

УДК 902/904

**«КТО? ОТКУДА? КУДА? ЗАЧЕМ?»<sup>1</sup>: НЕКОТОРЫЕ ПРИНЦИПЫ СЛОЖЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНЫХ ТРАСС В ЭПОХУ СРЕДНЕВЕКОВЬЯ (НА ПРИМЕРЕ ПСКОВСКОЙ ЗЕМЛИ)<sup>2</sup>**

С.А. Салмин, Е.В. Салмина

Псковский государственный университет, Археологический центр Псковской области, РФ

*Изучение средневековых магистральных трасс внутрирегионального значения представляет собой важное звено в изучении истории сложения и функционирования политических и административных систем. Недостаточное количество информации вынуждает исследователей обращаться к использованию субъективно отобранных косвенных данных, при этом не всегда учитываются географические, политические и экономические особенности регионов. При реконструкции трасс необходимо определять причины их возникновения, назначение и особенности использования. В данной статье на примере Псковской земли рассматриваются принципы выявления средневековых магистральных трасс на основании летописных и документальных сообщений о передвижении воинских контингентов.*

**Ключевые слова:** Псковская земля, Средневековье, военные кампании, пути сообщения.

Направление основных транспортных векторов в любую эпоху определяется основными направлениями государственных интересов и отражает экономические, стратегические и административные приоритеты. Выбор конкретных магистральных путей сообщения является выражением внутренней и внешней политики государственного образования на конкретном этапе его существования. Одновременно с этим маршруты, диктуемые потребностями внутренней и внешней политики в значительной мере определяются антропогенными (наличие локусов и групп, между которыми должны поддерживаться экономические или административные контакты) и природными (проходимость в конкретный сезон для конкретного вида транспорта) факторами. При реконструировании исторических трасс, безусловно, должны учитываться следующие моменты: кем использовался конкретный маршрут, какие пункты он связывал и для каких целей использовался?

Фиксация внимания большинства историков на транспортных магистралях как путях международной торговли и преувеличение значения транзитной торговли для существования средневековых государств отодвигает на второй план проблему изучения двух других важнейших функций путей сообщения: стратегической и административной. В результате вне сферы внимания исследователя оказываются перемещения воинских масс и административных агентов. Между тем, в нормально функционирующем обществе логистическим приоритетом является организация доставки пищевых припасов и фуража в стратегические, ремесленные и административные центры территорий. Нельзя также упускать из виду тот факт, что когда контрагенты в процессе товарообмена оперируют натуральным продуктом или его производными, особое значение приобретает контроль над путями и способами доставки продукта к месту обмена, то есть над внутренними дорогами государства. Нередко исследователи ограничиваются в исследовании транспортных артерий определением начального и конечного пункта маршрутов, довольно произвольно прокладывая трассу между двумя точками. Но картирование пунктов, упоминающихся в описании военных действий, позволяет не только уточнить ход кампаний, но и выявить промежуточные локусы транзитных магистралей. Именно совокупность отрезков трассы предоставляет важную информацию о сути контактов, связанных с конкретным маршрутом. Предпочтения при использовании тех или иных дорог отражают особенности политической, климатической, экологической ситуации в регионе.

Информация о хорошо картированных дорогах XVII-XIX веков и сообщения путешественников эпохи раннего Нового времени позволяют поставить вопрос: являлись ли важные торговые пути линиями, вокруг которых концентрировались населённые пункты или же, как в Средиземноморье (по Ф.Броделю) поселения из соображений безопасности удалялись на значительное расстояние от основных дорог, служивших в повседневности не столько торговыми, сколько стратегическими трассами [1, с. 387]? В таком случае представляется ошибочным объединение единой транспортной сетью или магистралью **всех** известных поселений и/или **всех** археологических памятников региона – то есть априорное постулирование, что все эти объекты концентрировались возле важнейших транспортных артерий.

Поскольку на всём протяжении Средневековья одним из способов получения добавочного продукта являлись военные вторжения, возникала необходимость создавать и поддерживать в приемлемом состоянии трассы, используемые как для организации вторжений, так и для транспортировки захваченного продукта на свою территорию. Эти же трассы одновременно должны были служить и основными сухопутными торговыми маршрутами.

Безусловно, отдельным вопросом является правомерность привлечения источников XVII-XVIII вв. для реконструкции трасс псковских дорог периода независимости (1137 – 1510 г.). Направления интересов государств - предшественников далеко не всегда наследовались «имперскими» государствами «модернового типа». Ключевые пункты (переправы, удобные участки трассы, таможни) основных маршрутов могли совпадать с предшествующими, но с изменением целей поездок, зачастую изменялись и их трассы<sup>3</sup>.

В данной статье мы сосредоточимся на информации, касающейся магистральных путей сообщения в псковской земле и на ближайших к ней территориях, реконструируемых на базе описания военных действий XIV-XV вв., и рассмотрим, на какие нужды была ориентирована транспортная сеть региона. В случае зимних маршрутов (основных при доставке большегрузных продуктов) ситуация достаточно ясна – в качестве основных трасс использовались замёрзшие реки и озёра, а промерзание болот давало возможность более активно, чем в тёплое время года, использовать водоразделы. Летние же

<sup>1</sup> Авторы позволили себе включить в заголовок цитату из пьесы Л. Юхвида «Свадьба в Малиновке» – поскольку в этой фразе в художественной форме ёмко и точно сформулирована рассматриваемая в статье проблема.

<sup>2</sup> Настоящая статья является развитием темы, первоначально поднятой в публикации 2020 г. [14], поэтому авторы считают правильным выразить здесь искреннюю благодарность тогдашним своим соавторам: М.Б. Бесудновой и С.Ф. Мазевич.

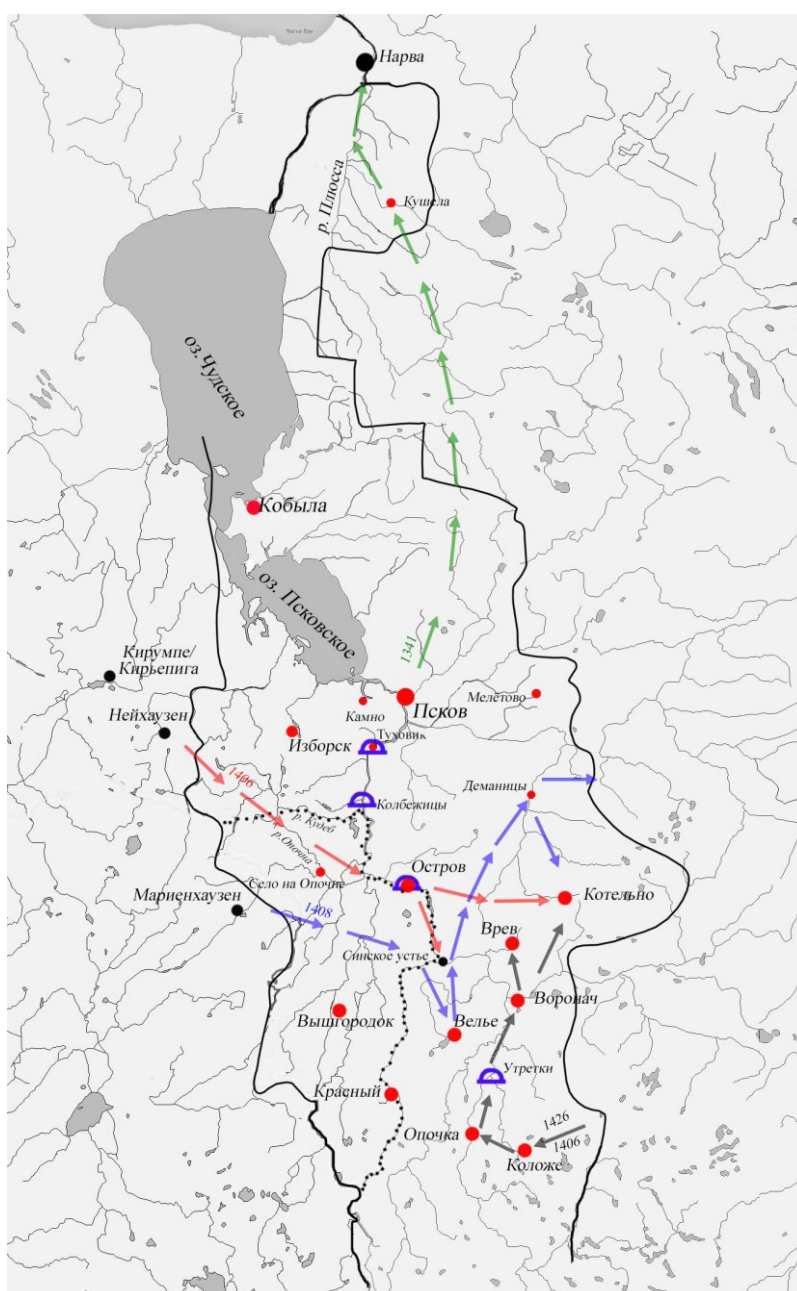
<sup>3</sup> Это ярко проявилось в конце Смутного времени, когда соединяющая Псков и Новгород северная дорога (через Дубровно), практически прекратила своё существование из-за того, что псковичи, не имеющие причин посещать Новгород, стали использовать для поездок в Москву трассу через Воронач, Луки и Торопец [12, с. 231].

маршруты реконструююцца з гораздо большым трудом. Так, напрыклад, кажуццася естэсвенным для сучаснага назірацельца выкарыстанне ракі Вялікая ў якасці асновай воднай магістралі вядучай ўнутр псковскай зямлі, не падтверджаецца ісчнікамі, пскольку рака на асновам прастранстве свайго течения являлася (і являецца) труднопроходимой из-за порожистых и мелководных участков ([4, с. 91].

Намі разглядваліся нарратывныя і дакументальныя ісчнікі, сахранившие упоминания географических локусов, представлявшихся значимыми для современников событий. Это материалы псковских и новгородских летописей [6, 8, 9, 10], ливонских хроник [5], корпуса документов ливонской и ганзейской администрации [7], писцовых книг московского времени [11]. Не менее важна информация, предоставляемая военно-статистическими описаниями 19 в., где, по понятным причинам, скрупулёзнейшим образом учитывались особенности местности, препятствующие или способствующие перемещению значительных человеческих масс. Кроме прямых упоминаний топографических объектов, источники содержат информацию о направлении товарообменных операций, сезонных предпочтений в использовании конкретных маршрутов, скорости перемещения субъектов на отдельных отрезках трасс.

#### Описания военных действий как источник информации о дорожной сети Псковской земли (карта 1)

Информация источников позволяет рассмотреть возможные маршруты нескольких военных экспедиций, состоявшихся на протяжении XIV-XV вв. Картографирование упоминающихся локусов, соотнесение этих данных с информацией о природных условиях (особенностях рельефа, гидрологической обстановке и т. п.) позволяет выявить географические пункты, узловые для внутрирегиональных маршрутов.



Карта 1. Военные кампании XIV-XV вв. в Псковской земле

В 1341-43 годах произошел пограничный конфликт, вызванный убийством ливонцами псковских послов в «селе на Опочне»<sup>1</sup> и строительством ливонской стороной замка Нейгаузен в среднем течении р. Пивжа (Пиуза, Пиуса). Описание военных действий этого периода выделяется на общем фоне летописных сообщений обилием топографических подробностей.

Первым в ходе военных действий упоминается поход псковичей-«порочан» и островичей на Лотыгору 5 июня 1341 г. и столкновение на князем селе Изгой (на правом берегу р. Великая) со встречным вторжением немцев и латгалов [8, с. 93–94]. Описание событий предполагает наличие брода в районе военных действий<sup>2</sup>. С наибольшей вероятностью, это был брод в районе порогов у погоста Колбежицы между устьями рек Смолинка и Кудеб (Кудепь) или чуть южнее устья Кудеби. Это место находилось примерно на половине пути между Псковом и Островом и было удобным для согласованной встречи псковских и островских отрядов.

Если учесть, что Кудеб и расположенная южнее р. Опочна в 1247 г. и 1340 г. упоминаются, как расположенные в «Лотыгоре», можно утверждать, что р. Кудеб являлась северной границей «Лотыгоры» подчинённой ливонцам<sup>3</sup>. В этом случае логичной представляется попытка переправы через р. Великую в месте, максимально приближенном к цели вторжения.

Второе столкновение этого периода – поход псковичей под предводительством посадника Карпа Калики в Занаровье в июне 1341 г. [8, с. 94]. Здесь важно упоминание погоста Кушела, находящегося на значительном удалении от побережья Чудского озера и р. Нарва (около 33 км по прямой), что хорошо согласуется с сообщением, что поход совершался «пешками» и не по воде. Если предположить, что отряд Карпа Калики двигался по традиционному для того периода маршруту, можно сделать вывод, что основная трасса дороги от Пскова к Нарве в XIV в. пролегла на значительном удалении от побережья, шла по псковско-новгородскому пограничью и выходила к броду, расположенному в районе Нарвских порогов<sup>4</sup>.

В середине апреля 1342 года состоялся новгородский поход на Нейгаузен, но новгородское войско было остановлено псковским посольством у Мелетово и вернулось в Новгород. [10, с. 365]. Можно предположить, что двигалось оно через Дубровно, по основной псковско-новгородской дороге

Маршрут похода Ольгерда и псковичей, начатого 2 августа 1342 г., пролегал по территории, наиболее исследованной с точки зрения изучения транспортных сухопутных коммуникаций Псковской земли [2, с. 94-101; 13]. Псковско-литовский авангард прошел через Изборск и столкнулся с основными ливонскими силами на речке Мекужица и Мекужицком поле (в районе современного Мийксе/Мекужиц?), откуда отступил в Изборск. Движение основных сил союзников от бродов через Великую на Камно совпадает с маршрутом ливонцев в августе 1407 г., где отправным пунктом названы броды у Туховици (Туховика). Дальнейший маршрут пролегал к Изборску. Поимка «языка» за селом Халахальня привела к сворачиванию операции, сведшейся к стычкам с ливонцами «за Грамским болотом» (в районе современной д. Мильцы?) [8, с. 86].

В 1346 г. Ольгерд совершает поход на Новгород, разоряет земли между реками Шелонь, Луга и Мшага, и возвращается в Литву по псковской территории [6, с. 370-371]. Поскольку первым пунктом, упомянутым новгородской летописью, является устье Мшаги (19 км от устья Шелони), а следующим – Голин (место основного брода в устье Шелони), можно предположить, что Ольгерд пришёл не по течению Шелони от Порхова, а с юга, от Русы). Форсировав Шелонь в Голине, он разграбил территорию до погоста Сабля на Луге, оттуда вернулся к Шелони и взял выкуп с Порхова. От Порхова Ольгерд двинулся «к себе (в Витебск?) через Псковскую волость». [8, с. 26]. Логичнее предположить, что двигался он не через Дубровно (по традиционной новгородской дороге, ведущей в Псков), а воспользовался дорогой на Кошкин городок, и далее на Демяницы – Ворона.

Военные действия были возобновлены в 1348 г. в период новгородско-шведской войны за Неву. Во время ливонско-го рейда летом 1348 г. [8, с. 26], скорее всего, немцы переправились через р. Великую у Острова, разорив его окрестности, вернулись на левый берег Великой или через колбежицкие пороги, или у Выбут (что более вероятно). Далее ливонцы двигались широким фронтом, предположительно по обеим сторонам «Грамского болота». Фиксация начала рейда у Острова лишний раз подтверждает, что левобережье Великой между течениями Кудеби и Синеи в этот период не было подконтрольно псковичам.

Военные предприятия Витовта, Конрада фон Фиттингхофа и псковичей в начале XV в. представляют собой не меньший интерес для историко-топографических реконструкций.

Поход литовцев, начатый 5 февраля 1406 г. и «погоня» псковичей, начатая 28 февраля, рассматриваются вместе по причине их тесной взаимосвязи и отсутствию значительного временного промежутка. Витовт вторгся в Коложскую волость, захватил и разрушил Коложе, откуда часть литовцев (вероятно, во главе с самим Витовтом) совершила поход к Вороначу с целью деморализовать псковичей и задержать возможную погоню, после этого литовцы начали отход на свою территорию [9, с. 28].

Псковский посадник Юрий Филиппович Козачкович с небольшим отрядом начал преследование литовцев в направлении Ржевы Пустой и «Великих» Лук, где разбил литовский арьергард, отвоёвав «стяг» (военное знамя) Коложе [9, с. 28]. Местонахождение коложского трофея, таким образом, маркирует направление отхода основного войска литовцев: от Коложа на Пустую Ржеву, Луки и далее, вероятнее всего, на Усвят.

Основные силы фон Фиттингхофа во время похода ливонцев в августе 1406 г. [8, с. 113]. форсировали р. Великую и некоторое время осаждали Остров. Форсирование произошло, скорее всего, непосредственно у Острова, но, возможно, и ниже по течению – у Колбежиц, после чего ливонцы прошли «в Залес(ш)ье», к псковскому пригороду Котельно. Частью сил магистр блокировал Котельно, а остальное ливонское войско разорило островскую и котельницкую волости. Возможно, отряд, двинувшийся на юг и разбитый жителями Велья на Усть-Синеи, отделился от основных сил ливонской армии, но так же возможно, что эта группа с самого начала от Марингаузена/Виляки двигалась отдельно.

<sup>1</sup> Река Опочна, левый приток р. Вяда.

<sup>2</sup> Свидетельства о форсировании рек военными экспедициями являются первостепенным маркером направлений сухопутных магистралей, поскольку во многих случаях (как, например, на протяжении р. Великая) число возможных переправ ограничено. Известны броды: 1) выше п. Выбуты, в г. Острове, 2) у п. Гнилки, 3) у п. Утретки, 4) у д. Салпова и 5) выше Опочки у с. Калище. Даже если к этому списку добавить зоны порогов, которые в XIV в. из-за более низкого стояния воды использовались в качестве бродов, число их вырастет незначительно (известны пороги у погоста Колбежицы и с. Туховик/Туховици и г. Острова, упомянутые в числе переправ в псковских летописях).

<sup>3</sup> Южной же границей «Лотыгоры», судя по описанию событий 1406 г., являлась р. Синяя [8, с. 113].

<sup>4</sup> Трасса маршрута также могла совпадать с зимней дорогой, по которой в 1268 и 1269 гг. двигалось от Дубровны на Раковор/Вейсенберг русское войско (10, с. 323 - 324). Во всяком случае, летописная информация о чуди укрывшейся в пещере, может быть соотнесена с сообщением середины 19 в. о «проходе под водопадом» на Нарвских порогах. [3, с. 104-105; 15, р. 44].

7 октября 1406 г. псковичи в свою очередь вторглись в Ливонию. На реке Серице<sup>1</sup> был окружен и уничтожен отряд ливонцев, выдвинутый навстречу псковичам. Обойдя Нейгаузен (Новый городок) с севера, псковичи двинулись прямо на замок Кирипиугу (Кирумпяэ). В 15 верстах от замка псковское войско было встречено ливонским, вероятно, двигавшимся наперехват. Произошла битва, выигранная псковичами. [10, с. 153].

Во время похода «за Нарову» (в Вирланд), начатого 22 июня 1407 г., псковское войско дошло до Борхольма (Поркуни) [8, с. 114]. Летописи московского круга сообщают о взятии Константином города Язвина (Явзина)<sup>2</sup>, чего нет в псковских летописях. Нетрадиционное направление вторжения позволило псковичам разорить Вирланд при отсутствии организованного сопротивления со стороны ливонцев. Примечательно упоминание, что псковские войска через Нарву «перевозились», то есть переправа была совершена выше порогов.

Ответный поход ливонцев в августе 1407 г. начинался от Вейсенштайна (Белого Камня, Пайды)<sup>3</sup> [8, с. 115]. В этот раз ливонские войска не делились на самостоятельно действовавшие отряды, и 18 августа всеми силами попытались форсировать р. Великую в районе Туховитиц. Путь им преградило псковское войско, стоявшее под защитой полевых укреплений. После 4-х дневного «стояния» и безуспешных попыток форсировать реку [8, с. 115] фон Фитингхоф 21 августа начал отход в направлении погоста Камно и Логозовицкого поля (около 20 км на северо-запад от Туховитиц) для соединения с немецкой флотилией, двигавшейся в это время от Нарвы [8, с. 116]. После сражения, которое псковский летописец относил к числу трёх самых кровопролитных в истории Пскова, псковичи отступили в город, а магистр ушёл в Ливонию.

В данном случае наибольший интерес вызывает место начала ливонского похода. Объяснить его выбор можно тем, что во время псковского вторжения в Вирланд в Вайсенштайне с целью препятствовать наступлению псковичей на Ревель или Дерпт, могла начаться концентрация ливонских войск. Поскольку псковичи прекратили военные действия на территории Вирланда и отвели войска за Нарву, магистр решил использовать оказавшиеся в его распоряжении военные силы для ответного вторжения. Возникает вопрос – двигалось ли ливонское войско традиционно через Нейгаузен или, для сокращения маршрута, от замка Кирумпяэ свернуло на современные Печоры.

Поход в феврале 1408 г. магистр совершает при деятельной поддержке литовских союзников, и это накладывает отпечаток на весь ход военных действий. Поход – судя по тому, что первым было атаковано Велье – начинался в Мариенхаузене и проходил частично по льду реки Синяя, возможно, через местность, где позднее возникли псковские пригороды Вышгородок и Красный<sup>4</sup>. Блокировав значительным отрядом Велье, магистр, предположительно по льду рек Синей, Великой и мелких правых притоков последней, вышел к верховьям реки Черёха (район Залес(ш)ья), где стал лагерем на погосте Демяницы. От Демяниц было произведено вторжение в новгородские земли, где были разорены Леженицы, Болота, Дубск, Гостень и окрестности Кошкина городка [8, с. 34]. После неудачного штурма Велья соединёнными силами литовцев и ливонцев и разгрома одного из литовских отрядов под Вороначем, магистр ушёл из псковских земель.

Во время похода в феврале 1409 г. начальным пунктом сбора для вторжения, вероятно, являлся Дерпт. Фон Фитингхоф, таким образом, пришёл по льду Чудского озера, разорил Запсковье<sup>5</sup>, а также новгородские погосты Заплюсья [8, с. 35].

В целом описания военных действий рисуют очень динамичную картину. Все походы Конрада фон Фитингхофа были совершены с разных направлений, два из них были летними (августовскими), два – зимними (февральскими), в двух случаях под ударом оказались новгородские земли. Не менее креативны действия псковичей: оба их значительных вторжения в Ливонию производились по нетрадиционным для псковских рейдов маршрутам.

Значительную информацию о путях сообщения в псковской земле предоставляет описание событий псковско-литовской войны 1426 г. 1 августа Витовт осадил Опочку. После неудачного приступа и продлившейся двое суток осады, литовские войска двинулись на Воронач и подошли к городу 5 августа [8, с. 40; 122]. Отказавшись от переговоров с псковичами, Витовт начал подготовку к штурму города. Псковичи, убедившись, что Витовт не собирается прекращать военные действия, сожгли посады вокруг Пскова [8, с. 41], и – поскольку использовать Воронач в качестве опорной крепости стало невозможно – отправили крупный отряд на усиление гарнизона крепости Котельно. Узнав об этом, Витовт двинулся на Котельно, и подошедшие к крепости псковичи, столкнулись с основными литовскими силами [8, с. 41].

В то же самое время жители Острова, возвращавшиеся из-под Велья, разбили под Островом небольшой татарский отряд из состава литовского войска. Второй отряд литовцев был разбит под Вревом [8, с. 41, 123].

Можно предположить, что основная дорога, соединяющая Псков с Литвой в это время, проходила по трассе Опочка – Воронач – Котельно – Псков. Под Остров и Врев литовцы и татары пришли, вероятно, от Воронача, по дорогам местного значения.

\* \* \*

Картографирование информации о перемещениях войск в ходе военных кампаний позволило выявить следующие регулярно используемые трассы, проходимые для крупных воинских соединений и, вероятно, использовавшиеся как внутрорегиональные и транзитные магистрали (карта 2).

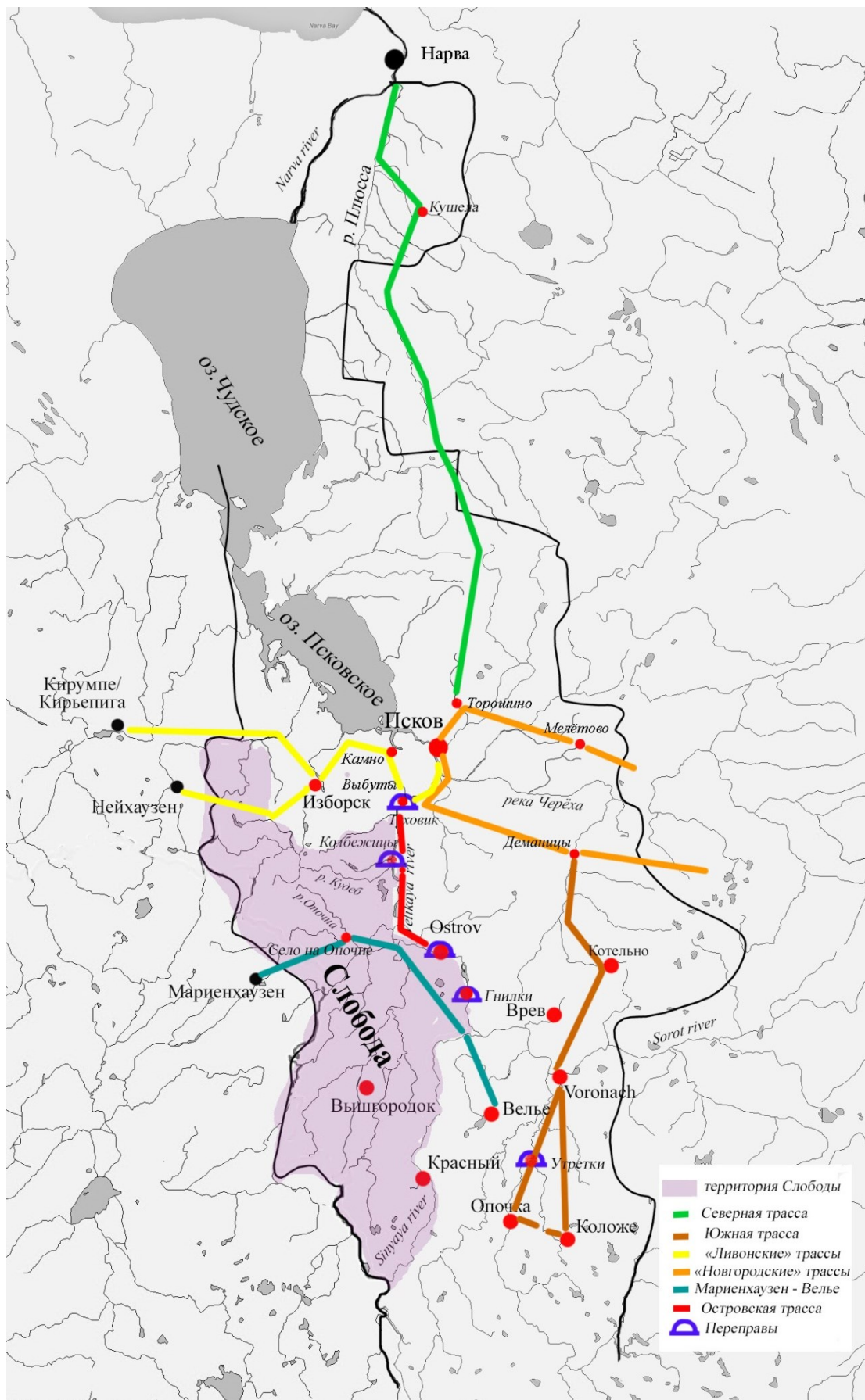
<sup>1</sup> Точная локализация этой реки не раз становилось предметом дискуссии. В 2019 г. один из авторов данной статьи высказал предположение (частично солидаризуясь с изысканиями Х. Валка (2, с. 98), что псковичи называли Серицей р. Пивжу (по одному из её юго-восточных притоков, протекавших по территории Изборской волости), а название Пивжа прилагалось **только** к её северо-западному притоку. Река Серица также упоминается при описании событий 27 августа 1501 г.

<sup>2</sup> Вероятно, под этим названием скрывается Везенберг/Раковор/Раквере. Скорее всего, пассаж псковских летописей: «не бывало войны псковичьям тамъ в ынья розратья, только князь Домонть и по том князь Давыдь со псковичи тамо воеваше» [8, с. 114], связан именно с раковорским сюжетом.

<sup>3</sup> У А.Н. Насонова ошибочно Белый Камень = Камно [8, с.336, 340].

<sup>4</sup> Возможно, что необходимостью перекрыть охарактеризованный маршрут объясняется выбор мест для основания псковских крепостей Красный и Вышгородок в момент активизации борьбы за регион Пурнау

<sup>5</sup> В данном контексте этот топоним следует понимать в расширенном значении – как земли расположенные западнее реки Псковы (ср. «Завелицкая засада» – как административная единица псковского уезда, объединяющая все погосты северной части Левобережья р. Великая).



Карта 2. Пути сообщения Псковской земли, реконструируемые по описаниям военных действий XIV–XV вв.

– На основании информации о военных действиях к началу XV в. фиксируются два транзитных сухопутных маршрута от ливонской границы к Новгороду (на карте 2 обозначены как «ливонские» и «новгородские» трассы). В обоих случаях маршрут начинался от замка Нейгаузен и проходил параллельно течению р. Черёха. Северная версия маршрута (через Торошино Кебь, Загорье, Мелётово и Дубровно) в достаточной мере известна (и регулярно упоминается в источниках), южная же (броды на Великой в Выбутах/Туховитицах или Колбежицах – погост Демяницы – Котельно – Кошкин городок) учитывается исследователями значительно реже. Существование южной трассы косвенно подтверждается: 1) событиями 1394 г., когда преследуемые псковичами новгородцы отступали от Пскова на погост Выбуты, вероятно, рассчитывая выйти на эту дорогу; 2) проводами уезжающего в Новгород князя Василия Васильевича до «Чересьского мосту» [9, с. 52]; 3) событиями, связанными с отъездом из Пскова архиепископа Ефимия, которого псковские посланцы догнали в погосте Невадицы [8, с. 130]. Подчеркнём, что существование этих дорог было только отчасти связано с движением по ним транзитных торговцев.

– Меридиональная дорога в северную часть Псковской земли и далее к Нарвским порогам проходила на значительном удалении от озёрного побережья: через погосты Кривовицы – Верхолино – Мыслогостицы, и далее вниз по течению р. Плюссы, по землям, принадлежавшим Великому Новгороду. Такой большой «крюк» к востоку объясняется необходимостью обойти массивы болот «в углу между Чудским и Псковским озером и дорогой, проходящей от Гдова на Псков» и в междуречьи Плюссы и Нарвы [3, с. 127]. Далее дорога шла через погост Кушела [8, с. 94] (совр. пос. Кушела Ленинградской области) и выходила к переправе в нижней части Нарвских порогов [15]. Протяжённость и неудобство магистрали во многом препятствовали её регулярному использованию. Согласно псковским источникам, в основном она использовалась в качестве трассы вторжения в ливонские земли в периоды, невозможные для использования водных путей сообщения.

– Основная (?) сухопутная меридиональная трасса, связывающая Псков и его южные пригороды, проходила через Демяницы, Котельно (совпадая на этом этапе с южной новгородской дорогой), Воронач, Коложе (после 1414 г. отклоняясь к Опочке), а затем продолжалась в направлении на Пустую Ржевю. К концу XVI в. ситуация изменилась. В сообщениях кон. XVI – XVII вв. указывается формирование новой трассы от Пскова на Остров (см. ниже) и далее на Воронач.

– Менее значимые трассы связывали Велье с Вороначем и с Островом. Велейская дорога подходила к Острову (через островский брод), а Велье и Воронач поддерживали связь через брод у погоста Утретки.

– Кроме основной летней дороги, ведущей от Пскова в Ливонию через Нейгаузен, существовала реже используемая трасса, пересекавшая русско-ливонское пограничье в районе современных Печор и выходившая к Кирумпяэ в обход Нейгаузена.

– Сухопутная дорога между Псковом, переправами у Выбут/Туховитиц и Колбежиц и пригородом Остров проходила параллельно течению р. Великая (отклоняясь к бродам, затем к мостам через реки Черёху и Многу), позволяя таким образом миновать порожистые участки, трудно проходимые в летнее время.

\* \* \*

Подводя предварительные итоги, коснемся также вопроса о том, в какой форме развитие системы путей сообщения в период средневековья влияло изменение границ Псковской земли. Пределы разрастания государственной территории полагаются естественными границами, согласно мнению Карла Риттера, одного из основоположников географической науки. Развитие же территории внутри границ, как нам представляется, определяется возможностями транспортной сети государства. Более того, освоение новых удобных путей сообщения неоднократно позволяло государствам пересмотреть вопрос о том, что является естественной границей на пути распространения их экспансии и в значительной мере продвинуть эту границу вперёд.

Ярким примером этого изменения политической ситуации, обусловленного развитием транспортной сети, является история средней части левобережья р. Великая в пределах от р. Кудебь до р. Синяя (Лотыгора/Пурнау/Слобода [8, с. 53, 203; 9, с. 65]), где псковичи собирали дань в XII - нач. XIII вв. По Юрьевскому договору 1224 г. [5, с. 230] эта территория отошла к ливонцам (при этом псковичи сохранили право сбора даней<sup>1</sup>), затем она была возвращена Пскову в 1242 г. и снова утрачена псковичами по договору 1269 г.

На основании картирования локаций, в которых происходили действия военных отрядов ливонцев и псковичей, можно предположить, что участок левобережья Великой между течениями рек Кудеби и Синей, как и территория между Изборском и Нейгаузенем в XIV – 1-й пол. XV вв. в основном контролировались ливонцами<sup>2</sup>. Перелом в ситуации наступает после перенесения основной псковской южной пограничной крепости из Коложа в Опочку (1414 г.). С этого момента псковичи получают возможность не только полноценно контролировать участок реки между Островом и Опочкой, но и распространять своё влияние вверх по Кудеби, Вяде, Синей и их притокам. Следствием возникшего логистического преимущества стало основание г. Красного на р. Синяя в 1461 г., затем в 1476 г. Вышгородка на р. Лодь, и, в конечном счёте, вытеснение ливонцев из области Пурнау/Слободы/Латыголы. Вероятно, что именно в связи с борьбой за Пурнау магистр Вальтер фон Плеттенберг планировал построение прямой дороги от Мариенбурга в направлении Пскова, пытаясь таким образом нейтрализовать превосходство псковичей в логистическом подкреплении экспансии.

#### Список использованных источников

1. Бродель, Ф., Средиземное Море и средиземноморский мир в эпоху Филиппа II. – Москва. Языки славянской культуры. – Ч. 1. – 2002. – 495 с.
2. Валк, Х. Об истории основных путей из Изборска на запад // Изборск и его округа. С. 94 – 101. – Изборск. – 2009. – 156 с.
3. Военно-статистическое обозрение Российской Империи. Санктпетербургская губерния, сост. Гвардейского Генерального Штаба полковник Жуковский. Санкт-Петербург. Типография Департамента Генерального Штаба – Т. 3. Ч. 1. – 1851. – 415 с.
4. Военно-статистическое обозрение Российской Империи Псковская губерния, сост. Гвардейского Генерального Штаба полковник Семёк. Санкт-Петербург. Типография Департамента Генерального Штаба. 1852– Т. 3. Ч. 2. – 407 с.
5. Генрих Латвийский. Ливонская хроника. – Рязань, – «Александрия». – 2009. – 350 с.
6. Н1Л (Берлинский список). – СПб – 2010. – 444 с.
7. Первая Ливонская война, 1480-1481 годы. Документы. – Евразия. Санкт-Петербург. – 2019 – 320 с.

<sup>1</sup> Реликтом этой ситуации являлся сохранившийся на подконтрольной ливонцам территории псковский погост Муравейно.

<sup>2</sup> Во второй половине XV в. в псковских летописях эти территории носили наименование «слобода».

8. ПСРЛ т. V, в. 2, Москва. – Языки русской культуры. – 2000. – 368 с.
9. ПСРЛ, Т. V, в. 1., Москва. – Языки русской культуры. – 2003. – 256 с.
10. ПСРЛ, 2007. Т. XVIII, Москва. – Знак – 238 с.
11. СМАМЮ. Сборник Московского архива Министерства юстиции. Псков и его пригороды.– Москва – Т.5. – 1913 – 502 с.
12. Селин А.А.. Смута на Северо-Западе в начале XVII века: очерки из жизни новгородского общества. С.-Пб. – БЛИЦ – 2017 – 717 с.
13. Харлашов, Б. Н. Псков-Выбуты-Изборск. По старым псковским дорогам : путеводитель. – Псков – Гименей – 2014. – 31 с.
14. Salmin S., Salmina E., Bessudnova M., Matsevich S. 2021 Communication Routes In Pskov-Livonian Borderland (14th – Early 15th Centuries)// Man, Society, Communication.Proceedings of International Scientific and Practical Conference Man. Society. Communication (MSC 2020), 23-24 April, 2020, Veliky Novgorod, Russian Federation/<https://doi.org/10.15405/epsbs.2021.05.02.118> дата обращения 12.07.2022.
15. Salmin Sergei. „Läbipääsmatu koobas“ rakvere sõjaretke teel aastal 1268 // «Tutulus» № 10, p.44 – Tartu – 2021.

**«WHO? WHERE? WHERE FROM? WHY?»:  
PRINCIPLES OF MEDIEVAL MAIN ROADS FORMATION (ON THE EXAMPLE OF PSKOV LAND)**

**S. Salmin, E. Salmina**

*The study of medieval main routes of intra-regional significance is an important link in the research of the history of political and administrative systems formation and functioning. The insufficient amount of information makes the researchers turn to the use of subjectively selected indirect data, often without taking into account geographical, political and economic features of the regions. When reconstructing routes, it is necessary to determine the reasons for their occurrence, purpose, and peculiarities of usage. On the example of Pskov land, the authors of the article consider principles of medieval main routes identification, based on annalistic and documentary reports on the troops movement.*

**Keywords:** Pskov land, Middle Ages, military campaigns, communication routes