

<sup>46</sup> Лерберг А.Х. Исследования, служащие к объяснению древней Русской истории. СПб., 1819.

<sup>47</sup> Ключевский В. О. О новгородских пятинах. URL: <http://rushist.com/index.php/russia-children/2126-novgorodskie-pyatiny>.

<sup>48</sup> История административной системы Новгородской земли. URL: <http://www.protown.ru/russia/city/articles/4253.html>.

ской, Корельский, Русский, Порховский, Ивангородский, Кошкина Городка, Вышгородский, Высокогородский, однако уже в первой половине XVI в. три последние уезда были упразднены, а их земли включены в состав Порховского уезда. Около 1500 г. увеличились в размерах округи, административно подчинённые Орешку и Ладоге.

В третьей четверти XVI в. пятины были разделены на «половины». Их названия стали известны из документов 70–80-х гг. XVI в. В Водской пятине это были Полужская и Корельская половины, в Обонежской — Нагорная и Заонежская половины, в Бежецкой — Тверская и Белозерская половины, в Шелонской — Залесская и Зарусская половины (при этом Старорусский уезд был исключён из системы полупятин и описывался отдельно), в Деревской — Григория Морозова и Жихоря Рябчикова половины. Объём земель каждой полупятины во многом определялся составом территории, которую описывала в конце 1530-х гг. одна писцовая комиссия (каждая пятина описывалась двумя комиссиями).

После войны с Литвой в начале XVI в. за счёт южных земель Деревской пятины был образован Холмский уезд.

В середине 1560-х гг. в связи с учреждением опричнины от Деревской пятины опричному Селижаровскому стану Ржевы Володимировой были переданы Ясеновичский погост и волость Березовец целиком, а также южные части Жабенского, Полоновского и Посонского погостов и восточная часть волостей Буйцы и Лопастницы. Вплоть до XVIII в. эти земли развивались уже вне Новгородской земли<sup>49</sup>.

В 1576 г. ко Ржеве Володимировой, которая входила в «удел» «князя Московского», был передан ещё ряд земель Деревской пятины. Есть предположение, что ко Ржеве были отписаны Полоновский (северная часть), Буховский (южная часть), Деманский и Молвотицкий погосты. Возможно, что Забороровский, Вельевский, Семеновский погосты, а также северные половины Посонского, Жабенского и Буховского погостов также вошли во «вторую припись».

Либо в связи с прекращением правления Симеона Бекбулатовича (не ранее середины сентября 1576 г.), либо в связи с писцовыми работами 1582–1583 гг. земли, отписанные ко Ржеве Володимировой при устройстве «удела», вернулись в состав Деревской пятины.

---

<sup>49</sup> Шапиро А. Л. Аграрная история Северо-Запада России XVII века. Л.: Наука, 1989. 231 с.

Граница «опричного времени» была восстановлена. Примерно в таком виде, но с небольшими изменениями, южная граница Деревской пятины существовала до самого упразднения пятин в начале XVIII в. Тяжёлые последствия для Новгородской земли имела Ливонская война. По её итогам, подведённым Плюсским перемирием 1583 г., к Швеции отходили Ивангородский, Копорский, Ямской и Корельский уезды. По Тязвинскому мирному договору 1595 г. Швеция вернула эти земли Русскому царству (рис. 13).

### **Новгородская земля и её соседи в XVII в.**

В 1609 г. в Выборге был заключён со Швецией Выборгский договор, согласно которому шведской стороне передавался Корельский уезд<sup>50</sup>. В дальнейшем, по Столбовскому мирному договору 1617 г., который положил конец русско-шведской войне (1614–1617 гг.), Корельский, Ивангородский, Копорский, Ямской и Ореховский уезды (Ингерманландия), т. е. практически весь выход к Балтийскому морю, были окончательно закреплены за Швецией (рис. 14).

Однако шведскому правительству пришлось вернуть России Новгород, Порхов, Ладого, Старую Руссу, Гдов и Сумерскую волость<sup>51</sup>. Данные границы сохранялись вплоть до Северной войны (1700–1721 гг.).

Переданные Швеции земли ранее принадлежали Водской (Корельский, Ивангородский, Копорский, Ореховский и Ямский (большая часть) уезды) и Шелонской (Ивангородский и Ямской уезды) пятинам<sup>52</sup>. Несмотря на то, что огромная часть Новгородчины была отдана Швеции, территория пятин оставалась огромным регионом Российского государства. Так, например, площадь Бежецкой пятины составляла 38,2 тыс. кв. км, Деревской — 31,7 тыс. кв. км, Шелонской — 31,8 тыс. кв. км, Водской — 25 тыс. кв. км, а площадь Обонежской пятины составляла 106 тыс. кв. км.

---

<sup>50</sup> Шаскольский И. П. Шведская интервенция в Карелии в начале XVII в. Петрозаводск: Госиздат КАССР, 1950. 167 с.

<sup>51</sup> Рабинович Я. Н. Столбовский мир: победа или поражение // Вестник ЧелГУ. 2008. № 18. С. 27–39.

<sup>52</sup> Неволин К. А. О пятинах и погостах Новгородских в XVI в., с приложением карты. СПб.: Тип. Императорской Академии Наук, 1853. 414 с.

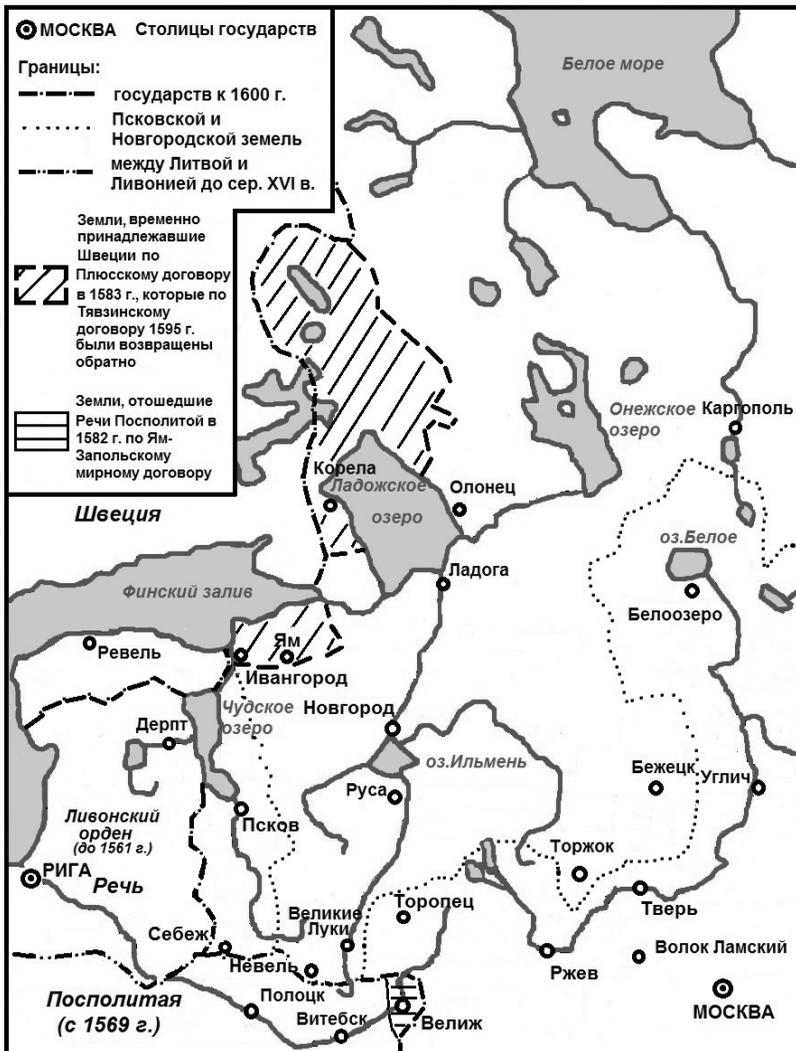


Рис. 13. Новгородская земля и её соседи в конце XVI в.

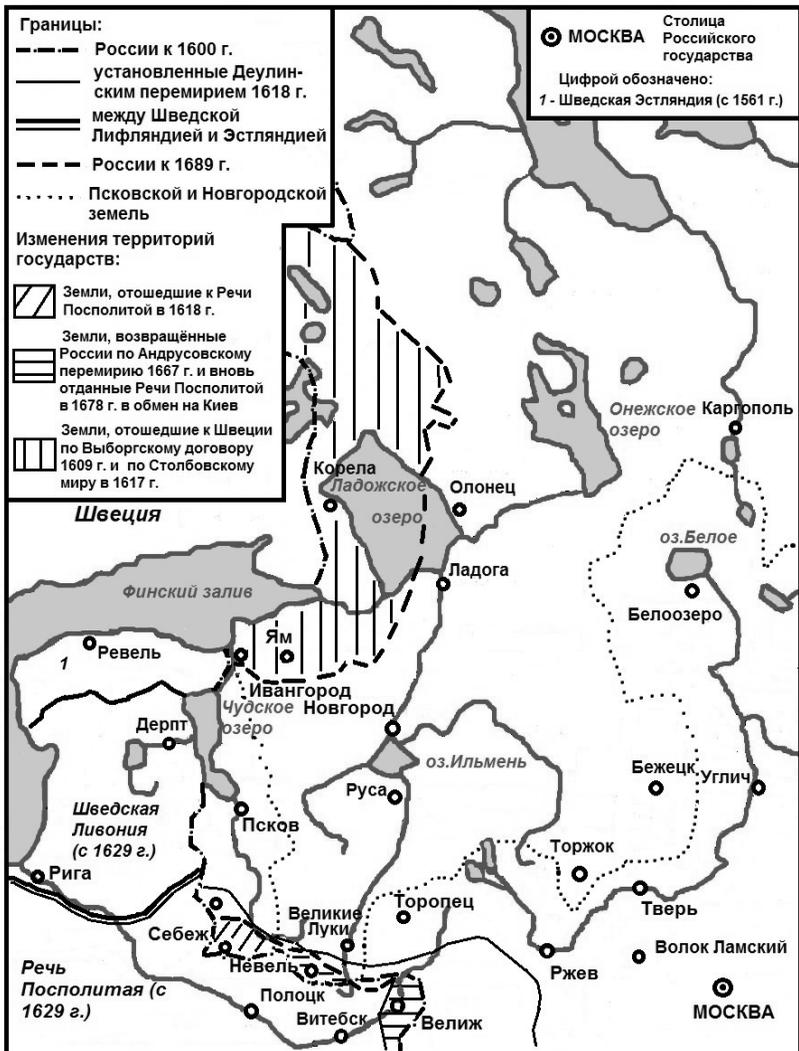


Рис. 14. Новгородская земля и её соседи в XVII в.

К середине XVII в. 17 северных погостов Обонежской пятины (62,2 тыс. кв. км) стали основой Олонецкого уезда. Крепость Олонец была построена взамен утраченных форпостов Корелы и Орешка. Площадь всех новгородских пятин тогда составляла 232,7 тыс. кв. км<sup>53</sup>.

В XVII в. границы Псковской земли также претерпели изменения. Так, после окончания польской интервенции по Деулинскому перемирию (1618 г.) к Речи Посполитой отошли земли Себежа и Красного. Красногородский уезд в 1667 г. был возвращён обратно, а Себеж вплоть до начала XVIII в. неоднократно переходил из рук в руки.

Бежецк оставался в XVII в. административным центром Городецкого стана в Бежецком Верхе<sup>54</sup>. В XVII в. Заонежская половина Обонежской пятины выделилась в самостоятельный административный округ — Заонежские погосты. В них входило 17 самых северных погостов Обонежской пятины, которые располагались в бассейне р. Свири, вокруг Онежского озера, на перешейке между Онежским и Ладожским озёрами и к северо-востоку до Белого моря<sup>55</sup>.

Территория Водской пятины в 1708 г. была включена в состав Ингерманландской губернии<sup>56</sup>. В XVIII в. новгородские пятины перестали существовать как особые административно-территориальные образования, что было связано с образованием губерний в Российской империи.

### **Пятины Новгородской земли**

Пятины Новгородской земли в значительной степени вписываются в территорию современного Северо-Запада России (Ленинградская, Новгородская и Псковская области). Лишь некоторые пятины выходили за эти границы, и сейчас эти окраинные территории входят в соседние историко-географические области. С другой стороны, в современный Северо-Запад входят некоторые средневековые политико-территориальные образования, пограничные с Новгородской землёй (рис. 15).

---

<sup>53</sup> Шапиро А. Л. 1989. Указ. соч.

<sup>54</sup> Готье Ю. В. Замосковский край в XVII в. М., 1937. С. 372–373.

<sup>55</sup> Шапиро А. Л. Аграрная история Северо-Запада России. Вторая половина XV — начало XVI века. Л.: Наука, 1971. 365 с.

<sup>56</sup> Рябинин Е. А. Водская земля Великого Новгорода. СПб., 2001.

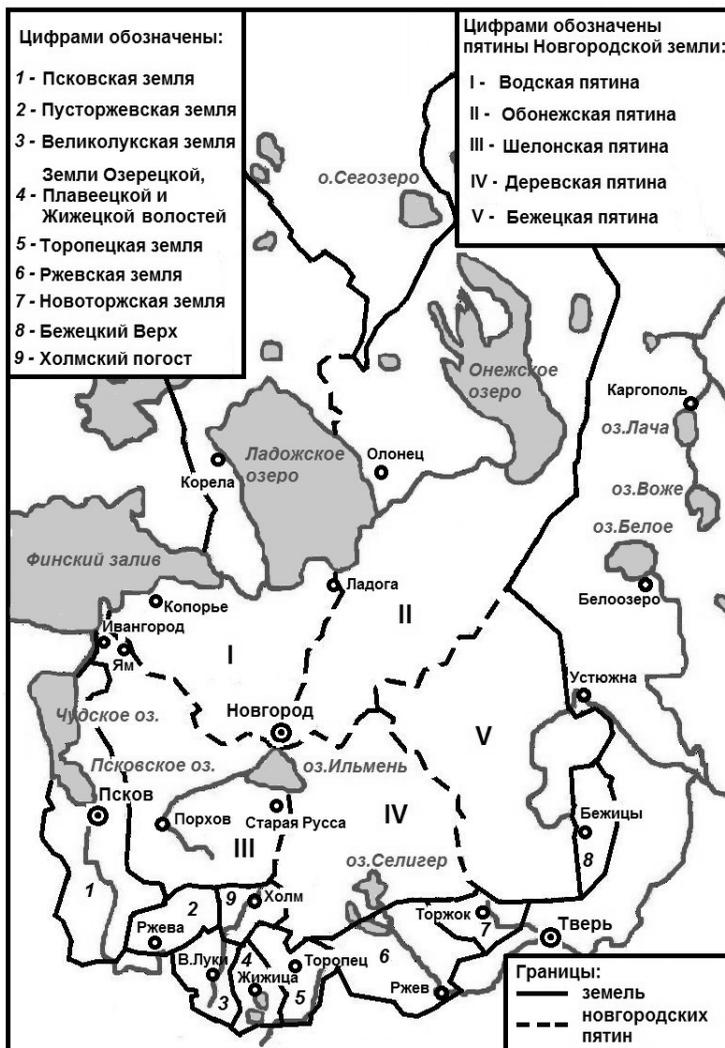


Рис. 15. Локализация новгородских пятий и соседних земель на территории современного Северо-Запада России

## *Деревская пятина*

Данная пятина занимала юго-восточную часть Новгородской земли, границы которой проходили по рекам Мсте и Ловати, а также по оз. Ильмень. Деревская пятина имела границы на западе с Шелонской, на севере с Обонежской, на востоке с Бежецкой пятинами, на юге с волостями Торжка и Ржевы. На юго-западе Деревская пятина граничила с Великим княжеством Литовским. По подсчётам К. А. Неволлина, площадь пятин равнялась примерно 35700 кв. км<sup>57</sup>.

По писцовым книгам XV в. в пятине насчитывалось 56 погостов и 5 волостей. Но это далеко не полный перечень. Так, в описании Курского присуда, помимо Курского погоста, были включены волостки ещё семи погостов. Из них Борковский и Буховский входили в состав 56 погостов. Остальные пять нет. Это погосты Устьянский, Налочский, Петровский, Рамышевский и Черенчинский. Два первых частично лежали в этой пятине, остальные большей своей частью находились в составе Шелонской пятин. К пяти волостям (Морева, Стерж, Велиля, Буец и Лопастыцы) следует прибавить ещё одну волость (Берёзовец), что у оз. Селигер. Таким образом, в Деревской пятине насчитывались 61 погост и 6 волостей. Пятина делилась на половину Григория Морозова и половину Жихаря Рябчикова<sup>58</sup>.

Во второй половине 1560-х гг. 7 южных погостов Деревской пятин (Морева, Велиля, Буец, Лопастыцы, Стерж, Берёзовец и Ясеновичи) были взяты в опричину и приписаны ко Ржеве-Володимеровой. До начала XVIII в. данный регион развивался вне Новгородской земли. В XVII в. площадь Деревской пятин составляла 31,7 тыс. кв. км<sup>59</sup>.

---

<sup>57</sup> Неволлин К. А. Указ. соч.

<sup>58</sup> Фролов А. А. Структура писцовых книг Деревской пятин 40-х гг. XVI в. по данным комплекса источников конца XV — середины XVI в. // Древняя Русь. Вопросы медиевистики. 2007. № 4. С. 69–79.

<sup>59</sup> Шапиро А. Л. Аграрная история Северо-Запада России XVII века. Л.: Наука, 1989. 231 с.

## *Шелонская пятина*

Территория Шелонской пятины занимала западную и юго-западную часть Новгородской земли. На северо-западе пятина граничила с Ливонским орденом (здесь в 1492 г. была основана Ивангородская крепость). На западных рубежах Шелонская пятина имела границы с Псковской землёй, а на юге — с Ржевскими землями. По р. Луге пятина граничила с Водской пятиной. Далее граница шла от верховьев Луги на Новгород. Река Ловать являлась границей между Шелонской и Деревской пятнами.

На рубеже XV–XVI вв. в Шелонской пятине было 8 уездов, 71 погостов и др. территориальных единиц (в настоящее время известно 74 погоста). Данная территория подразделялась на уезды, среди которых были Порховский (17 погостов), Старорусский (14 погостов), Новгородский (42 погоста) и Ивангородский. Кроме того, в состав пятины входила часть Ямского уезда<sup>60</sup>. Площадь Шелонской пятины, по мнению К. А. Неволлина, составляла 31,8 тыс. кв. км<sup>61</sup>.

В юго-западной части пятины располагались уезды Кошкина Городка, Высокогородский, Вышегородский и Порховский, которые ещё в XV в. существовали раздельно, но в XVI в. все эти территории вошли в единый Порховский уезд. В своём составе уезд имел 17 погостов, 5 из которых граничили с Псковской землёй<sup>62</sup>. Порховский уезд в XVI в. был тесно связан с Псковом, и в дальнейшем вошёл в состав Псковского административного округа<sup>63</sup>.

В 1538–39 гг. Шелонская пятина в писцовых книгах впервые была описана по двум частям, с этим связывают деление её на Зарусскую и Залесскую половины.

В 1617 г. по Столбовскому мирному договору небольшой Ивангородский уезд Шелонской пятины был передан Швеции<sup>64</sup>.

---

<sup>60</sup> Шапиро А. Л. 1971. Указ. соч.; Шапиро А. Л. Аграрная история Северо-Запада России XVI века. Новгородские пятины. Л.: Наука, 1974. 321 с.

<sup>61</sup> Неволлин К. А. Указ. соч.

<sup>62</sup> Шапиро А. Л. 1971. Указ. соч.

<sup>63</sup> Шапиро А. Л. 1974. Указ. соч.

<sup>64</sup> Шапиро А. Л. 1989. Указ. соч.

### *Водская пятина*

Водская пятина имела выход к морю и Ладожскому озеру. Площадь пятины составляла примерно 90 тыс. кв. км. Северную часть пятины занимал Карельский уезд, который вклинивался вглубь современной Финляндии. Пятина получила название по финно-угорскому народу водь, проживавшему на этих землях. С XVI в. пятина делилась на Корельскую (к западу от р. Волхов) и Полужскую половину<sup>65</sup>. В Водской пятине было 6 уездов, которые в свою очередь делились на погосты и станы. Новгородский уезд состоял из 20 погостов и на севере достигал устья р. Невы. Реки Волхов и Луга отделяли его от Обонежской и Шелонской пятин. Небольшой по площади Ладожский уезд в своём составе имел 6 погостов; Ореховский — 8 погостов; Копорский — 15 погостов; Ямской — 3 погоста; Корельский — 7 погостов. Однако в начале XVI в. (1500–1501 гг.) была проведена реформа административно-территориального деления уездов. Территории Ладожского и Ореховского уездов возросла почти вдвое<sup>66</sup>.

В 1617 г. по Столбовскому мирному договору прилегающие к Неве и Финскому заливу земли Ореховского, Копорского, Корельского и Ямского уездов оказались в зоне шведской оккупации. Площадь Водской пятины уменьшилась до 25 тыс. кв. км<sup>67</sup>.

### *Бежецкая пятина*

Данная пятина занимала восточную часть современной Новгородской области. С севера и северо-запада она граничила с Обонежской пятиной. Восточная граница, которая отделяла её от Белозерского и Тверского княжеств, шла от верховьев р. Колпи до верховьев р. Медведицы. Южная граница с Тверским княжеством шла от верховьев р. Медведицы до верховьев р. Тверцы, откуда начиналась юго-западная граница, которая шла по р. Мсте и отделяла Бежецкую пятину от Деревской<sup>68</sup>. К. А. Неволным площадь Бежецкой пятины была оценена в

---

<sup>65</sup> Неволин К. А. Указ. соч.

<sup>66</sup> Рябинин Е. А. Указ. соч.; Шапиро А. Л. 1971. Указ. соч.

<sup>67</sup> Шапиро А. Л. 1989. Указ. соч.

<sup>68</sup> Шапиро А. Л. 1971. Указ. соч.

38,2 тыс. кв. км<sup>69</sup>. Данная пятина, в отличие от других, не примыкала к Новгороду и в своём составе не имела городов, хотя на её восточной границе стояли два московских города — Устюжна и Бежицы. Бежецкая пятина со времён княжения Ивана IV состояла из Тверской и Белозерской половин. Они делились на погосты, которых в целом по пятине было 98, в т. ч. в Тверской половине — 52, а в Белозерской — 46<sup>70</sup>.

Границы Бежецкой пятины оставались неизменны до тех пор, пока в 1708 г. вся территория пятин не вошла в состав Ингерманландской губернии. Эта губерния в 1710 г. была переименована в Санкт-Петербургскую, а в 1719 г. была разделена на провинции. В 1727 г. территория Белозерской и Тверской половин, ставших к тому времени провинциями, была отделена от Санкт-Петербургской губернии и включена в состав Новгородской губернии<sup>71</sup>.

### *Обонежская пятина*

Обонежская пятина была самой северной в Новгородской земле. Она тянулась от самого Новгорода до Белого моря. С XVI в. пятина делилась на Заонежскую (вокруг Онежского оз.) и Нагорную (по р. Мсте) половины. Заонежская половина состояла из 45 погостов, Нагорная — из 36 погостов<sup>72</sup>. С XVII в. Заонежская половина выделилась в самостоятельный административный округ — Заонежские погосты. 17 северных погостов составили основу данного округа (62,2 тыс. кв. км). В дальнейшем данная территория составила основу Олонецкого уезда, который был образован в связи с постройкой вблизи нового русско-шведского порубежья Олонецкой крепости (взамен утраченных крепостей Корелы и Орешка). Крупнейшим для северных погостов «городом» на тот момент являлся Повенец. Площадь самой обширной Обонежской пятины в XVII в. составляла 106 тыс. кв. км<sup>73</sup>. В 1708 г. территория Обонежской пятины была разделена между Ингерманландской и Архангелогородской губерниями.

---

<sup>69</sup> Неволин К. А. Указ. соч.

<sup>70</sup> Шапиро А. Л. 1974. Указ. соч.

<sup>71</sup> Писцовые книги Новгородской земли. Т. 1. Составитель К. В. Баранов. М.: «Древнехранилище», «Археографический центр», 1999.

<sup>72</sup> Шапиро А. Л. 1974. Указ. соч.

<sup>73</sup> Шапиро А. Л. 1989. Указ. соч.

## 2.2. НАСЕЛЕНИЕ

### Учёт населения в средние века

Первые учёты населения на Руси с целью податного обложения проводятся с IX–X вв. Но сведения о численности населения в этот период почти не сохранились. Когда российские княжества попали в зависимость от Золотой орды, они были вынуждены выплачивать дань. Для определения размеров налога производился учёт населения некоторых русских княжеств. При этом учитывались для обложения данью дома, дворы, т. е. учёт был похозяйственным. Не учитывалось лишь духовенство. В последующем князья стали сами отвозить дань в Орду, вследствие чего появилась потребность в учёте русского населения<sup>74</sup>. В любом случае, учёт численности населения не стоял на первом месте у переписчиков, надо было с помощью этого мероприятия определить размер взимаемого налога. На протяжении XIII в. ордынцами было проведено четыре переписи (в 1245 г., в 1259 г. и в 1273 г.).

В связи со становлением централизованного государства в XIV–XVI вв. начинает развиваться учётно-статистическое дело. Объектом обложения в XIV в. стали земельные участки, используемые в хозяйстве — «соха» (позднее — четверть, десятина). С XVII в., помимо описания земельных участков, указывалось также число дворов и «людей». Результаты переписей фиксировалось в писцовых книгах. Писцовые книги являются сводными документами хозяйственных описаний, которые систематически издавались в России на протяжении XV–XVII вв. Наиболее ранние из всех сохранившихся писцовых книг являются новгородскими, и относятся они к концу XV в., а самые поздние — к 1684–1687 гг. Данные издания служили основанием для податного земельного обложения — «сошного письма». Писцовые книги составлялись по населённым пунктам. Указывались город (его укрепления, церкви, лавки, дворы, население и т. д.), уезд, стан и волость. Давалось подробное описание пахотных земель, сенокосные угодья и лесные участки<sup>75</sup>. «Людьми во дворах» считались главы се-

---

<sup>74</sup> Антушева Е. Генеалогия, история семьи Писцовые книги, ревизские сказки, переписи. URL: <http://subscribe.ru/archive/history.genealogy4your>

<sup>75</sup> Водарский Я. Е., Кабузан В. М. Территория и население России в XV–XVIII веках. URL: <http://statehistory.ru/>

мей, женатые мужчины<sup>76</sup>. По мнению Н. А. Рожкова, «люди во дворах» — это крестьянское рабочее население<sup>77</sup>. В. О. Ключевский в свою очередь считал, что этот термин обозначает «дворохозяев»<sup>78</sup>.

В серии книг по «Аграрной истории Северо-Запада России» делаются выводы о количестве, плотности и движении населения за конкретный период. При этом в данном исследовании условно считается, что один «человек» во дворе соответствует пяти душам обоего пола, каждый следующий «человек» (семья) добавляет к ним ещё 2,5 души обоего пола на двор<sup>79</sup>. Данный принцип применялся в основном при описании писцовых книг XV–XVII вв. Сведения по писцовым книгам за 1616–1623 гг. были обработаны именно по такому принципу, а вот начиная со второй половины XVII в. писцовые данные были удвоены [40]. Ранее считалось, что в первом случае писцы учитывали только глав семей, а во втором — уже всё мужское население<sup>80</sup>. А. М. Андрияшев сделал предположение, что в писцовых книгах 1470-х — начала 1490-х гг. перечислены дворохозяева, а в более поздних книгах — главы семейств<sup>81</sup>.

Помимо подворных переписей, в отдельных регионах проводились и общегосударственные переписи (1646, 1678, 1710, 1716–1717 гг.)<sup>82</sup>. В XVII в. были проведены две переписи населения (1646–1647 гг. и 1678–1679 гг.). В то время учитывалось только мужское насе-

---

<sup>76</sup> Шапиро А. Л. 1971. Указ. соч.

<sup>77</sup> Рожков Н. А. Сельское хозяйство Московской Руси в 16 веке. М., 1899. С. 147–151.

<sup>78</sup> Ключевский В. О. Соч. Т. VIII. М., 1959. С. 373–374.

<sup>79</sup> Шапиро А. Л. 1971. Указ. соч.

<sup>80</sup> Черненко Д. А. К вопросу о «людях» писцовых книг: По материалам писцовой книги Суздальского уезда 1628–1630 гг. // Материалы XIII Всероссийской научно-практического совещания по вопросам изучения и издания писцовых книг и других историко-географических источников по истории России XVI–XIX вв. Вологда, 2003. С. 83–93.

<sup>81</sup> Андрияшев А. М. Материалы по исторической Новгородской земли. Шелонская пятина по писцовым книгам 1498–1576 гг. I. Списки селений. М., 1914. С. 7–8.

<sup>82</sup> Учёт и перепись населения в России до 1917 г. URL: <http://istorii-rossii.ru/19-vek/96-uchet-i-perepis-naseleniya-v-rossii-do-1917-g.html>

ление. Для проведения переписей в разные уезды отправлялись писцы со своими помощниками (подьячими). У переписчиков была инструкция о том, как проводить перепись населения и делать «приправочную книгу» с описанием местности. Воеводы, как правило, содействовали им и отправляли своих помощников<sup>83</sup>. Итоги переписи 1646–1647 гг. сохранились до наших дней<sup>84</sup>. Перепись обеспечивала крепостное право без возможности выхода и с бессрочным сыском беглых крестьян, что было утверждено на законодательном уровне в 1649 г. (Соборное уложение)<sup>85</sup>. Во время второй переписи в XVII в. (1678–1679 гг.) проводилось уже полное описание населения. Учитывались не только дворовладельцы со своими родственниками, но и соседи, подсоседники и захребетники в их дворах. В одной из книг Я. Е. Водарского даётся поездное описание итогов переписи 1678 г.<sup>86</sup> По результатам этой переписи возникает ряд вопросов. Например, непонятно, какие группы населения подлежали учёту, неизвестен уровень утайки населения, а также вызывает сомнение точность подсчёта результатов переписи. Подворные переписи проводились вплоть до 1715–1717 гг. (Ландратская перепись при Петре I).

Из-за отсутствия достоверных сведений о численности и составе населения исследователи прибегают к использованию различных методик по исчислению данных показателей. Подсчёты численности населения в целом по Древней Руси производились исходя из средней заселённости городов и учитывая, что собственно в городах была сосредоточена небольшая часть всего населения. Во время раздробленности Руси и господства Орды у ряда исследователей возникает сложность при подсчётах из-за высокой степени миграции населения, в первую очередь, в Северо-Западную и Северо-Восточную части Руси. Попытки подсчитать численность населения Руси были предприняты

---

<sup>83</sup> История переписей населения в России. URL: <http://www.balakhna.nn.ru/?id=8529>.

<sup>84</sup> Веселовский С. Б. Сметы военных сил Московского государства 1661–1663 гг. М., 1911. С. 4–5.

<sup>85</sup> Ключевский В. О. Материалы Русской истории. URL: <http://magister.msk.ru/library/history/kluchev/kllec49.htm>.

<sup>86</sup> Водарский Я. Е. Население России в конце XVII — начале XVIII века: Численность, сословно-классовый состав, размещение. М.: Наука, 1977. 266 с.

Я. Е. Водарским<sup>87</sup>, А. И. Копаневым<sup>88</sup>, П. Н. Милюковым<sup>89</sup>, Б. Ц. Урланисом<sup>90</sup> и др.

Наиболее корректной методикой расчёта является предложенное ещё в середине XIX в. приравнивание территории страны к суммарной территории её губерний. Данная методика была предложена К. И. Арсеньевым, она не даёт точных данных, хотя из-за обширности территории страны погрешностями можно пренебречь. Примерная площадь России подсчитывалась при помощи анализа, выявляющего, в какое время были присоединены те или иные территории к России, затем шло сопоставление губерний на данных территориях. Такая методика в основном применима для территории России с периода княжения Ивана III, т. е. начиная с XV в.<sup>91</sup>.

П. Н. Милюков предпринимал попытку определить численность населения страны по итогам первой ревизии (1719 г.), при этом он опирался на данные переписи 1710 г. Им была оценена доля неподатного населения в 1678 г. в 16 %, а также убыль населения в период 1678–1719 гг. в 20 %. Этот же процент он применил для периода 1600–1650 гг., провёл оценку людности дворов (в 6,98 чел.), прирост населения в 1620–1670 гг. (в 30 %). Проведя все эти действия, он определил численность населения в 1678 г. и ранее<sup>92</sup>. Однако эти расчёты в дальнейшем были подвергнуты сомнению.

П. Н. Копанев предложил свой вариант оценки численности населения в XVI в. Он использовал плотность населения трёх новгородских пятин (она была ещё раньше подсчитана А. М. Гневушевым), которую потом приравнял к двум другим пятинам и Псковской земле.

---

<sup>87</sup> Водарский Я. Е. Население России за 400 лет (XVI — начало XX в.). М.: Просвещение, 1973. 160 с.

<sup>88</sup> Копанев А. И. Население Русского государства в XVI в. // Исторические записки. Т. 64. М., 1959. С. 233–254.

<sup>89</sup> Милюков П. Н. Государственное хозяйство России. Очерки по истории русской культуры. СПб., 1909. С. 24–27.

<sup>90</sup> Урланис Б. Ц. Рост населения в Европе. М., 1941. С. 191–193.

<sup>91</sup> Арсеньев К. И. Статистические очерки России. СПб., 1848. С. 53–58, 489; Водарский Я. Е., Кабузан В. М. Территория и население России в XV–XVIII веках. URL: <http://statehistory.ru/>

<sup>92</sup> Водарский Я. Е., Кабузан В. М. Указ. соч.; Милюков П. Н.. Указ. соч.

Таким образом, он оценил численность населения Новгородско-Псковской земли на начало XVI в. в 1 млн. чел. Потом он использовал ранее предложенный процент прироста населения в 50 % за полвека и рассчитал численность населения Новгородско-Псковской земли на середину XVI в. в 1,5 млн. чел. Затем, используя измерения площадей по исторической карте, составленной И. А. Голубцовым, исключил слабозаселённые территории (север и северо-восток). Остальная территория страны была в шесть раз больше Новгородско-Псковской земли, и население было размещено таким же образом, как в этом регионе. Соответственно, численность населения он умножил на шесть<sup>93</sup>. Но данные подсчёты также неоднократно подвергались критике. Плотность населения на различных территориях весьма отличалась, что ставит под сомнение результаты исследований П. Н. Копанева. Кроме того, были отмечены большие погрешности при подсчёте площадей разных регионов страны<sup>94</sup>. Таким образом, у каждого исследователя была своя методика оценки численности населения страны до XVIII в., следовательно, и результаты их расчётов отличались.

### **Изменение численности населения пятин Новгородской земли**

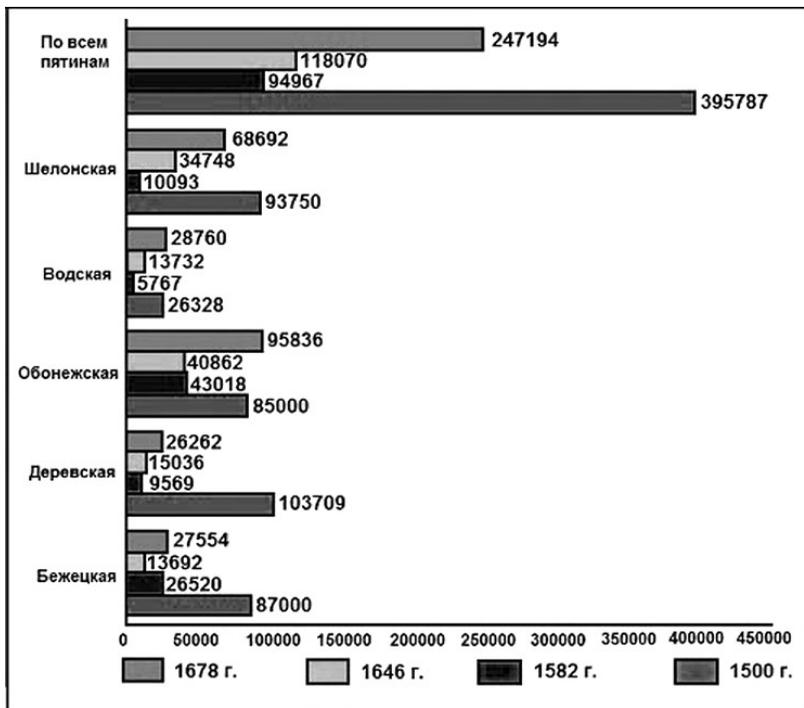
На протяжении XVI–XVII вв. население Новгородской земли было крайне нестабильным. Общая численность населения новгородских пятин, включая города, в начале XVI в. составляла примерно 520 тыс. чел.<sup>95</sup>. В первой половине XVI в., по мнению некоторых исследователей, численность населения пятин могла находиться на уровне начала века или немного вырасти. Во второй половине XVI в. Новгородская земля практически опустела. К 80-м гг. XVI в. численность населения пятин сократилось в пять раз (без Заонежских погостов — в 8 раз) (рис. 16).

---

<sup>93</sup> Копанев А. И. Население Русского государства в XVI в. // Исторические записки. Т. 64. М., 1959. С. 233–254.

<sup>94</sup> Водраский Я. Е., Кабузан В. М. Указ. соч.

<sup>95</sup> Шапиро А. Л. Аграрная история Северо-Запада России. Вторая половина XV — начало XVI века. Л.: Наука, 1971. 365 с.



**Рис. 16.** Динамика численности сельского населения пятин Новгородской земли в XVI–XVII вв

Конец XVI в. характеризовался демографическим кризисом, связанным с Ливонской войной, опричниной и эпидемиями<sup>96</sup>. Затем последовал кратковременный период возрождения пятин. Однако в начале XVII в. он был прерван сильным голодом (1601–1603 гг.) и разрухой в результате польско-шведской интервенции<sup>97</sup>.

<sup>96</sup> Шапиро А. Л. Аграрная история Северо-Запада России XVI века. Север. Псков. Общие итоги развития Северо-Запада. Л.: Наука, 1978. 220 с.

<sup>97</sup> Рабинович Я. Н. Столбовский мир: победа или поражение // Вестник ЧелГУ, 2008. № 18. С. 27–39.

По сравнению с 1580-ми гг., к 1620 г. численность учтённого писцами населения сократилось наиболее значительно в Деревской и Бежецкой пятинах Новгородской земли. Однако данные за 1620 г. содержат неполные сведения о численности населения Водской и Шелонской пятин. В последующем население стало увеличиваться. С 1620 по 1628 гг. население Деревской пятины выросло почти в три раза и к 1628 г. достигло половины уровня 1582 г. В Белозерской половине Бежецкой пятины в 1627 г. численность населения составила 60 % от уровня 1582–1584 гг. В Шелонской пятине (в 16 погостах) произошёл даже прирост населения на 28 % по сравнению с 1580-ми гг.<sup>98</sup>.

Крестьяне лесного Нечерноземья в это время жили в основном в однодворных и малодворных сельских поселениях по причине специфических условий земледелия, которое в средние века являлось основным занятием населения. Пригодная для хлебопашества земля в лесной зоне была представлена не сплошным массивом, а отдельными небольшими и удалёнными друг от друга участками. Распространённость мелких поселений здесь была связана с невозможностью вести хозяйство на больших компактных массивах.

Многодворные поселения в основном располагались в районах, характеризующихся повышенной плодородностью почв, например, в Ямском, Копорском и части Новгородского уездов Водской пятины. В целом в регионе преобладают подзолистые и болотные почвы, а в районе вышеперечисленных уездов присутствуют дерново-подзолистые почвы. Кроме того, в многодворных поселениях хлебопашество не всегда играло главную роль, иногда его заменяло рыболовство. Например, в Шелонской пятине преимущественно рыболовными поселениями являлись Ужин и Взвяд, расположенные на берегу оз. Ильмень, в Деревской пятине — погост Берёзовец на оз. Селигер и погост на Глубоком. Многие крупные селения располагались на важнейших торговых путях или вблизи от них.

В первой половине XVI в. наибольший прирост населения наблюдался в Тверской половине Бежецкой пятины. Данный прирост происходил в большей степени не за счёт укрупнения старых поселений, а благодаря возникновению новых<sup>99</sup>. Во второй половине XVI в. отмечалось укрупнение сельских поселений. Это происходило несмот-

---

<sup>98</sup> Шапиро А. Л. 1978. Указ. соч.

<sup>99</sup> Шапиро А. Л. 1978. Указ. соч.

ря на общее сокращение населения в 1570–1580 гг. Многие хозяйства, ради того, чтобы выжить, объединялись в более крупные, особенно это касалось бобылей.

А. М. Андрияшев определил примерное число поселений в новгородских пятинах на конец XV в. в 30 тыс. чел.<sup>100</sup>. На территориях, которые были охвачены описаниями конца XV — начала XVI вв., находилось около 23 тыс. поселений, при этом неучтёнными оставались Белозерская половина Бежецкой пятины (21 тыс. кв. км) и большая часть Обонежской пятины (около 100 тыс. кв. км). Авторами одного из томов серии «Аграрной истории Северо-Запада России» была подсчитана примерная численность сельских поселений на остальной неучтённой территории. Так, принимая для Белозерской половины ту же плотность населения, что и в Тверской, было определено примерное число поселений в 4,5 тыс. В остальной части Обонежской пятины, при плотности населения, характерной для четырёх Заонежских погостов, число поселений было определено в 9,8 тыс. Таким образом, к концу XV в. в новгородских пятинах могло быть до 37–38 тыс. поселений. В первой половине XVI в. здесь возникло большое количество поселений (около 3,5 тыс.), и к середине века их количество могло превышать 40 тыс. Затем их количество стало уменьшаться, особенно вследствие кризиса конца XVI — начала XVII вв. Также происходило укрупнение поселений, связанное с совершенствованием сельского хозяйства, на что обращали внимание А. М. Андрияшев<sup>101</sup> и М. В. Витов<sup>102</sup>.

К середине XVI в. общее количество поселений в Деревской пятине по причине общей убыли населения заметно сократилось, и это не сопровождалось укрупнением остальных поселений. Увеличилась доля однодворных и двухдворных поселений<sup>103</sup>. Запустение могло быть связано с эпидемией (моровым поветрием), например в 1527 г. Были и другие причины, например, крестьяне часто переходили с поместных

---

<sup>100</sup> Андрияшев А. М. Материалы по исторической географии Новгородской земли. Шелонская пятина по писцовым книгам 1498–1576 гг. Т. 2. Карты погостов. М., 1914.

<sup>101</sup> Андрияшев А. М. 1914. Указ. соч.

<sup>102</sup> Витов М. В. Историко-географические очерки Заонежья XVI–XVII вв. Москва, 1962.

<sup>103</sup> Шапиро А. Л. Аграрная история Северо-Запада России XVI века. Новгородские пятины. Л.: Наука, 1974. 321 с.

земель на оброчные и монастырские, где платежи в начале XVI в. были значительно ниже. Данные переходы могли происходить как внутри погоста, так и между ними. На динамике населения могли также сказаться политические потрясения.

К концу XVI в. Деревская пятина опустела, её население уменьшилось до 7,1 % от уровня конца XV в. Больше всего жителей потеряли центр и северо-восток пятины, часто находившиеся на пути передвижения литовских войск. Здесь же проходила орда Малюты в 1570 г.<sup>104</sup>. В период с 1582 по 1594 гг. численность населения Деревской пятины увеличилась, но количество поселений уменьшилось, при этом выросли размеры крестьянских дворов<sup>105</sup>.

Характеристика Шелонской пятины в одном из томов «Аграрной истории Северо-Запада России» предоставляется по трём её уездам (Порховскому, Новгородскому и Старорусскому).

В первой половине XVI в. в Порховском уезде преобладали мелкие деревни (1–3 двора). Во второй половине XVI в. произошло запустение деревень, в первую очередь, мелких поселений. Их доля сократилась больше чем в два раза, а доля однодворных деревень сократилась втрое. Одновременно возросла доля средних и крупных селений.

В Новгородском уезде по описаниям конца XV — начала XVI вв. было зафиксировано 4515 дворов, где проживало 6522 семей, что могло соответствовать численности населения примерно в 27,7 тыс. чел. Но эти данные охватывают только 29 погостов из 42-х. Население всего уезда могло составлять 54–55 тыс. чел. Здесь происходило интенсивное разделение многосемейных дворов. Например, с конца XV в. по 1539 г. среднее число семей на один двор уменьшилось с 1,41 до 1,06.

К середине XVI в. в уезде насчитывалось 2466 дворов. Если считать, что на двор приходилось 1,1 семьи, а доля пустых дворов составляла 4 %, то численность населения в них можно определить в 12,4 тыс. чел., что на 2 % выше показателя начала века. Увеличение численности населения, вероятно, было вызвано естественным приростом. Общая численность населения уезда могла достигать в то время 55–56 тыс. чел. К середине XVI в. однодворные деревни передали лидерство двухдворным деревням.

---

<sup>104</sup> Зимин А. А. Опричнина Ивана Грозного. М., 1964.

<sup>105</sup> Шапиро А. Л. 1974. Указ. соч.

К 1571 г. численность населения Новгородского уезда по приблизительным подсчётам могло составлять 27–28 тыс. чел. К 1582 г. по причине кризиса произошло сильное сокращение численности населения уезда — до 6–7,5 тыс. чел. Отток населения шёл на соседние территории, а к концу 80-х гг. XVI в. данный процесс был усилен двухлетним неурожаем. В начале XVII в., при средней населённости двора 1,1 семьи, общая численность населения могла составлять 7–8,5 тыс. чел.

Как и в Новгородском уезде, в Старорусском уезде происходил интенсивный раздел ранее многосемейных дворов. Здесь же происходили похожие процессы в плане динамики дворности селений.

В Водской пятине к 1540 г. основную массу деревень составляли малодворные (1–3 двора) поселения. Новгородский уезд Водской пятины отличался высокой концентрацией крупных и средних поселений. К концу 1560-х гг. общая дворность селений выросла. В Копорском уезде при большом количестве малодворных деревень заметно выделялась группа крупных селений, в которых было сосредоточено более половины всех жилых дворов уезда<sup>106</sup>.

Вторая половина XVI в. для населения Бежецкой пятины оказалась наиболее катастрофичной, что было связано с Ливонской войной, опричниной, голодом, моровым поветрием. Одной из причин передвижения крестьян здесь являлось качество земли, но данный фактор играл незначительную роль. Более заметное влияние, по мнению ряда исследователей, могло оказывать географическое положение погостов и смена центров экономического притяжения после присоединения Новгородской земли к Московскому государству (1478 г.). Однако, в реалии распределение населения мало изменилось по сравнению с периодом независимости Новгородской земли. Большое количество густонаселённых погостов находилось по течению р. Мсты, начиная от Вышнего Волочка. При приближении к Новгороду погосты становились крупнее.

Район тверского рубежа находился в относительной близости от Бежецкого Верха, через который проходил торговый путь на Москву, Вологду и Тверь, что обеспечивало связь с этим районом. Развитие торговли и судоходства здесь могло стимулировать положительную динамику населения.

---

<sup>106</sup> Шапиро А. Л. 1974. Указ. соч.

Во второй половине XVI в. Бежецкая пятина опустела. Особенно это было заметно в её Тверской половине, где сокращение населения достигло 6,2 раз. Что касается Белозерской половины, то здесь убыль населения, судя по всему, была не такой значительной, как в Тверской половине. Данной территории не коснулся опричный погром 1570 г., который прокатился по всей юго-западной части Тверской половины<sup>107</sup>.

Заонежские погосты Обонежской пятины, которых было 17, в конце XVI в. испытывали на себе усиленные поборы людьми и деньгами, а также набеги шведских войск. Плотность населения в период 1563–1582 гг. здесь уменьшилась с 0,5 до 0,4 чел. на кв. км.

В XVII в. территория Новгородской земли претерпела некоторые изменения. Во второй половине 1560-х гг. были взяты в опричнину и приписаны Ржеве-Володимеровой 7 южных погостов Деревской пятины. По Столбовскому миру 1617 г. земли двух новгородских пятин (Ореховского, Копорского, Корельского и Ямского уездов Водской пятины и Ивангородского уезда Шелонской пятины) стали находиться в зоне шведского оккупации<sup>108</sup>.

Размеры пятин были следующими: Бежецкой — 38,2 тыс. кв. км, Деревской — 31,7 тыс. кв. км, Шелонской — 31,8 тыс. кв. км, Водской — 25 тыс. кв. км, Обонежской — 106 тыс. кв. км. К середине XVII в. 17 северных погостов Обонежской пятины были выделены в округ и составили основу Олонецкого уезда, который был образован в связи со строительством вблизи русско-шведского пограничья Олонецкой крепости взамен утраченных крепостей Корелы и Орешка. Общая площадь новгородских пятин в XVII в. составила 232,7 тыс. кв. км (вместо 293 тыс. кв. км до начала XVII в.)<sup>109</sup>.

Вторая половина XVI в. характеризовалась обезлюдением Новгородской земли, что было вызвано различными причинами, в т. ч. военными действиями (Ливонская война), опричниной, эпидемиями (моровое поветрие), ростом владельческих и государственных повинно-

---

<sup>107</sup> Шапиро А. Л. 1974. Указ. соч.

<sup>108</sup> Неволин К. А. О пятинах и погостах Новгородских в XVI веке, с приложением карты. СПб.: Тип. Императорской Академии Наук, 1853. 414 с.

<sup>109</sup> Шапиро А. Л. Аграрная история Северо-Запада России XVII века. Л.: Наука, 1989. 231 с.

стей и злоупотреблениями государственной и поместной администрации (нарушениями при сборе налогов, грабежами). В начале XVII в. населению Новгородской земли пришлось пережить новые потрясения: голод 1601–1603 гг., польскую и шведскую интервенцию, гражданскую войну.

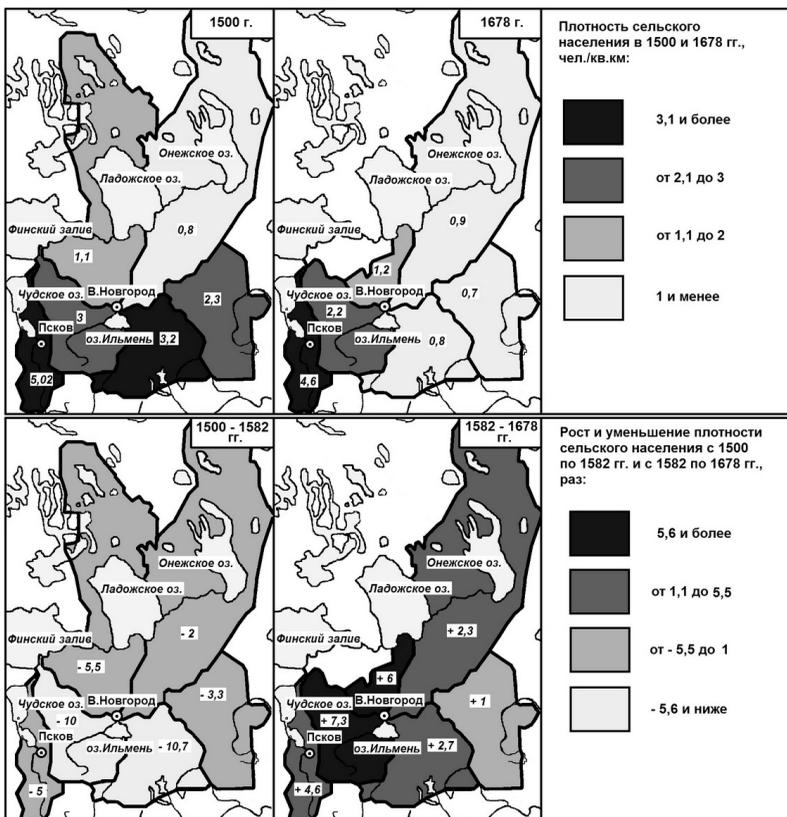
Наиболее разорённой к 1620-м гг. оказалась Бежецкая пятина. В ней осталось 14,5 % от численности населения 1580-х гг. и 4 % относительно 1500 г. В Деревской пятине ситуация оказалась ещё более сложной. Здесь к 1620 г. было зафиксировано 15,3 % от численности населения 1580-х гг. Причём, к этому времени Деревская пятина пострадала больше других новгородских пятин — потеря населения составляла 90,8 % в период 1500–1582 гг.).

Несколько лучше была обстановка в Обонежской пятине, где к 1620 г. уцелело 70 % населения от уровня 1580-х гг., или 35,4 % от уровня 1500 г. Но внутри Обонежской пятины наблюдались сильные территориальные различия в динамике численности населения. Так, изначально наблюдался рост населения в Заонежских погостах на фоне разорений в других частях пятины. Это было связано с удалённостью Заонежских погостов от территорий, охваченных кризисом, что стимулировало приток сюда крестьянского населения. Но к 1620 г. рост числа жителей здесь сменился сокращением населения. Эта территория пострадала от шведского нашествия и после 1617 г. оказалась вблизи от шведской границы, что и сказалось на динамике населения. К 1646 г. политическая и демографическая обстановка в Обонежской пятине несколько улучшилась.

Вторая половина XVII в. характеризовалась стабилизацией обстановки в пределах всей Новгородской земли, но процессы улучшения демографической ситуации протекали крайне медленно.

### **Плотность населения пятин Новгородской земли и Псковской земли**

В начале XVI в. плотность сельского населения в пределах Новгородской земли составляла 1,7 чел. на кв. км. К 1582 г. плотность сельского населения сократилась примерно в 4,3 раза (рис. 17). Наименьшее снижение плотности в период 1500–1582 гг. было отмечено в Обонежской пятине. Но это произошло в основном за счёт Заонежья, где плотность населения за это время выросла.



**Рис. 17.** Плотность сельского населения Псковской земли и пятин Новгородской земли в XVI–XVII вв.

В Деревской и Шелонской пятинах в этот период плотность населения сократилась ещё сильнее. Изначально природная специфика Деревской пятины благоприятствовала повышенной плотности сельского населения. Центральная часть Деревской пятины (Валдайская возвышенность) является возвышенной и сухой, здесь достаточно много болот, озёр и рек. Более низкая плотность населения была характерна для южной и западной частей пятины. Некоторые из этих территорий являлись пограничными с Литвой, поэтому здесь были нередки

конфликты. Кроме того, данная местность характеризовалась высокой заболоченностью<sup>110</sup>. Территориальные различия в плотности населения здесь особенно стали ощущаться к 1620 г., т. е. сразу после очередного кризиса. В последующие годы наблюдался рост плотности населения.

При этом приграничная Псковская земля характеризовалась в XVI–XVII вв. самой высокой плотностью сельского населения на всём Северо-Западе. Площадь территории Псковской земли в то время составляла 21,9 тыс. кв. км, а численность населения — 150–160 тыс. чел., в т. ч. сельское население — около 110 тыс. чел. Соответственно, плотность сельского населения здесь в начале XVI в. немного превышала 5 чел. на кв. км.

К 1580-м гг. в Псковской земле произошло значительное снижение численности сельского населения — до 22 тыс. чел., соответственно плотность сельского населения уменьшилась до 1 чел. на кв. км. Но даже тогда данный показатель оставался более высоким, чем в Новгородской земле — 0,4 чел. на кв. км.

Псковская земля, по причине своего пограничного положения, во второй половине XVI в. также испытала тяжёлый кризис. На протяжении XVII в. здесь шло быстрое восстановление численности населения. К 1678 г. число жителей Псковской земли достигло 116,7 тыс. чел., в т. ч. сельское население — 96 тыс. чел.<sup>111</sup>. Площадь Псковской земли в это время составляла 20,5 тыс. кв. км. Соответственно, плотность сельского населения здесь была 4,7 чел. на кв. км, что заметно выше, чем в Новгородской земле.

---

<sup>110</sup> Шапиро А. Л. 1971. Указ. соч.

<sup>111</sup> Водарский Я. Е. Население России в конце XVII — начале XVIII вв. (численность, сословно-классовый состав, размещение). М.: Наука, 1977. 198 с.; Шапиро А. Л. 1978. Указ. соч.

## Изменение ключевых характеристик сельского расселения

Ещё в середине XVI в. на всей территории Новгородской земли было около 40 тыс. мелких сельских населённых пунктов, включая села, сельца, деревни и починки. Но уже во второй половине XVI в. и первых двух десятилетиях XVII в. в Новгородской земле была практически уничтожена ранее сложившаяся сеть поселений. В последующие десятилетия XVII в. началось её возрождение, но уже в измененном виде.

К середине XVII в. в Бежецкой пятине численность сельского населения так и не вышла на уровень предыдущего века. Плотность сельского населения здесь была ниже в 10 раз по сравнению с серединой XVI в.<sup>112</sup> В целом в Бежецкой пятине было 722 поселения, а средняя людность учтённых сельских поселений в период 1500–1646 гг. сократилась в 13,6 раз (рис. 18). Густота сельских поселений, наоборот, выросла в 2,1 раза за период с 1500 по 1646 гг. (рис. 19).

Водская пятина большую часть своей территории (Ямский, Копорский, Ореховский, Корельский и часть Новгородского уездов) потеряла в пользу Швеции в результате Столбовского мира<sup>113</sup>. На оставшейся части пятины было зафиксировано 466 поселений. В связи с изменением границ средняя людность сельских поселений увеличилась в 4,9 раза, а густота сельских поселений уменьшилась в 2,8 раза.

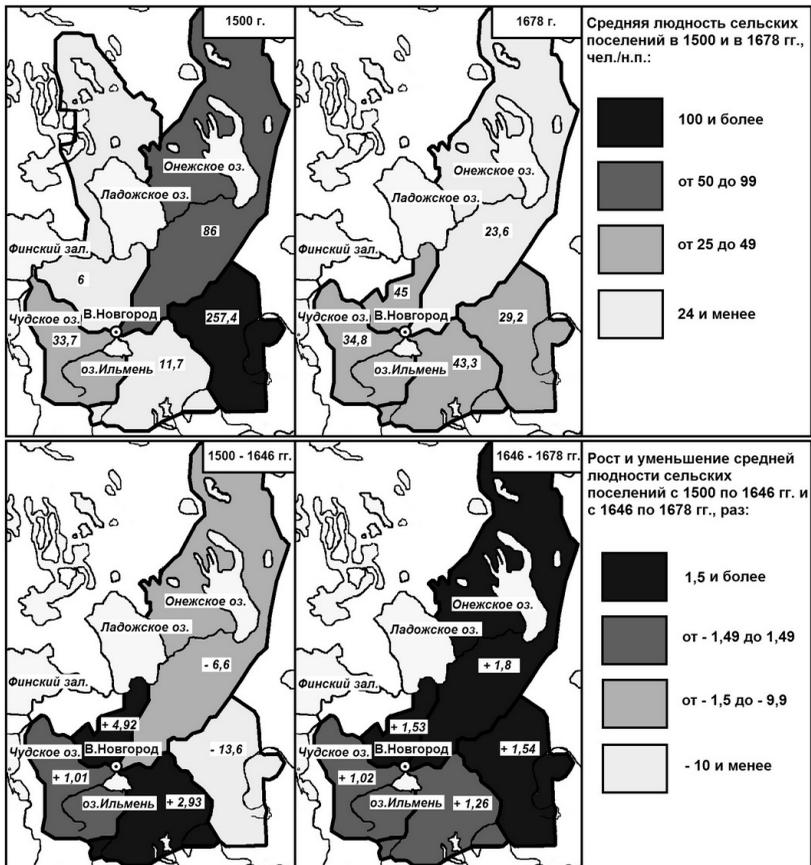
Деревская пятина в начале XVII в. находилась вблизи зоны шведской и польской оккупации. Но в 20-е гг. XVII в. здесь отмечается оживление хозяйства и развитие сети поселений. В 1628 г. насчитывалось около 300 поселений, к 1646 г. возникло ещё 147 новых поселений. Средняя людность поселений выросла с начала XVI в. в 2,9 раз. Данный показатель был самым высоким среди новгородских пятин в середине XVII в. При этом в Деревской пятине к середине XVII в. было учтено всего 439 поселений, хотя на рубеже XV–XVI вв. их число достигало 8898<sup>114</sup>. Следовательно, средняя густота поселений значительно уменьшилась.

---

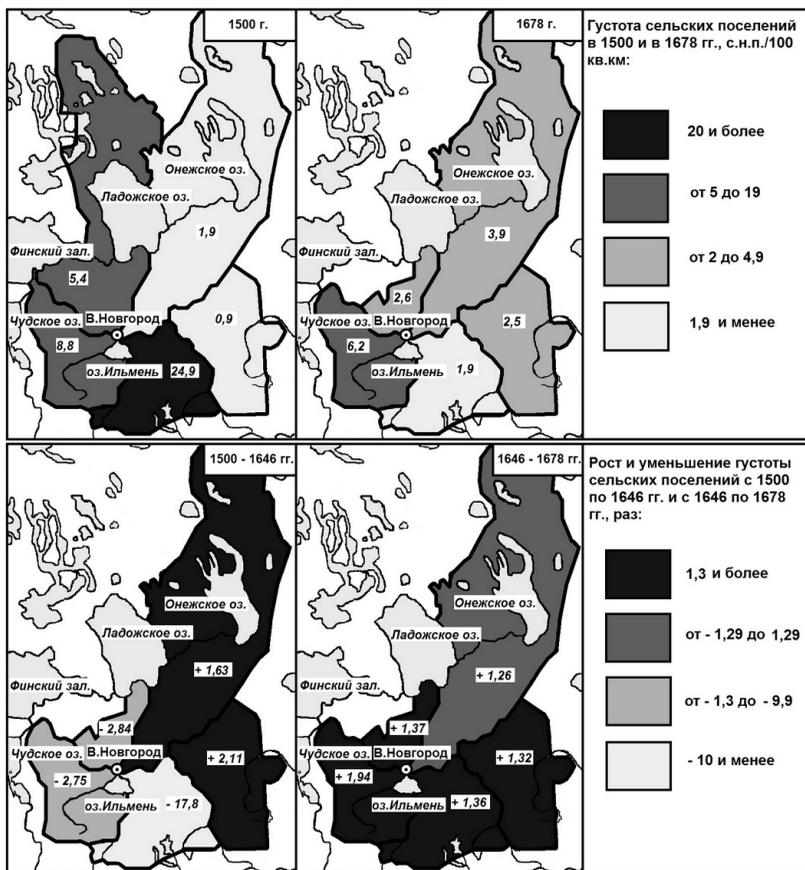
<sup>112</sup> Шапиро А. Л. 1989. Указ. соч.

<sup>113</sup> Зайцев М. В. Историческая география России. Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 2006. 204 с.

<sup>114</sup> Шапиро А. Л. 1989. Указ. соч.



**Рис. 18.** Людность сельских поселений пятин Новгородской земли в XVI–XVII вв. (без учёта Заонежских погостов)



**Рис. 19.** Густота сельских поселений в пятинах Новгородской земли в XVI–XVII вв. (без учёта Заонежских погостов)

В то же время в Шелонской пятине отмечался рост населения и восстановление системы расселения. В середине XVII в. в составе Шелонской пятины было 1019 поселений. Здесь ярко просматривались тенденции восстановления традиционных новгородских погостов. Доля крупных селений с населением 80 и более человек была высокой, в них проживало примерно 35 % населения. В целом по пятине сред-

няя людность сельских поселений в 1500–1646 гг. оставалась на прежнем уровне. Средняя густота сельских поселений, наоборот, уменьшилась — с 8,8 до 3,2 на 100 кв. км.

Система сельского расселения в Обонежской пятине начала восстанавливаться в 1620-е гг. К 1650 г. в пятине насчитывалось 1238 поселений, и это за исключением Заонежских погостов. Средняя людность поселений Обонежья в середине 1646 г. составляла 13,1 чел. (сокращение с 1500 г. достигло 6,6 раз), что являлось самым низким показателем среди новгородских пятин в то время. Причём в начале XVI в. этот показатель был одним из самых высоких (86 чел.). В то же время густота учтённых поселений выросла в 1,63 раза. Данный показатель, как и в 1500 г., также оставался одним из самых низких среди новгородских пятин.

Общее количество поселений новгородских пятин в середине XVII в. составляло 3,8 тыс., что было почти в 10 раз меньше, чем сто лет назад<sup>115</sup>. Несмотря на активное восстановления сельских поселений, их количество уже не достигло уровня середины XVI в., т. к. существенно изменились условия и факторы, действовавшие на формирование системы расселения. Заметно выросли размеры поселений. Что касается средней людности поселений, то и здесь произошли изменения. В начале XVI в. в среднем на одно поселение Новгородской земли приходилось 23,1 чел., а в XVII в. — 30,4–43,1 чел. Густота сельских поселений при этом значительно сократилось — с 7,4 (в начале XVI в.) до 1,7–2,5 на 100 кв. км (XVII в.).

В период 1646–1678 гг. также произошли некоторые изменения в системе расселения новгородских пятин. Количество учтённых поселений в 1678 г. по пятинам распределялось следующим образом: Бежецкая — 943, Водская — 639, Деревская — 607, Шелонская — 1976, Обонежская (без 17 северных погостов) — 1562 (всего по пятинам — 5727 селений)<sup>116</sup>. Одновременно изменились показатели ключевых характеристик сельского расселения — средняя людность и густота поселений.

В 1678 г. в Бежецкой пятине было отмечено около 1 тыс. поселений, что на 30,6 % выше показателя середины века. Средняя людность сельских поселений выросла на 34,9 %. Почти 50 % всего населения

---

<sup>115</sup> Шапиро А. Л. 1989. Указ. соч.

<sup>116</sup> Шапиро А. Л. 1989. Указ. соч.

размещалось в селениях от 40 и более человек. В середине XVII в. этот показатель составлял 18 %. Густота сельских поселений также заметно выросла.

В Шелонской пятине прирост количества поселений шло гораздо более высокими темпами. Число поселений увеличилось на 84,5 % и приблизилось к 2 тыс.<sup>117</sup>. Средняя людность поселений осталась почти на том же уровне. Преобладали крупные населённые пункты (60 и более чел.). Укрупнялись и дворцовые деревни, средняя людность которых превысила 60 чел. Густота сельских поселений к 1678 г. значительно выросла (в 1,94 раза), достигнув показателя 6,2 на 100 кв. км, что было выше, чем в других пятинах.

В Водской пятине число сельских поселений увеличилось на 37,1 %. Средняя людность деревень составляла 45 чел. (первое место по региону). В деревнях с численностью населения 100 и более человек проживало 28,5 % населения, а в мельчайших деревнях (до 10 чел.) проживало 2,2 % населения. Одновременно произошёл рост густоты сельских поселений с 1,9 до 2,6 на 100 кв. км. В Водской пятине, как и в Шелонской, на рост населения влияла близость границы со Швецией, вследствие чего оттуда прибывали беженцы.

Самые мелкие поселения находились в Обонежской пятине (Обонежье). Средняя людность здесь оставалась самой низкой среди новгородских пятин. Густота поселений в Обонежской пятине составляла 3,9 на 100 кв. км.

За третью четверть XVII в. число поселений всех новгородских пятин возросло почти в 1,5 раза (с 3,8 до 5,7 тыс.). Одновременно шло укрупнение сельских поселений. Их средняя людность выросла с 30,4 до 43,1 чел., а густота — с 1,7 до 2,5 на 100 кв. км. Сократилась доля населения, проживающего в мельчайших поселениях (до 5,7 %) и одновременно выросла доля населения, проживающего в крупных селениях (60 и более чел.) — почти 40 %<sup>118</sup>.

---

<sup>117</sup> Дегтярев А. Я. Русская деревня в XV–XVII вв.: Очерки истории сельского расселения. Л., 1980. С. 78.

<sup>118</sup> Шапиро А. Л. 1989. Указ. соч.

## 2.3. ПУТИ СООБЩЕНИЯ

### Догосударственное время

Примерным временем начала заселения и экономического освоения территории современного Северо-Запада можно считать V–VI вв. Ввиду того, что никаких письменных источников, свидетельствующих об этом, не сохранилось, здесь можно строить лишь догадки и предположения<sup>119</sup>.

Основанием для этих предположений являются два основных обстоятельства: во-первых, примерно в это время начинается заселение территории Северо-Запада предками основных ныне живущих здесь народов, и во-вторых, примерно тогда же формируются два речных пути, проходивших по рекам Восточно-Европейской равнины и соединявших Балтийское море — с одной стороны, Чёрное и Каспийское море — с другой. По всей видимости, первыми из ныне представленных в пределах Северо-Запада народов сюда пришли представители финно-угорской группы уральской языковой семьи. Наиболее вероятная прародина всех финно-угров — бассейн Камы. Предки разнообразных финноязычных народов из бассейна Камы переходили в бассейн Северной Двины, по Вычегде продвигались на запад до её соединения с Северной Двиной, и далее двигались главным образом на запад по Сухоне до её истоков. С верховий Сухоны через водораздел переходили на Шексну, по Шексне продвигаясь вверх и вниз. В ходе движения вверх финские племена достигали водораздела Волги и Невы, переходя в бассейн Невы через волок между рекам Ковжа и Вытегра. Далее их путь продолжался по Онежскому озеру, Свири, Ладожскому озеру и Неве до её впадения в Финский залив.

По всей видимости, финноязычные племена, прошедшие дальше на запад вдоль северного берега залива, стали предками нынешних финнов и карел, а пошедшие вдоль южного берега залива — эстонцев и некоторых других почти исчезнувших ныне народов (ижоры, води)<sup>120</sup>.

---

<sup>119</sup> Мартынов В. Л., Епихин А. А., Кононова Г. А. Историческая география Северо-Запада (учебное пособие). СПб., 2008. 188 с.

<sup>120</sup> Рябинин Е. А. Финно-угорские племена в составе Древней Руси. СПб.: Изд-во СПбГУ, 1997. 260 с.

С запада на восток, т. е. в противоположном финским племенам направлении, в пределы нынешнего Северо-Запада продвигались балтийские племена, предки нынешних латышей и литовцев<sup>121</sup>. Основным путём для проникновения балтийских племён становится р. Западная Двина, из бассейна которой эти племена переходили в бассейн р. Велюкой и далее на север, а также в бассейн Невы по р. Ловать и оз. Ильмень. Если предположения о направлениях движения финских племён и балтийских племён верны, то они неизбежно должны были столкнуться, двигаясь по одним и тем же речным путям во встречных направлениях.

Ориентировочно в VI–VII вв., по тем же путям, по которым шли балтийские племена, в пределы современного Северо-Запада начинают проникать славяне. Вопрос о прародине славян не нашёл пока что своего ответа<sup>122</sup>. Но в это время славяне покоряют практически всю Восточную Европу от Балтийского моря до Средиземного. Продвигаясь на запад, славянские племена теснят германские племена почти до Рейна. Часть германских племён уходит на север, в Скандинавию. Славяне завоевывают территории современных Чехии и Словакии, уничтожая или вытесняя ранее проживавшее здесь германское население, в свою очередь уничтожившее кельтское<sup>123</sup>. По Дунаю славяне проникают на Балканский полуостров, достигнув территории нынешней Греции, частично истребив, частично ассимилировав иллирийские и фракийские племена. Славяне теснили германские и романские племена и народы с востока; с запада примерно в это же время в пределы бывшего романского мира вторгаются арабы. Романо-германская Европа в буквальном смысле оказывается «между молотом и наковальней».

Можно предположить, что движение славянских племён на восток, в направлении нынешней России, имело второстепенный по сравнению с западным и южным направлениями характер. Продвижение славянских племён в пределы нынешнего Северо-Запада, скорее всего,

---

<sup>121</sup> Манаков А. Г., Ветров С. В. Неславянская топонимия северо-западных районов Псковской области // Псковский регионологический журнал. 2008. № 6. С. 153–164.

<sup>122</sup> Манаков А. Г. Этногенез славян по данным топонимии (историко-географическое исследование). Псков: Логос, 2007, 254 с.

<sup>123</sup> Краткая история Чехословакии с древнейших времён до наших дней. М.: Наука, 1988, 576 с.

шло через территорию современной Белоруссии. Славяне в нынешние российские пределы шли с запада, вероятнее всего, по рекам, а территория Белоруссии для этого чрезвычайно удобна. Через неё проходит, во-первых, водораздел между бассейнами Балтийского и Чёрного морей, и во-вторых, водоразделы крупных рек, относящихся к каждому из этих бассейнов. По всей видимости, из бассейна Вислы славяне переходили в бассейн Днепра, расходясь по Днепру в двух направлениях — на юг, в сторону будущего Киева, и на север, в направлении тогда ещё не существовавших Великого Новгорода и Пскова через верховья Днепра и Западной Двины<sup>124</sup>. Скорее всего, первым путём, который был освоен славянами в пределах Северо-Запада, был путь по р. Великой, соответственно Великоречская низменность может считаться первым ареалом славянского расселения в этих землях. Вслед за этим, преодолев водораздел Западной Двины и Ловати, славянские племена стали продвигаться на север, в направлении оз. Ильмень и далее по р. Волхов до Ладожского озера.

Навстречу славянам со стороны Балтийского моря двигались норманны, германоязычные племена Скандинавии. Считается, что норманнами был основан первый город в пределах Северо-Запада — Ладога (нынешнее село Старая Ладога)<sup>125</sup>. Как взаимодействовали между собой финские, балтийские, славянские и германские племена в пределах нынешнего Северо-Запада, достоверно и всеобъемлюще установить очень сложно, хотя попытки сделать это предпринимались неоднократно (см., например,<sup>126</sup>).

Но то, что в результате их деятельности сформировалась система путей сообщения региона, основные направления которой являются «осями освоения» северо-запада современной России по сей день, несомненно. Основу этой сети составляли реки. «Главной дорогой» Северо-Запада становится р. Волхов, соединяющая оз. Ильмень с Ладож-

---

<sup>124</sup> Кулаков И. С., Манаков А. Г. Историческая география Псковщины (население, культура, экономика). М.: ЛА «Варяг», 1994, 376 с.

<sup>125</sup> Кузьмин С. Л. Ладога в эпоху раннего средневековья (середина VIII — начало XII века) // Исследования археологических памятников эпохи средневековья. СПб., 2008. С. 69–94.

<sup>126</sup> Паранин В. И. Историческая география летописной Руси. Петрозаводск: Карелия, 1990. 152 с.

ским озером. Несколько меньшее значение имел путь по р. Великой, на которой также возникают многочисленные поселения.

Путь от устья Волхова продолжался через Ладожское озеро на запад, в сторону Балтийского моря по Неве, и на восток по Свири<sup>127</sup>. От Онежского озера, в которое впадает Свирь, путь продолжался на юг по р. Вытегра, продолжаясь далее в бассейн Волги. От Ильменя на юг путь уходил по р. Ловать к водоразделу Невы и Западной Двины. Центром всей этой системы речных коммуникаций становится Великий Новгород, расположенный при истоке Волхова у оз. Ильмень, и возникший, очевидно, намного раньше года своего официального основания (859 г.).

Можно предположить, что торговое освоение этих путей шло уже после того, как берега рек и озёр были более или менее заселены. По Неве, Ладожскому озеру, Волхову, оз. Ильмень и Ловати к водоразделу Невского и Западно-Двинского бассейнов шёл путь «из варяг в греки», продолжавшийся далее вверх по Западной Двине, оттуда в бассейн Днепра и к Чёрному морю. О времени возникновения этого пути существуют разные мнения. Например, Г. С. Лебедев утверждает, что этот путь возник не ранее рубежа VIII–IX вв., но и не позднее первой трети IX в.<sup>128</sup> А. С. Щавелев и А. А. Фетисов полагают, что этот путь возник в середине X в.<sup>129</sup> Г. Риер со ссылкой на А. М. Приходнюка утверждает, что к середине X в. отмечается устойчивое функционирование «пути из варяг в греки»<sup>130</sup>.

---

<sup>127</sup> Носов Е. Н. Новгородская земля IX–XI вв. (историко-археологические очерки). Автореф. дисс. ... докт. ист. наук. 07.00.06 археология. СПб.: Институт истории материальной культуры РАН, 43 с.

<sup>128</sup> Лебедев Г. С. Итоги и перспективы изучения пути «из варяг в греки» как основы коммуникационной сети Древнерусского государства // Новгород и Новгородская земля. История и археология. Новгород: Новгородский государственный объединённый музей-заповедник, 1989. С. 49–53.

<sup>129</sup> Щавелев А. С., Фетисов А. А. К исторической географии Восточной Европы IX — начала X в.: карта кладов и конфигурация торговых путей // Историческая география, 2014. № 2. С. 7–53.

<sup>130</sup> Риер Я. Г. О начальных этапах формирования древнерусской государственности // Вестник славянских культур, 2016. № 2. С. 20.

На восток от Ладожского озера по р. Свирь, Онежскому озеру, р. Вытегра, р. Ковжа, Белому озеру, р. Шексна и далее по Волге проходил т. н. «Балтийско-Каспийский водный путь». Эти пути обозначили своего рода «контуры» Северо-Запада в его «коммуникационных» границах, в тех границах, в которых существует единая система взаимосвязей и взаимодействия.

Можно утверждать, что при своём возникновении эта система включала в свой состав всю территорию между Западной и Северной Двиной при южной границе, соединявшей их истоки.

Следует отметить, что если существование Балтийско-Каспийского пути сомнению не подвергается, то реальность Балтийско-Черноморского пути («из варяг в греки») многими учёными оспаривается. Аргументация противников существования этого пути весьма интересна и местами даже убедительна. В качестве примера можно привести мнение С. В. Бернштейна-Коган, высказанное им в середине XX в.<sup>131</sup>. Близкой или аналогичной точки зрения придерживаются и некоторые современные исследователи.

Но если этого пути не существовало или он использовался эпизодически, то для чего новгородские князья завоевали Киев и самое главное — как они туда попали? В пользу мнения о существовании пути «из варяг в греки» говорит и сходство планировочной структуры городов, на нём расположенных. Д. М. Котышев утверждает, что «топография древнейшего Киева, какой она предстает по результатам современных исследований (открытое поселение вблизи гавани и расположенное рядом с ним городище), оказывается схожей с топографией Ладоги, Рюрикова городища и Гнездова»<sup>132</sup>.

Иногда встречаются утверждения, что для пути между Балтийским и Чёрным морями проще было не идти морем до устья Невы и далее в Ладожское озеро, а через Рижский залив и Западную Двину дойти до двинско-днепровского водораздела, что резко сокращает путь. Это действительно так, но кроме природных условий, есть ещё военные и политические. Путь по Западной Двине контролировался бал-

---

<sup>131</sup> Бернштейн-Коган С. В. Путь из варяг в греки // Вопросы географии, 1950. Вып. 20. М.: Географгиз. С. 125–140.

<sup>132</sup> Котышев Д. М. Ранняя история Киева в контексте истории Восточной Европы VIII–X вв. // Труды Института российской истории РАН, 2014. № 12. С. 21.

тийскими племенами, а в каких отношениях они были со славянами и варягами, достоверно никто не знает. Но скорее всего, во враждебных, поскольку именно для борьбы с балтийскими племенами русские князья в конце XII в. приглашают на Западную Двину немецких рыцарей.

Противниками существования пути «из варяг в греки» утверждается также, что перемещение между речными системами Ловати, Западной Двины и Днепра в настоящее время очень сложно. Но следует иметь в виду, что гидрография равнинных водораздельных территорий, где любые водные потоки, как правило, текут в слабо выработанных долинах, обычно сильно меандрируя и меняя русло в силу самых разных причин, может значительно меняться на протяжении не то что тысяч, но даже и десятков лет. Водно-волоковые пути многовековой давности вообще имеют свойство не оставлять никаких следов. Так, уже в начале XIX в. не удалось обнаружить вообще ничего из новгородских волоков на полуострове Ямал, хотя их использование абсолютно достоверно прослеживается до первых десятилетий XVII в.<sup>133</sup>.

Реальность Балтийско-Черноморским пути и возможность пройти его за одну навигацию подтверждается экспедиционными исследованиями<sup>134</sup>, а также использованием участков «пути из варяг в греки», в том числе водораздельных, в целях водного туризма<sup>135</sup>.

Абсолютно точные ответы на вопросы о том, когда возник «путь из варяг в греки» и существовал ли он вообще, можно получить лишь с помощью машины времени, когда и если она будет изобретена. Завершением догосударственного этапа формирования системы путей сообщения на Северо-Западе можно считать окончательное установление доминирования Великого Новгорода, проявляющееся в создании здесь первого в пределах нынешней России славянского государства (862 г.), в становлении которого участвовали, естественно, и представители

---

<sup>133</sup> Мартынов В. Л. Каналы Сибири: двести лет изысканий // Гидротехническое строительство, 1997. № 10. С. 42–46.

<sup>134</sup> Лебедев Г. С. Итоги и перспективы изучения пути «из варяг в греки» как основы коммуникационной сети Древнерусского государства // Новгород и Новгородская земля. История и археология. Новгород: Новгородский государственный объединённый музей-заповедник, 1989. С. 49–53.

<sup>135</sup> Плечко Л. А. Старинные водные пути. М.: Физкультура и спорт, 1985.

всех других племенных групп, живших на этой территории. Но вряд ли есть основания говорить о том, что это государство представляло собой единый территориальный массив. Оно не имело государственной территории в том смысле, в котором мы это понимаем сейчас и представляло собой сочетание укреплений и торговых поселений в узловых пунктах речных путей.

К концу догосударственного периода освоения Северо-Запада главным узлом системы путей сообщения здесь становится устье Невы, сохраняющее это значение до настоящего времени. К западу от устья Невы отходил путь по Балтийскому морю, к востоку сформировался широтный речной путь от Балтийского моря до Онежского озера через Неву, Ладожское озеро и Свирь. От него отходили два меридиональных пути — на юг от Ладожского озера к Чёрному морю и на юг от Онежского озера к Каспийскому морю. Кроме этого, существовал также меридиональный путь по р. Нарве, Псковско-Чудскому озеру и р. Великой.

### Киевско-новгородское время

В 882 г. новгородский князь Олег завоёвывает ключевые пункты водного пути между Балтийским и Чёрным морями, пути «из варяг в греки» — Смоленск и Киев. Оба города находятся на Днепре. После этого формируется «ось освоения» Восточной Европы, проходившая по рекам и озёрам Восточно-Европейской равнины через Неву, Ладожское озеро, Волхов, Ильмень, Ловать, далее по рекам и озёрам водораздела Невы и Западной Двины на Западную Двину, по ней к водоразделу Западной Двины и Днепра и далее на Днепр. Вокруг этой оси и продолжается формирование нового, Киевско-Новгородского государства.

При Олеге и его преемниках (Игоре, Ольге, Святославе) активно осваиваются второстепенные реки, а территории, примыкающие к ним, закрепляются за Киевско-Новгородским государством. Подтверждением этому можно считать летописные сведения о том, что в 6455 году от сотворения мира (947 г.) княгиня Ольга ставила погосты (места для сбора дани) по рекам Мста и Луга<sup>136</sup>. Мста впадает в оз. Ильмень с вос-

---

<sup>136</sup> Королёв А. С. Административно-финансовая реформа княгини Ольги в отечественной историографии // Наука и школа, 2012. № 2. С. 162–166.

тока, по ней проходил один из путей между бассейнами Невы и Волги. Истоки Луги находятся к северо-западу от Великого Новгорода, сама же река впадает в Финский залив с юга. Соответственно, Мста вела на восток от пути «из варяг в греки», Луга — на запад. «Закрепление» Луги и Мсты за Киевско-Новгородским государством уже означало, во-первых, резкое расширение его пределов, и во-вторых, формирование новых широтных направлений освоения территории нынешнего Северо-Запада России.

С 988 г. речные пути Северо-Запада становятся путями христианизации страны. Крещение Руси произошло в Киеве, и вскоре после этого христианским становится Великий Новгород с примыкающими к нему территориями. По всей видимости, принятие христианства и его продвижение в северных землях Киевского государства было относительно мирным. В крупных городах ставились соборы, которые до сих пор весьма впечатляют. Символом продвижения христианства вдоль пути «из варяг в греки» становятся три Софийских собора — в Киеве (1037 г.) на Днепре, в Полоцке (середина XI в.) на Западной Двине и в Великом Новгороде (1050 г.). Строились также церкви в других поселениях; церковь становится обязательным элементом застройки поселков, являвшихся местами торгового оборота и сбора дани.

В южной части Киевско-Новгородского государства формируется второе, наряду с р. Свирь на севере, широтное соединение между Балтийско-Каспийским и Балтийско-Черноморским путями. Это речной путь по Десне и Оке, преодолевавший водораздел между ними в пределах современных Черниговской области Украины и Брянской области России. Власть киевских князей по Оке достигала Муромы.

Однако уже в первой половине XI в. начинается упадок пути «из варяг в греки». Это было связано не с природными, как часто утверждается, а с экономическими и политическими причинами. Самая главная из этих причин — для зарубежной Европы исчезает необходимость в обходных путях для сообщения между севером и югом этой части света, а путь «из варяг в греки» был именно обходным путём<sup>137</sup>. Прямое сообщение стало возможным после того, как большая часть Западной Европы от Балтийского моря до Средиземного была объединена в пределах нового государства, названного «Римской империей»,

---

<sup>137</sup> Паранин В. И. 1990. Указ. соч.

а впоследствии именовавшегося «Священной Римской империей» и «Священной Римской империей германской нации».

Возникновение новой «Римской империи» было провозглашено в Риме в 962 г. Новое государство включает в свой состав нынешнюю Северную и Центральную Италию с Римом (обладание им давало германским правителям империи собственно и именоваться «римскими императорами»), Альпы, а также большую часть нынешней Германии, Нидерландов и Бельгии<sup>138</sup>.

Появляется возможность более или менее свободного и относительно безопасного перемещения между Северным и Средиземным морями напрямую, через Рейн и Рону. Кроме этого, новое государство, объединившее большую часть германского и значительную часть романского мира, разворачивает свои силы против славян. С этого времени начинается вытеснение славян с территории нынешней Германии, западная граница славянского мира здесь смещается с водораздела Рейна и Эльбы на водораздел Одры (Одера) и Вислы. Нарастание германской угрозы приводит к тому, что западные славяне, жившие в бассейне Вислы, объединяются и образуют Польское государство (966 г.), последнее по времени возникновения из славянских государств, которое также становится соперником Киевско-Новгородской Руси.

Священная Римская империя побеждает не только славян. С утверждением её власти на берегах Балтийского моря резко идёт на спад могущество норманнов, или викингов, бывших до этого грозой всей германо-романской Европы. Северная оконечность пути «из варяг в греки» перестаёт существовать.

Византия к XI в. в результате борьбы с арабами и армянами потеряла все свои владения за пределами Малой Азии. Константинополь продолжал оставаться крупным торговым центром, но лишь в торговле между Причерноморьем и Средиземноморьем. Поставлять в Северную Европу ему было уже нечего. Таким образом, южная оконечность «пути из варяг в греки» также теряет своё значение.

Наиболее известным правителем Киевско-Новгородского государства в XI в. являлся Ярослав Мудрый, при котором было основано множество новых городов. Самые известные из них — Тарту<sup>139</sup>, первое название которого было Юрьев (1030 г.), и Ярославль, первый русский

---

<sup>138</sup> Atlas zur Geschichte. Band I. Gota/Leipzig: VEB Hermann Naack Geographisch-Kartographische Anstalt, 1976.

город на Волге. Юрьев обеспечивал контроль над широтным речным путём между Псковско-Чудским озером и Рижским заливом, Ярославль обеспечивал выход в Верхневолжье. Киевские князья, правившие до Ярослава Мудрого, основное внимание уделяли продвижению своих владений в южном направлении, к Чёрному морю и Царьграду (Константинополю).

После смерти Ярослава Мудрого (1054 г.) начинается распад Киевско-Новгородского государства, продолжавшийся примерно столетие (до середины XII в.). Самой крупной частью этого государства, вышедшей из под власти Киева, была Новгородская земля. Официальным годом начала новгородской независимости считается 1136 г., когда Великий Новгород по форме правления становится феодальной республикой. Это была одна из десятков феодальных республик средневековой Европы, правда, самой крупной по площади.

В Новгородском государстве начинается формирование собственной системы транспортных коммуникаций. «Главной дорогой» Новгородского государства являлась р. Волхов. От устья Волхова торговые пути расходились через Ладожское озеро на запад, по Неве в Балтийское море, и на восток, по Свири в Онежское озеро.

На Балтике главным внешним партнёром Великого Новгорода становится остров Готланд, до конца XIV в. бывший центром всей балтийской торговли. С упадком Готланда его значение в новгородской торговле переходит к Ганзе, торговому союзу северо-германских городов во главе с городом Любек.

Вся морская торговля осуществлялась иностранными судами. Новгородское государство не имело ни морского флота, как торгового, так и военного, ни морских портов на Балтийском море.

Широтный водный путь, проходивший по Неве и Свири, во времена новгородской независимости продолжается далее на восток по рекам бассейна Северной Двины, по которой выходили к побережью Белого моря. До Белого моря продолжается также сформировавшийся ещё в догосударственное время путь к Каспийскому морю. На севере этот путь пересекал водораздел Балтийского и Белого моря, проходящий в непосредственной близости от побережья Онежского озера, и далее по рекам и озёрам системы Выг продолжался до Белого моря. От

---

<sup>139</sup> Салупере М. Тысячелетний Тарту. Город молодости. Тарту: University of Tartu Press, 2011. 136 с.

устья Выга этот путь вновь расходился, одна его ветвей вела на запад, другая на восток. Западная ветвь шла через Белое море и Кандалакшский залив до устья р. Нива, далее по этой реки до оз. Имандра, далее через водораздел в бассейн р. Кола, впадающей в Кольский залив Баренцева моря. Восточная ветвь шла вдоль побережья Белого моря к устью Северной Двины.

Путь на юг от Онежского озера продолжался по р. Вытегра, далее через водораздел на р. Ковжа, в Белое озеро, из него по Шексне до Словенского волока (водораздела бассейна Волги и Северной Двины), по нему на р. Сухона и далее на Северную Двину до её устья. Узлом системы водных коммуникаций Новгородского государства становится Заонежье — полуостров, вдающийся с севера в Онежское озеро.

Новгородское государство также осваивает пути, сокращавшие расстояния между Великим Новгородом, с одной стороны, бассейнами Волги и Оки — с другой. В бассейн Волги начинают переходить из Ладожского озера по р. Сясь и её притокам, и далее по р. Молога. Неподальёку от водораздела Балтийского и Каспийского морей к концу XIV в. возникает Тихвинский посад.

Большое значение имел также путь от Великого Новгорода на юго-восток по р. Мста. По этой реке доходили до её верховий, далее переходили на р. Тверца, приток Волги, с Волги на р. Шоша, далее на р. Лама, через Ламский волок в р. Волошня, которая впадает в р. Руза, в свою очередь впадающую в Москву-реку, являющаяся притоком Оки. Существовало также ещё одно направление этого пути — от оз. Ильмень по р. Пола, далее через волок в оз. Шлино и к р. Шлина, впадающей в р. Цна<sup>140</sup>.

Этот путь использовался по крайней мере с IX в. К 1135 г. относится первое упоминание новгородского укрепления Волок Ламский (нынешний г. Волоколамск Московской области), контролировавшего переход между бассейнами Волги и Оки<sup>141</sup>. Волок Ламский первоначально был новгородским владением, хотя и отделённым от основного мас-

---

<sup>140</sup> Исланова И. В. Два участка средневекового водного и сухопутного пути на Волго-Балтийском водоразделе // Вестник Тверского государственного университета. Серия «История». 2016. № 1. С. 121–133.

<sup>141</sup> Василенко П. В. Расселение древних новгородцев и освоение Севера Восточно-Европейской равнины // Псковский регионологический журнал. 2014. № 18. С. 93–103.

сива земель «вечевой республики», но к концу XIV в. он окончательно переходит во владение Москвы. На этом же пути, через Мсту и Тверцу, в конце XII — начале XIII вв. возникает город Тверь, но как обстоятельство его основания, так и год достоверно неизвестны<sup>142</sup>.

Освоение пути через Волок Ламский означало начало «заполнения пространства» Северо-Запада. Как уже говорилось выше, Балтийско-Каспийский и Балтийско-Черноморский пути «оконтурили» внешние пределы региона, внутренние же его территории начали осваиваться в экономическом отношении в X в., когда княгиня Ольга ставила погосты по Луге и Мсте. Как можно предположить, с X по XII вв. процесс такого освоения продолжился, и к XII в. сформировались водные пути, расхившиеся от Великого Новгорода на юго-восток (уже упомянутый путь через Волок Ламский) и на северо-запад по р. Луга. Соответственно на север от Великого Новгорода отходил путь по р. Волхов, на юг — по оз. Ильмень и р. Ловать, на запад — через оз. Ильмень и р. Шелонь.

Но важно осознать, что в более поздние времена параллельно всем этим путям прошли гужевые, а затем железные и автомобильные дороги. Таким образом, основы нынешней транспортной сети Северо-Запада были определены примерно восемьсот лет назад. Значение одних путей возрастало (путь по Мсте и Тверце со временем «трансформировался» в одну из коммуникационных осей России С.-Петербург — Москва), других сокращалось (путь вдоль Ловати от Ильменя к Великим Лукам сейчас является дорогой местного значения), формировались новые пути и направления сообщений но в целом основа «рисунка» транспортных коммуникаций Северо-Запада закладывается ещё в XII–XIII вв.

Новгородское государство меняет направление транспортных связей с меридионального, характерного для Киевского государства, на широтное. Великий Новгород вывозит за пределы государства главным образом пушнину<sup>143</sup>. Зарубежная Европа очень нуждалась в мехах, поскольку другой тёплой одежды в то время по сути не существовало.

---

<sup>142</sup> Штыков Н. В. Тверь и ее городская округа в эпоху средневековья: историографический аспект // Известия Самарского научного центра РАН, 2011. № 3–1. С. 194–197.

<sup>143</sup> Martin J. Treasure of the Land of Darkness. The fur trade and its significance for medieval Russia. Cambridge University Press, 1986. 172 p.

Основным сырьём для изготовления тканей был лён, а льняная одежда для холодного времени года не очень пригодна. Шерстяные ткани были очень дороги и доступны только состоятельным слоям населения.

Меха же, напротив, тогда были очень дешёвы, поскольку разнообразного пушного зверя, от зайцев и белок до соболей и горностаев, в новгородских владениях было много. Погоней за «мягкой рухлядью» и объясняется движение новгородской власти на восток. Пушнина из Новгородской земли через посредничество немецких купцов доставлялась в главные торговые города Европы, Брюгге, Венецию и Лондон, откуда расходилась дальше. Кроме мехов, через Великий Новгород вывозился также воск, использовавшийся для изготовления свечей.

В целом на протяжении первых веков новгородской независимости северная граница новгородских владений «шагает» от Северного Приладожья, Свири и Онежского озера к побережью Белого, а местами даже и Баренцева моря.

Однако в XIII в. ситуация на западных границах Новгородской Руси начинает меняться. Священная Римская империя германской нации возобновляет своё движение на восток. «Золотой век славянства» остался далеко позади, и славянские земли одна за другой оказывались подчинёнными другим государствам. Самое западное из славянских государств, Чехия, было защищено от прямой германской экспансии горными системами, но оно присоединяется к Священной Римской империи добровольно, получив статус королевства в её составе (1212 г.). Польские, прибалтийские, западно-русские земли не защищены от германских владений никакими природными рубежами — это одна сплошная равнина, расширяющаяся в направлении с запада на восток.

На севере Центральной и Восточной Европы немцы очень быстро продвигаются на восток, как по суше, так и по морю. Они используют для укрепления своей власти как борьбу славянских государств и владетелей между собой, так и борьбу славян с балтийскими племенами. В 1201 г. в устье Западной Двины было основано немецкое укрепление Рига, ставшее основой для продвижения германской власти в Прибалтике. В 1223 г. немецкие рыцари завоёвывают Юрьев и переименовывают его в Дерпт. Тем самым перекрывается путь из Псковско-Чудского озера в Рижский залив. В том же 1223 г. датчане основывают Ревель и Нарву (впрочем, год основания последней достоверно неизвестен, разные источники определяют его от 1187 до 1256 года). С основанием крепости Нарва был перекрыт путь из Псковско-

Чудского озера в Финский залив. Затем немцы пытаются ещё дальше продвинуться на восток, заняв Изборск, Псков и часть новгородских владений по рекам Луга и Плюсса, но в 1242 г. они были оттеснены к западу от Пскова.

К концу XIII — началу XIV вв. в целом формируется граница между Новгородским государством, с одной стороны, датскими и немецкими владениями — с другой. Граница прошла по р. Нарова (Нарва), Псковско-Чудскому озеру и далее к югу в основном близко к западному водоразделу бассейна р. Великой. Эта граница в целом сохраняется на протяжении всех последующих столетий, в настоящее время там же проходит государственная граница Российской Федерации с Эстонией и Латвией.

С этого времени начинается постепенное оттеснение русских владений на восток от их первоначальных границы (нижнее течение Западной Двины), продолжавшееся до начала XVIII в. Территория между нижним течением Западной Двины, ныне имеющим отдельное название Даугава, и р. Нарва, политически остаётся быть частью русских владений, но экономически остаётся теснейшим образом связанной с государствами Северо-Западной Руси — Новгородским, а затем и Псковским. Это противоречие между политической и экономической принадлежностью сохранялось сотни лет, до времён Петра I. С присоединением «Ост-Зейских провинций» к России и соединением тем самым зон экономического и политического тяготения начинается самый успешный период их существования.

В начале XIV в. к северу от Финского залива начинается продвижение шведов. В 1280 г. при устье реки Аура шведами был построен замок Або, послуживший основой для современного города Турку (шведское его название осталось прежним — Або), а в 1293 г. был основан замок Выборг. С основанием Або и Выборга под контроль Швеции перешла большая часть северного побережья Финского залива. В 1300 г. шведы пытаются закрепить за собой остаток этого побережья, основав крепость Ландскрона в устье Невы.

Но в 1301 г. новгородцы уничтожают Ландскрону, а в 1323 г. в новгородской крепости Орешек при истоке Невы был подписан договор между Новгородским государством и Швецией, впервые установивший государственную границу к северу от Финского залива. По этому договору границей признавалась р. Сестра от её устья до истока, далее от истока Сестры до оз. Сайма и от Саймы к северной оконечно-

сти Ботнического залива. В договоре очень подробно расписывается прохождение южного участка границы на Карельском перешейке и схематично — северного, который в то время не представлял особого интереса. В договоре 1326 г. с Норвегией прохождение линии границы вообще не устанавливается, только говорится о её существовании.

Таким образом, борьба за выход в Балтийское море, началом которой можно считать основанием немцами Риги в 1201 г., заканчивается в 1323 г. с подписанием Ореховецкого мирного договора.

Длившаяся более века борьба закончилась оттеснением новгородцев от значительной части балтийского побережья, но ключевой его участок — побережье, примыкающее к устью Невы, и само устье Невы остались владениями Великого Новгорода. Соответственно, система транспортных коммуникаций «вечевой республики» в своей западной части существенных изменений не претерпела. Потери Псковской земли были намного более существенными. Водные пути, соединявшие бассейн Великой с Балтийским морем, были перекрыты ливонскими крепостями — Дерптом и Нарвой. Сама же Псковская земля оказалась в постоянном, невзирая на многочисленные мирные договоры, состоянии войны со своими западными соседями.

Великий Новгород в этой войне практически не участвовал, в сущности предоставив Псков его собственной участи. Это можно считать одной из причин официального отделения Псковской земли от Новгородского государства, произошедшего в 1348 г. Псковское государство становится «буфером» между владениями Великого Новгорода и немецких рыцарей, своеобразным предшественником государств — «лимитрофов» межвоенного времени. Псков начинает формировать собственную систему коммуникаций, опиравшуюся на реки бассейна Великой и оставшуюся в псковских пределах часть побережья Псковско-Чудского озера (от устья Великой до Гдова). Одновременно начинается создание системы псковских крепостей на границе с Новгородским государством на восточном водоразделе бассейна Великой.

Следует отметить, что на протяжении всей истории независимости Великий Новгород не основал ни одного нового торгового города, а крепости строил только в случае крайней необходимости. Это можно связать с тем, что Новгородское государство боялось возможной конкуренции со стороны новых городов Великому Новгороду, которая могла завершиться распадом новгородских владений. Но в конце новгородской истории отсутствие других, кроме Великого Новгорода, поли-

тических и экономических центров способствовало краху Новгородского государства.

Во второй половине XIV в. отношения между Новгородским государством и Московским княжеством начинают обостряться. Одновременно с этим осложняется внутриполитическое положение Великого Новгорода — «народоправство» превращается в фактическую власть боярской верхушки, интересы которой коренным образом расходились с интересами остального населения государства<sup>144</sup>.

Московские князья начинают сражаться с «вечевой республикой» за земли, находящиеся в бассейне Северной Двины, из которых шёл основной поток мехов. В это время резко активизируются действия ушкуйников — новгородских «искателей удачи», промышленлявших грабежами и разбоем как в «низовых» русских княжествах, так и в землях Золотой Орды. Главным путём движения ушкуйников был главный новгородский путь от Невы на Волгу и Северную Двину. Основной проблемой этого пути для Великого Новгорода было то, что ключевые его участки (Белое озеро, Шексна, верховая часть Северодвинского бассейна, соединение Сухоны с р. Юг и Вычегдой) находились вне новгородских пределов. Пока Великий Новгород был в полной силе, проход через эти территории для новгородских судов был свободным. Но по мере ослабления могущества Новгородского государства использование этих участков для него всё более осложнялось.

Уже в 1332 г. Волок Ламский, бывший до этого в совместном владении Великого Новгорода и Московского княжества, полностью переходит под власть московских князей<sup>145</sup>. В 1397 г. на Словенском волоке, соединявшем бассейны Волги и Северной Двины, московские князья ставят Кирилло-Белозерский монастырь<sup>146</sup>. Как и большинство средневековых монастырей Европы, Кирилло-Белозерский монастырь, построенный на оживлённом торговом пути, своей главной задачей имел контроль над этим путём, духовные его функции были на начальном этапе существования второстепенны. Неподалёку от Кирилло-

---

<sup>144</sup> Флоря Б. Н. Два этапа в развитии государства и общества в Новгородской земле // Русь, Россия. Средневековье и Новое время, 2015. № 4. С. 15–20.

<sup>145</sup> Ивченков В. Л. Волок Ламский, XI–XVI вв. М.: Куранты, 2011. 94 с.

<sup>146</sup> Варюхичев А. Г. Слово о граде Кириллове. Архангельск: Сев.-Зап. книж. изд-во, 1990. 220 с.

Белоозерского монастыря создаётся Ферапонтов монастырь (1398 г.), контролировавший переход от Словенского волока в бассейн р. Онеги.

Для защиты главного узла своих коммуникаций, Онежского озера, новгородцы основывают в 1391 г. Палеостровский монастырь в Занежье. Новгородские пути в Белом море должен был защитить Соловецкий монастырь, возникновение которого относится к 1429 г. Новгородские пути в Ладожском озере защищал Валаамский монастырь на одноимённом острове, основанный на рубеже 80–90-х гг. XIV в. В устье Северной Двины новгородцами был построен Михайло-Архангельский монастырь, годом основания которого считается 1388 г.<sup>147</sup>

С укреплением Московского государства и его владений новгородцам пришлось искать новые пути в Двинскую землю, и таким путём становится путь на восток от Онежского озера по р. Водла, на котором в качестве опорного пункта новгородцев возникает нынешний город Пудож. Путь по Водле продолжался до Водлозера, далее переходил в бассейн р. Онеги, в бассейне последней главным опорным пунктом новгородцев становится Каргополь.

Ослаблением Новгородского государства пользовались не только московские князья, но и шведские короли. В XV в. Швеция начинает менять границу на Карельском перешейке в свою пользу, нарушая тем самым Ореховецкий мирный договор 1323 г. Одним из проявлений этих изменений стало строительство шведами в новгородской части перешейка укрепления, названного Нейшлот (современный город Савонлинна в Финляндии).

Московское княжество в первой половине XV в. погружается в междоусобные войны князей «гнезда Калиты». Основными противниками в этой войне являлись Василий Тёмный и Дмитрий Шемяка. По мнению А. А. Зиминой<sup>148</sup>, «в годы Шемякиной смуты победили несчастные, задавленные нуждой мужики и хищные грабители ...Словно свора голодных псов с крепкими зубами, они терзали цветущие земли Руси. Разве что стоны по убитым заглушались скорбными звуками по-

---

<sup>147</sup> Лукин Ю. Ф. Основание Михайло-Архангельского монастыря — основание Архангельска // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2008. № 4. С. 38–48.

<sup>148</sup> Зимин А. А. Витязь на распутье: феодальная война в России XV в. М.: Мысль, 1991. 288 с.

минального звона колоколов»<sup>149</sup>. Победив в междоусобице, но сильно истощив при этом московскую казну, «хищные грабители» обращают свой взор на Великий Новгород.

После похода Василия Тёмного на Великий Новгород в 1456 г. был подписан Яжелбицкий договор, значительно ограничивший власть новгородского боярства и усиливший влияние Москвы на Новгородское государство. В 1471 г. после второй войны Московского княжества против Великого Новгорода был подписан Коростынский договор, по которому «вольность» Новгородского государства была ещё более ограничена.

В январе 1478 г. итогом последнего похода Ивана III на Великий Новгород становится то, что город со всеми своими владениями окончательно присоединился к Московскому великому княжеству. Во всех войнах Москвы и Новгорода московские войска продвигались по дорогам, соединявшим эти два города, и проходивших параллельно долине р. Мста. После присоединения Великого Новгорода к Москве эта дорога становится одной из главных дорог Московского государства. В 1510 г. к московским владениям была присоединена и Псковская земля. Со включением Псковской земли в состав московских владений весь нынешний Северо-Запад России оказался под властью московских князей, но в тех границах, которые были определены к северу от Финского залива новгородско-шведскими договорами, а к югу — новгородскими и псковскими договорами с немецкими рыцарями.

На протяжении киевско-новгородского времени система путей сообщения Северо-Запада значительно усложнилась в сравнении с догосударственным временем. Если в киевское время основным направлением транспортных связей были меридиональные, то для новгородского государства главными становятся широтные направления сообщений. Главным узлом системы путей сообщения остаётся устье Невы, и отходящий от него на восток широтный водный путь к Онежскому озеру продолжается на восток по рекам бассейнов Волги, Северной Двины и Онеги к побережью Белого моря. Сокращение значения Балтийско-Черноморского пути частично компенсируется формированием меридионального пути на север от Онежского озера к Белому морю по озёрно-речной системе Выг и далее по расходящимся направлениям на северо-запад и северо-восток. Формируются также пути, со-

---

<sup>149</sup> Зимин А. А. Указ. соч. С. 208.

крашающие расстояние от Великого Новгорода и устья Невы в бассейны Волги и Оки — это путь через Сясь и Мологу и путь по Мсте к Тверце и далее по правым притокам Волги и левым притокам Оки. В будущем вдоль этих путей прошли дороги, соединяющие Северо-Запад с центральными и восточными частями Российского государства.

### Московское время

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»).

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 который проходили эти пути. Широтная же ось освоения Северо-Запада распадается на две слабо взаимодействующие между собой части: западную (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. Онеге, отходившего 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 и затем продавался в Западную Европу, как и в новгородское время, в XVI в. были меха.

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. Великой, Псковско-Чудскому озеру и р. Нарове (Нарве). 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 Тарту (бывший новгородский Юрьев, немецкий Дерпт). Этот путь продолжался к Рижскому заливу через водораздел рек Эмайыги и Пярну до её устья. 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., с началом эпохи Великих географических открытий и морских войн. И для того, и для другого западно-европейским государствам был нужен флот. Флоту нужны были паруса, которые изготавливались из льна, и канаты, которые делались из пеньки. Псковская земля поставляла в Европу и то, и другое.

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 р. 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 р. Ловать через Луки-на-Ловати (нынешние Великие Луки) на Невель и далее в пределы современной Белоруссии. 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, известная как Королевская дорога, 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 в Московское го-

сударство. На этой дороге близ 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 Волхова и Луги<sup>150</sup>. 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 со 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 районного значения, а Гдов — крохотный город с населением в 3,5 тыс. чел.

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 был окончательно подорвано могущество Великого Новгорода. Опричники Ивана Грозного в 1571 г. уничтожают и грабят также русское население Нарвы, занятой в это время войсками Московского государства<sup>151</sup>.

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,

---

<sup>150</sup> Селин А. А. Ивангородская дорога. СПб.: Изд-во СПбГУ, 1996. 34 с.

<sup>151</sup> Петров А. В. Город Нарва, его прошлое и достопримечательности. СПб., 1901. 520 с.

весь он находится в пределах современного С.-Петербурга, 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 транспортной 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 Нарвы 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 выход в Балтику в это время большого значения не имел. 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 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.)<sup>152</sup>.

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 вынужден в во-

---

<sup>152</sup> Лукин Ю. Ф. Город архангела Михаила // Арктика и Север, 2013. № 10. С. 74–97.

енно-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 гг. 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 государства.

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 указывается его ширина — 20 м, но никаких первоисточников, подтверждающих постройку этого якобы существовавшего канала, не приводится (см., например,<sup>153</sup>).

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»<sup>154</sup>. Для англичан в лице «Московской компании» же его использование означало возможность попасть в страны Азии, минуя Испанию и Португалию, а также их пути, охранявшиеся военным флотом 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.

Можно предположить, что в западной части региона 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».

---

<sup>153</sup> 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.

<sup>154</sup> Хождение за три моря Афанасия Никитина 1466–1472 гг. Л.: Наука, 1986. 214 с.

В конце XVII в. появляется новое направление широтных водных путей на востоке Северо-Западной Руси. По р. Вычегде и её притоке Сысоле 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. 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.

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. 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. 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 Неве.

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 границы не построили на ней ни одного нового укрепления. Видимо, обе стороны предполагали, что их должны защищать непроходимые 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 название Невы, «и, возможно, связано с народной этимологией или толкованием писарей, где *nev* было заменено шведским словом *ny*, но-вый. В то же время Ниен означает и «Новый город», по-фински — *Uusikaupunki*»<sup>155</sup>. Вполне возможно, что шведы пытались создать в устье Невы свой «Новгород», равный, а то и превосходящий по своему значению настоящий Новгород.

И город Ниен, и крепость Ниеншанц располагались в незатапливаемой при наводнениях части дельты Невы при устье р. Охта. При этом глубины реки в месте впадения Охты позволяли доходить до них морским судам того времени.

На протяжении всего XVII в. торговое значение Ниена возрастало. Но в XVII в. состав грузов, вывозившихся из 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<sup>156</sup>. Ввозилась через Ниен из Швеции преимущественно продукция мануфактурного и ремесленного производства,

---

<sup>155</sup> Кепсу С. Петербург до Петербурга. История устья Невы до основания города Петра. СПб.: Европейский Дом, 2000. 126 с. (пер. с финского). С. 74.

<sup>156</sup> Шаскольский И. П. Столбовский мир 1617 года и торговые отношения России со шведским государством. М.: Наука, 1964. 220 с.

включая оружие, а также железо и медь<sup>157</sup>. Эти же грузы вывозились из Московского государства и через другие порты Балтийского моря, в частности Ригу<sup>158</sup>. Через Ригу и Ревель в пределы Московского государства ввозилась, главным образом, продукция, поступающая из дальних стран Западной Европы (сукно, вина, соль, сельдь)<sup>159</sup>.

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 этом, в целом от Ниена отходило 60–70 судов в год<sup>160</sup>. 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 об 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 везли из отдалённых от Балтийского моря земель, то юфть, лён, конопля (из которой выделялась пенька), зерно, древесина и т. д. производились в пределах территорий, находящихся недалеко от побережья Балтики.

Связь с остальной территорией Шведского королевства Ниен поддерживал как по воде, так и по суше. Основными дорогами, расхо-

---

<sup>157</sup> Кюнг Э. Ньюен — центр транзитной торговли в устье Невы // Тупа. Спецвыпуск по истории Эстонии с XVII по XX век. Тарту — Таллин: Национальный архив, 2006. С. 15–37.

<sup>158</sup> Дорошенко В. В. Торговля и купечество Риги в XVII в. Рига: Зинантне, 1985. 350 с.

<sup>159</sup> Шаскольский И. П. Торговые связи России с Прибалтикой и Западной Европой в XVII в. // Экономические связи Прибалтики с Россией. Рига: Зинатне, 1968. С. 59–73.

<sup>160</sup> Кюнг Э. Указ. соч.

дившимися от Ниена, были дороги на Выборг 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 оз. Ильмень и р. Ловать<sup>161</sup>. 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 ме-

---

<sup>161</sup> 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.

стах. Продолжается также существование дороги от Новгорода на Псков вдоль р. Шелонь, проходящей через Порхов. Эта трасса также сохраняется на протяжении многих столетий. От Пскова на запад отходила дорога на Ригу и Ревель, она существует и в настоящее время.

Продолжали существовать дороги от Новгорода на Ивангород, ставший частью Нарвы, которая пересекалась границей Московского царства и Шведского королевства несколько южнее современного посёлка Дружная Горка Гагчинского района Ленинградской области у дер. Старое Болото, и дорога от Новгорода на Гдов. Через Гдов также проходила дорога от Пскова на Ивангород и Нарву<sup>162</sup>; 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 сети дорожной сети Северо-Запада. Но при этом с крахом Великого Новгорода, господствовавшего здесь на протяжении семисот лет (с IX до XVI вв.), 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 отвоевывают 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. передаёт ей три города с примыкающи-

---

<sup>162</sup> Афанасьев Ю. И. Гдовский уезд в XVII в. // Псков. Научно-практический, историко-краеведческий журнал. 2009. № 30. С. 42–49.

ми к ним территориями — Невель, Себеж и Велиж. 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, а затем и вообще ликвидировать его (третий раздел Речи Посполитой, 1795 г.).

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 I 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 период 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»<sup>163</sup>. 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» Пет-

---

<sup>163</sup> Опарина Е. О. Петербург и его семиосфера: к проблеме глобализации // Человек: его образ и сущность. 2005. № 1. С. 187.

ром I, является неверным. То, что Московская Русь с начала XVII в. была вполне «европейской» страной, признаётся целым рядом современных зарубежных исследователей (см., например,<sup>164</sup>). 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.<sup>165</sup> (глава IV «О зачатках капитализма в России XVI–VII вв.»).

Изучение системы путей сообщения нынешней Северо-Западной России в XVI–XVII в. может лишь подтвердить эти утверждения. Система путей сообщения и особенности перемещения по ней грузов 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, что очень хорошо прослеживается на примере Смутного времени. 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. Правление Петра I и его первых преемников было лишь прямым продолжением того, что было начато в XVII и даже в XVI вв.

---

<sup>164</sup> Kotilaine Jarmo. 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.

<sup>165</sup> Струмилин С. Г. Очерки экономической истории России и СССР. М.: Наука, 1966. 530 с.

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.

## ЧАСТЬ 3. ИМПЕРСКАЯ ЭПОХА

### 3.1. ИЗМЕНЕНИЕ ВНЕШНИХ И ВНУТРЕННИХ ГРАНИЦ

#### Реформы Петра I (1708–1719 гг.)

В 1708 г. началась первая в истории России реформа по унификации системы административно-территориального деления. В соответствии с указом Петра I от 18 декабря 1708 г. в России высшей единицей АД стала *губерния*. Территория Российского государства была разделена на восемь обширных губерний — Московскую, Ингерманландскую, Архангелогородскую, Киевскую, Смоленскую, Казанскую, Азовскую и Сибирскую. Во главе губерний были поставлены губернаторы<sup>166</sup>.

Древние русские земли, освобождённые в ходе Северной войны от шведов, были включены в состав обширной Ингерманландской губернии. Название *Ингерманландия* (*Ingermanland*) впервые появилась в шведских грамотах XVI в. Древнее название земли — *Inkerinmaa*, что в переводе с финского языка означает «Земля Инкери» (*Inkeri* — Инкери, *maa* — земля). Шведы добавили к этому названию компонент *land* (земля). Таким образом, в переводе *Ingermanland* означает «Земля «Земля Инкери»». Компонент *Inkeri* зачастую связывается с именем местного прибалтийско-финского народа *ижора* (ныне — *ижорцы*), но в топонимической науке такая этимология не доказана<sup>167</sup>.

Ингерманландская губерния, площадь которой составляла 482,5 тыс. кв. км, охватывала фактически всю нынешнюю территорию Северо-Запада России (Санкт-Петербург, Ленинградскую, Новгородскую и Псковскую области), но без Карельского перешейка, а также современную территорию Тверской области, значительные части Карелии и Архангельской области, западные части Вологодской и Ярославской областей<sup>168</sup> (рис. 20).

<sup>166</sup> Милюков П. Н. Государственное хозяйство России в первой четверти XVIII столетия и реформа Петра Великого. СПб., 1905. 678 с.

<sup>167</sup> Дмитриев А. В. Водская топонимика в историко-культурном аспекте // Псковский регионологический журнал. 2007. № 4. С. 110–118.

<sup>168</sup> Тархов С. А. Изменение административно-территориального деления России в XIII–XX вв. // ЛОГОС. 2005. № 1 (46). С. 65–101.



Рис. 20. Административно-территориальное деление северо-запада Российского государства в 1708 г. (источник: <sup>169</sup>)

Цифрами обозначены губернии: 1 — Ингерманландская, 2 — Архангелогородская, 3 — Сибирская, 4 — Казанская, 5 — Московская, 6 — Смоленская, 7 — Киевская, 8 — Азовская.

Ингерманландскую губернию часто называли также и Санкт-Петербургской, а указом от 14 октября 1710 г. это название за ней закрепилось официально<sup>170</sup>. Губерния не делилась на уезды, а состояла из городов вместе с прилегающими к ним землями, а также из разря-

<sup>169</sup> Тархов С. А. Изменение административно-территориального деления России за последние 300 лет // География (Приложение. к газете «1 сентября»). 2001, № 15. URL: <http://geo.1september.ru/articles/2001/15/02>.

<sup>170</sup> Административно-территориальное деление Ленинградской области / Под общ. ред. В. А. Скоробогатова, В. В. Павлова. Сост. В. Г. Кожевников. СПб., 2007. 282 с.

дов и приказов. В 1710–1713 гг. губерния была разделена на управляемые ландратами административно-фискальные единицы, называемые *долями*.

В 1713 г. произошли новые изменения АТД северо-запада Российского государства. На присоединённых к России землях была образована Рижская губерния. В связи с этим упразднили Смоленскую губернию, территория которой была разделена между Рижской и Московской губерниями.

В 1719 г. была осуществлена *вторая петровская реформа* АТД России, направленная на разукрупнение слабоуправляемых обширных территорий. В соответствии с указом Петра I от 29 мая 1719 г. были упразднены *доли*. Губернии были разделены на *провинции*, подчиняемые воеводам, а провинции — на *дистрикты*. Число губерний увеличилось до одиннадцати, в т. ч. к югу от Финского залива была образована Ревельская губерния. Санкт-Петербургская губерния стала делиться на 11 провинций (рис. 12). В последующем, уже после смерти Петра I, в 1726 г. была восстановлена Смоленская губерния, вернувшая свои земли из состава Московской и Рижской губерний<sup>171</sup>.

### **Реформа 1727 г. и последующие изменения АТД в 1740-е гг.**

В результате проведения реформы 1727 г. были ликвидированы *дистрикты*, и нижним звеном АТД стали *уезды*. Также в ходе реформы продолжился процесс разукрупнения губерний (рис. 21). Сильно уменьшилась в размерах столичная Санкт-Петербургская губерния. Впервые, 27 апреля 1727 г. из неё была выделена Новгородская губерния, состоящая из пяти провинций: Псковской, Великолуцкой, Новгородской, Тверской и Белозерской. К Новгородской губернии 18 октября того же года был отнесён г. Олонец<sup>172</sup>. Во-вторых, Ярославская, Углицкая и Пошехонская провинции Санкт-Петербургской губернии были переданы Московской губернии<sup>173</sup>. В-третьих, Нарвская провинция

---

<sup>171</sup> Тархов С. А. 2005. Указ. соч.

<sup>172</sup> Мартынов В. Л. Эволюция системы административно-территориального деления северо-запада европейской России // Псков. Научно-практический, историко-краеведческий журнал. 1998. № 8. С. 202–212.

<sup>173</sup> Готье Ю. В. История областного управления в России от Петра I до Екатерины II. Том 1. Реформа 1727 г. Областное деление и областные

была передана провинции Эстляндии, соответствующей Ревельской губернии. В итоге Санкт-Петербургская губерния сохранила в своем составе только две провинции — Петербургскую и Выборгскую.

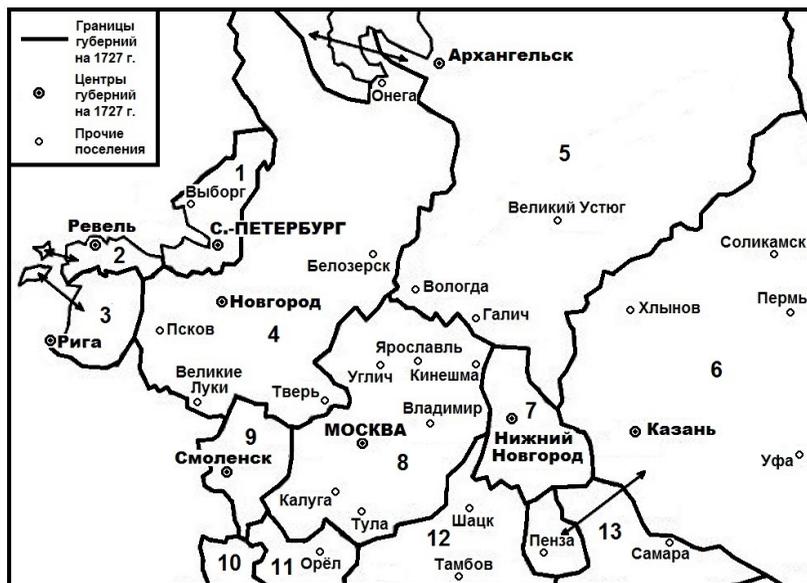


Рис. 21. Административно-территориальное деление северо-запада Российской империи в 1727 г. (источник: <sup>174</sup>)

Цифрами обозначены губернии: 1 — Санкт-Петербургская, 2 — Ревельская, 3 — Рижская, 4 — Новгородская, 5 — Архангелогородская, 6 — Казанская, 7 — Нижегородская, 8 — Московская, 9 — Смоленская, 10 — Киевская, 11 — Белгородская, 12 — Воронежская, 13 — Астраханская.

После реформы 1727 г. наступил достаточно длительный период, когда АД Российской империи было относительно стабильным. Но и в этот период происходили небольшие изменения. В результате русско-шведской войны 1741–1743 гг. территория Карельского пере-

учреждения 1727–1775 гг. М., 1913. 472 с.

<sup>174</sup> Тархов С. А. 2001. Указ. соч.

шейка к северо-западу от Выборга была присоединена к России. В 1744 г. была создана Выборгская губерния, включившая земли присоединённых частей Финляндии, а также Выборгской и Кексгольмской провинций Санкт-Петербургской губернии. В 1745 г. Выборгская губерния включала три уезда: Выборгский, Кексгольмский и Кюмменегорский<sup>175</sup>.

Таким образом, Санкт-Петербургская губерния уменьшилась до минимальных размеров за всю историю своего существования. Изменилось и её внутреннее деление. В этот период было возвращено деление прибалтийских губерний на *дистрикты*, вновь заменивших провинции и уезды. Санкт-Петербургская губерния в это время состояла из четырёх дистриктов: Петербургского, Шлиссельбургского, Копорского и Ямбургского<sup>176</sup>.

### Реформы Екатерины II (1775–1785 гг.)

С приходом к власти в Российской империи Екатерины II были произведены небольшие изменения, которые предшествовали радикальному реформированию АД. Эти изменения включали в основном образование новых губерний на вновь присоединённых землях. Кроме того, в 1766 г. в Выборгской губернии были выделены три провинции. В 1770 г. в состав Санкт-Петербургской губернии был включён г. Нарва<sup>177</sup>.

В 1772 г., в результате первого раздела Речи Посполитой, в Российской империи были организованы две новые губернии — Псковская и Могилёвская. Могилёвская губерния была организована на вновь присоединённых к России территориях. А вот территория Псковской губернии включала как старые, так и новые российские земли. Для создания новой губернии были выделены две старые провинции Новгородской губернии (Псковская и Великолуцкая), к которым были добавлены две новые провинции — Двинская (бывшая Польская Лифляндия) и Полоцкая (земли бывшего Витебского воеводства). В том же году Псковская губерния получила расширение за счёт Витебской провинции Могилёвской губернии. Интересно, что с 1772 по

---

<sup>175</sup> Готье Ю. В. Указ. соч.

<sup>176</sup> Тархов С. А. 2005. Указ. соч.

<sup>177</sup> Мартынов В. Л. 1998. Указ. соч.



зерскую и Олонецкую), делившиеся на 23 уезда. Псковская губерния делилась на пять провинций (Псковскую, Великолуцкую, Двинскую, Полоцкую и Витебскую), включавшие 16 уездов<sup>179</sup>.

Екатерининская реформа АТД стала четвёртой в истории Российского государства. Новая административная реформа началась 7 ноября 1775 г., с момента подписания Екатериной II закона «Учреждения для управления губерний Всероссийской империи». Началось наиболее существенное разукрупнение ячеек АТД по сравнению со всеми предыдущими реформами. В соответствии с новым законом размеры губерний были заметно уменьшены, а их число увеличено примерно вдвое. Большинство *губерний* стало называться *наместничествами*. В ходе реформы были ликвидированы *провинции* и изменена нарезка *уездов*. Уезды стали основной единицей АТД второго уровня. Лишь в некоторых случаях губернии делились на *области*. Реализация реформы растянулась на 10 лет, вплоть до 1785 г. За это время были образованы 40 губерний (наместничеств), а также две области на правах губерний<sup>180</sup>.

Основными критериями выделения как губерний, так и уездов стала численность населения. В среднем в губернии (наместничестве) должно было проживать от 300 до 400 тыс. чел., а в уезде — от 20 до 30 тыс. чел. Первоначально наместничествами называли создаваемые единицы высшего звена (выше уровня губернии), включавшие от двух до четырёх губерний, а затем название «наместничество» стали применять к самим губерниям. При этом объединение нескольких губерний стало именоваться *генерал-губернаторством*<sup>181</sup>.

Одним из первых изменений АТД в 1775 г. стало образование Тверского наместничества, которое включило в свой состав Тверскую провинцию и Вышневолоцкий уезд Новгородской губернии, а также Бежецкий и Кашинский уезды Московской губернии. В 1776 г. из Псковской и Великолуцкой провинций старой Псковской губернии и Порховского и Гдовского уездов Новгородской губернии была создана новая Псковская губерния. В том же году из оставшихся частей Новгородской губернии было организовано Новгородское наместничество,

---

<sup>179</sup> Григорьев В. А. Реформа местного управления при Екатерине II. СПб., 1910. 387 с.

<sup>180</sup> Тархов С. А. 2005. Указ. соч.

<sup>181</sup> Мартынов В. Л. 1998. Указ. соч.

разделённое на две области — Новгородскую и Олонецкую. В 1777 г. на южных и западных землях старой Псковской губернии (присоединённых к России в результате Первого раздела Речи Посполитой) было организовано Полоцкое наместничество.

В 1780 г. в ходе реформирования местного управления была реорганизована Санкт-Петербургская губерния, которая при этом не перешла в разряд наместничеств, а осталась губернией, включающей семь уездов. Вместо Архангелогородской губернии было создано Вологодское наместничество, к которому был присоединён также Каргопольский уезд Новгородского наместничества. Новообразованное наместничество было разделено на две области — Архангельскую и Вологодскую.

В 1781 г. произошло значительное расширение Санкт-Петербургской губернии: из Новгородского наместничества ей были переданы Новолодожский уезд и Олонецкая область, а из Псковского наместничества — Лужский и Гдовский уезды. При этом Санкт-Петербургская губерния стала включать две области — Петербургскую и Олонецкую. Летом 1783 г. произошло преобразование трёх прибалтийских губерний в наместничество, но без изменения территории, т. е. фактически просто переименование: Ревельской губернии — в Ревельское наместничество, Рижской губернии — в Рижское наместничество, Выборгской губернии — в Выборгское наместничество.

В марте 1784 г. вместо Вологодского наместничества было создано два отдельных наместничества — Архангельское и Вологодское. Последнее было разделено на две области — Вологодскую и Великоустюжскую. И наконец, в мае 1784 г. было организовано Олонецкое наместничество (с центром в Петрозаводске) на основе Олонецкой провинции Санкт-Петербургской губернии. Таким образом, Санкт-Петербургская губерния непродолжительное время (с 1781 по 1784 гг.) имела достаточно обширную площадь, но к окончанию екатерининских реформ вернулась к средним размерам (рис. 23).

Реформирование АТД Российской империи к 1785 г. было в основном завершено. В результате екатерининской реформы империя оказалась разделённой на 38 наместничеств, три губернии (Петербургскую, Московскую и Курляндскую) и одну область на правах наместничества (Таврическую).

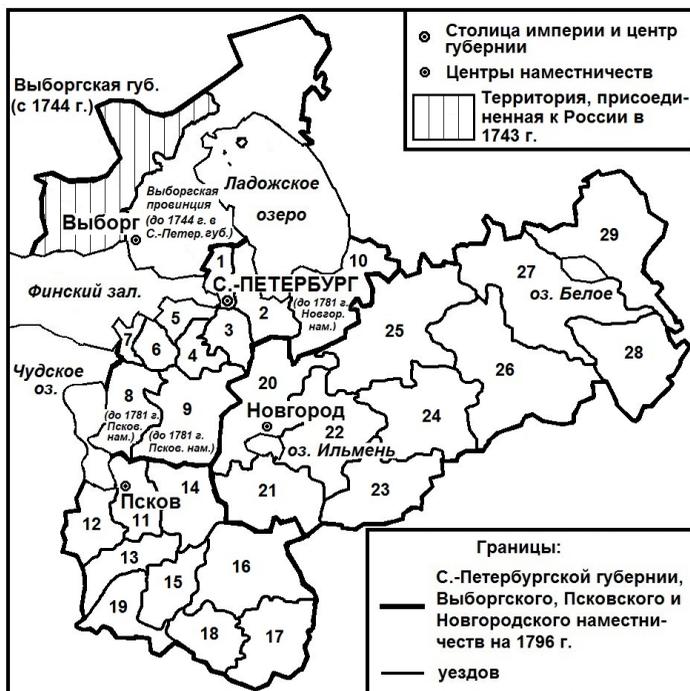


Рис. 23. Губернии и наместничества северо-запада Российской империи в 1743–1796 гг. (источник:<sup>182</sup>)

Цифрами обозначены уезды: **Санкт-Петербургской губернии**: 1 — Санкт-Петербургский, 2 — Шлиссельбургский, 3 — Софийский, 4 — Рождественский, 5 — Ораниенбаумский, 6 — Ямбургский, 7 — Нарвский, 8 — Гдовский, 9 — Лужский, 10 — Новолодожский; **Псковского наместничества**: 11 — Псковский, 12 — Печорский, 13 — Островский, 14 — Порховский, 15 — Новоржевский, 16 — Холмский, 17 — Торопецкий, 18 — Великолуцкий, 19 — Опочецкий; **Новгородского наместничества**: 20 — Новгородский, 21 — Старорусский, 22 — Крестецкий, 23 — Валдайский, 24 — Боровичский, 25 — Тихвинский, 26 — Устюжинский, 27 — Белозерский, 28 — Череповецкий, 30 — Кирилловский.

<sup>182</sup> Атлас Российской империи (52 карты). Санкт-Петербург, 1796.

Размеры и границы большинства наместничеств в европейской части страны (в последующем — вновь губерний), образованных в 1775–1785 гг., почти не изменялись вплоть до 20-х гг. XX в., если не считать кратковременного периода реформ АТД, проведённых Павлом I<sup>183</sup>.

### Реформы Павла I и Александра I (1796–1802 гг.)

Реформа Павла I стала первой в послепетровскую эпоху укрупнительной реформой АТД Российской империи. Павел I, отрицавший всё, что было сделано в царствование Екатерины II, предпринял попытку восстановления АТД доекатерининской эпохи<sup>184</sup>. *Наместничества* были официально преобразованы в *губернии*. Указом от 12 декабря 1796 г. были упразднены 13 губерний, в т. ч. Олонецкая и Полоцкая. Территория Олонецкой губернии была разделена между Архангельской и Новгородской губерниями. Также были изменены названия прибалтийских губерний. Рижская губерния была переименована в Лифляндскую, Ревельская — в Эстляндскую. Вместе с тем, проводилось укрупнение уездов. Часть уездных городов переведена в категорию «заштатных».

Но уже с 1801 г. новый император Александр I решил восстановить прежнюю сетку губерний, созданную в период реформ Екатерины II. Указом от 9 сентября 1801 г. было восстановлено пять упразднённых Павлом I губерний в границах до 1796 г., в т. ч. и Олонецкая губерния. В результате реформы было увеличено число уездов, их средний размер уменьшился.

В 1802 г. были продолжены изменения в сетке АТД Российской империи. Так, в марте этого года перестала существовать Белорусская губерния. Вместо неё были созданы Могилёвская и Витебская губернии<sup>185</sup>.

В Санкт-Петербургской губернии в 1802 г. были упразднены Рождественский и Нарвский уезды. В результате количество уездов в столичной губернии уменьшилось до восьми, и они затем уже не менялись вплоть до 1922 г. (только в 1808 г. Софийский уезд был пере-

---

<sup>183</sup> Тархов С. А. 2005. Указ. соч.

<sup>184</sup> Мартынов В. Л. 1998. Указ. соч.

<sup>185</sup> Тархов С. А. 2005. Указ. соч.

именован в Царскосельский, а в 1848 г. Ораниенбаумский уезд — в Петергофский)<sup>186</sup>.

В конце 1802 г. Выборгская губерния была переименована в Финляндскую. Однако в результате войны со Швецией 1808–1809 гг. к России была присоединена основная часть территории Финляндии. Под именем Великого княжества Финляндского эти земли приобрели особый статус в Российской империи. В 1811 г. Финляндская губерния (с центром в г. Выборг) вошла в состав Великого княжества Финляндского.

Таким образом, в период правления Александра I фактически завершилось преобразование сетки АТД на северо-западе Российской империи, после чего начался период стабильности АТД, продолжавшийся вплоть до Первой мировой войны (рис. 16, 17). В хронологическом порядке учреждение губерний на северо-западе Российской империи (по официальным источникам) выглядит следующим образом: Новгородская губерния — 1776 г., Псковская губерния — 1777 г., Санкт-Петербургская и Вологодская губернии — 1780 г., Олонецкая губерния — 1784 (1801) г., Витебская губерния — 1802 г.<sup>187</sup>.

В последующем, вплоть до окончания существования Российской империи в 1917 г., происходили лишь небольшие изменения, связанные с изменением системы управления единиц АТД разного уровня. Так, например, в 1823 г. Псковская губерния была причислена к Ост-Зейским провинциям, управление которыми осуществлялось на началах, отличных от остальной империи. Но в 1830 г. губерния вновь стала управляться обычным порядком<sup>188</sup>.

В связи с проведением крестьянской реформы в 1861 г. появилось новое звено АТД на низшем уровне — уезды были разделены на *волости*. С 1865 г. часть губерний империи получила статус «земских», т. к. в них был введён институт местного управления (земства). «Земскими» стали Новгородская, Псковская, Санкт-Петербургская, Тверская губернии. В дальнейшем этот список пополнился: в 1866 г. — за

---

<sup>186</sup>Административно-территориальное деление Ленинградской области / Под общ. ред. В. А. Скоробогатова, В. В. Павлова. Сост. В. Г. Кожевников. СПб., 2007. 282 с.

<sup>187</sup>Тархов С. А. 2005. Указ. соч.

<sup>188</sup>Мартынов В. Л. 1998. Указ. соч.

счёт Смоленской губернии, в 1867 г. — Олонецкой губернии, в 1870 г. — Вологодской губернии<sup>189</sup>.



**Рис. 24.** Соотношение территорий современных областей Северо-Запада России и губерний Российской империи в XIX — начале XX вв.

<sup>189</sup> Тархов С. А. 2005. Указ. соч.



**Рис. 25.** Уезды губерний Российской империи в 1897 г. (в пределах современных территорий Северо-Запада России)

Цифрами обозначены уезды **Санкт-Петербургской губернии**: 1 — С.-Петербургский, 2 — Петергофский, 3 — Ямбургский, 4 — Гдовский, 5 — Лужский, 6 — Царскосельский, 7 — Шлиссельбургский, 8 — Новолодожский; **Псковской губернии**: 9 — Псковский, 10 — Порховский, 11 — Островский, 12 — Опочечский, 13 — Новоржевский, 14 — Холмский, 15 — Великолуцкий, 16 — Торопецкий; **Витебской губернии**: 17 — Велижский, 18 — Невельский, 19 — Себежский; **Новгородской губернии**: 20 — Новгородский, 21 — Старорусский, 22 — Демянский, 23 — Крестецкий, 24 — Валдайский, 25 — Боровичский, 26 — Тихвинский, 27 — Устюжинский, 28 — Белозерский, 29 — Череповецкий, 30 — Кирилловский; **Олонецкой губернии**: 31 — Лодейнопольский.

В 1871 г. Санкт-Петербург был выделен из состава Санкт-Петербургской губернии в отдельное градоначальство. Вне ведения как губернии, так и градоначальства находились Кронштадт (управлявшийся военным губернатором) и «города дворцового ведомства» (Петергоф, Царское Село, Ораниенбаум и Гатчина)<sup>190</sup>. В дальнейшем, вплоть до революции 1917 г., серьёзных изменений АД на современной территории Северо-Запада России не происходило.

В 1914 г., перед Первой мировой войной современные территории Северо-Запада России входили в основном с состав трёх губерний — С.-Петербургской (образована в 1780 г.), Псковской и Новгородской (образованы в 1776 г.), а также частично — в состав Олонецкой (1784 г.), Выборгской (1744 г.) и Витебской губерний (1802 г.). Результатом вступления России в войну с Германией и Австро-Венгрией стало переименование С.-Петербурга в *Петроград*, и соответственно, губерния также стала называться *Петроградской*.

---

<sup>190</sup> Мартынов В. Л. 1998. Указ. соч.

## 3.2. НАСЕЛЕНИЕ

### Учёт населения в имперскую эпоху

В начале XVIII в., при Петре I, было проведено две общегосударственные переписи населения — в 1710 г. и 1716–1717 гг.<sup>191</sup>. В ходе переписей производился сбор материалов подворного учёта населения. Отметим, что в 1703 г. в России была осуществлена ещё одна перепись населения, но она была проведена исключительно для рекрутского набора. Так как часть населения скрывалась от рекрутского набора, результаты переписи были не точными<sup>192</sup>. Перепись 1710 г. была признана провальной, т. к. её итоги показали резкое сокращение податных хозяйств (на 19,5 %). Петром I итоги переписи были отвергнуты, и он приказал принимать подати по книгам 1678 г. Позже была проведена так называемая «Ландратская перепись» (1716–1717 гг.).

Указом Петра I от 26 ноября 1718 г. было положено начало государственным ревизиям для определения численности населения, облагаемого податями, прежде всего, крестьян и мещан, учёт податного и не подлежащего обложению населения<sup>193</sup>. Ревизии (от позднелатинского *revisio* — «пересмотр») — переписи населения в России, проводившиеся на протяжении XVIII–XIX вв.<sup>194</sup>. Всего было проведено десять ревизий (первая — в 1719–1727 гг., вторая — в 1744–1747 гг., третья — в 1761–1767 гг., четвёртая — в 1781–1782 гг., пятая — в 1794–1795 гг., шестая — в 1811 г., седьмая — в 1815 г., восьмая — в 1833 г., девятая — в 1850 г., десятая — в 1857–1858 гг.). Первая ревизия началась сразу после опубликования указа Сената от 22 января 1719 г. «Об учинении общей переписи людей податного состояния, о подаче ревизских сказок и о взыскании за утайку душ». Это постановление сформулировало порядок проведения переписи, её цель, территории и категории насе-

<sup>191</sup> Клочков М. В. Население России при Петре Великом по переписям того времени. Том 1. СПб.: Сенатская типография, 1911.

<sup>192</sup> Варфоломеева Г. И. Двойная спираль. М., 2004. 384 с.

<sup>193</sup> Кабузан В. М. Народонаселение России в XVIII — в первой половине XIX в. по материалам ревизии. М.: АН СССР, 1963. С. 64.

<sup>194</sup> Кабузан В. М. Значение слова «Ревизия (перепись населения)» в Большой Советской Энциклопедии. URL: <http://bse.scilib.com/article/095898.html>

ния, на которые она распространялась. Перепись охватила почти все категории населения страны, хотя и продолжалась несколько лет<sup>195</sup>.

В ходе проведения первой, второй и шестой ревизий учитывалось только мужское население. Единицей учёта мужского населения являлась «ревизская душа», которая, в свою очередь, во время переписи вносилась в «ревизские сказки». Хотя первоначально Пётр I хотел переписать всё население, но был вынужден отказаться от этой идеи. В момент проведения ревизий учитывалась также и большая часть неподатного населения (духовенство, отставные солдаты, ямщики и др.). Однако в некоторых ревизиях не учитывались дворяне и чиновники.

Ревизские сказки позволяли получить следующие сведения<sup>196</sup>:

- сословную принадлежность лица, подающего сказку;
- возраст на момент проведения переписи (т. е. не год рождения, поэтому подсчитанные годы рождения по разным ревизиям, как правило, различались);
- фамилию (если была), имя, отчество;
- место рождения;
- место постоянного жительства;
- наличие детей мужского и женского пола (кроме первой, второй и шестой ревизий) с указанием времени и места их рождения;
- родственников и «работных людей» с указанием фамилий, имён, возраста и сословной принадлежности;
- размеры податей, уплачиваемых казне;
- имущественное положение подающего сказку (не всегда);
- национальность (в ряде случаев по ревизиям с первой по пятую);
- физические недостатки (например, по первой ревизии — «увечен», «слеп»).

Обычно ревизии длились один-два года, а в перерыве между ревизиями собирались сведения, позволяющие дополнить и уточнить первоначально полученные данные.

---

<sup>195</sup> Кабузан В. М. Народы России в XVIII в.: Численность и этнический состав. М., 1990. 256 с.

<sup>196</sup> Антушева Е. Генеалогия, история семьи Писцовые книги, ревизские сказки, переписи. URL: <http://subscribe.ru/archive/history.genealogy/4your/200812/20101728.html>

Первая ревизия продолжалась дольше других. В период её проведения издавались многочисленные указы, которые дополняли и уточняли предыдущие, что усложняло проведение переписи. Ревизия проводилась с применением жёстких карательных санкций, т. к. население неохотно предоставляло сведения о себе. По этим причинам первая ревизия была проведена не достаточно основательно.

Во время проведения второй ревизии собиралась не только информация о наличном податном населении, но и сведения о динамике населения<sup>197</sup>.

Третья ревизия учитывала уже не только мужское население, но и женское. Вся обязанность по переписи населения была возложена на помещиков. Из городов и посадов сказки в свою очередь подавались магистрами и ратушами, из других земель — их управленцами. Контроль за подачей сказок осуществлялся со стороны губернских, провинциальных и воеводских канцелярий. При этом Елизаветой Петровной был принят указ о проведении переписи в течение пяти месяцев. Третья ревизия, несмотря на ряд изменений, также прошла неудачно.

Четвёртая ревизия была проведена в 1781–1782 гг. Был учтён опыт предыдущей ревизии и принято решение об отказе посылать специальных ревизоров на места. Но, несмотря на некоторые проблемы проведения данного мероприятия, она дала сравнительно более полные сведения о неподатном населении.

Пятая ревизия, как и предыдущие, не была проведена в короткие сроки. Хотя решение о начале проведения ревизии было принято в 1794 г., её результаты поступали вплоть до 1808 г.<sup>198</sup>.

Начало проведения шестой ревизии приходится на 1811 г. Срок проведения этой ревизии был ограничен четырьмя месяцами для Европейской части России и десятью месяцами для Сибири. Причём в каждом уезде была учреждена ревизская комиссия для приёма сказок. Во время проведения ревизии учитывалось как мужское население, так и некоторая часть неподатного населения.

---

<sup>197</sup> Кабузан В. М., Шепукова Н. М. Табель первой ревизии народонаселения России (1718–1727 гг.) // Исторический архив. № 3. 1959.

<sup>198</sup> Ден В. Э. Население России по Пятой ревизии. Т. 1. М.: Университетская типография, Страстной бульвар, 1902. 388 с.

Седьмая ревизия была проведена вскоре после окончания войны с Наполеоном в 1815 г. Основной целью ревизии было определение степени демографических потерь в результате войны. По этим же причинам возникали сложности при проведении ревизии, во многих губерниях данное мероприятие проходило с нарушениями.

Восьмая ревизия была начата до окончания проверки седьмой ревизии в 1833 г. Ревизии подвергалось всё податное наличное население, а также подданные России любого возраста, пола, племени и закона, состоявшие на льготах, и те, кто отбывал другие государственные повинности. Население учитывалось как с целью платежа податей или для отбывания повинностей, так и для одного только счёта его численности. Таким образом, впервые в 1833 г. была выражена потребность администрации в получении полных данных о численности и структуре населения страны.

Девятая и десятая ревизии были проведены в 50-е гг. XIX в. В ходе девятой ревизии впервые были перечислены лица, не платившие податей, к которым относились дворяне, чиновники, почётные граждане и многие др. Населению было объявлено о пользе проведения ревизии. Учитывались нравы, образ жизни разных народов и местностей<sup>199</sup>.

Десятая ревизия состоялась фактически сразу же по окончании девятой. Это было связано со значительной убылью населения, причиной чего стали многочисленные эпидемии и войны.

Ревизии, проводимые на протяжении XVIII–XIX вв., были ещё далеки от современных переписей населения и проводились по другим методикам. Данные переписи позволяли собрать данные по податному населению с целью его налогообложения. Соответственно, эти переписи охватывали не всё население. Проводились они, как правило, несколько лет и собранные в их ходе сведения чаще всего не относились к одному моменту времени. Кроме того, ревизии учитывали только приписное население, а не наличное и постоянное.

Так как переписи проводились с целью налогового обложения, население в основном пыталось укрыться от этого мероприятия. Помещики, которые должны были предоставить полные сведения, зачастую их приуменьшали. Были часты злоупотребления со стороны чиновников и других лиц, участвовавших в проведении ревизий. К другим

---

<sup>199</sup> Кеппен П. И. Девятая ревизия. Исследование о числе жителей в России в 1851 г. СПб., 1857 г. 314 с.

недостаткам следует отнести то, что во время проведения первой, второй и шестой ревизий учитывалось только мужское население. Но, несмотря на отмеченные недочёты, ревизии дают нам важные сведения о населении тех лет и представляют большой интерес для современных исследователей. В некоторых ревизиях учитывались возраст, брачное состояние, национальность, сословия, собирались сведения по численности городского и сельского населения. В 1861 г. было отменено крепостное право, ревизии потеряли своё значение и с тех пор больше не проводились<sup>200</sup>.

Большой вклад в исследование результатов ревизий внёс В. М. Кабузан. Им была рассмотрена история и методы проведения ревизий, был проведён сравнительный анализ их итогов на региональном уровне<sup>201</sup>.

Помимо ревизских сказок, численность и состав населения XVIII–XIX вв. можно оценить с помощью материалов церковного и административно-полицейского учёта населения. Много работы в этом направлении было проведено Б. Н. Мироновым. *Церковный учёт* включал сбор данных о рождении, крещении, венчании и исповеди. Наиболее ранние сведения сохранились с 1690 г. Эти данные касаются только православного населения, но именно они составляли в XVIII в. подавляющее большинство населения страны. Что касается других конфессий, то такие сведения сохранились с 20–30 гг. XIX в.<sup>202</sup>.

В Российской империи велись *метрические книги*, в которых составлялись реестры рождений, смертей и браков с начала XVIII в. по 1918 г. Метрическая книга представляет собой хронологический список событий за год, делящийся на три основные части: 1) записи «о ро-

---

<sup>200</sup> Пархоменко А. А. Ревизии населения как основа изменений социальной структуры общества в российской империи 1719–1858 гг. // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. 2013. № 2 (26).

<sup>201</sup> Кабузан В. М. Изменения в размещении населения России в XVIII — первой половине XIX в. М.: Наука, 1971. 188 с.; Кабузан В. М. Народонаселение России в XVIII — в первой половине XIX в. по материалам ревизии. М.: АН СССР, 1963. С. 64.

<sup>202</sup> Народонаселение России в XVIII веке. Численность, материалы учета. URL: [http://studopedia.ru/2\\_106809\\_natsionalniy-sostav-demograficheskoe-povedenie.html](http://studopedia.ru/2_106809_natsionalniy-sostav-demograficheskoe-povedenie.html)

ждающихся»; 2) часть «о бракосочетающихся»; 3) блок «об умирающих». Они велись в церковных и государственных учреждениях. Кроме этого, в данных книгах можно найти информацию о конфессиональной принадлежности населения, месте жительства, социальном статусе, возрасте и т. д. Однако в данный список не вносились младенцы, умершие до крещения, и самоубийцы<sup>203</sup>. Православные метрические книги велись с 1722 г., лютеранские — с 1764 г., католические — с 1826 г. (в некоторых приходах — с 1710 г.), мусульманские — с 1828 г., иудейские — 1835 г. (в некоторых приходах — с 1804 г.), баптистские — с 1879 г., старообрядческие и сектантские — по 1905 г. (последние три велись полицейскими чиновниками)<sup>204</sup>.

Ещё одним документом, предоставляющим сведения о численности и составе населения, были *исповедные росписи*. Данный документ составлялся по каждому приходу православной церкви Российской империи в период с XVIII в. по начало XX в. Первая исповедная роспись была составлена в 1697 г., последняя — в 1917 г., хотя в некоторых регионах данный документ составлялся и позже. Окончательная форма документа была определена в 1737 г. Исповедь проводилась во время Великого поста. Если человек не успевал исповедаться в этот период, то он мог сделать это в другое время, в частности, в Петров, Успенский и Рождественский пост. В формуляре исповедной росписи были следующие графы: порядковый номер домов или дворов, число людей (отдельно мужчин и женщин), фамилия (для полной семьи — одна фамилия для всех, для супругов — только имя и отчество, для детей — только имя; если же умер один из супругов, то в живых отмечалось вдовство), возраст, количество детей старше одного года. Исповедную роспись подписывал настоятель храма и весь его причт<sup>205</sup>.

В XIX в. периодически выпускались печатные издания, содержащие сведения о населении той или иной территории. Так, в различных губерниях Российской империи в разное время выпускались «Гу-

---

<sup>203</sup> Церковные метрические книги — где хранятся документы. URL: [http://livemem.ru/articles/metricheskie\\_knigi.html](http://livemem.ru/articles/metricheskie_knigi.html)

<sup>204</sup> Антонов Д. Н., Антонова И. А. Метрические книги: Время собирать камни // Отечественные архивы. 1996. № 4; № 5.

<sup>205</sup> Исповедная роспись. URL: <http://www.icon-favor.ru/index.php?idslowo=1322&page=859>; Метрические книги как источник по истории населения России. URL: <http://publications.hse.ru/articles/77713872>

бернские ведомости», «Обзоры губерний» и др. издания. В период с 1830-х гг. до 1917 г. практически во всех губерниях и областях выпускались *памятные книжки*. Именно эти издания представляют наибольшую ценность в плане накопления статистической информации за вторую половину XIX в. — начало XX в. Памятные книжки включали четыре раздела: адрес-календарь, административный справочник, статистический обзор и научно-краеведческий сборник. В административном разделе указывались сведения об административно-территориальном делении губернии, приводились списки населённых мест. Статистические таблицы населения, как правило, входили в статистический раздел. Это, безусловно, придаёт памятным книжкам особую ценность при проведении историко-географических исследований на конкретных территориях. С помощью памятных книжек можно в полной мере представить картину жизни региона, уезда, отдельного населённого пункта в определённом году<sup>206</sup>.

В 1861 г. в России было отменено крепостное право, и ревизии населения больше не проводилось, т. к. в них уже не было необходимости. В городах и губерниях стали проводиться переписи населения, первоначально представляющие полицейские «народосчисления». Потом, особенно в С.-Петербурге и Москве, стали проводиться общенаучные переписи населения. И в других регионах переписи проводились в первую очередь в городах.

В 1897 г. по инициативе П. П. Семёнова-Тянь-Шанского была проведена Первая всеобщая перепись населения Российской империи. Она проходила одновременно по всей территории страны по единой схеме. В переписной лист входили следующие пункты: пол, возраст, место прописки и постоянного места жительства, национальность, сословие, вероисповедание и др. Перепись продолжалась три месяца. Её итоги были опубликованы в 89 томах, издание которых растянулось до 1905 г.

С помощью переписи 1897 г. можно оценить общую численность населения и его размещение по различным территориям Российской империи. Кроме того, был произведён сбор сведений по полу, возрасту, брачному состоянию, по семейному положению, по родному языку, грамотности, вероисповеданию, по занятиям, дающим средства

---

<sup>206</sup> Памятные книжки губерний и областей Российской империи. URL: [http://www.nlr.ru/pro/inv/mem\\_buks.htm](http://www.nlr.ru/pro/inv/mem_buks.htm)

для существования, по отраслям народного хозяйства и др. В дальнейшем были предприняты попытки проведения переписей населения в 1910 г. и 1915 г., но обе попытки закончились неудачно.

### **Изменение численности населения по результатам ревизий XVIII–XIX вв.**

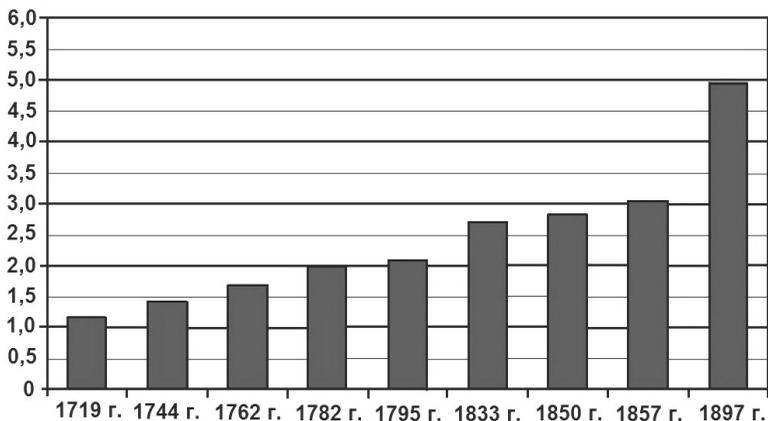
Ревизии населения проводились в России на протяжении большей части XVIII и XIX вв. В. М. Кабузаном были обозначены основные годы проведения ревизий населения с 1719 по 1857 гг.: первая ревизия — 1719 г., вторая — 1744 г., третья — 1762 г., четвёртая — 1782 г., пятая — 1795 г., шестая — 1811 г., седьмая — 1815 г., восьмая — 1883 г., девятая — 1850 г., десятая — 1857 г. Также для удобства В. М. Кабузан, по причине частых изменений АТД в XVIII в., рассмотрел динамику численности населения в границах губерний XIX в., составляющих Озёрную область. Такая условность позволила проанализировать движение населения на уровне губерний с 1719 до 1897 гг.<sup>207</sup> (рис. 26).

Прирост населения Озёрной области между *первой и второй ревизиями* был достаточно высоким — 21,8 %, что заметно превышало среднероссийский показатель (табл. 1). Прирост населения между *второй и третьей ревизиями* также превышал средний по стране (17,4 к 15,8 %), причём в среднегодовом исчислении даже вырос по сравнению с предыдущим периодом.

---

<sup>207</sup> При написании раздела, составлении таблиц и диаграмм использовались источники: Кабузан В. М. Народонаселение России в XVIII — в первой половине XIX в. по материалам ревизий. М.: АН СССР, 1963. 230 с.; Кабузан В. М. Изменения в размещении населения России в XVIII — первой половине XIX в. М.: Наука, 1971. 190 с.; Кабузан В. М. Народы России в XVIII в.: численность и этнический состав. М.: Наука, 1990. 256 с.; Кабузан В. М. Народы России в первой половине XIX в.: численность и этнический состав. М.: Наука, 1992. 216 с.; Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Распределение населения по родному языку, губерниям и областям. URL: [http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_lan\\_97.php?reg=](http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus_lan_97.php?reg=).

млн. чел.



**Рис. 26.** Динамика численности населения Северо-Запада России (Озёрной области) в 1719–1897 гг.

*Таблица 1*

Изменение численности населения Северо-Запада России (Озёрной области) в 1719–1897 гг.

Ревизии	Основной год ревизии (переписи)	Численность населения, тыс. чел.	Интервал между ревизиями (лет)	Прирост населения, %	Среднегодовой прирост, %
I	1719	1175,4			
II	1744	1431,2	25	+21,8	+0,79
III	1762	1680,4	18	+17,4	+0,90
IV	1782	1990,1	20	+18,4	+0,85
V	1795	2080,8	13	+4,6	+0,34
VIII	1833	2704,2	38	+29,95	+0,69
IX	1850	2838,0	17	+4,9	+0,28
X	1857	3035,6	7	+6,95	+0,97
Первая перепись	1897	4965,5	40	+63,6	+1,24
За весь период	1719–1897		178	рост в 4,22 раза	+0,81

При этом в границах Петербургской губернии прирост населения в периоды между ревизиями вырос наиболее заметно — с 4,5 до 51,2 %, но на соседних территориях снизился: в границах Псковской губернии — с 40,1 до 16,9 %, Олонецкой губернии — с 20,2 до 13,6 %, Новгородской губернии — с 18,3 до 8,6 %. Прирост населения на территории Олонецкой и Новгородской губерний оказался ниже, чем в среднем по стране.

В границах Петербургской губернии в 20–30-е гг. XVIII в. (между **первой и второй ревизиями**) наиболее высокие темпы прироста населения наблюдались в Шлиссельбургском и Гдовском уездах (на 41,1 и 32,8 % соответственно). Население Петербургского уезда увеличилось всего на 4,7 %, что и предопределило низкие темпы роста населения столичной губернии в целом. Наиболее динамично росло население в границах Псковской губернии, причём фактически во всех уездах, что свидетельствует о высоких темпах естественного прироста, т. е. по сути, о первых проявлениях «демографического взрыва» на этих аграрных территориях. Несколько менее динамично росло население в границах Новгородской и Олонецкой губерний.

Между **второй и третьей ревизиями** (в 1840–1850-е гг.) лидерство по темпам роста населения в границах Петербургской губернии, да и всей Озёрной области, перехватил С.-Петербург. Так, население Петербургского уезда выросло на 68,8 %, а, например, в Ямбургского уезда — всего на 13,8 %. То есть быстрый рост населения Озёрной области был вызван, в первую очередь, бурным развитием столичного Санкт-Петербурга, успешно преодолевшего кризис 20-х гг. XVIII в.

Население в границах Псковской губернии увеличивалось исключительно за счёт повышенного естественного прироста. В некоторых уездах, расположенных в средней части Псковщины, между второй и третьей ревизиями прирост населения превышал 30 %. Заметно ниже был естественный прирост на территории Олонецкой и Новгородской губерний, что вместе с прекращением миграционного притока привело к снижению здесь темпов роста населения в целом.

Административная реформа 1775 г. сильно перекроила уездные границы, поэтому данные четвёртой ревизии плохо сопоставимы с итогами третьей ревизии. В новых границах Озёрной области население по итогам третьей ревизии оценивается в 1623,7 тыс. чел, что на 56,7 тыс. чел. меньше, чем в старых границах (см. табл. 1). Это расхо-

ждение намного меньше, чем в других регионах России, и потому можно не акцентировать на нём своё внимание.

Между **третьей и пятой ревизиями** (в 60–80-е гг. XVIII в.) в России происходил довольно быстрый рост населения, особенно в 60–70-е гг., когда среднегодовой темп прироста достиг 1 % (в Озёрной области — 0,85 % или 1,01 % в новых границах). В этот период в стране не отмечалось ни одного повсеместного неурожая, Россия вела всего лишь одну войну (в 1768–1774 гг. с Турцией). Более заметное влияние на снижение темпов роста населения в Озёрной области оказала эпидемия чумы 1771 г., затронувшая Новгородскую губернию. При этом Озёрная область в с 1762 по 1782 гг. оказалась в группе регионов с близкими к средним по стране темпами прироста населения (18,4 или 22,6 % в новых границах).

Между **третьей и четвёртой ревизиями** (в 1760–1770-е гг.) наиболее быстро росло население Петербургской губернии (на 30,5 % в границах XIX в.). Здесь в числе лидеров были Шлиссельбургский и Петербургский уезды (прирост населения на 41,7 и 33,3 % соответственно), а аутсайдеров — Новоладожский, Гдовский и Лужский уезды (на 19,1 %, 23,8 % и 25,8 % соответственно).

В границах Новгородской губернии население выросло на 23,1 %, и в большинстве уездов показатель был выше среднего по России. А пониженными темпами прироста отличались Белозерский и Череповецкий уезды (6,8 и 8,7 % соответственно). В границах Псковской губернии население выросло на 17,5 %. Здесь лидировали Псковский и Островский уезды (прирост свыше 30 %), а в юго-восточных уездах (Великолукском, Торопецком и Холмском) прирост был менее 8 %. Сильно различалась динамика населения по уездам Олонецкой губернии. В целом прирост здесь составил 16,3 %, наиболее динамично увеличивали население Петрозаводский и Повенецкий уезды (свыше 30 %), а в Каргопольском уезде население уменьшилось на 14,5 %.

Между **четвёртой и пятой ревизиями** (с 1782 по 1795 гг.) население Озёрной области выросло всего на 4,6 %. Продолжался относительно быстрый рост населения Петербургской губернии (на 7,2 %), но почти исключительно за счёт Петербургского и Софийского (в дальнейшем — Царскосельского) уездов (свыше 20 %). При этом ряд других уездов (Ораниенбаумский, Ямбургский, Новоладожский и Шлиссельбургский) испытывал убыль населения, что свидетельствует о на-

чале процесса поляризации населения не только во всём Озёрном крае, но и в столичной губернии.

Новгородская и Псковская губернии имели схожую динамику населения — прирост на 5,8 и 5,6 % соответственно. Но интересен факт, что в обеих губерниях центральные уезды отличались низким приростом населения (а в Псковском уезде население даже уменьшилось на 8,9 %). Наиболее динамично росло население Островского уезда в Псковской губернии (на 31,6 %) и Старорусского уезда в Новгородской губернии (на 16,9 %). В остальных уездах население увеличивалось очень медленно, или даже уменьшалось.

Население Олонецкой губернии между четвёртой и пятой ревизиями уменьшилось на 8,2 %, причём лидером по депопуляции стал динамично развивавшийся в предыдущий период Повенецкий уезд (убыль на 26,8 %).

Таким образом, в период с 1762 по 1795 гг. население Озёрной области выросло на 28,1 % (в новых границах). Лидером по росту населения была Петербургская губерния (на 39,8 %, в большей степени благодаря Петербургскому и Софийскому уездам). Население Новгородской губернии выросло на 30,2 %. Здесь поездные различия были выражены не столь ярко, но следует отметить Устюжинский и Белозерский уезды с минимальным ростом населения. Население Псковской губернии выросло на 24,1 %, где минимальным ростом отличались Холмский и Торопецкий уезды. При этом сравнительно медленный рост населения в Псковском и Новгородском уездах, возможно, свидетельствует о переселении части жителей губернских центров в столицу империи. Население Олонецкой губернии выросло на 6,7 %. Здесь находился лидер по депопуляции во всей Озёрной области — Каргопольский уезд, где убыль населения за весь период составила 16,4 %.

С *пятой по восьмую ревизии* (с 1795 по 1833 гг.) население Озёрной области выросло почти на 30 % (среднегодовой прирост — около 0,7 %). Темпы роста населения несколько замедлись по причине войны с Наполеоном, но оставались достаточно высокими. Это было связано, в первую очередь, со стягиванием со всей страны населения в столичный С.-Петербург. Так, например, по данным **седьмой и восьмой ревизий** (с 1815 по 1842 гг.) Озёрная область относилась к районам с миграционным притоком населения, хотя и не очень значительным. Но результаты восьмой ревизии, проводившейся с 1826 по 1842 гг., показали, что фактически миграционный прирост населения

характеризовал только Петербургскую губернию, в то время как соседние губернии испытывали отток населения. Особенно в этом плане выделялась Псковская губерния, несколько меньшим миграционным оттоком характеризовалась Олонецкая губерния, ещё меньшим — Новгородская губерния.

С *восьмой по десятую ревизии* (с 1833 по 1857 гг., т. е. за 24 года) население Озёрного края выросло на 12,3 %, а между десятой ревизией и *Первой всеобщей переписью населения* Российской империи 1897 г. (т. е. за 40 лет) — на 63,6 %. К 1897 г. численность населения Озёрной области приблизилась к 5 млн. чел. Среднегодовые темпы прироста населения Озёрной области во второй половине XIX в. превысили 1 %, причиной чего стали: 1) проявление «демографического взрыва» в Российской империи, т. е. заметное снижение смертности населения при сохранении высокого уровня рождаемости, что привело в итоге к высокому естественному приросту населения; 2) значительный миграционный приток населения со всей территории империи в столичный С.-Петербург. Однако быстрое развитие С.-Петербурга оказало отрицательное влияние на демографические процессы в пределах Озёрной области, где усилилась поляризация, т. е. стягивание населения, в особенности из Псковской и Новгородской губерний, в сторону столицы Российской империи.

### **Изменение национального состава населения с 1719 по 1897 гг.**

Для анализа динамики национального состава населения Северо-Запада России в XVIII–XIX вв. нами были отобраны данные по итогам пяти ревизий (первой, третьей, пятой, восьмой и десятой), что позволяет рассмотреть изменения за относительно большие промежутки времени (соответственно между основными годами ревизий — 43, 33, 38, 24 лет, а также 40 лет между десятой ревизией и Первой переписью населения Российской империи) (табл. 2). В ряде случаев нами рассмотрены и результаты других ревизий населения.

Озёрная область на протяжении XVIII–XIX вв. выступала в качестве основных регионов проживания **русского** населения в Российской империи. Доля русских здесь держалась в течение двух веков на уровне около или немного выше 90 % от всего населения. Уже в первой половине XVIII в., несмотря на недавнее присоединение значительной части этих земель к России, доля русского населения здесь до-

стигла 90 % (между первой и второй ревизиями населения, т. е. с 1719 по 1744 гг. доля русских выросла с 89,39 до 90,4 %).

Таблица 2

Изменение этнического состава населения Северо-Запада России (Озёрной области) в 1719–1897 гг.

Ревизии и переписи населения	Первая ревизия (1719 г.)	Третья ревизия (1762 г.)	Пятая ревизия (1795 г.)	Восьмая ревизия (1833 г.)	Десятая ревизия (1857 г.)	Первая перепись (1897 г.)
Интервал (лет)		43	33	38	24	40
Численность населения, тыс. чел.	1175,4	1680,4 (1623,7)	2080,8	2704,2	3035,6	4965,5
<b>Национальности</b>	<b>Доля в общей численности населения, %</b>					
Русские (великоруссы)	89,39	89,43 (92,71)	92,06	88,72	88,40	88,64
Украинцы (малоруссы)	...	...	...	...	...	0,16
Белорусы (белоруссы)	...	...	...	...	...	0,15
Поляки	...	...	...	0,77	0,74	1,07
Латыши и литовцы	0,02	0,02	0,02	0,09	0,12	0,66
Немцы	...	...	0,06	1,96	1,88	1,44
Евреи	...	...	...	...	0,07	0,56
Прибалтийско-финские народы, в т. ч.	8,19	8,05 (5,84)	6,13	6,47	6,28	6,84
<i>карелы</i>	4,63	4,36 (3,14)	3,03	2,75	2,65	1,42
<i>финны</i>	3,39	3,50 (2,22)	2,68	3,09	2,97	2,76
<i>эстонцы (эсты)</i>	0,17	0,20 (0,48)	0,42	0,63	0,66	1,87
<i>ижорцы (ижора)</i>	...	...	...	...	...	0,28
<i>вепсы (чудь)</i>	...	...	...	...	...	0,52

К третьей ревизии (1762 г.) произошло некоторое уменьшение доли русских, но в новых границах Озёрной области именно в это время был достигнут максимальный удельный вес русских в населении — 92,7 %. В 60–90-е гг. XVIII в. по доле русского населения Озёрная область уступала в России только Центрально-Промышленному району (свыше 96 %), и немного превосходила Северный район (чуть более 90 %). В XIX в. доля русских в населении Озёрной области немного снизилась и держалась на уровне 88–89 %, что объясняется значительным миграционным притоком, в т. ч. иноязычного населения, в столицу Российской империи, а также переселенческими волнами из Прибалтики (эстонского и латышского населения) в соседние губернии — Петербургскую и Псковскую.

Заметное снижение доли русского населения в Озёрной области происходило в основном в первой половине XIX в. (с 92,1 до 88,4 % между пятой и десятой ревизиями, т. е. между 1795 и 1857 гг.). В этот период Псковская и Новгородская губернии оставались почти исключительно русскими. При этом по доле русского населения лидировала Псковская губерния, хотя в течение полувека его удельный вес в населении несколько уменьшился — 98,8 до 98,2 %. Связано это было с прибытием на территорию губернии переселенцев из Прибалтики (эстонцев и латышей). В то же время в Новгородской губернии происходил рост доли русского населения — с 95,2 до 95,6 %, что являлось следствием ассимиляции местного прибалтийско-финского населения (чуди/вепсов и карел).

В Петербургской губернии за первую половину XIX в. доля русского населения уменьшилась с 86,5 до 78,9 %, хотя минимум пришёлся на 1830-е гг. (77,5 %), после чего увеличился приток в С.-Петербург собственно русского населения и ускорилась ассимиляция местных прибалтийско-финских народов (ижоры и чуди, в первую очередь). Однако, известна и ещё одна причина уменьшения доли русских в населении губернии в 30-е гг. XIX в., а именно, начало более строго учёта нерусского населения. Во второй половине XIX в. в столичной губернии продолжался ускоренный рост доли русского населения.

Наименее «русской» в Озёрной области была Олонецкая губерния, где доля русского населения за первые полвека XIX в. уменьшилась с 78,6 до 76,3 %. Однако данное снижение было вызвано, прежде всего, тем, что во время последней ревизии (1857 г.) более добросовестно были учтены «обруселая чудь и корела», т. е. была несколько за-

вышена доля карел и вепсов. В реалии же Олонецкая губерния в этом плане почти не отличалась в середине XIX в. от Петербургской губернии, т. к. согласно девятой ревизии (1850 г.) доля русских здесь составляла 78,7 %. Схожие результаты дала и перепись 1897 г.

Согласно переписи 1897 г. самой «русской» губернией Озёрной области стала Новгородская, где русские составили 96,8 % населения. В этом плане Новгородская губерния заметна обогнала Псковскую губернию, испытывавшую во второй половине XIX в. заметный миграционный приток прибалтийских переселенцев (эстонцев и латышей). Соответственно, второй по доле русского населения в 1897 г. была Псковская губерния (94,7 %), третьей — Петербургская (81,9 %), четвёртой — Олонецкая (78,2 %).

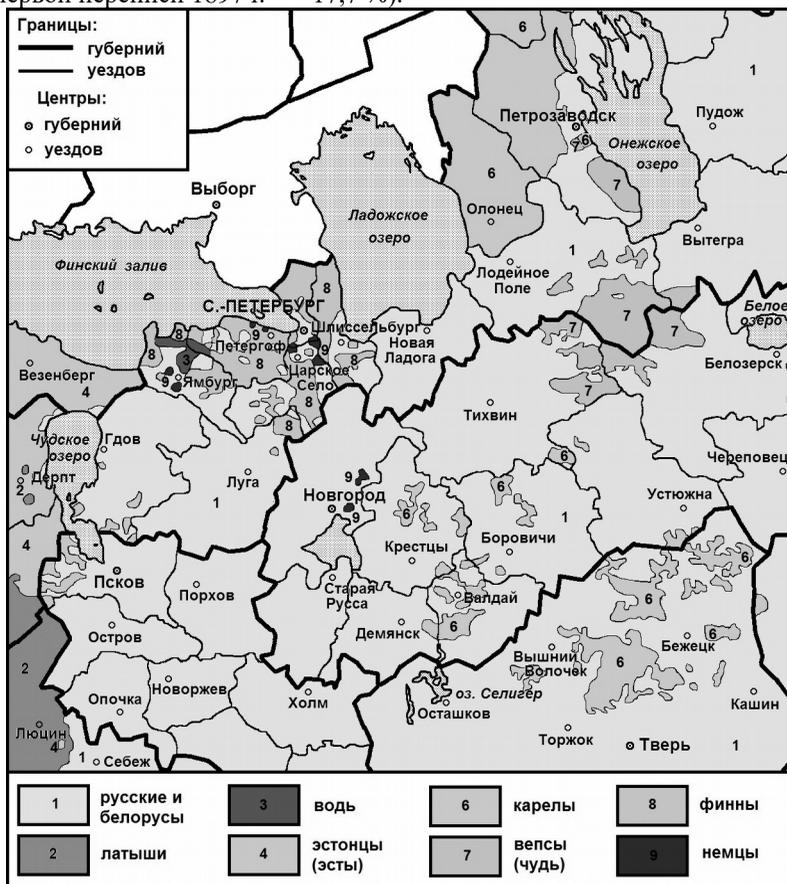
**Польское** население во второй половине XVIII в. можно определить весьма приблизительно, т. к. полноценно фиксировалось оно в это время только в Лифляндии («рижские поляки»). Согласно имеющимся данным, поляки составляли около 3 % населения будущей Витебской губернии (до 1772 г. — часть Речи Посполитой), куда входили южные окраины Псковской губернии (в границах 1924–1927 гг.).

В первой половине XIX в. доля поляков в Витебской губернии увеличилась до 5 %, вероятно, за счёт более высокого естественного прироста, причём в Себежском уезде Витебской губернии их доля достигла 14 %. Озёрная область к середине XIX в. вошла в число районов преимущественного проживания польского населения в границах империи. Их доля здесь превысила 0,7 %, однако, главным образом, за счёт С.-Петербурга. В целом же в столичной губернии их доля составляла около 2 %.

К концу XIX в. доля поляков в Озёрной области достигла 1,07 %, но они по-прежнему концентрировались в Петербургской губернии (2,13 % населения). В других губерниях области их доля в населении была заметно меньше: в Псковской — 0,4 %, в Новгородской — 0,23 %, в Олонецкой — 0,08 %.

Соседство Озёрной области с Прибалтикой сказывалось на относительно повышенной доле народов летто-литовской группы. В первую очередь, это относится к **латышам** (рис. 27). Однако вплоть до XIX в. их доля в Озёрной области была незначительной. Относительно повышена была их доля только на землях, вошедших в 1772 г. в состав Псковской губернии, а затем выделенных в Витебскую губернию. Здесь по итогам третьей и пятой ревизий (60–90-е гг. XVIII в.) доля ла-

тышей превышала 16 %. В XIX в. их доля в Витебской губернии даже повысилась: по данным восьмой ревизии (1833 г.) приблизилась к 19 % и затем держалась на высоком уровне (по данным ревизии 1857 г. и первой переписи 1897 г. — 17,7 %).



**Рис. 27.** Ареалы расселения народов в губерниях Озёрного края (по карте, составленной П. И. Кёппеном в 1851 г.<sup>208</sup>)

<sup>208</sup> Этнографическая карта Европейской России, составленная П. И. Кёппеном. С.-Петербург, 1851 г.

Собственно в Озёрной области в первой половине XIX в. латыши концентрировались в С.-Петербурге и Островском уезде Псковской губернии. Но уже тогда обозначилось переселенческое движение латышей из Прибалтики в Озёрную область, их доля здесь с конца XVIII в. по середину XIX в. выросла с 0,02 до 0,12 %, а к 1897 г. достигла 0,66 %. Согласно результатам переписи населения 1897 г. народы летто-литовской группы (латыши и очень немногочисленные в Озёрной области литовцы) составляли 1,0 % населения Псковской губернии, 0,7 % — Петербургской губернии, 0,5 % — Новгородской губернии и 0,01 % — Олонецкой губернии.

**Немцы** до 60-х гг. XVIII в. проживали только в Лифляндии и Эстляндии, и даже в С.-Петербурге их численность была незначительна. В 1760-е гг. начинается переселение немцев во внутренние губернии России, в первую очередь, в Нижнее Поволжье. В дальнейшем немецкие колонисты стали осваивать разные территории России. Также их доля стала расти вследствие расширения территории Российской империи.

К середине XIX в. немцы расселились во многих губерниях России, и значительное их число осело в С.-Петербурге. Причём рост немецкого населения был вызван как колонизационным притоком, так и повышенным естественным приростом благодаря ряду льгот (освобождение от рекрутской повинности, пособия из казны и т. д.). Доля немцев в населении Озёрной области достигла максимума в середине XIX в. (свыше 2 % при 0,06 % в конце XVIII в.), но к концу XIX в. несколько снизилась (до 1,44 % в 1897 г.).

В Петербургской губернии, относившейся к числу основных районов концентрации немцев в России, их доля в конце XVIII в. составляла 0,21 % (пятая ревизия), достигла максимума в 1833 г. (восьмая ревизия) — 5,5 %, затем стала уменьшаться — до 5 % в 1857 г. (десятая ревизия) и 3 % в 1897 г. (первая перепись). Что касается других территорий Озёрной области, то отметим, что согласно итогам переписи 1897 г. доля немцев в населении Псковской губернии составляла 0,34 %, Новгородской губернии — 0,31 %, Олонецкой губернии — 0,04 %.

До 60-х гг. XVIII в. в России фактически не было **евреев**, и только к концу века их численность начинает достаточно быстро расти. Так, на территории Витебской губернии евреи в конце XVIII в. составляли свыше 2 %. Но в XIX в. темпы прироста еврейского населения

стали самыми высокими среди народов России. Возможно, что в конце XVIII в. их численность также была более значительной, чем показывают имеющиеся данные. Учёт их в это время имел крайне низкое качество. Еврейская беднота всяческими путями стремилась уклониться от ревизского учёта и последующего подушного обложения.

Евреи занимали в России особое положение. Серия законов 1794, 1799 и 1825 гг. определила территорию, на которой официально разрешалось проживание евреев. Евреи в XIX в. жили замкнуто, не вступали в тесные контакты с окружающим населением, придерживались своей религии и почти не были подвержены ассимиляции. Евреи занимались преимущественно торгово-промышленной деятельностью и в Российской империи были сконцентрированы в городах и местечках Белоруссии, Литвы, Польши и Галиции.

Доля евреев в Озёрной области в середине XIX в. составляла 0,05 %, а к 1897 г. их доля выросла на порядок, достигнув 0,56 %, в т. ч. в Петербургской губернии — 0,76 %, в Псковской губернии — 0,66 %. В Новгородской губернии в 1897 г. евреи составляли 0,27 %, в Олонецкой губернии — 0,12 %.

Озёрная область относилась к числу главных районов проживания **карел.** Здесь было сконцентрировано свыше 40 % карел России. Основная их часть размещалась на землях Олонецкой губернии, значительная часть которой в последующем вошла в состав Карелии: в начале 1760-х гг. их доля здесь составляла 16,5 %, в 1795 г. — 18,0 %, в 1857 г. — 15,7 %, в 1897 г. — 16,3 %. В частности, в Повенецком уезде во второй половине XVIII в. карелы составляли около 45 %, в Олонецком и Лодейнопольском — около 40 %, в Петрозаводском — немного более 20 %. К середине XIX в. их доля заметно изменилась, достигнув в Олонецком уезде 70 %, а Петрозаводском — 22 %. В Повенецком уезде карелы по-прежнему составляли 45 %, но заметно снизилась их доля в Лодейнопольском уезде — до 5 %.

Однако приведённые данные примерны, т. к. основаны не на результатах ревизий, а на данных исчисления 40-х гг. XIX в., проведённых по инициативе П. И. Кёппена. Карелы в XVIII–XIX вв. не принимали заметного участия в миграционных процессах. Тем не менее, в 60–70-е гг. XVIII в. карелы проживали на гораздо большей территории, чем в 40-е гг. XIX в., часть их к тому времени подверглась обрусению.

В Петербургской губернии на протяжении XVIII — первой половины XIX вв. на долю карел приходилось около 0,4 % населения.

Они жили в Шлиссельбургском (около 9 %), Лужском (около 0,7 %) и Петербургском (0,2 %, или 3 % без города) уездах. К 1897 г. в столичной губернии осталось всего 835 карел, что составило 0,04 % её населения.

После потери Россией в пользу Швеции в 1617 г. Карельского перешейка часть карел переселилось на Новгородские земли (в дальнейшем — территория Новгородской губернии), прилегающие к «свейской» границе. Два крупных переселенческих потока было направлено в сторону Валдая (валдайские карелы) и Тихвина (тихвинские карелы). Поток мигрантов усилился во время русско-шведской войны 1656–1658 гг. Однако, мигрантов 50–60-х гг. XVII в. называли «новоприходцами» в отличие от переселенцев первой трети XVII в. — карел «старого выхода»<sup>209</sup>.

На территории Новгородской губернии во второй половине XVIII в. карелы составляли 3,8 %, и проживали здесь преимущественно в Валдайском (около 15 %), Тихвинском и Крестецком (около 9 %), Боровичском и Устюжском (около 3 %) и Старорусском (около 2 %) уездах. К середине XIX в. доля карел в Новгородской губернии снизилась до 3,2 %, но география их проживания фактически не изменилась.

Быстрое обрусение карел Новгородской губернии началось в пореформенный период, и уже к 1897 г. их доля снизилась до 0,73 %. Если в начале XIX в. на территории Новгородской губернии проживало около 25 тыс. карел, ближе к середине века — 27 тыс.<sup>210</sup>, а в 1858 г. даже 31 тыс., то к 1897 г. их осталось менее 10 тыс., а последующие переписи вообще не зафиксировали здесь карел.

Меньше всего карел в Озёрной области проживало в Псковской губернии. Перепись населения 1897 г. зафиксировала здесь всего 37 карел (0,003 % населения губернии).

**Вепсы** (в то время называемые **чудью**) концентрировались как на землях Новгородской губернии (Новгородский, Тихвинский и Белозерский уезды) и Олонецкой губернии (Петрозаводский, Олонецкий и

---

<sup>209</sup> Фишман О. М., Цыпкин Д. О. Тихвинские карелы. Опыт изучения самосознания локальной этноконфессиональной группы // Проблемы археологии и этнографии. Выпуск 5. Историческая этнография. Русский Север и Ингерманландия. СПб.: Изд. СПб. ун-та, 1997. С. 73–84.

<sup>210</sup> Кёппен П. И. Об этнографической карте Европейской России. СПб., 1852.

Лодейнопольский уезды). В 1897 г. их было зарегистрировано 25,6 тыс. (0,52 % населения Озёрной области).

**Эстонцы** в XVIII в. почти полностью концентрировались в Эстляндии и Лифляндии. Кроме Прибалтики, небольшое количество эстонцев проживало в соседних уездах Петербургской и Псковской губерний. Озёрная область стала территорией, куда началось переселение эстонских крестьян. В XVIII в. в Петербургской губернии небольшие группы эстонцев стали проживать в Гдовском и Нарвском уездах. В Псковской губернии эстонцы проживали в Псковском уезде (около 3 %, включая «псковских эстов», или сету) и Опочецком уезде (0,5 %).

В начале XIX в., а именно в 1816 г. и 1819 г. царские законы раскрепостили крестьян Эстляндской и Лифляндской губерний. Свыше 100 тыс. эстонских и латышских крестьян в 1840-е гг. приняли православленную веру в стремлении освободиться от помещиков с помощью российского правительства. По законам 1849 г. и 1856 г. крестьянам было разрешено покупать землю в собственность, но помещики требовали слишком большую плату за землю или её аренду. В этих условиях началась массовая миграция эстонского и латышского населения из Прибалтики, особенно на территорию соседних российских губерний — Петербургской и Псковской<sup>211</sup>.

Причиной оседания эстонцев и латышей в достаточно слабо освоенных, лесистых и заболоченных местах, какие представляли собой территории Восточного Причудья, была более низкая плата за аренду, как и цена для выкупа земли в частную собственность. Губернские власти охотно принимали прибалтийских переселенцев, видя в них пионеров сельскохозяйственных нововведений и учителей по правильной обработке полей и лугов.

Поэтому в XIX в. в Озёрной области доля эстонцев стала быстро расти, особенно в пореформенный период. Так, если в 30–50-е гг. XIX в. их доля в населении края держалась на уровне свыше 0,6 %, то согласно переписи 1897 г. их удельный вес составил 1,87 %. В населении Петербургской губернии их доля за это время выросла с 0,85 до 3,04 %, в Псковской губернии — с 1,3 до 2,27 %. К середине XIX в. эстонцы обосновались в Гдовском (2,66 %) и Петербургском (1,13 %) уездах столичной губернии, то к концу столетия они расселялись прак-

---

<sup>211</sup> Маамяги В. А. Эстонцы в СССР. 1917–1940 гг. М.: Наука, 1990. 200 с.

тически во всех уездах Петербургской губернии. В населении Новгородской и Олонекской губерний в 1897 г. доля эстонцев была незначительной (0,23 % и 0,006 % соответственно).

В Псковской губернии эстонцы (включая сету, называемых также «псковскими эстами» или «полуверцами») концентрировались в Псковском уезде: в 1830-е гг. — 6,2 %, в 1897 г. — 7,82 %. Общее число «псковских эстов» в 80-е гг. XIX в. оценивалось в 12–13 тысяч<sup>212</sup>. Согласно переписи населения 1897 г. численность «полуверцев» составляла 16,5 тыс.<sup>213</sup>.

**Финны** в XVIII–XIX вв. концентрировались на территории Петербургской губернии. По окончании военных действий в годы Северной войны Ингерманландию покинули шведские и немецкие землевладельцы, но осталась значительная часть финского населения. Уже в 1710-е гг. наблюдался новый приток переселенцев из Финляндии, вызванный трудными условиями жизни в разорённой войной стране. Однако эта миграционная волна поглощалась городами, почти не влияя на численность финнов в сельской местности<sup>214</sup>. Доля финнов в Озёрной области в первой половине XVIII в. держалась на уровне около 3 % и затем начала уменьшаться из-за невысокого естественного прироста.

В XVIII в. доля финнов в уездах Петербургской губернии составляла: в Шлиссельбургском уезде — 42,6 %, в Софийском (с 1808 г. — Царскосельском) — 41,4 %, в Ораниенбаумском (с 1848 г. — Петергофском) — 37,6 %. Заметно ниже их доля была в Рождественском уезде — около 19 %, Ямбургском — 12,8 %, Петербургском — около 2 %.

В начале XIX вв. намечился небольшой рост численности финнов в Озёрной области, их доля выросла с 2,68 % (1775 г.) до 3,09 % (1833 г.). Связано это было с тем, что после присоединения в 1809 г. Финляндии к Российской империи усилился приток финского насе-

---

<sup>212</sup> Трусман Ю. Полуверцы Псково-Печорского края // Живая старина. 1890. Вып. 1. СПб. С. 31–62.

<sup>213</sup> Гурт Я. О псковских эстонцах, или так называемых «сетукезах» // Известия императорского русского общества. Том XLI. 1905. СПб., 1906. С. 1–22.

<sup>214</sup> Чистяков А. Ю. Численность и расселение ингерманландских финнов (вторая половина XIX — начало XX в.) // Проблемы археологии и этнографии. Выпуск 5: Историческая этнография: Русский Север и Ингерманландия. СПб.: Изд-во СПб. ун-та, 1997. С. 84–93.

ния в С.-Петербург и частично в сельскую местность Ингерманландии. Но в последующем начался обратный процесс и к 1897 г. их доля уменьшилась до 2,76 %.

В 1862 г. в Петербургской губернии насчитывалось 77,8 тыс. финнов<sup>215</sup>. В середине XIX в. финны составляли 42 % населения Шлиссельбургского уезда, около 28 % населения Царскосельского и Петергофского уездов, 14 % — Ямбургского и 5 % — Петербургского уездов. С 1795 по 1897 гг. доля финнов в населении губернии снизилась с 9,05 до 6,17 %. В населении Олонецкой губернии в 1897 г. финны составляли 0,66 %, Псковской губернии — 0,32 %, Новгородской губернии — 0,05 %.

Финны, проживавшие в Петербургской губернии (финны-ингерманландцы) делились на две этнографические группы: савакот и эврейсет. Так, согласно оценкам П. И. Кёппена, в 1834 г. в Петербургской губернии проживало 72,3 тыс. финнов, в т. ч. около 43 тыс. савакот и 29,3 тыс. эврейсет<sup>216</sup>.

Более многочисленной была этнографическая группа переселенцев из восточной Финляндии — савакот (выходцы из исторической области Саво и из других частей Финляндии). Финны-савакот проживали в пяти уездах Петербургской губернии: Ямбургском, Петергофском, Царскосельском, Шлиссельбургском и Петербургском (рис. 28).

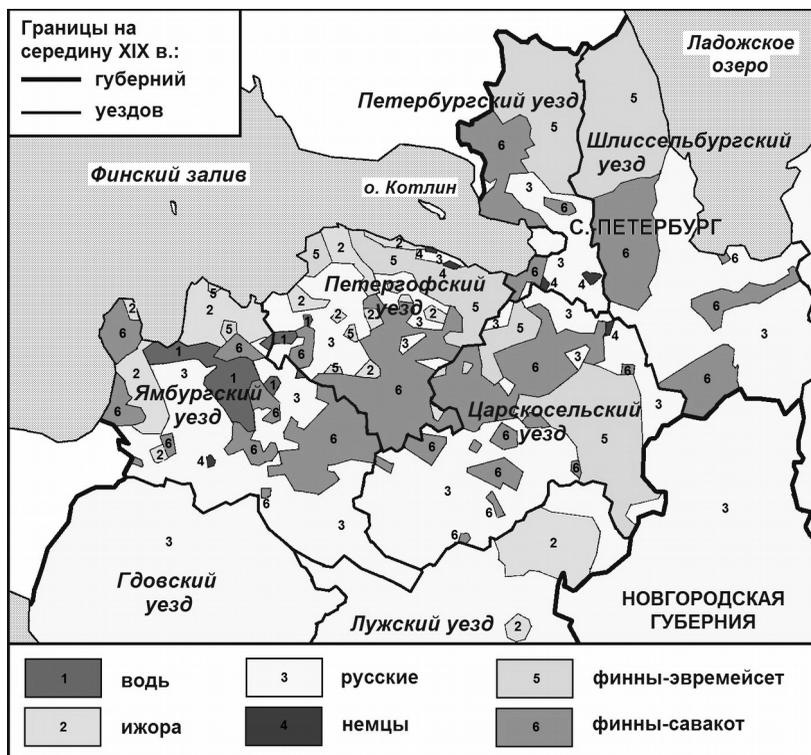
Эврейсет — это переселенцы из ближайших районов Финляндии, в частности, из прихода Эуряпяя, занимавшего северо-западную часть Карельского перешейка, и соседних с ним приходов. Часть их поселилась на соседних юго-восточных землях Карельского перешейка (Петербургский и Шлиссельбургский уезды), ещё две группы расселилось к югу от Финского залива и р. Невы (Петергофский и Царскосельский уезды). Эврейсет считали всех остальных финнов поздними пришельцами и воздерживались от браков с ними<sup>217</sup>.

---

<sup>215</sup> Чистяков А. Ю. Указ. соч.

<sup>216</sup> Кёппен П. И. 1852. Указ. соч.

<sup>217</sup> Шлыгина Н. В. Финны-ингерманландцы // Народы России: Энциклопедия. М.: Большая Российская Энциклопедия, 1994. С. 372–373.



**Рис. 28.** Арелалы расселения народов в С.-Петербургской губернии в середине XIX в. (по карте, составленной П. И. Кёппеном в 1849 г.<sup>218</sup>)

Предки будущих савакот и эврмейсет проживали в зоне карело-емских этнических контактов и сначала входили в состав западных карел, но со временем подверглись финскому влиянию и вошли в состав финно-суоми этноса, приняли от шведов лютеранство. Тем не менее, язык финнов-ингерманландцев (особенно эврмейский диалект) сохра-

<sup>218</sup> Этнографическая карта Санкт-Петербургской губернии, составленная П. И. Кёппеном. С.-Петербург, 1849 г.

нил некоторое сходство с языком ижоры — более ранних выходцев с того же Карельского перешейка<sup>219</sup>.

**Ижорцы (ижора) и водь** в XVIII–XIX вв. проживали только на территории Петербургской губернии. Согласно оценкам П.И. Кёппена, в 1834 г. в Петербургской губернии проживало 17,8 тыс. ижорцев и 5,1 тыс. води<sup>220</sup>. Ареал расселения води приходился преимущественно на территорию Ямбургского уезда, и частично — Петергофского. Ижорцы концентрировались в XIX в. в Ямбургском, Петергофском и Лужском уездах. Перепись населения 1897 г. выявила 13,7 тыс. ижорцев, что составило 0,28 % населения Озёрной области.

В целом доля *прибалтийско-финского* населения в Озёрной области в течение XVIII–XIX вв. имела тенденцию к уменьшению. Так, согласно первой ревизии (1719 г.) в крае его доля составляла 8,19 %, а согласно переписи населения 1897 г. — 6,84 %. Однако были и периоды повышения удельного веса прибалтийско-финских народов, связанные с изменениями границ России и Озёрного края, а также переселением из Эстляндии и Лифляндии эстонцев в конце XVIII в. и на протяжении большей части XIX в. Так, например, минимальная доля прибалтийско-финских народов в населении Озёрной области была зафиксирована в ходе пятой ревизии (1795 г.) — 6,13 %. Но при этом необходимо отметить учёт в ходе переписи населения 1897 г. вепсов (чуди) и ижорцев (ижоры), что дало прибавку почти на 0,8 % по сравнению с предшествующими ревизиями населения.

Таким образом, можно говорить о медленном уменьшении доли прибалтийско-финских народов в населении Озёрной области вследствие их постепенной ассимиляции на протяжении XVIII–XIX вв., даже несмотря на заметный приток эстонцев в этот период, особенно в XIX в. Процессу перехода прибалтийско-финских народов на русский язык в этот период посвящено интересное сообщение в военно-статистическом обозрении Петербургской губернии, изданном в 1851 г.: «Кроме своего природного, большая часть чухон и в особенности ижора объясняются по-русски... Впрочем, в удалённых от проезжих дорог селениях... ещё нередко можно встретить чухон..., которые почти не

---

<sup>219</sup> Чистяков А. Ю. Указ. соч.

<sup>220</sup> Кёппен П. И. 1852. Указ. соч.

знают русского языка. В северной оконечности губернии на границе с Финляндией русский язык также мало знаком финнам»<sup>221</sup>.

Согласно переписи 1897 г. прибалтийско-финское население составляло 21,4 % жителей Олонецкой губернии (в т. ч. карелы — 16,3 %, вепсы — 4,4 %, финны — 0,7 %), 9,9 % — Петербургской губернии (в т. ч. финны — 6,2 %, эстонцы — 3,0 %, ижорцы — 0,65 %), 2,6 % — Псковской губернии (в т. ч. эстонцы и сету — 2,3 %, финны — 0,3 %), 1,7 % — Новгородской губернии (в т. ч. карелы и вепсы — по 0,7 %, эстонцы — 0,2 %).

### **Этническая и конфессиональная география по итогам переписи 1897 г.**

Результаты Первой всеобщей переписи населения Российской империи часто вводятся в научный оборот как наиболее надёжные среди всех местных переписей и оценок численности населения, осуществлённых до XX в. Нами был проведён географический анализ этнической и конфессиональной структуры населения уездов северо-западных губерний Российской империи<sup>222</sup>. Согласно существующему в то время районированию государства, территория современного Северо-Запада входила в основном в состав Озёрной области (Псковская, Новгородская, Петербургская и Олонецкая губернии), а также частично в состав Верхнего Поднепровья и Белоруссии или Литовско-Белорусского края (часть Витебской губернии)<sup>223</sup>.

---

<sup>221</sup> Военно-статистическое обозрение Российской империи. СПб., 1851. Т. III. Ч. 1. С. 211.

<sup>222</sup> Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Распределение населения по вероисповеданиям и регионам. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_rel\\_97.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_rel_97.php); Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Распределение населения по родному языку, губерниям и областям. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_lan\\_97.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_lan_97.php); Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Распределение населения по родному языку и уездам 50 губерний Европейской России. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_lan\\_97\\_uezd.php?reg=0](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_lan_97_uezd.php?reg=0).

<sup>223</sup> Россия. Географическое описание Российской империи по губерниям и областям с географическими картами. Том 1. Европейская Россия,

Спецификой переписи 1897 г., которую этнографы оценивают в качестве недостатка, явилось выявление этнической принадлежности с помощью вопроса о родном языке (частично — и вопроса о вероисповедании). С позиции современной науки лингвистика в то время была разработана слабо, ряд языков именовали наречиями, наречия — языками. К тому же, были выделены далеко не все этнические общности, о чём свидетельствуют результаты последующих переписей<sup>224</sup>.

Чтобы сохранить стиль изложения той эпохи, мы используем названия языковых групп и отдельных народов, какие были приняты в конце XIX в. Русское население в то время рассматривалось состоящим из трёх групп: великороссов, малороссов и белоруссов. Соответственно, русский язык включал великорусское, малорусское и белорусское наречия. В таком виде русский язык включался в славянскую группу, наравне с польским языком. В статистике переписи 1897 г. великороссы иногда рассматривались вместе с белоруссами и малороссами. В составе литовско-латышской группы рассматривались три наречия: латышское, литовское и жмудское. В интересующих нас губерниях к наречиям финской группы были отнесены: эстонское, финское, карельское, ижорское и чудское (табл. 3).

Расселение населения, считающего родным **великорусский** язык, отображено на рис. 29. Наименьшей была доля великорусского населения в Петербургской губернии. Обращает на себя внимание высокая доля невеликорусского населения в уездах, территория которых сейчас заселена почти исключительно русскими. Это, к примеру, ряд уездов Петербургской и Витебской губерний. Ко вторым относятся Себежский, Невельский и Велижский, территория которых ныне входит в основном в состав Псковской области. Именно здесь регистрирова-

---

1913; Россия. Полное географическое описание нашего отечества / Под ред. В. П. Семенова и под общим руководством П. П. Семенова и В. И. Ламанского. Том 3. Озёрная область. СПб.: Издание А. Ф. Девриена, 1900. 456 с.; Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Под ред. В. П. Семёнова и под общим руководством П. П. Семёнова и В. И. Ламанского. Том 9. Верхнее Поднепровье и Белоруссия. СПб.: Издание А. Ф. Девриена, 1905. 620 с.

<sup>224</sup> Брук С. И. Этнический состав населения России // Народы России: энциклопедия. М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. С. 24–36.

лось население, считающее родным **белорусский** язык (85,7 % — в Велижском уезде, 84 % — в Невельском и 47,1 % — в Себежском).

Таблица 3

Распределение населения северо-западных губерний по родному языку и вероисповеданию согласно итогам переписи 1897 г.

Язык или языковая группа	Псковская губерния		Новгородская губерния		Петербургская губерния	
	чел.	%	чел.	%	чел.	%
<i>Всё население</i>	1122317	100	1367022	100	2112033	100
Великорусский	1063007	94,72	1323799	96,84	1729564	81,89
Малорусский	77	0,01	254	0,02	7612	0,36
Белорусский	2321	0,21	648	0,05	4219	0,20
Польский	4466	0,40	3128	0,23	45009	2,13
Литовско-латышские наречия	11221	1,00	7056	0,52	14640	0,69
Немецкий	3885	0,34	4188	0,31	63457	3,00
Еврейский	7361	0,66	3732	0,27	16061	0,76
Татарское наречие	47	0,004	513	0,04	5994	0,28
Финское наречие	3645	0,32	645	0,05	130413	6,17
Карельское наречие	37	0,003	9980	0,73	835	0,04
Ижорское наречие	0	0	4	0,00	13721	0,65
Чудское наречие	2	0,00	9157	0,67	303	0,01
Эстонское наречие	25458	2,27	3112	0,23	64116	3,04
<i>Всего финские наречия</i>	29142	2,60	22898	1,68	209444	9,92

Вероисповедание						
Православные и единоверцы	1042716	92,91	1312883	96,04	1728147	81,82
Старообрядцы и уклоняющиеся от православия	40475	3,61	31150	2,27	20120	0,95
Римско-Католики	5524	0,44	4775	0,34	65471	3,10
Лютеране и другие протестанты	26064	2,32	13696	0,98	267811	12,68
Иудеи	7467	0,67	3802	0,28	21453	1,02

К 1926 г. доля белорусов в этих уездах, переданных в 1924 г. в состав Псковской губернии, уменьшилась примерно вдвое. Вероятно, в этот период здесь происходили интенсивные процессы ассимиляции и смены этнического самосознания населения с переходными русско-белорусскими говорами, превратившегося за короткие сроки в «русских» по статистике.

Повышенная доля **поляков** (см. рис. 29) в трёх уездах Витебской губернии (особенно в Себежском уезде — 1,5 %) объясняется вхождением в прошлом территории последней в состав Речи Посполитой. Относительно высокая доля поляков в ряде уездов Петербургской и Новгородской губерний (особенно в С.-Петербурге — 2,8 %, Царское-сельском и Петергофском уездах — по 1,9 %, в Новгородском уезде — 1,1 %), — следствие миграционных процессов, о чём свидетельствует концентрация польского населения в столице и губернских центрах.

К народам летто-литовской (балтийской) группы индоевропейской семьи ныне относят латышей и литовцев. Тогда их языки рассматривались как наречия. Повышенная доля **латышей** в ряде уездов Новгородской и Псковской губерний — результат их миграции во второй половине XIX в. Наиболее высока была доля латышей в Новгородском (2,4 %) и Крестецком (1,3 %) уездах Новгородской губернии, Островском (1,8 %), Псковском (1,7 %), Торопецком (1,4 %) и Холмском (1,1 %) уездах Псковской губернии, а также в Велижском уезде (2,5 %) Витебской губернии.

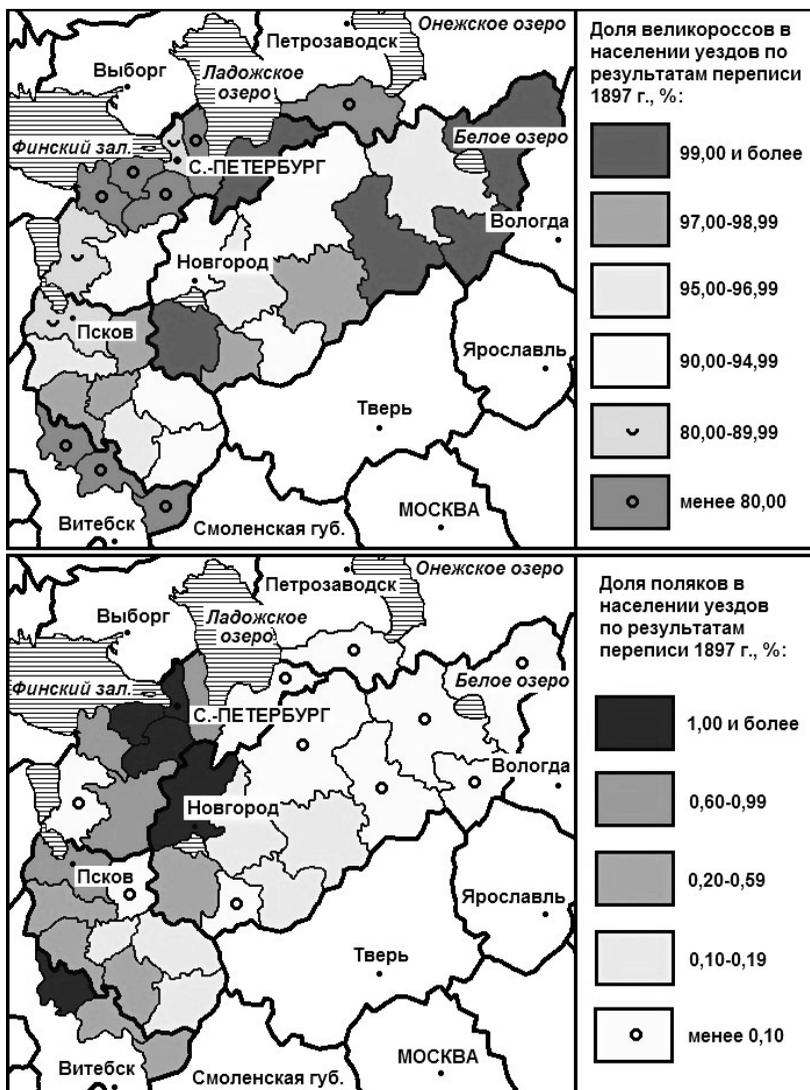


Рис. 29. Доля в 1897 г. населения, признающего в качестве родного великорусский и польский языки

Среди народов германской группы во всех губерниях по уездам фиксировались **немцы** (рис. 30). Повышенной долей немецкого населения на Северо-Западе отличалась только Петербургская губерния (особенно С.-Петербург — 4 % и уезды столичной губернии: Ямбургский — 2,6 %, Царскосельский — 2,1 %, Шлиссельбургский — 1,8 %. В Новгородской и Псковской губерниях немецкое население концентрировалось преимущественно в губернских центрах (1,4 % — в Новгородском уезде, 0,9 % — в Псковском уезде).

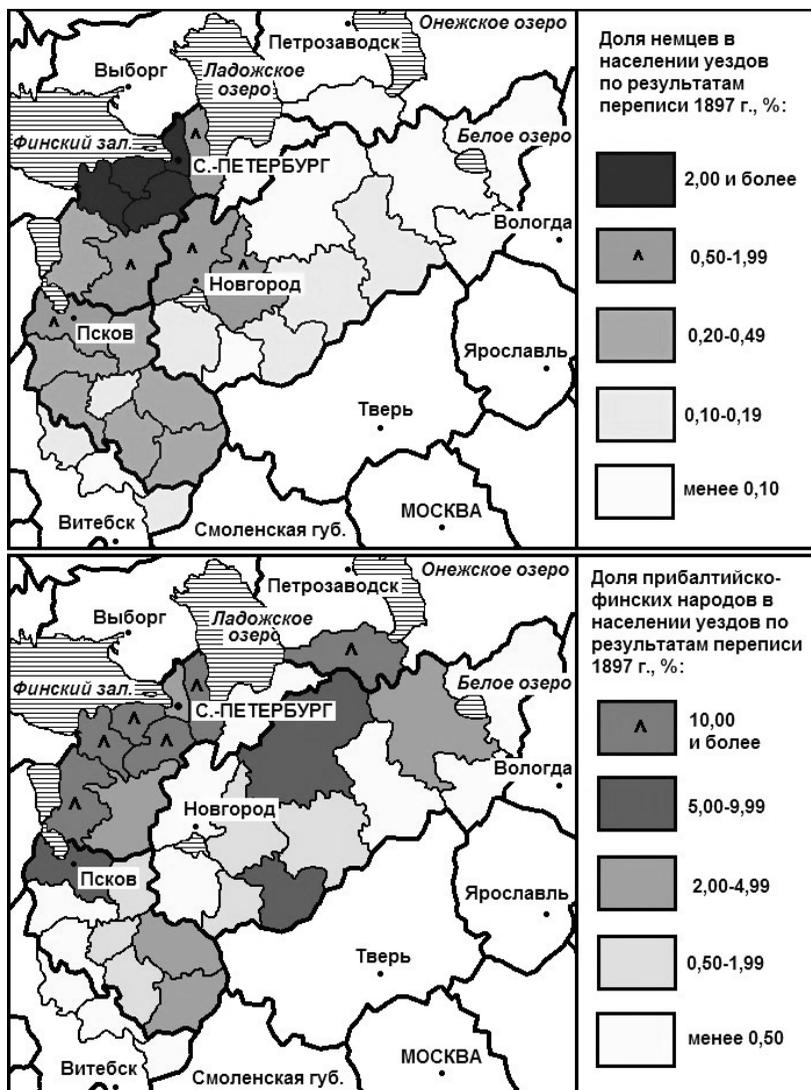
Среди народов финно-угорской группы уральской языковой семьи (см. рис. 30) фиксировались: **эсты** (эстонцы) в Псковской, Новгородской и Петербургской губерниях; **чудь** (ныне вепсы) — в Новгородской губернии; **карелы** (карелы) — в Новгородской губернии; **ижора** (ижорцы) — в Петербургской губернии; **финны** (в основном ингерманландские финны вместе с водью) — в Псковской и Петербургской губерниях.

**Чудь** была зафиксирована только в Новгородской губернии — в Тихвинском (7,2 %) и Белозерском (2,3 %) уездах. В 1897 г. численность вепсов составляла 25,6 тыс. чел., в т. ч. 7,3 тыс. проживало в Восточной Карелии, к северу от р. Свирь<sup>225</sup>. Ядром этнической территории вепсов уже тогда была Вепсовская возвышенность.

**Карелы** в пределах современной территории Северо-Запада концентрировались в Новгородской губернии. Согласно результатам переписи населения 1897 г. численность карел в Валдайском уезде Новгородской губернии составляла 5,8 тыс. чел. (6,1 % населения уезда). В Тихвинском уезде Новгородской губернии в 1897 г. проживало 1,4 тыс. карел (1,4 % населения уезда), т. е. в пять раз меньше, чем чуди (вепсов). Здесь они были сконцентрированы на небольшой территории в верхнем течении р. Чагоды и были тогда известны под именем «тихвинские карелы» (ныне это южная часть Бокситогорского района Ленинградской области).

---

<sup>225</sup> Matley Ian M. Demographic Trends and Assimilation Among the Finnic-Speaking Peoples of North-Western Russia // Ural-Altische Jahrbücher, 48. Wiesbaden, 1976. P. 167–185.



**Рис. 30.** Доля в 1897 г. населения, признающего в качестве родного немецкий и прибалтийско-финские языки

Повышенная доля **эстонского** населения характеризовала ряд уездов Петербургской губернии (Ямбургский — 21,9 %, Гдовский — 10,5 %, Петергофский — 6,2 %, Лужский — 3,6 %) и Псковской губернии (т. н. «православные эстонцы» — сету в Псковском уезде — 7,8 %, эстонские переселенцы в Торопецком и Холмском уездах — 3 и 2,5 % соответственно). Одним из главнейших направлений миграции эстонского и латышского населения было Восточное Причудье, в частности Гдовский и Лужский уезды С.-Петербургской губернии. В Гдовском уезде численность эстонцев к 1897 г. достигла 5,3 тыс. чел., в Лужском уезде — 4,8 тыс. чел.

**Финны**, сейчас известные как финны-ингерманландцы, составляли значительную долю населения Шлиссельбургского (39,3 %), Царскосельского (25,7 %), Ямбургского (14,2 %) и Петергофского (13,2 %) уездов Петербургской губернии. Финны также были выделены отдельно в Псковской губернии, где, однако, составляли небольшой процент во всём населении. Наиболее высока была доля финнов в Холмском (1,1 %) и Торопецком (0,8 %) уездах. Кроме того, в Петербургской губернии была зарегистрирована **ижора** (ижорцы). Ижорцы жили в основном в Ямбургском (7,8 %) и Петергофском (4,8 %) уездах.

Таким образом, в конце XIX в. наиболее **этнически мозаичными** в пределах современной территории Северо-Запада России были четыре уезда Петербургской губернии: Ямбургский (с этническими компонентами кроме русских: эстонцы, финны, ижорцы и немцы), Царскосельский и Шлиссельбургский (финны, эстонцы и немцы), Петергофский (финны, эстонцы, ижорцы, поляки и немцы). В С.-Петербурге была относительно повышена доля немцев, финнов и поляков (табл. 4).

Согласно результатам переписи населения 1897 г. численность финнов в Петербургской губернии за вторую половину века достигла 130,4 тыс. (вместе с водью). Их доля в населении губернии составляла 6,2 %. Доля ижорского населения тогда же составляла 0,7 % (13,7 тыс. чел., по другим оценкам — до 21,7 тыс. чел.), эстонского населения — 3 % (64,1 тыс. чел.), почти такую же долю составляли немцы (63,5 тыс. чел.), 2,1 % — поляки, 0,8 % — евреи. Доля русского населения (с украинцами и белорусами) в губернии достигла 82,4 %. По-

что все ижорцы и подавляющая часть финнов-ингерманландцев (107 тыс. чел.) проживали в сельской местности губернии<sup>226</sup>.

Таблица 4

Национальный состав населения уездов Петербургской губернии в 1897 г. (по родному языку)

Уезды	Доля национальностей по переписи 1897 г., %					
	русские	финны	немцы	эстонцы	поляки	ижорцы
Петербургский	86,0	2,9	4,0	0,95	2,8	...
Гдовский	88,9	0,2	0,2	10,5	0,05	—
Лужский	91,8	0,75	0,7	3,6	0,75	0,5
Новоладожский	99,1	0,1	0,1	0,1	0,05	—
Петергофский	69,0	13,2	2,4	6,2	2,7	4,75
Царскосельский	66,4	25,7	2,05	2,45	1,9	—
Шлиссельбургский	55,6	39,3	1,75	1,75	0,6	—
Ямбургский	51,0	14,2	2,6	21,9	0,9	7,8
<b>Итого по губернии</b>	<b>82,4</b>	<b>6,2</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>2,1</b>	<b>0,7</b>

В С.-Петербурге согласно результатам переписи 1897 г. этническую пестроту населения задавали представители пяти национальностей: немцы (4 %), поляки (2,9 %), финны (1,7 %), эстонцы (1 %) и евреи (около 1 %). Численность немцев (наиболее крупного иноязычного компонента населения столицы) достигла своего максимума на рубеже XIX–XX вв — 50,3 тыс. чел. К 1910 г. к числу национальностей, достигших 1 % населения С.-Петербурга, добавились белорусы и латыши<sup>227</sup>.

Перейдём к обзору *конфессиональной географии* Северо-Запада, который позволяют нам сделать итоги переписи населения 1897 г. Доля **православного** населения (куда включали также единоверцев)

<sup>226</sup> Выскочков Л. В. Об этническом составе сельского населения Северо-Запада России // Петербург и губерния. Л., 1989. С. 113–121.

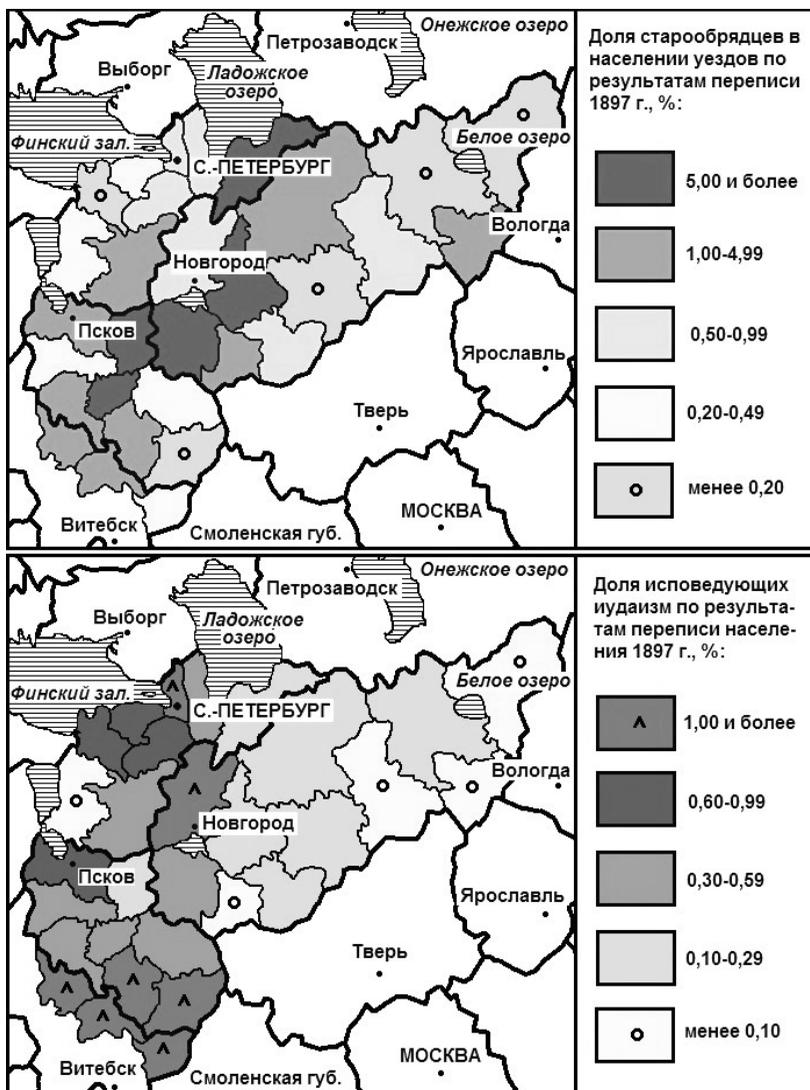
<sup>227</sup> Юхнева Н. В. Немцы в Петербурге во второй половине XIX — начале XX в. // Этноконтактные зоны в Европейской части СССР (география, динамика, методы изучения). М.: МФГО, 1989. С. 85–96.

мало отличалась от суммарной доли населения, считающего родным русский и белорусский языки. Но можно отметить и ряд несоответствий.

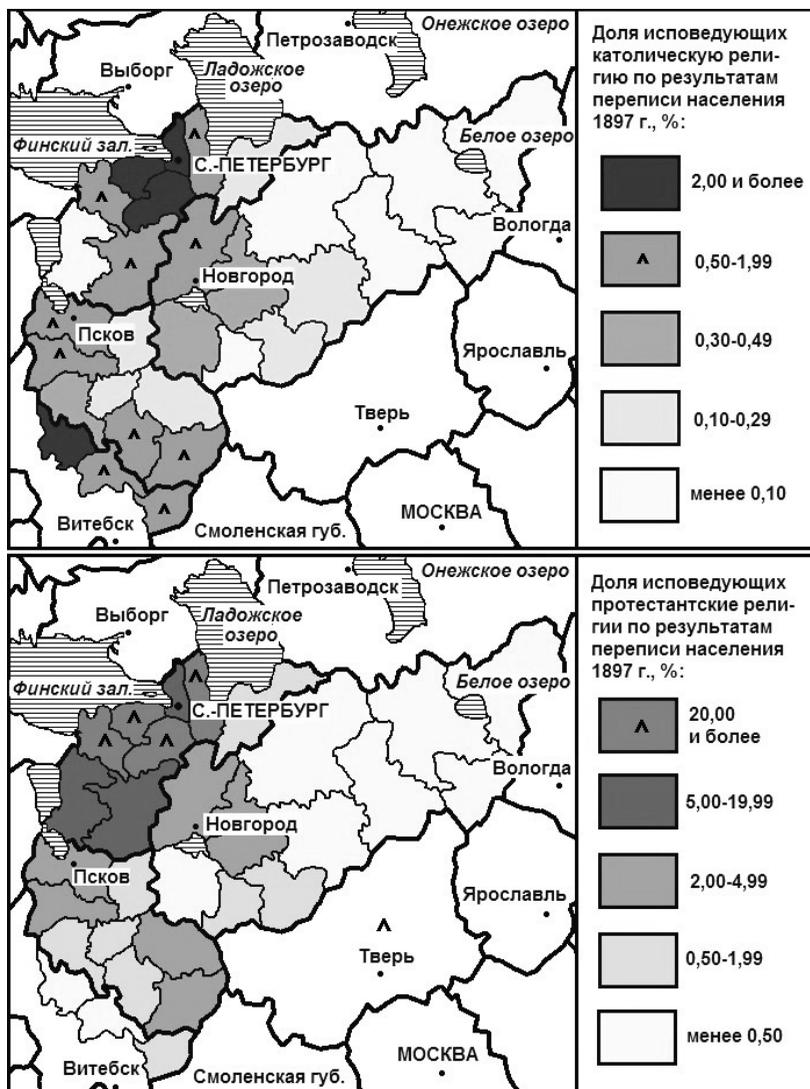
Так, во всех трёх губерниях встречались уезды с повышенной долей **старообрядческого** населения (рис. 31). Это Порховский (12,8 %) и Новоржевский (5,2 %) уезды Псковской губернии, Старорусский (7,3 %) и Крестецкий (6,8 %) уезды Новгородской губернии, а также Новолодожский уезд (6,5 %) Петербургской губернии. С другой стороны, православие исповедовали некоторые прибалтийско-финские народы (карелы, вепсы, ижорцы и сету), что заметно повышало долю православного населения в местах их концентрации (в основном это касается территории Новгородской губернии, в меньшей степени — Псковской и Петербургской губерний).

На примере удельного веса населения, исповедующего в 1897 г. **иудаизм**, можно рассмотреть реальную долю **еврейского** населения. Связано это с тем, что часть еврейского населения в качестве родного языка признавала немецкий или русский, и в итоге их численность, если следовать только данным по языку, была несколько заниженной. Поэтому подключение к анализу конфессиональной принадлежности населения даёт более точную оценку численности евреев. Население, исповедующее иудаизм, фиксировалось по уездам всех губерний (см. рис. 31). Доля евреев была высока в губерниях, входящих в область, оконтуренную «чертой оседлости» еврейского населения, куда входила территория Витебской губернии. На территориях, не входящих в эту область, доля евреев была повышена преимущественно в населении губернских центров (в Новгородском уезде — 1,1 %, в Псковском уезде — 0,7 %), а также в населении столицы (1,4 %).

Население, исповедующее **римско-католическую** религию (рис. 32), проживало на территории Витебской губернии, около двух веков входящих в состав Речи Посполитой. К примеру, католики составляли 3,1 % жителей Себежского уезда. В других губерниях, и особенно в С.-Петербурге, повышенная доля католиков связана с выходцами из Польши и других католических стран. Их доля была повышена в Петербургском (4,1 %), Царскосельском (2,8 %), Петергофском (2,5 %) и Ямбургском (1,7 %) уездах столичной губернии.



**Рис. 31.** Доля в 1897 г. старообрядцев и населения, исповедующего иудаизм



**Рис. 32.** Доля населения, исповедующего в 1897 г. римско-католическую и протестантскую религии

Господствующей религией населения соседних с Петербургской и Псковской губерниями прибалтийских губерний с XVI в. является **лютеранство**. Население, исповедующее лютеранство и другие направления протестантской религии, было достаточно многочисленным в Петербургской губернии (в основном финны-ингерманландцы, эстонцы и часть немцев), ряде уездов Псковской и Новгородской губерний, принявших эстонских и латышских переселенцев.

Так, доля протестантов в населении уездов столичной губернии составляла: Шлиссельбургский — 41,4 %, Ямбургский — 31 %, Царское-сельский — 29,8 %, Петергофский — 24 %, Петербургский — 8,9 %. (собственно в С.-Петербурге — только 7,9 %). В Гдовском и Лужском уездах Петербургской губернии лютеранство исповедовали преимущественно эстонские и латышские переселенцы XVIII–XIX вв. Их общая численность в 1897 г. в Гдовском уезде составляла 15,4 тыс. чел. (10,6 % от населения уезда), в Лужском уезде — 7,5 тыс. чел. (5,6 %).

В географический анализ, проведённый по итогам переписи населения 1897 г., нами не были включены наименее многочисленные народы, а также приверженцы ряда религий (например, мусульмане) опять же по причине своей малочисленности в это время на современной территории Северо-Запада России.

### 3.3. ПУТИ СООБЩЕНИЯ

#### Петербургское время (XVIII — первая половина XIX в.)

Северная война 1700–1721 г. коренным образом меняет военную, политическую, экономическую ситуацию в Северной и Восточной Европе. Главным её военно-политическим итогом становится то, что русские границы после столетий отступления (с Ореховецкого мира 1323 г. до Столбовского мира 1617 г.) продвинулись на запад. В состав Московского царства, которое по случаю победы в Северной войне стало официально именоваться Российской империей, вошли не только земли, полученные шведами по Выборгскому договору 1609 г. и Столбовскому мирному договору 1617 г. — это бывшие Корельский, Ореховецкий, Копорский, Ямской, Ивангородский уезды. К Российской империи отходили также земли, никогда до этого нашему государству не принадлежавшие. Это западная часть Карельского перешейка с Выборгом, а также Эстляндия и Лифляндия.

Граница Российской империи со Шведским королевством, определённая Ништадтским мирным договором 1721 г., была в большей своей части восстановлена Московским мирным договором 1740 г. и сейчас она представляет собой границу между Россией и Финляндией. Граница российских владений на южном берегу Балтийского моря прошла в районе Риги, которая до конца XVIII в. становится самым западным российским городом. Эта граница сейчас разделяет две из трёх исторических частей Латвии — Видземе и Курземе; в XVIII в. (до 1795 г.) граница здесь отделяла Российскую империю от герцогства Курляндского.

Со времён Петра I и до конца существования Российской империи основным направлением пространственного развития нашего государства становится западное и южное. Здесь можно отметить сходство устремлений Петра I и первых Рюриковичей, которые «наращивали» территории своего государства в тех же направлениях. Движение на север и восток, сопряжённое с потерей владений на западе и характерное для новгородского и московского этапов развития, резко замедляется и становится малоинтересным для центральной власти. Это положение сохраняется на протяжении более чем двухсот лет, когда после революции 1917 г. и последовавшей за ней утратой значительной части евро-

пейских владений Советская Россия вновь поворачивается на север и восток.

В результате победы в Северной войны все главные порты Восточной Балтики оказались в русском владении. Это Рига, Ревель, Нарва и Выборг. В 1703 г. на Заячьем острове был основан С.-Петербург. Следует отметить, что С.-Петербург в географическом отношении был очевидным продолжением Ниена, однако с исторической точки зрения был полной ему противоположностью. Интересное мнение о том Санкт-Петербурге, который мыслился и создавался во времена Петра I, высказывает Е. Мазур-Матусевич: «Благодаря тотальной мобилизации человеческих и материальных ресурсов всей страны, Петербург стал гигантским произведением искусства... Создание города-символа, в котором не город служит людям, а люди городу, с самого начала являлось для Петра самоцелью»<sup>228</sup>.

С основанием С.-Петербурга заканчивается время «полицентричности» Северо-Запада, продолжавшееся больше века. С началом деятельности С.-Петербургского порта ближайšie к нему старые морские порты, Нарва и Выборг, приходят в упадок, который продолжается до середины XIX в. Возрождаются эти города во второй половине XIX в. уже в качестве промышленных центров.

После распада СССР, когда границы России вернулись примерно туда, где они были в XVI–XVII вв., логика пространственного развития привела к формированию двух новых крупных портов, расположенных неподалёку от Нарвы и Выборга. Это порт Усть-Луга на южном берегу Финского залива и порт Приморск на северном берегу. Можно считать, что в таком развитии событий в числе прочего проявляется действие процессов пространственной самоорганизации общества, постоянно стремящихся сформировать оптимальные для данной территории структуры.

Место основания С.-Петербурга не было случайным выбором царя Петра I. Устье Невы было узлом путей сообщения на протяжении сотен лет. В том, что неподалёку от бывшего шведского портового города Ниен основывается новый русский порт Санктпетербург (так название города писалось в официальных источниках петровского времени), особой заслуги Петра I нет. Без морского порта в дельте Невы

---

<sup>228</sup> Мазур-Матусевич Е. Петербург как азиатский город // Vox. Философский журнал, 2013. № 14. С. 6.

было уже не обойтись. Главной его заслугой в области развития путей сообщения можно считать начало создания системы искусственных водных путей, давших новому городу при устье Невы устойчивую транспортную связь с остальной Россией. И трансформация Ниена в С.-Петербург, и строительство искусственных водных путей вполне укладываются в логику развития производительных сил Северо-Запада России. Сельскохозяйственные районы и ремесленные центры России, формировавшиеся на протяжении XVI–XVII вв., требовали создания системы путей сообщения, соответствующей их возрастающим потребностям.

Сам выбор С.-Петербурга в качестве главного морского порта Российского государства можно объяснить удобством строительства искусственных водных систем на водоразделе Невы и Волги. Для других портов Восточной Балтики, отошедших к России, создание таких систем было практически невозможным. Выборг находится на Карельском перешейке, его транспортно-географическое положение было очень выгодным в составе Шведского королевства и крайне невыгодным — в пределах России, поэтому после присоединения к петровской империи Выборг стал клониться к упадку. Близкая к этому ситуация сложилась после перехода Выборга в состав СССР от Финляндии в 1940 г. — из второго города Финляндии город превратился в районный центр сначала Карелии, а затем Ленинградской области.

Поддерживать сообщение через Нарву можно было главным образом со Псковом и бассейном р. Великой. Переход из бассейна Великой на Волгу, главную реку России, невозможен. Точно так же невозможно создание искусственного водного пути между бассейном Западной Двины, в устье которой расположена Рига, и бассейном Волги. Путь из Ревеля в остальную территорию России был и остаётся возможным только посуху. К тому же ввоз товаров из-за границы через порт Ревеля в пределы России уже в ходе Северной войны был фактически запрещён<sup>229</sup>.

Очень несложным с технической точки зрения являлось соединение бассейна Северной Двины с бассейном Волги через использовавшийся столетиями Словенский волок. Но главным внешнеторговым партнёром России по мысли Петра I должны были стать Нидерланды, а

---

<sup>229</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 5 (1713–1719 гг.), № 3271.

путь в голландские порты через моря Северного Ледовитого океана был очень долгим и кружным; Архангельск мог иметь значение только для торговли с Англией.

Решающее значение в победе С.-Петербургского порта над своими конкурентами имело строительство Вышневолоцкой водной системы, соединившей верховья р. Мсты, принадлежащей к бассейну Невы, и р. Тверцы, относящейся к бассейну Волги. Во времена Петра I исследовались все пути перехода из бассейна Балтийского моря в бассейн Волги, в т. ч. и те, по которым в начале XIX в. были проложены новые соединительные водные системы — Тихвинская и Мариинская. Наиболее вероятным объяснением того, что первой соединительной водной системой стала именно Вышневолоцкая, является удобство доставки к ней рабочей силы и строительных материалов — здесь с XIV–XV вв. проходила главная дорога между Москвой и Великим Новгородом, сейчас это дорога Москва — С.-Петербург.

Строительство искусственных водных систем в то время было основным направлением развития магистральных транспортных коммуникаций и в зарубежной Европе. В XVII в. первые европейские судоходные каналы были построены во Франции, активное их строительство развернулось в Нидерландах, позднее — в Англии и германских государствах. Именно поэтому XVIII — начало XIX вв. в истории транспорта обозначается как «эпоха каналов»<sup>230</sup>.

Строительство Вышневолоцкой системы началось в 1703 г. Многие исследования, в т. ч. и весьма солидные (см., например,<sup>231</sup>), утверждают, что указ о постройке этой системы был подписан Петром I 12 января 1703 г., не приводя при этом ссылок на источники. Но в Полном собрании законов Российской империи такого указа не содержится. Там вообще нет никаких указов на эту дату ни по старому сти-

---

<sup>230</sup> Мартынов В. Л. Речные судоходные каналы: прошлое, настоящее, будущее // География в школе, 1995. № 6. С. 12–17.

<sup>231</sup> Широкова В. А., Снытко В. А., Чеснов В. М., Фролова Н. Л., Низовцев В. А., Дмитрук Н. Г., Широков Р. С. Вышневолоцкая водная система: ретроспектива и современность. Гидролого-экологическая обстановка и ландшафтные изменения в районе водного пути. Экспедиционные исследования: состояние, итоги, перспективы. М.: ООО «ИПП «КУНА», 2011. 316 с.

лю, ни по новому<sup>232</sup>. Земли же в устье Невы в это время юридически принадлежали Шведскому королевству, поскольку действие Столбовского мирного договора и договора о «вечном мире» между Московским государством и Швецией в 1703 г. ещё продолжалось. Если указ действительно был подписан в январе 1703 г., когда войска Петра I уже заняли Нотебург (Орешек, Шлиссельбург), но ещё не дошли до Ниена (Ниеншанца) и соответственно устья Невы, то главным назначением Вышневолоцкой системы могло быть снабжение войск, её использование в качестве торгового пути вряд ли предполагалось.

Это мнение подтверждается и тем, как строилась эта система в 1703–1708 гг. Первоначально она, скорее всего, воспринималась как временная, и сходная в этом отношении с каналами на водоразделе Волги и Дона, также построенными в царствование Петра I и почти сразу заброшенными. Проход судов через систему был очень долгим и сложным. Кроме этого, по системе первоначально перевозились только казённые грузы. Ситуация начинает меняться тогда, когда победа России и её союзников в Северной войне становится очевидной, соответственно участь С.-Петербурга представляется вполне определённой и перспективы развития морского порта в нём более ясными.

В конце 1718 г., 15 декабря ст. подписывается указ «О явке желающих снять на подряд работы по Ладожскому каналу»<sup>233</sup>, т. е. принимается окончательное решение о постройке обходного Ладожского (ныне — Старо-Ладожского) канала от устья Волхова до истока Невы. 8 апреля ст. 1719 г., перед началом навигации, был издан указ «О свободном проходе в Санктпетербург хлебных и прочих припасов на волжских судах старой конструкции и о строении в Вышнем Волочке судов новоманерных», в котором «Великий Государь указал... всяких чинов людям до Санктпетербурга хлебные и прочие припасы возить всем свободно»<sup>234</sup> (здесь и далее цитаты из указов приводятся по тексту оригинала, но в современной орфографии). Становится возможным широкое использование Вышневолоцкой системы для перевозки частных грузов.

---

<sup>232</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 4 (1700–1712 гг.).

<sup>233</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 5 (1713–1719 гг.), № 3257.

<sup>234</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 5 (1713–1719 гг.), № 3345.

9 апреля ст. (20 апреля) царём была подписана «Декларация о коммерции на Балтийском море», «дабы купецким кораблям...которые как в Его Царского величества, так и Королевства Шведского в Северном и Балтийском море лежащие пристани коммерцию свою отправлять намерены суть, свободно и без препятствия ходить намерено было...»<sup>235</sup>. Эта декларация фактически означала восстановление свободы торгового судоходства для судов под нейтральными флагами на Балтийском море.

Возможность свободной перевозки грузов по Вышеволоцкой системе в соединении с возможностью дальнейшего вывоза этих грузов морем должна была привести и действительно привела к усилению интереса частного капитала к этой системе.

2 мая ст. (12 мая) 1719 г. выходит указ «Об устройении бечевника от Ладоги по рекам Волхову и Мсте»<sup>236</sup>. 26 июня ст. (7 июля) 1719 г. подписывается указ «Об отдании Вышневолоцкого канала в содержание новгородцу Сердюкову»<sup>237</sup>. М. К. Сердюков получил Вышневолоцкую систему во владение и распоряжение, коренным образом её улучшил, обеспечив возможности для беспрепятственного судоходства на протяжении всего навигационного периода.

В этом же ряду указов — «Декларация о дозволении подданным Великобритании и Соединённых Нидерландских Штатов производить свободно торговлю со Швециею, кроме товаров, объявленных при сём контрабандными»<sup>238</sup>, подписанная Петром I 28 июня ст. (9 июля) 1719 г.

Как создание бечевника по Волхову и Мсте, так и передача Вышневолоцкой системы в частные руки, начало строительства Ладожского канала, равно как и упомянутые выше «Декларации», резко облегчавшие условия торгового судоходства на Балтийском море в условиях продолжающейся Северной войны, способствовали увеличе-

<sup>235</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 5 (1713–1719 гг.), № 3349.

<sup>236</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 5 (1713–1719 гг.), № 3365.

<sup>237</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 5 (1713–1719 гг.), № 3397.

<sup>238</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 5 (1713–1719 гг.), № 3398.

нию объёма перевозок грузов С.-Петербургского порта. Но особенно быстро этот объём стал расти после подписания Ништадтского мирного договора 30 августа ст. (10 сентября) 1721 г. В конце 1721 г. принимаются меры по ограничению вывоза товаров через прочие порты.

2 декабря ст. (12 декабря) подписывается указ «О трактах к портовым городам, с расписанием, из каких городов и к какому порту товары отправлять должно». Выбор времени для подписания этого указа определялся, видимо, тем, что с декабря на Северо-Западе России окончательно замерзают реки и формируется устойчивый снежный покров, когда и начиналось использование зимних, санных путей, по которым портам перевозилась значительная часть товаров. Согласно этому указу, вывоз товаров через Архангельск допускался лишь по рекам бассейна Северной Двины, из Риги вывоз российских товаров допускался лишь по рекам бассейна Западной Двины («а которым надлежит возить в Ригу, чтобы грузились на своих рубежах, в Каспле, Двине и Торопе реках»), но значительная часть бассейна Западной Двины (среднее течение реки) находилось в пределах Речи Посполитой, на торговле с которой и специализировалась в то время Рига. Через Нарву мог вывозить товары «один Псков со своим дистриктом»<sup>239</sup>, но это как раз было вполне разумное решение, способствовавшее экономическому развитию Псковской земли. Путь через Нарву оставался основным направлением вывоза грузов из Пскова и вообще бассейна Великой до постройки Виндаво-Рыбинской железной дороги в конце XIX в.

Тогда же, в декабре 1721 г., подписывается ещё несколько указов, призванных упорядочить торговлю через С.-Петербург, с одной стороны, морем, с другой стороны, по Неве. Для морской торговли был указ «О дозволении иноземцам употреблять их собственные и русские транспортные суда с тем только, чтобы на оных были русские матросы»<sup>240</sup>, для речной — «О запрещении приходить в Санктпетербург нерегулярным судам, под штрафом, о делании новоманерных судов во всём по образцам, и об учреждении сбора по Ладожскому каналу и бечевнику по рекам Волхову и Неве». В последнем утверждалось, что «понеже канал (Ладожский — *прим. авт.*), предбудущего 1723 года по-

---

<sup>239</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 6 (1720–1722), № 3860.

<sup>240</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 6 (1720–1722), № 3863.

спеет». На самом деле при жизни Петра I этот канал не был построен, его ввод в эксплуатацию произошёл в 1731 г. Этим же указом регламентировались типы судов и технические особенности водного пути по Неве и Волхову.

Из него явствует также, что важнейшими узлами водно-транспортных сообщений и речного судостроения на Северо-Западе в это время являлись Новгород и Заонежье («а у больших судов и для великих потреб у жителей держать финские боты (которых мастера уже несколько лет как посланы в Новгород и Заонежье, и делают довольноно)»)<sup>241</sup>. Упоминание Новгорода понятно, через город проходил путь грузов, шедших по Вышневолоцкой системе, и кроме этого, сходились местные водные пути. Указание Заонежья свидетельствует о том, что этот полуостров на Онежском озере, бывший важнейшим узлом транспортных коммуникаций ещё во времена новгородской независимости, в XVIII в. сохраняет своё значение, а вместе с ним — и водно-волоковые пути, расхившиеся от Онежского озера на север, в сторону Белого моря, и на юг, в бассейн Волги. По всей видимости, именно с существованием этих путей связано строительство двух огромных двадцатидвухглавых церквей, в качестве главных функций имевшие, вероятно всего, функции маяка — для их небольших приходов церкви такого размера было явно избыточными. Знаменитая Преображенская церковь в Кижях была построена в 1714 г. на северном пути, к Белому морю, и сохранилась до настоящего времени. Подобная церковь-маяк, Покровская, построенная несколько ранее (1708 г.) на южном пути от Онежского озера к бассейну Волги, стояла в Вытегорском погосте к югу от нынешнего города Вытегра, но сгорела в 1963 г.

По сведениям, сообщаемым П. А. Кротовым, в навигацию 1722 г. в порт С.-Петербурга пришло 120 судов, в 1723 г. — 323 судна, в навигацию 1724 г. — 240 судов, из них 196 иностранных и 44 российских. Общее число судов, отходивших от С.-Петербурга в сравнении со временем существования Ниена, резко выросло, от Ниена в его лучшие времена в год отходило примерно 60–70 судов. Число российских судов, использовавших С.-Петербургский порт, выросло в сравнении со шведским временем всего примерно в полтора раза — в конце XVII в.

---

<sup>241</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 6 (1720–1722), № 3865.

от Ниена отправлялось в среднем за год примерно 30 российских судов<sup>242</sup>.

Впрочем, данные по количеству судов у разных исследователей сильно различаются. Так, Н. Н. Репин утверждает, что в 1725 г. в петербургский порт пришло 236 судов<sup>243</sup>. Вопрос о точном количестве судов следует оставить историкам для дальнейшего выяснения, с точки зрения исторической географии важен, главным образом, факт возвышения С.-Петербургского порта над всеми остальными портами империи.

В 1726 г. С.-Петербургский порт становится самым крупным портом государства. На долю С.-Петербургского порта в этом году приходилось 47 % морских таможенных платежей России, Рижского порта — 38 %, Архангельска — 6 %, Нарвы — 5 %, Ревеля — 3 %, Выборга — 2 %<sup>244</sup>.

Причину столь резкого возвышения С.-Петербургского порта можно считать создание Вышневолоцкой водной системы. Ни один другой порт Балтийского моря не имел столь крупного «хинтерланда», как бассейн Волги. Если бы этой системы не было, участь С.-Петербурга была совершенно иной. Можно вполне определённо утверждать, что без Вышневолоцкой системы С.-Петербург не стал бы ни столицей, ни самым крупным портом Балтийского моря. К сожалению, о самом существовании этой системы известно главным образом учёным, историкам и географам, сама эта система заброшена и использование её в качестве даже туристского водного пути невозможно. Водораздельный канал, ключевое звено системы, перегорожен трубами бытового газоснабжения, и его даже на гребной лодке пройти непросто.

Утверждение С.-Петербурга в качестве главного порта России приводит к резкому росту объёма проходивших через него грузов, но не их структуры. Анализ источников этого времени приводит к выводу о том, что уже в первой четверти XVIII в. из числа основных грузов

---

<sup>242</sup> Кюннг Э. Указ. соч.

<sup>243</sup> Репин Н. Н. Морская торговля России со странами Европы в первые шесть десятилетий XVIII века: политика русского правительства и её результат // Вестник Рязанского государственного университета им. С. А. Есенина. 2008. № 18. С. 77–108.

<sup>244</sup> Кротов П. А. Петербургский порт при Петре I // Феномен Петербурга. Материалы II Международной конференции. СПб.: Блиц, 2001. С. 423–433.

Северо-Запада совершенно исчезает пушнина. В подробных списках грузов, которые перемещались по путям сообщения на Северо-Западе петровского времени, упоминается множество товаров, включая икру и ремень, но ничего не говорится о мехах. Очевидно, что к этому времени регион уже перестал быть источником пушнины, и даже транзитом «мягкая рухлядь» не перевозилась.

Основными товарами, которые упоминаются в документах петровского времени, являются юфть, пенька, лён. Вывозились так зерно и лес, что было характерно и для XVII в. Осуществлялся также транзит товаров из Персии, также характерный и для XVI–XVII вв. Новыми в сравнении с XVII в., когда на месте С.-Петербурга стоял шведский порт Ниен, был вывоз уральского железа и транзит китайских товаров. Первая партия уральского железа в 20 тыс. пудов (примерно 320 тонн) была вывезена морем через Петербургский порт в 1716 г.<sup>245</sup>. Китайские товары, почти исключительно чай, стали перевозиться после установления в 1727 г. системы караванной торговли между Россией и Китаем («Кяхтинского торгога»).

Основными товарами, поступающими в Россию через порты Балтийского моря, была мануфактурная продукция (в основном сукно), а также товары, которые в пределах тогдашней России не производились вовсе или производились мало (например, вино). В целом внешнюю торговлю времён Петра I и его первых преемников, также, как и торговлю Московского государства с Европой XVI–XVII вв., можно оценить как эквивалентную и паритетную.

Значительное развитие в это время получила также дорожная сеть, основы которой было заложены ещё во времена шведского Ниена. Дорога от Ниена на Новгород, проходившая через Нотебург, ставший под российской властью Шлиссельбургом, и Ладогу, далее вдоль Волхова к Новгороду и вдоль Мсты в направлении Москвы, становится главной дорогой России — дорогой С.-Петербург — Москва. Но уже в царствование Петра I (с 1716 г.) прокладывается участок дороги от Новгорода до С.-Петербурга напрямую, через водораздельные равнины. Протяжённость участка от Москвы до Новгорода составляла 557

---

<sup>245</sup> Лапаева Л. В. Возникновение и развитие металлургической промышленности России (до 1917 года) // Вестник Оренбургского государственного университета, 2005. № 6. С. 56–62.

вёрст, от Новгорода до С.-Петербурга — 197 вёрст<sup>246</sup>. Однако основной дорогой этого времени продолжает оставаться дорога от Новгорода вдоль Волхова.

Трасса нынешней дороги С.-Петербург — Москва частично совпадает с трассой первой «Перспективной дороги» между двумя главными городами государства, начало строительства которой связано с деятельностью А. Д. Меньшикова. На карте С.-Петербурга Николая де Фера, изданной в 1717 г., обозначена «Большая дорога в Москву и Ливонию», являющаяся южным продолжением улицы, которая сейчас называется Литейный проспект<sup>247</sup>. Очень часто можно встретить утверждение о том, что строительство дороги С.-Петербург — Москва начинается в 1733 г. (см., например,<sup>248</sup>). Однако указ от 19 апреля ст. ст. (29 апреля) 1733 г. о Московско-Петербургской дороге полностью назывался так: «Указ полковнику Зезевитову, определяемому к устройению дороги и мостов от Москвы до С.-Петербурга и по Псковскому тракту», и в этом указе речь идёт не о строительстве новой дороге, а о ремонте уже существующей («для совершенного окончания и прочности толь долгопродолжающейся с ежегодными убытками работы...»<sup>249</sup>).

Но при этом продолжается использование старой трассы вдоль Невы и южного берега Ладожского озера до устья Волхова, где с началом постройки Ладожского канала был построен город Новая Ладога. Продолжением этой дороги на восток стал Архангельский тракт, известный с 1712 г.<sup>250</sup> и шедший вдоль южного берега Ладожского озера до устья Свири, далее вдоль этой реки к Онежскому озеру, от истока Свири вдоль берега Онежского озера к Пудожу, далее на Каргополь, где

---

<sup>246</sup> Калинин М. В. Строительство и ремонт дороги Москва — Санкт-Петербург в 1726–1733 годах // Русь. Россия. Средневековье и Новое время. 2015. № 4. С. 544–547.

<sup>247</sup> План нового города Петербурга, составленный Н. де Фером, географом его католического величества в 1717 году.

<sup>248</sup> Тархов С. А. Эволюция транспортных сообщений между Москвой и С.-Петербургом // Экономический журнал, 2015. № 1 (37). С. 177–188.

<sup>249</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 9 (1733–1736), № 6372.

<sup>250</sup> Вигилёв А. Н. История отечественной почты. М.: Радио и связь, 1990. 312 с.

этот тракт соединялся с трактом Москва — Архангельск, существовавшим с XVII в. Этот тракт проходил вдоль старинного новгородского пути в Двинскую землю, известного по крайней мере с XIV в. Сейчас западная часть этого пути, от С.-Петербурга до современного Петрозаводска, представляет собой Мурманское шоссе, восточнее Петрозаводска — дорогу местного значения.

Новый участок северный дороги С.-Петербург — Москва становится второй в истории Северо-Западной России дорогой, прошедшей через водоразделы. Первой является Ивангородская дорога между Новгородом и Ивангородом, существовавшая по крайней мере с XVI в. Движение по ней в петровское время ещё продолжается, но к середине XVIII в. прекращается, и большая часть этой дороги исчезает.

Прочие дороги, расходившиеся от Ниена, продолжали существовать и после основания С.-Петербурга. Это дорога на Выборг и Кексгольм, отходившие на север от города вдоль Большой Невки, а также дорога на Нарву, Ревель и далее на Ригу, уходившая на юго-запад. Три главные дороги — на Москву, на Выборг, на Нарву — стали основой для формирования трёх «сторон» (частей) С.-Петербурга — Выборгской, Московской и Нарвской. На тех же главных дорогах возникают пригородные царские резиденции: на старой Нарвской дороге Стрельна, Петергоф и Ораниенбаум, на новой Нарвской дороге несколько позднее — Ропша, на новой Московской дороге — Царское Село, на старом Новгородском тракте (вдоль Невы) — Пелла (не существует), на старой Выборгской дороге — Дубки (не сохранилась; сейчас это парк в Сестрорецке). Все упомянутые царские резиденции находились примерно на расстоянии дневного перехода от С.-Петербурга.

Продолжают существовать также дороги, расходившиеся от Новгорода на Гдов, Псков, Старую Руссу и далее на Великие Луки. От Пскова расходились дороги на юг по долине р. Великой в пределы Речи Посполитой, на запад в Ригу и Ревель и на север через Гдов в Ивангород и Нарву; история каждой из таких дорог насчитывала уже к этому времени по крайней мере двести — триста лет.

После смерти Петра I, а затем его вдовы Екатерины I, из С.-Петербурга фактическая столица возвращается в Москву (юридически С.-Петербург столицей не являлся никогда), город начинает оставлять на сильно пригнанное туда население, и ведущие к С.-Петербургу пути сообщения пустеют. Замедляется строительство Ладожского канала, в

1727 г. указывается строить его «одними вольными людьми»<sup>251</sup>, в негодность приходит построенная при Петре I прямая дорога от Новгорода к С.-Петербургу (именно этим и объясняется подписание упомянутого выше указа Анны Иоанновны «Указа полковнику Зезевитову...»).

С кратковременным упадком С.-Петербурга на столь же короткое время поднимается Новгород. 29 апреля ст. (8 мая) подписывается указ об изменении состава нескольких губерний России, в котором объявляется: «В Новгородской губернии быть Псковской, Великолуцкой, Белозерской, Тверской провинциям»<sup>252</sup>. Новгородская провинция в указе не упоминалась. Исходя из этого указа, в пределах Новгородской губернии объединяется большая часть Северо-Запада России; в пределах С.-Петербургской губернии остаётся лишь Ингерманландия и Карельский перешеек.

Новгород становится не только одним из главных транспортных узлов, но и административным центром огромной территории, через которую проходят все главные пути сообщения Северо-Запада. С какой целью Верховный тайный совет, фактически правивший Россией в царствование Екатерины II и Петра II, создал Новгородскую губернию и по сути вернул Новгороду статус одного из главных городов государства, определённо сказать трудно. Но вполне возможно, что предполагалось или полное исчезновение С.-Петербурга, или по крайней мере резкое снижение его значения. Однако правление «верховников» продолжалось недолго, до воцарения Анны Иоанновны в 1730 г.

Столица возвращается в С.-Петербург в 1732 г. с началом царствования Анны Иоанновны. Осенью 1730 г. завершается строительство Ладожского канала, и в навигацию 1731 г. суда, шедшие в С.-Петербург со стороны бассейна Волги, впервые получили возможность миновать Ладожское озеро. Ладожский канал того времени был самым крупным каналом Европы<sup>253</sup>. Вышневолоцкая система в сочетании с

---

<sup>251</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 9 (1733–1736), № 5030.

<sup>252</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 7 (1723–1727 г.), № 5065.

<sup>253</sup> Снытко В. А., Широкова В. А., Озерова Н. А. Староладожский канал как памятник техники и искусства // История техники и музейное дело. Материалы VIII Международной научно-практической конференции. М.: ИИЕТ РАН им. С. И. Вавилова, 2015. С. 321–326.

Ладожским каналом обеспечивала возможность бесперебойного и устойчивого снабжения С.-Петербурга, равно как и торговли через Петербургский порт. Этой возможности хватило на несколько десятков лет, до начала XIX в., когда были построены две новые системы — Тихвинская и Мариинская.

Во времена Анны Иоанновны в С.-Петербурге прокладывается Садовая улица, соединяющая три главные дороги, отходящие на юг от С.-Петербурга, между собой. Сенная площадь, расположенная при начале дороги на Москву, «естественным путём» становится главной рыночной площадью С.-Петербурга и остаётся ею до 30-х гг. XX в. Четвёртая дорога, шедшая на Выборг, начиналась к северу от Невы, трасса её в целом совпадала с трассой дороги, сложившейся ещё в шведские времена..

На протяжении XVIII в. рост территории С.-Петербурга происходил главным образом за счёт «заполнения пространства» между Садовой улицей и Невой и соответственно между тремя главными дорогами — Шлиссельбургским трактом, Московским трактом и Нарвским трактом.

Дальнейшее развитие системы путей сообщения Северо-Запада до конца XVIII — начала XIX вв. было связано с постройкой спрямительных и обходных каналов, новых магистральных и соединительных дорог. Основные гидротехнические работы были связаны с Вышневолоцкой системой и реками, входившими в состав пути от Вышнего Волочка до С.-Петербурга. К концу XVIII в. был достигнут максимальный объём перевозок грузов по Вышневолоцкой системе — до 300 тыс. пудов грузов в год (около 5 тыс. тонн)<sup>254</sup>. Ещё в 40-х гг. XVIII в. были частично расчищены Боровицкие пороги, улучшено водоснабжение водораздельной части системы, устроены гранитные набережные водораздельного канала, сохранившиеся в Вышнем Волочке до настоящего времени. В конце XVIII в. был построен Сиверсов канал, позволявший судам переходить из устья Мсты в исток Волхова, минуя заболоченную дельту Мсты и оз. Ильмень<sup>255</sup>.

---

<sup>254</sup> Гапеев А. М., Кононов В. В. Водно-транспортные соединения России в XVII–XIX вв. // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. 2009. № 1. С. 6–21.

<sup>255</sup> Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII — начале XIX вв. М.: Наука, 1982. 276 с.

Поскольку Вышневолоцкая система явно не могла справиться с постоянно возрастающим потоком грузов, в конце 90-х гг. XVIII в. начинается строительство ещё одной соединительной водной системы, так же, как и Вышневолоцкая, прошедшей по трассе древнего волока, входившего ещё в состав действовавшего в VI–XI вв. Балтийско-Каспийского водного пути. Эта система первоначально именовалась Вытегорской, но указом Павла I от 20 января ст. 1799 г. строящаяся система была переименована в Мариинскую<sup>256</sup>. Иногда этот указ ошибочно воспринимается как указ о начале постройки этой системы.

В 1802 г. начинается строительство ещё одной водной системы на водоразделе Балтийского и Каспийского морей — Тихвинской системы<sup>257</sup>. Обе новые водные системы проходили по трассам старинных водно-волоковых систем.

Обе новые водные системы, в отличие от Вышневолоцкой системы, проходили через малообжитые или совершенно необжитые места. Особенно это относится к их водораздельным частям. Если практически вся трасса судов, проходивших по Вышневолоцкой системе, дублировалась дорогами, то вдоль трасс будущих Мариинской и Тихвинской систем никаких наземных путей сообщения не существовало. В силу этого две эти системы, будучи построенными и вполне успешно функционирующими на протяжении нескольких десятков лет, не оказали почти никакого влияния на систему расселения и территориальную организацию общества Северо-Запада. Однако их воздействие проявилось в развитии далеко отстоящих от этих систем территорий Поволжья.

Мариинская система была введена в эксплуатацию в 1810 г.<sup>258</sup>, Тихвинская система — в 1811 г. Обе системы допускали движение в двух направления — как к С.-Петербургу, так и от него. Но преоблада-

---

<sup>256</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 25 (1798–1799 гг.), № 18. 825 с.

<sup>257</sup> Беляков А. А. О бывшей Тихвинской судоходной системе // Гидротехническое строительство, 2007. № 10. С. 48–51.

<sup>258</sup> Истомина Э. Г. Мариинская водная система // Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года. Энциклопедия в 2-х тт., Т. 1. М.: Изд-во «Политическая энциклопедия», 2008. С. 1290–1291.

ющим направлением движения по Мариинской системе было движение к С.-Петербургу, а по Тихвинской системе — от С.-Петербурга<sup>259</sup>.

Главным грузом, который пошёл по Мариинской системе в направлении С.-Петербурга, был хлеб. Хлеб перемещался и по Вышневолоцкой системе, но весь объём хлебных грузов, проходивших через Вышневолоцкую систему, был предназначен для столицы, а не для вывоза за границу. Хлебные грузы, двигавшиеся по Мариинской системе, были предназначены в основном для вывоза морем через С.-Петербургский порт. В правобережной части Среднего Поволжья, к югу от реки Оки, формируется обширный земледельческий район, поставлявший хлеб для вывоза по Мариинской системе. Центром этого района, городом, где собирались хлебные грузы для вывоза через Мариинский водный путь, становится Саратов. На протяжении первых десятилетий XIX в. хлебные грузы из Саратовского Поволжья входят в число основных грузов, вывозившихся через С.-Петербургский порт.

По Тихвинской системе грузы, прибывшие в С.-Петербург морем, вывозятся в глубинные районы России. Это был самый короткий водный путь между С.-Петербургом и Поволжьем. Начало массового ввоза европейских товаров в Россию через Тихвинскую водную систему привело к коренной трансформации системы внутрироссийской торговли. Основой этой трансформации стало появление в 1817 г. Нижегородской ярмарки.

До этого главным ярмарочным центром Поволжья и всей России был Макарьевский монастырь, расположенный примерно в 90 км от Нижнего Новгорода вниз по течению Волги. Но с началом массовой доставки грузов из С.-Петербурга выявилась невыгодность географического положения Макарьевской ярмарки. Постройка Тихвинской системы дала новую жизнь Нижнему Новгороду, расположенному на правом берегу Волги при впадении в неё Оки и лишённому тем самым главных недостатков Макарьева. Благодаря ярмарке Нижний Новгород до начала XX в. слыл «карманом России».

Одновременно с постройкой Мариинской и Тихвинской систем сооружались обходные каналы, позволявшие судам, идущим по этим системам, миновать Ладожское озеро. Эти каналы соединили устье

---

<sup>259</sup> Мартынов В. Л. Движение грузов по Тихвинской водной системе // Тихвинская водная система. СПб.: РГПУ им. А. И. Герцена, 2012. С. 33–38.

Свири, устье Сяси и устье Волхова. Сяский канал был закончен к 1802 г., Свирский — к 1810 г.

По сведениям «Энциклопедического словаря Брокгауза и Ефрона», в 1805 г. оборот С.-Петербургского порта составлял 55,5 млн руб. ассигнациями, а в 1815 г. — 173 млн руб. ассигнациями. К 1840 г. этот оборот вырос примерно до 280 млн руб. ассигнациями<sup>260</sup>. С 1805 по 1840 гг. оборот порта вырос более чем в пять раз, причём за первые десять лет описываемого периода (1805–1815 гг.) этот оборот вырос более чем в 3 раза. Столь бурный рост можно объяснить главным образом постройкой Мариинской и Тихвинской систем, обеспечивших возможность подвоза грузов к Петербургскому порту и вывоза грузов из него же.

В 1826–1836 гг. строится Вишерский канал, спрямивший путь между устьем Мсты и истоком Волхова для судов, шедших по Вышневолоцкой системе. Это был второй канал в этом направлении, наряду с построенным в конце XVIII в. Сиверсовым каналом. Благодаря Вишерскому каналу спрямляются не только водные пути, но и дороги. Вдоль канала прокладывается дорога от Новгорода в сторону Москвы, позволившая спрямить более старый путь, проходивший вдоль Мсты. Участки старой дороги местами продолжают использоваться в качестве дорог местного значения, иногда тупиковых.

В 1843–1846 гг. был построен обходной Белозерский канал, прошедший вдоль восточного берега Белого озера, и способствовавший облегчению судоходства по Мариинской системе. В тех же целях с 1818 по 1851 гг. (с перерывами) строится обходной Онежский канал, соединивший устье р. Вытегра с истоком реки Свирь.

В 1828 г. создаётся искусственная водная система герцога Александра Виртембергского, ныне официально именуемая Северо-Двинской системой<sup>261</sup>. Искусственный водный путь был проложен по трассе Словенского волока, использовавшегося по крайней мере с X–XI вв. Система обеспечила водно-транспортную связь бассейнов Невы и Волги, с одной стороны, и бассейна Северной Двины — с другой.

---

<sup>260</sup> Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Т. XXVIIа. СПб., 1900. С. 324–325.

<sup>261</sup> Северо-Двинской системе — 180 лет // Речной транспорт, 2008. № 4. С. 11–15.

На востоке Северо-Двинского бассейна в 1822 г. была построена ещё одна искусственная водная система — Северо-Екатерининская, связавшая реки Северная Кельтма (бассейн Северной Двины) и Южная Кельтма (бассейн Камы). Связь между бассейнами Невы и Северной Двины обеспечивала лишь система герцога Александра Виртембергского, в отношении связей бассейнов Волги и Северной Двины система Александра Виртембергского и Северо-Екатерининская система являлись в сущности конкурентами. Очень быстро выявились решающие преимущества системы герцога Александра Виртембергского, главный из которых было намного большая обжитость трассы водного пути. Путь по Северо-Екатерининской системе проходил через почти совершенно необитаемые даже сейчас территории. Вследствие этого строившаяся шестьдесят лет с перерывами (с 1761 по 1822 гг.) Северо-Екатерининская система была официально закрыта примерно через полтора десятилетия эксплуатации (в 1838 г.).

В 1845–1856 гг. в Выборгской губернии Великого княжества Финляндского был построен Сайменский канал<sup>262</sup>, соединивший озеро Сайма с Балтийским морем и давший тем самым выход лесной продукции Финляндии на мировой рынок. С постройкой этого канала начинается бурное развитие лесной промышленности Финляндии, по сей день являющейся ведущей отраслью промышленной специализации этого государства в системе международного территориального разделения труда. Без Сайменского канала, созданного повелением Николая I, нынешней экономики Финляндии просто бы не существовало.

Объём гидротехнического строительства на Северо-Западе в последние десятилетия XVIII в. — первые десятилетия XIX в. был громаден. Ни до, ни после не создавалось столь большое количество разнообразных гидротехнических сооружений. Но подавляющая часть этих сооружений строилась с целью поддержания транспортно-экономических связей на главном для Северо-Запада направлении — между бассейном Невы (Балтийского моря) и Волги (Каспийского моря). Связь между этими бассейнами определяла экономическую жизнь Северо-Запада больше тысячи лет. Вторым по значимости было поддержание сообщений между бассейнами Невы и Волги, с одной стороны, и Се-

---

<sup>262</sup> Мартынов В. Л. Сайменский канал. География, 2006. № 4. URL: <http://geo.1september.ru/article.php?ID=200600403>

верной Двины — с другой. Уже к XIX в. история этого направления сообщений насчитывала по крайней мере восемьсот лет.

Другими словами, строительство искусственных водных систем привело к укреплению старинной системы транспортных связей, собственной и создавшей Северо-Запад. Восточной границей региона, понимаемого как единая коммуникационная система, оставалась Северная Двина. Юго-западная же его граница, возвращённая при Петре I к своему естественному состоянию, проходила по Западной Двине.

Северо-западной границей до 1809 г. была граница России (Выборгской губернии) и Швеции. С присоединением Финляндии в 1809 г. и передачей Выборгской губернии в состав Великого княжества Финляндского в 1811 г. эта граница стала проходить внутри Великого княжества, отделяя Выборгскую губернию от остальной территории Финляндии. С постройкой уже упомянутого выше Сайменского канала от по сути и становится границей, отделявшей «экономическую Россию» и соответственно её Северо-Запада от «экономической Финляндии». К востоку от Сайменского канала коммуникационная система развивалась в тесной связи с Россией, к западу — отдельно от неё и по сути безо всякой связи с ней. Можно утверждать, что восстановление границы 1721 г. на Карельском перешейке по итогам «зимней войны» 1939–1940 гг. было не только восстановлением исторической справедливости, но и установлением общих пределов «экономической» и «политической» России.

Естественно, что в «эпоху каналов» строились не только искусственные водные системы, но и дороги. В начале XIX в. на Северо-Западе начинается формирование сети шоссейных дорог. Под шоссейными дорогами в то время понимались насыпные дороги с твёрдым покрытием, каменным или деревянным. По таким дорогам, которые впервые появились во Франции, можно было поддерживать сообщение круглый год, в том числе и в весеннюю и осеннюю распутицу, когда грунтовые дороги становились непроходимыми для экипажей. Первой шоссейной дорогой России становится, естественно, дорога С.-Петербург — Москва, строительство которой было начато в 1817 г.<sup>263</sup>

Трасса этой дороги была значительно спрямлена по сравнению с ранее существовавшей дорогой, причём это спрямление в основном

---

<sup>263</sup> Тархов С. А. 2015. Указ соч.

осуществлялось за счёт участка дороги от Новгорода до Твери, до этого в значительной части проходившего вдоль Мсты.

Новая дорога прошла напрямую от Новгорода до Вышнего Волочка, практически от устья до истока Мсты, нигде не следуя направлению её течения, и далее через Тверь на Москву. Эта трасса, проложенная в начале XIX в., полностью совпадает с направлением современной автомобильной трассы С.-Петербург — Москва, за исключением некоторых участков (обходная дорога вокруг Великого Новгорода и др.). После постройки шоссе старая дорога от С.-Петербурга до Новгорода вдоль Невы, берега Ладожского озера и Волхова становится путём местного значения и для дальних перевозок не используется.

Ещё до окончания постройки Московского шоссе в 1834 г. здесь впервые в России в 1820 г. появляется регулярное пассажирское сообщение — линия дилижансов С.-Петербург — Москва. С 20-х гг. XIX в. до середины того же века сформировалось ещё несколько линий дилижансов, соединявших С.-Петербург с другими городами. Самым протяжённой линией дилижансов была линия от С.-Петербурга через Ригу до прусского города Поланген (ныне это г. Паланга в Литве)<sup>264</sup>.

Второй крупной шоссейной дорогой становится дорога С.-Петербург — Варшава, прошедшая через Лугу, Псков, Динабург (совр. Даугавпилс) и Вильно (нынешний Вильнюс). Варшавское шоссе от С.-Петербурга до Пскова прошло напрямую через водораздельные равнины, намного сократив путь от С.-Петербурга до Луги и Пскова. Почтовый тракт от С.-Петербурга через Лугу на Псков существовал со времён Екатерины II. Но со строительством Варшавского шоссе этот тракт превращается в одну из главных дорог не только Северо-Запада, но и Российской империи вообще.

В городе Остров от Варшавского шоссе отходила дорога на Киев. После революции 1917 г. и отделения Польши это шоссе собственно и стало Киевским, «варшавский ход» утратил своё значение. Варшавское шоссе занимает промежуточное положение между отхо-

---

<sup>264</sup> Гольц Г. А. Гужевой транспорт и гужевые пути сообщения в России (исторический очерк) // Россия и современный мир, 2007. № 1 (54). С. 119–139; Лизунов П. В. Общество первоначального заведения дилижансов: первая акционерная транспортная компания России // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России, 2012. № 4. С. 80–93.

дившим на запад от С.-Петербурга Нарвским трактом и ведшим на юго-восток Московским шоссе. Оно становится главной дорогой, соединившей С.-Петербург и Западную Европу, «оттесняя» с ведущих позиций дорогу через Ригу.

Для того, чтобы обеспечить связь между Московским и Варшавским шоссе, были построены две соединительные шоссезные дороги — от Новгорода к Луге и далее к Нарве вдоль р. Луги, и между Новгородом и Псковом через Шимск и Феофилову Пустынь. С постройкой этих дорог резко снизилось значение старинной дороги Новгород — Псков через Порхов (вдоль Шелони), но сама дорога сохранилась. Дорога же Новгород — Гдов, возникшая ещё в XIII–XIV вв., оказавшаяся между двумя новыми дорогами, потеряла почти всякое значение. Движение по её восточному участку, от Новгорода до села Ляды, прекратилось, и сам этот участок исчез, но часть его «возродилась» в конце XIX — начале XX вв. в качестве дороги Ляды — Заполье через Плюссу.

Прокладывается также шоссезная дорога от С.-Петербурга к Нарве. Трасса Нарвского шоссе несколько меняется в сравнении с трассой Нарвского тракта XVII–XVIII в. Старая трасса шла от С.-Петербурга до Стрельны, от которой поворачивала на юг до Ропши и далее уходила на запад. Новая трасса поворачивала на юг от Петергофской дороги на Красное Село и далее от Красного Села к Нарве, от неё на Ревель и далее Ригу. Через Красное Село прокладывается также Волхонское шоссе, соединившее две императорские резиденции — Петергоф и Царское Село. Через него же проходит дорога из С.-Петербурга в третью резиденцию, Гатчину. Столь удобное с точки зрения перемещений царской семьи транспортно-географическое положение способствовало превращению Красного Села в место для летних лагерей русской гвардии, где проводились её учения, смотры и парады. Шоссезной дорогой становится также Петергофский тракт. Прокладываются шоссезные дороги, соединяющие между собой Петергоф и Гатчину (ныне Ропшинское шоссе), Гатчину и Царское Село.

### **Период капитализма: вторая половина XIX в. — начало XX в.**

50-е — начало 60-х гг. XIX в. в России, как и в других странах мира, являются концом «эпохи каналов». Речные пути, которые создали Русское государство в IX в. и на которых оно держалось тысячу лет,

постепенно теряют своё первенствующее значение, которое переходит к железным дорогам.

В 30–40-е гг. XIX в. начинается активное железнодорожное строительство. В 1836–1837 гг. строится первая железная дорога России — Царскосельская, соединившая С.-Петербург с Царским Селом. Несколько позднее эта дорога была продлена до Павловска, что и планировалось изначально: «Через Обводной канал ... деревянный на каменных устоях мост, отверстием 9 саж.; от этого моста дорога после небольшого поворота на 170 саж. должна была направиться по совершенно прямой линии в 24 версты на храм Аполлона в Павловском парке, до места близ оранжерей, назначенного Его Императорским Высочеством великим князем Михаилом Павловичем»<sup>265</sup>. На этой дороге была применена колея в 6 футов, более в России не использовавшаяся.

В 1843–1851 гг. строится первая железная дорога России, имевшая экономическое значение — С.-Петербург — Москва. На этой дороге была впервые применена «русская колея» в 5 футов (1524 мм, сейчас 1520 мм), до настоящего времени используемая на железных дорогах России, бывших республик СССР, а также некоторых зарубежных государств (Финляндии, Монголии). В 1862 г. была построена железная дорога от Москвы до Нижнего Новгорода. Тем самым образовался сплошной рельсовый путь между С.-Петербургом и бассейном Волги, выполнявшем на протяжении длительного времени роль «хинтерланда» С.-Петербургского порта.

С постройкой дорог С.-Петербург — Москва и Москва — Нижний Новгород значительная часть грузов, перемещавшихся между С.-Петербургом и Поволжьем по речным путям, переходит на железную дорогу. После этого движение по Вышеволоцкой водной системе, трасса которой шла параллельно железной дороге, и по Тихвинской водной системе, основным направлением перевозок грузов по которой было направление С.-Петербург — Нижний Новгород, резко и очень быстро сокращается, и в течение примерно двадцати лет транзитные перевозки по этим системам вообще прекращаются.

С 60–70-х гг. XIX в. активное железнодорожное строительство разворачивается по всей Европейской части Российской империи. Быстрое развитие сети железных дорог резко ухудшило транспортно-гео-

---

<sup>265</sup> О Царскосельской железной дороге // Мир транспорта. 2012. № 5 (43). С. 158.

графическое положение С.-Петербурга. До тех пор, пока основными путями сообщения России были водные, ни один другой порт империи не мог составить ему достойную конкуренцию. Благодаря искусственным водным системам, Вышневолоцкой, Тихвинской и Мариинской, С.-Петербург поддерживал устойчивое сообщение со всем бассейном Волги. Внутренние водные пути соединяли С.-Петербург и с бассейном Северной Двины. Бассейн Невы, Волги и Северной Двины вместе составляли большую часть территории Европейской России, где и была сосредоточена экономическая жизнь государства. По железным дорогам стало возможным доставлять грузы до и от любых портов Балтийского, Чёрного и Азовского морей, и решающее значение здесь приобрёл фактор расстояний, отделявших эти порты от основных земледельческих районов страны.

Из русских портов Балтийского моря ближе всего к «хлебным» районам расположена Рига. В 1861–1868 гг. строится Риго-Орловская железная дорога<sup>266</sup>, соединившая Рижский порт с Центральным Черноземьем. В 1871 г. эта дорога была продолжена до Царицына (нынешнего Волгограда), став Риго-Царицынской железной дорогой. С постройкой этой дороги хлеб не только Центрального Черноземья, но и бассейна Дона, а также Нижнего и Среднего Поволжья получил выход в Балтийское море. Риго-Орловская (Царицынская) железная дорога от Риги до Витебска прошла параллельно Западной Двине, и с её постройкой территории, примыкавшие к среднему, а особенно к нижнему течению реки, в своих транспортно-экономических связях окончательно переориентируются на Ригу.

Одновременно с этим происходила постройка железных дорог к портам на побережьях Азовского и Чёрного морей, что привело к очень быстрому росту Ростова-на-Дону, Одессы и Новороссийска. Порты Азовского и Чёрного моря, в отличие от Риги, не выступали конкурентами С.-Петербургского порта, но с их развитием значение С.-Петербурга во внешней торговле России стало быстро снижаться.

На Северо-Западе также строились железные дороги. Второй крупной дорогой региона стала С.-Петербург — Варшавская железная

---

<sup>266</sup> Сенин А. С. Риго-Орловская железная дорога // Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года. Энциклопедия в 2-х т. Т. 2. М.: Политическая энциклопедия, 2009. С. 547–548.

дорога<sup>267</sup>, прошедшая примерно вдоль Варшавского шоссе первой половины XIX в., но с некоторыми отклонениями от неё. Строительство дороги велось в 1853–1862 гг. Но эта дорога была предназначена, главным образом, для пассажирских перевозок между С.-Петербургом и Западной Европой через Пруссию и Австро-Венгрию. В 1875 г. с постройкой железнодорожного моста через Вислу С.-Петербург — Варшавская железная дорога была соединена с железной дорогой Варшава — Вена. Ныне оба главных вокзала этой дороги, Варшавский в С.-Петербурге и С.-Петербургский (Варшава Виленска) в Варшаве, не используются по прямому назначению (от последнего осталась только платформа), а сама Варшавская железная дорога, когда-то самая «блестящая» по составу перевозимых пассажиров железная дорога России<sup>268</sup>, используется по отдельным участкам, главным образом, для местных пассажирских сообщений.

Но в порядке постройки железных дорог второй половины XIX в. прослеживается тот же порядок, что и шоссе в первой половине того же столетия: сначала на юго-восток — на Москву, затем на юго-запад — на Варшаву. Затем строятся ещё две дороги — Балтийская и Финляндская<sup>269</sup>, обе проходят в западном направлении, и были введены в эксплуатацию в 1870 г. Одна дороги идёт вдоль южного берега Финского залива, дублируя Нарвское шоссе, а второй вдоль северного берега, примерно по трассе Выборгского тракта. Балтийская дорога прошла от ст. Тосно на Николаевской (С.-Петербург — Московской) железной дороге через Гатчину, где она пересекает Варшавскую железную дорогу, и далее на Ревель и Балтийский порт (современный город Палдиски). По мере постройки ориентированных на Ревель железных дорог территория современной Эстонии начала «отходить» в экономи-

---

<sup>267</sup> Гулидова Ю. И. Железнодорожная революция в России во второй половине XIX — начале XX в. // Экономический журнал. 2011. № 22. С. 135–142.

<sup>268</sup> Ступин Ю. А. Железнодорожное пассажирское сообщение Псковщины: историко-географический аспект (дореволюционный период) // Историческая география Восточной Европы: природное и культурное наследие. Псков: Псковский государственный университет, 2016. С. 10–17.

<sup>269</sup> Виргинский В. С. Возникновение железных дорог в России. М.: Трансжелдориздат, 1949. 272 с.

ческом отношении от Северо-Запада, формируя свою собственную, пусть и небольшую, транспортно-коммуникационную систему. Границей «сфер влияния» С.-Петербурга и Ревеля на линии Балтийской железной дороги можно считать ст. Тапс (современная Тапа), от которой отходит железная дорога на Дерпт (современный Тарту), построенная в 1876 г. и позднее дошедшая до Пскова.

Для связи Балтийской железной дороги с С.-Петербургом в 1859 г. была построена железнодорожная линия от ст. Красносельская (ныне Лигово) на трассе пригородной Петергофской железной дороги до Гатчины.

Финляндская железная дорога соединила С.-Петербург со столицей Великого княжества Финляндского, городом Гельсингфорсе<sup>270</sup>. Эта дорога полностью принадлежала Финляндии, её вокзал в С.-Петербурге получил название Финляндского. Основным назначением Финляндской железной дороги при её постройке было обеспечение пассажирского сообщения между С.-Петербургом и Гельсингфорсом.

Создавались также пригородные железные дороги. К числу таких дорог относилась первая в России Царкосельская железная дорога; второй стала дорога, которая вела в другую царскую резиденцию — Петергоф. Петергофская железная дорога была построена в 1853–1857 гг., в 1864 г. продлена до Ораниенбаума<sup>271</sup>.

По старому Выборгскому тракту, шедшему вдоль побережья Финского залива, в конце XIX в. была проложена Приморская железная дорога, соединившая С.-Петербург с Сестрорецком и давшая новую жизнь этому заводскому посёлку, в 1862 г. переданному в состав С.-Петербургской губернии из Выборгской губернии Великого княжества Финляндского. С прокладкой железной дороги, в районе Сестрорецка подходившей к самому берегу Финского залива, здесь стал формироваться один из самых фешенебельных дачных районов в окрестностях дореволюционного С.-Петербурга<sup>272</sup>.

---

<sup>270</sup> Востров А. В. Финляндская железная дорога в 1870–1917 гг. как не-реализованный фактор сближения двух столиц // Санкт-Петербург и страны Северной Европы. 2016. № 17–2. С. 29–34.

<sup>271</sup> Лизунов П. В. Петергофская железная дорога барона Штиглица // Мир транспорта. 2013. Т. 11. № 4 (48). С. 182–190.

<sup>272</sup> Михайлова И. Б. Идиллия для богатых: Сестрорецкий курорт в 1901–1904 годах // Петербургские исследования. 2014. №5. С. 122–144.

Новым направлением, давшим толчок развитию полузаброшенных со времён разрушения шведского Ниена территорий на правом берегу Невы, стала Ириновская железная дорога. Дорога, движение по которой было открыто в 1895 г., прошла от Охты до побережья Ладожского озера, первоначально она была узкоколейной. Благодаря этой дороге территории между С.-Петербургом и Ладожским озером стали быстро осваиваться, заселяться и превращаться в дачные районы.

Об уровне освоённости этой примыкающей к С.-Петербургу, но занимающей чётко выраженное межмагистральное положение территории говорит тот факт, что в 1879 г. здесь был создан Ржёвский артиллерийский полигон, где проводились испытания пушек и другой боевой техники для военно-морского флота. Полигон этот существует и в настоящее время, занимая значительную часть территорий между С.-Петербургом и побережьем Ладожского озера.

На рубеже XIX–XX вв. для связи полигона с Обуховским заводом, где производились артиллерийские орудия, была построена железная дорога широкой колеи. Часть этой дороги в середине XX в., стала основой соединительной ветки между железными дорогами Финляндского и Московского направления, а в 2003 г. на ней был построен Ладожский вокзал — последний по времени постройки железнодорожный вокзал С.-Петербурга.

Ведётся также железнодорожное строительство, прямо не связанное с С.-Петербургом. В 1870 г. была построена узкоколейная железная дорога от ст. Чудово на линии Николаевской железной дороги до Новгорода, которая в 1878 г. была продлена до Старой Руссы. В 1912 г. эта дорога была перешита на широкую колею и соединена с Витебской железной дорогой веткой Шимск — Сольцы.

В 1870 г. строится Рыбинско-Бологовская железная дорога, давшая волжскому хлебу, поступавшему водой в Рыбинск, выход к С.-Петербургскому порту через Николаевскую железную дорогу. С постройкой этой дороги надобность в использовании Вышневолоцкой и Тихвинской водных систем полностью исчезает<sup>273</sup>. В конце XIX — начале XX вв. эта дорога от ст. Бологое была продлена до Риги и Виндавы (современный город Вентспилс в Латвии), обеспечив дополнительный

---

<sup>273</sup> Мартынов В. Л. Движение грузов по Тихвинской водной системе в XIX–XX веках // Тихвинская водная система. СПб.: РГПУ им. А. И. Герцена, 2012. С. 33–38.

грузопоток к этим портам. Через южную часть Псковской губернии была проложена железная дорога Москва — Рига, прошедшая через Великие Луки.

В 1873 г. была построена железная дорога от Москвы до Вологды через Ярославль. Эта железная дорога прошла по направлению сообщений, существовавшему по крайней мере с XV в. К концу XIX в. (1897 г.) эта дорога, первоначально как узкоколейная, была продлена до Архангельска. Но конечная станция дороги Москва — Архангельск была построена не на правом берегу Северной Двины, где находится сам город, а на левом (ст. Исакогорка). Трасса дороги прошла параллельно тракту Москва — Архангельск, существовавшему с XVII в., но несколько в стороне от него. Особенностью этой дороги была её ориентация в основном на пассажирское сообщение. Грузы здесь в большом количестве пошли лишь в годы Перовой мировой войны, когда Архангельск стал одним из главных портов, соединявших Россию с государствами Антанты, и сама дорога была перешита на широкую колею.

В 1899 г. была построена железная дорога Пермь — Вятка — Котлас. Нынешний Котлас и возник как конечная станция этой дороги при слиянии Вычегды и Северной Двины. По этой дороге сельскохозяйственная продукция Сибири должна была поступать в порт Архангельска с перевалкой в Котласе на Северную Двину.

Железнодорожное строительство велось во второй половине XIX в. крайне хаотично. Так, Варшавский вокзал казённой С.-Петербург — Варшавской железной дороги и Петергофский (нынешний Балтийский) вокзал частной Петергофской железной дороги были построены в С.-Петербурге на набережной Обводного канала примерно в пятистах метрах друг от друга. Железные дороги разных направлений не то что не взаимодействовали, но зачастую и не соединялись друг с другом.

Но в этой кажущейся хаотичности была своя логика. Железные дороги прошли в тех же направлениях, в которых проходили шоссейные дороги и главные тракты, а направления последних определялись водными путями. Таким образом, сеть путей сообщения Северо-Запада, сложившаяся к концу XIX в., имела чётко выраженный унаследованный характер, и эта же её особенность сохранилась до настоящего времени. Сами дороги в техническом отношении стали, естественно, другими, но основа системы путей сообщения региона остаётся стабильной на протяжении сотен лет.

Ещё одна особенность железнодорожного строительства на Северо-Западе второй половины XIX в. — отсутствие железных дорог в восточном направлении. В строительстве ведущих на восток железных дорог в то время не было необходимости — связи в этом направлении поддерживались по внутренним водным путям. В 70–90-е гг. XIX в. Мариинская система коренным образом перестраивается. Строится новый соединительный канал, получивший название Ново-Мариинский. Сооружаются новые обходные каналы вдоль берега Ладожского озера от устья Свири до истока Невы. Всё это позволило существенно улучшить условия судоходства по Мариинской системе и увеличить объём грузов, поступающих по рекам в С.-Петербургский морской порт.

Сам же порт был коренным образом перестроен. В 1885 г. был открыт новый морской порт С.-Петербурга на Гутуевском острове. Это был первый в истории города собственно морской порт, до этого порты располагались на Неве. С глубоководной акваторией Финского залива Морской порт был связан специально для этого построенным гидротехническим сооружением — Морским каналом<sup>274</sup>. И порт, и канал по сей день существуют там, где они были сооружены в конце XIX в. Для обеспечения связи Морского порта с железнодорожной сетью России была выстроена Путиловская ветка, начинавшаяся от Николаевской железной дороги у ст. Фарфоровская и заканчивавшаяся станцией Морская пристань в новом порту. Эта ветка и станция существуют и сейчас.

Фактическим продолжением Путиловской ветки стал Финляндский железнодорожный мост, построенный в 1910–1913 гг. и соединивший Николаевскую и Финляндскую железные дороги<sup>275</sup>. Поскольку этот мост обеспечивал продукции Великого княжества Финляндского широкий выход на общероссийский рынок, он и был построен за счёт Финляндской железной дороги.

Строительство Морского порта и Путиловской ветки коренным образом меняет пространственную структуру С.-Петербурга. Между

---

<sup>274</sup> Курносова О. Б. К 130-летию открытия Морского канала из Кронштадта в Санкт-Петербург // Судостроение. 2015. № 3. С. 86–89.

<sup>275</sup> Смирнов Д. С. Промышленный пояс: южные окраины Санкт-Петербурга в конце XIX — начале XX вв. // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. 2009. № 118. С. 74–82.

Обводным каналом и Путиловской веткой формируется первый в России и один из первых в мире портово-промышленных комплексов, не только сохранившийся, но и активно развивающийся вплоть до настоящего времени. Но особенности транспортной системы С.-Петербурга, основу которой составляли в то время внутренние водные пути, привели к формированию промышленных районов вдоль незастроенных в то время берегов рек и каналов. Промышленный характер приобретает запад и север Васильевского острова, север и восток Петроградской стороны, запад и юг Выборгской стороны. Берега рек, в том числе и Невы, расположенные в промышленных районах, занимают причалы, подъездными путями и складами промышленных предприятий.

В целом «имперский» С.-Петербург со всех сторон оказывается окружённым промышленными районами. Значительная часть территорий, в пределах которых развивались эти районы, до 1917 г. не входила в состав С.-Петербурга. Так, на юге граница города в основном проходила по Обводному каналу. Соответственно при формировании этих районов отсутствовали какие-либо градостроительные ограничения, и застраивались они совершенно хаотично. Эта хаотичности застройки, определяемая сочетанием водных путей, магистральных и подъездных железных дорог, сохраняется до настоящего времени и вряд ли когда-то сможет быть преодолена.

В Выборгской губернии Великого княжества Финляндского в конце XIX в. строится железная дорога Выборг — Сердоболь (Сортавала) — Иёнсуу, соединившая Финский залив, во-первых, с Приладожьем, и во-вторых, с Центральной Финляндией. Благодаря этой дороге резко возрастают темпы экономического освоения Карельского перешейка и северной части бассейна Сайменского озера. Южная его часть получила соединение с Балтикой после постройки Сайменского канала в середине XIX в.

В начале XX в. начинается строительство новых железных дорог, призванных связать столицу с восточными и южными районами империи. Эти дороги фактически прошли по тем же направлениям, которые были сформированы ещё в догосударственное время и киевско-новгородское время.

В 1904 г. вводится в эксплуатацию С.-Петербург — Витебская железная дорога<sup>276</sup>. Эта дорога отходила от С.-Петербурга на юг, соединив столицу с Восточной Белоруссией, современной Украиной и Причерноморьем. Предполагалось, что основным грузом, который пойдёт по этой дороге к С.-Петербургу, будет хлеб из малороссийских губерний. Фактически эта дорога стала повторением существовавшего за тысячу лет до её постройки Балтийско-Черноморского водного пути («пути из варяг в греки»). Витебская железная дорога очень недолго использовалась так, как предполагалось при её постройке.

В 1906 г. была построена Северная железная дорога, отходившая от Николаевской железной дороги на ст. Обухово и продолжавшаяся на Вологду и Вятку. Эта дорога соответствовала новгородскому пути в Вятскую землю и в Югру, существовавшему за 600–700 лет до этого. По Северной дороге к С.-Петербургскому порту должна была пойти промышленная продукция Урала и сельскохозяйственная продукция Сибири.

Строились также и железные дороги местного значения. В 1908 г. Ораниенбаумская железная дорога в связи с постройкой фортов Красная Горка и Серая Лошадь была продлена на запад. Новая дорога к западу от Ораниенбаума на ст. Лебяжье расходилась в двух направлениях: вдоль берега Финского залива на запад к фортам и на юго-запад к ст. Веймарн на линии Балтийской железной дороги. На этой дороге были построены три новые станции: Калище, Копорье и Веймарн<sup>277</sup>. Дорога эта прошла по тому же направлению, что и Копорский тракт новгородского времени, а форты Красная Горка и Серая Лошадь стали новыми крепостями на подступах к устью Невы, выполняя те же функции, которые в новгородское и московское время выполняла крепость Копорье.

В 1913 г. между Нарвской заставой и Ораниенбаумом прокладывается первая электрифицированная дорога России, получившая название ОРАНЭЛ (Ораниенбаумская электрическая линия)<sup>278</sup>. Сейчас её

---

<sup>276</sup> Голубев А. А. История становления транспортного комплекса Северо-Запада Российской империи // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2010. № 4. С. 274–284.

<sup>277</sup> Князева Н. Последняя тройка из дореволюционных времён // Маяк (газета города Сосновый Бор). 2014, 10 февраля.

сохранившийся участок — единственная в С.-Петербурге пригородная трамвайная линия, по которой ходит трамвай маршрута № 36.

В 1907 г. построена железная дорога Бологое — Полоцк, прошедшая напрямую через водораздел бассейнов Волги, Невы и Западной Двины, и соединившая железные дороги С.-Петербург — Москва, Москва — Рига (пересечение в Невеле) и Рига — Царицын (пересечение в Полоцке). Опыт Витебской и Северной железных дорог оказался столь удачным, что в 1914 г. на Северо-Западе начинается постройка сразу трёх магистральных железных дорог: С.-Петербург — Орёл через Новгород, Нарва — Москва через Лугу, Новгород и Валдай на линии Рыбинско-Виндавской железной дороги, и С.-Петербург — Петрозаводск. Начинается также постройка «обходной» железной дороги С.-Петербург — Москва, отходящей от Северной железной дороги на ст. Мга и продолжающейся через Сонково (пересечение с Виндавско-Рыбинской дорогой) до Москвы.

Кроме этого, строится ещё одна, наряду с линией С.-Петербург — Выборг, железная дорога в пределы Великого Княжества Финляндского. Это железная дорога С.-Петербург — Кексгольм. Дорога через Кексгольм должна была дойти до Сердоболя (Сортавалы) и соединится с уже построенной дорогой Выборг — Июэнсуу. В сочетании с построенным в 1912 г. Финляндским железнодорожным мостом эта дорога должна была дать лесной промышленности Финляндии широкий выход на рынок России. В целом анализ особенностей транспортного строительства в Финляндии начала XX в. показывает, что до 1917 г. Великое княжество вовсе не собиралось выходить из состав Российской империи, напротив, стремясь всячески использовать выгоды нахождения в её составе.

В начале 10-х гг. XX в. в условиях фантастически быстрого роста численности населения столицы империи становится очевидным недостаточность существующих вокзалов. Разрабатываются проекты реконструкции вокзалов по крайней мере в двух тогдашних важнейших направлениях пассажирских сообщений — Московском и Варшавском. Новый Московский вокзал должен был располагаться на месте существующего, но быть намного больше. Варшавский вокзал предпола-

---

<sup>278</sup> Тархов С. А. Городской транспорт Российской империи в годы первой мировой войны // Экономический журнал. 2014. № 4 (36). С. 89–124.

лось переместить на северную сторону Обводного канала, расположив его между этим каналом и Троицким собором. Старый же вокзал предполагалось снести, проложив через место, где он был, проспект Николая II. В советское время этот проспект, получивший название Ново-Измайловский, был проложен, но здание Варшавского вокзала осталось на прежнем месте. После революции в связи с общей деградацией бывшей столицы планы постройки новых вокзалов оказались ненужными и были забыты.

Активизируется также водно-транспортное строительство. Начинается сооружение Лача-Кубенского соединения, которое должно было напрямую связать бассейны рек Онега и Северная Двина, дав тем самым грузам бассейна Онеги выход на Волгу через Северо-Двинскую водную систему. Начинаются изыскательские работы по трассе Беломорско-Онежского соединения, будущего Беломоро-Балтийского водного пути. Разрабатываются фантастически смелые даже по нынешним временам проекты Междуведомственной комиссии для составления плана по улучшению и развитию водных сообщений империи, согласно которым всю Россию должна была прорезать сеть искусственных водных систем. В рамках реализации этих проектов предполагалось создать три больших широтных водных магистрали, Северо-Российскую, Средне-Российскую и Южно-Российскую, с меридиональными соединениями между ними. Через Северо-Запад должна была пройти Северо-Российская водная магистраль<sup>279</sup>.

Почти все строившиеся железные дороги начала XX в., как и более ранние, дублировали шоссе и тракты, которые, в свою очередь, прошли по направлениям внутренних водных путей. Однако начавшаяся Первая мировая война внесла существенные изменения в планы железнодорожного строительства. От планировавшейся железнодорожной магистрали Нарва — Москва остались дорога Новгород — Луга, опоры железнодорожного моста в Великом Новгороде и небольшая ветка ст. Валдай — ст. Крестцы. Строительство железной дороги С.-Петербург — Орёл ограничилось постройкой ветки от ст. Павловск на Витебской железной дороге до Новгорода.

---

<sup>279</sup> Планы исследований водных путей в период времени 1911–1915 годов; План работ на водных путях в период времени 1912–1916 годов. СПб.: Типография Министерства путей сообщения, 1912. 81 с.

Но Олонецкая железная дорога (С.-Петербург — Петрозаводск), проектировавшаяся как линия местного значения, предназначенная в основном для лесных перевозок, в 1914–1916 гг. превратилась в Мурманскую железную дорогу, соединившую С.-Петербург с незамерзающим побережьем Баренцева моря<sup>280</sup>. Но даже и Мурманская дорога, постройка которой была обусловлена обстоятельствами военного времени, прошла вдоль старинного водного пути, соединявшего столетия назад Новгород с его северными владениями — вдоль Свири, берега Онежского озера, озёрно-речной системы Выг и берега Белого моря.

Тогда же, в годы Первой мировой войны, была построена железная дорога от ст. Званка (нынешней станции Волховстрой-I) вдоль Волхова на юг к Новгороду и далее к Шимску. С постройкой этой дороги Волхов на всём своём протяжении стал дублироваться железной дорогой. Но при постройке дорога вдоль Волхова создавалась исключительно как путь для снабжения Северо-Западного фронта — от Шимска существовала ветка к ст. Сольцы на линии Витебской железной дороги, бывшей основной «военной» дорогой России в годы Первой мировой войны.

В советское время дорога от Чудова до Волховстроя стала «главным ходом» поездов, следующих в Карелию и на Кольский полуостров из других частей страны, остаётся она этим «главным ходом» по сей день. С постройкой этой дороги транспортное значение Волхова, одного из главных внутренних водных путей Северо-Запада на протяжении более чем тысячи лет, идёт на спад и ныне оно совершенно ничтожно.

Северная железная дорога в годы Первой мировой войны получает дополнительный переход на дорогу Москва — Архангельск — дороге Буй — Данилов<sup>281</sup>. После Гражданской войны, когда экономическое значение Петрограда — Ленинграда резко снизилось в сравнении с дореволюционным временем, эта дорога стала основным ходом, по которому поезда из Москвы пошли на восток СССР.

---

<sup>280</sup> Голубев А. А. Формирование инфраструктуры Мурманской железной дороги в ходе ее строительства // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2011. № 2. С. 209–217.

<sup>281</sup> Сенин А. С. Железнодорожное хозяйство России в годы Первой мировой войны: к вопросу о расстройстве транспорта // Труды по русистике, 2009. № 1. С. 237–269.

Во время Первой мировой войны, кроме Мурманской железной дороги, были построены также железные дороги Нарва — Псков через Гдов и Псков — Полоцк, прошедшие вдоль восточного берега Псковско-Чудского озера, вдоль долины реки Великая и далее через водораздел Великой и Западной Двины<sup>282</sup>. Эти дороги соединили между собой Балтийскую (в Нарве), Варшавскую (во Пскове), Московско-Рижскую и Риго-Орловскую дороги.

Дорога Нарва — Псков — Полоцк «восстановила» трассу древнего пути между бассейнами Великой и Западной Двины, существовавшего ещё в догосударственное время. Старинный водный путь пришёл в упадок после того, как контроль над его главной, приморской частью перешёл к иностранцам после постройки крепости Нарва. Железная дорога в том же направлении повторила его участь и «заглохла» с установлением советско-эстонской границы в 1921 г., большей частью была разрушена во время Великой Отечественной войны, а окончательно исчезла (участок Гдов — Сланцы) в 2013 г.

В годы Первой мировой войны (1915–1917 гг.) строится ещё одна соединительная ветка между Варшавской и Балтийской дорогами — железная дорога Волосово — Мшинская, разрушенная в годы Великой Отечественной войны и полностью демонтированная в первые послевоенные годы. После начала Первой мировой войны меняется соотношение морских портов Северо-Запада. Поскольку путь через Балтийское море перекрывается германским флотом, главным портом северным портом России становится Архангельск. Через Архангельск идёт грузообмен с союзниками по Антанте, а также осуществляются пассажирские перевозки. В частности, создаётся линия трансатлантических пассажирских сообщений Архангельск — Нью-Йорк (летом), а с 1916 г. и Романов-на-Мурмане — Нью-Йорк (зимой), на которой ходили российские океанский лайнеры «Царь» и «Царица»<sup>283</sup>. С постройкой Мурманского порта часть грузов, направлявшихся через Архангельск, начинает идти через Мурманск.

---

<sup>282</sup> Клеймёнов С. П. Экономический и административный факторы пространственного развития Псковской области: история и современности // Псковский регионологический журнал. 2012. № 14. С. 187–200.

<sup>283</sup> Тенетов Е. Из Архангельска в Нью-Йорк — пароходом // Правда Севера — 5 октября 2016 года.

## ЧАСТЬ 4. СОВЕТСКАЯ И ПОСТСОВЕТСКАЯ ЭПОХИ

### 4.1. ИЗМЕНЕНИЕ ВНЕШНИХ И ВНУТРЕННИХ ГРАНИЦ

#### Сосуществование старых и новых единиц АТД (1917–1926 гг.)

Ещё в конце XIX в. появились проекты разукрупнения АТД России. В 1914–1917 гг. в прессе активно обсуждался вопрос о необходимости организации новых губерний в центральной части страны. Эти проекты стали осуществляться почти сразу после Октябрьской революции 1917 г. На основной территории страны, которая в 1918 г. стала именоваться РСФСР, начался процесс разукрупнения ряда старых губерний. В числе нескольких новых советских губерний оказалась *Череповецкая губерния*, которая в июне 1918 г. была выделена из северо-восточной части Новгородской губернии. По соседству, из северной и северо-восточной частей Вологодской губернии в июле 1918 г. была образована *Северо-Двинская губерния* (с центром в Великом Устюге)<sup>284</sup>.

В апреле 1918 г. был создан Союз коммун *Северной области*, в который были объединены восемь северо-западных губерний: Петроградская, Псковская, Новгородская, Вологодская, Череповецкая, Олонецкая, Архангельская и Северо-Двинская. Но уже в 1919 г. Северная область была упразднена, причём этому решению был придан вид народного волеизъявления, как и предшествующему созданию области<sup>285</sup>. В 1921 г. было организовано новое хозяйственное объединение — *Северо-Западная область*, включавшая Петроградскую, Новгородскую, Псковскую, Череповецкую, Мурманскую губернии и Карелию, которые сохраняли при этом самостоятельность в административном плане.

Хозяйственная деятельность в них координировалась областным экономическим совещанием. Параллельно шёл процесс формирования новых советских республик и обмена территорий между ними и РСФСР. В январе 1919 г. из вновь провозглашённой Белорусской ССР в

---

<sup>284</sup> Административно-территориальное деление Союза ССР и список важнейших населенных пунктов. С хронологическим перечнем постановлений об изменении границ губерний, областей, республик с 1917 г. до 1929 г. 8-е изд. М.: НКВД, 1929. 320 с.

<sup>285</sup> Мартынов В. Л. 1998. Указ. соч.

состав РСФСР вошли Смоленская, Витебская и Могилёвская губернии, в которых преобладало русское и еврейское население<sup>286</sup>.

В июне 1920 г. в рамках РСФСР была образована новая национальная автономия — *Карельская трудовая коммуна*, которая была преобразована в АССР в 1923 г. Вслед за этим в 1922 г. была упразднена Олонецкая губерния, и два её бывших уезда (Вытегорский и Лодейнопольский) были включены в состав Петроградской губернии. В 1924 г. Петроград был переименован в *Ленинград*, а Петроградская губерния — в *Ленинградскую*<sup>287</sup>.

Новой советской реформе АТД предшествовали небольшие изменения, которые проходили пока ещё в рамках губернского деления. Так, в марте 1924 г. значительная часть Витебской губернии и ряд уездов Смоленской губернии были переданы из РСФСР в состав Белорусской ССР. Три уезда упразднённой Витебской губернии (Себежский, Невельский и Велижский) были включены в состав *Псковской губернии*. С этого времени Северо-Запад вышел на современные административные рубежи на своём крайнем юго-западе (рис. 33). После этого начался процесс полной перекройки границ старых губерний.

### **Первая советская реформа: укрупнение единиц АТД (1927–1929 гг.)**

Новый этап реформ АТД начинается почти сразу после создания СССР, образованного 30.12.1922 г. путём объединения РСФСР, Украинской ССР, Белорусской ССР и Закавказской СФСР. Так, на начальном этапе, в 1923 г. Госпланом было осуществлено первое экономическое районирование СССР. В соответствии с этим районированием начинается новое реформирование сети АТД, которое характеризовалось значительным укрупнением административно-территориальных единиц.

---

<sup>286</sup> Тархов С. А. 2005. Указ. соч.

<sup>287</sup> Административно-территориальное деление Союза ССР... 1929. Указ. соч.



Рис. 33. Уезды северо-западных губерний РСФСР в 1926 г.

Цифрами обозначены уезды **Ленинградской губернии**: 1 — Ленинградский, 2 — Троицкий, 3 — Кингисеппский, 4 — Гдовский, 5 — Лужский, 6 — Волховский, 7 — Лодейнопольский, 8 — Вытегорский; **Псковской губернии**: 9 — Псковский, 10 — Порховский, 11 — Островский, 12 — Опочецкий, 13 — Новоржевский, 14 — Холмский, 15 — Великолуцкий, 16 — Торопецкий, 17 — Велижский, 18 — Невельский, 19 — Себежский; **Новгородской губернии**: 20 — Новгородский, 21 — Старорусский, 22 — Демянский, 23 — Маловишерский, 24 — Валдайский, 25 — Боровичский; **Череповецкой губернии**: 26 — Тихвинский, 27 — Устюжинский, 28 — Белозерский, 29 — Череповецкий, 30 — Кирилловский.

Суть реформы состояла в замене старых губерний на огромные советские области, соответствующие выделенным Госпланом экономическим районам страны. Области были разделены последовательно на округа, районы и сельсоветы. Упразднились как губернии, так и уезды с волостями. Округа стали единицей АТД крупнее бывших уездов, а районы заняли ячейку, промежуточную между уездами и волостями.

Ещё в конце 1925 г. на Северо-Западе были созданы областные (надгубернские) хозяйственные организации<sup>288</sup>. И наконец, в мае 1927 г. было принято решение о создании огромного по площади *Северо-Западного края* с центром в Ленинграде, включающего Ленинградскую, Псковскую, Новгородскую, Череповецкую и Мурманскую губернии. Вместо уездов и волостей были организованы округа и районы. Через некоторое время, 1 августа 1927 г. ВЦИК и СНК РСФСР принял постановление о переименовании Северо-Западного края в *Ленинградскую область*<sup>289</sup>.

Площадь Ленинградской области в 1927 г. составляла 360,4 тыс. кв. км. Она включала девять округов: Ленинградский (в составе 21 района), Лодейнопольский (10 районов), Лужский (11 районов), Новгородский (19 районов), Боровичский (13 районов), Псковский (18 районов), Великолукский (23 района), Череповецкий (19 районов) и Мурманский (6 районов). При этом Мурманский округ Ленинградской области оказался отделённым от её основной части территорией Карельской АССР (рис. 34).

Завершающим шагом этой реформы стало постановление Президиума ВЦИК от 14 января 1929 г. о полной ликвидации губерний и создании областей и краёв на остальной части страны. В частности, были образованы соседние с Ленинградской областью *Северный край* и *Западная область*. При создании Западной области Ленинградская область понесла первые потери, т. к. утратила в пользу новообразованной области Великолукский округ (рис. 35).

---

<sup>288</sup> Мартынов В. Л. 1998. Указ. соч.

<sup>289</sup> Административно-территориальное деление Союза ССР... 1929. Указ. соч.

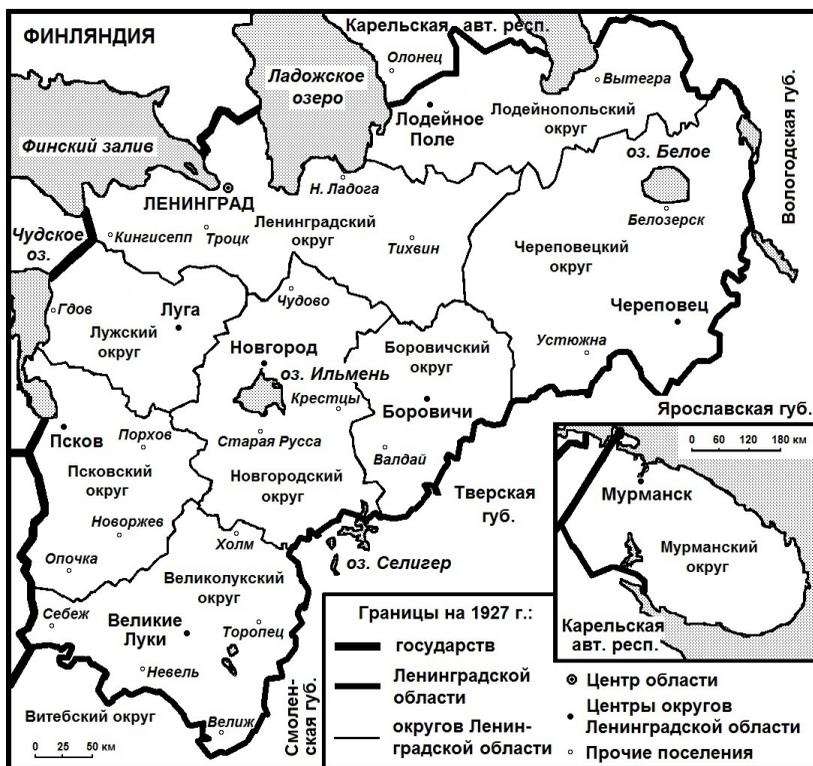


Рис. 34. Ленинградская область в 1927 г.

Площадь Ленинградской области с этого момента уменьшилась до 341,4 тыс. кв. км. Также в состав Западной области, с центром в г. Смоленске, вошли упразднённые Брянская и Смоленская губернии, южная часть Тверской и западная половина Калужской губерний<sup>290</sup>.

<sup>290</sup> Тархов С. А. 2005. Указ. соч.

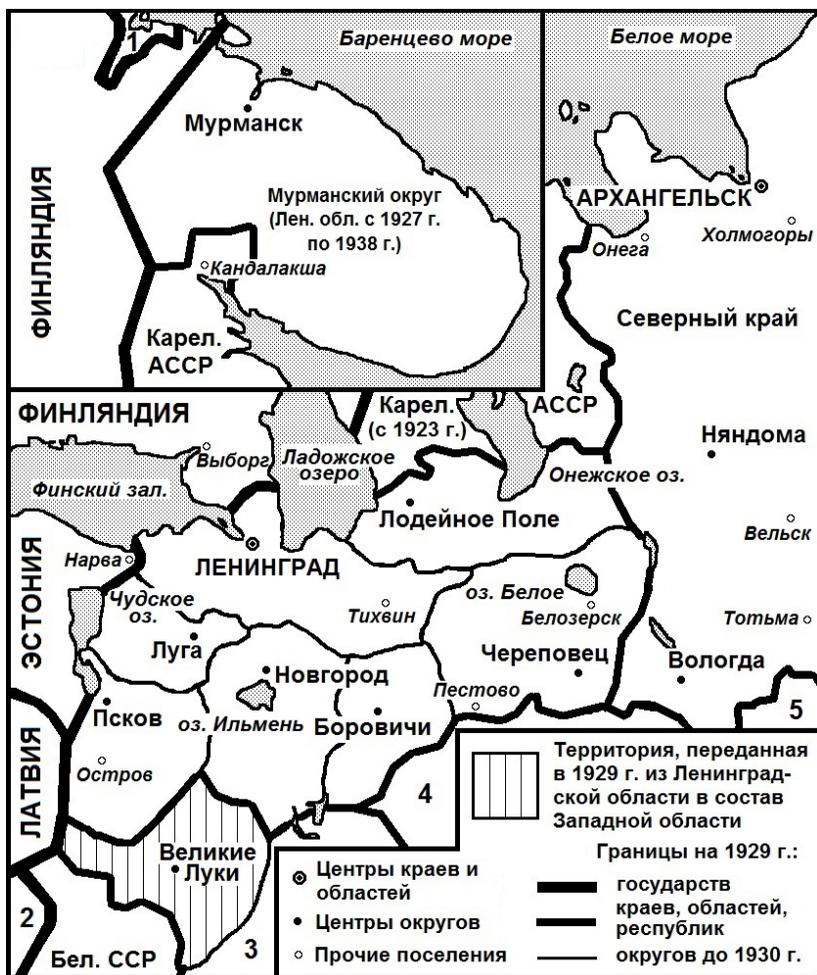


Рис. 35. Административно-территориальное деление Северо-Запада в 1929 г.

Цифрами обозначены территории: 1 — Норвегии, 2 — Литвы, 3 — Западной области, 4 — Московской области, 5 — Ивановской промышленной области.

## Вторая советская реформа АТД: разукрупнение ячеек (первая фаза: 1930–1940 гг.)

По причине плохой управляемости огромных по площади, населению и числу районов единиц АТД сразу же после завершения первой реформы встал вопрос о разукрупнении наиболее крупных по своим размерам краёв и областей. Разукрупнение АТД проходило поэтапно: 1) разделение ряда краёв и больших областей на меньшие по размерам области в 1934–1935 гг.; 2) полное раздробление всех больших краёв и областей в 1936–1938 гг.

Одновременно было принято решение отказаться от окружного звена в АТД. Уже летом 1930 г. произошёл переход на новую структуру АТД — «область-район-сельсовет». Соответственно, в Ленинградской области были ликвидированы округа (за исключением Мурманского), и установлено районное деление. При этом Псков, Новгород, Боровичи и Череповец стали подчиняться непосредственно областному исполкому в качестве самостоятельных административных единиц.

В 1931–1933 гг. в Ленинградской области достаточно интенсивно шёл процесс укрупнения районов, всего было ликвидировано 32 района. В этот же период, в декабре 1931 г. по решению ЦК ВКП(б), в связи с ростом промышленности и населения, а также расширением территории, Ленинград был выделен из областной структуры в отдельный административно-хозяйственный центр, в город республиканского подчинения, оставаясь при этом областным центром<sup>291</sup>.

В январе 1935 г., в рамках разукрупнительной реформы АТД, на стыке трёх «больших» областей — Западной, Московской и Ленинградской была образована «малая» область — *Калининская*, в состав которой отошли пять районов Ленинградской области. В феврале того же года на её западе был выделен Великолукский округ. В марте 1935 г. в составе Ленинградской области вновь были выделены Кингисеппский и Псковский округа (просуществовавшие до сентября 1940 г.), что было обусловлено их пограничным положением.

В 1937 г. в Калининской области были образованы Опочецкий (приграничный) и Карельский национальный (с центром в г. Лихославле) округа. Однако уже в 1938 г. были упразднены Великолукский

---

<sup>291</sup> Административно-территориальное деление Ленинградской области... СПб., 2007. 282 с.

и Карельский национальный округа, в Калининской области сохранился только Опочецкий округ.

В сентябре 1937 г. *Северная область* была разделена на *Архангельскую* и *Вологодскую* области. В состав последней были переданы 18 районов Ленинградской области (территория бывшей Череповецкой губернии). В то же время *Западная область* преобразуется в *Смоленскую область*.

В 1938 г. из состава Ленинградской области вышел *Мурманский округ* в связи с образованием самостоятельной *Мурманской области*. Это было, по сути, последним шагом в разукрупнении «большой» области в ходе данной реформы. В итоге в состав Ленинградской области на момент проведения переписи населения 1939 г. входило 63 района, 15 из которых образовывали два приграничных округа — Кингисеппский и Псковский (рис. 36).

Однако, кроме территории Ленинградской области, в пределы современного **Северо-Запада России** попадают также западные районы Калининской области, в последующем переданные сначала в состав Великолукской области (с 1944 г.), а затем — Псковской области (с 1957–1958 гг.). В общей сложности это 15 районов, 8 из которых входили в 1939 г. в состав Опочецкого приграничного округа.

С 1940 г., после войны с Финляндией, территория Карельского перешейка вошла в состав СССР. В марте 1940 г., на основе *Карельской АССР* и присоединённых к СССР восточных участков Финляндии была образована *Карело-Финская ССР*, которая была выведена из состава РСФСР. Северная часть Карельского перешейка отошла к Карело-Финской ССР, южная его часть — к Ленинградской области (рис. 37). Перед началом Великой Отечественной войны в Ленинградскую область входило 72 района и 12 городов областного подчинения<sup>292</sup>.

---

<sup>292</sup> Тархов С. А. 2005. Указ. соч.

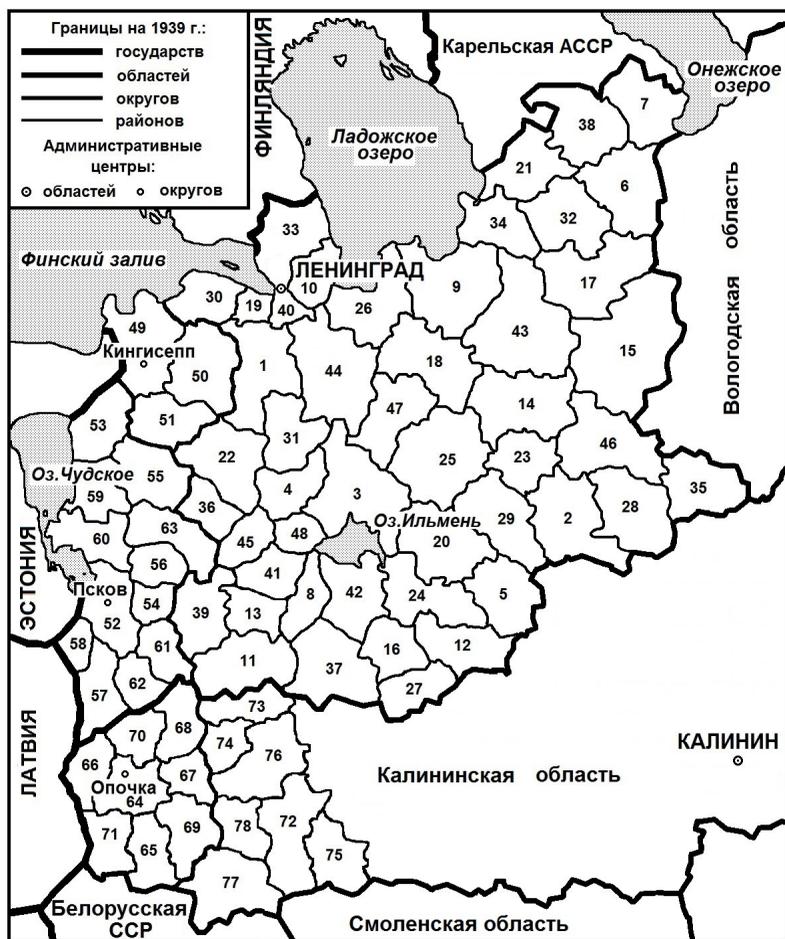


Рис. 36. Административные районы и округа Ленинградской области и западные районы Калининской области в 1939 г.

Цифрами обозначены районы **Ленинградской области**: 1 — Красногвардейский, 2 — Боровичский, 3 — Новгородский, 4 — Батецкий, 5 — Валдайский, 6 — Винницкий, 7 — Вознесенский, 8 — Волотовский, 9 — Волховский, 10 — Всеволожский, 11 — Дедовичский,

12 — Демянский, 13 — Дновский, 14 — Дрегельский, 15 — Ефимовский, 16 — Залучский, 17 — Капшинский, 18 — Киришский, 19 — Красносельский, 20 — Крестецкий, 21 — Лодейнопольский, 22 — Лужский, 23 — Любытинский, 24 — Лычковский, 25 — Маловишерский, 26 — Мгинский, 27 — Молвотицкий, 28 — Мошенский, 29 — Окуловский, 30 — Ораниенбаумский, 31 — Оредежский, 32 — Оятский, 33 — Парголово, 34 — Пашский, 35 — Пестовский, 36 — Плюсский, 37 — Поддорский, 38 — Подпорожский, 39 — Порховский, 40 — Слуцкий, 41 — Солецкий, 42 — Старорусский, 43 — Тихвинский, 44 — Тосненский, 45 — Уторгошский, 46 — Хвойнинский, 47 — Чудовский, 48 — Шимский; **Кингисеппского округа Ленинградской области:** 49 — Кингисеппский, 50 — Волосовский, 51 — Осьминский; **Псковского округа Ленинградской области:** 52 — Псковский, 53 — Гдовский, 54 — Карамышевский, 55 — Лядский, 56 — Новосельский, 57 — Островский, 58 — Палкинский, 59 — Полновский, 60 — Серёдкинский, 61 — Славкинский, 62 — Сошихинский, 63 — Стругокрасненский; **Опочецкого округа Калининской области:** 64 — Опочецкий, 65 — Идрицкий, 66 — Красногородский, 67 — Кудеверский, 68 — Новоржевский, 69 — Пустошкинский, 70 — Пушкиногорский, 71 — Себежский; **Калининской области:** 72 — Великолукский, 73 — Ашевский, 74 — Бежаницкий, 75 — Куньинский, 76 — Локнянский, 77 — Невельский, 78 — Новосokolнический.

В мае 1940 г., после окончания второго этапа разукрупнительной реформы АТД, площадь Ленинградской области составляла 143,7 тыс. кв. км. То есть она стала сопоставима по размерам с некоторыми другими «малыми» областями, например, с расположенными по соседству Вологодской (150,0 тыс. кв. км) и Калининской (106,4 тыс. кв. км)<sup>293</sup>. Тем не менее, процесс разукрупнения Ленинградской области не был завершён. Многие новые области имели заметно меньшие размеры и в значительной мере напоминали упразднённые в 1927–1929 гг. губернии.

---

<sup>293</sup> Административно-территориальное деление союзных республик на 1 мая 1940 г. М.: Ведомости Верховного Совета РСФСР, 1940. С. 6–10.

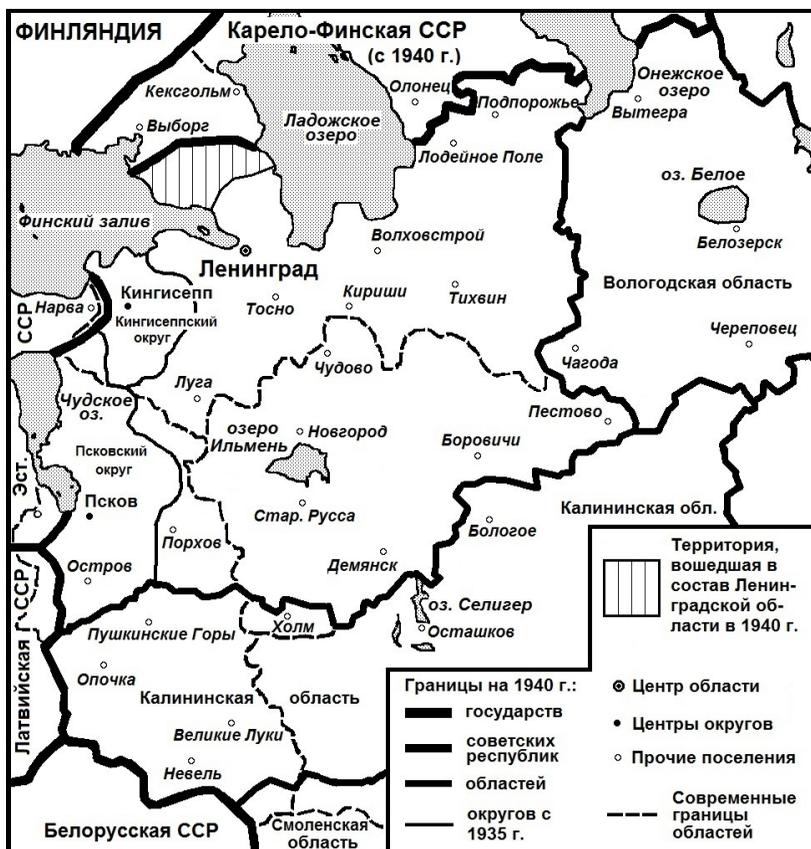


Рис. 37. Административно-территориальное деление Северо-Запада в 1940 г.

Интересной особенностью АДТ на низовом уровне в 1930-е гг. было существование национальных районов и национальных сельсоветов. Так, в Ленинградской области в 1933 г. было 4 национальных района и 122 национальных сельсоветов за их пределами, в 1936 г. — 5 национальных районов и 129 сельсоветов<sup>294</sup>.

<sup>294</sup> Административно-территориальное устройство Ленинградской об-

## Вторая фаза разукрупнения областей (1944–1957 гг.)

Хотя процесс разукрупнения «больших» областей и краёв, возникших в 1920-е гг., был в основном завершён перед началом Великой Отечественной войны, некоторые вновь выделенные «малые» области сохраняли большую площадь и были неудобны для управления. Поэтому ближе к окончанию войны прошла ещё одна волна разукрупнения сравнительно больших областей, к которым, в частности, относились Ленинградская и Калининская<sup>295</sup>.

В июле-августе 1944 г. на Северо-Западе появились сразу три новые «малые» области: *Великолукская*, *Новгородская* и *Псковская* (рис. 38). Эти области, как отмечалось в официальных документах, были созданы в целях усиления организаторской работы местных Советов по быстрейшему восстановлению народного хозяйства.

Образование двух последних областей завершило процесс распада «большой» области, возникшей в 1920-е гг. — Ленинградской. Великолукская область получила ряд территорий Калининской, Смоленской и Ленинградской областей. Из последней в её состав был включён Холмский район, который перед этим уже успел побывать в составе Новгородской области<sup>296</sup>. Правда, и сама Великолукская область просуществовала недолго — всего 13 лет (до 1957 г.).

В ноябре 1944 г. территория Ленинградской области получила приращение за счёт вхождения в её состав всего Карельского перешейка, а также Ивангорода и четырёх волостей, расположенных на правом берегу р. Нарвы и выделенных из состава Эстонской ССР<sup>297</sup>.

---

ласти. Л.: Изд-во Ленинградского облисполкома и Ленсовета 1933. 444 с.; Административно-экономический справочник по Ленинградской области. Л.: Изд-во Ленинградского облисполкома и Ленсовета, 1936. 384 с.

<sup>295</sup> Тархов С. А. 2005. Указ. соч.

<sup>296</sup> Маргынов В. Л. 1998. Указ. соч.

<sup>297</sup> Административно-территориальное деление Ленинградской области... СПб., 2007. 282 с.

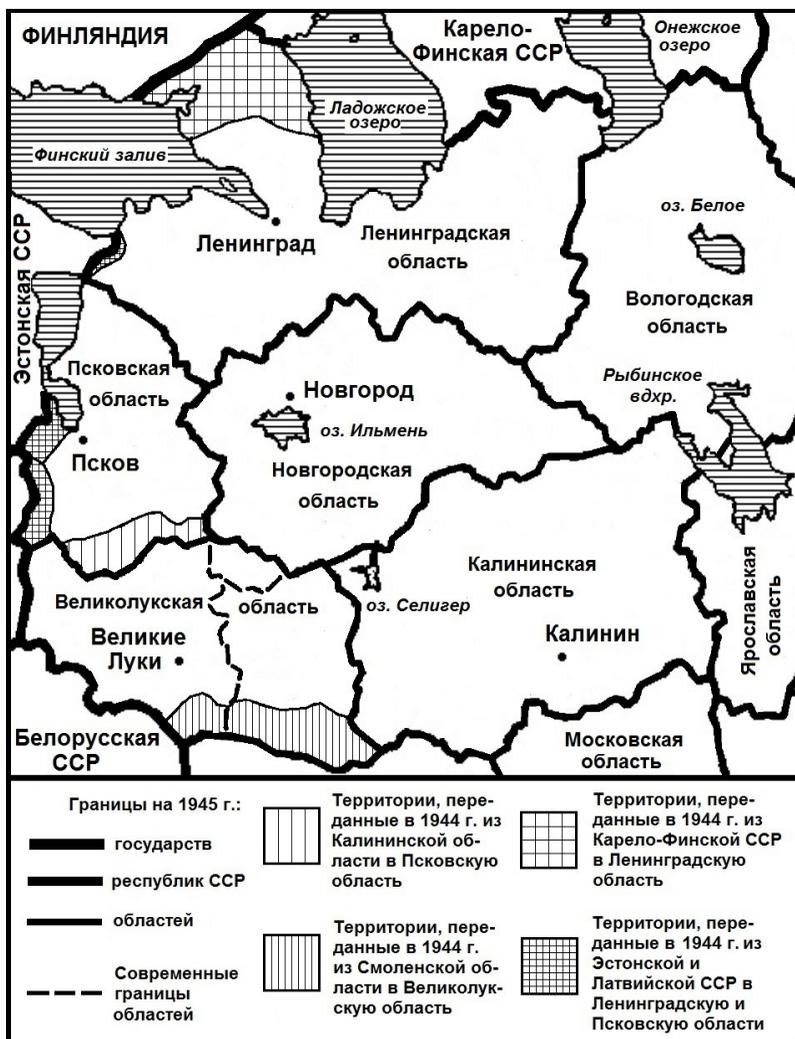


Рис. 38. Изменения в административно-территориальном делении Северо-Запада в 1944 г.

К началу 1945 г. расширилась и территория Псковской области, куда были переданы земли из Эстонской и Латвийской ССР, утраченные Россией в 1920 г. согласно Тартускому и Рижскому договорам<sup>298</sup>.

В результате этих последних преобразований АТД, к 1955 г. площадь Ленинградской области уменьшилась до 85,1 тыс. кв. км, но она сохранила своё лидерство по размерам в пределах Северо-Запада России. Второй по площади стала Новгородская область (53,7 тыс. кв. км), третьей — Великолукская (44,9 тыс. кв. км), четвёртой — Псковская (31,7 тыс. кв. км). Две последние оказались в числе наименее малых по размерам областей в РСФСР. Например, площадь также «малых» соседних с Северо-Западом областей составляла: Калининской области — 66,0 тыс. кв. км, Смоленской области — 49,0 тыс. кв. км<sup>299</sup>.

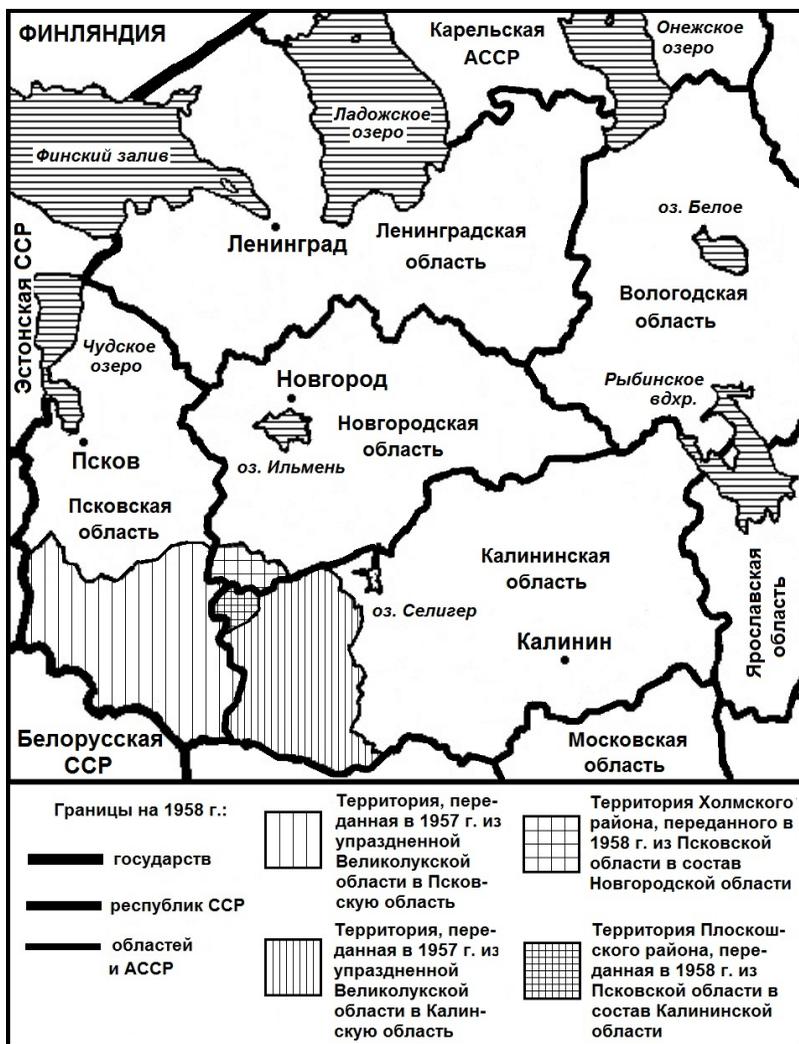
В июле 1956 г. была упразднена *Карело-Финская ССР*, и под названием *Карельской АССР* была включена в состав РСФСР, как это было до марта 1940 г.

После достижения самого низкого уровня разукрупнения, в 1957 г. был сделан небольшой шаг назад в направлении укрупнения — ликвидировано несколько неудачно организованных периферийных областей. Это касалось тех областей, которые имели слабые центры и сильно зависели от более удалённых крупных экономических центров, своим влиянием подавлявших эти небольшие областные города. Так, в апреле 1957 г. была ликвидирована *Великолукская область*, территория которой была разделена между Псковской и Калининской областями (рис. 39).

---

<sup>298</sup> Административно-территориальное деление Псковской области (1917–1988). Л.: Лениздат, 1988. 454 с.

<sup>299</sup> РСФСР. Административно-территориальное деление на 1 января 1955 года. М.: Известия Советов депутатов трудящихся, 1955. 440 с.



**Рис. 39.** Изменения в административно-территориальном делении Северо-Запада в 1957–1958 гг.

В 1958 г. из Псковской области Холмский район был передан в Новгородскую область, Плоскошский район — в Калининскую область<sup>300</sup>. Этими актами завершились последние крупные территориальные перетряски сетки АТД РСФСР, которая в основных чертах с этого момента и до наших дней не менялась (за исключением передач небольших участков территории, переименований и т. п.). Последующие изменения на уровне основных единиц АТД носили лишь «косметический» характер. С 1958 г. площадь областей Северо-Запада закрепились на следующем уровне: Ленинградская область — 85,9 тыс. кв. км, Новгородская и Псковская области — по 55,3 тыс. кв. км.

### **Переход к стабильности АТД на районном уровне (с 1957 г.)**

Тем не менее, на районном уровне происходило достаточно много изменений. Так, например, в Псковской области в 1957 г. насчитывалось 40 районов, с 1957 по 1963 гг. шёл процесс укрупнения районов, и их количество в итоге сократилось до 13. В 1964–1966 гг. вновь происходило разукрупнение, а точнее, восстановление ликвидированных ранее административных районов. В результате к 1967 г. их количество вышло на уровень 24, и с тех пор пока не менялось<sup>301</sup>.

Аналогичные процессы укрупнения и разукрупнения административных районов происходили и в других областях Северо-Запада. Например, в Ленинградской области следовавший за разукрупнением 1940-х — начала 1950-х гг. этап укрупнения районов продолжался вплоть до 1963 г., и тогда число районов достигло своего минимума — 10. В последующем, до 1965 г. происходило разукрупнение районов, и их число выросло до 16. После этого наступил период стабильности внутриобластного АТД, и только в 1977 г. был создан 17-й район — Кировский, после чего АТД области на районном уровне не менялось<sup>302</sup>.

В 1991 г. Ленинграду было возвращено его историческое название — *Санкт-Петербург*. При этом за областью сохранилось её преж-

---

<sup>300</sup> Административно-территориальное деление Псковской области (1917–1988). Л.: Лениздат, 1988. 454 с.

<sup>301</sup> Административно-территориальное... 1988. Указ. соч.

<sup>302</sup> Административно-территориальное деление Ленинградской области СПб., 2007. 282 с.

нее название — *Ленинградская* (рис. 40). Это переименование «северной столицы» знаменовало переход к новой эпохе — постсоветской.



Рис. 40. Административные районы областей Северо-Запада России в 2010 г.

Цифрами обозначены районы **Ленинградской области**: 1 — Бокситогорский, 2 — Волосовский, 3 — Волховский, 4 — Всеволожский, 5 — Выборгский, 6 — Гатчинский, 7 — Кингисеппский, 8 — Киришский, 9 — Кировский, 10 — Лодейнопольский, 11 — Ломоносовский, 12 — Лужский, 13 — Подпорожский, 14 — Приозёрский, 15 — Сланцевский, 16 — Тихвинский, 17 — Тосненский; **Псковской области**: 18 — Бежаницкий, 19 — Великолукский, 20 — Гдовский, 21 — Дедовичский, 22 — Дновский, 23 — Красногородский, 24 — Куньинский, 25 —

Локнянский, 26 — Невельский, 27 — Новоржевский, 28 — Новоскольнический, 29 — Опочецкий, 30 — Островский, 31 — Палкинский, 32 — Печорский, 33 — Плюсский, 34 — Порховский, 35 — Псковский, 36 — Пустошкинский, 37 — Пушкиногорский, 38 — Пыталовский, 39 — Себежский, 40 — Стругокрасненский, 41 — Усвятский; **Новгородской области:** 42 — Батецкий, 43 — Боровичский, 44 — Валдайский, 45 — Вологовский, 46 — Демянский, 47 — Крестецкий, 48 — Любытинский, 49 — Маловишерский, 50 — Маревский, 51 — Мошенский, 52 — Новгородский, 53 — Окуловский, 54 — Парфинский, 55 — Пестовский, 56 — Поддорский, 57 — Солецкий, 58 — Старорусский, 59 — Хвойнинский, 60 — Холмский, 61 — Чудовский, 62 — Шимский.

Согласно Конституции РФ 1993 г. Ленинградская, Новгородская и Псковская области, а также город федерального значения С.-Петербург получили статус субъектов Российской Федерации. То есть, для проведения реформирования на уровне субъектов РФ теперь требуется внесение изменений в Конституцию страны.

В 1994–1995 гг. для низших единиц АТД в субъектах РФ на Северо-Западе вместо названия «сельсовет» стало использоваться исторически традиционное наименование административно-территориальной единицы России — «волость».

## 4.2. НАСЕЛЕНИЕ

### Учёт населения в советское и постсоветское время

В 1920 г., в разгар гражданской войны, была проведена перепись населения, охватившая 72 % населения страны. В дальнейшем, в 1923 г., был проведён сбор сведений о населении в городских поселениях, одновременно с переписью промышленных и торговых предприятий. Вторая по масштабности и первая в Советском Союзе перепись населения прошла 17 декабря 1926 г. В переписной листок были включены следующие вопросы: пол, возраст, этническая принадлежность, родной язык, грамотность, место рождения, продолжительность проживания в месте переписи, наличие физических и психических заболеваний. Материалы по итогам этой переписи были опубликованы в 56 томах. Данные переписи 1926 г. стали применяться при расчётах численности населения, уровня смертности, строились демографические прогнозы на последующие годы.

Период 20–30-х гг. XX в. для некоторых территорий СССР характеризовался неустойчивостью сетки АТД. Современной территории Псковской области это коснулось в первую очередь. В этот период была упразднена Псковская губерния (в 1927 г.) и образованы Псковский и Великолукский округа в составе Ленинградской области. В них вместо гостатоотдела были созданы Псковское и Великолукское окружные статистические отделы, но со временем и они были ликвидированы. В 1928 г. были изданы статистические сборники по Псковскому и Великолукскому округам, в которых были предоставлены сведения по населению, размерам территории и экономике на районном уровне<sup>303</sup>. Наибольшие сложности возникли при составлении данного справочника по Великолукскому округу. При составлении сборника учитывались прежние дореволюционные и послереволюционные издания, материалы переписи 1926 г., прочие данные (например, по колхозам и совхозам) за 1927–1928 гг.<sup>304</sup>.

---

<sup>303</sup> Великолукский округ Ленинградской области. В. Луки: Изд. окружного стат. отдела, 1928. 254 с.; Псковский округ: (основные статистико-экономические сведения) / РСФСР, Псковский окружной исполнительный комитет. Псков: Издание президиума Окрисполкома, 1928. 44 с.

<sup>304</sup> Филимонов А. В. Источники по истории Псковского края (По-

В 1930 г. Псковский и Великолукский округа были ликвидированы. Появилась необходимость в сборе статистических данных в районном разрезе. В связи с этим в 1930 г. вышел в свет «Краткий статистический справочник по районам Ленинградской области», в котором были предоставлены сведения о районах бывшего Псковского округа<sup>305</sup>. Спустя два года был опубликован «Экономико-статистический справочник Ленинградской области»<sup>306</sup>. Он содержал в себе статистические материалы, которые характеризуют основные процессы хозяйственной деятельности и социально-культурной жизни Ленинградской области. Кроме того, в справочнике были предоставлены сведения о развитии отраслей экономики за 1928–1931 гг. Справочник создавался в период нестабильности сетки АТД, поэтому в нём был приложен перечень ликвидированных районов.

В 1935 г., после выделения из Ленинградской области ряда районов в состав вновь образованной Калининской области, был издан статистический сборник, который содержал ряд сведений о некоторых южных районах современной Псковской области<sup>307</sup>. Спустя год Ленинградским облисполкомом было выпущено следующее издание — «Административно-экономический справочник по районам Ленинградской области». В нём было предоставлено описание районов, которые напрямую подчинялись облисполкому (в т. ч. северная часть современной Псковской области), а также районов Псковского пограничного округа. В справочнике даются сведения о городах, посёлках (рабочих и дачных), сельсоветах, предприятиях и учреждениях.

Следующая перепись состоялась в 1937 г., но по многим причинам она была признана неудачной. В связи с тем, что уровень жизни повышался, прогнозировался рост населения в СССР в период с 1933 по 1937 гг. с 165,7 до 180,7 млн. чел., но перепись дала совсем иные результаты (менее 163 млн. чел.). Многие, кто участвовал в этой переписи

---

слеокаябрьский период). Материалы по курсу «Источниковедение отечественной истории». Псков: ПГПИ им. С. М. Кирова, 2001. 108 с.

<sup>305</sup> Справочник по районам Ленинградской области / Изд. орготд. Ленноблисполкома. Л., 1930. 312 с.

<sup>306</sup> Экономико-статистический справочник Ленинградской области. Л.: Издательство Ленноблисполкома и Ленсовета, 1932. С. 394–399.

<sup>307</sup> Калининская область. Статистический сборник / Калининское областное управление народнохозяйственного учёта. М., 1935.

си, были арестованы, некоторые из них были расстреляны, некоторые погибли в ГУЛАГе. Причиной уменьшения численности населения был голод 1932–1934 гг., когда погибло около 7 млн. чел., но властями данный факт не признавался. Кроме того, очень много хлопот переписчикам и для всего населения доставлял вопрос: «верующий или неверующий».

Так как перепись 1937 г. была признана неудачной, был поставлен вопрос о проведении другой переписи — в 1939 г.<sup>308</sup>. Перепись населения 1939 г. также прошла с некоторым напряжением. Но в этот раз прогнозируемое число жителей страны было подтверждено переписью (более 170 млн. чел.).

В августе 1944 г. в связи с образованием Псковской и Великолукской областей начали работу Управления статистики уполномоченного Госплана СССР по этим областям, которые анализировали работу народного хозяйства и осуществляли контроль за выполнением госпланов. До этого времени во всех районах и городах региона действовали инспектуры Ленинградского областного Управления народнохозяйственного учёта. С марта 1948 г. данные органы государственной статистики стали подчиняться ЦСУ СССР<sup>309</sup>.

В 1957 г. был издан Великолукский статистический сборник. В нём была отражена картина развития народного хозяйства и культуры за послевоенные и некоторые довоенные годы<sup>310</sup>. В Пскове был издан аналогичный сборник, где были предоставлены также сведения за 1913 и 1940 гг. Само издание вышло в свет только в 1960 г., то есть уже после объединения Псковской и Великолукской областей (1957 г.)<sup>311</sup>. Следующий сборник по Псковской области, причём уже в современных границах, был выпущен в 1968 г. в связи с 50-летием Советской власти, в котором давались сведения за 1967 г.<sup>312</sup>.

<sup>308</sup> Всесоюзная перепись населения 1939 года. URL: <http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/census.php?cy=2>

<sup>309</sup> Филимонов А. В. Указ. соч.

<sup>310</sup> Народное хозяйство Великолукской области. Статистический сборник. Великие Луки, 1957.

<sup>311</sup> Народное хозяйство Псковской области. Статистический сборник. Л., 1960.

<sup>312</sup> Народное хозяйство Псковской области. Статистический сборник. Л., 1968.

Первая послевоенная перепись населения прошла в 1959 г. В этот период в стране стал проявляться интерес к научным исследованиям демографических и экономических процессов. Поэтому итоги переписи в значительной степени дали толчок в развитии науки. Результаты переписи населения 1959 г. были опубликованы в 16 томах (один том был посвящён СССР, остальные пятнадцать — союзным республикам). Переписной лист в то время насчитывал 15 вопросов. Вопрос о грамотности был соединён с вопросом об образовании. Поэтому респондента не спрашивали, окончил ли он среднюю или высшую школу. В отличие от переписи 1939 г., вопросы о месте работы и занятия поменялись местами (сначала о работе, затем о роде занятий), а для тех, кто не указал эти занятия в качестве источника дохода, надо было указать другой источник средств к существованию.

Следующая перепись населения была проведена в 1970 г. Она проходила с некоторыми новшествами. В переписной лист входило 18 вопросов. Причём они были построены так, что на 11 из них отвечали 100 % населения, а на 7 — лишь 25 %. С помощью выборочного метода достигалась экономия финансов и людских ресурсов. Вопрос о гражданстве был объединён с вопросом о национальности. В результате этого о национальности стали отвечать советские граждане, а о гражданстве — иностранцы. Собирались сведения о знании других языков (в частности, народов СССР). Было уделено внимание миграциям населения (следовало указать время проживания в данном населённом пункте, а для живущего менее двух лет — указать место предыдущего постоянного места жительства и причину его смены). Особое внимание во время проведения переписи уделялось трудоспособному населению. Была поставлена задача изучения продолжительности работы в разных отраслях хозяйства. Итоги переписи были опубликованы в 7 томах, а также в 10 томах под грифом «Для служебного пользования».

В 1979 г. была проведена очередная перепись населения СССР. Переписной лист состоял из 16 вопросов, из них 11 были предназначены для всего населения, а 5 — для 25 % жителей страны. Впервые при обработке собранных сведений были использованы ЭВМ. Стали собираться сведения о числе детей, рождённых женщиной, о населении в трудоспособном возрасте, занятом как в домашнем, так и личном подсобном сельском хозяйстве. Главу семьи должны были указывать сами члены семьи, а если возникали трудности с этим вопросом, то в графе обозначали того, кто в семье обеспечивал основные средства к суще-

ствованию. Кроме того, в переписном листе был пункт, касавшийся тех, кому 100 и более лет. Результаты переписи 1979 г. были опубликованы в 1 томе, а также в 10 томах «Для служебного пользования».

9 октября 2002 г. состоялась перепись населения, ставшая первой в истории современной России. Изначально проведение переписи было запланировано на 1999 г., т. к. по стандартам ООН она должна проходить каждые 10 лет. Но в связи с кризисом перепись была перенесена на более позднее время. В переписных листах отмечались следующие пункты: возраст, семейное положение, знание языков, национальность, образование, а также имущественное положение и состояние жилья. Последняя перепись населения Российской Федерации была проведена 14–25 октября 2010 г. Население переписывалось, как и в 2002 г., по месту жительства, которым является населённый пункт, а также дом, квартира и др.<sup>313</sup>.

### **Изменение численности населения и ключевых и характеристик системы расселения с 1897 по 2010 гг.**

Согласно итогам Первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г. в пределах трёх северо-западных губерний Российской империи (С.-Петербургской, Псковской и Новгородской в границах 1926 г.) проживало 4 млн 337,6 тыс. чел., в т. ч. в сельской местности — 2 млн 759,9 тыс. чел. (63,6 % от всего населения)<sup>314</sup>.

---

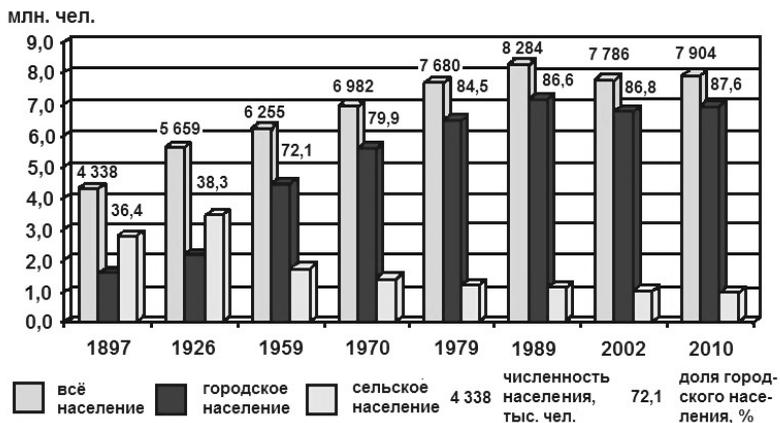
<sup>313</sup> Корсунский М. Итоги переписи населения в России в 2010. URL: <http://www.russianscientist.org/>

<sup>314</sup> При написании раздела, составлении таблиц, диаграмм и картосхем использовались источники: Всероссийская перепись населения 2002 г. Численность населения России, федеральных округов, субъектов Российской Федерации, районов, городских поселений, сельских населенных пунктов — райцентров и сельских населенных пунктов с населением 3 тысячи и более человек. URL: <http://www.perepis2002.ru/index.html?id=13>; Всероссийская перепись населения 2010 г. Численность населения России, федеральных округов, субъектов Российской Федерации, районов, городских населенных пунктов. URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/perepis2010/croc/Documents/Vol1/pub-01-05.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/new_site/perepis2010/croc/Documents/Vol1/pub-01-05.pdf); Всесоюзная перепись населения 1926 года. М.: Издание ЦСУ Союза ССР, 1928. Том 9. С. 2–13. Том 17. С. 2–3; Всесоюзная

В целом за весь исследуемый период (с 1897 по 2010 гг.) численность населения в пределах Северо-Западного макрорегиона России увеличилась в 1,8 раза, но при этом количество сельских жителей уменьшилось в 2,8 раза, а доля сельского населения на Северо-Западе сократилась до 12,4 % (рис. 41).

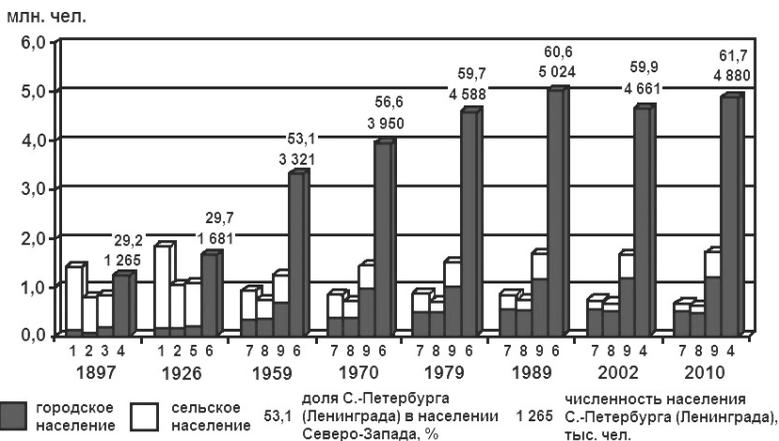
---

перепись населения 1959 г. Численность наличного населения городов и других поселений, районов, районных центров и крупных сельских населенных мест на 15 января 1959 года по республикам, краям и областям РСФСР. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus59\\_reg1.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus59_reg1.php); Всесоюзная перепись населения 1970 г. Численность наличного населения городов, поселков городского типа, районов и районных центров СССР по данным переписи на 15 января 1970 года по республикам, краям и областям. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus70\\_reg1.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus70_reg1.php); Всесоюзная перепись населения 1979 г. Численность наличного населения РСФСР, автономных республик, автономных областей и округов, краев, областей, районов, городских поселений, сел-райцентров и сельских поселений с населением свыше 5000 чел. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus79\\_reg1.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus79_reg1.php); Всесоюзная перепись населения 1989 г. Численность населения СССР, РСФСР и её территориальных единиц по полу. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_89\\_reg1.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_89_reg1.php); Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Наличное население в губерниях, уездах, городах Российской Империи (без Финляндии). URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_gub\\_97.php?reg=6](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_gub_97.php?reg=6); Численность населения СССР по переписи на 15 января 1959 года по республикам, краям, областям, национальным округам, районам, городам, поселкам городского типа, районным центрам и крупным сельским населенным местам (по административно-территориальному делению на 1 января 1960 г.). М.: Центральное статистическое управление при Совете Министров СССР, 1960. 523 с.



**Рис. 41.** Динамика численности населения Северо-Запада России в 1897–2010 гг.

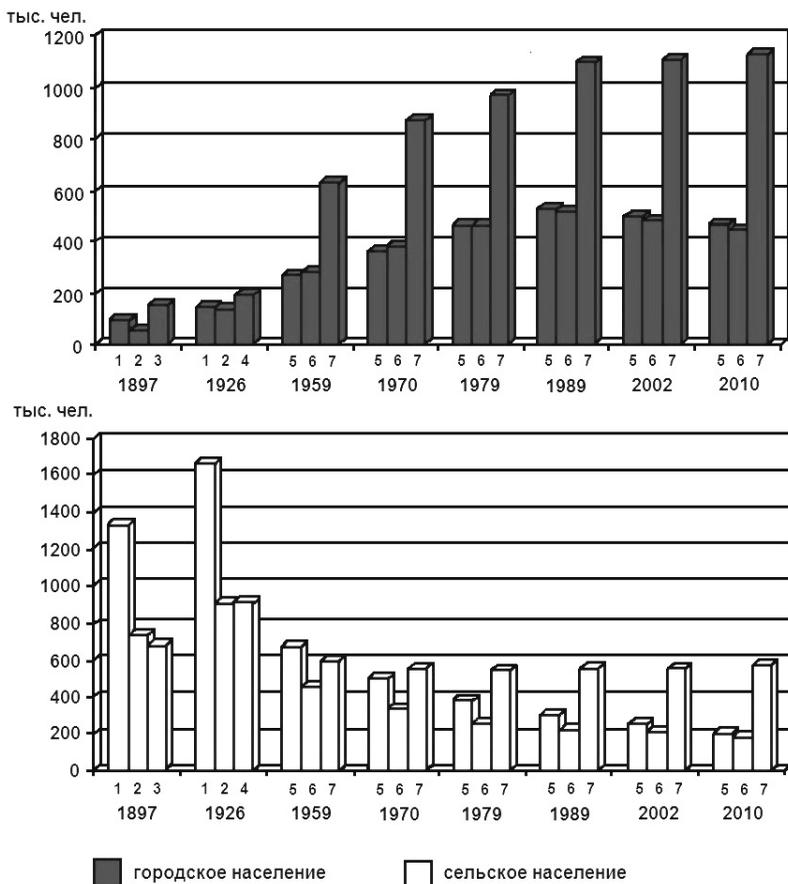
К интересным выводам подводят результаты анализа динамики численности населения на уровне регионов Северо-Запада, в т. ч. отдельно С.-Петербурга (Ленинграда). Ещё в 1897 и 1926 гг. лидером по числу жителей в регионе являлась Псковская губерния, но при этом с 1959 г. Псковская область уступала по численности населения уже не только Ленинграду, но и Ленинградской области. Также в советский период происходило постепенное выравнивание численности населения Псковской и Новгородской областей. Так, в 1897 г. в Псковской губернии проживало в 1,78 раза больше жителей, чем в Новгородской, а в 2010 г. превышение численности населения Псковской области над Новгородской составило только 1,06 раза (рис. 42).



**Рис. 42.** Динамика численности населения регионов Северо-Запада России в 1897–2010 гг.

Цифрами обозначены регионы: 1 — Псковская губерния (в границах 1926 г.); 2 — Новгородская губерния (в границах 1926 г.); 3 — С.-Петербургская губерния; 4 — С.-Петербург; 5 — Ленинградская губерния; 6 — Ленинград; 7 — Псковская область; 8 — Новгородская область; 9 — Ленинградская область.

Динамика городского и сельского населения за исследуемый период более наглядно прослеживается по диаграммам на рис. 43. В целом наблюдался рост численности городского населения по всем регионам Северо-Запада с 1897 по 1989 гг., затем наметился процесс некоторого уменьшения числа горожан.



**Рис. 43.** Динамика численности городского и сельского населения регионов Северо-Запада России в 1897–2010 гг.

Цифрами обозначены регионы: 1 — Псковская губерния (в границах 1926 г.); 2 — Новгородская губерния (в границах 1926 г.); 3 — С.-Петербургская губерния; 4 — Ленинградская губерния; 5 — Псковская область; 6 — Новгородская область; 7 — Ленинградская область.

Исключение составила Ленинградская область, которая сохраняла минимальный рост городского населения с 1989 по 2010 гг. В постсоветское время С.-Петербург (Ленинград) пережил кризис населённости, и только после 2002 г. начал постепенно восстанавливать свою максимальную численность населения, достигнутую в конце советской эпохи (свыше 5 млн чел. в 1989 г.). Несмотря на то, что С.-Петербург пока не достиг своей максимальной отметки численности населения (в 2010 г. в нём проживало только 4 млн. 879,6 тыс. чел.), он сумел упрочить свою позицию на Северо-Западе, достигнув максимального уровня концентрации населения в границах макрорегиона — 61,7 %.

Динамика сельского населения с 1897 по 2010 гг. в целом была диаметрально противоположной динамике городского населения. Однако при этом отметим рост численности сельских жителей во всех северо-западных губерниях с 1897 по 1926 гг., и затем, уже к 1959 г., резкое сокращение числа селян, особенно в Псковской области. С этого момента численность сельского населения в Ленинградской области в целом стабилизируется, но продолжается стремительное уменьшение числа селян в Псковской и Новгородской областях. Количество горожан в этих двух областях в период после 1959 г. росло непропорционально сокращению сельского населения, что явилось наглядным отражением процессов поляризации, т. е. стягивания населения, особенно из сельской местности, в Ленинград (С.-Петербург) и, в меньшей степени, в городские поселения Ленинградской области.

Перейдём к анализу основных характеристик системы расселения Северо-Запада России по выделенным временным интервалам.

**В период с 1897 по 1926 гг.** наблюдался заметный рост населения по всем северо-западным губерниям России. В целом население макрорегиона за это время выросло в 1,3 раза — с 4 млн 337,6 тыс. чел. в 1897 г. до 5 млн 658,5 тыс. чел. в 1926 г.). При этом численность сельского населения увеличилась в 1,27 раза (с 2 млн 759,9 тыс. чел. до 3 млн 493,2 тыс. чел. соответственно), т. е. динамика сельского населения лишь немного уступила росту городского населения — в 1,37 раза (доля городского населения выросла с 36,4 до 38,3 % соответственно).

Очевидно, что такой значительный рост населения стал проявлением демографического взрыва, начавшегося в Российской империи примерно в середине XIX в., и завершение которого как раз приходится на начало советской эпохи. Это произошло несмотря на урон, поне-

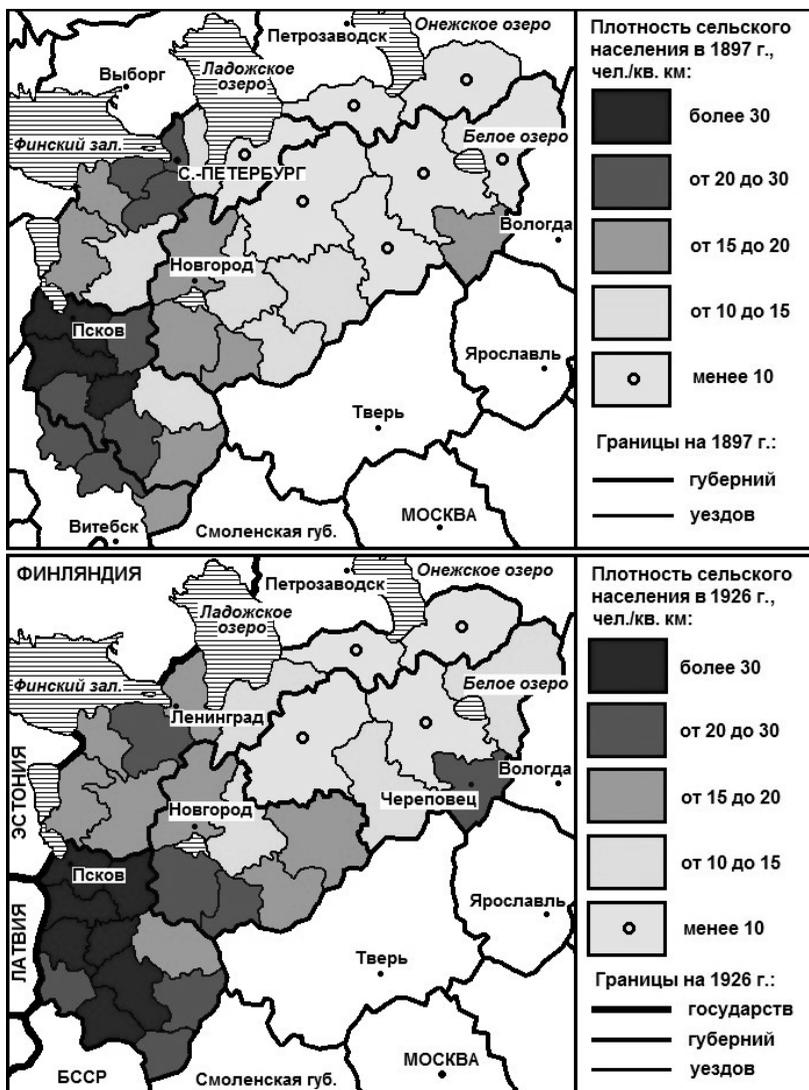
сенный Северо-Западом в результате Первой мировой и гражданской войн, а также послевоенной разрухи.

Именно в сельской местности в то время сохранялась традиция многодетности, так что демографический взрыв был обязан, прежде всего, аграрным губерниям, среди которых особо выделялась Псковская губерния. Перевес Псковской губернии по числу сельских жителей в 1897 и 1926 гг. над двумя соседними северо-западными губерниями был почти двукратным, т. е. в ней проживало почти столько же селян, что и в Новгородской и С.-Петербургской (Ленинградской) губерниях, вместе взятых.

В 1897 г. доля сельского населения в Псковской губернии составляла 93,1 %, в Новгородской — 92,8 % (в границах 1926 г.), в С.-Петербургской (без С.-Петербурга) — 81,5 %. В 1926 г., когда была достигнута максимальная численность сельского населения на Северо-Западе (3 млн 493,2 тыс. чел.), в Псковской губернии селяне составляли 91,8 % населения, в Новгородской — 86,6 %, в Ленинградской (не считая Ленинграда) — 82,5 %. Таким образом, в период с 1897 по 1926 гг. при общем росте численности сельского населения наблюдалось уменьшение его доли, т. е. начался процесс стягивания сельского населения в городские поселения. Наиболее интенсивно этот процесс происходил в Новгородской губернии, в меньшей степени — в Псковской губернии, а в С.-Петербургской (Ленинградской) губернии доля сельских жителей даже выросла за этот период.

Отметим также, что С.-Петербург (Петроград, Ленинград) за период с 1897 по 1926 гг. лишь незначительно увеличил свою долю в численности населения Северо-Запада (с 29,2 % до 29,7 %), что свидетельствует о слабом проявлении в это время процесса поляризации населения на макрорегиональном уровне. Рост городского населения Псковской, и особенно Новгородской губерний шёл преимущественно за счёт городов этих же губерний.

Сравнение *плотности сельского населения* в 1897 и 1926 гг. (рис. 44) подтверждает вывод о главенствующем вкладе аграрных территорий (Псковская и Новгородская губернии) в значительный рост населения макрорегиона. При этом прослеживаются и очаги несколько повышенной концентрации сельского населения близ таких негубернских городов, как Великие Луки (Псковская губерния) и Старая Русса (Новгородская губерния). В этом плане стал выделяться и г. Череповец — центр самостоятельной губернии с 1918 г.



**Рис. 44.** Плотность сельского населения уездов северо-западных губерний России в 1897 и 1926 гг.

За период с 1897 по 1926 гг. заметно выросла плотность сельского населения (рис. 45) фактически во всех уездах Псковской губернии (особенно в её южной части) и Новгородской губернии. Во второй губернии наметились подвижки в росте плотности сельского населения в северных и восточных уездах, что, возможно, связано с их удалённостью от территорий основных боевых действий в годы Первой мировой и гражданской войн. Вероятно, это стало одной из причин выделения включения этих территорий в состав Череповецкой губернии, выделенной в 1918 г. из Новгородской.

В Ленинградской (С.-Петербургской) губернии также несколько увеличилась плотность сельского населения, но, тем не менее, значительного роста по большинству уездов не наблюдается. Вероятно, сказались два фактора: снижение политико-административного статуса Ленинграда (С.-Петербурга), утратившего в это время функцию столицы государства, а также послевоенные голод и разруха, поразившие в первую очередь крупнейшие города страны. Как уже было отмечено выше, доля «северной столицы» в населении Северо-Запада в этот период увеличилась незначительно, что, вместе с тем, отразилось и на демографической обстановке на прилегающих к городу сельских территориях.

На картосхеме, где показан рост *густоты сельских поселений* с 1897 по 1926 гг. (см. рис. 45), чётко прослеживается основной пояс появления новых сельских поселений, который протянулся от Лужского уезда Ленинградской (С.-Петербургской) губернии на западе до Кирилловского уезда Череповецкой (ранее — Новгородской) губернии на востоке.

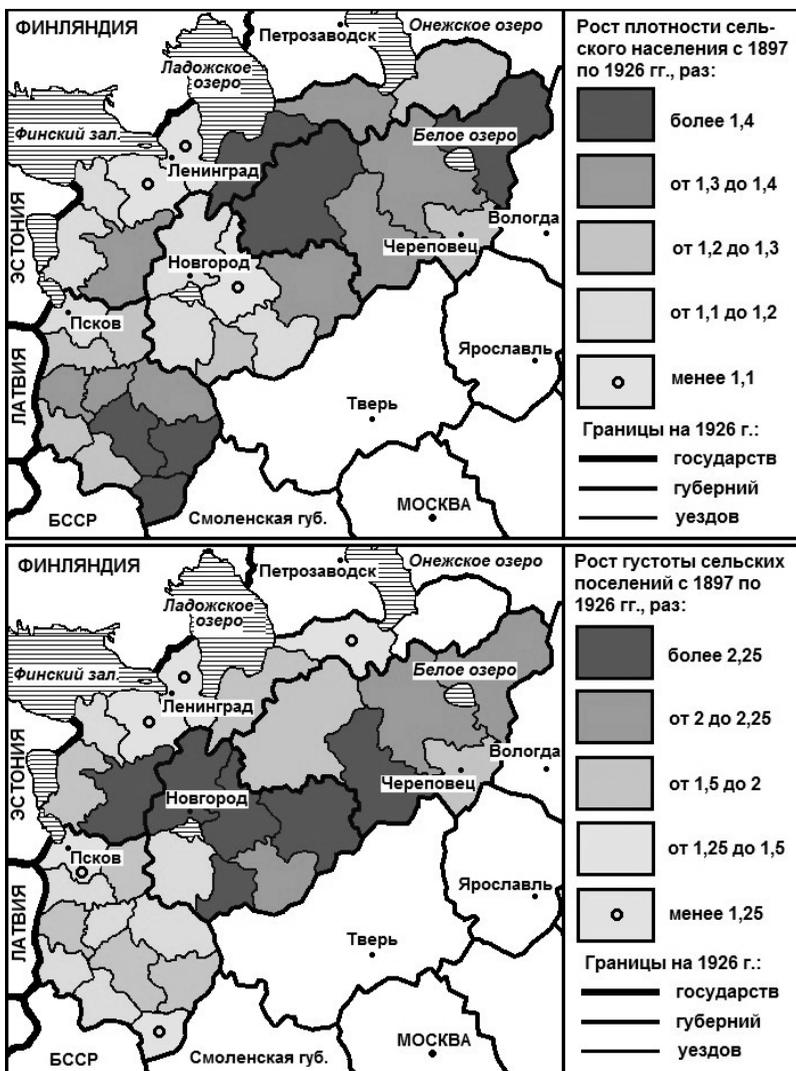


Рис. 45. Динамика плотности сельского населения и густоты сельских поселений северо-западных губерний России с 1897 по 1926 гг.

Отставание по росту густоты сельских поселений фактически всех уездов Псковской губернии объясняется просто — эта губерния уже в 1897 г. являлась лидером на Северо-Западе по густоте сельских поселений (рис. 46). И хотя в Псковской губернии к 1926 г. появилось много новых поселений, но относительный рост был уже не столь заметным, как в Новгородской губернии, в 1897 г. в несколько раз уступавшей соседке по этому показателю. На этом фоне Ленинградская (С.-Петербургская) губерния отличалась умеренным ростом густоты сельских населённых пунктов, а также средними значениями густоты поселений на уровне Северо-Западного макрорегиона.

По *средней людности сельских поселений* (рис. 47) в 1897 г. лидирующие позиции занимали уезды, прилегающие к столице Российской империи и Новгороду. Локальные островки повышенной людности поселений создавали также Череповецкий и Валдайский уезды Новгородской губернии.

Минимальной людностью поселений характеризовались уезды Псковской губернии, что вместе с повышенной густотой сельских населённых пунктов позволяет характеризовать её как мелкоселенную. Последнее объясняется мелконтурностью сельскохозяйственных угодий в Псковской губернии, а также близостью последней к прибалтийским губерниям с хуторской системой расселения.

К 1926 г., в связи с появлением большого числа новых сельских поселений в северо-западных губерниях, средняя людность поселений в большинстве уездов макрорегиона заметно уменьшилась. Относительно более крупные поселения оказались сконцентрированы близ Ленинграда. Наиболее заметно уменьшилась средняя людность сельских населённых пунктов в Новгородской и Череповецкой губерниях.

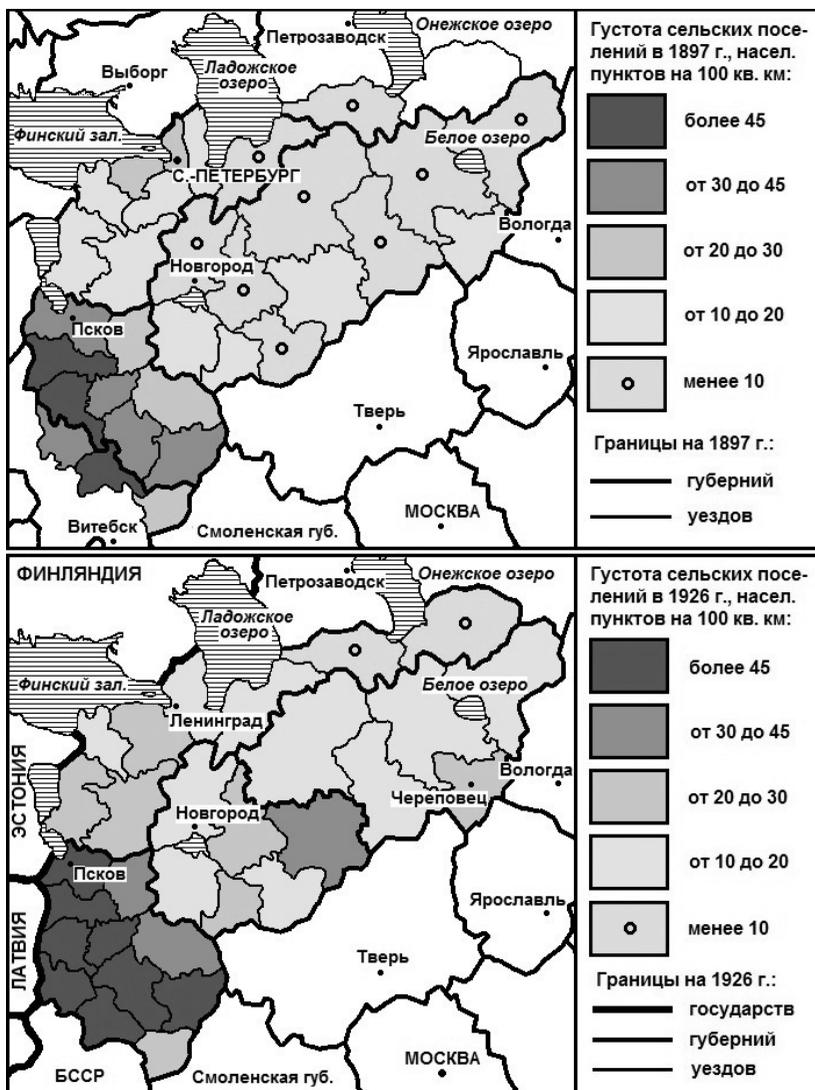


Рис. 46. Густота сельских поселений уездов северо-западных губерний России в 1897 и 1926 гг.

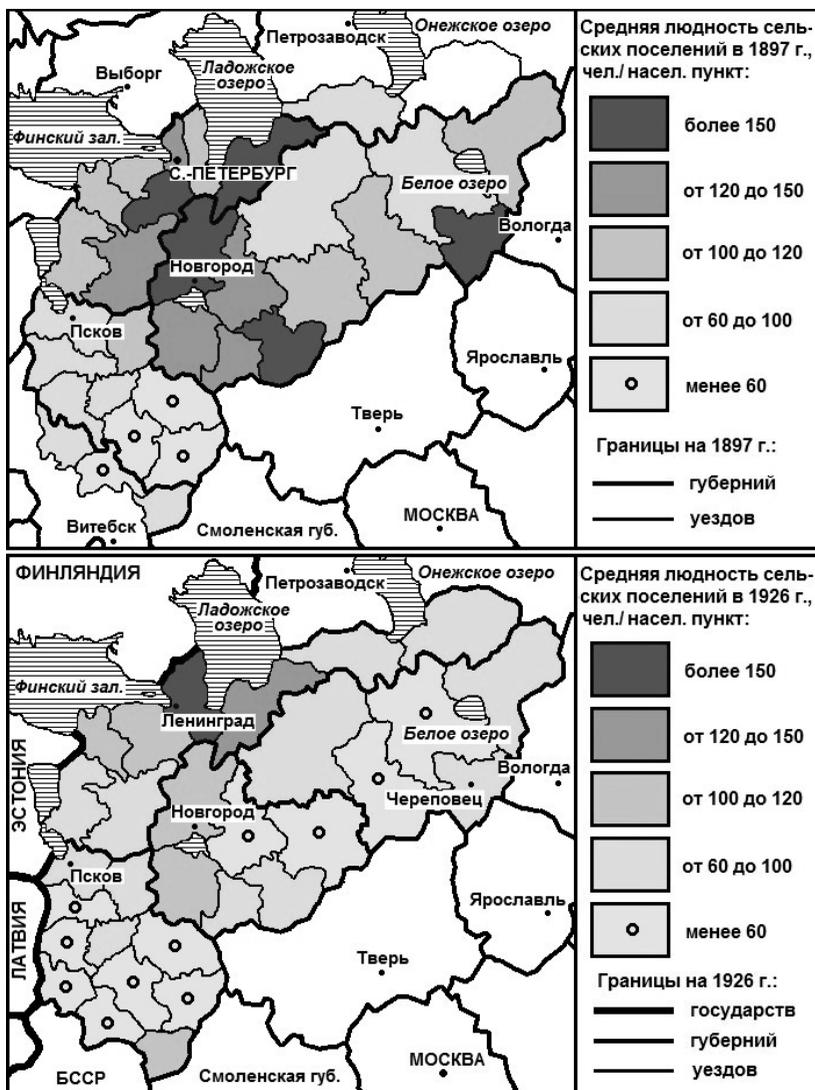


Рис. 47. Средняя людность сельских поселений уездов северо-западных губерний России в 1897 и 1926 гг.

**Период с 1926 по 1970 гг.** выпадает из сравнительного картографического анализа из-за несопоставимости единиц низшего звена административно-территориального деления (уезды и административные районы). В 1927 г. было отменено уездное деление, а более-менее стабильная сетка административных районов на Северо-Западе существует с 1960-х гг., хотя стабилизация административно-территориальных единиц более высокого уровня (области) произошла несколько раньше — к концу 1950-х гг.

С 1926 по 1970 гг. численность населения Северо-Запада (в сопоставимых границах) увеличилась в 1,23 раза (с 5 млн 658,5 тыс. чел. до 6 млн 982 тыс. чел. соответственно). За это время численность городского населения выросла в 2,6 раза (с 2 млн 165,3 тыс. чел. до 5 млн 579,6 тыс. чел.), а количество сельских жителей уменьшилось в 2,5 раза (с 3 млн 493,2 тыс. чел. до 1 млн 402,4 тыс. чел.). Доля городского населения выросла с 38,3 % до 79,9 %.

В этот период происходил интенсивный процесс поляризации населения, т. е. его стягивания к Ленинграду. Наибольшие демографические потери от этого понёс Псковский регион. Численность населения в нём (в сопоставимых границах) за это время уменьшилась более чем в 2 раза (в т. ч. сельское население — в 3,3 раза). В то же время население Новгородского региона сократилось почти в 1,5 раза (сельское население — в 2,7 раза), Ленинградского региона (без Ленинграда) выросло почти в 1,3 раза, а самого Ленинграда — в 2,35 раза.

Ленинградская область вышла на первое место в макрорегионе по числу сельских жителей, хотя и здесь число селян уменьшилось в 1,6 раза. При этом по числу городских жителей Ленинградская область стала превосходить более чем в 2 раза и Псковскую, и Новгородскую области. Доля городского населения к 1970 г. в Ленинградской области достигла 60,7 %, в Новгородской — 53,5 %, в Псковской — 42,6 %. Ленинград стал концентрировать 56,6 % населения Северо-Запада, что более чем в два раза превысило показатель 1926 г.

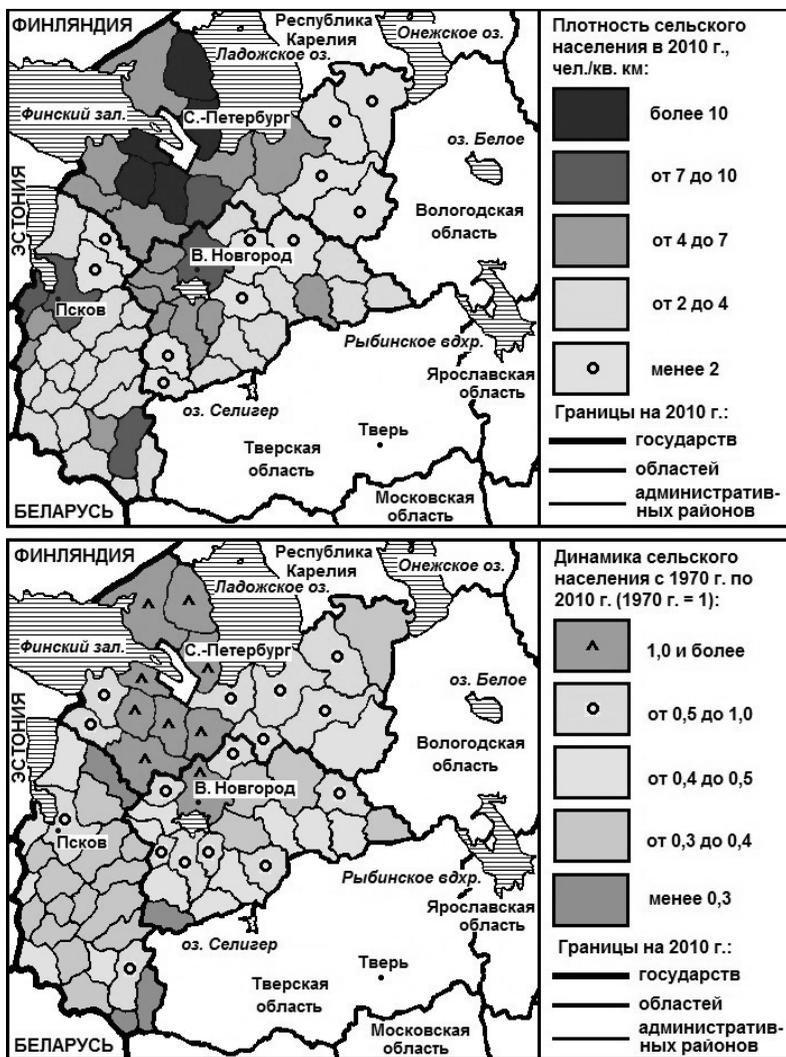
Благодаря стабилизации административно-территориального деления на районном уровне можно проследить изменения в основных характеристиках расселения в пределах Северо-Запада России за **период с 1970 по 2010 гг.** В целом за этот период численность населения макрорегиона увеличилась в 1,13 раза (с 6 млн 982 тыс. чел. до 7 млн 904 тыс. чел., хотя максимальная численность населения пришлась на 1989 г. — 8 млн 284 тыс. чел.). Количество жителей С.-Петербур-

бурга (Ленинграда) выросло в 1,23 раза, и составляло в 2010 г. 4 млн 880 тыс. чел. (максимум был также в 1989 г. — свыше 5 млн чел.). Численность населения Ленинградской области увеличилась в 1,2 раза, а в Псковской области за то же время уменьшилось в 1,3 раза, в Новгородской — в 1,14 раза. К 2010 г. С.-Петербург концентрировал 61,7 % населения региона. Последнее свидетельствует о том, что процесс поляризации населения в пределах макрорегиона несколько замедлил свои темпы.

В Псковской и Новгородской областях в этот период в полной мере происходил процесс депопуляции, что привело, в первую очередь, к заметному обезлюдению сельской местности, ранее являвшейся основным поставщиком демографических ресурсов для «северной столицы». Именно этим объясняется замедление темпов поляризации населения на Северо-Западе России. В Псковской области сельское население за это время сократилось в 2,5 раза, в Новгородской — в 1,8 раза, в то время, как в Ленинградской области число селян даже немного выросло. Число горожан в Ленинградской и Псковской областях увеличилось примерно в 1,3 раза, в Новгородской области — в 1,2 раза. Доля городского населения в 2010 г. составляла: 70,6 % — в Новгородской области, 70,2 % — в Псковской области, 65,7 % — в Ленинградской области.

Картосхемы, где отражены *плотность сельского населения* в 2010 г. на районном уровне, её динамика с 1970 г. (рис. 48), а также *доля городского населения* на уровне районов в 2010 г. и динамика численности городского населения с 1970 г. (рис. 49), позволяют наглядно увидеть стягивание населения не только на уровне регионов Северо-Запада России, но и на внутриобластных уровнях.

На рис. 48 чётко прослеживаются ареалы повышенной плотности сельского населения, обязанные своим существованием наиболее значимым «ядрам» в системе расселения: С.-Петербургу (на уровне Ленинградской области), а также Пскову и Великим Лукам — в Псковской области, Великому Новгороду, Старой Руссе и Боровичам — в Новгородской области. Плотность сельского населения в этих ареалах находится в прямой зависимости от численности населения самих «ядер».



**Рис. 48.** Плотность сельского населения административных районов северо-западных областей России в 2010 г. и динамика плотности сельского населения в 1970–2010 гг.

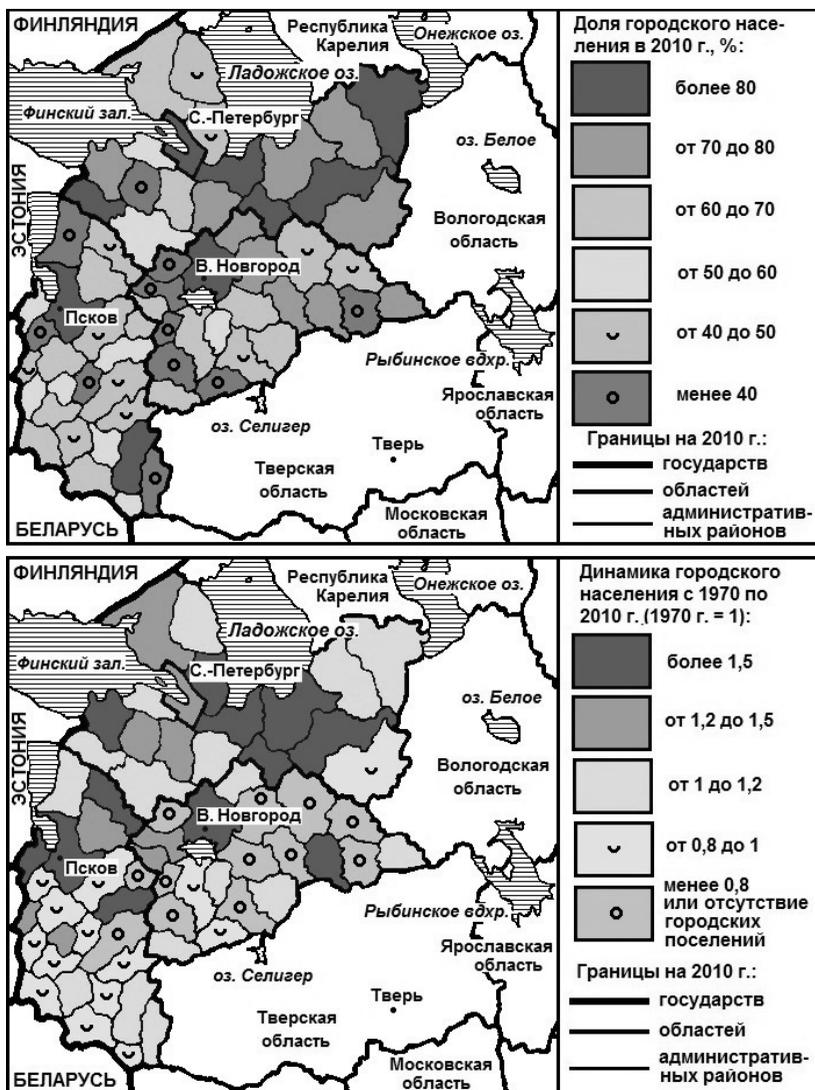


Рис. 49. Доля городского населения по административным районам Северо-Запада России в 2010 г. и её динамика с 1970 г.

Так, например, плотность сельского населения административных районов, окружающих «ядра», убывает в следующей последовательности (в скобках даётся численность населения городов на 2010 г.): Псков (203,3 тыс. чел.), Великий Новгород (218,7 тыс. чел.), Великие Луки (98,8 тыс. чел.), Боровичи (53,7 тыс. чел.) и Старая Русса (31,8 тыс. чел.).

Однако динамика численности (и плотности) сельского населения с 1970 по 2010 гг. на районном уровне в значительной степени зависит и от удалённости от «ядра» первого порядка в пределах всего Северо-Запада, т. е. от С.-Петербурга. Близость к «северной столице» относительно более благоприятно сказалась на динамике сельского населения Новгородской области (на фоне Псковской) и, конечно, Ленинградской области.

Отметим также, что территория Новгородской и Псковской областей входит не только в «донорский пояс» С.-Петербурга, но и Москвы. На протяжении 1990-х гг. естественная убыль как в этих двух регионах, так и в соседней Тверской области, нарастала рекордными темпами на фоне окружающих территорий. Это позволило использовать для этих трёх областей, занимающих межстоличное положение, образное название «депопуляционной воронки»<sup>315</sup>. Миграционный отток заметно ухудшил качественный состав населения: столицы притягивали наиболее активных, квалифицированных, преимущественно молодых жителей этих регионов. И, как следствие, эти три области уже длительное время входят в группу регионов с самой высокой долей пожилого населения<sup>316</sup>.

На урбанизированность территорий Северо-Запада России, как видно на рис. 49, вместе с выявленными закономерностями в расселении, влияет большое количество факторов, в т. ч. транспортно-геогра-

---

<sup>315</sup> Теренина Н. К. Особенности развития депопуляционных процессов в зоне активного влияния столичных центров — Москвы и Санкт-Петербурга: Автореф. дисс. на соиск. уч. степ. канд. геогр. наук. СПб.: РГПУ им. А. И. Герцена, 2004. 19 с.

<sup>316</sup> Теренина Н. К. Современная демографическая ситуация и особенности развития депопуляционных процессов в регионах Северо-Запада и Центра России // Восточная Европа: вопросы исторической, общественной и политической географии: Сборник научных статей / Под ред. А. Г. Манакова. Псков: Изд-во ПГПИ, 2003. С. 122–132.

фическое положение. При этом, на динамике городского населения в большей мере сказывается как удалённость от С.-Петербурга, так и административный статус городов. В период с 1970 по 2010 гг. за пределами Ленинградской области относительно успешно развивались только областные центры — Великий Новгород и Псков. Великий Новгород увеличил численность населения за это время в 1,65 раза, Псков — в 1,6 раза, а Великие Луки — только в 1,16 раза.

Во многих районах Псковской и Новгородской областей в период с 1970 по 2010 гг. наблюдался процесс обезлюдения не только сельских, но и городских поселений. Это означает, что процесс поляризации на Северо-Западе достиг той стадии, когда оказался почти полностью исчерпан демографический потенциал сельской местности, и началось ускоренное стягивание к С.-Петербургу и в областные центры (в заметно меньшей степени) населения средних и малых городов. Появилась реальная угроза исчезновения многих исторических городов, которые стали стремительно приближаться по числу жителей к небольшим посёлкам и крупным сельским поселениям.

Географические различия в *средней людности сельских поселений* к 2010 г. стали укладываться в общих чертах в рамки модели «центр-периферия», отражая продолжавшиеся в течение нескольких десятилетий процессы поляризации населения на Северо-Западе России (рис. 50). Наибольшей средней людностью сельских поселений характеризуется Ленинградская область и прилегающие районы Новгородской области (включая окружение Великого Новгорода).

Заметно меньше средняя людность сельских населённых пунктов в остальной части Новгородской области и во всей Псковской области, что лишь частично может быть объяснено историческими факторами развития (пониженной средней людностью поселений Псковской и частично Новгородской губернии более века назад). Так, в средней части Псковской области стал чётко проявляться пояс внутренней периферии с крайне низкой плотностью сельского населения, пониженной густотой сельских поселений и их минимальной средней людностью.

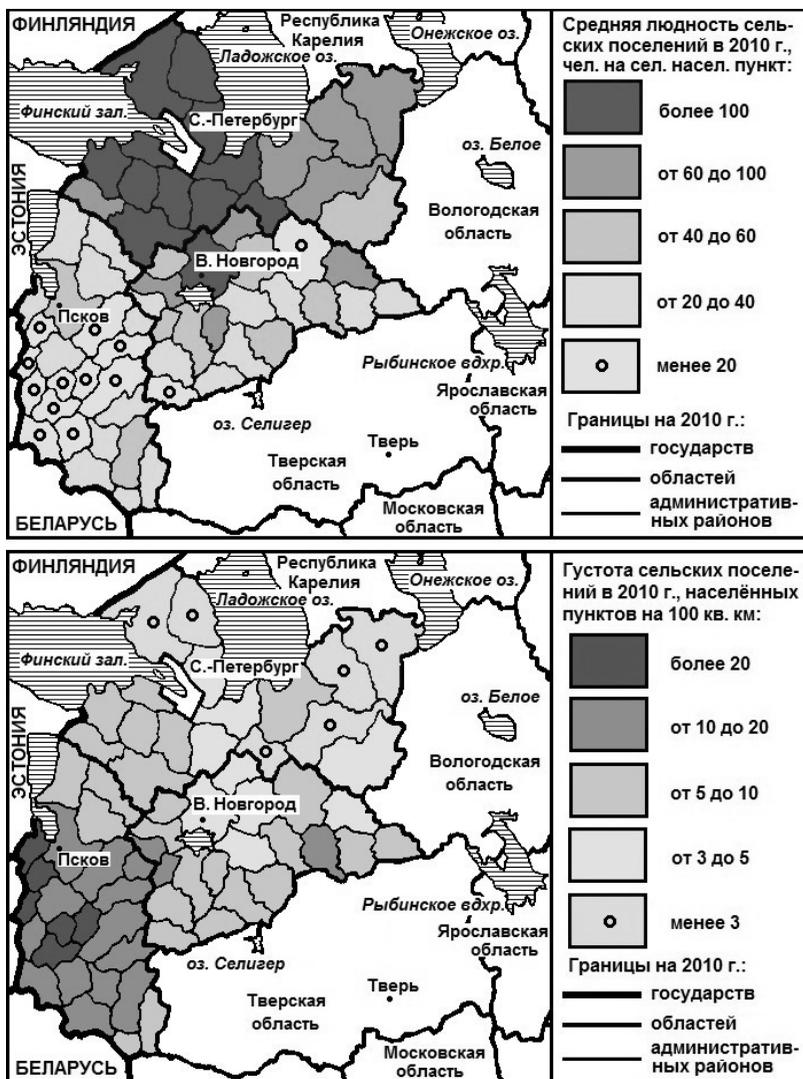


Рис. 50. Средняя людность и густота сельских поселений по административным районам Северо-Запада России в 2010 г.

В большей степени исторический фактор, имеющий и своё природное преломление (мелкоселенность из-за мелкоконтурности сельхозугодий), ответственен за высокую плотность сельских поселений в Псковской области, в особенности в её западных, приграничных с Эстонией и Латвией районах. В целом в настоящее время наблюдается достаточно простая пространственная закономерность — плотность сельских населённых пунктов уменьшается по мере удаления от границ прибалтийских стран.

### **Изменение национального состава населения с 1897 по 1939 гг.**

Динамика национального состава населения за последующий период (вплоть до 1939 г.) рассмотрена нами только на уровне всего Северо-Запада (табл. 5), что связано с неустойчивостью АД в этот временной интервал<sup>317</sup>.

Судя по динамике доли **русского** населения на Северо-Западе с 1897 по 1926 гг., наблюдался процесс ассимиляции или выезда за пределы России нерусского населения, особенно это касалось поляков, немцев, финнов, эстонцев и карел. В итоге за этот период доля русского населения в регионе выросла с 89,5 до 90,5 %. Однако в этот период наметился миграционный приток в регион евреев, украинцев, а также увеличилась доля белорусов (главным образом, за счёт присоединения в 1924 г. к Псковской губернии трёх «белорусских» уездов Витебской губернии).

---

<sup>317</sup> При написании раздела, составлении таблиц и диаграмм использовались источники: Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Распределение населения по родному языку, губерниям и областям. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_lan\\_97.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_lan_97.php); Всесоюзная перепись населения 1926 года. Национальный состав населения по регионам РСФСР. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_nac\\_26.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_nac_26.php); Всесоюзная перепись населения 1939 года. Национальный состав населения по регионам России. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_nac\\_39.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_nac_39.php).

Таблица 5

Изменение национального состава населения Северо-Запада России в 1897–1939 гг.

Численность указавших на- циональность	1897 г.*		1926 г.*		1939 г.**	
	чел.	%	чел.	%	чел.	%
<i>Всего</i>	4601372	100	6366971	100	7214963	100
Русские	4116370	89,46	5759392	90,46	6468687	89,66
Украинцы	7943	0,17	14443	0,23	95645	1,33
Белорусы	7188	0,16	51867	0,81	49637	0,69
Поляки	52603	1,14	50847	0,80	29476	0,41
Латыши и литов- цы	32917	0,72	47060	0,74	29835	0,41
Немцы	71530	1,55	30302	0,48	23153	0,32
Евреи	27154	0,59	115269	1,81	227007	3,15
Татары	6554	0,14	10368	0,16	43953	0,61
Эстонцы	92686	2,01	87099	1,37	62395	0,86
Финны	134703	2,93	126338	1,98	114702	1,59
Карелы	10852	0,24	5123	0,08	7654	0,11
Вепсы	9462	0,21	24186	0,38	15776	0,22
Ижорцы	13725	0,30	16030	0,25	7459	0,10
Водь	...	...	694	0,01	...	...
<i>Все прибалтий- ско-финские на- роды</i>	261428	5,68	259470	4,08	207986	2,88

\* в границах северо-западных губерний России;

\*\* в современных границах Северо-Запада России.

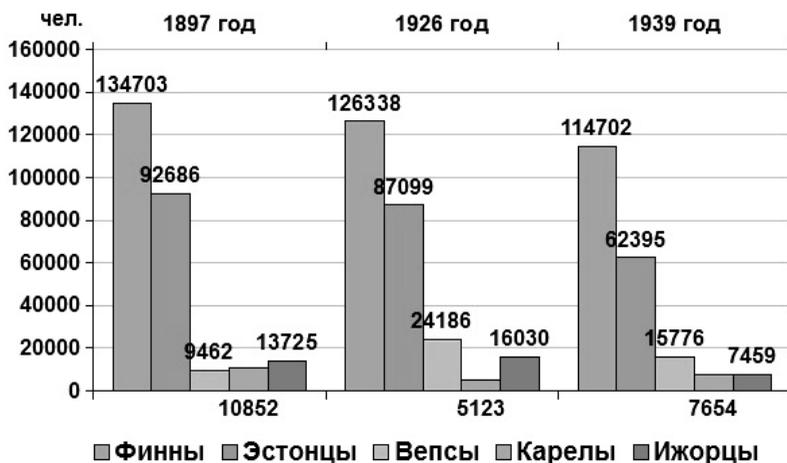
В период с 1926 по 1939 гг. обозначилась противоположная тенденция — сокращение доли русского населения, и за период удельный вес русских в населении региона уменьшился до 89,7 %. В этот период увеличилась миграция в регион украинцев, евреев и татар, но при этом уменьшилась доля всех остальных национальностей. Однако надо учесть и то обстоятельство, что динамика национального состава населения с 1926 по 1939 гг. частично связана и с изменением АД: если в 1926 г. статистика рассчитывалась по четырём губерниям (Петербургской, Псковской, Новгородской и Череповецкой), то в 1939 г. — почти в современных границах Северо-Запада России (за исключением ряда территорий, входящих с 1920 по 1945 гг. в состав Эстонии и Латвии). В 1939 г. современная территория Северо-Запада России входила в состав обширной Ленинградской области (охватывающей нынешние территории Новгородской и Ленинградской областей, С.-Петербурга и северной части Псковской области) и западной части Калининской области (ныне — южная часть Псковской области).

Доля **украинского** населения в регионе росла на протяжении всего периода и в итоге с 1897 по 1939 гг. увеличилась почти в 8 раз (с 0,17 до 1,33 %) исключительно за счёт миграционного притока. Наиболее высокой в 1939 г. была доля украинцев в Ленинграде — 1,7 %, несколько ниже — на современной территории Ленинградской области (1,6 %). Менее заметным был приток украинского населения на современную территорию Новгородской области (в 1939 г. их доля приближалась к 0,8 %), ещё меньше — на территорию Псковской области (около 0,7 % населения в 1939 г.).

Также высокими темпами росла в регионе доля **белорусского** населения, с 1897 по 1939 гг. увеличившаяся с 0,16 до 0,69 %. Заметный рост доли белорусов с 1897 по 1926 гг. (до 0,81 %) можно объяснить присоединением к Псковской губернии трёх «белорусских» уездов Витебской губернии. В последующем же наблюдалось уменьшение их численности, что объяснимо процессами ассимиляции. Например, белорусы, оказавшиеся в пределах Псковской губернии с 1924 г., «обрусели» в сжатые сроки, что скорее свидетельствует о скоротечной смене их этнического самосознания. Но, вероятно, что в этот период начался и миграционный приток белорусов собственно с территории Белоруссии, который пока не проявлялся в явном виде на фоне ускоренной ассимиляции «псковских» белорусов.

Доля **поляков** в населении региона стремительно сокращалась и с 1897 по 1939 гг. уменьшилась с 1,14 до 0,41 %. Также уменьшился удельный вес **латышей и литовцев** — с 0,7 до 0,4 %. А доля **немцев** уменьшилась почти в пять раз — с 1,55 до 0,32 %. Схожей в период с 1897 по 1939 гг. была динамика **еврейского и татарского** населения — достаточно стремительный рост удельного веса, особенно после 1926 г. В итоге за весь период доля евреев выросла с 0,59 до 3,15 %, а татар — с 0,14 до 0,61 %.

Суммарная доля **прибалтийско-финского** населения с 1897 по 1939 гг. уменьшилась почти вдвое — с 5,7 до 2,9 %. Каждый из этих народов имеет собственную историю, которая отражена в динамике их численности и доли в исследуемый период (рис. 51). Представим краткий обзор динамики прибалтийско-финских народов Северо-Запада России.



**Рис. 51.** Изменение численности прибалтийско-финских народов на Северо-Западе России с 1897 по 1939 гг.

**Финны.** С 1897 по 1926 гг. общая численность финнов в северо-западных губерниях уменьшилась с 134,7 тыс. чел. (2,9 % населения региона) до 126,3 тыс. чел. (около 2 %). Согласно переписи населения 1926 г., «ленинградских финнов», включая недавних выходцев из Фин-

ляндии (19 тыс. чел.), насчитывалось около 115 тыс. чел. В это время уже стала проявляться тенденция к сокращению численности и особенно доли ингерманландских финнов вследствие значительного притока в регион русского населения.

Но уже в конце 1920-х гг. началось массовое, преимущественно принудительное, выселение ингерманландских финнов с территории Северо-Запада России. «Первая волна» массовой депортации ингерманландских финнов приходится на 1929–1931 гг., когда их было выселено не менее 18 тыс. чел. «Вторая волна» выселения пришлась на 1935–1936 гг., в результате которой Ингерманландию покинуло 26–27 тыс. финнов. В 1936 г. практически опустела 22-километровая полоса вдоль границы с Финляндией, откуда около 10 тыс. финнов было переселено преимущественно в Вологодскую область<sup>318</sup>. К 1939 г. численность финнов на Северо-Западе уменьшилась до 114,7 тыс. чел., что составило 1,6 % населения региона, т. е. за весь период с конца XIX в. их доля уменьшилась более чем в 1,8 раза.

**Водь.** Перепись 1897 г. не фиксировала население, говорящее на водском языке. Однако водь была зарегистрирована в ходе переписи населения 1926 г. Тогда к води в пределах Ленинградской губернии было отнесено 694 чел. Всего же в пределах СССР тогда было зафиксировано 705 чел., относящихся к води. В ходе переписи 1939 г. водь не учитывалась.

**Ижорцы.** Перепись населения 1897 г. зафиксировала в Петербургской губернии 13,7 тыс. чел., называющих в качестве родного ижорский язык (0,65 % населения губернии и 0,3 % населения трёх северо-западных губерний). К 1926 г. количество ижорцев достигло 16 тыс., хотя их доля в населении Северо-Запада уменьшилась до 0,25 % (0,57 % населения Ленинградской губернии). Согласно переписи населения 1939 г. в Ленинградской области проживало всего 7,5 тыс. ижорцев (0,12 % населения региона).

**Вепсы.** Согласно результатам переписи населения 1926 г. численность вепсов в северо-западных губерниях России составляла 24,2 тыс. чел. (0,38 % населения Северо-Запада), в т. ч. 12,9 тыс. чел. в Ленинградской губернии (0,46 % населения) и 11,3 тыс. чел. в Череповецкой губернии (1,54 %). К примеру, в 1897 г. было зафиксировано

---

<sup>318</sup> Исаченко Г. А. «Окно в Европу»: история и ландшафты. СПб.: Изд-во СПб. ун-та, 1998. 476 с.

только 9,5 тыс. чел. (0,2 % населения региона), говорящих на «чудском наречии», т. е. очевидно, что численность вепсов в конце XIX в. была сильно занижена.

В 1920-е — начале 1930-х гг. было образовано 24 национальных колхоза и два национальных района: Винницкий в Ленинградской области и Шелтозерский в Карельской АССР. 1930-е гг. были периодом временного возрождения национальной культуры вепсов. Был введён алфавит на латинской основе, опубликованы учебники и вепско-русские словари.

В 1937 г. этническая территория вепсов на Вепсовской возвышенности была поделена между Ленинградской и Вологодской областями, тогда же был ликвидирован Винницкий национальный район. В пределах Ленинградской области в 1939 г. было зарегистрировано 15,8 тыс. вепсов (0,25 % населения региона).

**Карелы.** В первой половине XX в. на Северо-Западе достаточно интенсивно шёл процесс ассимиляции карел. С 1897 по 1939 гг. их численность уменьшилась почти в полтора раза (с 10,9 до 7,6 тыс. чел.), и их доля в населении региона сократилась с 0,24 до 0,11 %. В 1897 г. карелы концентрировались в Петербургской губернии (около 10 тыс.), а в 1939 г. — в Ленинградской области (4,8 тыс.) и Ленинграде (2,5 тыс.).

**Эстонцы.** В период с 1897 по 1939 гг. доля эстонцев в населении Северо-Запада уменьшилась с 2 до 0,9 %. Первая мировая война, революция и гражданская война подорвали процесс переселения эстонцев из Лифляндской и Эстляндской губерний (рис. 52).

С 1920 г. эстонское правительство начало проводить оптационную политику, в результате которой до 1924 г. в Эстонию вернулось 37,6 тыс. переселенцев<sup>319</sup>. Тем не менее, темпы уменьшения численности эстонцев в 20–30-е гг. XX в. были не большими. Так, с 1897 по 1926 гг. их численность уменьшилась с 92,7 до 87,1 тыс. чел. (до 1,4 % в населении Северо-Запада). Большинство эстонских переселенцев в 1926 г. проживало в Ленинградской губернии — 66,3 тыс., ещё 13,2 тыс. было зафиксировано в Псковской губернии. Причём максимальная численность эстонского населения на территории Гдовского и Лужского уездов Петербургской губернии приходилась на начало 1920-х гг. — около 26 тыс. чел. (в 1897 г. — только 20 тыс. чел.). К 1939 г.

---

<sup>319</sup> Маамяги В. А. Эстонцы в СССР. 1917–1940 гг. М.: Наука, 1990. 200 с.

численность эстонцев на Северо-Западе уменьшилась до 62,4 тыс. чел. (0,86 % всего населения региона).

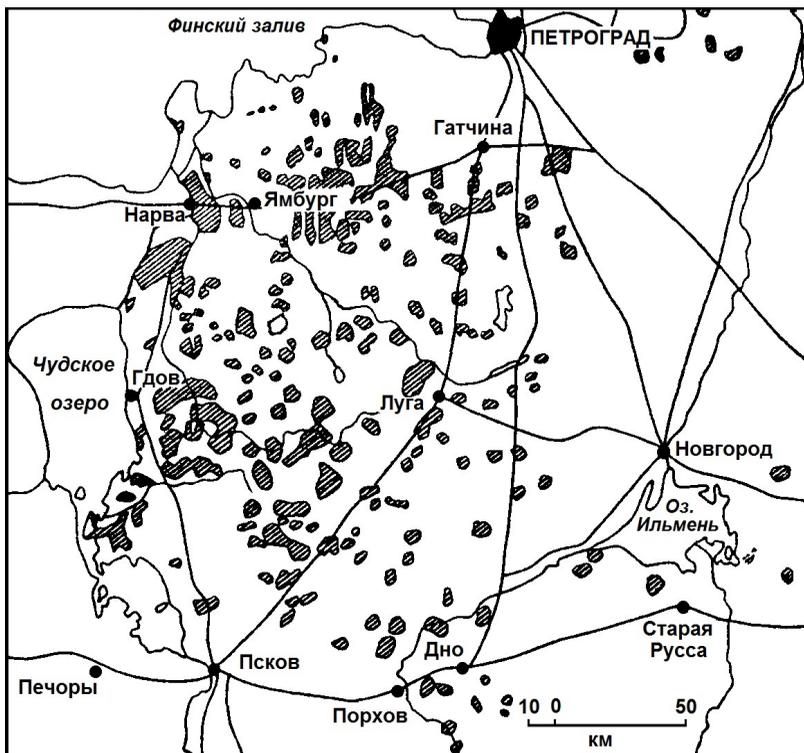


Рис. 52. Очаги поселений эстонцев к востоку от Чудского озера и р. Нарвы в 1920-е гг.<sup>320</sup>

В первые годы советской власти переселенцы из Прибалтики (эстонцы и латыши) сумели добиться заметных успехов в развитии сельского хозяйства, поэтому уже в середине 1920-х гг. значительная их часть была отнесена к категории зажиточных и кулацких, что и сказалось на их дальнейшей судьбе. Эстонские переселенцы по сравне-

<sup>320</sup> Arens Ilmar. Peipsitagused eestlased: Fakte, dokumente ja maalestuspilte Ida-Peipsimaa uurimisilt 1943–1944. Tartu, 1994, lk 4.

нию с соседним русским населением пострадали в заметно большей степени от раскулачивания с высылкой в другие районы страны и от сталинских репрессий.

В начале 1930-х гг., когда проводилась кампания создания национальных сельсоветов, где национальные меньшинства должны были составлять не менее 66 % от всего населения, в Гдовском, Плюсском и Лядском районах Ленинградской области были образованы эстонские и смешанные (с финнами и латышами) национальные сельсоветы. Но уже во второй половине 1930-х гг. из официальных публикаций исчезает упоминание о национальных сельсоветах. Вплоть до 1940-х гг. эстонское население в Восточном Причудье оставалось достаточно многочисленным. Так, например, известно, что к 1936 г. при осуществлении коллективизации на современной территории Гдовского, Плюсского и Стругокрасненского районов Псковской области было создано более 60 эстонских колхозов<sup>321</sup>.

Раскулачивание эстонского населения началось с 1930 г. и достигло пика в 1935 г. В период репрессий 1937–1938 гг. на расстрел осуждались в основном мужчины — главы хозяйств. Вслед за репрессиями была осуществлена частичная депортация эстонского населения за пределы Восточного Причудья. Эстонские семьи выселялись на Север, Урал, в Киргизию и Таджикистан. Наряду с эстонцами выселялись и представители других национальностей (в частности, латыши), отнесенные к «контрреволюционным». В 1939 г. производилось массовое сселение эстонских и латышских хуторов.

**Сету.** Согласно переписи населения 1897 г. в Псковском уезде Псковской губернии проживало 17,7 тыс. эстов (в т. ч. 17,1 тыс. чел. в сельской местности). Из них «православных эстов» (или «псковских эстов») насчитывалось 16571 чел. Исследователь сету Я. Хурт в своей работе «О псковских эстонцах, или так называемых «сетукезах»»<sup>322</sup> ссылается именно на это число, хотя реальная численность сету была немного меньше, т. к. сюда же входили собственно православные эстонцы.

---

<sup>321</sup> Маамяги В. А. Указ. соч.

<sup>322</sup> Гурт Я. О псковских эстонцах, или так называемых «сетукезах» // Известия императорского русского географического общества. Т. XLI, 1905. СПб., 1906, с. 4.

Тем не менее, можно отметить некоторый рост численности сету на рубеже XIX–XX вв., что было прямым следствием «демографического взрыва» в этот период. Таким образом, наибольшая численность сету, проживающих на своей исторической родине, пришлось именно на начало XX в. Но не исключено, что максимальная численность собственно сету (без православных эстонцев) держалась на протяжении двух-трёх десятилетий на уровне 15 тыс. чел.<sup>323</sup>.

В начале XX в. на динамику численности сету начал оказывать влияние их миграционный отток во внутренние губернии страны. Переселение сету началось сразу после отмены крепостного права и усилилось в период столыпинской реформы. Известно, что сету, участвуя в переселенческом движении на восток Российской империи в начале XX в., основали несколько поселений к востоку от Красноярска (Хайдак, Ново-Печоры и др.) и в Пермской губернии. По оценкам, в 1918 г. в Красноярском крае насчитывалось от 5 до 6 тыс. сету<sup>324</sup>.

По Тартускому мирному договору между Эстонией и Советской Россией, заключённому 2 февраля 1920 г., весь Печорский край отошёл к Эстонии. На этой территории был создан уезд Петсеримаа (от эстонского названия Печор — Петсери). Другое название уезда, сохранившееся на юго-востоке Эстонии до сих пор, — Сетумаа («земля сету») (рис. 53).

В эстонский период истории Сетумаа во время переписей населения учитывались отдельно сету и эстонцы. Так, в ходе переписи 1922 г., численность сету, проживающих в уезде Петсеримаа, была определена в 15 тыс. чел.<sup>325</sup>, что составило 25,5 % населения уезда.

---

<sup>323</sup> Колпакова Ю. В. Сведения о сету в XVI–XX вв. по материалам Российского государственного архива древних актов (РГАДА) и Государственного архива Псковской области // Вестник Псковского государственного университета. Серия «Социально-гуманитарные и психолого-педагогические науки». № 2. Псков: Псковский государственный университет, 2013. С. 162–172.

<sup>324</sup> Тынурист И. В. Эстонцы // Народы России: Энциклопедия / гл. ред. В. А. Тишков. М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. С. 425.

<sup>325</sup> Рихтер Е. В. Интеграция сету с эстонской нацией // Eesti talurahva majanduse ja olme arengujooni 19 ja 20 sajandil. (Очерки о развитии хозяйства и быта эстонских крестьян в XIX и XX веке). Tallinn, 1979. С. 90–119.



## Этническая география по итогам переписи 1939 г.

Северо-Запад России в 1939 г. был фактически мононациональным — доля **русского** населения в его пределах составляла 89,7 %. Однако некоторый элемент полиэтничности вносил Ленинград, где доля русских едва превышала 87 %<sup>329</sup>. Здесь концентрировался целый ряд национальных групп, как традиционных для его «столичного периода» (особенно поляки и немцы), так и ставших многочисленными в советское время — иноязычные мигранты «новой волны» (евреи, украинцы, белорусы, татары и др.) (табл. 6).

На остальной территории Ленинградской области доля русских была несколько выше — 90,6 %, а западные районы Калининской области были в полной мере мононациональными, доля русских здесь превышала 96,5 %.

Пояс наиболее высокой доли русского населения (свыше 97 %) протянулся с юго-запада на северо-восток вдоль границы Ленинградской области с Калининской областью (рис. 54). Относительно пониженной долей русского населения (менее 90 %) характеризовались районы, пограничные с Эстонией, Финляндией и Вологодской областью. Однако обратим внимание, что подобного явления не наблюдалось на границе Ленинградской и Калининской областей с Латвией. Также относительно повышенной долей русских (от 95 до 97 %) характеризовалось белорусское порубежье.

При этом доля **белорусов** в западных районах Калининской области в 1939 г. составляла всего 0,5 % (4 тыс. чел.), что свидетельствует о быстрой смене этнической идентичности населения, проживавшего в пределах бывших уездов Витебской губернии. К примеру, в 1926 г. в пределах Псковской губернии, с 1924 г. принявшей в свой состав три «белорусских» уезда Витебской губернии, численность белорусов оценивалась в 34,3 тыс. чел., что составляло 1,9 % населения Псковской губернии<sup>330</sup>.

---

<sup>329</sup> При написании раздела использовался источник: Всесоюзная перепись населения 1939 года. Национальный состав населения по регионам России. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_nac\\_39.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_nac_39.php).

<sup>330</sup> Всесоюзная перепись населения 1926 года. Национальный состав населения по регионам РСФСР. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_nac\\_26.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_nac_26.php).

Таблица 6

Национальный состав населения Северо-Запада России (Ленинградской области и западных районов Калининской области) в 1939 г.

Национальность	Весь Северо-Запад		г. Ленинград		Ленинградская обл.		Западные районы Калининской обл.	
	Всего, чел.	%	Всего, чел.	%	Всего, чел.	%	Всего, чел.	%
Указали национальность	7214963	<b>100</b>	3190592	100	3239739	100	784632	100
Русские	6468687	<b>89,66</b>	2775979	87,01	2935251	90,6	757457	96,54
Евреи	227 007	<b>3,15</b>	201 542	6,32	17 711	0,55	7 754	0,99
Финны	114 702	<b>1,59</b>	7 923	0,25	106 710	3,29	69	0,01
Украинцы	95 645	<b>1,33</b>	54 660	1,71	36 460	1,13	4 525	0,58
Эстонцы	62 395	<b>0,86</b>	15 161	0,48	44 537	1,37	2 697	0,34
Белорусы	49 637	<b>0,69</b>	32 353	1,01	13 200	0,41	4 084	0,52
Татары	43 953	<b>0,61</b>	31 596	0,99	11 946	0,37	501	0,06
Поляки	29 476	<b>0,41</b>	20 605	0,65	6 748	0,20	2 123	0,27
Латыши и латгалцы	23 698	<b>0,33</b>	9 700	0,30	11 616	0,36	2 382	0,30
Немцы	23 153	<b>0,32</b>	10 104	0,32	12 766	0,39	283	0,04
Вепсы	15 776	<b>0,22</b>	198	0,01	15 571	0,48	7	0,00
Карелы	7 654	<b>0,11</b>	2 534	0,08	4 783	0,15	337	0,04
Ижорцы	7 459	<b>0,10</b>	176	0,01	7 280	0,22	3	0,00
Литовцы	6 137	<b>0,09</b>	4 721	0,15	1 208	0,04	208	0,03
<i>В сумме прибалтийско-финские народы</i>	<i>207 986</i>	<i><b>2,88</b></i>	<i>25 992</i>	<i>0,81</i>	<i>178 881</i>	<i>5,52</i>	<i>3 113</i>	<i>0,40</i>

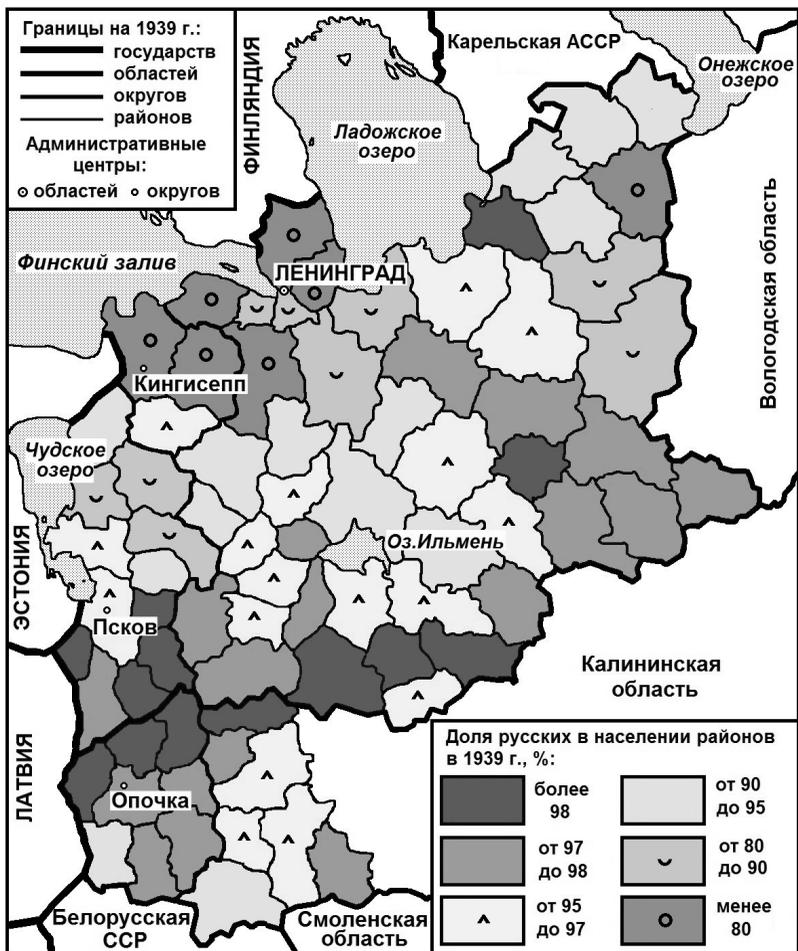


Рис. 54. Доля русских в населении административных районов Северо-Запада России в 1939 г.

Второй по численности национальностью Северо-Запада России в 1939 г. были **евреи**, составлявшие 3,15 % от всего населения региона. Наиболее высока была доля евреев в Ленинграде — 6,3 %, что являлось следствием их переселения сюда в советские годы после отмены «черты оседлости», вне пределов которой до революции находилась фактически вся территория Северо-Запада, за исключением его крайней юго-западной части (трёх бывших уездов Витебской губернии). Последняя в 1939 г. входила в западную часть Калининской области, и здесь доля евреев составляла около 1 % населения, а на территории Ленинградской области (без областного центра) — только 0,55 %. Таким образом, вторым ареалом концентрации еврейского населения в 1939 г. были приграничные с Белоруссией районы (рис. 55), которые ранее были частью Витебской губернии, переданной в 1924 г. в состав Псковской губернии. Несколько повышена была доля евреев в населении бывших губернских центров — Пскова и Новгорода.

Но основной иноэтничный компонент на Северо-Западе России в 1939 г. представляло **прибалтийско-финское** население (ингерманландские финны, эстонцы, вепсы, карелы, ижорцы и воль). Всё прибалтийско-финское население составляло около 2,9 % жителей региона, в т. ч. 5,5 % населения Ленинградской области, 0,8 % — Ленинграда и 0,4 % — западных районов Калининской области.

Ингерманландские финны составляли тогда 1,6 % населения региона (114,7 тыс. чел.), и находились на третьем месте в списке национальностей Северо-Запада. В населении Ленинградской области их доля составляла 3,3 %, здесь они концентрировались собственно в Ингерманландии, т. е. в районах, окружающих «северную столицу» (рис. 56). Небольшие островки финского населения заметны и к востоку от Ленинграда, близ границ с Карельской АССР и на территории современной Новгородской области.

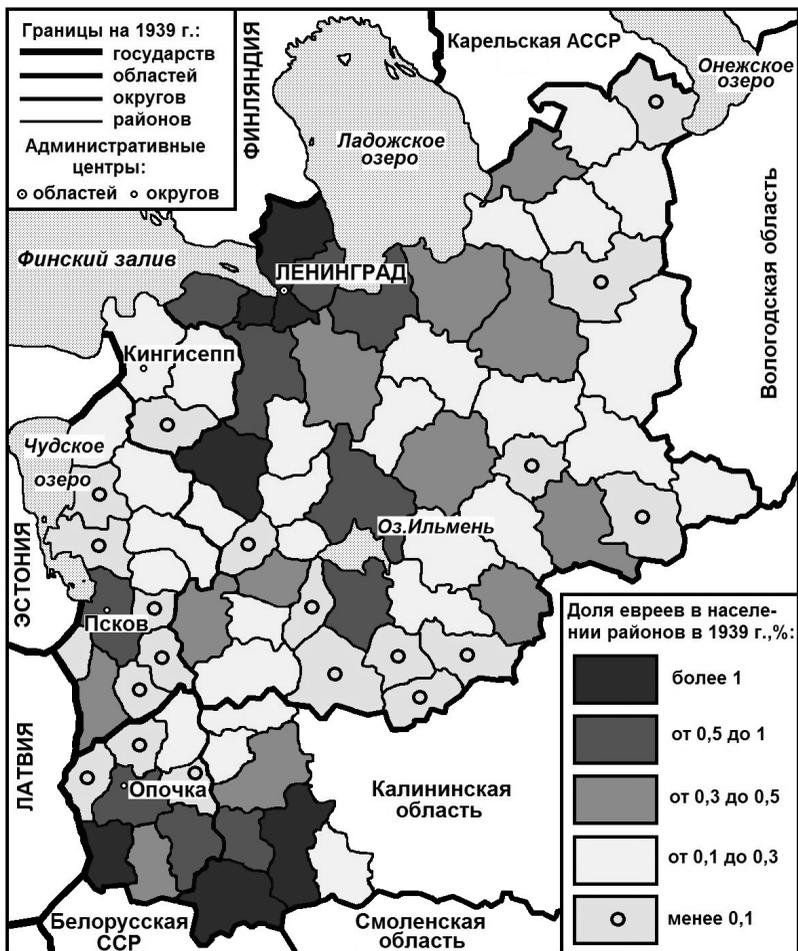
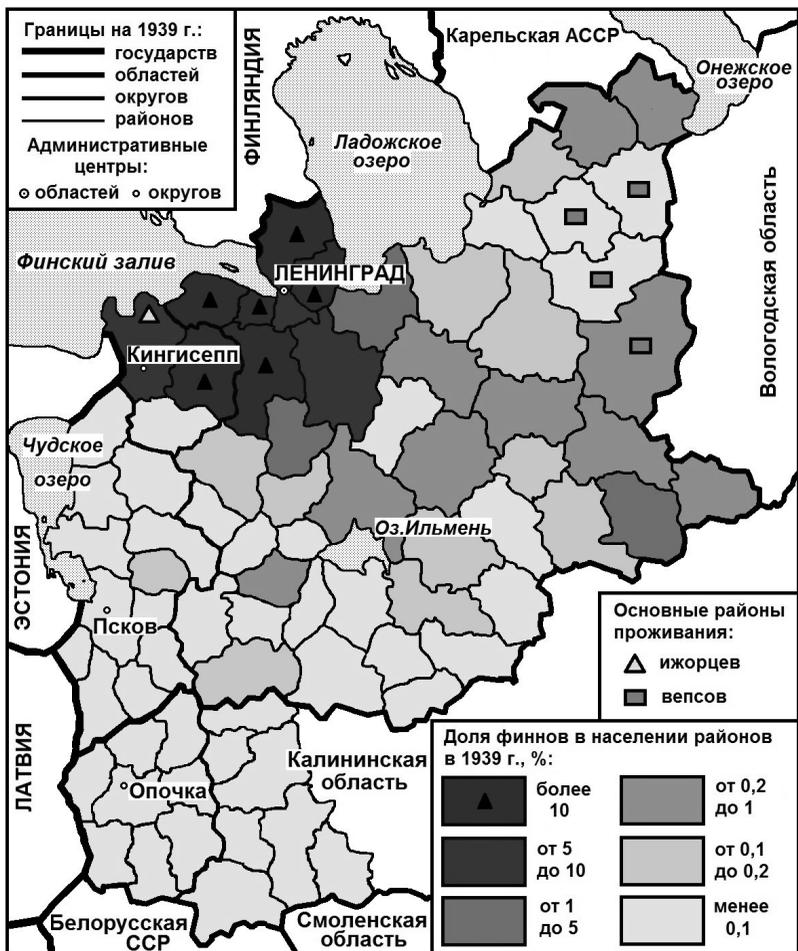


Рис. 55. Доля евреев в населении административных районов Северо-Запада России в 1939 г.



**Рис. 56.** Доля финнов в населении административных районов Северо-Запада России в 1939 г. и основные районы проживания вепсов и ижорцев

**Вепсы** в 1939 г. составляли 0,22 % населения региона (15,8 тыс. чел.) и концентрировались на территории Ленинградской области, составляя там около 0,5 % населения. Вепсы проживали преимущественно на территории четырёх районов в восточной части Ленинградской области, пограничных с Вологодской областью. Это были Винницкий, Ефимовский, Капшинский и Оятский районы. Здесь доля вепсов составляла от 7,3 % (Оятский район) до 55,3 % (Винницкий район) населения. При этом на Винницкий район приходилось 45 % вепсов (7,1 тыс.) всего Северо-Запада России.

Доля **ижорцев** в населении Северо-Запада едва достигала 0,1 % (7,5 тыс. чел.). Ижорцы проживали преимущественно на северо-западе Ленинградской области, в Кингисеппском районе (6,5 тыс. чел., или 12,8 % всего населения).

**Эстонцы** в 1939 г. составляли около 0,9 % населения Северо-Запада России (62,4 тыс. чел.) и находились на пятом месте в списке национальностей в регионе. Проживали они преимущественно в западных районах Ленинградской области, близких к границе с Эстонией, в т. ч. в Восточном Причудье. Сюда они переселились в основном в течение XIX в. (особенно во второй половине столетия). Их доля в населении Ленинградской области составляла около 1,4 %, Ленинграда — около 0,5 %, западных районов Калининской области — 0,3 %.

Кроме основного ареала концентрации эстонцев в западной части Ленинградской области, где в ряде районов их доля превышала 10 % от всего населения, наблюдалось ещё несколько не столь выраженных ареалов (рис. 57). Первый из таких ареалов находился в западной части Калининской области (ранее — территория юго-восточных уездов Псковской губернии). Также заметна относительно повышенная концентрация эстонцев в ряде районов Валдайской возвышенности (ныне — территория Новгородской области). Эти районы, вместе с прилегающими к Эстонии территориями, также являлись местами оседания эстонцев при переселении их в XIX в. во внутренние губернии Российской империи.

Четвёртую позицию в списке национальностей Северо-Запада занимали **украинцы**. Их доля к моменту переписи 1939 г. достигла 1,33 % населения региона (95,6 тыс. чел.), в т. ч. они составляли 1,71 % населения Ленинграда, 1,13 % — Ленинградской области и 0,58 % — западных районов Калининской области (рис. 58).

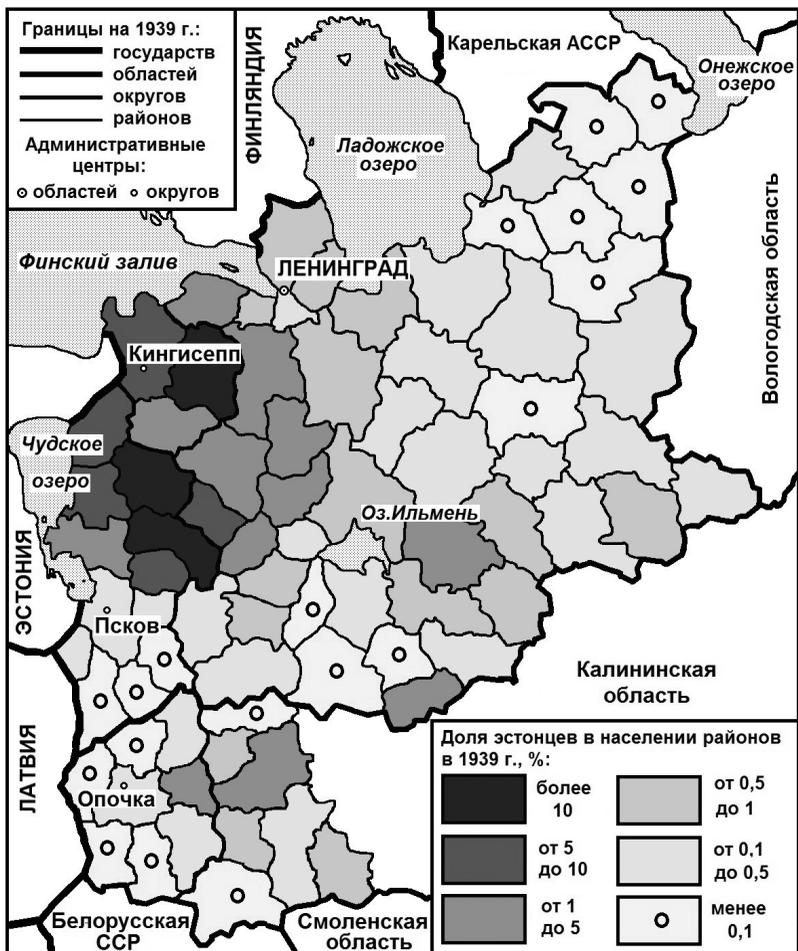


Рис. 57. Доля эстонцев в населении административных районов Северо-Запада России в 1939 г.

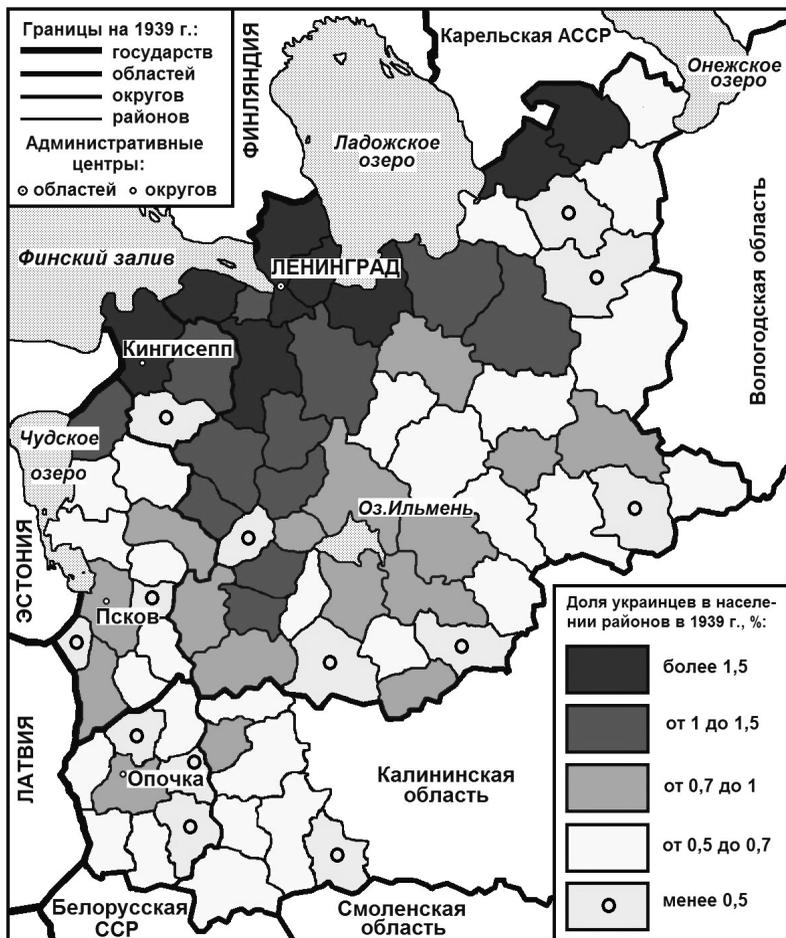


Рис. 58. Доля украинцев в населении административных районов Северо-Запада России в 1939 г.

География расселения украинцев в пределах Северо-Запада свидетельствует о недавнем прибытии их в регион, что подтверждается и статистикой за предшествующий переписной период (в 1926 г. доля украинцев в населении северо-западных губерний России составляла всего 0,23 %).

Повышенной концентрацией украинского населения в 1939 г. характеризовались районы, расположенные в северной части Ленинградской области, в особенности вблизи от областного центра. Отдельные «островки» повышенной доли украинцев в населении привязаны к границе с Карельской АССР, к бывшим губернским центрам — Пскову и Новгороду, и др.

В целом же география расселения украинцев в 1939 г. свидетельствует об их активном участии в замещении прибалтийско-финского населения Северо-Запада (особенно финнов), вынужденного покидать регион с конца 1920-х гг.

### **Изменение национального состава населения с 1939 по 2010 гг.**

**Динамика численности и доли русского населения.** С 1939 по 2010 гг. на Северо-Западе России произошло лишь небольшое увеличение численности русского населения — с 6 468,7 до 6 571,4 тыс. чел. (табл. 7).

Значительное уменьшение численности русских, как и всего населения Северо-Запада, связанное с большими потерями в ходе Великой Отечественной войны, произошло между переписями населения 1939 и 1959 гг. За это время население региона сократилось на 740 тыс. чел., что было, например, равносильно количеству жителей Новгородской области в 1959 г. В последующие три десятилетия наблюдался рост численности русского населения на Северо-Западе России, и к 1989 г. она выросла более чем на 1,7 млн. чел., достигнув своих максимальных значений за всю историю — 7 млн. 461 тыс. чел. В дальнейшем, вследствие распада Советского Союза и сопутствующего ему демографического кризиса, на Северо-Западе происходила убыль русского населения, которая между переписями 1989 и 2010 гг. достигла 890 тыс. чел.<sup>331</sup>

---

<sup>331</sup> При написании раздела использовались источники: Всесоюзная перепись населения 1939 года. Национальный состав населения по

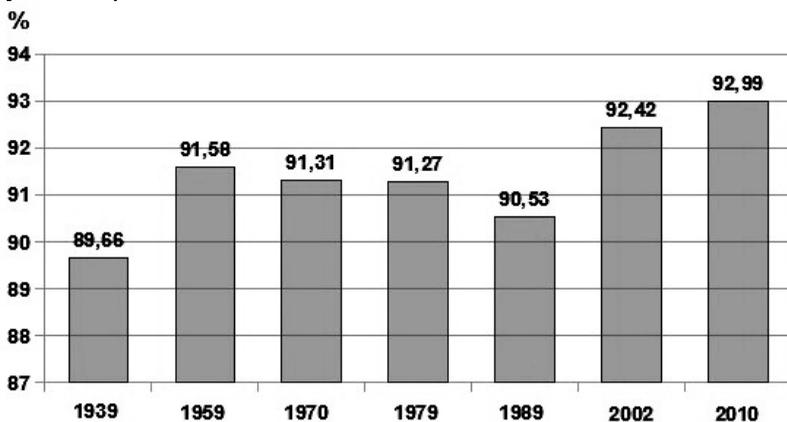
Таблица 7

Доля русских в населении Северо-Запада России (1939–2010 гг.)

Годы переписей населения	Ленинград / С.-Петербург	Ленинградская область	Псковская область	Новгородская область	<b>Весь Северо-Запад России</b>	
	Доля в населении, %					Численность, чел.
1939 г.	86,83	83,60	95,98	96,35	<b>89,66</b>	6 468 687
1959 г.	88,86	91,58	96,74	97,20	<b>91,58</b>	5 728 131
1970 г.	88,98	91,66	96,59	96,93	<b>91,31</b>	6 375 017
1979 г.	89,69	91,07	95,86	96,26	<b>91,27</b>	6 986 242
1989 г.	89,14	90,88	94,34	94,70	<b>90,53</b>	7 460 981
2002 г.	92,00	91,73	94,25	94,68	<b>92,42</b>	6 814 184
2010 г.	92,48	92,75	95,01	95,06	<b>92,99</b>	6 571 370

регионам России. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_nac\\_39.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_nac_39.php); Всесоюзная перепись населения 1939 года. Национальный состав населения районов, городов и крупных сел РСФСР. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_nac\\_39\\_ra.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_nac_39_ra.php); Всесоюзная перепись населения 1959 года. Национальный состав населения по регионам России. URL: [http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_nac\\_59.php](http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus_nac_59.php); Всесоюзная перепись населения 1970 года. Национальный состав населения по регионам России. URL: [http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_nac\\_70.php](http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus_nac_70.php); Всесоюзная перепись населения 1979 года. Национальный состав населения по регионам России. URL: [http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_nac\\_79.php](http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus_nac_79.php); Всесоюзная перепись населения 1989 года. Национальный состав населения по регионам России. URL: [http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_nac\\_89.php](http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus_nac_89.php); Всероссийская перепись населения 2002 года. Национальный состав населения по регионам России. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_nac\\_02.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_nac_02.php); Всероссийская перепись населения 2010 г. Население по национальности, полу и субъектам Российской Федерации. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_etn\\_10.php?reg=1](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_etn_10.php?reg=1).

На фоне заметных колебаний численности русского населения наблюдалось также и волнообразное изменение доли русских во всём населении Северо-Запада России. В целом с 1939 по 2010 гг. доля русского населения выросла с 89,7 % почти до 93 %, т. е. более, чем на 3 % (рис. 59). Но фактически этот период по динамике доли русских чётко распадается на три этапа. Первый этап — с 1939 по 1959 гг., когда произошло заметное повышение доли русских (до 91,6 % в 1959 г.). С 1959 по 1989 гг. наблюдалось постепенное понижение доли русских, вызванное миграционным притоком иноязычного населения, — до 90,5 % в 1989 г. На третьем этапе (с 1989 по 2010 гг.) происходил рост доли русских в населении Северо-Запада России, которая к 2010 г. приблизилась к 93 %, т. е. к своим максимальным значениям за весь исследуемый период.



**Рис. 59.** Изменение доли русских в населении Северо-Запада России в 1939–2010 гг.

Однако динамика доли русского населения заметно различалась на уровне отдельных регионов Северо-Запада (табл. 7). Например, доля русских в Ленинграде/С.-Петербурге в период с 1939 по 2010 гг. почти постоянно росла (за исключением незначительного падения между переписями населения 1979 и 1989 гг.) и увеличилась за весь период с 86,8 до 92,5 %. Вероятно, что это было связано в большей степени не с превышением притока русского населения над притоком ино-

язычного населения, а с более активной ассимиляцией нерусских мигрантов в «северной столице».

Схожая динамика доли русских характеризовала и Ленинградскую область. При этом видно, что область лишилась значительной части нерусского населения между 1939 и 1959 гг. (доля русских выросла сразу на 8 % — с 83,6 до 91,6 %), о чём будет подробнее рассказано ниже.

Динамика доли русских в населении Псковской и Новгородской областей в общих чертах повторяла колебания, характерные для всего Северо-Запада. Однако на момент проведения переписи населения 1939 г. территории областей были фактически мононациональными, и дальнейшие колебания не смогли скрыть общий тренд на увеличение доли нерусского населения. Даже наметившееся после 2002 г. увеличение доли русских не смогли заметно преломить этот тренд, и в итоге с 1939 по 2010 гг. на территории Псковской и Новгородской областей доля русского населения уменьшилась с 96 до 95 % и с 96,4 до 95,1 % соответственно.

На картосхеме, где представлена доля русских на порайонном уровне (рис. 52), видно, что минимальной долей русских в 2010 г. (менее 93 %) отличались С.-Петербург, западные районы Ленинградской области и ряд районов Новгородской и Псковской областей, примыкающих с Ленинградской области и западной границе России. Пояс повышенной доли русского населения (свыше 95 %) протянулся с юго-восточной части Псковской области через Новгородскую область на юго-восток Ленинградской области.

Постепенное выравнивание доли русских не только в населении регионов Северо-Запада, но и административных районов, наглядно отражает картосхема динамики доли русских с 1939 по 2010 гг. (рис. 60).

Если в С.-Петербурге (Ленинграде) и Ленинградской области за этот период доля русских заметно увеличилась, то в большинстве районов Псковской и Новгородской областей доля русских за это время уменьшилась, хотя и не столь значительно. За счёт каких национальностей происходило это уменьшение, покажет дальнейший анализ.

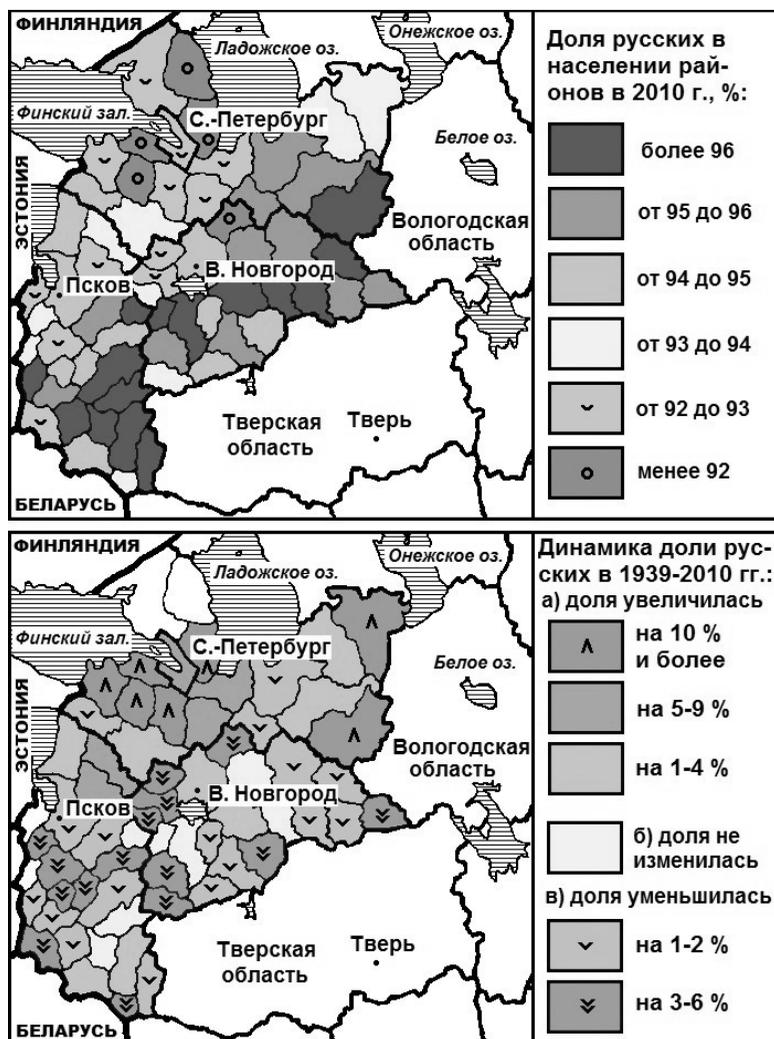


Рис. 60. Доля русских в населении С.-Петербурга и административных районов Северо-Запада России в 2010 г. и динамика доли русских с 1939 по 2010 гг.

**Динамика численности и доли украинского населения.** Численность украинцев, проживающих на Северо-Западе, постоянно росла на протяжении периода с 1939 до 1989 гг. и выросла за это время в 2,4 раза — с 95,6 почти до 230 тыс. чел. (табл. 8).

Таблица 8

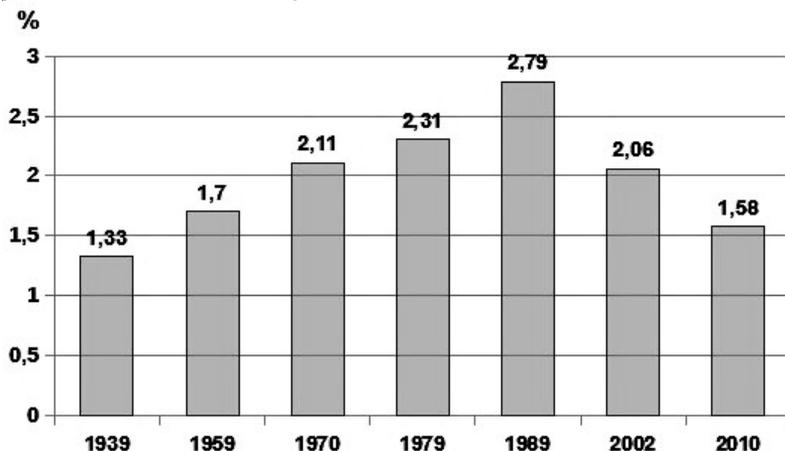
Доля украинцев в населении Северо-Запада России (1939–2010 гг.)

Годы переписей населения	Ленинград / С.-Петербург	Ленинградская область	Псковская область	Новгородская область	<b>Весь Северо-Запад России</b>	
	Доля в населении, %					Численность, чел.
1939 г.*	1,66	1,61	0,68	0,79	<b>1,33</b>	95 645
1959 г.	2,06	1,96	0,72	0,92	<b>1,70</b>	106 348
1970 г.	2,46	2,36	1,01	1,04	<b>2,11</b>	147 307
1979 г.	2,57	2,62	1,24	1,27	<b>2,31</b>	176 713
1989 г.	3,03	2,97	1,81	1,92	<b>2,79</b>	229 951
2002 г.	2,03	2,57	1,64	1,52	<b>2,06</b>	151 881
2010 г.	1,52	1,98	1,33	1,19	<b>1,58</b>	111 876

\* в современных границах субъектов РФ.

Вследствие распада Советского Союза произошёл перелом в этих процессах, прервав значительный миграционный приток населения с Украины. В период с 1989 по 2010 гг. численность украинцев на Северо-Западе России уменьшилась более, чем в два раза, и к 2010 г. составила всего 111,9 тыс. чел. Такое значительное уменьшение украинцев может быть объяснено как возвращением их части на территорию Украины, так и ускорившейся их ассимиляцией на Северо-Западе России. На этом также могла сказаться специфика проведения двух постсоветских переписей, когда национальность фиксировалась со слов переписываемых (без привязки к паспорту, в отличие от переписей, проводимых в советское время).

Если в 1939 г. украинцы занимали лишь четвёртую позицию в списке национальностей Северо-Запада, уступая, кроме русских, евреям (3,15 %) и финнам (1,59 %), то в 2010 г. они значились на второй позиции, уступая только русским. Динамика доли украинцев в населении Северо-Запада России (рис. 61) имеет такие же закономерности, что и изменение их численности. Доля украинцев с 1939 по 1989 гг. выросла более, чем в два раза, — с 1,33 до 2,79 %, а в последующем, к 2010 г., уменьшилась почти в 1,8 раза — до 1,58 %.



**Рис. 61.** Изменение доли украинцев в населении Северо-Запада России в 1939–2010 гг.

Схожая динамика доли украинцев характеризует все регионы Северо-Запада, однако имеются и некоторые особенности. Так, например, Ленинград /С.-Петербург вплоть до 1989 г. отличался самой высокой долей украинцев, но уже к 2002 г. уступил своё лидерство Ленинградской области, где уменьшение доли украинцев с 1989 г. было не столь значительным. Схожую динамику продемонстрировала Псковская область по отношению к Новгородской области — если до 1989 г. доля украинцев в Псковской области была ниже, чем у восточного соседа, то с 2002 г. Новгородская область вышла на последнюю позицию по доле украинцев среди регионов Северо-Запада.

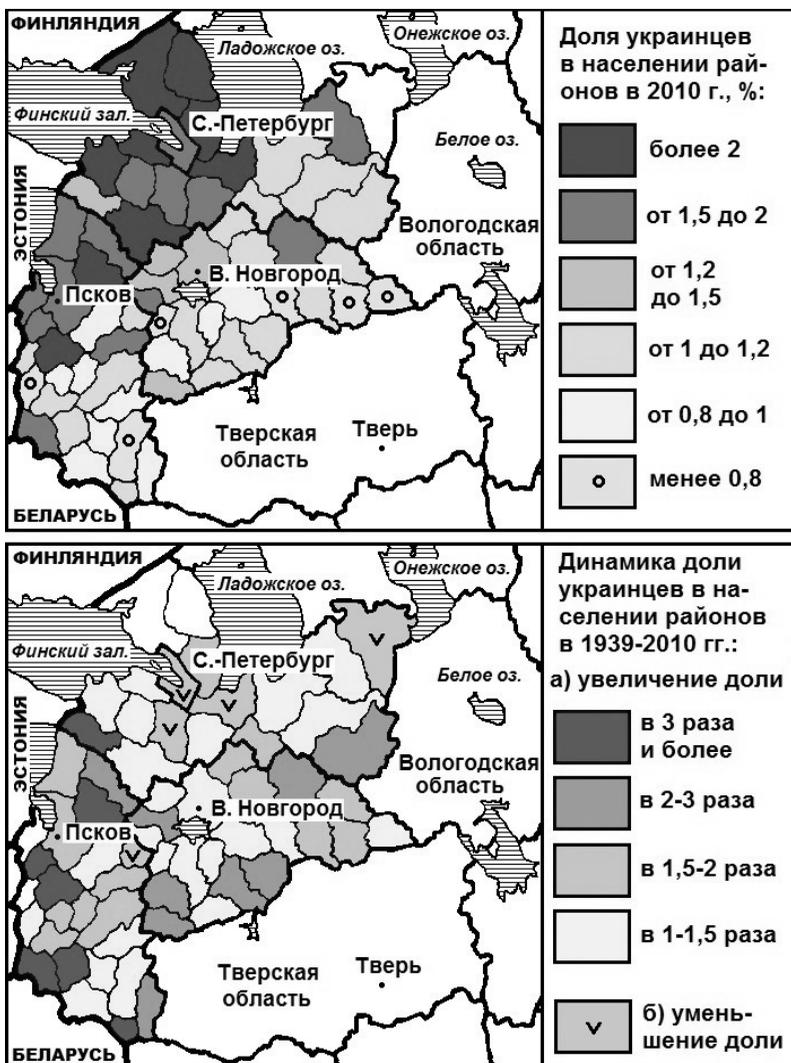
Вплоть до 1989 г. очевидное лидерство среди регионов Северо-Запада по доле украинцев держали Ленинград и Ленинградская об-

ласть, но после распада Советского Союза наметилось выравнивание регионов по данному показателю, т. е. уменьшение доли украинцев в Новгородской и особенно Псковской области после 1989 г. было заметно меньше, чем в С.-Петербурге и Ленинградской области.

К 2010 г. повышенная доля украинцев (свыше 1,5 %) сохранялась в западных районах Ленинградской области, С.-Петербурге и северо-западе Псковской области (рис. 62). Пояс пониженной доли украинского населения (менее 1,2 %) протянулся с юго-востока Псковской области через Новгородскую область на юго-восток Ленинградской области. Данный пояс почти идентичен поясу повышенной доли русского населения (свыше 95 %), что позволяет сделать вывод о главной роли украинцев в формировании этнической мозаичности Северо-Запада России в настоящее время.

Картосхема, где представлена динамика доли украинцев в населении районов Северо-Запада с 1939 по 2010 гг., позволяет проследить этнические процессы, происходящие как в советский, так и в постсоветский периоды. Во-первых, заметно уменьшение доли украинцев в населении С.-Петербурга и ряда районов Ленинградской области, что, без сомнения, характеризует исключительно постсоветский период. При этом большинство районов Псковской и Новгородской областей сумели сохранить высокую долю украинцев, нарастающую в советский период, т. е. с 1939 по 1989 г. Причём рост украинского населения происходил в основном в ранее преимущественно мононациональных районах, постепенно повышая их этническую мозаичность.

В целом же можно сделать вывод о постепенном выравнивании доли украинского населения в разных частях Северо-Запада России в период с 1939 до 2010 г. Если в раннесоветское время украинское население росло за счёт миграции преимущественно в Ленинграде и окружающих его районах Ленинградской области, то в позднесоветский период более активно шёл приток украинцев в Псковскую и Новгородскую области, многие районы которых оказались в это время в состоянии депопуляции. Украинское население частично компенсировало в этих районах механическую и естественную убыль русского населения. Эти же районы оказались меньше подвержены ассимиляции и оттоку украинского населения в постсоветский период, особенно по сравнению с территориями, куда украинское население активно прибывало ещё до переписи 1939 г. (Ленинград и запад Ленинградской области).



**Рис. 62.** Доля украинцев в населении С.-Петербурга и административных районов Северо-Запада России в 2010 г. и динамика доли украинцев с 1939 по 2010 гг.

**Динамика численности и доли белорусского населения.** Изменение численности белорусов в населении Северо-Запада России с 1939 по 2010 гг. имело схожую тенденцию, что и динамика украинского населения. С 1939 по 1989 гг. наблюдался рост численности белорусов, и за это время их количество на Северо-Западе выросло почти в три раза — с 49,6 до 146,5 тыс. чел. (табл. 9). С 1989 по 2010 гг. численность белорусов уменьшилась в 2,25 раза — до 65,2 тыс. чел. При этом, в целом с 1939 по 2010 гг. численность белорусов на Северо-Западе выросла в 1,31 раза, а украинцев — всего в 1,17 раза. Такое различие можно объяснить соседством территорий Белоруссии и Северо-Запада России.

Таблица 9

Доля белорусов в населении Северо-Запада России (1939–2010 гг.)

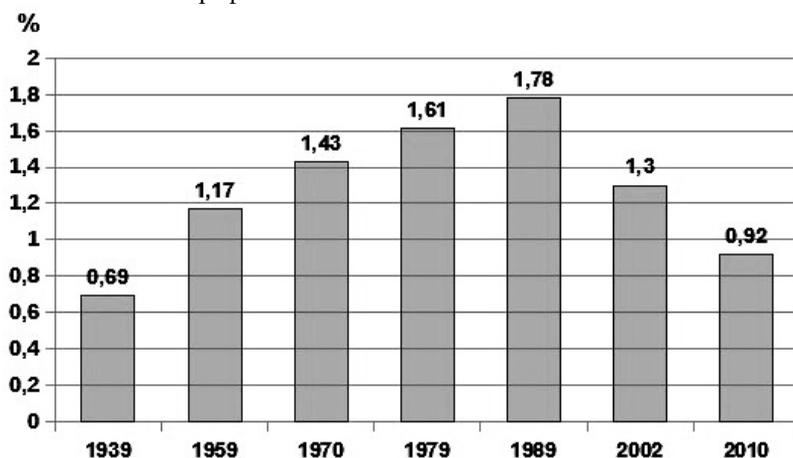
Годы переписей населения	Ленинград / С.-Петербург	Ленинградская область	Псковская область	Новгородская область	<b>Весь Северо-Запад России</b>	
	Доля в населении, %				Численность, чел.	
1939 г.*	1,01	0,43			<b>0,69</b>	49 637
1959 г.	1,42	1,53	0,47	0,37	<b>1,17</b>	73 281
1970 г.	1,62	1,80	0,66	0,59	<b>1,43</b>	99 626
1979 г.	1,79	1,84	1,03	0,71	<b>1,61</b>	123 381
1989 г.	1,87	2,04	1,48	0,90	<b>1,78</b>	146 498
2002 г.	1,27	1,61	1,27	0,77	<b>1,30</b>	95 732
2010 г.	0,90	1,05	1,04	0,58	<b>0,92</b>	65 176

\* в современных границах субъектов РФ.

Аналогичной динамике украинского населения является и изменение доли белорусов в населении Северо-Запада России: с 1939 по 1989 гг. этот показатель вырос с 0,69 до 1,78 %, а с 1989 по 2010 гг. доля белорусов снизилась до 0,92 % (рис. 63). В целом с 1939 по 2010 гг. белорусы в списке национальностей Северо-Запада поднялись

с шестой позиции (после русских, евреев, финнов, украинцев и эстонцев) на третью (после русских и украинцев).

В динамике доли белорусов в населении регионов Северо-Запада России имеются некоторые особенности. Так, обращает на себя внимание повышенная доля белорусов, начиная с 1959 г., в населении Ленинградской области по сравнению с Ленинградом/С.-Петербургом. Во-вторых, отметим выход к 2010 г. по доле белорусов на вторую позицию среди регионов Северо-Запада Псковской области, что может быть объяснено её соседством с Белоруссией. Соответственно, последнее место по данному показателю Новгородской области на протяжении всего периода можно объяснить отсутствием у региона аналогичной особенности географического положения.



**Рис. 63.** Изменение доли белорусов в населении Северо-Запада России в 1939–2010 гг.

В 2010 г. доля белорусов была повышена (более 1,2 %) в ряде западных районов Ленинградской области и в приграничных с Республикой Беларусь районах Псковской области (рис. 64).

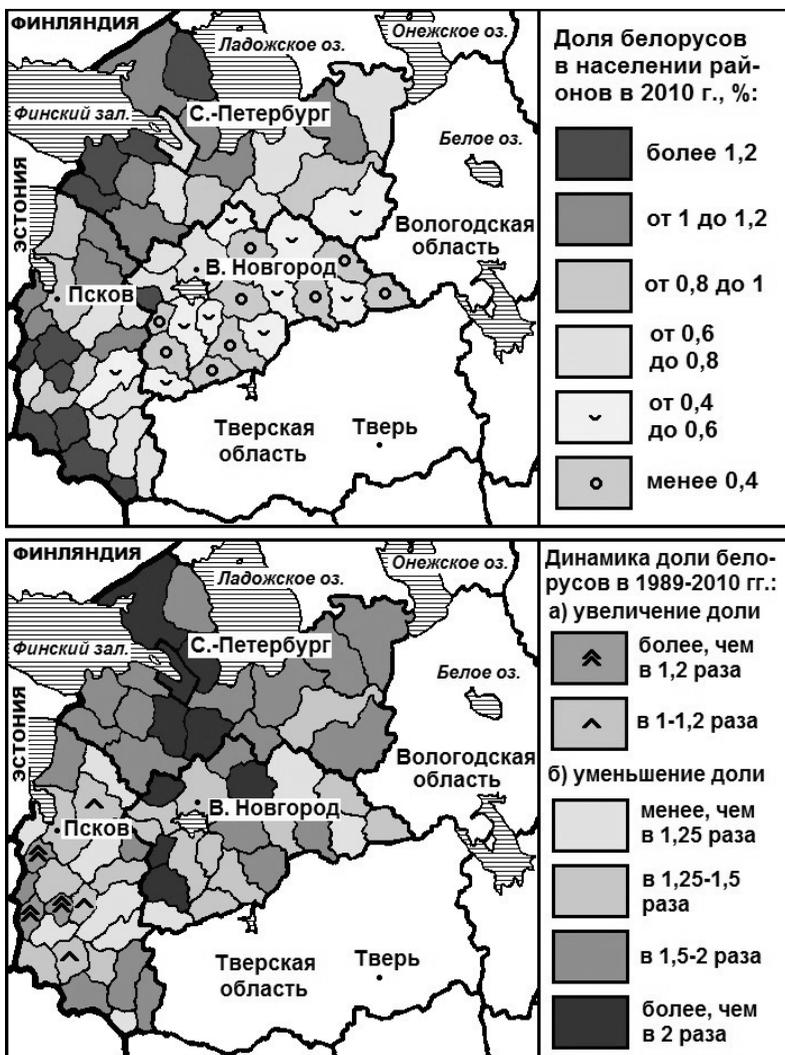


Рис. 64. Доля белорусов в населении С.-Петербурга и административных районов Северо-Запада России в 2010 г. и динамика доли белорусов с 1989 по 2010 гг.

Самой низкой долей белорусов (менее 0,4 %) отличался ряд районов Новгородской области, в т. ч. расположенных вдоль границы с Тверской областью. Но в целом пояс пониженной доли белорусского населения был схож с аналогичным поясом украинского населения и с поясом повышенной доли русских на Северо-Западе.

Представленная ниже на картосхеме динамика доли белорусов в населении районов Северо-Запада России с 1989 по 2010 гг. во многом схожа с аналогичной динамикой доли украинцев в этот же период и отражает общие закономерности, связанные с этническими процессами вследствие распада Советского Союза. Наибольшее уменьшение доли белорусов в постсоветский период пришлось на С.-Петербург и прилегающие к нему районы Ленинградской области, и даже некоторые районы Новгородской области.

Также на картосхеме видно, что в ряде районов Псковской области наблюдалось даже увеличение доли белорусского населения. Причём эти районы удалены от границы с Республикой Беларусь, т. е. причина роста доли белорусского населения в них не связана с близостью границы, а скорее является отражением депопуляционных процессов, частично компенсируемых целенаправленным миграционным притоком населения извне региона.

**Динамика численности и доли прибалтийско-финских народов.** С 1939 по 2010 гг. общая численность прибалтийско-финского населения на Северо-Западе России уменьшилась в 13,5 раз — с 208 до 15,3 тыс. чел. (табл. 10). Особенно катастрофичным в этом плане был период с 1939 по 1959 гг., когда численность прибалтийско-финского населения сократилась сразу в 3,3 раза. За весь последующий период, т. е. с 1959 по 2010 гг. их численность уменьшилась примерно в 4 раза. Разберём подробнее, какие события произошли между переписями 1939 и 1959 гг., повлиявшие на судьбу прибалтийско-финских народов Северо-Запада.

В ходе переписи населения 1939 г. в пределах Ленинградской области и западных районах Калининской области, ныне входящих в состав Псковской области, было зафиксировано 114,7 тыс. финнов (1,59 % населения Северо-Запада), 62,4 тыс. эстонцев (0,86 %), 15,8 тыс. вепсов (0,22 %), 7 654 карела (0,11 %) и 7 459 ижорцев (0,10 %). К 1959 г. численность финнов уменьшилась до 26,4 тыс. чел. (0,42 % населения Северо-Запада), т. е. в 4,3 раза. Не столь значительно сократилось число эстонцев — до 22,4 тыс. чел. (0,36 %), т. е. в

2,8 раза, вепсов — до 8,0 тыс. (0,13 %), т. е. почти в 2 раза, карел — до 5,6 тыс. чел. (0,09 %), т. е. в 1,36 раза. Также в ходе переписи 1959 г. было зарегистрировано 329 ижорцев, проживающих в Ленинградской области, хотя последующие переписи выявили несколько больше ижорцев (наибольшее их число показала перепись 1970 г. — 443 чел. в пределах всего Северо-Запада).

Таблица 10

Доля прибалтийско-финских народов в населении Северо-Запада России (1939–2010 гг.)

Годы переписей населения	Ленинград / С.-Петербург	Ленинградская область	Псковская область	Новгородская область	Весь Северо-Запад России	
	Доля в населении, %					Численность, чел.
1939 г.*	0,81	10,36	1,32	0,84	<b>2,88</b>	207 986
1959 г.	0,38	3,03	1,00	0,42	<b>1,00</b>	63 023
1970 г.	0,35	1,92	0,68	0,31	<b>0,71</b>	49 615
1979 г.	0,34	1,58	0,53	0,28	<b>0,60</b>	45 834
1989 г.	0,29	1,35	0,37	0,20	<b>0,50</b>	41 569
2002 г.	0,20	0,83	0,22	0,14	<b>0,34</b>	24 913
2010 г.	0,14	0,50	0,15	0,09	<b>0,22</b>	15 321

\* в современных границах субъектов РФ.

Если главной причиной уменьшения численности православных прибалтийско-финских народов (вепсов, карел, ижорцев и води) являлась их ассимиляция, то сокращение численности ингерманландских финнов и эстонцев произошло в основном по другим причинам. Так, **ингерманландские финны** испытали несколько депортаций. Во-первых, это относилось к финнам, проживавшим на Карельском перешейке, которые выселялись с этих земель вглубь Финляндии в 1940 г. и повторно в 1944–1945 гг. К 1947 г. их место заняли советские переселенцы<sup>332</sup>.

<sup>332</sup> Исаченко Г. А. Указ. соч.

Остальная часть ингерманландских финнов, проживающих в Ленинградской области, также подверглись нескольким выселениям. В начале 1942 г. около 30 тыс. финнов, оказавшихся в кольце блокады, было депортировано в Сибирь. В 1943–1944 гг., по договору между Финляндией и Германией, свыше 60 тыс. ингерманландских финнов было переселено на прародину через территорию Эстонии<sup>333</sup>. В 1943 г. германские власти переселили на историческую родину значительную часть эстонцев из оккупированной части Ленинградской области (в основном из Кингисеппского и Псковского округов)<sup>334</sup>.

По соглашению 1944 г. между Финляндией и СССР около 56 тыс. ингерманландских финнов вернулось в СССР, но им было запрещено поселяться на территории Ленинградской области вплоть до 1956 г. Почти все вернувшиеся после войны в Ингерманландию финны в 1947 г. были подвергнуты «вторичной депортации». Ингерманландские финны прямо из Финляндии направлялись на поселение в Псковскую, Великолуцкую, Новгородскую, Калининскую, Ярославскую и др. области России<sup>335</sup>. Деревни, оставленные ингерманландскими финнами, были заселены русскими. После 1956 г. в Ленинградскую область смогла вернуться только небольшая часть финнов, ещё часть сумела обосноваться в соседних республиках — Эстонии и Карелии<sup>336</sup>.

Северо-Запад утратил значительную часть эстонского населения в период Великой Отечественной войны. В 1943 г. германские власти предложили эстонцам, лишившимся крова в 1939 г. в результате сселения с хуторов, вернуться на историческую родину. О численности эстонского населения в период фашистской оккупации в северной части современной Псковской области свидетельствуют исследования эстонских учёных. Данные исследования проводились в пяти районах к востоку от Чудского озера. Три района (Гдовский, Полновский и Лядский), которые отличались наиболее высокой численностью эстонского населения, в 1944 г. вошли в состав Псковской области. В этих трёх районах было зафиксировано 5,6 тыс. эстонцев, составлявших 10,05 %

---

<sup>333</sup> Kurs O. Ingrida: The broken landbridge between Estonia and Finland // *GeoJournal*. 1994 (May). Vol. 33, № 1. P. 107–113.

<sup>334</sup> Arens Ilmar. Указ. соч.

<sup>335</sup> Исаченко Г. А. Указ. соч.

<sup>336</sup> Kurs O. Indigenous Finnic Population of NW Russia // *GeoJournal*. 1994 (Dec), vol. 34, № 4. P. 447–456.

всего населения<sup>337</sup>. Причём эта доля мало отличается от удельного веса эстонцев в Гдовском уезде Петербургской губернии в конце XIX в. и начале XX в. — 10,5 и 11,05 % соответственно<sup>338</sup>.

Наибольшая доля эстонцев среди районов Восточного Причудья в 1943 г. была отмечена в Лядском районе — 13,8 % (2,2 тыс. чел.). В то время на родном языке говорило свыше 94 % эстонцев (2 тыс. чел.), а русским языком владело 75,5 % (1,6 тыс. чел.)<sup>339</sup>. В 1943 г. значительная часть эстонского населения всё же покинула Восточное Причудье по призыву гитлеровского командования вернуться на историческую родину. С 1943 по 1959 гг. число эстонцев в северных районах Псковской области сократилось более чем в три раза.

Последующее уменьшение численности прибалтийско-финского населения происходило, главным образом, вследствие его ассимиляции. С 1959 по 2010 гг. численность финнов на Северо-Западе уменьшилась в 3,6 раза (с 26,4 до 7,3 тыс. чел.), эстонцев — в 7,2 раза (с 22,4 до 3,1 тыс. чел.), карел — в 1,9 раза (с 5,6 до 3,0 тыс. чел.), вепсов — в 4,8 раза (с 8026 до 1660 чел.), ижорцев — в 1,9 раза (с 329 до 171 чел.). Водь регистрировалась только в ходе переписей населения 2002 и 2010 гг. (12 и 33 чел. соответственно).

Суммарная доля прибалтийско-финских народов в населении Северо-Запада России уменьшилась с 1939 по 2010 гг. в 13 раз — с 2,88 до 0,22 % (рис. 65), в т. ч. с 1959 по 2010 гг. в 4,5 раза. Наибольшая концентрация прибалтийско-финского населения в 1939 г. приходилась на современную территорию Ленинградской области, где его доля превышала 10 %. Именно там были представлены все прибалтийско-финские народы Северо-Запада: финны, эстонцы, карелы, вепсы, ижорцы и водь. Несмотря на выселение значительной части финнов и эстонцев, Ленинградская область оставалась лидером по доле этих народов и в ходе всех последующих переписей населения. Доля прибалтийско-финского населения в Ленинградской области с 1939 по 1959 гг. сократилась почти в 3,5 раза, а в последующем, до переписи 2010 г. — ещё в 6 раз.

---

<sup>337</sup> Arens Ilmar. Peipsitagused eestlased: Fakte, dokumente ja maalestuspilte Ida-Peipsimaa uurimisult 1943–1944. Tartu, 1994. 86 lk.

<sup>338</sup> Маамяги В. А. Эстонцы в СССР. 1917–1940 гг. М.: Наука, 1990. 200 с.

<sup>339</sup> Arens Ilmar. Указ. соч.

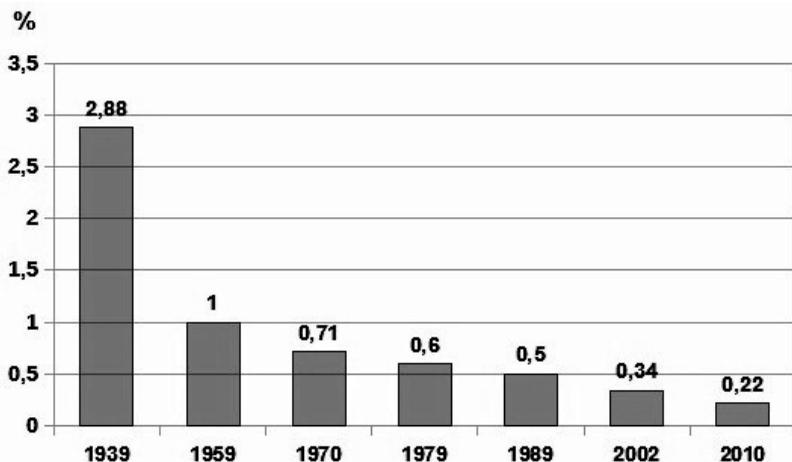


Рис. 65. Изменение доли прибалтийско-финских народов в населении Северо-Запада России в 1939–2010 гг.

Второе место среди регионов Северо-Запада по доле прибалтийско-финских народов в течение всего периода удерживала Псковская область. На её территории доля этих народов уменьшилась с 1939 по 2010 гг. в 8,8 раза. Основная часть прибалтийско-финского населения относится здесь к эстонцам и **сету**. Псковская область была создана 23 августа 1944 г. на базе Псковского округа Ленинградской области. 16 января 1945 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР в Псковскую область вошёл Печорский район, организованный из 8 волостей и г. Печоры, входивших ранее в состав Эстонии. Территория двух эстонских волостей вошла в состав Качановского района, а в 1958 г., после его ликвидации, была передана Печорскому району<sup>340</sup>.

Имеются сведения, что на начало 1945 г. только в пределах переданной России территории Печорского района численность сету и эстонцев оценивалось почти в 6 тыс. (из них 5,7 тыс. — сету)<sup>341</sup>. При

<sup>340</sup> Административно-территориальное деление Псковской области.

Указ. соч.

<sup>341</sup> Историко-этнографические очерки Псковского края / Под ред. А. В. Гадло. Псков: ПОИПКРО, 1998. 315 с.

этом надо учесть, что в состав Эстонской ССР было передано 40 % территории Сетумаа, где явно преобладало сетуское население.

Уменьшение численности сету в Печорском районе началось почти сразу же после возвращения этих земель России. Это было связано, в первую очередь, с оттоком сетуской молодежи, предпочитавшей получать высшее и среднее специальное образование на эстонском языке в учебных заведениях Эстонии. Свидетельства со стороны самих сету позволяют отметить ещё одну причину сокращения численности сету на территории Печорского района — это депортации сету в Поволжье (Мордовию) и Сибирь (особенно в Красноярский край, где сету проживали уже с начала XX в.). Сами сету помнят депортации, состоявшиеся в 1949–1950 гг.<sup>342</sup>

При проведении переписей в советское время сету не выделялись отдельно, причисляясь к эстонцам. Поэтому о численности сету можно судить лишь косвенно, предполагая, что сету составляли подавляющее большинство «эстонцев» в Печорском районе. Согласно итогам переписи населения 1959 г. в Печорском районе проживало немногим больше 5 тыс. «эстонцев», из которых примерно 4,5 тыс. составляли сету (11 % населения Печорского района)<sup>343</sup>. В целом в Псковской области с 1959 по 2010 гг. численность эстонцев (вместе с сету) уменьшилась в 12,5 раз — с 7,8 тыс. чел. до 625 чел. (в т. ч. 123 сету) (рис. 66).

Ленинград/С.-Петербург и Новгородская область имели близкую долю прибалтийско-финского населения и её схожую динамику. При этом в регионах была похожей и структура прибалтийско-финского населения — с небольшим перевесом финнов над эстонцами и достаточно высоким удельным весом карел.

К 2010 г. повышенная доля прибалтийско-финского населения (рис. 67) сохранялась в четырёх восточных районах Ленинградской области, и особенно в Подпорожском районе (за счёт вепсов), а также в её западных районах (благодаря финнам, эстонцам и ижорцам).

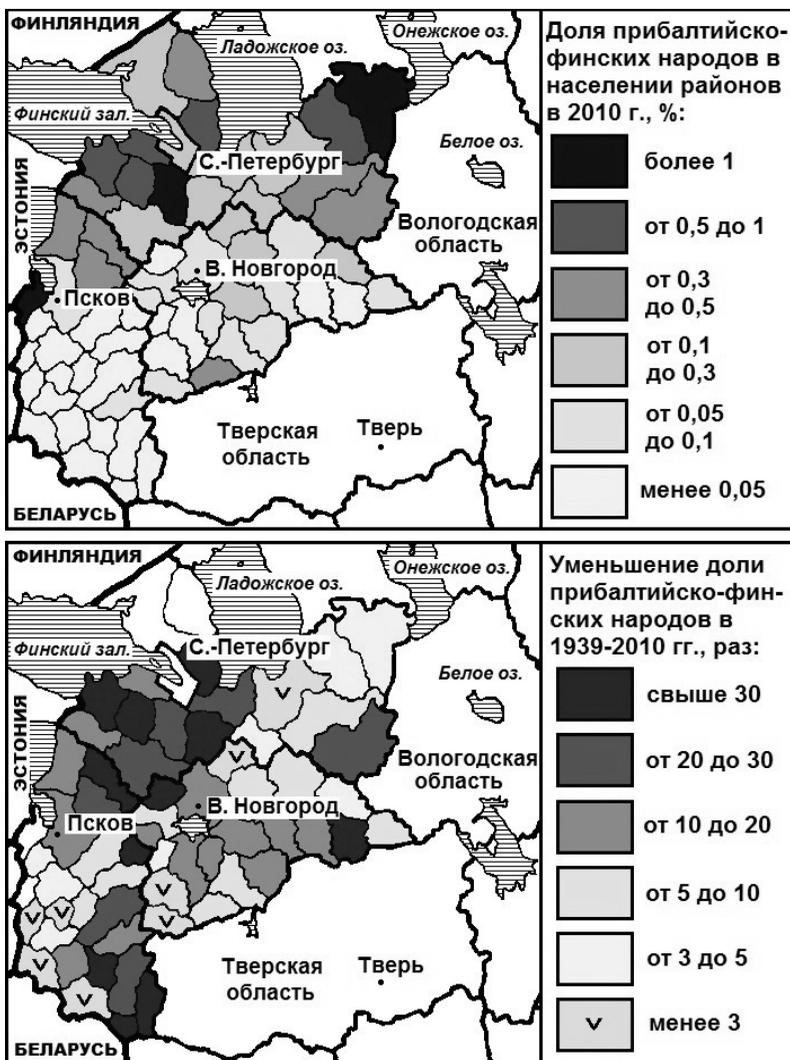
---

<sup>342</sup> Огарёва Т. Н. Влияние различных факторов на уменьшение численности сету во второй половине XX века в Печорском районе // Изборск и его округа. Материалы международной научно-практической конференции 2007–2008 гг. Изборск. 2009. С. 126–128.

<sup>343</sup> Историко-этнографические очерки... Указ. соч.



Рис. 66. Ареал расселения сету в Печорском районе Псковской области и Эстонии в начале XXI в.



**Рис. 67.** Доля прибалтийско-финских народов в населении С.-Петербурга и административных районов Северо-Запада России в 2010 г. и динамика их доли с 1939 по 2010 гг.

В Псковской области повышена доля прибалтийско-финского населения в Печорском районе на границе с Эстонией (эстонцы и сету) и в трёх северных районах (как наследие переселения эстонцев во второй половине XIX в.). В Новгородской области по доле прибалтийско-финского населения выделяется Марёвский район (также наследие эстонского переселения).

Наибольшее сокращение удельного веса прибалтийско-финского населения (свыше 20 раз) с 1939 по 2010 гг. характеризует западные районы Ленинградской области и северные районы Псковской области, что связано с проживанием здесь ранее ингерманландских финнов и эстонцев, в основном выселенных с этих территорий в 40-е гг. XX в. Второй ареал с наихудшей динамикой доли прибалтийско-финского населения обнаруживается в юго-восточной части Псковской области, что объясняется быстрой ассимиляцией здесь эстонских переселенцев, обосновавшихся на этих землях во второй половине XIX в. Аналогичные процессы ассимиляции эстонцев, а также карел, происходили на территории целого ряда районов Новгородской области.

**Динамика численности и доли населения, не принадлежащего к восточнославянским и прибалтийско-финским народам.** Численность населения Северо-Запада России, не принадлежавшего к восточнославянским народам (русским, украинцам, белорусам) и прибалтийско-финскому населению (финнам, эстонцам, карелам, вепсам, ижорцам и води) в течение исследуемого периода менялась от 268,3 тыс. чел. (2002 г.) до 393 тыс. чел. (перепись 1939 г.) (табл. 11). Несмотря на то, что общий тренд в динамике был в сторону уменьшения численности некоренного населения с 1939 по 2010 гг., однако можно выделить несколько периодов её динамики с разным знаком.

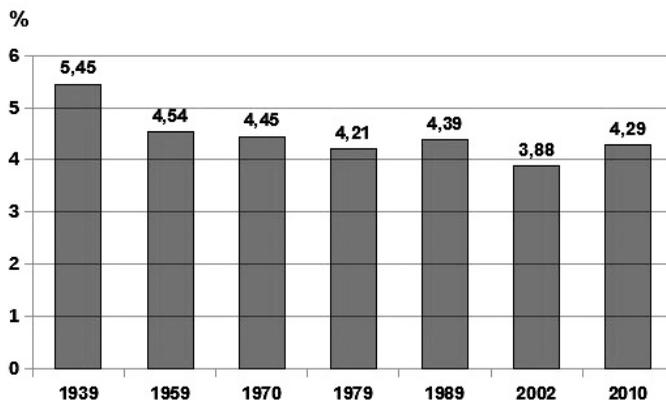
С 1939 по 1959 гг. произошло заметное сокращение численности представителей этих народов, и хотя две последующие переписи (1970 и 1979 гг.) фиксировали небольшой рост их численности, их доля во всём населения Северо-Запада продолжала снижаться (с 5,45 % в 1939 г. до 4,21 % в 1979 г.). Последняя советская перепись 1989 г. показала новый рост как численности, так и доли этих национальных групп, достигшей 4,39 % (рис. 68). Первая постсоветская перепись 2002 г. выявила резкое снижение как их численности, так и доли (3,88 %), достигнувших минимум за весь исследуемый период. Однако в последующем эта динамика вновь преломилась, и в 2010 г. их доля подтянулась до 303,3 тыс. чел. (4,29 % в населении Северо-Запада).

Таблица 11

Доля населения Северо-Запада России, не принадлежащего к восточнославянским и прибалтийско-финским народам (1939–2010 гг.)

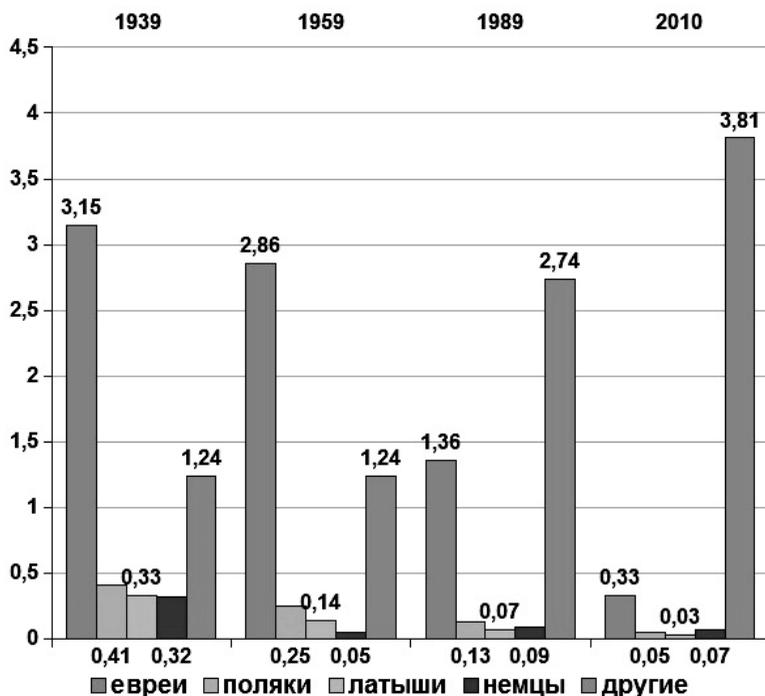
Годы переписей населения	Ленинград / С.-Петербург	Ленинградская область	Псковская область	Новгородская область	<b>Весь Северо-Запад России</b>	
	Доля в населении, %				Численность, чел.	
1939 г.*	9,45	2,27			<b>5,45</b>	393 008
1959 г.	7,29	1,90	1,07	1,08	<b>4,54</b>	283 996
1970 г.	6,60	2,26	1,07	1,12	<b>4,45</b>	310 429
1979 г.	5,62	2,89	1,34	1,47	<b>4,21</b>	322 313
1989 г.	5,67	2,74	1,99	2,27	<b>4,39</b>	362 097
2002 г.	4,50	3,26	2,62	2,89	<b>3,88</b>	268 301
2010 г.	4,96	3,72	2,47	3,07	<b>4,29</b>	303 305

\* в современных границах субъектов РФ.



**Рис. 68.** Изменение в течение 1939–2010 гг. доли населения Северо-Запада России, не принадлежащего к восточнославянским и прибалтийско-финским народам

Волнообразные колебания численности и доли населения Северо-Запада, не принадлежащего к восточнославянским и прибалтийско-финским народам, скрывают динамику отдельных народов, составляющих «костяк» этой группы. Структура данной группы народов несколько раз претерпевала существенные изменения (рис. 69). Так, в 1939 г. лидирующую пятёрку в этой группе составляли евреи (3,15 %), татары (0,61 %), поляки (0,41 %), латыши (0,33 %) и немцы (0,32 %).



**Рис. 69.** Динамика на Северо-Западе России в течение 1939–2010 гг. доли евреев, поляков, немцев, латышей и других народов, не принадлежащих к восточнославянскому и прибалтийско-финскому населению

К 1959 г. из лидирующей пятёрки по вполне объяснимым причинам выпали немцы, а также заметно снизилась доля других народов, в т. ч. евреев — до 2,86 %. В последующие 30 лет доля евреев продолжа-

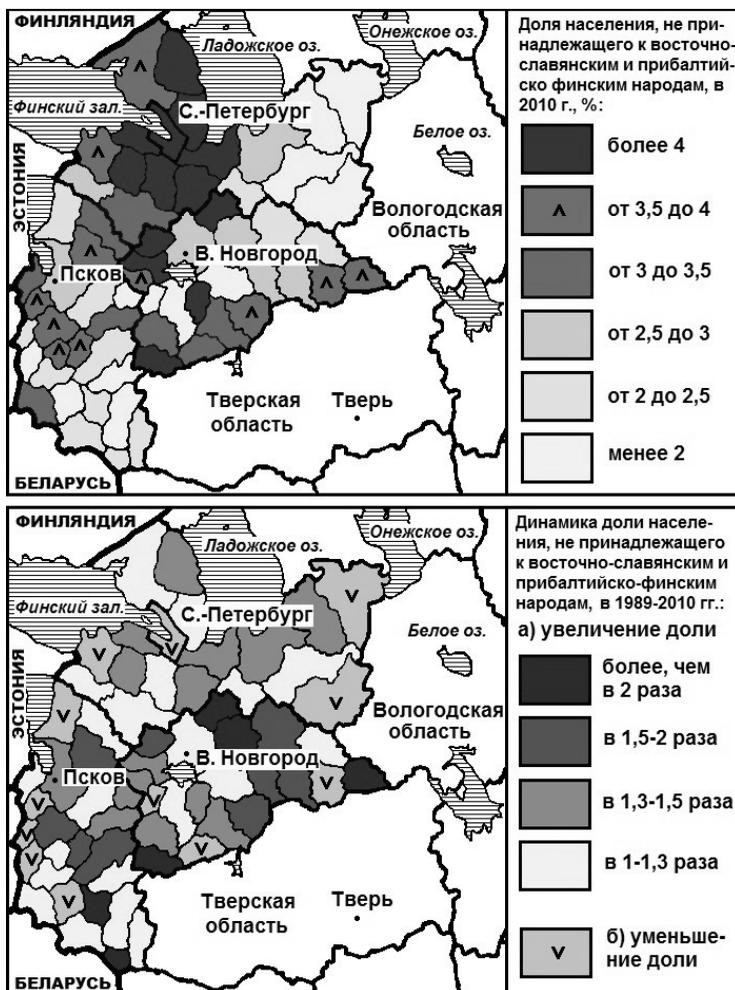
ла снижаться, и в 1989 г. она составляла только 1,36 %. Доля татар к 1989 г. изменилась незначительно и составила 0,66 %, зато из первой пятёрки выпали ещё и латыши. Место поляков и латышей заняли азербайджанцы и армяне, к ним в последующем добавились узбеки, таджики, молдаване и др. народы. Так, традиционные для Северо-Запада России национальные группы стали заменяться на выходцев из республик Закавказья и Средней Азии, а позже — также из Молдавии.

В 2010 г. первая пятёрка народов, проживающих на Северо-Западе, и не принадлежащих к восточнославянскому и прибалтийско-финскому населению, выглядела следующим образом: татары (0,54 %), армяне (0,4 %), узбеки (0,36 %), евреи (0,33 %) и азербайджанцы (0,31 %). К этому времени из первой пятёрки народов выпали поляки, а доля евреев ещё более резко сократилась из-за их массовой миграции в Израиль и др. страны.

В течение всего анализируемого периода лидерство по доле населения, не принадлежащего к восточнославянским и прибалтийско-финским народам, принадлежало Ленинграду/С.-Петербургу. «Северная столица» традиционно выступала в качестве места концентрации иноязычного населения, начиная с момента своего основания. Но очевидной тенденцией является уменьшение этой доли — 9,45 % в 1939 г. до 4,5 % в 2002 г. (или около 5 % в 2010 г.).

В других регионах Северо-Запада России наблюдалась обратная тенденция — рост в населении доли некоренных народов, особенно с 1959 г. Так, в Ленинградской области с 1959 по 2010 гг. доля этих национальных групп выросла с 1,9 до 3,72 %, в Новгородской области — с 1,08 до 3,07 %, в Псковской области — с 1,07 до 2,47 %. Однако в Псковской области максимум этой доли пришёлся на 2002 г. (2,62 %), а в последующем наметилось её снижение.

В 2010 г. по доле населения, не принадлежащего к восточнославянским и прибалтийско-финским народам, на Северо-Западе лидировали С.-Петербург, западные районы Ленинградской области и смежные с ними районы Новгородской и Псковской областей (рис. 70). При этом районы, окружающие Псков и В. Новгород, характеризовались пониженной долей этих национальных групп, а районы полупериферийных поясов — наоборот, относительно повышенной. Но самой низкой долей представителей этих национальностей отличались периферийные (восточные и юго-восточные) районы Ленинградской и Псковской областей.



**Рис. 70.** Доля населения С.-Петербурга и административных районов Северо-Запада России, не принадлежащего в 2010 г. к восточнославянским и прибалтийско-финским народам, и динамика этой доли с 1989 по 2010 гг.

Рост доли национальных групп, связанных с переселением на Северо-Запад России в постсоветское время мигрантов из Средней Азии, Закавказья и Молдавии, был крайне неравномерным на районном уровне. С несколько большей интенсивностью эти национальные группы принимали полупериферийные районы областей Северо-Запада (особенно Новгородской и Псковской областей). При этом в С.-Петербурге темпы ассимиляции данных национальных групп были выше, чем их миграционного притока. Аналогичная тенденция по уменьшению доли этих национальных групп наблюдалась в ряде приграничных с Эстонией и Латвией районах Ленинградской и Псковской областей, а также в районах на восточной окраине Ленинградской области.

### 4.3. ПУТИ СООБЩЕНИЯ

#### Межвоенный период

После революции и Гражданской войны планы транспортного строительства большей частью пересматриваются, поскольку транспортно-экономическая ситуация в государстве становится существенно иной. Самой крупной дорогой, строительство которой было начато в годы Первой мировой войны, становится дорога Ленинград — Москва Бутырская, которая уже упоминалась выше. Эта дорога была начата как дорога Петроград — Рыбинск и достроена в своём нынешнем значительно сокращённом в сравнении с первоначальным проектом виде в 1926 г.<sup>344</sup>. Эта дорога прошла между «основной» дорогой Ленинград — Москва и Мариинской водной системой. С её достройкой значение Мариинской системы резко снижается, и сама система перестаёт играть существенную роль в экономической жизни Северо-Запада.

Вместо железной дороги С.-Петербург — Орёл планировалось построить железную дорогу Ленинград — Смоленск. Работы по постройке этой дороги были начаты, затем свёрнуты, и прямо железной дороги на Смоленск так и не было построено.

Работы по строительству железной дороги Москва — Нарва продолжились после Гражданской войны, в начале 20-х гг. XX в. был достроен западный участок дороги Новгород — Луга от Батецкой до Луги. Продолжение работ по постройке дороги можно связать с тем, что экономические отношения Советской России и Эстонии в первой половине 1920-х гг. были весьма существенными. Однако с середины 20-х гг. в связи с ухудшением советско-британских отношений, а тогдашняя Эстония была фактически сателлитом Великобритании, эти связи резко сокращаются, и дальнейшее строительство дороги признаётся ненужным. Если бы эта дорога была построена, то она явилась бы фактическим продолжением Ивановгородской дороги, существовавшей в XV–XVIII вв. и соединявшей Великий Новгород с Ивангородом и Нарвой. В первые годы XXI в. в связи с постройкой порта в Усть-Луге вновь вернулись к проекту близкой по направлению дороги Великий Новгород — Усть-Луга.

---

<sup>344</sup> Критский С. В., Летюхин И. Д. Узел преткновения // Мир транспорта. 2015. № 4 (59). С. 248–258.

Большие изменения в 1920-е гг. происходят в пределах Петроградского/Ленинградского железнодорожного узла. После получения независимости Финляндией всё имущество Финляндской железной дороги в пределах Советской России национализируется. В 1918 г. пассажирское сообщение между Петроградом и Финляндией ещё поддерживается, используется оно в том числе и для бегства жителей бывшей столицы за советские пределы. Но затем это сообщение прекращается и возобновляется, но в очень малых размерах, лишь с середины 20-х гг. Железнодорожный мост в районе ст. Белоостров становится единственным местом, где вообще можно пересечь советско-финляндскую границы. Финляндская половина моста была выкрашена белой краской, советская — красной. На финляндском берегу Сестры напротив Белоострова была построена новая железнодорожная станция Райяйоки. Поезда по бывшей Финляндской дороге, построенной для сообщения между С.-Петербургом и Гельсингфорсом, с советской стороны доходили только до Белоострова, с финской стороны — до Райяйоки. Немногочисленные пассажиры международного сообщения переходили границу пешком.

В 1934 г. в Белоострове был построен монументальный вокзал, призванный обозначить величие СССР, но во время Великой Отечественной войны за Белоостров велись ожесточённые бои между Красной Армией и финскими войсками, вокзал был полностью разрушен и после войны не восстанавливался<sup>345</sup>. Приграничная часть Кексгольмской железной дороги, построенной к 1917 г., вообще была взорвана с финляндской стороны и до 1940 г. не восстанавливалась.

Остаток Финляндской железной дороги, находившийся в пределах СССР, был соединён с Приморской железной дороги, которая в 1920-е гг. была продлена до Белоострова и соединена там с бывшей Финляндской железной дорогой, остатком Кексгольмской железной дороги (до ст. Лемболово), а также Ириновской железной дорогой. Поезда, курсировавшие по этим дорогам, стали прибывать на Финляндский вокзал. Эти же направления сообщений с Финляндского вокзала сохраняются и сейчас.

Новая государственная граница перерезала также линии Балтийской и Варшавской железных дорог. Эти дороги соединяли бывшую

---

<sup>345</sup> Логунцов М. Вокзал, которого не было. URL: [http://beloostrov.ru/stat\\_02.html](http://beloostrov.ru/stat_02.html) (дата обращения: 09.01.2017).

столицу империи с её западными частями, ставшими в ходе Гражданской войны независимыми государствами. Граница с Эстонией к северу от Псковско-Чудского озера прошла между Ямбургом (Кингисеппом) и Нарвой, к югу граница с Эстонией и Латвией проходила примерно в 30 км западнее Пскова.

Две дороги, ведущие примерно в одном направлении, становятся попросту ненужными. Линия Варшавской железной дороги в пределах Ленинграда демонтируется, сейчас по её трассе проходит Варшавская улица. Варшавский вокзал соединяется с бывшей Балтийской дорогой тупиковой веткой, а сам этот вокзал по Генеральному плану Ленинграда 1935 г. предполагалось снести — западные «парадные ворота» столицы империи казались ненужными. После войны в связи с возвращением Прибалтики в состав СССР Варшавский вокзал ожил на несколько десятков лет, но с повторным отделением прибалтийских государств в 1991 г. надобность в нём резко снизилась, и в 2001 г. вокзал был всё же закрыт, но не снесён. С упадком Финляндской, Варшавской и Балтийской железных дорог растёт значение дорог, полностью оставшихся в пределах СССР — Витебской, Московской, а особенно Северной и Мурманской.

Императорская Россия была страной, которая ввозила из-за границы сырьё и топливо для своих предприятий. Петербургские машиностроительные, металлургические, химические и другие предприятия работали на британском угле, германской железной руде и полуфабрикатах, получаемых морем из других стран Европы. Экономика С.-Петербурга, как и Северо-Запада вообще, была основана главным образом на транспортных коммуникациях — с запада привозилось сырьё и топливо, вглубь страны уходила готовая продукция. Это прослеживается на протяжении всей истории освоения Северо-Запада.

С середины 20-х гг. XX в. советская экономика начинает приобретать преимущественно ресурсный характер. Ввоз сырья, топлива, комплектующих из-за пределов страны резко сокращается. Ленинградская промышленность начинает получать сырьё и топливо из глубинных районов СССР, и туда же отправлять готовую продукцию. Новые ресурсные районы формируются в основном на малоосвоенных и слабозаселённых территориях страны. Основное внимание в ходе транспортного строительства уделяется ведущим в эти районы дорогам.

И первой из таких дорог становится Мурманская железная дорога, построенная, как уже говорилось выше, в годы Первой мировой

войны исключительно из военных соображений. Вдоль линии Мурманской дороги формируются лесозаготовительные районы Карелии и горнодобывающие центры Кольского полуострова. На Кольском полуострове строится тупиковая железнодорожная ветка к новому городу Хибиногорск (современный Кировск), построенному в буквальном смысле слова «на костях» десятков тысяч заключённых. Кольский участок Мурманской (с 1934 г. — Кировской) железной дороги был первым участком железных дорог СССР, где была осуществлена электрификация (1934 г.).

В качестве дополнительного пути сообщения в 1930–1933 гг. строится Беломорско-Балтийский водный путь, прошедший по трассе новгородского водно-волокового пути между Онежским озером и Белым морем. Этот канал также строился силами заключённых без применения какой-либо строительной техники. Все гидротехнические сооружения здесь первоначально были деревянными, и железобетонными стали лишь во второй половине XX в. При этом экономическое значение Беломорканала никогда не было значительным, а сейчас и вовсе сошло на нет.

Активно развивается также железная дорога Москва — Архангельск. В конце 1930-х гг. от ст. Коноша на линии этой дороги начинается строительство железной дороги в направлении Котласа, от которого строится железная дорога на северо-восток, в Коми АССР (т. н. Печорская магистраль).

В южной части Северо-Запада железнодорожное строительство велось в это время менее активно, чем в северной. Самой крупной новой железной дорогой, которая строилась здесь в межвоенное время, была железная дорога Тихвин — Будогощь — Чудово — Веймарн — Усть-Луга. В Усть-Луге в 30-е гг. создавалась крупная военно-морская база, т. н. «Второй Кронштадт». Видимо, предполагалось, что в неизбежной грядущей войне ход событий на Балтике будет таким же, как и в Первую мировую войну, т. е. флот будет иметь значение не меньшее, чем армия. Новая железная дорога («Строительство № 75») призвана была дать этой базе железнодорожную связь с остальной страной. Эта дорога была построена к 1940 г.<sup>346</sup>, но с присоединением Прибалтики

---

<sup>346</sup> Половцев И. Н. Железная дорога Веймарн — Чудово — Будогощь — Тихвин: строительство-75 НКПС // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2017. № 1–2. С. 23–31.

главные силы Балтийского флота переместились из Кронштадта в Таллин, откуда им пришлось в спешном порядке и с большими потерями эвакуироваться в августе 1941 г. Военно-морская база в Усть-Луге оказалась ненужной. После войны дорога почти на всём протяжении, кроме участков Тихвин — Будогощь и Веймарн — Усть-Луга, была демонтирована. Часто утверждается, что железная дорога Тихвин — Будогощь была построена во время Великой Отечественной войны для связи Тихвина с железной дорогой Ленинград — Москва Бутырская и далее через железную дорогу Неболчи — Окуловка с железной дорогой Ленинград — Москва. На самом деле дорога эта была самой восточной частью «Строительства № 75» и введена в эксплуатацию в 1940 г. Если бы дорогу строили во время войны, то разумнее было бы проложить прямую трассу от ст. Неболчи до Тихвина, без дополнительного «крюка» к Будогощи. Но то, что участок Тихвин — Будогощь сохранился, а вся остальная дорога от Будогощи до Веймарна разобрана, определённно связано с событиями Великой Отечественной войны.

Строятся также тупиковые ветки к новым промышленным центрам, возникающим у месторождений полезных ископаемых. Была построена такая ветка к Тихвинскому месторождению бокситов (современный г. Бокситогорск), месторождениям глины (к п. Любытино), «торфяные» дороги в районе ст. Назия. Строится ветка, соединившая ст. Веймарн с построенной во время Первой мировой войны «на скорую руку» железной дорогой Псков — Нарва. Северная часть этой дороги становится «организующей осью» освоения месторождений горючих сланцев (современный г. Сланцы).

На принадлежавшей Финляндии части Карельского перешейка также строились новые дороги. Самой крупной из таких дорог стала железная дорога Виипури (Выборг) — Териоки через Койвисто (Приморск), прошедшая вдоль берега Финского залива по направлению старинного Выборгского тракта. Строилась также железная дорога, которая должна была соединить Выборг с Кякисалми (Кексгольмом, современным Приозерском), но эта дорога так и не была достроена, а построенная часть в советское и постсоветское время демонтирована.

Строились также железные дороги в Северном и Восточном Приладожье. Железная дорога от Сортавалы вдоль берега Ладожского озера дошла до ст. Иля Ууксу, пройдя через Питкяранту. В 1944 г., когда финские войска занимали часть территории СССР между бывшей советско-финской границей и р. Свирь, это линия была продлена

от Иля Ууксу до г. Олонец. В 1972 г. дорога вокруг Ладожского озера замкнулась с постройкой участка Олонец — Лудейное Поле, но в настоящее время (2017 г.) пассажирское движение по ней не осуществляется, а грузовое крайне невелико.

В 1933 г. начинается электрификация Ленинградского железнодорожного узла. Первой электрифицированной железной дорогой в пригородах Ленинграда становится бывшая Петергофская дорога от Балтийского вокзала до Петергофа. План её электрификации был разработан ещё в 1913 г. Электрифицируется также участок Кировской (бывшей Мурманской) железной дороги между Мурманском и Кандакшей, опиравшаяся на использование электроэнергии каскада Нивских ГЭС. Но электрификация Мурманской дороги в целом велась очень медленно и бессистемно, завершившись на всём протяжении уже в постсоветское время электрификацией участка Волховстрой-2 — Петрозаводск.

По Московскому мирному договору, завершившему советско-финляндскую («зимнюю») войну 1939–1940 гг., предполагалось соединить Мурманскую железную дорогу через железные дороги на отошедших к СССР территориях Финляндии («область Куолемоярви») с портом Торнио на севере Ботнического залива. Согласно ст. VII Мирного договора между СССР и Финляндской Республикой, заключённого в Москве 12 марта 1940 г. («Московского договора»), «Финляндское Правительство предоставляет Советскому Союзу право транзита товаров между СССР и Швецией, и в целях развития этого транзита по кратчайшему железнодорожному пути СССР и Финляндия признают необходимым построить, каждая сторона на своей территории, по возможности в течение 1940 года железную дорогу, соединяющую г. Кандакша с г. Кемиярви». Эти планы не были осуществлены тогда, нет этой железной дороги и сейчас. Но если бы такая дорога была построена, она прошла бы примерно по направлению старинного водного пути, возникшего ещё во времена Новгородского государства, от Белого моря до Ботнического залива.

Новая государственная граница между СССР и Финляндией, определённая по итогам войны 1939–1940 гг., в целом повторила границу по Ништадтскому мирному договору 1721 г. Но она перерезала несколько железных дорог, проходивших через Карельский перешеек. Главная такая дорога, «перекрываемая» новой границей — дорога Сортавала — Иоэнсуу и далее на Ваасу (Николайстад). От неё в пределах

СССР остался небольшой участок от Сортавалы до ст. Вяртсиля, используемый только для грузового сообщения. Вторая дорога — от ст. Яски (Каменногорск) через Энсо (Светогорск) вдоль Вуоксы к Сайменскому озеру, бывшая в финское время тупиковой. Вдоль этой дороги в финское время развивался небольшая городская агломерация, состоявшая из нескольких городков и посёлков. После 1944 г. часть этой агломерации, оставшаяся в пределах Финляндии, была объявлена городом Иматра. Через Иматру прошли новые железная и автодороги, построенные Финляндией взамен утраченных путей сообщения на Карельском перешейке. С советской стороны границы новое транспортное строительство на Карельском перешейке не велось до 1990-х гг. — обходились теми дорогами, которые были построены при Финляндии.

В 1940 г. отошедшие от Финляндии и первоначально включённые в состав Карелии территории Карельского перешейка и Северного Приладожья были соединены с Петрозаводском линией Петрозаводск — Суоярви, существующей до настоящего времени, но мало используемой. Во время Великой Отечественной войны именно эта дорога позволила финским войскам дойти до Онежского озера.

В годы Великой Отечественной войны достраивается железная дорога Коноша — Котлас — Воркута («Печорская магистраль»). Существует распространённое мнение, что вся эта дорога была построена в начале войны. На самом деле это не так, строительство её было начато во второй половине 1930-х гг. и на строительстве были заняты главным образом заключённые. В 1939–1940 гг., например, сюда были направлены польские военнопленные, а также гражданские лица, захваченные на территории Западной Украины и Западной Белоруссии после вступления туда частей Красной Армии и перехода этих территорий к СССР 17 сентября 1939 г. В 1940–1941 гг. большое количество заключённых — строителей Печорской магистрали было доставлено из Прибалтики. Многие из них там и погибли.

Во время войны строится также соединительная железнодорожная ветка Беломорск — Обозерская, соединившая железные дороги Волховстрой — Мурманск и Москва — Архангельск. Потребность в этой дороге объяснялась тем, что часть Мурманской (Кировской) железной дороги в Карелии была перерезана финскими войсками, и сообщение между Мурманском и остальной территорией СССР могло под держиваться в основном по этой ветке. Во время Великой Отечественной войны строятся и другие железнодорожные ветки, ныне не суще-

ствующие, например, «Дорога Победы», построенная вдоль берега Ладожского озера от Волховстроя до бывшей Ириновской железной дороги с железнодорожным мостом через Неву у Шлиссельбурга. Эта дорога была разобрана вскоре после войны.

Развитие автомобильного транспорта на Северо-Западе начинается раньше, чем в других частях России. Это было связано со столичным положением С.-Петербурга. В городе появились первые в России автомобили, первоначально доступные лишь очень богатому населению. Но уже в 1907 г. в С.-Петербурге начинается использование общественного автомобильного транспорта — автобусов<sup>347</sup>. Развитие автомобильного транспорта после Гражданской войны возобновляется лишь во второй половине 1920-х гг. Но автомобили воспринимались главным образом как городской транспорт, и для дальних перевозок как грузов, так и пассажиров почти не использовались.

Развитие сети автомобильных дорог на Северо-Западе начинается в 30-е гг. XX в. Первой крупной автодорогой становится дорога Ленинград — Москва, прошедшая через Новгород по трассе дороги, существовавшей с XVIII в. Строились также дороги в западном (в сторону Эстонии) и юго-западном (на Псков в направлении Риги) направлении. Основными причинами постройки этих дорог были военные, а не экономические, но прошли они по тем же трассам, которые существовали на протяжении сотен лет.

В 1930-е гг. начинается также использование авиатранспорта, но большого развития этот вид транспорта в межвоенное время не получил. Самые крупные массово использовавшиеся пассажирские самолёты могли перевозить 10–20 пассажиров со скоростью менее 200 км/ч, могли летать только в светлое время суток, когда были видны наземные ориентиры, и были очень зависимы от погодных условий. Любой самый небольшой дождь, снег, ветер приводил к тому, что рейсы переносились или отменялись. Вследствие этого авиация как вид транспорта до войны использовалась лишь там, где пассажирское сообщение с использованием других видов транспорта было невозможным. К главному направлению пассажирских сообщений страны Москва — Ленинград это явно не относилось, с тогдашним пассажиропото-

---

<sup>347</sup> Тархов С. А. Городской транспорт Российской империи в годы первой мировой войны // Экономический журнал. 2014. № 4 (36). С. 89–124.

ком железнодорожный транспорт справлялся вполне успешно. Однако первый пассажирский аэропорт Ленинграда, «Шоссейная», названный по ближайшей к нему маленькой железнодорожной станции, создаётся в начале 1930-х гг. Сейчас это аэропорт «Пулково», один из главных авиаузлов России. Во время войны, когда «Шоссейная» оказалась на линии фронта, главным аэродромом блокадного Ленинграда становится аэропорт «Смольное», позднее переименованный в «Ржевку». Аэропорт «Ржевка» в советское время использовался как аэропорт местных воздушных линий, а в постсоветское время был ликвидирован.

Для морского транспорта Северо-Запада межвоенное время характеризовалось теми же тенденциями, что и железнодорожного, а именно резким снижением объёма перевозок в западном направлении через порты Балтийского моря, в это время представленные исключительно Ленинградским морским портом, и фантастически быстрым наращиванием перевозок через порты Северного Ледовитого океана, главным образом вновь возникший Мурманский порт. Работники морского транспорта, в силу служебных обязанностей часто общавшиеся с иностранцами, были одной из главных «мишеней» НКВД во времена «Большого террора» 1930-х гг.<sup>348</sup>, что явно не способствовало развитию морской торговли, определявшей практически всю экономическую жизнь Северо-Запада России на протяжении сотен лет. В годы Великой Отечественной войны Ленинградский морской торговый порт бездействовал. Тот объём перевозок, который проходил через морской порт С.-Петербурга перед Первой мировой войной, был восстановлен лишь к середине 60-х гг. XX в.

Если дореволюционный порт был «портом прибытия», т. е. прибытие грузов в весовом выражении резко превышало прибытие, то порт советского Ленинграда с середины 20-х гг. и до настоящего времени является «портом отправления», т. е. прибытие грузов в весовом выражении превышает отправление. «Портами прибытия» являются порты промышленно развитых стран, получающих сырьё и топливо из-за своих пределов, и вывозящие соответственно готовую продукцию,

---

<sup>348</sup> Иванов В. А. «Польский след» в делах Управления госбезопасности УНКВД ЛО по разгрому Ленинградской таможи и морского торгового порта осенью 1937 года // Учёные записки Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 1996. № 2 (2). С. 40–46.

которая весит значительно меньше, а стоит значительно больше. «Порты отправления» характерны для бедных, т. н. «развивающихся» стран, которые вывозят сырьё, а завозят продукцию обрабатывающей промышленности. Превращение «порта прибытия» в «порт отправления» явилось одним из показателей, характеризующих изменения места послереволюционной России в системе международного территориального разделения труда и общего снижения значения нашего государства в мировой политике и экономике, продолжающегося до настоящего времени.

Интерес к Северному морскому пути резко усиливается в годы Первой мировой войны, когда Россия оказалась фактически отрезана от своих союзников по Антанте. На Кольском полуострове в 1914–1916 гг. строится новый порт Романов-на-Мурмане, с 1917 г. именуемый Мурманск.

С 1920 г. начинается регулярное использование трассы будущего Севморпути для вывоза природных ресурсов из Сибири — «Карские экспедиции». Грузы из Сибири по Северному морскому пути вывозились, главным образом, в зарубежные капиталистические страны, сначала в Великобританию, потом в Германию и США. «Вожди» Советской России в середине 20-х гг. безо всякого стеснения объясняли вывоз природных ресурсов из СССР интересами капиталистических стран. Л. Б. Каменев в 1924 г. говорил, выступая на собрании «ответственных работников» Московской организации большевистской партии: «У нас есть лес, который необходим в первую очередь Англии, которая решила строить ежегодно ... 100 тыс. домов, в то время как в Москве мы этого не имеем»<sup>349</sup>. Их преемники говорили о «расширении участия СССР в международном разделении труда», но сути это не меняло — основной целью советского освоения Арктики был вывоз природных ресурсов на Запад.

В 1932 г. Северный морской путь впервые удалось пройти за одну навигацию. На основе одного успешного рейса ледокольного парохода «Сибиряков» были сделаны поспешные выводы о том, что освоение этого пути значительно более лёгкая задача, чем представлялось ранее, и его надо вести активнее.

---

<sup>349</sup> Каменев Л. Б. Речь на собрании ответственных работников Московской организации // Международное и внутреннее положение СССР. М.: ЦК и МК РКП, 1924. 114 с.

Представляется, что подобное «прожектёрство», очень опасное в арктических условиях, и сейчас сложилось у значительной части российского политического руководства и руководителей действующих в Арктике крупных корпораций. В противном случае трудно объяснить строительство нового морского порта Сабетта, предназначенного для вывоза сжиженного природного газа (СПГ) в Ямало-Ненецком автономном округе и предполагаемое строительство порта в бухте Индига (Ненецкий автономный округ). Участь Игарки, Тикси и Певека, равно как других арктических портов, строившихся из соображений «текущего момента», а ныне полузаброшенных или совершенно заброшенных, никого и ничему не научила. Есть и совершенно безумные проекты, которые правильнее было бы назвать «прожектами», строительства крупных промышленных предприятий на островах Северного Ледовитого океана, например, на Новой Земле.

В целом первая половина XX в. характеризуется снижением значения внутренних водных путей, являвшихся основой транспортной системы Северо-Запада на протяжении всего предшествующего времени. Эти пути начинают рассматриваться главным образом как местные, дальние перевозки по ним сходят на нет. Строительство Беломоро-Балтийского водного пути не меняет ситуацию — этот водный путь, построенный с очень большими жертвами невероятным трудом, мог пропускать суда, по своим габаритам не проходившие по Мариинской системе. Соответственно резко растёт значение железных дорог. Но все эти дороги проходили по тем же направлениям, что и существовавшие издревле внутренние водные пути. Дороги, которые прокладывались по другим, ранее не существовавшим направлениям, существовали очень недолгое время, а затем исчезали (пример — дорога от Тихвина до Веймарна). Использование многих железных дорог, построенных до революции, резко сокращается, потому что они перерезаются новыми государственными границами (Варшавская, Балтийская, Финляндская дороги). Зато нагрузка на другие дороги, ведущие в глубинные районы государства, возрастает (Северная, Московская, Витебская дороги).

В 1930-е гг. начинают реализовываться разработанные ещё до революции планы электрификации железных дорог, но большого распространения в межвоенное время электрифицированные дороги не получили. Электрификация ограничилась пригородными линиями Ленинграда и относительно небольшим участком Мурманской дороги.

Это было связано с тем, что эксплуатация паровозов обходилась значительно дешевле, чем электровозов.

В 30-е гг. XX в. зарождаются новые виды транспорта — автомобильный и авиационный, но большого развития они не получают в силу ряда причин, в первую очередь — технического несовершенства тогдашних автомобилей и самолётов.

Пространственная структура железнодорожной сети Северо-Запада на новом этапе развития общества по сути воспроизвела структуру внутренних водных путей, но всё же имела несколько иные очертания. Юго-западный контур «экономического» Северо-Запада, на протяжении сотен лет проходивший по Западной Двине (Даугаве), смещается несколько севернее и идёт по железной дороге Москва — Рига. Территория вдоль Западной Двины входит в «зону тяготения» Риги-Орловской железной дороги и в экономическом отношении «отрывается» от Северо-Запада, разворачиваясь в сторону Риги. Развитие железных дорог в пределах современных Латвии и Эстонии приводит к тому, что их территории также начинают самостоятельное экономическое развитие. На северо-западе до 1917 г. границей «экономической России» становится железная дорога Выборг — Сортавала. Граница между СССР и Финляндией, установленная в 1940 г., прошла западнее и севернее этой дороги, оставляя её участок от Выборга до Сортавалы целиком в пределах СССР. Но значение самой дороги при этой резко снизилось. Северная граница Северо-Запада существенных изменений не претерпела — ею было и остаётся Баренцево и Белое моря. Но старинный новгородский путь к северным побережьям заменяется Мурманской железной дорогой и железной дорогой Москва — Архангельск. Но существенно, вплоть до Урала, расширяются восточные пределы экономически освоенной территории Северо-Запада. До постройки железной дороги Котлас — Воркута главным и в сущности единственным путём на восток там была р. Вычегда, на которой располагался очень небольшой город Усть-Сысольск. С постройкой этой дороги ось освоения этой части Северо-Запада меняет своё направление с юго-восточного на северо-восточное, доходя до Полярного Урала.

## Позднесоветское и постсоветское время

После окончания Второй мировой войны в развитии транспорта, как и экономики вообще, происходят кардинальные перемены. За время войны во всех воюющих странах были разработаны многочисленные новые технологии в самых разных областях. Применять их предполагалось в первую очередь в военных целях, но за время войны далеко не все эти технологии удалось применить в ходе боевых действий. Однако они очень пригодились после 1945 г. Как это не покажется странным или необычным, именно войны — это главный двигатель технического прогресса, соответственно этот прогресс «оплачивается» многочисленными человеческими жертвами и разрушениями того, что было создано людьми. Это очень плохо и даже аморально, но, к сожалению, человечество в техническом плане именно таким образом развивалось на протяжении всей истории своего существования.

Так, во время Второй мировой войны были разработаны и начали применять радиолокационные станции (РЛС). Первые РЛС, предназначенные для обнаружения самолётов противника, были развёрнуты в СССР для защиты Ленинграда и в Великобритании для защиты Лондона. После Второй мировой войны РЛС стали объединяться в сети, предназначенные для обнаружения воздушных целей вероятного противника. Но эти же сети позволили гражданским самолётам «оторваться» от наземных ориентиров, воздушное сообщение стало возможным в любое время суток. Турбовинтовые и реактивные авиационные двигатели, также разработанные в годы войны, начали устанавливаться на пассажирские самолёты, что привело к росту скорости воздушных судов, их пассажироместимости и дальности перевозок. Это привело к скачкообразному, росту значения авиационного транспорта.

Поскольку Вторая мировая война была «войной моторов», в ходе её было разработано множество технологий повышения мощности и надёжности автомобильных двигателей. Благодаря этим технологиям удалось резко улучшить технические характеристики двигателей «гражданских» машин, увеличить их мощность и надёжность. С 50-х гг. начинается массовое использование автомобильного транспорта для дальних перевозок как грузов, так и пассажиров.

Новые технологии в металлургии, также разработанные в годы Второй мировой войны, обеспечили ускоренное развитие трубопроводного транспорта. Трубопроводы существовали и до Второй мировой

войны, но они были сравнительно небольшими по дальности транспортировки, в целом маломощными и не очень надёжными, поскольку строились из труб небольшого диаметра и длины. Послевоенные трубопроводы позволяли транспортировать нефть и газ в больших количествах на тысячи километров.

Новые технологии в судо- и кораблестроении позволили резко уменьшить сроки строительства судов при одновременном росте их надёжности. Большое развитие получили также специализированные суда, предназначенные для перевозки различных видов грузов, а также пассажиров.

Наименьшим было воздействие военных технологий на развитие железнодорожного транспорта. Воюющие стороны использовали железные дороги для связи фронта и тыла, но непосредственно в боевых действиях железнодорожный транспорт использовался слабо (известно лишь несколько примеров использования бронепоездов на «стационарных» участках фронта, например, под Ленинградом). Более того, если развитие авиационного и автомобильного транспорта Вторая мировая война ускорила, то развития железнодорожного транспорта затормозила — поскольку непосредственной надобности в его развитии не было, то использовалась то, что уже существовало, а именно паровозная тяга.

В послевоенное время значение Ленинграда и Северо-Запада в целом для экономики СССР снижается (более подробно см., например,<sup>350</sup>). В области транспорта это проявлялось, в частности, в демонтаже уже существующих железных дорог и восстановлении разрушенных во время войны в «упрощённом» виде. Была демонтирована железная дорога Новгород — Старая Русса вдоль западного берега озера Ильмень, дорога Волосово — Мшинская, большая часть дороги Тихвин — Будогощь — Чудово — Веймарн — Усть-Луга, дороги Гдов — Псков и Псков — Полоцк, а также частично бывшие финские железные дороги на отошедшей к СССР части Карельского перешейка.

В сильно упрощённом по сравнению с довоенным временем виде была восстановлена бывшая Варшавская железная дорога. Она стала однопутной на всём протяжении. Мост через реку Луга, бывший

---

<sup>350</sup> Нефёдова Т. Г., Трейвиш А. И. Россия между двумя столицами: специфика территориальных сдвигов // Региональные исследования. 2013. № 4. С. 31–43.

одним из главных «чудес» железнодорожного строительства России XIX в., не был восстановлен, а на его месте построен обычный однопутный железнодорожный мост. Перешивка дороги на двухпутную колею одновременно с постройкой нового моста была осуществлена уже в 80-е гг. XX в.

Новое железнодорожное строительство велось, но его объём был намного меньшим, чем в первой половине XX в., не говоря уже о второй половине XIX в. Магистральные дороги во второй половине XX в. не строились вообще, сооружались относительно небольшие соединительные и тупиковые ветки. К числу таковых относятся дорога на Юшкозеро и Костомукшу, построенная для вывоза железорудного концентрата; от Мурманска на Никель — для доставки сырья и вывоза готовой продукции возникшего ещё в финское время комбината «Печенганикель»; от Иля-Ууксу, куда железная дорога была построена финскими войсками во время Великой Отечественной войны, на Лодейное Поле (эта дорога замкнула «железнодорожное кольцо» вокруг Ладожского озера), и некоторые другие.

В конце 50-х — начале 60-х гг. XX в. начинается масштабная реконструкция железных дорог СССР. Магистральные дороги в ходе этой реконструкции становятся двухпутными и электрифицируются, усиливается верхнее строение пути, второстепенные дороги переводятся на тепловозную тягу. К концу 60-х гг. паровозы на железных дорогах общего пользования вообще перестают использоваться. Основное внимание в ходе технической реконструкции уделялось широтному ходу от границы с Финляндией через Ленинград на Москву. Эта дорога стала частью сплошной электрифицированной магистрали через весь Советский Союз от западных границ до Владивостока.

Электрифицированы были все основные пригородные направления на расстоянии до 130–150 км от Ленинграда, в т. ч. и на второстепенных дорогах. Но дальнейшая реконструкция дорог замедлилась на долгое время, по отдельным направлениям не завершена до сих пор, и планов её завершения нет. После окончания этой реконструкции на рубеже 60–70-х гг. XX в. железнодорожный транспорт СССР в целом и Северо-Запада в частности некоторое время действует в режиме, близком к оптимальному<sup>351</sup>. Но при этом резко возрастает различие в

---

<sup>351</sup> Зотов Д. К., Ушаков С. С. Проблемы развития транспорта СССР. М.: Транспорт, 1990.

объёме грузо- и пассажиропоток между магистральными и второстепенными железными дорогами. Особенно это было характерно для Северо-Запада, где значение главной пассажирской железной дороги приобретает дорога Ленинград — Москва<sup>352</sup>. Примерно три четверти дальних пассажирских поездов на Ленинград прибывали и отправлялись с/на Московского вокзала. Главной «грузовой» дорогой становится Северная дорога, соединяющаяся с железной дорогой Ленинград — Москва у станции Обухово в городской черте Ленинграда. Растёт также значение Мурманской железной дороги.

В 70-е гг. в связи с «расширением участия СССР в системе международного разделения труда» начинается развитие Ленинградского железнодорожного узла, в основном линий, ведущих в Морской порт<sup>353</sup>. Кроме этого, усиливается движение по Балтийской железной дороге к Таллинскому (Ново-Таллинскому) порту. По Рижской железной дороге (Москва — Рига через Великие Луки) идёт поток грузов к Рижскому порту. Часть этих грузов транспортируется по бывшей Винадово-Рыбинской дороге (Рыбинск — Бологое — Псков — Рига — Вентспилс), но в целом значение этой дороги, как и других второстепенных дорог, снижается.

В целом для большей части северо-западных железных дорог конец 60-х — начало 70-х гг. — это время, когда был достигнут максимум их пропускной способности. Скорости как пассажирских, так и грузовых перевозок с этого времени практически не менялись до начала XXI в., когда на отдельных участках этих дорог начинают курсировать скоростные поезда «Сапсан» и «Ласточка», и в сообщении с Финляндией — «Аллегро». Но все прочие поезда перемещаются с такими же скоростями, как и пятьдесят лет назад.

Можно считать, что железные дороги достигли своего технологического потолка. Развитие магистральной железнодорожной сети, которое может коренным образом улучшить ситуацию, потребует настолько больших капиталовложений, что это не имеет практического смысла.

---

<sup>352</sup> Тархов С. А., 2015. Указ. соч.

<sup>353</sup> Критский С. В. История строительства Южного полукольца Петербургского железнодорожного узла // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2015. № 3. С. 216–222.

После очень долгого перерыва, с 70-х гг. XX в., новое железнодорожное строительство на Северо-Западе возобновляется в постсоветское время. В начале 1990-х гг. появляется проект постройки новой скоростной железной дороги между С.-Петербургом и Москвой — проект «ВСМ» («Высокоскоростной магистрали»). Эта дорога должна была пройти по несколько иной трассе (рассматривалось три основных варианта), чем существующая дорога, и предназначалась исключительно для пассажирского сообщения.

Проект ВСМ не был осуществлён, для его запрета использовалось множество предложений. Министерство путей сообщения запретило эксплуатацию созданного специально для этой дороги скоростного поезда «Сокол», разработанного в России<sup>354</sup>. Вместо этого МПС, преемником которого является ОАО «РЖД», предложило организовать скоростное сообщение по существующей дороге С.-Петербург — Москва, закупив для этого поезда у германской фирмы «Сименс» (эксплуатируются под названием «Сапсан») и коренным образом перестроив саму дорогу. Эта идея была осуществлена, «Сапсаны» действительно преодолевают расстояние между двумя столицами очень быстро. Но все остальные поезда, движущиеся по этой же дороге, стали проводить намного больше времени в пути из-за необходимости пережидать «Сапсаны».

В целом как саму идею организации скоростного сообщения по существующей железной дороге между С.-Петербургом и Москвой, так и её реализацию, можно считать неудачными. Косвенно это признает и ОАО «РЖД», предполагая построить новую высокоскоростную магистраль Москва — С.-Петербург<sup>355</sup>.

То же самое относится к скоростному сообщению по линии С.-Петербург — Хельсинки по трассе бывшей Финляндской железной дороги. Скоростные поезда «Аллегро», которые могут перемещаться по железным дорогам обоих государств, сильно мешают движению других поездов. Для того, чтобы убрать грузовое движение с трассы Финляндской дороги, построена соединительная ветка Сосново — Ка-

---

<sup>354</sup> Астафьева Н. Почему скоростной поезд Сокол-250 проиграл западным аналогам. URL: <http://www.online812.ru/2011/05/20/011/> (дата обращения: 13.04.2017).

<sup>355</sup> Актуализированную программу высокоскоростного сообщения обсудили на заседании правления РЖД // Гудок, 23 ноября 2015 г.

менногорск<sup>356</sup>, от которого грузовые поезда должны уходить в направлении Финляндии через пограничный переход Светогорск — Имагра. Со стороны Выборга реконструируется (фактически строится заново) железная дорога Выборг — Каменногорск, это часть построенной в финские времена дороги Выборг — Сортавала — Иозенсуу.

Но с какой бы скоростью не перемещались ныне поезда по железным дорогам С.-Петербург — Москва и С.-Петербург — Хельсинки, они едут по железным дорогам, существующим со второй половины XIX в., и прошедшим в тех же направлениях, в которых проходили водные пути и дороги по крайней мере с X в. И даже новые дороги, строительство которых осуществляется или предполагается, проходят вдоль этих путей, например, дорога между Сосново и Каменногорском проходит вдоль р. Вуоксы, бывшей одним из главных путей Северо-Запада по крайней мере до XVIII в.

Коренным образом была перестроена железная дорога Выборг — Зеленогорск через Приморск, построенная в 30-е гг. XX в., когда эта территория принадлежала Финляндии, главным образом из военных соображений. В советское время дорога использовалась для незначительных по объёму пассажирских перевозок (в 80-е — 90-е гг. XX в. ходившие по этой дороге пригородные пассажирские поезда состояли из тепловоза и двух пассажирских вагонов) и очень малых — грузовых. Постройка нового нефтеналивного порта в Приморске привела к тому, что эту дорогу пришлось переделывать полностью, поскольку её техническое состояние не менялось с финских времён. Но если говорить о самой трассе дороге, то она в целом совпадает с существующей по крайней мере на протяжении семисот лет «Королевской дорогой» от устья Невы к Стокгольму вдоль побережья Финского залива.

Одновременно с реконструкцией магистральных дорог ослабевает движение по второстепенным дорогам, особенно построенным в годы Первой мировой и Великой Отечественной войн исходя из военных соображений. К таким дорогам относятся, например, железная дорога Бологое — Полоцк, проходящая через север Тверской области и юг Псковской области и построенная в годы Первой мировой войны, железная дорога Окуловка — Неболчи, построенная во время Великой Отечественной войны. Некоторые железные дороги просто забрасыва-

---

<sup>356</sup> Коновалова Н. Вдоль Вуоксы пойдут поезда // Санкт-Петербургские ведомости, 6 августа 2015 г.

ются — участок от ст. Лебяжье до бывшей станции Краснофлотск, где с 2011 г. прекращено движение, уже зарос кустарником.

На южном берегу Финского залива построен новый порт Усть-Луга. Грузопотоки, проходящие через порт, растут очень быстро, но его развитие сдерживается слабым развитием наземной транспортной сети. Для более эффективной связи с рельсовой сетью страны предполагается постройка дороги Усть-Луга — Великий Новгород. Если этот проект будет реализован, то он станет «реинкарнацией» проекта начала XX в. (проектировавшаяся железная дорога от Москвы на Нарву через Крестцы, Новгород и Лугу), которая, в свою очередь, которая, в свою очередь, в значительной мере воспроизводила трассу гужевой «Ивангородской дороги» XVI–XVIII вв.

Более того, само строительство новых портов на северном и южном берегах Финского залива можно считать повторением транспортно-экономической ситуации, существовавшей в XV–XVII вв., когда границы Московского государства в районе Финского залива были близки к нынешним. На южном берегу залива главным портом была Нарва, на северном — Выборг. Вместо Нарвы построена Усть-Луга, вместо Выборга — Приморск.

В конце XX — начале XXI вв. строится железная соединительная железная дорога Ледмозеро — Кочкома<sup>357</sup>, соединившая Мурманскую железную дорогу и железную дорогу на Костомукшу. Постройка этой дороги также имеет свои исторические аналоги — она прошла в широтном направлении, так же, как на протяжении столетий проходили водно-волоковые пути между Белым морем и Ботническим заливом. При постройке дорога и рассматривалась как новый путь для сообщения между Россией и Финляндией, но до настоящего времени (2017 г.) в этом качестве не используется. Это один из железнодорожных «прожектов», так и не оправдавших возлагавшие на них надежды.

Большой проблемой развития С.-Петербургского железнодорожного узла является то, что изначально он развивался не как узел, а как место, где сходятся железные дороги, построенные в разное время и с разными целями. Даже строительство соединительных веток мало что меняло. Например, самая первая по времени постройки Путиловская

---

<sup>357</sup> В Карелии состоялось официальное открытие железной дороги Ледмозеро-Кочкома протяженностью 132 км. URL: <https://ria.ru/economy/20020422/123025.html> (дата обращения: 13.04.2017)

ветка, ведущая в морской порт на Гутуевском острове, первоначально соединяла порт только с Николаевской железной дорогой, над всеми остальными она проходила в путепроводах. Переходы с одной дороги на другую и сейчас очень сложны с технической точки зрения<sup>358</sup>. Лишь с сожалением можно отметить, что как развитие железных дорог в целом, так и трансформация С.-Петербургского железнодорожного узла идёт хаотично, без какого-либо ясно сформулированного плана и внятных целей<sup>359</sup>.

Если темпы развития железных дорог во второй половине XX в. резко сокращаются в сравнении с предшествующим периодом, то темпы развития автомобильных дорог, напротив, возрастают. На протяжении 50–60-х гг. все магистральные автодороги, расходящиеся от Ленинграда, становятся асфальтированными. Основными автодорогами становятся Московское шоссе, соединявшее Ленинград со столицей СССР, Киевское шоссе — путь на Украину и в Белоруссию, Таллинское шоссе — дорога в Прибалтику, Выборгское и Приозерское шоссе — дороги на Карельский перешеек, Мурманское шоссе — дорога на Кольский полуостров и на север Европейской России (дороги на Мурманск и Вологду расходятся у р. Волхов). Все эти дороги прошли параллельно магистральным железным дорогам по трассам старинных трактов, возникших самое позднее в первой половине XVIII в. Единственная магистральная дорога, отходящая от «северной столицы» и не имеющего автодороги — «дублёра» — Витебская дорога. Кроме этого, не дублируется автодорогой железная дорога Мга — Пестово — Москва Бутырская.

В 1983 г. с постройкой Ладожского (Марьинского) моста через Неву, единственного автодорожного моста через Неву за пределами Ленинграда/С.-Петербурга, меняется трасса Мурманского шоссе. На протяжении более ранней истории освоения Северо-Запада начальным участком этого шоссе и его предшественника, Архангельского тракта, был Шлиссельбургский тракт, проходящий вдоль левого берега Невы.

---

<sup>358</sup> Критский С. В Санкт-Петербургский железнодорожный узел: История и современные вызовы // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2014. № 1. С. 115–119.

<sup>359</sup> Кудрявцев В. А., Бадах В. И. Неисповедимы пути реконструкции // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2008. № 1 (14). С. 32–37.

С начала 80-х гг. трасса Мурманского шоссе проходит по кратчайшему расстоянию между устьем и истоком Невы на правом берегу Невы. Ранее на этой территории между Невой и Ладожским озером проходили только местные тушковые дороги (исключение — 1941–1944 гг., когда здесь прошла «Дорога жизни»).

Одновременно с постройкой новых магистральных автодорог они соединяются между собой дорогами — «стяжками». Основной дорогой между Московским и Киевским (до революции — Варшавским) шоссе становятся дороги между Новгородом и Лугой, а также между Шимском и Николаево (нынешней и дореволюционной Феофиловой Пустыней), трасса которых была проложена в начале XIX в. Киевское и Таллинское шоссе соединяются дорогой Толмачёво — Пружицы. Между Московским и Мурманским шоссе прокладывается автодорога Чудово — Волхов, прошедшая вдоль р. Волхов. Между Выборгским и Приозерским шоссе сохраняется множество соединительных дорог, построенных в межвоенное время как с советской, так и с финской стороны тогдашней границы. Очевидно, что все упомянутые соединительные дороги также существуют на протяжении очень длительного времени, измеряемого столетиями.

К числу совершенно новых соединительных автодорог относятся Кольцевая автомобильная дорога (КАД) и Западный скоростной диаметр (ЗСД), соединившие основные автомагистрали, расходящиеся от С.-Петербурга. Постройка обеих этих дорог относится к XXI в. Сейчас планируется постройка Восточного скоростного диаметра.

Автодорожное строительство в сочетании с техническим развитием автомобильного транспорта приводит к резкому росту значения автомобильных перевозок — как пассажирских, так и грузовых. Первый междугородний автобусный вокзал в пределах нынешнего Северо-Запада были построен в Выборге ещё в 1932 г.<sup>360</sup>, но тогда этот город принадлежал Финляндии. За советское и постсоветское время выборгский автовокзал если и изменился, то только в худшую сторону.

В Ленинграде первый автобусный вокзал был создан в 1957 г., причём в качестве автовокзала использовалось здание бывшей кордегардии Сенного рынка. Этот автовокзал официально именовался «Автовокзал № 1». В 1963 г. строится ныне существующий автовокзал на

---

<sup>360</sup> Мысько А. С. Архитектура Выборга эры функционализма. СПб.: Центр сохранения культурного наследия, 2014. 168 с.

Обводном канале, получивший наименование «Автовокзал № 2». Таково официальное название этого автовокзала по сей день, хотя автовокзала № 1 на Сенной площади нет с конца 80-х гг. Его несколько раз переносили, последним местоположением автовокзала № 1 была площадь Балтийского вокзала (первые годы XXI в.), затем он окончательно исчез, а его маршруты были переданы на автовокзал № 2. В начале XXI в. появились две новых автостанции у конечных северных станций С.-Петербургского метрополитена — автовокзал «Парнас» у одноимённой станции метро и Северный автовокзал у ст. метро «Девяткино». Планировалась постройка нового большого автовокзала у ст. метро «Купчино», но в настоящее время реализация этих планов отложена на неопределённую перспективу<sup>361</sup>.

Между тем новый автовокзал С.-Петербургу крайне необходим. Автовокзал № 2 на Обводном канале расположен крайне неудобно для пассажиров. Его построили в непосредственной близости от автобусного парка № 2, бывшего в советское время единственным парком, работавшим на междугородних линиях. Удобство для автопарка обернулось неудобством для пассажиров, которым приходилось и приходится преодолевать пешком значительные расстояния от ближайших остановок общественного транспорта. Автобусный парк № 2 с начала 90-х гг. утратил своё монопольное положение в системе международных и междугородних автобусных перевозок, а до этого автовокзала автобусам приходится ехать через пробки всей южной части города. Существование автовокзала на Обводном канале потеряло всякий смысл, но тем не менее оно продолжается.

В 60-е гг. в это же время создаются автовокзалы и автостанции в других городах Северо-Запада. С конца 60-х — начала 70-х гг. междугородний автобусный транспорт становится массовым. Его развитие приводит к тому, что в это же время резко сокращаются пассажирские перевозки речным транспортом, поскольку автобус обеспечивал более быстрый и более дешёвый проезд. Исчезают местные пассажирские линии из Ленинграда в Петрокрепость (Шлиссельбург), Лодейное Поле и другие города Северо-Запада.

---

<sup>361</sup> Автовокзал в Купчино будет построен не раньше 2020 года. URL: <http://kupchinonews.ru/2017/03/15/avtovokzal-v-kupchino-budet-postroenne-ranshe-2020-goda/#.WO9iw4jyiM8> (дата обращения: 13.04.2017).

В постсоветское время междугородний автобус начинает «геснить» железнодорожный. Появляются автобусные маршруты за границу как в республики бывшего Союза (Эстонию, Латвию, Белоруссию, Украину, Молдавию, Казахстан), так и в государства т. н. «дальнего зарубежья» (Финляндию, Польшу, Германию и другие; в 90-е гг. существовал даже автобусный маршрут С.-Петербург — Стамбул). Есть также полуплегальные автобусные линии, соединяющие С.-Петербург с Дагестаном и Калмыкией, которые используются в основном для перевозки «гастарбайтеров». Существенно возрастает частота перевозок на ряде местных направлений (между С.-Петербургом, с одной стороны, Выборгом, Приозерском, Псковом, Великим Новгородом и другими городами Северо-Запада — с другой).

Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта шло медленнее, чем других видов транспорта. На протяжении второй половины XX в. на Северо-Западе было создано только одно крупное гидротехническое сооружение — Волго-Балтийский водный путь, прошедший по трассе Мариинской системы, которая в свою очередь была проложена по трассе водно-волокового пути, существовавшего на протяжении более чем тысячи лет. Волго-Балт в его нынешнем виде был построен в 1964 г. Но его постройка, в отличие от Мариинской системы начала XIX в., слабо сказалась на развитии Ленинграда/С.-Петербурга и Северо-Запада в целом. Для постсоветского времени характерно снижение объёма внутренних водных перевозок при практически остановившемся обновлении его основных фондов. Большая часть как грузовых, так и пассажирских судов, перемещающихся по внутренним водным путям Северо-Запада, построена до 1991 г.

Линий регулярных пассажирских сообщений не осталось вообще, речные пассажирские суда используются исключительно в туристских целях, в т. ч. и суда на подводных крыльях (линии С.-Петербург — Петергоф, Петрозаводск — Кижы). Основным типом грузовых судов, перемещающихся по рекам Северо-Запада, становятся суда «река — море», использующиеся для сообщений между глубинными районами Европейской России и зарубежными странами. Для осуществления таких перевозок на Северо-Запад переброшено значительное количество судов «река — море» из речных бассейнов Азиатской России, главным образом Обь-Иртышского и Ленского.

Большое развитие за вторую половину XX в. получил авиационный транспорт. Главным центром авиасообщений Северо-Запада яв-

ляется Ленинград /С.-Петербург. В начале 50-х гг. аэродром Шоссейная, использовавшийся для пассажирских перевозок, после постройки типового пассажирского здания того времени преобразуется в аэропорт с тем же названием. В 1973 г. в этом аэропорту строится новое пассажирское здание, и он переименовывается в аэропорт Пулково. Новое здание аэровокзала получает название «Пулково-1» и начинает использоваться для внутренних линий, старое, построенное в 1950-е гг., именуется «Пулково-2», используясь для международных линий. Поскольку пересадка пассажиров между внутренними и международными линиями в советское время не осуществлялась, сообщение между «Пулково-1» и «Пулково-2» отсутствовало. Это было сделано сознательно с целью разделения внутренних и международных пассажиропотоков — считалось, что обычные советские люди не должны встречаться с иностранцами. С «открытием границ» отсутствие сообщения между терминалами стало большой проблемой, поскольку поток пассажиров, переходивших с внутренних рейсов на международные и наоборот, постоянно рос. Особенно быстро этот рост стал происходить в XXI в. одновременно с общим ростом числа авиапассажиров. В 2014 г. был построен единый терминал, от которого отправляются и внутренние, и международные рейсы.

Во время Великой Отечественной войны главным аэропортом Ленинграда становится расположенный к востоку от города аэродром «Смольное», который после войны был преобразован в аэропорт «Ржевка». Но деятельность этого аэропорта прекратилась ещё в 80-е гг. Использовался он главным образом для небольших по протяжённости перевозок. Тогда же (в 1980-е гг.) были разработаны планы постройки нового аэропорта Ленинграда в районе Тосно. В районе площади Мира (современной Сенной площади) началось даже строительство аэровокзала для транспортировки пассажиров в этот ещё не построенный аэропорт (по тогдашней схеме Москвы, где доставка пассажиров во все аэропорты осуществлялась от аэровокзала). Но эти планы были оставлены и в настоящее время их реализация даже не предполагается. Правда, в 2010-е гг. правительство Ленинградской области предлагало создать новый аэропорт на базе заброшенного военного аэродрома в

пос. Сиверский Гатчинского района, но когда будут реализованы эти планы и будут ли реализованы вообще, непонятно<sup>362</sup>.

Создаются также аэропорты в других городах Северо-Запада. Во Пскове это аэропорт «Кресты» в Новгороде — «Юрьево», в Вологде — «Заречье», в Архангельске — «Талаги» и «Васьково», в Мурманске — «Мурмаши», в Сыктывкаре аэропорт располагается практически в центре города. Создаются также аэропорты вне региональных центров, например, в Мурманской области — «Хибины» между Кировском и Апатитами. В 60–70-е гг. активно развивается «малая авиация».

В 90-е гг. в связи с общим кризисом в стране, объём авиаперевозок резко сокращается. Некоторые аэропорты перестают функционировать, но всё же продолжают своё существование, некоторые исчезают бесповоротно, например, «Юрьево» в Новгороде. С конца XX — начала XXI вв. прослеживается рост объёма авиационных перевозок, но в основном он происходит за счёт С.-Петербурга.

Развивается также трубопроводный транспорт. Первые магистральные газопроводы на Северо-Западе были построены в 1948 г. По ним к Ленинграду пошёл газ из города Кохтла-Ярве Эстонской ССР, где он производился путём перегонки горючих сланцев. В 1952 г. было начато производство сланцевого газа в г. Сланцы Ленинградской области, и от него к Ленинграду был проложен аналогичный газопровод. В 1959 г. был построен первый магистральный газопровод, по которому в Ленинград пошёл природный газ из месторождений Ставропольского края<sup>363</sup>. С постройкой в 1967 г. газопровода «Сияние Севера», по которому в Ленинграда и на Северо-Запад в целом пошёл природный газ из месторождений Коми АССР и Ямало-Ненецкого автономного округа, использование сланцевого газа стало абсолютно бессмысленным. В 1970-е и последующие годы через территорию Северо-Запада прокладываются магистральные газопроводы, по которым газ с севера Западной Сибири отправляется на экспорт, в Финляндию.

---

<sup>362</sup> Когда в Ленобласти появится новый аэропорт? URL: <http://www.lenoblinform.ru/news/2016/02/18/aeroport-180216.html> (дата обращения: 13.04.2017).

<sup>363</sup> Евдошенко Ю. В. Сланцевый газ или природный? Из истории газификации Ленинграда. URL: <http://www.gazrossii.ru/page/history/history6> (дата обращения: 13.04.2017).

Строятся также нефтепроводы. Самый крупный нефтепровод на Северо-Западе, построенный в советское время — «Ярославль — Кириши», благодаря которому был построен Киришский нефтеперерабатывающий завод, нынешнее предприятие «Киришинефтеоргинтез», и возник нынешний город Кириши (1965 г.). В постсоветское время этот нефтепровод был продлён до порта Приморск, став ключевым звеном Балтийской трубопроводной системы (БТС), по которой идёт значительная часть нефтяного экспорта.

В целом анализ развития формирования системы сообщения Северо-Запада позволяет утверждать, что на протяжении примерно полутора тысяч лет эта система продолжает своё эволюционное развитие. В Римской империи все дороги вели в Рим. На современном Северо-Западе России все дороги вели и ведут к С.-Петербургу, который был, есть и будет главным узлом транспортных коммуникаций этой части мира.

Развитие во второй половине XX в. новых видов транспорта не внесло в систему путей сообщения каких-либо «революционных» изменений, поскольку эти новые пути «вписывались» в уже существующие системы коммуникаций, а не меняли их.

Естественно, что менялся технический уровень путей сообщения — железные дороги электрифицировались, автомобильные дороги асфальтировались, грунтовые аэродромы стали железобетонными аэропортами, но всё это происходило в той «системе координат», основы которой были заложены ещё до возникновения первого Русского государства. Тем более значимым представляется изучение процессов, создававших эту систему и развивавших её на протяжении сотен лет. Такие исследования могут послужить надёжной основой для разработки стратегий (именно стратегий, а не планов текущих действий, как сейчас) развития как транспортной сети Северо-Запада, так и регионов, расположенных в его пределах.

При разработке этих стратегий надо исходить из простого факта — пространственная структура общества, опорный каркас которого и представляют собой транспортные магистрали, формируется главным образом под воздействием процессов самоорганизации, но действие этих процессов происходит нелинейно. Они могут неоднократно приводить к саморазвитию или саморазрушению этой структуры в зависимости от изменений условий и факторов, определяющих её существование. Ключевой задачей в ходе исследований таких пространственных

систем является определение фазы, в которой на данный момент находится система. Эта фаза легко определяется по уровню и тенденциям изменения объёмов и направлений транспортных связей — пассажирских и грузовых. И крайне важно понимать, что переломить господствующие на данный момент тенденции невозможно.

Иногда утверждается, что изменить траекторию развития отсталых или депрессивных территорий можно путём постройки новых транспортных путей или реконструкции существующих — это, дескать, должно привлечь новых жителей, поток инвестиций, сформирует «опорный каркас» территории, которая резко повернёт от бедности ко всеобщему благополучию и процветанию. Так, например, в Псковской области предлагалось построить железную дорогу между Гдовом и Псковом, которая должна были «оживить» обезлюдившие территории вдоль восточного берега Псковско-Чудского озера. Хорошо, что в ОАО «РЖД» и администрации Псковской области нашлись здравомыслящие люди, которые правильно оценили абсурдность этого предложения и строить дорогу отказались<sup>364</sup>.

Если прокладывать дороги на тех территориях, которые буквально «распирает» от новых сил и возможностей, то развитие их резко ускоряется. Пример — юг Западной Сибири, который начал активно развиваться с возникновением пароходства по рекам Обь-Иртышского бассейна и строительством Пермь-Тюменской (Уральской) железной дороги в 1885 г. С постройкой Транссибирской магистрали темпы экономического развития этой территории резко ускорились, но, к сожалению, почти все успехи были сведены на нет Гражданской войной — сведены настолько, что в 1950-е гг. эта территория фактически осваивалась заново в ходе «освоения целинных и залежных земель». Но если территория деградирует, то строительство новых путей сообщения на темпах деградации или не скажется никак, или лишь усилит её. Пример — дорожное строительство постсоветского времени в депрессивных регионах Северо-Запада.

В качестве примера можно привести Плюсский район Псковской области и граничащий с ним Лужский район Ленинградской области. За последние двадцать лет многие дороги там стали суще-

---

<sup>364</sup> У РЖД нет отдельных планов в отношении Псковской области — Якунин. URL: <http://pln-pskov.ru/society/103958.html> (дата обращения: 13.04.2017).

ственно лучше — грейдерные дороги покрылись асфальтом, грунтовые стали грейдерными и т. д. Но на экономическом, социальном, демографическом развитии тех территорий, через которые эти дороги проходят, качественное улучшение системы путей сообщения не сказалось никак — они как были, так и есть бедными, деградирующими и вымирающими территориям. Развитие дорожной сети может лишь в какой-то мере стабилизировать социально-экономическую ситуацию в «бедных» регионах, если не ухудшить её, но никогда — улучшить. Другими словами, дорожное строительство — это всего лишь дорожное строительство, а не улучшение качества и повышение уровня жизни населения деградирующих или отсталых территорий, в качестве какого оно часто воспринимается.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Историческая география — наука, изучающая процессы формирования геопространственных систем. Это далеко не общепринятое определение, но наиболее пригодное для исторической географии как географической науки. Иногда и даже часто можно столкнуться с мнением о том, что историко-географические исследования имеют «отвлечённый» характер, для настоящего и будущего они бесполезны.

На самом деле это не так. Процессы трансформации пространственной структуры общества можно сравнить с формированием рельефа. Возникновение новых горных систем, образование равнин, разрушение старых гор и их же восстановление в результате новейших тектонических движений внешне кажется хаотичным, но на самом деле подчиняется закономерностям формирования земной коры. Примерно это же происходит и в развитии пространственной структуры общества. Здесь также есть горные системы (высокоразвитые регионы), и долины (территории, где общество находится в состоянии стагнации, подчиняясь движению сопредельных регионов), разрушающиеся горы (регионы, которые деградируют под влиянием внешних и внутренних причин).

В советское время историческая география трактовалась как дисциплина, изучающая пространственную сторону исторического процесса, или как вспомогательная историческая дисциплина, изучающая конкретную географию прошлого определённой территории<sup>365</sup>. Главной проблемой исторических исследований с точки зрения исторической географии, понимаемой как географическая наука, является отсутствие «проекции» в сегодняшний день. В них не стоит искать ответ на вопрос — а каким именно образом то, что происходило сто, две, тысячи и больше лет назад проявляется в современности? А именно это составляет суть историко-географических исследований.

---

<sup>365</sup> Стрелецкий В. Н. Эволюция научных парадигм в мировой исторической географии: от классических школ к современным исследовательским направлениям // Вопросы географии. Сб. 136: Историческая география / Отв. ред. В. М. Котляков, В. Н. Стрелецкий. М.: Издательский дом «Кодекс», 2013. С. 29–48.

## Оглавление

<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	3
<b>ЧАСТЬ 1. ВНЕШНИЕ ГРАНИЦЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ</b> .....	6
Границы Северо-Запада в физической географии.....	6
Археологический Северо-Запад.....	8
Диалектный и этнографический Северо-Запад.....	10
Северо-Запад в сетках районирования России XIX–XX вв.....	14
Историческое ядро и внешние границы Северо-Запада.....	20
<b>ЧАСТЬ 2. СРЕДНЕВЕКОВАЯ ЭПОХА</b> .....	23
2.1. ИЗМЕНЕНИЕ ВНЕШНИХ И ВНУТРЕННИХ ГРАНИЦ.....	23
Новгородская земля до второй половины XIV в.....	23
Новгородская земля и её соседи во второй половине XIV–XV вв.....	32
Новгородская земля и её соседи в XVI в.....	37
Новгородская земля и её соседи в XVII в.....	39
Пятины Новгородской земли.....	42
2.2. НАСЕЛЕНИЕ.....	48
Учёт населения в средние века.....	48
Изменение численности населения пятин Новгородской земли.....	52
Плотность населения пятин Новгородской земли и Псковской земли.....	59
Изменение ключевых характеристик сельского расселения.....	62

2.3. ПУТИ СООБЩЕНИЯ.....	67
Догосударственное время.....	67
Киевско-новгородское время.....	73
Московское время.....	85
<b>ЧАСТЬ 3. ИМПЕРСКАЯ ЭПОХА.....</b>	<b>99</b>
3.1. ИЗМЕНЕНИЕ ВНЕШНИХ И ВНУТРЕННИХ ГРАНИЦ.....	99
Реформы Петра I (1708–1719 гг.).....	99
Реформа 1727 г. и последующие изменения АД в 1740-е гг.....	101
Реформы Екатерины II (1775–1785 гг.).....	103
Реформы Павла I и Александра I (1796–1802 гг.).....	108
3.2. НАСЕЛЕНИЕ.....	113
Учёт населения в имперскую эпоху.....	113
Изменение численности населения по результатам ревизий XVIII–XIX вв.....	120
Изменение национального состава населения с 1719 по 1897 гг.....	125
Этническая и конфессиональная география по итогам переписи 1897 г.....	138
3.3. ПУТИ СООБЩЕНИЯ.....	151
Петербургское время (XVIII — первая половина XIX в.).....	151
Период капитализма: вторая половина XIX в. — начало XX в.....	171

<b>ЧАСТЬ 4. СОВЕТСКАЯ И ПОСТСОВЕТСКАЯ</b>	
<b>ЭПОХИ</b> .....	185
4.1. ИЗМЕНЕНИЕ ВНЕШНИХ И ВНУТРЕННИХ	
ГРАНИЦ.....	185
Сосуществование старых и новых единиц АД	
(1917–1926 гг.).....	185
Первая советская реформа: укрупнение единиц АД	
(1927–1929 гг.).....	186
Вторая советская реформа АД: разукрупнение ячеек	
(первая фаза: 1930–1940 гг.).....	191
Вторая фаза разукрупнения областей (1944–1957 гг.).....	196
Переход к стабильности АД на районном уровне	
(с 1957 г.).....	200
4.2. НАСЕЛЕНИЕ.....	203
Учёт населения в советское и постсоветское время.....	203
Изменение численности населения и ключевых и	
характеристик системы расселения с 1897 по 2010 гг.....	207
Изменение национального состава населения	
с 1897 по 1939 гг.....	227
Этническая география по итогам переписи 1939 г.....	237
Изменение национального состава населения	
с 1939 по 2010 гг.....	246
4.3. ПУТИ СООБЩЕНИЯ.....	272
Межвоенный период.....	272
Позднесоветское и постсоветское время.....	284
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b> .....	<b>300</b>

*Научное издание*

**Манаков** Андрей Геннадьевич  
**Мартынов** Василий Львович  
**Дементьев** Виталий Сергеевич

ИСТОРИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ:  
НАСЕЛЕНИЕ И ПУТИ СООБЩЕНИЯ

Технический редактор: А. Г. Манаков  
Компьютерная вёрстка: А. Г. Манаков  
Корректор: С. Н. Емельянова

---

Подписано в печать 12.10.2017 г. Формат 60х90/16.  
Гарнитура Times New Roman. Усл. п. л. 19,0.  
Тираж 200 экз. Заказ № 5436.

Отпечатано на Versant 2100.

Адрес издательства:  
Россия, 180000, г. Псков, ул. Л. Толстого, д. 4а, корп. 3а.  
Издательство Псковского государственного университета