ИЗДАНІЕ

Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ.

ВЫПУСКЪ XVI.

РУССКІЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

И СУДОВОЕ ДѢЛО

ВЪ ДО-ПЕТРОВСКОЙ РОССІИ.

Историко-географическое изслѣдованіе

Н. П. ЗАГОСКИНА,

Заслуженнаго Ординарнаго Профессора ИМПЕРАТОРСКАГО Казанскаго Университета.

СЪ ПРИЛОЖЕНІЕМЪ АТЛАСА КАРТЪ.

Казань 1910 г.

ЛИТО-ТИПОГРАФІЯ И. Н. ХАРИТОНОВА.

Уголъ Воскресенск. и Казанск., соб. домъ.

Сканирование и обработка
Bewerr

{Примечание: карты в сканированном экземпляре отсутствовали}

Отъ автора.

Трудъ, выпускаемый въ настоящее время въ свѣтъ подъ заглавіемъ „Русскіе водные пути и судовое дѣло въ до-Петровской Россіи“—начатъ составленіемъ болѣе десяти лѣтъ тому назадъ. Предлагаемая нынѣ вниманію публики работа первоначально разсчитана была на размѣры обыкновеннаго научнаго реферата, но встрѣченная авторомъ масса интереснаго и въ весьма значительной мѣрѣ еще не использованнаго матеріала побудила его все болѣе и болѣе раздвигать рамки своихъ изысканій, которыя и начали обрисовываться въ форму цѣлаго, болѣе или менѣе обширнаго, историко-географическаго изслѣдованія.

Научная цѣлесообразность появленія въ свѣтъ предлагаемаго труда,—обходя, само собою разумѣется, щекотливый для автора вопросъ объ успѣшности его выполненія,—едва ли требуетъ мотивировки. Значеніе и интересъ исторіи древнихъ водныхъ путей сообщенія для исторіи культуры, вообще, стоитъ въ наши дни внѣ всякихъ сомнѣній. Это положеніе представляется особенно справедливымъ по отношенію къ исторіи культуры русскаго народа, въ историческомъ прошломъ котораго на долю водныхъ путей сообщенія выпало, какъ это хорошо извѣстно и какъ это наглядно подтвердится всѣмъ нашимъ дальнѣйшимъ изложеніемъ, значеніе первостепеннаго и огромной важности фактора въ дѣлѣ поступательно-колонизаціоннаго движенія и развитія торгово-передаточной промышленности нашихъ предковъ. Едва ли позволительно сомнѣ-

ваться въ томъ, что историческая гидрографія можетъ представить не малый поучительный интересъ и для современности, освѣщая вопросъ о прошломъ поражающихъ своимъ богатствомъ русскихъ водныхъ путей сообщенія, за которыми, съ какими усовершенствованіями въ дѣлѣ передаточной техники намъ не пришлось бы считаться, во всякомъ случаѣ навсегда останется широкое и, несомнѣнно, лучшее сравнительно съ настоящимъ будущее.

Предлагаемое изслѣдованіе ограничено въ своихъ хронологическихъ предѣлахъ, исчерпывая затрогиваемые имъ вопросы лишь двумя первыми періодами русской исторической жизни, удѣльно-вѣчевымъ и московскимъ, и обрывая изложеніе на эпохѣ преобразовательной дѣятельности Петра Великаго. Не говоря уже объ условіяхъ, съ которыми автору довелось считаться съ точекъ зрѣнія какъ находившагося въ его распоряженіи, сравнительно съ обширностью матеріала, времени, такъ и самаго объема труда, такая ограниченность предѣловъ изслѣдованія находитъ себѣ нижеслѣдующія оправданія.

Эпоха Петра I, какъ и огромное большинство реформаціонныхъ начинаній великаго Преобразователя Россіи, представляетъ рѣшительный, въ смыслѣ движенія впередъ, моментъ и въ исторіи русскихъ водныхъ путей сообщенія. Преобразователь придавалъ, какъ хорошо извѣстно, выдающееся значеніе воднымъ путямъ сообщенія какъ морскимъ, такъ и внутреннимъ (рѣчнымъ и озернымъ). Петръ Великій впервые намѣтилъ рядъ улучшеній и искусственныхъ сооруженій въ дѣлѣ развитія русскихъ водныхъ путей сообщенія и можно смѣло сказать, что вложенная въ это дѣло его желѣзною волею и властною рукою энергія черезъ цѣлыхъ два столѣтія докатилась, по инерціи, до переживаемыхъ нами дней, какъ переживетъ, несомнѣнно, и наши поколѣнія, пребывая мощнымъ образцомъ истиннаго пониманія государственныхъ нуждъ и интересовъ.

Царствованіе Петра Великаго представляетъ собою поворотный пунктъ въ исторіи русскихъ водныхъ путей сообщенія. До эпохи его преобразованій мы не наблюдаемъ почти никакого ни офиціальнаго почина, ни правительственной, а тѣмъ менѣе законодательной регламентаціи въ области вопроса относительно водныхъ путей сообщенія. Всѣ начинанія въ этомъ направленіи носятъ чисто случайный, казуистическій, характеръ, безъ всякой опредѣленной системы, безъ всякаго общаго, руководящаго, начала. Все было предоставлено въ этомъ отношеніи частному почину, частной самодѣятельности лицъ, заинтересованныхъ въ дѣлѣ,— положеніе вещей, которое явилось унаслѣдованнымъ еще отъ временъ до-историческихъ и которому было суждено пережить первые два періода исторической жизни русскаго народа.

Только съ эпохи преобразованій Петра Великаго правительство и законодательство принимаютъ на себя активный починъ въ дѣлѣ политики водныхъ путей сообщенія. Съ этой поры открывается документальная исторія русскихъ водныхъ путей сообщенія, выражающаяся какъ въ массѣ матеріаловъ, нашедшихъ себѣ мѣсто въ „Полномъ Собраніи Законовъ Россійской Имперіи“, такъ и въ еще болѣе цѣнномъ матеріалѣ, несомнѣнно хранящемся въ нашихъ центральныхъ правительственныхъ архивахъ, съ архивомъ Министерства Путей Сообщенія включительно.

Совсѣмъ иначе обстоитъ въ интересующемъ насъ отношеніи дѣло съ двумя до-Петровскими періодами русской исторической жизни. Здѣсь мы должны считаться съ разбросанностью и несистематичностью обширнаго матеріала, заключающагося въ собраніяхъ старинныхъ актовъ, въ лѣтописныхъ сказаніяхъ, въ запискахъ современниковъ, въ данныхъ исторической гидрографіи, наконецъ въ литературѣ вопроса, въ области которой относящійся еще къ тридцатымъ годамъ минувшаго столѣтія сжатый и конспек-

тивнаго характера очеркъ Д. Ходаковскаго („Пути сообщенія въ древней Руси", Русскій Историч. Сборникъ, 1837, I) является единственною попыткою сколько нибудь полнаго и систематическаго возстановленія старинныхъ русскихъ водныхъ путей сообщенія. Собрать весь этотъ разбросанный матеріалъ, восполнить и освѣтить его—такова задача, принятая на себя авторомъ предлагаемаго изслѣдованія.

На сколько успѣшно удалось автору выполнить принятый имъ на себя сложный и кропотливый трудъ—судить, конечно, не ему, но всякій, знакомый съ трудностями историко-географическихъ изысканій, безъ сомнѣнія отпуститъ автору тѣ дефекты, какіе должны оказаться въ предлагаемой вниманію читателей работѣ.

Системы изложенія настоящаго труда мы не касаемся, такъ какъ она рельефно выясняется подробнымъ оглавленіемъ—проспектомъ къ нему. Приводимыя въ ислѣдованіи историко-географическія данныя иллюстрируются атласомъ изъ 31-ой карты, составляющимъ особое къ нему приложеніе.

Авторъ считаетъ въ заключеніе пріятнымъ долгомъ выразить свою глубокую признательность Управленію Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ, радушно принявшему на себя изданіе настоящаго труда и тѣмъ самымъ давшему ему возможность увидѣть свѣтъ.

Н. Загоскинъ.

Казань, 18 сентября 1909 года.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стр.

Предисловіе V
Оглавленіе IX

I.

ОЧЕРКЪ ПЕРВЫЙ.

Воды и водные пути до образованія Московскаго государства.

ГЛАВА I.

Воды и ихъ значеніе у древнихъ славянъ, вообще, и русскихъ, въ особенности.

Древнѣйшія свидѣтельства о водахъ и водоходствѣ у славянъ.—Славяне на моряхъ.—Начало древняго русскаго мореплаванія.—Морскіе пути и морское значеніе руссовъ.—Русскіе походы на Византію.—Руссы на Каспіи и въ Прибалтійскихъ странахъ.—Рыболовство и водяные промыслы.—Культъ водъ и водныхъ божествъ; антропоморфизація водъ.—Почитаніе судовъ.—Хорографическій очеркъ древней Руси въ связи съ важнѣйшими водными системами и путями.—Условія древняго водоходства и водные пути, какъ факторъ цивилизаціи.—Направленія, узлы и характеръ торговли древней Руси. Гость русскаго былиннаго эпоса.—Задачи дальнѣйшаго изложенія 1

ГЛАВА II.

Древне-русскіе южные (Кіевскіе) водные пути.

А. Пути „изъ варягъ въ греки“. Лѣтописное описаніе пути „изъ варягъ въ греки“ и его неопредѣленность.—Географическая связь сѣверной и южной частей этого пути.—Западныя версіи пути „изъ варягъ въ греки“.—Б. Днѣпръ и его притоки. Нижне—Днѣпровскій путь. Топографія Приднѣпровья.—Древнія свидѣтельства о судоходствѣ по рѣкамъ Днѣпровскаго бассейна.—Нижне-Днѣпровскій путь.—Днѣпровскіе пороги и свидѣтельства о нихъ императора Константина Багрянороднаго.—Плаваніе руссовъ порогами и дальнѣйшимъ греческимъ путемъ.—В. Карпато-Придунайскіе и сѣверо-западные водные пути.—Топографія и гидрографія сѣверо-западнаго побережья Чернаго моря.—Древнѣйшія извѣстія о судоходствѣ по рѣкамъ сѣверо-западнаго Черноморскаго бассейна.—Связь бассейновъ южнаго Буга и Днѣпра, Днѣстра и Днѣпра, и обусловленные ею водные пути.—Значеніе водораздѣльной области верховьевъ Днѣпра, Днѣстра и Южнаго Буга.—Водные пути между западнымъ Бугомъ, Днѣпромъ и Днѣстромъ и обусловленное ими соединеніе морей Балтійскаго и Чернаго.—Нѣманъ и Наревъ.—Историческія справки относительно древняго судоходства

по приведеннымъ выше воднымъ путямъ.—Г. Восточные отъ Кіева водные пути. Южный морской путь и его историческія судьбы.—Южные приморскіе города.—„Греческій“, „солоной“ и „залозный“ пути нашей лѣтописи и попытки ихъ объясненія.—Хорографія странъ къ сѣверу отъ Азовскаго моря.—Южные континентальные пути: Конская и Молочная, Самара и Кальміусъ.—Сѣверные пути: Самара и Донецъ, Ворскла и Донецъ.—Южная Днѣпровско-Волжская водная магистраль.—Деснинско-Сейминская система путей въ Донской бассейнъ и ея версіи.—Д. Сѣверо-восточные отъ Кіева водные пути.—Необходимость сѣверо-восточныхъ выходовъ изъ верхняго Приднѣпровья въ Поволжье.—Древнѣйшія свидѣтельства о связи между Приднѣпровьемъ и верхнимъ Поволжьемъ.—Пути изъ верхняго Приднѣпровья въ верхнее Поволжье.—Системы: Днѣпръ-Вазуза-Волга, Двина-Вазуза-Волга и значеніе рѣки Вазузы.—Пути изъ верхняго Приднѣпровья въ среднее Поволжье.—Системы: Днѣпръ-Угра-Ока. Рѣка Вязьма.—Различныя комбинаціи приведенныхъ выше водныхъ путей.—Система: Десна-Ока-Волга.—Значеніе Болво-Жиздринскаго волока и обусловленной имъ Деснинско-Волжской водной магистрали . . . . . 44.

А. Пути „изъ варягъ въ греки“. . . . . . —

Б. Днѣпръ и его притоки. Нижне-Днѣпровскій путь. . . . . . 49.

В. Карпато-придунайскіе и сѣверо-западные водные пути. . . . . . 61.

Г. Восточные отъ Кіева водные пути. . . . . . 73.

Д. Сѣверо-восточные отъ Кіева водные пути. . . . . . 100.

ГЛАВА III.

Новгородскіе водные пути.

Характеръ и направленія древне-новгородской торговли.—Значеніе водныхъ путей сообщенія на Новгородскомъ сѣверѣ.—А. Западные отъ Новгорода или „варяжскіе“ пути. Водные пути къ Финскому поморью.—Водныя сообщенія между Новгородомъ и Псковомъ.—Западно-двинскій водный путь и его значеніе.—Псковскіе водные пути.—Историческое значеніе финско-рижскаго Поморья и его водные пути.—Б. Низовые отъ Новгорода (волжскіе) пути. Древнее значеніе р. Волги, какъ пути сообщенія.—Великій Новгородъ, въ качествѣ посредника въ торговлѣ между западомъ и востокомъ.—Значеніе верхне-волжскаго озернаго бассейна для низовыхъ сообщеній Новгорода.—Великій волго-ильменскій волокъ и его водные пути.—Шесть версій низовыхъ волжскихъ путей.—Историческое значеніе района между Волгою и Окою.—В. Сѣверно-волжскіе пути. Связь этихъ путей съ великимъ путемъ „изъ варягъ въ греки“.—Три версіи сѣверно-волжскихъ путей.—Мстинскій водный путь (Вышневолоцкая система).—Сясьскій водный путь (Тихвинская система).—Вытегорскій водный путь (Маріинская система).—Соединительный водный путь въ Заволочье.—Г. Сѣверный и сѣверо-восточные („заволочные“) водные пути. Пути Югорскіе, Камскіе и Закамскіе. Пути въ Сибирь. Колонизаціонно-промышленная дѣятельность Великаго Новгорода, въ связи съ его административнымъ строемъ.—Сношенія Новгорода съ сѣверомъ и сѣверо-востокомъ.—Бѣлоозерско-онежскій магистральный водный путь.—Пути Прионежскіе и Корельскіе.—Океанскіе и морскіе пути.—Водные пути въ Заволочье. Славянскій волокъ. Бѣлоозерско-Воженскій волокъ.—Сухоно-вычегодская водная магистраль.—Водные пути двинскіе и мезенскіе.—Водные пути сообщенія съ Печорою.—Водные пути въ Югру.—Водные пути Прикамскіе и Закамскіе.—Камско-печорскіе пути.—Водные пути въ Зауралье (Сибирь). . . 111.

А. Западные отъ Новгорода или „варяжскіе“ пути. . . . . . 116.

Б. „Низовые“ отъ Новгорода (волжскіе) пути. . . . . . 127.

В. Сѣверно-волжскіе пути. . . . . . 139.

Г. Сѣверные и сѣверо-восточные („заволочные“) пути. Пути югорскіе, камскіе и закамскіе. Пути въ Сибирь. . . . . . 153.

II.

ОЧЕРКЪ ВТОРОЙ.

Водные пути сообщенія въ Московскомъ государствѣ.

ГЛАВА IV.

Южные, западные и сѣверные Московскіе пути.

Татарскій погромъ и его послѣдствія для русской исторической жизни.—Паденіе юго-западной Руси и ея торговыхъ путей.—Поднятіе значенія водныхъ путей волжскаго и донского.—Новый центръ и новыя направленія русской передаточной промышленности.—Московскіе торговые пути XVI-го и XVII-го вѣковъ.—Южные Московскіе пути. Общій очеркъ ихъ.—Московско-малороссійскій или украинскій путь.—Головной отъ Москвы участокъ его.—Значеніе города Вязьмы, въ качествѣ передаточнаго пункта малороссійскаго воднаго пути.—Московско-сѣверскій путь. Общій очеркъ его.—Направленія головного отъ Москвы участка этого пути.—Различные пункты соединенія донскаго и окинскаго бассейновъ.—Древнѣйшее описаніе донского воднаго пути.—Торговые центры сѣверскаго пути: Тана (Азовъ), Данковъ и др.—Деснинская или западная версія сѣверскаго пути.—Значеніе здѣсь городовъ Брянска, Путивля и Ливенъ.—Донъ, въ качествѣ выхода въ Азовское море.—Западные и сѣверо-западные московскіе пути. Общій очеркъ ихъ.—Западный или московско-литовскій путь. Этнографо-гидрографическій очеркъ Литвы и Волынско-Галицкой Руси.—Значеніе Смоленска и двинскаго воднаго пути.—Характеръ торговыхъ отношеній Москвы къ Литвѣ и Польшѣ.—Пути отъ Москвы къ Смоленску и значеніе Смоленска, въ качествѣ исходнаго пункта литовскихъ путей.—Путь къ Вильно и три его версіи.—Путь къ Варшавѣ и три его версіи.—Путь къ Кракову.—Общія условія торговаго движенія по этимъ путямъ въ XVI-мъ и XVII-мъ вѣкахъ.—Сѣверо-западный или новгородско-псковскій путь. Древнѣйшіе новгородскіе водные пути и судьба ихъ въ XVI-мъ—XVII-мъ вѣкахъ.—Торговое значеніе Новгорода и Пскова въ Московской Руси.—Историческія судьбы невско-ладожскаго воднаго пути и стремленіе Руси къ Балтійскому морю.—Городъ Тверь, какъ передаточный пунктъ въ сношеніяхъ Новгородскаго сѣвера съ Москвою и московскимъ понизовьемъ.—Водныя соединенія Новгорода съ Тверью и Твери съ Москвою. Три версіи послѣдняго соединенія.—Значеніе рѣки Яхромы и города Дмитрова.—Сѣверо-восточный отъ Москвы или двинско-бѣломорскій путь. Раннее происхожденіе этого пути и судьба заволочныхъ путей въ Московской Руси.—„Открытіе“ англичанами Бѣломорскаго пути и истинный смыслъ этого событія.—Англичане на русскомъ двинскомъ сѣверѣ.—Начало Архангельска и архангельскаго порта.—Торговые пути отъ Москвы къ Архангельску.—Значеніе города Вологды.—Древнія извѣстія о порядкѣ плаванія по сухоно-двинскому водному пути.—Путешествіе де-Бруина отъ Москвы въ Архангельскъ. . . . . 201.

А. Южные московскіе пути. . . . . . 211.
Б. Западные и сѣверо-западные московскіе пути. . . . . . 231.
В. Сѣверо-восточный отъ Москвы или двинско-бѣломорскій путь. . . . . . 249.

ГЛАВА V.

Волга и Каспій.

Русскіе на волжскомъ водномъ пути до покоренія русской земли татарами.—Очеркъ историческихъ отношеній Руси къ Булгару.—Татарскій погромъ и его вліяніе на положеніе русскихъ и русской торговли въ среднемъ и нижнемъ Поволжьи.—Сѣверные ушкуйники на Волгѣ.—Русско-волжская торговля въ XIV и XV вѣкахъ.—Возникновеніе Казанскаго царства и очеркъ его отношеній къ Руси.—Русская торговля съ Казанью.—Казанская ярмарка и начало ярмарки Макарьевской.—Паденіе царствъ Казанскаго и Астраханскаго и значеніе этихъ фактовъ въ исторіи Поволжья и Прикаспійскаго края.—Значеніе г. Астрахани въ восточной торговлѣ XVI и XVII вѣковъ.—Волга и Каспій, въ качествѣ магистральныхъ русскихъ торговыхъ путей на востокъ.—Значеніе Нижняго-Новгорода и Казани, какъ центровъ волжской торговли и волжскаго судоходства.—Судостроеніе въ бассейнѣ р. Волги и волжскій рѣчной флотъ.—Волжскій путь отъ Москвы къ Каспійскому морю. Условія и мѣры обезпеченія плаванія имъ.—Описаніе плаванія по Волгѣ голштинскаго посольства (А. Олеарій).—Отъ Нижняго до Казани. Отъ Казани до Каспія.—Мелководье, разбои и другія невзгоды голштинцевъ на Волгѣ. . . . . 263.

Каспійское море и каспійская торговля въ XIV—XVI вѣкахъ.—Древнѣйшія описанія и изслѣдованія Каспійскаго моря.—Кораблестроеніе при астраханскомъ портѣ.—Астраханскій „Дѣловой дворъ“. Его организація и дѣятельность.—Попытки основанія военнаго флота на Каспійскомъ морѣ.—Кораблестроеніе въ селѣ Дѣдиновѣ. Корабль „Орелъ“.—Проэктъ Андрея Виніуса. „Каторги“ и „каторжная“ служба. . . . . 297.

ГЛАВА VI.

Сибирскіе водные пути сообщенія.

Общая характеристика поступательнаго движенія русской народности на азіатскій востокъ.—Роль водныхъ путей сообщенія въ дѣлѣ распространенія русскаго владычества въ Сибири.—Гидрографическія условія сѣверо-азіатскаго материка.—Великій магистральный сибирскій водный путь.—Историческій взглядъ на начало русскаго знакомства съ сибирскимъ Зауральемъ.—Начальное покореніе Сибири и его пути.—Дальнѣйшіе успѣхи русскаго движенія въ Сибири въ концѣ XVI и въ первые годы XVII вѣковъ. Основаніе остроговъ и городовъ.—Открытіе береговъ Енисея и начальное распространеніе русскаго владычества въ бассейнѣ этой рѣки.—Успѣхи русскаго движенія на сибирскій востокъ въ первое двадцатипятилѣтіе XVII вѣка.—Основаніе городовъ Енисейска и Красноярска.—Кеть-Кемскій волоковой путь между бассейнами Оби и Енисея.—Исторія открытія рѣки Лены и первые успѣхи русскаго движенія въ ленскій бассейнъ.—Соперничество сибирскихъ сѣверянъ и южанъ.—Водные пути между бассейнами Енисея и Лены.—„Ленскій волокъ“; его значеніе, описаніе и условія передвиженія имъ.—Русское движеніе внизъ по р. Ленѣ и основаніе Якутска.—Гидрографія восточной Сибири и ея содѣйствіе дѣлу присоединенія и колонизаціи края.—Русскіе успѣхи на Заленскомъ востокѣ.—Русскіе на р. Амурѣ.—Экспедиція Василія Пояркова и другія экспедиціи въ Даурскую землю. Начало отношеній къ Китаю.—Роль г. Якутска и якутскихъ воеводъ въ дѣлѣ распространенія надъ восточною Сибирью русскаго владычества.—Открытіе путей къ Охотскому морю и Ледовитому океану. „Охотскій волокъ“.—Очеркъ русскихъ экспедицій на сѣверъ и сѣверо-востокъ Сибири послѣ основанія Якутска.—Современное описаніе восточно-сибирскихъ остроговъ, зимовьевъ и водныхъ къ нимъ путей.—Описаніе Амурскаго воднаго пути.—Общій взглядъ на сибирскіе водные пути сообщенія. . . . . 304.

III.

ОЧЕРКЪ ТРЕТІЙ.

Судовое дѣло и судостроеніе въ древней Россіи.

ГЛАВА VII.

Древнѣйшія извѣстія о судахъ и судостроеніи у нашихъ предковъ. Судовое дѣло въ Приднѣпровской Руси и въ бассейнахъ Балтійскомъ и Бѣломорскомъ.

А.

Древнѣйшія извѣстія о судахъ и судостроеніи у нашихъ предковъ. Судовое дѣло въ Приднѣпровской Руси.

Общая характеристика древнѣйшихъ свидѣтельствъ о судахъ и судостроеніи у нашихъ предковъ.—Древнѣйшіе судовые термины.—К о р а б л ь. Происхожденіе и значеніе этого термина. Вопросъ о самобытномъ генезисѣ его въ славяно-русской лексикологіи.—Л о д ь я. Происхожденіе этого термина, его значеніе и соотношеніе къ другимъ судовымъ названіямъ.—Судовые термины: н а с а д ъ, с к е д і я, к у б а р а, с т р у г ъ, ч е л н ъ, с а н д а л е ц ъ.—Древнѣйшее русское судостроеніе и вѣроятныя формы и стадіи его развитія.—Свидѣтельство Константина Багрянороднаго о судостроеніи у южныхъ руссовъ.—Древнія русскія лодки-однодеревки (моноксилы).—Ихъ постройка, снаряженіе и грузоподъемность.—Военно-морской казацкій бытъ XVI—XVII вѣковъ, въ качествѣ наслѣдія такового же быта южныхъ руссовъ IX—X вѣковъ.—Судовые термины подробной Русской Правды.—Позднѣйшія судьбы Южной Руси и южно-русскаго судового дѣла. . . . . 348.

Б.

Судовое дѣло въ бассейнѣ Балтійскаго моря.

Древность торговыхъ сношеній русскаго сѣверо-зпада.—Два основные водные пути отсюда къ Балтійскому поморью: сѣверный и западный.—Древнѣйшіе центры судостроенія. Ладога.—Самостоятельность зарожденія и развитія сѣверно-русскаго судового дѣла.—К о р а б л ь и л о д і я въ судовой терминологіи русскаго сѣвера.—Архаическій сѣверный корабль. Корабль скандинавскій; его описаніе.—Иноземныя вліянія въ судовомъ дѣлѣ русскихъ сѣверянъ.—Сѣверно-русскій корабль въ произведеніяхъ народнаго эпоса.—Сѣверные судовые термины русскаго происхожденія: н а с а д ъ, с т р у г ъ, у ч а н ъ, у ш к у й. Происхожденіе и значеніе этихъ судовыхъ наименованій.—Сѣверные судовые термины иноземнаго происхожденія: г а л е я, ш н е к а, б у с а, л о й в а.—Позднѣйшія судьбы судоходнаго дѣла на русскомъ сѣверо-западѣ. . . . . 383.

В.

Судовое дѣло въ Бѣломорскомъ бассейнѣ.

Общій характеръ первоначальнаго знакомства новгородцевъ съ сѣверо-восточнымъ краемъ.—Возникновеніе здѣсь древнѣйшихъ центровъ торговли и судового дѣла. Архангельскій монастырь, Вологда (Воскресенскій посадъ), Соловецкая обитель.—Древнѣйшія суда Бѣломорскаго бассейна.—Значеніе половины XVI вѣка и начальной поры царствованія Петра Великаго въ исторіи бѣломорскаго судового дѣла.—Типы судовъ, плававшихъ въ Бѣломорскомъ бассейнѣ: н а с а д ы, д о с ч а н и к и, п а у з к и и суда болѣе мелскихъ размѣровъ.—Суда пассажирскаго движенія: к а ю к и и к а р б а с ы. . 396.

ГЛАВА VIII.

Судовое дѣло въ бассейнахъ Волжско-Каспійскомъ, Донецко-Азовскомъ и въ Сибири.

Г.

Судовое дѣло въ Волжско-Каспійскомъ бассейнѣ.

Этнологическіе элементы волжско-каспійскаго бассейна и ихъ вліяніе на развитіе въ немъ судоходнаго дѣла.—Русскіе судостроительные центры по Волгѣ и Окѣ: Тверь, Ярославль, Нижній-Новгородъ, село Дѣдиново, Казань, Астрахань.—Судостроительные центры по Камѣ и Вяткѣ: Хлыновъ (Вятка), Верхотурье и другіе пункты судостроенія.—Типы и названія судовъ, плававшихъ въ бассейнахъ Волги и Камы.—Судовые термины общаго значенія: судно, лодія, корабль, галея.—Критеріумы для классификаціи судовъ волжско-камскаго бассейна.—Отдѣльные виды судовъ: струги, кладныя, насады, досчаники, коломенки, каюки, завозни, подвозки, паузки и лодки различныхъ наименованій.—Древность Каспійскаго судоходства и судового дѣла.—Бусы Каспійскаго моря.—Положеніе Каспійскаго судового дѣла въ XVII вѣкѣ и относящіяся къ тому же вѣку попытки его урегулированія и улучшенія.—Дѣдиновское кораблестроеніе.—Проэкты Андрея Виніуса и Яна Вегрона.—Мѣропріятія Петра I по созданію Каспійскаго флота. . . . . 409.

Д.

Судовое дѣло на Дону и на Азовскомъ морѣ.

Рѣка Донъ въ общей системѣ водныхъ путей сообщенія древней Руси.—Отсутствіе на Дону самостоятельнаго развитія русскаго судового дѣла и его причины.—Пользованіе въ донскомъ бассейнѣ судами другихъ рѣчныхъ бассейновъ.—Способы передачи этихъ судовъ въ рѣку Донъ.—Суда мѣстной, донской, постройки: лодки, струги.—Древность судоходства и судового дѣла на Азовскомъ морѣ.—Русскія галеры или каторги Азовскаго моря.—Азовскій гребной флотъ конца XVII вѣка. . . . . 441.

Е.

Судовое дѣло въ Сибири.

Древнѣйшія русскія сношенія съ Зауральемъ.—Первые рѣчные пути въ Сибирь.—Магистральный водный путь отъ Урала къ Восточному океану.—Судоходные и судостроительные пункты на этомъ пути.—Верхотурье.—Тобольскъ.—Енисейскъ и пути къ Ленскому волоку.—Илимскій острогъ или Ленскій Волокъ. Судовая промышленность здѣсь и виды судовъ енисейскаго бассейна: досчаники, шитики, зырянскіе каюки, набойни, струги, лодки.—Устье рѣки Куты (Усть-Кутскъ).—Судостроеніе на рѣкахъ Мукѣ, Купѣ и Кутѣ.—Якутскій острогъ (г. Якутскъ).—Охотскъ.—Сибирское мореплаваніе.—Древность сѣверныхъ морскихъ путей къ берегамъ Сибири.—Сибирское кораблестроеніе въ царствованіе Бориса Годунова. „Морянки“ и значеніе этого названія.—Сибирскія морскія суда: шитики, кочи.—Описаніе старинныхъ сибирскихъ кочей. Ихъ устройство, снаряженіе и плаваніе на нихъ.—Сибирскіе мореходы XVII-го вѣка. . . . . 448.

Алфавитный указатель. . . . . . 1.

ОЧЕРКЪ ПЕРВЫЙ.

Воды и водные пути до образованія Московскаго государства.

ГЛАВА I.

Воды и ихъ значеніе у древнихъ славянъ, вообще, и русскихъ, въ особенности.

Древнѣйшія свидѣтельства о водахъ и водоходствѣ у славянъ.—Славяне на моряхъ.—Начало древняго русскаго мореплаванія.—Морскіе пути и морское значеніе руссовъ.—Русскіе походы на Византію.—Руссы на Каспіи и въ Прибалтійскихъ странахъ.—Рыболовство и водяные промыслы.—Культъ водъ и водныхъ божествъ; антропоморфизація водъ.—Почитаніе судовъ.—Хорографическій очеркъ древней Руси въ связи съ важнѣйшими водными системами и путями.—Условія древняго водоходства и водные пути, какъ факторъ цивилизаціи.—Направленія, узлы и характеръ торговли древней Руси. Гость русскаго былиннаго эпоса.—Задачи дальнѣйшаго изложенія.

Воды и умѣніе утилизировать ихъ для устройства своего быта и для урегулированія условій своего существованія—всегда, начиная съ древнѣйшихъ, даже доисторическихъ, временъ, представлялись важнымъ факторомъ въ жизни народовъ и племенъ славянскаго корня. Объ этомъ свидѣтельствуютъ намъ всѣ дошедшіе до насъ источники и отдѣльныя извѣстія. Свидѣтельствуетъ намъ о томъ и сравнительная лексикологія,—эта надежная спутница новѣйшей этнологіи, оказавшая уже столько существенныхъ услугъ дѣлу изученія исторіи древнѣйшей культуры народовъ арійскаго происхожденія.

Пользуясь данными сравнительной лексикологіи, проф. А. С. Будиловичъ приходитъ къ выводу, убѣждающему его въ томъ,

что праславяне издревле обитали въ областяхъ, богатыхъ водными системами, чѣмъ и объясняется то обстоятельство, что въ VI-мъ вѣкѣ по Р. Х., въ эпоху, когда исторія впервые застаетъ славянъ въ качествѣ уже вполнѣ обособившагося этнологическаго элемента—славяне „стояли выше всѣхъ другихъ народовъ въ искусствѣ обращаться въ водѣ“ [1]).

Царственный византійскій писатель VI вѣка, императоръ Маврикій, свидѣтельствуетъ, что славяне живутъ „въ мѣстахъ неприступныхъ—въ лѣсахъ, у рѣкъ, озеръ и болотъ“. Воды, на ряду съ лѣсами и горными кручами, служили имъ стратегическими точками опоры въ ихъ начальномъ разселеніи и въ ихъ дальнѣйшей колонизаціонной дѣятельности, причемъ они славились искусствомъ пользоваться водами для цѣлей оборонительныхъ: „Отъ другихъ народовъ они (т. е. славяне) отличаются искусствомъ прятаться въ рѣкахъ, гдѣ могутъ долго оставаться погруженными въ воду, чѣмъ они и пользуются при неожиданномъ нападеніи враговъ на ихъ страну,—пишетъ тотъ же византійскій авторъ.—Они опускаютъ въ рѣку длинные, особо приспособленные для того и внутри выдолбленные камыши и, лежа на днѣ, держатъ одинъ конецъ во рту, а другой поверхъ воды, такъ что могутъ свободно дышать, оставаясь въ такомъ положеніи до тѣхъ поръ, пока не минетъ опасность; непріятель же, не зная этой хитрости, принимаетъ эти торчащія изъ воды трубки за обыкновенные камыши, какіе обыкновенно ростутъ въ рѣкахъ“. Близь водъ всегда выбирали славяне и мѣста для своихъ укрѣпленныхъ поселеній: городъ Аркона былъ выстроенъ на вдававшемся въ море утесѣ; городъ Кореница—среди болотъ; Плуна, сильная крѣпость вагрскаго племени прибалтійскихъ славянъ, располагалась на островѣ, возвышавшемся изъ средины глубокаго озера; городъ Щетинъ, находившійся на возвышенности и укрѣпленный валомъ, опирался одной стороной въ озеро, другою—въ рѣку Одру и т. п.

Обиліе въ занятыхъ славянскими племенами территоріяхъ водъ и водныхъ системъ дѣлаетъ вполнѣ естественнымъ и то явленіе, что водные пути сообщенія—были обыкновенными и излюбленными у нашихъ отдаленныхъ предковъ, причемъ они въ равной степени умѣли утилизировать въ этомъ направленіи водные пути не только рѣчные, но и морскіе. Сама природа указывала древнимъ славянамъ пути сообщенія по морямъ, рѣкамъ и озерамъ и В. В. Макушевъ, а слѣдомъ за нимъ и А. С. Будиловичъ,

[1]) Будиловичъ А. С. „Первобытные славяне въ ихъ языкѣ, бытѣ и понятіяхъ, по даннымъ лексикальнымъ“. Кіевъ, 1878 (стр. 283).

считаютъ вполнѣ возможнымъ предположеніе, что самое славянское слово „путь“ (путь)—является родственнымъ греческому „πουτος“ (понтъ) и латинскому „pontus“, свидѣтельствуя, что древнѣйшими путями сообщенія праславянъ—являлись пути водные; другое старославянское слово—„дорога“ (сербское—драга) у южныхъ славянъ и до нашихъ дней означаетъ собою путь, проложенный вдоль воды; хорватское слово „драга“—означаетъ собой наполненную водою котловину; чешское—понятіе канавы, рва и т. п. По воднымъ путямъ сообщенія направлялись и древнѣйшіе торговые пути, о чемъ, какъ въ своемъ мѣстѣ увидимъ мы это, свидѣтельствуютъ и отдаленнѣйшіе источники исторіи русскаго народа [2]).

Не одни внутренніе водные пути сообщенія знакомы были нашимъ древнѣйшимъ славянскимъ предкамъ. Неудержимо влекло ихъ и на просторъ прилегавшихъ къ мѣстамъ ихъ разселенія безбрежныхъ морскихъ пространствъ, на которыхъ они и появлялись то въ роли торговыхъ мореходовъ, то въ качествѣ судостроителей, то матросами-наемниками, то грозными пиратами, наводившими страхъ на окрестныя прибрежныя страны.

Наиболѣе раннею славою отважныхъ мореходовъ пользовались славяне балтійскіе, суда которыхъ уже въ VI вѣкѣ бороздили собою пространства Балтійскаго и Сѣвернаго морей и на долю которыхъ должны быть отнесены многія позднѣйшія морскія предпріятія IX и X вѣковъ, обыкновенно относимыя западноевропейскими историками за счетъ пресловутыхъ „пѣнителей моря“—норманновъ. „Географическое положеніе славянъ (балтійскихъ) у моря и торговая предпріимчивость рано сдружили ихъ съ опасностями мореходной жизни и образовали изъ нихъ отважныхъ пловцовъ,—пишетъ нашъ извѣстный славистъ А. А. Котляревскій.—Они имѣли многочисленный флотъ, состоявшій изъ большихъ и малыхъ кораблей, легкихъ на ходу и нерѣдко носившихъ значительное количество товаровъ, конныхъ и пѣшихъ людей“. Морскія экскурсіи балтійскихъ славянъ не ограничивались простымъ каботажнымъ плаваніемъ: „Какъ далеко ходили славяне по морю,—продолжаетъ тотъ же авторъ,—сказать съ опредѣлительною точностью трудно; не подлежитъ, однако, сомнѣнію, что, съ одной стороны, они бывали въ русскомъ Новгородѣ, съ другой—въ Англіи и Нидерландахъ“. „Они (балтійскіе славяне) вѣчно

[2]) В. В. Макушевъ: „Сказанія иностранцевъ о бытѣ и нравахъ славянъ“, С.П.Б. 1861 (Стр. 116); А. А. Котляревскій: „Древности юридич. быта балтійскихъ славянъ“, Прага, 1874 (стр. 37—38, 45—50); А. С. Будиловичъ: „Первобытные славяне и пр.“ (стр. 281).

готовы къ морскимъ походамъ и наѣздамъ,—свидѣтельствуетъ Гельмгольдъ (авторъ XII вѣка),—надѣясь на свои корабли, какъ на единственное средство къ обогащенію". Возвращаясь послѣ морскихъ набѣговъ, славяне десятую часть добычи приносили въ даръ своимъ богамъ. Особенно страдала отъ набѣговъ ихъ Данія, извилистыя побережья которой давали славянскимъ пиратамъ возможность производить съ моря неожиданныя нападенія на прибрежные города и селенія. Пиратство было, вообще, однимъ изъ излюбленныхъ промысловъ балтійскихъ славянъ, на почвѣ котораго они успѣшно соперничали съ скандинавскими пѣнителями моря. Остроза южнаго балтійскаго побережья буквально кишили славянскими морскими бандами, причемъ, по свидѣтельству современниковъ, особою свирѣпостью отличались жители острововъ Фембры и Рана, наполненные „пиратами и свирѣпѣйшими разбойниками, которые не щадятъ никого изъ проѣзжающихъ". „Поморяне,—пишетъ Герборнъ (авторъ XII-го вѣка),—народъ опытный въ войнѣ на сушѣ и на морѣ, привыкшій жить разбоемъ и добычею, неукротимый во врожденной свирѣпости" [3]).

Мореплаваніе и морскія предпріятія не являлись исключительною особенностью національнаго характера и условій быта однихъ только прибалтійскихъ славянъ. Не уступали имъ, если только не имѣли надъ ними первенства въ данномъ отношеніи, и славяне южные, морскія похожденія которыхъ на пространствахъ морей Адріатическаго, Средиземнаго, Архипелага, Мраморнаго и Чернаго—уже довольно рано обращаютъ на себя вниманіе современниковъ. Приморскіе города адріатической Далмаціи находились подъ постоянною грозою морскихъ набѣговъ южныхъ славянъ и мореплаватели Адріатическаго, Іоническаго и Мраморнаго морей въ теченіи ряда вѣковъ трепетали передъ опасностями со стороны бороздившихъ эти моря судовъ славянскихъ пиратовъ. Римскія и византійскія хроники сохранили намъ рядъ извѣстій о воинственныхъ морскихъ походахъ славянъ, уже съ начала VII-го вѣка начавшихъ свои вторженія въ предѣлы Италіи: „Славянскій народъ,—писалъ въ 600-мъ году папа Григорій Великій,—сильно меня огорчаетъ и смущаетъ, ибо они (славяне) черезъ Истрію начали проникать въ Италію". Въ 615-мъ году произошло вторженіе славянъ въ Грецію, въ 626-мъ году славяне, въ союзѣ съ

[3]) Макушевъ: „Сказанія и пр." (стр. 137); Котляревскій: „Древности юрид. быта и пр." (стр. 49—51); И. М. Собѣстіанскій: „Ученія о національныхъ особенностяхъ характера и юридич. быта славянъ". Харьк., 1892 (стр. 92—95); І. Первольфъ: „Германизація балтійскихъ славянъ", С.П.Б. 1876 (стр. 123, 127, 133).

аварами, осаждаютъ Константинополь, а въ 641-мъ году предпринимаютъ опустошительное нашествіе на городъ Сипонтъ (въ южной Италіи), приставъ къ его побережью на множествѣ судовъ; въ 676-мъ году славяне осаждаютъ городъ Солунь, окруживъ его съ моря и съ суши; въ 689-мъ году славянскіе пираты производили опустошенія на водахъ Архипелага и Мраморнаго моря, грабя здѣсь плывущіе въ Константинополь корабли съ хлѣбомъ, причемъ проникли въ Пропонтиду и доходили до самаго Царьграда. Эти воинственныя авантюры славянъ продолжались и въ слѣдующемъ VIII-мъ вѣкѣ, будучи въ IX и X вѣкахъ переданы заявившей къ той порѣ о своей самобытности южно-русской народности. Отваживались славянскіе мореплаватели пускаться и на просторъ Средиземнаго моря. Оставляя въ сторонѣ довольно темное и спорное извѣстіе арабскаго писателя Аль-Якуба о морскомъ нападеніи въ 843—844 г.г. на испанскій городъ Севилью какихъ то „руссовъ“, сошлемся на свидѣтельство другого арабскаго писателя, Абульфеды, о томъ, что въ 927—929 г.г. славянинъ Сарибъ посѣтилъ во главѣ тридцати кораблей берега Африки, а за 4 года передъ тѣмъ изъ той же Африки возвратился другой славянскій предводитель—Масудъ, совершившій, сверхъ того, и нѣсколько другихъ африканскихъ походовъ [4]).

Византійцы высоко цѣнили мореходныя качества славянъ, постоянно и охотно пользуясь ихъ услугами, то въ качествѣ судостроителей, то въ качествѣ наемныхъ моряковъ. Во времена императора Константина Багрянороднаго хорваты обязались поставить для византійскаго флота сорокъ морскихъ судовъ, носившихъ названіе „сагинъ“ (sagena, navigii genus“) и восемьдесятъ такихъ же судовъ, именовавшимися „контурами“, изъ которыхъ на первыхъ находилось по 40, а на вторыхъ по 20 человѣкъ экипажа; строили для нуждъ императорскаго флота мореходныя суда и руссы, проживавшіе въ Далмаціи и Диррахіи. Русскіе моряки, какъ увидимъ мы это ниже, находились постоянно,—на ряду, конечно, и съ другими славянскими наемниками,—на морской службѣ византійскихъ императоровъ [5]).

Обращаясь къ историческому прошлому собственно уже русскихъ славянъ, мы находимъ, что и они не представляли собою исключенія изъ общей склонности славянства къ морямъ, къ мо-

---

[4]) Собѣстіанскій: „Ученіе о національныхъ особенностяхъ и пр.“ (стр. 83—85); А. Я. Гаркави: „Сказанія мусульманскихъ писателей о славянахъ и русскихъ“, С.П.Б. 1870, (стр. 51).

[5]) Макушевъ: „Сказанія иностранцевъ и пр.“ (стр. 135—136).

реплаванію и къ морскимъ приключеніямъ. Долго господствовало въ русской исторіографіи направленіе, извѣстное подъ названіемъ теоріи норманизма или ученія норманской школы. Обоснованное еще во второй четверти XVIII столѣтія нашими первыми академиками—нѣмцами, съ Байеромъ во главѣ ихъ, это ученіе возвѣстило норманское происхожденіе Руси и первыхъ русскихъ князей; истолковывая въ эту сторону свидѣтельства нашей древнѣйшей лѣтописи, а также извѣстія, даваемыя иноземными источниками, и всецѣло принявъ на вѣру легендарный лѣтописный разсказъ о призваніи новгородцами и другими сѣверными племенами изъ за моря варяго-руссовъ, которыхъ поборники разсматриваемаго ученія объявили норманами, ученіе норманской школы съ этимъ послѣднимъ фактомъ неразрывно связало начало Руси и какъ народа, и какъ государства. Этимъ то призваннымъ изъ за моря норманамъ-руссамъ и суждено было не только передать будущему русскому народу свое наименованіе, но и оказать рѣшительное воздѣйствіе на всѣ, безъ исключенія, стороны духовной жизни его; эти князья—норманы, пробывъ на призвавшемъ ихъ сѣверѣ не болѣе двадцати лѣтъ, передвигаются отсюда на югъ, въ Кіевское Приднѣпровье, гдѣ и кладутъ твердыя основанія русскому государству, въ теченіи двухъ почти вѣковъ (до половины XI вѣка) не выходящаго изъ подъ рѣшительнаго вліянія норманскаго склада всей духовной жизни. Создалось, такимъ образомъ, представленіе о цѣломъ „норманскомъ“ (полов. IX—полов. XI вѣковъ) періодѣ исторіи русскаго народа, въ продолженіи котораго „удалые норманы раскинули планъ будущаго государства, намѣтили ему предѣлы, нарѣзали ему земли безъ циркуля, безъ линейки, безъ астролябіи, съ плеча—куда хватила размашистая рука“,—какъ фигурально выражался одинъ изъ столповъ ученія норманской школы, покойный академикъ М. П. Погодинъ. Политическій строй древнѣйшей Руси, ея учрежденія, религія, право, народное міровоззрѣніе и складъ народнаго характера, обычаи, творчество, терминологія—все объявлено было продуктомъ культурнаго воздѣйствія норманновъ на полудикихъ насельниковъ страны, все объяснялось норманскимъ вліяніемъ, все выводилось изъ норманскихъ основъ и склада жизни.

Ученіе норманизма, въ чистомъ видѣ своемъ, можетъ уже почитаться сданнымъ въ архивъ русскаго историческаго знанія и даже оставшіеся еще сторонники этого ученія отказываются въ наши дни принимать на слово и безъ оговорокъ крайніе доводы, положенные въ основу теоріи норманскаго происхожденія Руси

Байеромъ и его послѣдователями. За послѣднее время все громче и все настоятельнѣе раздается ученіе о самобытно-русскомъ началѣ въ древнѣйшей исторіи нашего народа,—ученіе, которое, или совсѣмъ отвергая достовѣрность сказаній начальной лѣтописи о сѣверномъ призваніи князей, или же ставя это призваніе внѣ непосредственной связи съ началомъ русской самобытности, признаетъ исконное и совершенно самостоятельное развитіе Руси, какъ народности, въ среднемъ и нижнемъ Приднѣпровьи и по сѣверному побережью Чернаго (въ древности—„Русскаго“) моря. Эта южная Русь началомъ своимъ уходитъ въ глубокій мракъ вѣковъ доисторическихъ, затериваясь своими корнями въ той историко-этнологической толчеѣ, которая оставила по себѣ глубокій слѣдъ подъ наименованіемъ „великаго переселенія народовъ“; эта самобытная Русь къ той порѣ, къ которой пріурочиваютъ норманисты сѣверное призваніе князей и зарожденіе русскаго государства и русскаго народа, уже имѣла извѣстные зачатки культуры и извѣстную политическую и общественную организацію, вела широкіе торговые обороты, поддерживала сношенія съ Византіею и мусульманскимъ востокомъ, которымъ издавна и хорошо знакома была уже въ ту пору, когда норманы еще начали, будто бы, созидать русскую народность и русскую государственность; имѣла свое самобытное прошлое, свои преданія, свою исторію, свой исторически сложившійся складъ духовной жизни, въ которомъ нашли себѣ отголосокъ основныя начала міровоззрѣнія и духовной жизни славянства, вообще... Въ задачу настоящаго труда не можетъ войти сколько нибудь детальное изложеніе доводовъ норманистовъ и антинорманистовъ, съ ученіемъ поборниковъ самобытности южной Руси въ ряду послѣднихъ; замѣтимъ лишь, что врядъ ли возможнымъ представляется въ наши дни оспаривать положеніе, что въ ту пору, къ которой относятся наши древнѣйшія историческія свидѣтельства, восточно-славянскій міръ образовывалъ собою два основныхъ узла, два центра, къ которымъ и тяготѣетъ начальная историческая жизнь этого восточнаго славянства: центръ сѣверный—Новгородъ, и центръ южный—Кіевъ, изъ которыхъ каждый имѣлъ свое самостоятельное прошлое, каждый жилъ своею самобытною жизнью, надолго оставивъ въ этомъ послѣднемъ отношеніи явственный слѣдъ въ русской исторіи; изъ которыхъ каждый внесъ свою долю участія и труда въ многовѣковую работу культурнаго созданія русской народности и русской государственности.

Не представляется ничего удивительнаго въ томъ, что подмѣтивъ мореходныя наклонности нашихъ предковъ, особенно

рельефно сказавшіяся въ грандіозныхъ морскихъ походахъ ихъ (IX и X вѣковъ) на Византію, поборники норманскаго происхожденія Руси, желая оставаться послѣдовательными, объявили навѣянною норманскимъ же вліяніемъ и эту типичную черту склада ихъ народнаго характера, признали нашихъ предковъ и въ этомъ отношеніи лишь учениками сѣверныхъ „пѣнителей моря“, упуская изъ виду уже знакомый намъ общеславянскій отпечатокъ этой неудержимой страсти къ морю и къ мореходству. Карамзинъ ни мало не задумывается, напримѣръ, передъ категорическимъ утвержденіемъ, будто наши предки, „подобно другимъ славянамъ мужественные на сушѣ, заимствовали отъ варяговъ (т. е. норманновъ) искусство мореплаванія“ [6]).

А эта склонность отдаленныхъ предковъ нашихъ къ морю и мореплаванію, въ связи съ опытомъ и искусствомъ, пріобрѣтенными ими въ послѣднемъ, невольно бросаются въ глаза историку и дали Д. И. Иловайскому полное основаніе замѣтить, что „дружинники русскіе съ одинаковою отвагою владѣли конемъ и лодкою, мечемъ и парусомъ“, что „смѣлые судовые походы ихъ по рѣкамъ и морямъ не замедлили сдѣлать громкимъ русское имя на востокѣ и на западѣ [7]). Не мало способствовали морскимъ предпріятіямъ нашихъ предковъ и географическія условія, въ которыхъ находились оба главные центра древняго восточно-славянскаго міра: Новгородъ—на сѣверѣ, Кіевъ—на югѣ. Естественная водная система, образуемая озеромъ Ильменемъ, рѣкою Волховомъ, Ладожскимъ озеромъ, рѣкою Невою и Финскимъ заливомъ—открывала новгородцамъ торный и непрерывный выходъ въ Балтику и къ балтійскимъ побережьямъ, которымъ наши сѣверно-славянскіе предки съ успѣхомъ и пользовались, поддерживая этимъ путемъ постоянныя сношенія первоначально съ прибалтійскимъ славянствомъ и готами, и впослѣдствіе, когда балтійское славянство пало подъ напоромъ нѣмцевъ, съ цвѣтущими городами возникшаго здѣсь знаменитаго Ганзейскаго торговаго союза, дѣятельнымъ участникомъ котораго Новгородъ и остается вплоть до паденія своей политической самобытности. Расположенныя къ сѣверо-востоку отъ Великаго Новгорода системы рѣкъ и волоковъ открывали новгородской предпріимчивости путь къ верхнимъ притокамъ рѣки Сѣверной Двины и, этою послѣднею, къ Бѣлому морю, Мурману и странамъ крайняго сѣвера. Поднявшись рѣкою Мстою изъ озера Ильменя къ плоскогорьямъ Валдайской

[6]) „Исторія государства Россійскаго“, т. I, изд. 1851 г. (стр. 243).

[7]) „Розысканія о началѣ Руси“, М. 1876 (стр. 110).

возвышенности, новгородскіе піонеры достигали верховьевъ системъ рѣкъ Западной Двины и Волги, изъ которыхъ первая открывала имъ второй выходъ въ Балтійское море, а вторая вела къ предѣламъ Болгарскаго царства, къ преддверію Урала, къ царству хозаровъ и на широкій просторъ Каспійскаго (Хвалынскаго, Джурджанскаго) моря. Та же Валдайская плоская возвышенность открывала новгородцамъ доступъ къ верховьямъ рѣки Днѣпра, а этою послѣднею въ Кіевское Приднѣпровье, въ Черное (Русское) море и къ заманчивымъ берегамъ византійскаго Босфора. Въ такихъ же благопріятныхъ, въ еще болѣе даже благопріятныхъ, условіяхъ находился и южный центръ восточно-славянскаго міра—Кіевъ. Располагая возможностью пользованія перечисленными выше водными путями, открывавшими имъ два выхода къ Балтійскому побережью, кіевляне рѣкою Днѣпромъ имѣли передъ собою прямой и непрерывный выходъ въ Черное и Азовское моря, а этимъ послѣднимъ и впадающею въ него рѣкою Дономъ—къ Волгѣ и Каспійскому морю; существовалъ, впрочемъ, къ Волгѣ и другой путь, болѣе сѣверный, направлявшійся системою восточныхъ притоковъ Днѣпра и западныхъ притоковъ Дона и приводившій къ тому же волго-донскому волоку, которымъ оканчивался и южный, морской, путь. Географическія условія сѣвернаго Ильменскаго края и южнаго Приднѣпровскаго края, въ которыхъ еще въ доисторическія времена забились два жизненныхъ центра восточно-славянскаго міра, невольно и помимо вліянія какихъ бы то ни было „варяговъ“ сами собою влекли, такимъ образомъ, насельниковъ этихъ двухъ противоположныхъ, но родственныхъ по происхожденію и по духу, центровъ—къ морю, зародили и развили въ нихъ любовь къ мореплаванію и къ морскимъ предпріятіямъ,—то мирнымъ, торговымъ и промысловымъ, то воинскимъ, разсчитаннымъ на возможность поживиться за счетъ окрестныхъ странъ и народовъ.

Какъ бы то ни было, но въ IX и до конца первой половины X-го вѣковъ мы видимъ южно-русскихъ славянъ полными и властными хозяевами Чернаго моря, которое слыло даже на востокѣ подъ наименованіемъ „моря Русскаго“; такъ, по крайней мѣрѣ, называютъ его арабскіе географы и бытописатели. Весьма яркую характеристику морской предпріимчивости древне-русскаго славянина даетъ намъ нашъ историкъ И. Е. Забѣлинъ: „Онъ больше всего думаетъ о Царьградѣ, о всемірной столицѣ тогдашняго времени; но не меньше думаетъ и о хозарахъ, гдѣ арабы сохраняютъ его имя въ названіи Славянской рѣки (Волги, а также и Дона),

въ названіи даже черноморской страны „славянскою“, причемъ и волжскіе болгары и самые хозары являются какъ бы на половину славянами. Такъ же широко распространялось славянское имя и по Каспійскому морю. Вообще должно сказать, что морская предпріимчивость славянъ уже въ IX вѣкѣ обнимаетъ такой кругъ торговаго промысла, который и въ послѣдующія столѣтія не былъ обширнѣе, а затѣмъ постепенно даже сокращался.... Ясно, что это добро было нажито многими вѣками прежней, незнаемой, исторіи“ [8]).

Такое же, какъ и на Черномъ морѣ, выдающееся и полновластное положеніе занимали руссы и на морѣ Азовскомъ; арабскій географъ Массуди свидѣтельствуетъ, что „ни одинъ народъ, исключая русскихъ, не плаваетъ на этомъ морѣ“.

Выдающееся положеніе, занятое руссами на Черномъ морѣ, благодаря которому они съ полнымъ правомъ могли носить наименованіе „хозяевъ“ этого моря, особенно отчетливо выступаетъ въ опредѣленіяхъ мирнаго договора, въ 912 г. заключеннаго русскимъ великимъ княземъ Олегомъ съ византійскими императорами Львомъ, Александромъ и Константиномъ и который явился послѣдствіемъ опустошительнаго морского набѣга руссовъ на столицу Византіи. Эти опредѣленія соприкасаются съ кругомъ тѣхъ варварскихъ средневѣковыхъ навигаціонныхъ обычаевъ, которые извѣстны въ исторіи морского права подъ наименованіемъ „берегового права“ (Strandesrecht). Подъ береговымъ правомъ разумѣлся обычай, въ силу котораго судно, потерпѣвшее крушеніе у какого либо берега, признавалось, со всѣмъ своимъ грузомъ, собственностью владѣльца этого берега. Въ эпоху, о которой идетъ у насъ рѣчь (первая половина 10 вѣка), этотъ обычай пользовался полнымъ примѣненіемъ по всѣмъ побережьямъ европейскихъ морей; береговое право,—какъ варварская форма мирнаго пиратства, какъ грубое проявленіе феодальнаго режима и господства физической силы,—практиковалось среди народовъ германской и романской расъ еще въ XIII, XIV и даже XV вѣкахъ. И вотъ договоръ Олега съ Византіею не только совершенно отрицаетъ это береговое право, но идетъ еще далѣе этого: онъ вмѣняетъ обѣимъ договаривающимся сторонамъ въ непремѣнную обязанность оказывать всяческую помощь и содѣйствіе чужому судну, потерпѣвшему аварію, и не только воспрещаетъ грабить такое судно, но, напротивъ, предписываетъ, если несчастіе произошло въ опасномъ мѣстѣ—помочь судну и проводить его до мѣста безо-

[8]) И. Е. Забѣлинъ: „Исторія русской жизни съ древнѣйшихъ временъ“. М. 1879, ч. I (стр. 70).

паснаго. Если греческая „ладья“ (морское судно),—опредѣляетъ договоръ 912 года,—будетъ выброшена бурею на чужой берегъ и въ мѣстѣ катастрофы случайно окажутся русскіе мореплаватели, въ такомъ случаѣ эти послѣдніе обязаны принять на себя охрану потерпѣвшаго аварію судна и, оказавъ ему помощь, проводить до безопаснаго пункта. Если греческое судно или вслѣдствіе бури, или вслѣдствіе противнаго вѣтра не въ состояніи окажется идти по назначенію силами своего собственнаго экипажа, въ такомъ случаѣ оказавшіеся при этомъ руссы обязываются „спотрудиться“, т. е. помочь его экипажу и провести на родину, если несчастіе приключилось неподалеку отъ греческихъ береговъ, или же въ Русь, если ближе къ мѣсту аваріи окажется русское побережье. Уголовная кара грозитъ, при этомъ, за убійство, оскорбленіе или кражу, учиненныя на охраняемомъ русскими моряками греческомъ суднѣ.

Опредѣленія договора 912 года, отрицающія столь распространенное въ ту пору береговое право, представляютъ для насъ высокій историческій интересъ. Съ одной стороны—эти опредѣленія несомнѣннѣйшимъ образомъ свидѣтельствуютъ о могуществѣ на Черномъ морѣ нашихъ предковъ начала X вѣка, которые выступаютъ здѣсь отважными мореходцами, оказывающими поддержку и покровительство византійской морской торговлѣ. Съ другой стороны—тѣ же опредѣленія указываютъ намъ на гуманность морского обычнаго права древнихъ руссовъ, въ тѣхъ случаяхъ, конечно, когда эти руссы имѣютъ дѣло съ судами дружественной стороны и сами преслѣдуютъ цѣли мирнаго плаванія; пиратство, какъ извѣстно, далеко не было чуждо и славянскимъ „пѣнителямъ моря“, какъ не было оно чуждо и ихъ скандинавскимъ и инымъ собратіямъ по морскому ремеслу. А что интересующія насъ опредѣленія договора 912 года дѣйствительно представляютъ собою отголосокъ славянскаго правовоззрѣнія, это мы вправѣ заключить, во-первыхъ—изъ свидѣтельства знатока славянства Адама Бременскаго (автора втор. полов. XI вѣка), заявляющаго, что и у балтійскихъ славянъ священною обязанностью почиталось оказываніе помощи потерпѣвшимъ аваріи мореплавателямъ и покровительство мирной морской торговлѣ, вообще; во-вторыхъ—изъ того соображенія, что договоръ 912 года заключался руссами въ качествѣ торжествующихъ побѣдителей, которые предписывали византійцамъ условія мирнаго соглашенія и врядъ ли потерпѣли бы внесеніе въ текстъ его условій, несогласныхъ съ собственнымъ правовоззрѣніемъ ихъ и, къ тому же, возлагающихъ на

нихъ обязанность безкорыстнаго покровительства торговому флоту противной стороны.

Въ 945-мъ году заключенъ былъ новый мирный договоръ руссовъ съ греками—на этотъ разъ уже русскимъ великимъ княземъ Игоремъ и византійскими императорами Романомъ, Константиномъ и Стефаномъ. Этотъ договоръ заключался съ русской стороны при условіяхъ уже совершенно противоположныхъ тѣмъ благопріятнымъ условіямъ, при которыхъ заключенъ былъ договоръ Олега, именно—послѣ предшествовавшаго пораженія, а затѣмъ послѣдовавшаго за нимъ безрезультатнаго похода Игоря на Византію. Казалось бы, что интересующія насъ опредѣленія договора 912 года, какъ выгодныя для грековъ, должны были найти себѣ въ договорѣ 945 года еще большее развитіе,—но на дѣлѣ оказывается не такъ; эти опредѣленія представляются здѣсь несравненно болѣе краткими и болѣе общаго характера: „Если руссы встрѣтятъ потерпѣвшую крушеніе греческую кубару (родъ мореходнаго судна),—постановляетъ относящаяся сюда статья договора Игоря,—то они не должны причинять ей вреда, если же кто изъ руссовъ убьетъ или захватитъ въ неволю кого-либо изъ экипажа или украдетъ что-либо съ потерпѣвшаго бѣдствіе судна—тотъ долженъ отвѣчать за то по законамъ русскимъ и греческимъ". Такимъ образомъ здѣсь, въ договорѣ 945-го года, нѣтъ уже болѣе рѣчи о томъ морскомъ могуществѣ руссовъ на Черномъ морѣ, въ какомъ выступаютъ они передъ нами по договору 912 года; не являются они уже теперь и властными покровителями мирнаго мореплаванія въ черноморскихъ водахъ. Ясно, что къ исходу первой половины X вѣка пало давнее владычество и могущество ихъ на Черномъ морѣ. Оно именно къ этой порѣ пало здѣсь вслѣдствіе появленія на сѣверномъ черноморско-азовскомъ побережьѣ враждебныхъ тюрко-монгольскихъ кочевыхъ ордъ (печенѣги, половцы, татары), которыя отъ времени до времени выбрасывались сюда Азіею и которыя на много вѣковъ,—вплоть до XVIII-го столѣтія,—оттерли русскую народность отъ когда то одноименнаго ей Русскаго (Чернаго) моря...

Издавнія торговыя сношенія Руси съ Византіею стоятъ внѣ всякаго историческаго сомнѣнія. Договоры русскихъ князей съ греками свидѣтельствуютъ о постоянныхъ морскихъ поѣздкахъ въ Царьградъ русскихъ торговыхъ каравановъ; вполнѣ опредѣленныя извѣстія о такого рода морскихъ экспедиціяхъ руссовъ оставили намъ и византійскіе источники (Константинъ Порфирогенетъ). Руссы пользовались, вообще, въ Византіи репутаціей опыт-

ныхъ судостроителей и неустрашимыхъ мореходовъ и греки въ обоихъ этихъ отношеніяхъ всегда охотно пользовались ихъ услугами. Мы знаемъ, что руссы, на ряду съ далматинцами, являлись поставщиками судовъ для византійскаго императорскаго флота и что русскіе гребцы часто встрѣчались на службѣ этого послѣдняго. Договоръ съ греками Олега заключаетъ въ себѣ опредѣленіе, въ силу котораго руссамъ предоставляется свободное право вступать въ службу византійскихъ императоровъ; тотъ же договоръ предусматриваетъ и судьбу наслѣдственнаго имущества, остающагося послѣ русса, находящагося въ византійской службѣ. По свидѣтельству императора Маврикія, въ его время на византійской службѣ насчитывалось до 700 русскихъ гребцовъ. Въ 935-мъ году въ византійскомъ походѣ въ Италію, противъ лангобардовъ, находилось 7 русскихъ кораблей съ 415-ю человѣками экипажа; императоръ Никифоръ при помощи руссовъ велъ свои побѣдоносныя войны, а въ 962—963 годахъ при ихъ же содѣйствіи отвоевалъ островъ Критъ [9]).

Не однѣ мирныя торговыя цѣли и не византійская только служба русскихъ морскихъ кондотьеровъ увлекали нашихъ славянскихъ предковъ на просторъ окрестныхъ морей и побережій. Ихъ самостоятельныя морскія экспедиціи часто принимали характеръ то пиратства, то цѣлыхъ военныхъ походовъ. Впрочемъ, при условіяхъ торговли того времени, самые торговые караваны мирныхъ купцовъ въ большинствѣ случаевъ принимали характеръ военныхъ экспедицій, отправляясь въ путь на вооруженныхъ судахъ и въ сопровожденіи военныхъ экскортовъ, не мало смущавшихъ собою осторожныхъ, подозрительныхъ, грековъ, зорко слѣдившихъ за этими караванами и требовавшихъ себѣ гарантій въ томъ, что, подъ личиною купцовъ, не будутъ проникать въ ихъ предѣлы русскіе удалые любители поживы.

Русскіе разбои по Черному и даже по болѣе отдаленнымъ морямъ были явленіемъ настолько же обыкновеннымъ, насколько обыкновенными были и разбойничьи похожденія балтійскихъ славянъ на Балтикѣ и по Сѣверному морю. Арабъ Аль-Якубъ передаетъ извѣстіе о томъ, что въ 843—844 г.г. „язычники, которыхъ называютъ Русь“, напали на испанское побережье и, ворвавшись въ г. Севилью, плѣняли, грабили, жгли и умерщвляли здѣсь всѣхъ и все. Арабскіе писатели говорятъ о цѣлыхъ островахъ на Чер-

---

[9]) Забѣлинъ: „Исторія русской жизни“, II (стр. 153, 210); Макушевъ: „Сказанія и пр.“, (стр. 135—136).

номъ морѣ, которые слыли „разбойничьими“ и служили прибѣжищемъ русскихъ пиратовъ [10]).

Переходимъ къ морскимъ походамъ нашихъ предковъ на Византію, которые, углубляясь своимъ началомъ къ первымъ историческимъ извѣстіямъ о Руси и руссахъ, непрерывною цѣпью тянутся вплоть до конца первой половины XI вѣка и представляются наиболѣе рельефнымъ отраженіемъ нашего древняго могущества на Черномъ морѣ.

Первый морской походъ руссовъ на Царьградъ, о которомъ дошли до насъ и отечественныя и иностранныя свидѣтельства, относится къ началу второй половины IX вѣка. Наша древнѣйшая лѣтопись пріурочиваетъ этотъ походъ къ 866 году и приписываетъ его кіевскимъ князьямъ Аскольду и Диру; И. Е. Забѣлинъ относилъ этотъ походъ къ 864 г., и только нашему извѣстному византологу проф. В. Г. Васильевскому уже въ самые послѣдніе годы удалось установить точную дату этого событія, которое онъ безповоротно и отнесъ къ 18 Іюня 860 г., т. е. на два года ранѣе предполагаемаго сѣвернаго призванія варяжскихъ князей. По свидѣтельству нашей начальной лѣтописи, походъ этотъ былъ предпринятъ на двухъ стахъ корабляхъ. Ворвавшись съ своимъ флотомъ въ Босфоръ, руссы обложили византійскую столицу, опустошили огнемъ и мечемъ окрестности Константинополя („много убійства христіанамъ сотвориша“, говоритъ лѣтописецъ) и собрались уже штурмовать городскую цитадель, но, по преданію, Царьградъ былъ спасенъ чудомъ поднятой изъ Влахернскаго собора ризы Божіей Матери: внезапно поднявшаяся буря разсѣяла руѣскіе корабли и осаждающіе вынуждены были съ огромнымъ урономъ поспѣшно возвратиться на родину. Картинное описаніе этого набѣга оставлено намъ въ одной изъ своихъ „Бесѣдъ“ очевидцемъ событія, патріархомъ Фотіемъ: „Вспомните,—говоритъ греческій святитель,—тотъ часъ горькій и ужасный, когда передъ глазами нашими проплывали корабли варваровъ, навѣвавшіе что то свирѣпое, дикое, убійственное; вспомните, какъ враги подступали къ городу, угрожая ему простертыми мечами своими; вся человѣческая надежда отлетѣла тогда отъ людей и единственное убѣжище оставалось лишь у Бога“... Было бы ошибочнымъ, какъ дѣлали это нѣкоторые авторы прежняго времени, видѣть въ этомъ походѣ первое соприкосновеніе руссовъ съ византійцами; было бы еще большею ошибкою,—а въ такую именно ошибку впадали крайніе норма-

10) М. П. Погодинъ: „Изслѣдованія, замѣчанія и лекціи по русской исторіи“, т. III, М. 1846 (стр. 238, 253—254); Гаркави: „Сказанія и пр.“ (стр. 63).

нисты ,—видѣть въ этихъ нападающихъ на Царьградъ русскихъ-сѣверныхъ варяговъ (норманов). Не говоря уже о томъ, что это событіе имѣло мѣсто на два года ранѣе предполагаемаго въ 862-мъ призванія варяговъ и что наша древнѣйшая лѣтопись вполнѣ опредѣлительнымъ образомъ приписывать его южно-русскимъ князьямъ Аскольду и Диру, вся обстановка греческаго (патріарха Фотія) повѣствованія объ этомъ набѣгѣ несомнѣннымъ образомъ свидѣтельствуютъ въ пользу того, что морской походъ 860-го года былъ лишь однимъ изъ эпизодовъ предшествовавшихъ, вѣроятно весьма давныхъ, то мирныхъ, то вражескихъ, отношеній между Византіею и Русью; патріархъ Фотій знаетъ „роса“ въ качествѣ народа, пользующагося широкою извѣстностью („глаголемый Росъ, о которомъ многіе многое разсказываютъ и который въ жестокости и кровопролитіи всѣ народы превосходитъ“, который „поработивъ живущіе вокругъ него и возгордясь своими побѣдами воздвигъ руки и на Римскую Имперію“, пишетъ цареградскій іерархъ). Несомнѣннымъ представляется, что и самый набѣгъ 860-го года явился лишь актомъ возмездія руссовъ за обиды и несправедливости, передъ тѣмъ понесенныя ихъ соотечественниками въ Византіи: „Ихъ (руссовъ) привелъ къ намъ гнѣвъ (т. е. месть),—обращается патріархъ къ своей паствѣ.—Часто внушалъ я вамъ: берегитесь, исправьтесь, не попустите отточиться Божію мечу и натянуться Его луку, не лукавьте съ честными людьми“.... Все только что сказанное представится въ нашихъ глазахъ еще болѣе убѣдительнымъ, если мы примемъ во вниманіе, что и договоры русскихъ князей съ греками заключаютъ въ себѣ не только указанія на издавнія торговыя и дипломатическія сношенія между обѣими странами, но содержатъ въ себѣ (договоръ 912 года) ссылку на „отъ многихъ лѣтъ межъ христіанъ и Русью бывшую любовь“, каковую любовь теперь обѣ стороны желаютъ лишь укрѣпить и утвердить на будущее время [11]).

Второй историческій походъ руссовъ на Византію, при участіи подданныхъ Кіеву племенъ, предпринятъ былъ въ 907-мъ году великимъ княземъ Олегомъ. Этотъ походъ явился, одновременно, и сухопутнымъ и морскимъ: часть русской рати выступила на коняхъ, западнымъ побережьемъ Чернаго моря, главная же рать шла въ судахъ; по свидѣтельству лѣтописца, у Руси находилось въ распоряженіи двѣ тысячи кораблей, изъ которыхъ на каждомъ имѣлось по 40 воиновъ. Ознаменовавшійся жестокими неистов-

[11]) М. П. Погодинъ: „Изслѣдованія, замѣчанія и лекціи по русской исторіи“, т. III, М. 1846 (стр. 238, 253—254); Гаркави: „Сказанія и пр.“ (стр. 63).

ствами руссовъ, этотъ побѣдоносный походъ, по окончаніи котораго Олегъ, по преданію, прибилъ свой щитъ на вратахъ Цареграда, имѣлъ послѣдствіемъ заключеніе мирнаго договора 912-го года, предоставившаго побѣдителямъ весьма значительныя льготы по торговлѣ съ Византіей. Въ 942-мъ году поднялся на Византію преемникъ Олега—великій князь Игорь. По словамъ нашей лѣтописи, Игорь двинулся на Царьградъ во главѣ 10 тысячъ морскихъ судовъ, носившихъ названіе „скедій“, но болѣе достовѣрно свидѣтельство иностраннаго современника событія, епископа Ліутпранда, который говоритъ лишь о тысячѣ русскихъ судовъ этого похода. Ознаменовавшись невѣроятными звѣрствами руссовъ, этотъ походъ окончился для нихъ неудачею: примѣненный византійцами въ морскомъ бою „греческій огонь“ истребилъ русскій флотъ и только части руссовъ посчастливилось благополучно достигнуть устьевъ Днѣпра. Жаждя мести за пораженіе, Игорь въ 944-мъ году снова двинулся на Византію двойною ратью—и морскою и сухопутною, но до открытаго столкновенія дѣло на этотъ разъ не дошло: русскій князь принялъ предложенный ему греческими императорами миръ, результатомъ чего и явился договоръ 945-го года, далеко уже не столь выгодный для руссовъ сравнительно съ договоромъ 912-го года.

Слѣдующимъ морскимъ походомъ руссовъ явился походъ великаго князя Святослава на дунайскихъ Болгаръ, 967-го—968-го годовъ, во время котораго русскій князь прошелъ грозою по всему балканскому Дунаю.

Послѣднимъ морскимъ походомъ Руси на Византію явился походъ 1043 г., снаряженный великимъ княземъ Ярославомъ подъ предводительствомъ своего сына Владиміра и, подобно набѣгу 860-го года, бывшій проявленіемъ чувства мести за обиду русскихъ купцовъ въ Царьградѣ, сопровождавшуюся убійствомъ знатнаго русина. Этотъ походъ представляетъ особенный интересъ по сообщенному грекомъ Пселломъ описанію морскаго боя руссовъ и византійцевъ; подробности этого любопытнаго описанія очевидца знакомятъ насъ съ способами и пріемами русской войны на морѣ. Руссы поставили свои суда развернутою линіею, выйдя для этого на довольно значительное пространство въ открытое море и выставивъ свою боевую линію противъ греческаго флота, отъ берега къ берегу. Какъ только византійскіе военные корабли („тріиры“) двинулись въ атаку противъ нихъ, русскія суда, усиленно выгребая, устремились имъ на встрѣчу и, окруживъ каждый изъ непріятельскихъ кораблей, старались пробить ихъ въ подводной

части деревянными таранами. Этотъ походъ окончился неудачею: благодаря дѣйствію греческаго огня, византійцы прорвали русскую боевую линію и только небольшая часть русскихъ судовъ, избѣгнувъ гибели, возвратилась въ устья Днѣпра[12]).

Походъ 1043 г. явился послѣднимъ отголоскомъ все болѣе и болѣе падающаго, начиная съ конца первой половины X вѣка, русскаго морского владычества и могущества въ Черноморьи.

Если рѣчная система Днѣпра открывала нашимъ отдаленнымъ предкамъ торный путь въ Черноморье, то совершенно такую же роль играла рѣчная система Волги по отношенію къ Каспійскому морю и лежащимъ за нимъ странамъ далекаго, по условіямъ сообщеній того времени, востока.

Надо полагать (это подкрѣпляется и данными восточной нумизматики), что Каспійскія и Прикаспійскія страны были уже весьма рано знакомы древнимъ славянскимъ насельникамъ восточной Европы, также рано проторившимъ себѣ въ эти страны болѣе или менѣе удобные торговые пути. Древнѣйшія историческія свидѣтельства о водныхъ путяхъ сюда руссовъ восходятъ, по крайней мѣрѣ, уже къ 60-мъ или 70-мъ годамъ IX вѣка,—какъ разъ къ той же порѣ, къ которой пріурочиваются и первыя достовѣрныя извѣстія о морскихъ похожденіяхъ руссовъ въ Черноморьи. Сюда относится любопытное свидѣтельство арабскаго (вѣрнѣе-персидскаго) географа Ибнъ-Хордадбе, занесенное въ его сочиненіе: „Книги путей и государствъ“ (третьей четверти IX вѣка). Описывая здѣсь различные, существовавшіе въ его время, торговые пути, Ибнъ-Хордадбе передаетъ о русскихъ нижеслѣдующее: „Что касается купцовъ русскихъ, которые изъ племени славянъ, то они вывозятъ мѣха выдры, черныхъ лисицъ и мечи изъ дальнѣйшихъ концовъ Славоніи къ Румскому (Римскому, т. е. Черному, а быть можетъ и Средиземному) морю, гдѣ царь Рума беретъ съ нихъ десятину (пошлину)“. Здѣсь идетъ рѣчь объ уже извѣстномъ намъ днѣпровско-черноморскомъ итинеріи нашихъ предковъ. Слѣдомъ за тѣмъ авторъ разсказываетъ и о путяхъ тѣхъ же русскихъ купцовъ на востокъ: „Если желаютъ,—продолжаетъ онъ,—то они ходятъ также на корабляхъ по рѣкѣ Славоніи (рѣка Славоніи, Славянская рѣка—наименованіе у арабовъ р. Волги) и проходятъ по заливу Хазарской столицы (рѣчь идетъ о дельтѣ р. Волги, на которой стоялъ городъ Итиль, столица Ха-

[12]) Подробности у Забѣлина: „Исторія русской жизни и пр.“, II (стр. 459—463).

зарскаго царства), гдѣ владѣлецъ ея беретъ съ нихъ десятину". Но русскіе купцы хаживали и еще дальше того: „Затѣмъ они ходятъ къ морю Джурджана (Каспійское), имѣющаго 500 фарсанговъ въ діаметрѣ, и здѣсь выходятъ на любой берегъ. Иногда же они привозятъ свои товары на верблюдахъ и въ Багдадъ" [13]). Не слѣдуетъ думать, чтобы приднѣпровскимъ руссамъ, желающимъ проникнуть въ волжскія низовья и прикаспійскія страны, доводилось предпринимать долгій, утомительный и опасный путь къ верховьямъ рѣки Волги и уже отсюда спускаться, всѣмъ ея теченіемъ, вплоть до Каспія; мы уже имѣли выше случай замѣтить, а въ своемъ мѣстѣ увидимъ это подробнѣе, что изъ нижняго Приднѣпровья вели въ нижнее Поволжье еще и другіе пути,—пути южные, прилегавшіе по Приазовью, а затѣмъ рѣкою Дономъ, до извѣстнаго волго-донскаго волока, пути, которые сдѣлались опасными и стали приходить въ забвеніе послѣ появленія въ южной Руси тюркскихъ и монгольскихъ кочевниковъ, заполонившихъ собою черноморскія и азовскія степи и заступившихъ руссамъ исконные пути къ Черноморью и Азовскому морю.

На просторъ Каспія и нижне-волжскихъ степей влекли руссовъ далеко не однѣ только мирныя торговыя цѣли, какъ видѣли мы это и по отношенію къ Черноморью. По свидѣтельствамъ арабскихъ писателей, руссы еще въ 80-хъ годахъ IX вѣка (около 880-го г.) приходили воевать прикаспійскія страны, а лѣтъ черезъ тридцать снова явились сюда же на 16-ти корабляхъ, ознаменовавъ свой набѣгъ грабежами и убійствами, но въ оба эти набѣга они были перебиты туземцами.

Болѣе грандіозный походъ на Каспій былъ предпринятъ руссами въ 913—914 году. Подробный разсказъ про этотъ походъ оставилъ намъ арабъ Аль-Масуди (авторъ первой половины X-го вѣка), относящій его къ 300-му году гиджры. Этотъ походъ, предпринятый, быть можетъ, въ отмѣстку за предшествовавшее двукратное избіеніе на Каспіѣ руссовъ, былъ направленъ однимъ изъ южныхъ путей, соединявшихъ Приднѣпровье съ нижнимъ Поволжьемъ, и совершился, по свидѣтельству арабскаго автора, при слѣдующихъ обстоятельствахъ. Выйдя изъ устья Днѣпра на пятистахъ корабляхъ, вмѣщавшихъ въ себѣ 50 тысячъ пѣшихъ и конныхъ воиновъ, и обогнувъ нынѣшній Крымскій полуостровъ, руссы подошли къ Керченскому проливу, оберегавшемуся казарскою

---

[13]) Гаркови: „Сказанія мусульманскихъ писателей и пр." (стр. 49); ср. у Забѣлина: „Исторія русской жизни и пр." (I, стр. 444—445) и у Макушева: „Сказанія иностранцевъ и пр." (стр. 121—124).

стражею. Посуливъ казарскому царю половину будущей добычи и получивъ отъ него разрѣшеніе на входъ въ Азовское море, руссы поднялись вверхъ по р. Дону до волго-донского волока, переволокли черезъ послѣдній (на колесахъ—предполагаетъ И. Е. Забѣлинъ) свою флотилію и, спустившись рѣкою Волгою, достигли расположенной въ ея устьяхъ хазарской столицы Итиля, обычнаго прикаспійскаго русскаго торговаго рынка. Выйдя отсюда на просторъ Каспійскаго моря и высадивъ на берега конные отряды, руссы стали громить прибрежные города, избивая жителей, выжигая зданія, потоками проливая кровь населенія. „Народы, обитавшіе около этого моря, съ ужасомъ возопили,—пишетъ Масуди,—такъ какъ до того времени мѣста эти навѣщались лишь купцами и рыболовами". Многіе мѣсяцы властно хозяйничали руссы на Каспійскомъ морѣ и въ прилегающихъ къ нему странахъ, но на обратномъ пути въ Русь, въ устьяхъ Волги, они были на голову разгромлены вооруженными противъ нихъ хазарами и только части русскихъ полчищъ удалось спастись бѣгствомъ вверхъ по Волгѣ, гдѣ и эти немногіе бѣглецы были перебиты булгарами и буртасами; до 30-ти тытячъ удалыхъ руссовъ будто бы сложили, на этотъ разъ, кости свои въ устьяхъ „великой русской рѣки"....

Лѣтъ тридцать спустя, въ 944-мъ году, слѣдовательно одновременно съ вторымъ походомъ в. к. Игоря на Византію, руссы снова наводятъ ужасъ на прикаспійскія страны, о чемъ даютъ намъ свидѣтельство два современныхъ автора—арабскій и персидскій. На этотъ разъ, пройдя грозою по Каспію, руссы поднялись изъ него вверхъ по теченію рѣки Куры и разгромили здѣсь городъ Берду, гдѣ и намѣревались зазимовать, но отсюда выжила ихъ появившаяся среди нихъ повальная болѣзнь, заставившая руссовъ перебраться со всѣмъ награбленнымъ добромъ на корабли и спѣшно уйти на нихъ во свояси [14]).

Существовало и еще одно, уже совершенно мирное, побужденіе, которое неудержимо влекло древнихъ славянъ къ водѣ. Это—рыболовство и рѣчные и морскіе промыслы, представлявшіе собою, какъ единодушно свидѣтельствуютъ о томъ всѣ источники, существенный факторъ въ экономической жизни славянства, вообще, и русскаго славянства, въ частности.

У прибалтійскихъ славянъ рыболовство было самымъ распространеннымъ, послѣ земледѣлія, занятіемъ народа; ихъ рыболов-

[14]) Гаркави: „Сказанія мусульманскихъ писателей и пр." (стр. 130—133); Забѣлинъ: „Исторія русск. жизни и пр.", II (стр. 145, 147, 166—167).

ныя ватаги, пользовавшіяся особыми льготами и корпоративными правами и нерѣдко разроставшіяся въ обширныя рыбацкія селенія-общины („хызы", „хызары"), были разсѣяны по всѣмъ рѣкамъ, озерамъ и морскимъ заливамъ и побережьямъ [15]). Рыболовство и другіе рѣчные и морскіе промыслы съ очень раннихъ и доисторическихъ временъ влекли и восточныхъ славянъ, вошедшихъ впослѣдствіе въ составъ русской народности, къ берегамъ морей, рѣкъ и озеръ. И. Е. Забѣлинъ высказываетъ предположеніе, что черноморскіе и азовскіе рыбные промыслы еще въ античныя эпохи должны были неудержимо привлекать къ этимъ прибрежьямъ отважныхъ насельниковъ рѣчныхъ бассейновъ Днѣпра, Буга и Дона, создать изъ нихъ особыя рыбацкія станицы, по необходимости принимавшія полувоенный характеръ; почтенный историкъ усматриваетъ возможность возникновенія здѣсь именно на такой почвѣ дружинныхъ, казацкихъ, началъ и условій быта. Въ IX-мъ и въ первой половинѣ X-го вѣковъ на черноморскомъ побережьѣ такія полувоенныя рыбацкія ватаги уже несомнѣннымъ образомъ существовали и за ихъ счетъ должна быть, по всей вѣроятности, отнесена значительная доля удалыхъ морскихъ похожденій здѣсь руссовъ. Договоръ съ греками 945-го года обязываетъ руссовъ „не творить зла никакого же" корсунянамъ, приходящимъ для рыбныхъ промысловъ въ днѣпровское устье; но, съ другой стороны, тотъ же договоръ, составленный, какъ извѣстно, при неблагопріятныхъ для русской стороны условіяхъ, запрещаетъ русскимъ промышленникамъ зимовать въ устьяхъ Днѣпра, на Бѣлобережьи и у Святого Елферія: съ наступленіемъ осени они обязываются уходить „въ домы своя, въ Русь". Заѣзжали русскіе промышленники для рыбной ловли и на Каспій; во время набѣга 913-го года прикаспійскіе туземцы были особенно поражены постигшею ихъ русскою грозою главнымъ образомъ потому, что руссы до того появлялись на каспійскихъ водахъ лишь въ роли купцовъ и рыболововъ.

Развитіе рыбнаго промысла создало въ древней Руси рыболововъ или „кочетниковъ" (отъ слова „кочетъ"—названіе приспособленія для весла), какъ совершенно обособленный классъ населенія, организующійся въ самоуправляющіяся общины, получающій отъ князей уставныя жалованныя грамоты, опредѣляющія ихъ внутренній распорядокъ жизни и отношенія къ государству, представляющія имъ извѣстнаго рода права и преимущества, возлагающія на нихъ и опредѣленныя обязанности. Въ послѣдующіе вѣка истори-

[15]) Котляревскій: „Древности юридич. быта и пр." (стр. 41); Первольфъ: „Германизація и пр." (стр. 73, 87, 88, 91, 96, 103, 107—108, 115, 234).

ческой жизни русскаго народа (даже въ XVI-XVII-мъ вѣкахъ) видимъ мы и особыя дворцовыя, обыкновенно привиллегированныя, рыбацкія ватаги и общины, обязанныя или ловить и поставлять къ государеву двору рыбу и рыбные продукты, или же отдавать лишь опредѣленную часть своего улова; такія ватаги-общины состояли въ вѣдѣніи дворцоваго управленія, подобно общинамъ дворцовыхъ пашенныхъ крестьянъ, общинамъ кречетниковъ и помытчиковъ, обязанныхъ воспитывать и поставлять охотничьихъ птицъ для государевой соколиной охоты и т. п. промысловымъ общинамъ дворцоваго вѣдомства. Въ подобныя ватаги-общины организовались и „бобровники“, т. е. лица, промышлявшія ловлею бобровъ (бобровые гоны), которыми въ то время изобиловали русскія рѣки. Кромѣ осѣдлыхъ общинъ-ватагъ, древняя Русь издревле знавала и организованныя передвижныя промысловыя ватаги, отдаленные походы которыхъ, предпринимаемые подъ руководствомъ выборныхъ представителей,—„ватамановъ“,—нерѣдко принимали характеръ трудныхъ, опасныхъ и сопряженныхъ съ лишеніями экспедицій, изыскивавшихъ новыя сообщенія, протаривавшихъ новые торговые пути, дѣлавшихъ даже новыя географическія открытія; извѣстно, что большею частью русскихъ открытій, совершенныхъ въ XVII-мъ вѣкѣ въ сѣверо-восточной Сибири, по побережьямъ Ледовитаго Океана и морей Берингова и Охотскаго, географія обязана русскимъ ватагамъ, ходившимъ тамъ въ поискахъ морскихъ звѣриныхъ промысловъ и высокоцѣнившихся въ древней Руси мамонтовой кости и „рыбьяго“ (моржеваго) зуба [16]). Далеко забирались русскія промысловыя ватаги: еще отъ XIII вѣка, задолго до перваго знакомства съ Сибирью, доходятъ до насъ извѣстія о томъ, что партіи новгородскихъ промышленниковъ уходили глубоко на сѣверъ—въ Бѣлое море, на Мурманъ,

[16]) Здѣсь умѣстнымъ будетъ припомнить, что многія весьма важныя географическія открытія, сдѣланныя въ старинной Руси русскими мореходами и торговцами, прошли въ значительной степени безслѣдно во внѣшней исторіи русской культуры. Вспомнимъ русское „хожденіе“ въ далекую Индію (въ XIV в.) тверского купца Афонасія Никитина, предварившее собою открытіе Васкою де-Гаммо морского пути въ Индостанъ; вспомнимъ первое морское плаваніе вокругъ сѣверныхъ береговъ Скандинавскаго полуострова, совершенное въ 1496 г. русскимъ дьякомъ Григоріемъ Истомою, или подвигъ казака Дежнева, за 80 лѣтъ до Беринга открывшаго несправедливо названный именемъ послѣдняго проливъ; вспомнимъ, наконецъ, открытія Анкудинова, Стадухина, Игнатьева, Михайлова, Власьева и мн. др. служилыхъ, ратныхъ и торговыхъ людей, обогатившихъ своими экспедиціями восточносибирскую географію XVII вѣка.

на побережья Ледовитаго океана, занимаясь здѣсь ловлею рыбы, моржей и тюленей [17]).

То важное значеніе, какое представляютъ собою моря, источники, рѣки и, вообще, воды въ жизни древняго славянства—не могло не отразиться, конечно, и на религіозныхъ вѣрованіяхъ ихъ. И, дѣйствительно, культъ водъ и населяющихъ ихъ мифическихъ существъ, представляющихся обыкновенно враждебными человѣку, присущій всѣмъ народамъ на извѣстной ступени культурнаго развитія ихъ, даетъ особенно рельефно наблюдать себя въ исторической жизни народовъ славянскаго корня. Водопоклоненіе, культъ водъ, наряду съ поклоненіемъ рощамъ и лѣсамъ—было чрезвычайно распространено въ древнія времена среди славянъ. Гельмгольдъ (XII вѣкъ) свидѣтельствуетъ, что славяне боготворили источники и рощи. Титмаръ Мерзебургскій (X—XI в.в.) пишетъ, что славяне воздавали божеское почитаніе морю, считая его обиталищемъ демоновъ („mare demonibus cultum"). Припомнимъ слова бѣлозерскихъ кудесниковъ 1071 г., которые, какъ разсказываетъ наша начальная лѣтопись, на вопросъ княжескаго даньщика Яна Вышатича о богѣ, въ котораго они вѣруютъ, отвѣчали, что они вѣруютъ въ „антихриста" (злого духа), который, по ихъ словамъ—„сѣдить въ безднѣ" [18]). Прибалтійскіе славяне давали клятву, ввергая камень въ воду со словами: „какъ камень тонетъ въ пучинѣ, такъ да погибну и я, если нарушу клятву". У чеховъ поклоненіе рѣкамъ и источникамъ держалось до временъ Косьмы Пражскаго (начало XII в.). Наша Густинская лѣтопись свидѣтельствуетъ о древнихъ человѣческихъ жертвоприношеніяхъ источникамъ и озерамъ, заключавшихся въ утопленіи приносимыхъ въ жертву, или же только въ символическомъ обливаніи ихъ водою, или окунаніи ихъ въ воду; послѣднее, по словамъ лѣтописца, практиковалось еще и послѣ введенія христіанства. Въ „Житіи муромскаго князя Константина" говорится, что язычники „клали требы", т. е. приносили жертвы, рѣкамъ и озерамъ. По свидѣтельству Льва Діакона, воины в. к. Святослава, схоронивъ убитыхъ въ бою товарищей, правили по нимъ тризну, погружая

---

[17]) Н. Я. Аристовъ: „Промышленность древней Руси", С.П.Б., 1866 (стр. 20 и сл.); Забѣлинъ: „Исторія русской жизни и пр.", I (стр. 416); Иловайскій: „Исторія Россіи", т. I, ч. 2 (стр. 311).

[18]) Любопытно, что демонизація моря встрѣчается и у другихъ народовъ древности. Такъ, древніе египтяне почитали море жилищемъ разрушительнаго начала Тифона и питали къ нему суевѣрный страхъ (см. Л. И. Мечникова: „Цивилизація и великія историческія рѣки", С.П.Б. 1899, стр. 132—133).

въ воду пѣтуховъ и младенцевъ. Церковный уставъ, приписываемый в. к. Владиміру Св., запрещаетъ, въ ряду другихъ переживаній стараго язычества, и „моленія у воды“. Вѣра въ водяныхъ „вилъ“ (у южныхъ славянъ), въ „дѣдушку—водянаго“ и „русалокъ“ (у русскихъ славянъ) пережила тысячелѣтіе паденія древняго язычества, въ извѣстной степени и до нашихъ дней сохраняясь въ массахъ [19].

Почитаніе водъ граничило съ антропоморфизаціею ихъ. Моря, озера, рѣки, источники—олицетворяются въ образѣ живыхъ существъ, то покровительствующихъ человѣку, то ему враждебныхъ. Рѣкамъ присвоиваются эпитеты „батюшки“, „матушки“, „кормилицы“ (Тихій Донъ батюшка, Волга матушка кормилица); Дунаю,—прародинѣ славянъ въ Европѣ,—придается почетное „отчество“ (Дунай—сынъ Ивановичъ); въ „Словѣ о полку Игоревѣ“ Ярославна, обращаясь съ своимъ плачемъ къ природѣ, взываетъ и къ Днѣпру, величая его „славнымъ“ и „господиномъ“. Озерамъ и рѣкамъ приписываются даже родственныя отношенія между собою: коренная рѣка—мать, ея притоки—старшіе и младшіе братья и сестры. Въ былинѣ о Садкѣ, богатомъ гостѣ, Волга—матушка, прощаясь съ героемъ былины, велитъ ему передать отъ нея поклонъ брату ея, озеру Ильменю:

Какъ придешь ты въ Новгородъ—
Поклонись отъ меня брату моему,
А славному озеру Ильменю.

Садко передаетъ поклонъ Волги озеру Ильменю, являющемуся передъ нимъ въ образѣ удалого добраго молодца: „А почемъ ты знаешъ сестру мою?“—вопрошаетъ его Ильмень. „Двѣнадцать лѣтъ гулялъ я по ней, знаю ее отъ вершины и до устья“—отвѣчаетъ Садко. Озеро Ильмень, въ образѣ того же добраго молодца, учитъ Садко уму-разуму, научаетъ его, какъ ему жить да ладить съ безпокойными новгородцами. Въ ладу жилъ Садко—гость съ Волгою и Ильменемъ; прощаясь съ русскою рѣкою—кормилицею передъ уходомъ на Ильмень, онъ приноситъ ей даже трогательную благодарственную жертву:

Отрѣзалъ онъ хлѣба великій сукрой,
А и солью посолилъ, его въ Волгу опустилъ:
А спасибо тебѣ Волга—матушка рѣка!

---

[19]) Макушевъ (стр. 76—78); Котляревскій: „Древности юрид. быта и пр.“ (стр. 162): Чистяковъ: „Жизнь древнихъ славянъ по хроникѣ Титмара Морзебургскаго“, С.П.Б. 1854 (стр. 13, 15).

А гулялъ я по тебѣ двѣнадцать лѣтъ—
Никакой я притки—скорби не видалъ.....

Вышелъ Садко на своихъ корабляхъ изъ озера Ильменя въ Волховъ—рѣку, съ Волхова въ озеро Ладожское, отсюда въ Неву-рѣку и очутился въ синемъ морѣ. Здѣсь довелось ему считаться съ высшимъ воднымъ существомъ—самимъ царемъ морскимъ. Непривѣтливо встрѣтилъ его царь морской: воздвигъ противъ него бурю и Садко бросается съ корабля въ море, въ качествѣ умилостивительной жертвы; на днѣ моря Садко лицомъ къ лицу встрѣчается съ грознымъ морскимъ божествомъ, тѣшитъ царя морского игрою на гусляхъ и даже женится на одной изъ дѣвицъ его подводнаго царства. Воспоминаніе о существовавшихъ когда то умилостивительныхъ и благодарственныхъ, человѣческихъ даже, жертвоприношеніяхъ воднымъ божествамъ—слышится и въ извѣстной легендѣ о позднѣйшемъ русскомъ удаломъ добромъ молодцѣ, славномъ атаманѣ Стефанѣ Тимофеевичѣ Разинѣ, который, въ порывѣ благодарности „Волгѣ—матушкѣ великой рѣкѣ," одарившей его „златомъ, серебромъ и всѣмъ добромъ, словно отецъ съ матерью надѣлившей его и честью и славою"—бросаетъ въ ея волны любимую наложницу свою, плѣнную персидскую княжну.....

Разъ существовалъ у древнихъ славянъ религіозный культъ водъ, ничего удивительнаго не должно уже представляться въ томъ, что они питали въ извѣстныхъ случаяхъ благоговѣйное почитаніе и къ предметамъ, связаннымъ съ водами и съ плаваніемъ по нимъ. Сюда можно отнести, напримѣръ, лодки и другія водоходныя суда, имѣвшія, повидимому, нѣкоторое соотношеніе къ погребальнымъ обычаямъ нашихъ языческихъ предковъ, въ основѣ ритуала которыхъ лежало, какъ извѣстно, сожженіе труповъ покойниковъ. Арабскій писатель Ибнъ-Фадланъ, имѣвшій случай близко наблюдать нравы и образъ жизни славянъ, свидѣтельствуетъ намъ, что послѣ кончины русса-бѣдняка, тѣло его клали въ небольшое судно и, вмѣстѣ съ нимъ, сжигали на кострищѣ. Болѣе торжественный и болѣе грандіозный характеръ принимали похороны богатыхъ руссовъ, свидѣтелемъ каковыхъ довелось быть нашему автору въ г. Булгарѣ, гдѣ, въ бытность его тамъ, умеръ знатный руссинъ, пріѣхавшій сюда для торговыхъ цѣлей. Ибнъ-Фадланъ весьма подробно разсказываетъ весь довольно сложный церемоніалъ сожженія трупа этого руссина, совершеннаго въ его же собственномъ суднѣ, вытащенномъ для этой цѣли на берегъ и утвержденномъ здѣсь на подпоркахъ; трупъ былъ сожженъ въ парадномъ одѣяніи, вмѣстѣ съ положеннымъ въ судно виномъ, мя-

сомъ, хлѣбомъ, плодами и благовоніями и принадлежавшимъ покойному оружіемъ; съ умершимъ сожгли также его любимую дѣвушку, двухъ коней, двухъ быковъ, собаку и пѣтуха съ курицей. Сожженнаго въ загробный міръ сопроводили, такимъ образомъ, всѣ тѣ предметы и существа, которыя составляли обыденную принадлежность его обихода; переселяется онъ въ иной міръ и вмѣстѣ съ своимъ судномъ,—этимъ необходимымъ передвижнымъ домомъ древне-русскаго воина и торговаго гостя. Слѣды трупосожженія въ лодкахъ были обнаружены г. Нефедовымъ при раскопкахъ имъ курганов Костромской губерніи, произведенныхъ въ 1894—1898 г.г. Употребленіе при погребальномъ обрядѣ лодокъ быть можетъ пережило даже паденіе язычества: трупъ убитаго князя Глѣба спутники его покрываютъ опрокинутою верхомъ лодкою. Любопытно, что обычай хоронить покойниковъ въ лодкахъ, иногда спуская даже послѣднія по теченію рѣки, встрѣчается, въ числѣ погребальныхъ обычаевъ, и у нѣкоторыхъ другихъ народовъ индо-европейскаго корня. Весьма возможно, что близкую генетическую связь съ существовавшимъ нѣкогда погребеніемъ покойниковъ въ лодкахъ представляетъ и позднѣйшее погребеніе въ выдолбленныхъ колодахъ, бывшее раньше у насъ во всеобщемъ употребленіи, а отчасти и до нашихъ дней не вышедшее еще изъ обычаевъ (напримѣръ у старообрядцевъ).

Нельзя не отмѣтить и символическаго, притомъ почетнаго, значенія, придававшагося лодкамъ у нашихъ предковъ. Сюда относится, именно, ношеніе въ лодкахъ гостей, которымъ желали оказать особые знаки вниманія; такъ въ лодкахъ, прямо отъ берега Днѣпра, вносятся въ Кіевъ послы-сваты, явившіеся къ великой княгинѣ Ольгѣ отъ имени древлянскаго князя Мала. И. Е. Забѣлинъ предполагаетъ, что лодки, или носимыя на рукахъ, или поставленныя на колесахъ, могли замѣнять у нашихъ предковъ почетныя носилки или колесницы въ тѣхъ случаяхъ, когда нужно было оказать извѣстнымъ лицамъ особые знаки вниманія или почета [20]).

Мы познакомились въ общихъ чертахъ съ значеніемъ водъ и водныхъ путей сообщенія у отдаленныхъ предковъ нашихъ, въ связи со значеніемъ ихъ у древнихъ славянъ, вообще. Подробнѣе познакомились мы, при этомъ, съ значеніемъ морей, омывавшихъ

---

[20]) Гаркави: „Сказанія и пр.“ (стр. 96 и сл.); Д. И. Багалѣй: „Исторія Сѣверской земли“, К. 1882 (стр. 74—75); Забѣлинъ: „Исторія руск. жизни и пр“. II (стр. 177—178).

населенныя ими или же находившіяся въ сферѣ ихъ вліянія территоріи и съ состояніемъ у нихъ мореплаванія и морского дѣла.

Въ настоящее время мы должны будемъ перейти къ хорографическому очерку и къ уясненію значенія уже внутреннихъ, рѣчныхъ и озерныхъ, водныхъ путей сообщенія древней Руси, въ связи съ самыми условіями пользованія ими нашими предками.

Разложимъ передъ собою географическую карту восточной Европы (смотри карту № I). Уже бѣглый взглядъ на эту карту покажетъ намъ, что здѣсь, въ естественныхъ предѣлахъ, указанныхъ омывающими ея морями, привольно и широко раскинулась обширная равнина. Это та, именно, восточно-европейская равнина, на почти безпредѣльныхъ пространствахъ которой суждено было зародиться и, затѣмъ, въ теченіи долгаго ряда вѣковъ слагаться и развиваться русской народности и русской государственности.

Приглядимся къ общему характеру этой обширной равнины.

Отъ подножья Карпатовъ и до Уральскаго горнаго хребта, отъ дикихъ скалъ Финляндіи до снѣжныхъ вершинъ Кавказа—она представитъ нашему взору впечатлѣніе однообразной плоскости, лишь мѣстами пересѣкаемой незначительными по своей мощности горными отрогами и плоскими возвышенностями. Эта почти безпредѣльно раскинувшаяся равнина по всѣмъ направленіямъ прорѣзывается могучими рѣками, которыя, близко сходясь своими истоками въ предѣлахъ такъ называемой „Валдайской возвышенности“, отсюда, образуя болѣе или менѣе сложныя рѣчныя системы, въ широкихъ рѣчныхъ долинахъ изливаются въ прилегающія къ этой равнинѣ моря—Балтійское, Черное и Каспійское.

Обиліе и многоводность рѣкъ, по всѣмъ направленіямъ перерѣзывающихъ восточную равнину Европы, всегда поражали собою вниманіе географовъ и путешественниковъ, посѣщавшихъ нынѣшнее отечество наше. Даже знаменитый отецъ исторіи Геродотъ, имѣвшій, вообще, весьма смутныя и фантастическія представленія о странахъ, лежащихъ за предѣлами ближайшаго сѣвернаго побережья Чернаго моря, зналъ, тѣмъ не менѣе, что эти страны „славятся большими судоходными рѣками“. Гидрографическія особенности этой обширной равнины всегда обращали на себя вниманіе и въ позднѣйшіе, уже ближайшіе къ намъ, вѣка; онѣ и современными землеописателями справедливо считаются типичными для общей обрисовки ея территоріи.

Если исторія человѣческой культуры съ полною убѣдительностью доказываетъ намъ, что географическій характеръ мѣстно-

сти, занятой народомъ, всегда въ значительной степени предопредѣляетъ собою направленіе будущей исторической жизни его, то это положеніе находитъ себѣ особенно наглядныя подтвержденія въ исторіи русскаго народа. Озерамъ, рѣкамъ и рѣчнымъ путямъ сообщенія—суждено было выполнить въ историческихъ судьбахъ нашей народности роль, значеніе которой далеко не оцѣнено еще, быть можетъ, въ надлежащей степени. Рѣки и ихъ системы послужили основою географическаго разселенія славянскихъ и финскихъ племенъ, образовавшихъ собою русскую народность. Внутренними водными путями поддерживали наши отдаленные предки свои мирныя и враждебныя отношенія съ Черноморьемъ и славною Византіею; эти же пути служили имъ къ поддержанію связей съ торговымъ Балтійскимъ побережьемъ; великій водный Волжскій путь открывалъ имъ дорогу къ владѣніямъ прикамскихъ Булгаръ и къ берегамъ Каспія..... Рѣчныя системы, въ связи съ факторами этнологическими, легли въ основу дѣленія древней Руси на удѣлы, какъ легли они и въ основу областного дѣленія ея. По теченіямъ рѣкъ совершилось историческое поступательное движеніе русской народности на сѣверо-востокъ, югъ и юго-западъ,—то въ видѣ мирной колонизаціи, монастырской или земледѣльческой, то въ видѣ вооруженныхъ движеній противъ сосѣднихъ народностей, загораждавшихъ Руси пути къ приволью сосѣднихъ морей и къ Уралу, каменною стѣною загораждавшему русскій европейскій востокъ отъ безпредѣльныхъ степей и лѣсовъ Сибири,—этого „золотого дна“, по исконному представленію о ней русскаго человѣка. Водные пути сообщенія уже въ незапамятныя времена намѣтили собою и, затѣмъ, въ теченіи долгаго ряда вѣковъ опредѣляли собою направленіе и характеръ русской торговли, въ ея историческомъ развитіи. Вполнѣ понятнымъ представляется, поэтому, что гидрографія издавна легла въ основу географическихъ свѣдѣній о русской землѣ и въ основу описаній ея обширной территоріи. Уже начальная лѣтопись наша (такъ называемая „Несторова“) пріурочиваетъ къ рѣкамъ и ихъ бассейнамъ топографію разселенія древнихъ славянскихъ и финскихъ племенъ, образовавшихъ впослѣдствіе русскую народность; гидрографія положена, затѣмъ, въ основу какъ весьма обстоятельныхъ географическихъ извѣстій о Россіи XVI-го вѣка, оставленныхъ намъ извѣстнымъ барономъ Герберштейномъ, такъ и въ основу „Книги Большому Чертежу“—относящагося къ XVII-му вѣку оффиціальнаго описанія Московскаго государства.

Валдайская плоская возвышенность, заполняющая собою обширное пространство территоріи, раскинувшейся между озеромъ Ильменемъ—на сѣверѣ, и верховьями рѣкъ Западной Двины и Днѣпра—на югѣ, является мѣстомъ зарожденія трехъ великихъ русскихъ рѣкъ: Волги, Днѣпра и Западной Двины, открывающихъ собою привольные водные пути на востокъ, югъ и западъ, къ горамъ Уральскимъ и къ морямъ Каспійскому, Черному и Балтійскому. Не даромъ на сѣверной оконечности этой возвышенности, у „славнаго“ озера Ильменя, издревле, въ эпохи еще доисторическія, зародился сѣверный центръ восточно-славянскаго міра, съ которымъ, какъ извѣстно, преданіе нашей древнѣйшей лѣтописи ставитъ въ связь первоначальное зарожденіе русской народности и русской государственности. Важное гидрографическое значеніе нынѣшней Валдайской возвышенности хорошо сознавалось уже нашимъ древнѣйшимъ лѣтописцемъ, оставившимъ намъ свѣдѣнія о находившемся здѣсь „Оковскомъ“ или «Волковскомъ“ лѣсѣ, изъ котораго берутъ свое начало упомянутыя выше три рѣки: Днѣпръ,—пишетъ онъ,—потекъ изъ Оковскаго лѣса и течетъ на полдень, а Двина изъ того же лѣса потекла и направилась на полночь, впавъ въ морѣ Варяжское (Балтійское); изъ того же лѣса потекла Волга на востокъ, впадая семьюдесятью жерлами въ море Хвалисское (Каспійское). Волгою,—продолжаетъ лѣтописецъ,—можно изъ Руси идти въ Болгары и въ Хвалиссы, и даже дойти на востокъ до жребія Симова; а по Двинѣ—въ Варяги, отсюда до Рима, изъ Рима—до жребія Хамова; а Днѣпръ впадаетъ въ Понтское (Черное) море, извѣстное подъ наименованіемъ моря Русскаго. Существовалъ и четвертый путь, открывавшій съ нынѣшняго Валдайскаго плоскогорья еще второе сообщеніе съ Балтійскимъ моремъ: этотъ путь велъ рѣкою Ловатью въ озеро Ильмень, отсюда рѣкою Волховомъ въ Ладожское озеро, изъ котораго рѣкою Невою выходилъ уже на просторъ Финскаго залива.

Значеніе Валдайской возвышенности, какъ обильнаго водоема важнѣйшихъ русскихъ рѣкъ, не безъизвѣстно было и иноземнымъ писателямъ. Итальянскій историкъ первой половины XVI вѣка Паоло Джовіо или Іовій пишетъ, что болотистая и лѣсистая мѣстность верховьевъ Днѣпра „даетъ начало и всѣмъ почти рѣкамъ, протекающимъ по Московіи: Днѣпру, Окѣ, Москвѣ, Волгѣ и Танансу (Дону)“. Извѣстенъ былъ иноземнымъ авторамъ и „Оковскій или Волковскій“ лѣсъ нашей начальной лѣтописи. Гванини называетъ его „Волковскимъ“; Герберштейнъ говоритъ о

„Волконскомъ“ лѣсѣ, какъ о мѣстѣ истока рѣкъ Ловати, Западной Двины, Днѣпра и Волги. Лѣсъ этотъ еще въ XVIII вѣкѣ носилъ названіе „Волкова“; „Волковискимъ“ и до нашихъ дней называется лѣсъ, изъ котораго вытекаетъ Днѣпръ. Въ своемъ замѣчательномъ трудѣ: „Герберштейнъ и его историко-географическія извѣстія о Россіи“, проф. Е. Е. Замысловскій высказываетъ весьма вѣроятное предположеніе, что всѣ разнообразныя транскрипціи названія этого лѣса: „Волковскій“, „Волконскій“, „Оковскій“ (послѣднія двѣ транскрипціи нашъ историко-географъ считаетъ искаженными)—указываютъ на происхожденіе его названія отъ слова „волокъ“, которое означаетъ собою „не только узкую полосу земли между двумя рѣками, но и обширную, лѣсную, незаселенную область, каковою и была главнѣйшая водораздѣльная область восточно-европейской равнины, извѣстная подъ названіемъ Валдайскаго плоскогорья“ [21]).

Съ сѣверо-востока къ Валдайской, а еще ближе, нежели къ этой послѣдней, къ системѣ верхняго теченія Волги подходятъ верховья рѣки Сухоны, важнѣйшаго притока Сѣверной Двины, цѣлою системою озеръ, рѣчекъ и волоковъ входящихъ здѣсь въ связь съ упомянутыми уже выше могучими рѣками, берущими свое начало на Валдайской плоской возвышенности. Сухоною и Сѣверною Двиною открывается прямой и непрерывный водный путь на далекій сѣверъ и сѣверо-востокъ, къ берегамъ Бѣлаго моря и Сѣвернаго Ледовитаго океана.

Въ недалекомъ разстояніи отъ верховьевъ Оки, какъ бы охваченный ими съ сѣвера, сѣверо-запада и запада, расположенъ истокъ рѣки Дона, несущаго свои воды въ Азовское море и, такимъ путемъ, входящаго въ связь съ остальными великими водными путями, столь типичными для общей хорографіи восточной равнины Европы; эта связь еще ощутительнѣе сказывается въ нижнихъ теченіяхъ Дона и Волги, гдѣ обѣ рѣки, приближаясь одна къ другой на разстояніе всего около 70-ти верстъ ровнаго степнаго пространства, образуютъ волго-двинскій волокъ, открывающій относительно удобный и уже въ древнія поры извѣстный путь изъ Чернаго и Азовскаго морей—въ море Каспійское и въ нижнее и среднее Поволжье.

Въ среднемъ теченіи своемъ Волга принимаетъ въ себя съ лѣвой стороны многоводную Каму съ ея рѣчною системою,

---

[21]) И. Е. Замысловскій: „Герберштейнъ и его историко-географическія извѣстія о Россіи“; С.П.Б. 1884 (стр. 161, 165, 184 и др).

открывающую путь на востокъ, въ глубь заволжскихъ и пріуральскихъ пространствъ, и на границахъ Европы и Азіи верховьями своей системы входящую въ связь съ мощными рѣками западной Сибири; верхнимъ отъ Камскаго устья теченіемъ Волги и ея притоковъ эта заволжско-пріуральская рѣчная система, въ свою очередь, входитъ въ связь съ рѣчными системами Чернаго, Азовскаго, Балтійскаго и Бѣлаго морей, съ рѣчною системою этого послѣдняго соединяясь еще и самостоятельнымъ путемъ, черезъ верховья Камскихъ притоковъ, близко сходящихся на сѣверо-востокѣ съ верховьями рѣкъ бассейна Бѣлаго моря и Сѣвернаго Океана.

Въ такомъ состояніи представляются намъ хоро-географическія условія великой восточной равнины Европы, на пространствѣ которой суждено было зародиться и развиться русской народности и которыя самою природою предназначены были къ тому, чтобы дать могучій толчокъ къ усвоенію этой народностью великаго значенія водъ и водныхъ путей и къ умѣнью съ раннихъ, еще съ доисторическихъ поръ, пользоваться всѣми выгодами и удобствами этихъ, созданныхъ самою природою, обильныхъ и разнообразныхъ путей сообщенія.

Природа, одарившая нашихъ предковъ такимъ богатствомъ и разнообразіемъ близко связанныхъ между собою и морскихъ и внутреннихъ водныхъ путей сообщеній, съ другой стороны ставила имъ и препятствія въ дѣлѣ пользованія предоставленнымъ ею благомъ и не мало упорнаго труда и настойчивости требовала она отъ насельника старинной Руси для преодоленія препятствій и опасностей, которыя угрожали ему въ этомъ направленіи и со стороны ея же неблагопріятныхъ условій и вліяній, и со стороны злой воли самого человѣка. Въ своемъ мѣстѣ познакомимся мы съ этими неблагопріятными условіями и вліяніями и съ тѣми мѣропріятіями, къ которымъ прибѣгали наши предки въ дѣлѣ борьбы съ ними, преодолѣвая трудные волоки, спускаясь и поднимаясь по опаснымъ порогамъ и стремнинамъ, считаясь съ неблагопріятными климатическими и атмосферическими условіями, пребывая въ постоянномъ опасеніи какъ со стороны случайностей междукняжескихъ усобицъ, такъ и со стороны враждебныхъ племенъ и своихъ же „лихихъ“ людей, притѣсняемые мѣстными правителями и таможенными сборщиками. Временами встрѣчались задержки и отъ мелководья рѣкъ, которое вовсе не можетъ быть признано тормазомъ всецѣло характернымъ лишь для современныхъ намъ условій русскаго рѣчного водоходства, хотя, конечно, въ этомъ

послѣднемъ отношеніи дѣло обстояло въ древней Руси далеко не въ такомъ печальномъ видѣ, въ какомъ представляется оно въ наши дни. Лѣса еще не были уничтожены и хищнически вырублены; водораздѣлы и рѣчные истоки были въ изобиліи одѣты дѣвственными лѣсами (Оковскій или Волковскій лѣсъ нашей древней географіи), обильно питавшими рѣки влагою; озера были обширнѣе и полноводнѣе; цѣпи нынѣшнихъ топей и болотъ являлись въ тѣ поры озерами, а разбросанныя нынѣ вдоль луговыхъ береговъ рѣкъ безчисленныя группы озеръ являлись или руслами или протоками рѣкъ, или обширными естественными водохранилищами, поддерживавшими полноводье рѣкъ, въ свою очередь открывавшихъ насельнику края торные пути на всѣ четыре страны свѣта.

Великимъ рѣкамъ выпало на долю послужить существеннымъ факторомъ въ дѣлѣ зарожденія и развитія древнихъ культуръ, которыя всегда расцвѣтали по теченію рѣчныхъ системъ, такъ что съ этой точки зрѣнія безспорнымъ можетъ быть поставлена связь исторіи цивилизаціи отдѣльныхъ странъ съ ихъ хорографическими условіями и германскій ученый С. Боттигеръ не безъ основанія замѣчаетъ, что „вода оказывается оживляющимъ элементомъ не только въ природѣ, но и истинной двигательной силою въ всемірной исторіи“. Великія рѣки сплачиваютъ между собою разрозненныхъ насельниковъ ихъ побережья, являются стимуломъ ихъ солидарности и соединенія ихъ труда, созидаютъ начала общественности и въ этомъ то творческомъ, въ культурномъ отношеніи, вліяніи рѣкъ быть можетъ и слѣдуетъ искать источникъ благоговѣнія, уваженія, почитанія и даже антропоморфизаціи ихъ, которыя встрѣчаются у всѣхъ обитателей великихъ рѣчныхъ странъ, которыя не были чужды и нашимъ предкамъ [22]).

Жизнь народовъ всегда развивается и течетъ по направленію теченія рѣкъ, а потому и должно представляться вполнѣ естественнымъ, что древняя жизнь русскаго Приднѣпровья—тяготѣла къ Черноморью, жизнь Новгорода—къ Балтикѣ и сѣвернымъ морямъ, жизнь Руси Ростовско-Суздальской—къ Волгѣ и ея системѣ. Повинуясь этому элементарному закону исторіи культуры, наши предки уже очень рано сроднились съ орошавшими занятыя ими территоріи рѣчными системами и утилизировали въ свою пользу предоставленные имъ природою естественные вод-

[22]) Л. И. Мечниковъ: „Цивилизація и великія историческія рѣки“, С.П.Б. 1899, стр. 128, 142—146, 171, 287—288.

ные пути сообщенія. Всѣ источники и всѣ авторы единогласно свидѣтельствуютъ намъ, что водные пути были на Руси всегда излюбленными, что судоходство—всегда являлось у русскихъ людей главнымъ и предпочтительнымъ средствомъ сообщеній, что по теченію рѣкъ, какъ мы уже имѣли случай отмѣтить это, направлялось и начальное разселеніе древними насельниками нынѣшней восточно-русской равнины Европы, и ихъ дальнѣйшее поступательное колонизаціонное и завоевательное движеніе; что рѣки давали направленіе и торговому обороту, издревле зародившемуся и постепенно развивавшемуся на обширныхъ пространствахъ этой, почти безпредѣльной, равнины. Этимъ и объясняется то явленіе, что,—выражаясь словами Д. И. Иловайскаго,—„русское племя въ продолженіи вѣковъ усвоило себѣ всѣ привычки рѣчного судоходства и выработало значительную снаровку, чтобы справляться съ рѣчными мелями и порогами".

Въ силу условій, о которыхъ велась у насъ выше рѣчь, передаточно-торговая промышленность развилась въ древней Руси прежде всего и интенсивнѣе всего по воднымъ путямъ сообщенія,—преимущественно по Днѣпру, Дону, Волхову и Сѣвернымъ озерамъ, по Западной Двинѣ, затѣмъ по Волгѣ и Сѣверной Двинѣ,—и, главнымъ образомъ, въ тѣхъ мѣстностяхъ рѣчныхъ бассейновъ, гдѣ почвенныя и климатическія условія, неблагопріятствующія земледѣльческому труду и невознаграждавшія усилія земледѣльца, заставляли населеніе искать себѣ заработка въ другихъ видахъ промышленности и, въ ряду ихъ—въ промышленности передаточной; таковы были условія низменной и болотистой Новгородской области, находившихся въ подобныхъ же условіяхъ земель Полоцкой и Витебской, сѣверной части Смоленской области и др. [23]).

Мы уже имѣли случай замѣтить, что восточно-славянскій міръ очень рано образовалъ два центра: одинъ—сѣверный, Новгородскій, другой—южный, Кіевскій, изъ которыхъ каждому суждено было играть свою опредѣленную роль въ начальныхъ судьбахъ будущей русской земли. Оба эти центра не замедлили, конечно, получить значеніе основныхъ центровъ, основныхъ узловъ древней русской передаточной промышленности, если только именно этой послѣдней они не обязаны всецѣло самымъ своимъ обособленіемъ.

---

[23]) Аристовъ: „Промышленность древней Руси" (стр. 173, 174); Г. С. Борзаковскій: „Исторія Тверского княжества", С.П.Б. 1876 (стр. 10).

Кіевъ и кіевское Приднѣпровье уже съ первыхъ страницъ достовѣрной русской исторіи выступаютъ узломъ русской южной передаточной промышленности, а въ свидѣтельствахъ восточныхъ писателей находимъ мы указанія еще на несравненно болѣе раннее значеніе этого края въ только что указанномъ отношеніи. Расположенный на привольномъ Днѣпровскомъ пути съ сѣвера на югъ,—„изъ варягъ въ греки“, по выраженію нашей начальной лѣтописи,—въ близкомъ сосѣдствѣ съ устьями днѣпровскихъ притоковъ, открывающихъ собою водные пути въ территоріи сосѣднихъ славянскихъ племенъ, изъ которыхъ каждое искало себѣ выходъ къ Днѣпру и по отношенію къ которымъ онъ занималъ центральное положеніе—Кіевъ въ силу всѣхъ этихъ условій пріобрѣтаетъ значеніе центра днѣпровской торговли, а его рѣчная гавань „Почайна“—становится сборнымъ мѣстомъ для торговыхъ каравановъ и промысловыхъ ватагъ, направляющихся въ моря Черное и Азовское. Кіевъ служилъ и постоянною центральною ярмаркою для продажи и покупки судовъ. По свидѣтельству византійскаго императора Константина Багрянороднаго, приднѣпровскія славянскія племена по зимамъ рубили у себя лѣсъ и строили изъ него суда, съ наступленіемъ весенняго половодья спускавшіяся ими на воду и затѣмъ выводившіяся въ Днѣпръ, по которому и доставляли ихъ въ Кіевъ, гдѣ эти суда распродавались; такого происхожденія бывали, по словамъ того же автора, и тѣ морскія ладьи, на которыхъ руссы совершали свои знаменитые торговые и военные походы въ Византію. Второстепенными, послѣ Кіева, средоточіями приднѣпровской торговли служили города Черниговъ, Любечъ и Смоленскъ, изъ которыхъ послѣдній сталъ, впрочемъ, тяготѣть къ западно-двинскому водному пути и къ ганзейской Балтикѣ послѣ того, какъ пошло къ упаду политическое и торговое значеніе средняго и нижняго Приднѣпровья, уступающее теперь мѣсто возростающему значенію сѣвера и центральной ростовско-суздальской земли.

Великій Новгородъ занималъ на сѣверѣ такое же центральное положеніе и служилъ здѣсь такимъ же торговымъ узломъ, какимъ являлся на югѣ Кіевъ, имѣя вокругъ себя второстепенныя средоточія въ лицѣ своихъ пригородовъ Ладоги, Изборска, Пскова, Старой Руссы, Торжка и др., простирая при этомъ свое вліяніе и на торговыя средоточія бассейна р. Западной Двины—Полоцкъ и Витебскъ, связанныя съ нимъ общими интересами прибалтійской торговли.

Сама природа образовала, такимъ образомъ, въ древней Руси два обширные торговые круговорота,—кіевскій и новгородскій,—районы вліянія которыхъ опредѣлились естественными, морскими и рѣчными, водными путями сообщенія. Кіевскій торговый круговоротъ простиралъ свое вліяніе на все Приднѣпровье, для новгородскаго круговорота представлявшее значеніе, по преимуществу, лишь транзитное („путь изъ варягъ въ греки"), на Черное и Азовское моря, съ выходомъ отсюда въ Византію, Дунайскую Болгарію и царство Казарское. Новгородскій торговый круговоротъ охватывалъ своимъ вліяніемъ Балтійское побережье, весь сѣверъ и дальній сѣверо-востокъ [24]. Среднее и южное теченіе Волги, съ царствами Волжскихъ Булгаръ и съ выходомъ въ Каспій и къ странамъ закаспійскаго востока—являлись райономъ, гдѣ сходились и перекрещивались между собою сферы вліянія обоихъ основныхъ торговыхъ круговоротовъ. Такъ обстояло дѣло до начала возвышенія Москвы, когда въ лицѣ этой послѣдней подготовляется уже общерусскій центръ передаточной промышленности, радіусами распространяющейся отсюда по всѣмъ направленіямъ, опять таки обусловливающимся тѣми же, а отчасти и вновь утилизируемыми теперь, водными путями сообщенія.

Хорографическія условія древней Руси какъ нельзя болѣе способствовали, какъ мы это теперь знаемъ, развитію среди насельниковъ ея передаточно-торговой промышленности. Эти условія на много вѣковъ опредѣлятъ собою и на будущее время общее направленіе и характеръ русской торговли, развивавшейся, преимущественно, по воднымъ путямъ сообщенія вплоть до самыхъ послѣднихъ отъ насъ десятилѣтій, когда историческіе пути этой торговли были измѣнены,—да и то отчасти только,—проложеніемъ рельсовыхъ путей и нѣкоторыми другими факторами экономическаго характера, распространятся относительно которыхъ не позволяютъ намъ ни мѣсто, ни время, ни общія задачи нашего изложенія.

Тѣсная генетическая связь хорографіи и судоходства старинной Руси съ торговымъ ея движеніемъ—обязываютъ насъ остановиться въ настоящее время на вопросѣ о характерѣ древней русской торговли.

Обширныя торговыя сношенія древнихъ обитателей нынѣшняго отечества нашего поставлены въ наши дни уже внѣ всякаго

[24]) Забѣлинъ: „Исторія русской жизни", II (стр. 95—97, 102—106, 370—371); Иловайскій: „Исторія Россіи", т. I, ч. 2 (стр. 324—325); Н. И. Костомаровъ: „Сѣверно-русскія народоправства", С.П.Б. 1863, II (стр. 236—237).

сомнѣнія. Они находятъ себѣ свидѣтельство и въ отечественныхъ и въ иноземныхъ сказаніяхъ о древнихъ славянахъ и руссахъ, они подтверждаются и данными археологіи и нумизматики. О торговыхъ сношеніяхъ нашихъ отдаленныхъ предковъ говорятъ византійскіе источники; говорятъ о нихъ и писатели восточные. По свидѣтельству арабскихъ авторовъ древніе славяне и руссы вывозили на востокъ бобровые, собольи, куньи, лисьи и др. мѣха, а также мамонтову кость, сырыя кожи, циновки и рогожи, орѣхи и невольниковъ, доходя съ своими товарами до предѣловъ восточнаго халифата и даже до Индіи и Китая. Съ востока они, въ свою очередь, вывозили восточныя ткани, ковры, драгоцѣнные камни, выдѣланныя кожи, конскіе уборы, оружіе, пряности. Съ Балтійскаго побережья шли къ намъ фряжскія сукна и принадлежности одѣянія, полотно, янтарь, мѣдь, желѣзо и олово, соль, хлѣбъ (въ которомъ постоянно нуждался русскій сѣверъ), морскіе рыбные продукты. Греческая торговля поставляла нашимъ предкамъ драгоцѣнныя парчевыя и шелковыя ткани („паволоки“), благородные металлы и различнаго рода предметы роскоши, вина, овощи, фрукты, масла..... Великій князь Святославъ, мотивируя свое намѣреніе остаться на жительство въ дунайскомъ Переяславцѣ, восхваляетъ центральное торговое положеніе этого города: сюда, говоритъ онъ, идутъ изъ Греціи золото, паволоки, вина и разныя овощи, изъ Чехіи и Угорской земли—серебро и кони; все это въ обмѣнъ на идущіе изъ Руси мѣха, кожи, воскъ, медъ и челядь (невольниковъ). Благодаря трудамъ Ходаковскаго, Савельева, Григорьева, Прозоровскаго, Самоквасова—не меньшія услуги оказала въ этомъ отношеніи русской наукѣ и нумизматика; монеты (римскія, византійскія, западно-европейскія, восточныя), въ изобиліи находимыя по всему протяженію нынѣшняго отечества нашего то въ видѣ цѣлыхъ кладовъ, то въ погребальныхъ курганахъ, то отдѣльными экземплярами—наглядно указали наукѣ какъ на обширность торговли древнѣйшихъ насельниковъ нынѣшней Россіи, такъ и на самыя направленія и пути ихъ торговли [25]).

Раннее возникновеніе у древнихъ предковъ нашихъ передаточной промышленности должно было, конечно, вызвать у нихъ и столь же раннее возникновеніе класса населенія, посвятившаго себя этой отрасли промышленности, т. е. класса торговаго, купцовъ. Древнѣйшее наименованіе представителей этого класса, это терминъ—„гость“, стоящій въ непосредственной связи съ самымъ ха-

[25]) Забѣлинъ: „Исторія руск. жизни и пр.“, II (стр. 376—382); „Полное Собраніе Русскихъ лѣтописей“, I, (стр. 28).

рактеромъ древне-русской торговли, о которомъ сейчасъ и будетъ у насъ рѣчь. Что касается собственно термина „купецъ“, то онъ въ древнѣйшія поры русской исторической жизни, какъ и отмѣчаетъ это проф. Сергѣевичъ [26], врядъ ли имѣлъ строго опредѣленный оттѣнокъ, употребляясь для почетнаго обозначенія „людина“, т. е. средняго состоянія человѣка, вообще, безъ соображенія рода его занятій; извѣстно, что и въ наши дни почетное обращеніе „купецъ“ по адресу человѣка средняго состоянія, о профессіи котораго обращающійся не имѣетъ точнаго свѣдѣнія, представляется явленіемъ весьма обыкновеннымъ въ средѣ русскаго простонародья. Это, на нашъ взглядъ, является, во всякомъ случаѣ, отраженіемъ того почетнаго положенія, какимъ пользовались въ древнемъ русскомъ обществѣ представители торговаго класса. Правда, что слово „купецъ“ („купецъ Адунь“) встрѣчается еще въ вступительныхъ статьяхъ договора руссовъ съ греками 945 г. въ спискѣ лицъ, принимавшихъ участіе въ выработкѣ условій этого договора, но въ тѣсномъ и безпорномъ значеніи своемъ, т. е. въ значеніи лица, ведущаго торговлю („купецъ“, „купчина“), это слово впервые встрѣчается намъ лишь въ Русской Правдѣ [27]).

Отличительная черта древне-русской передаточной промышленности—это ея подвижной, бродячій, характеръ, который, въ свою очередь, находился въ связи съ самыми условіями путей сообщенія того времени и нынѣшній общеизвѣстный типъ „ходебщика“, „коробейника“, „офени“—быть можетъ является лишь отголоскомъ въ миніатюрномъ видѣ, конечно, общихъ условій, въ которыхъ стояла когда то наша торговля. Древніе русскіе купцы переѣзжали съ своими товарами изъ области въ область, съ торжка на торжокъ,—а этихъ послѣднихъ, соотвѣтствующихъ позднѣйшимъ ярмаркамъ, всегда бывало множество по городамъ, пригородамъ, монастырямъ и погостамъ древняго отечества нашего, такъ что, по замѣчанію Н. И. Костомарова, купцамъ того времени возможнымъ представлялось безъ перерыва переѣзжать съ торжища на торжище, что ими, обыкновенно, и практиковалось. Всѣ эти торжища и торжки располагались, главнымъ образомъ, по теченіямъ судоходныхъ рѣкъ, по которымъ и происходило торговое сообщеніе между ними, давая заработокъ прибрежному населенію, то въ качествѣ гребцовъ и бурлаковъ, то въ качествѣ грузчиковъ и разгрузчиковъ товаровъ на пристаняхъ, то въ качествѣ возчи-

[26]) В. И. Сергѣевичъ: „Вѣче и князь“, М. 1867 (стр. 36).

[27]) См. Русскую Правду (по изданію Калачева), списковъ: Троицк. ст. 44, 50, Карамз. ст. 45, 68.

ковъ на волокахъ между рѣками, то въ качествѣ паузчиковъ на порогахъ и перекатахъ [28]).

Этотъ подвижной характеръ древне-русской торговли сказался и въ наименованіи торговыхъ людей—„гостями", наименованіе которое позже, въ противоположность терминамъ „купецъ", „торговый человѣкъ", сдѣлалось употребительнымъ для обозначенія торговцевъ высшаго разряда, располагавшихъ крупными оборотами и, въ особенности, производившихъ иноземную торговлю. Тѣмъ же характеромъ древне-русской торговли объясняется и происхожденіе выраженій: „гостить", „ходить" (въ торгъ или въ куплю), являвшихся равнозначущими выраженіямъ: „торговать", „производить торговые обороты". Русская Правда, установляя виды торговой несостоятельности и предусматривая случаи несостоятельности несчастной („пагубы отъ Бога"), говоритъ здѣсь о купцѣ, который „шедъ съ чужими купами, истопится", т. е. о купцѣ, который потерпитъ судовую аварію („истопится"), имѣя на рукахъ чужіе капиталы. Тотъ же памятникъ говоритъ о гостяхъ, пришедшихъ въ данную мѣстность „изъ иного города" или о „чужеземцахъ"; этимъ пришлымъ гостямъ предоставляется преимущественное право на удовлетвореніе въ случаѣ несостоятельности мѣстнаго купца, которому они довѣрились, передъ торговцами туземными—„домачными", какъ называетъ ихъ Русская Правда: эти послѣдніе удовлетворяются лишь изъ конкурсной массы, оставшейся за покрытіемъ претензій гостей иноземныхъ и иногородныхъ [29]). Только что указанное нами законодательное опредѣленіе свидѣтельствуетъ, конечно, о томъ значеніи, какое придавалось древнимъ русскимъ правомъ торговому классу и торговымъ отношеніемъ въ смыслѣ необходимости придать послѣднимъ особую устойчивость, закрѣпивъ на возможно незыблемыхъ началахъ лежащее въ основѣ ихъ начало довѣрія, торговаго кредита. Этимъ объясняется и другое опредѣленіе Русской Правды, въ силу котораго при заключеніи торговаго займа („аже купецъ купцу дастъ въ куплю куны или въ гостьбу") не требуется присутствія свидѣтелей, т. е. формальнаго заключенія договора, но кредиторъ, въ случаѣ запирательства должника, подтверждаетъ свою претензію лишь простою присягою; облегченныя условія по взысканію торговаго долга установляетъ и позднѣйшій памятникъ права—Псковская Судная Грамота [30]).

[28]) Костомаровъ: „Сѣверно-русскія народоправства", II (стр. 235—237).

[29]) Русская Правда: списокъ Карамз. ст. 68, 69.

[30]) Русская Правда, спис. Карамз. ст. 45; Псковская Судная Грамота, ст. 38.

Древняя Русь въ высокой степени дорожила, вообще, своими торговыми отношеніями, въ особенности же своими торговыми сношеніями съ иноземцами. Она неустанно изыскивала новые торговые пути, новые рынки; русскіе торговцы имѣли свои колоніи и торговыя факторіи въ Булгарѣ, Итилѣ и въ городахъ Балтійскаго побережья и усиленно добивались возможности завести таковыя же и въ Царьградѣ. Торговля пользовалась у нашихъ предковъ государственнымъ значеніемъ и государственною охраною и поддержкою, что распространялось и на представителей торговаго класса, въ продолженіе всей до—Петровской эпохи русской исторической жизни пользовавшихся, въ особенности въ лицѣ высшихъ разрядовъ своихъ (гости и торговцы гостинной и суконной сотенъ), значеніемъ служебнымъ по отношенію къ государству; въ силу этого высшимъ представителямъ торговаго класса предоставлялось право на владѣніе вотчинами и помѣстьями, освобожденіе отъ финансоваго тягла, льготныя основанія подсудности и процесса, усиленныя пени за безчестіе и т. п. льготы и преимущества. Высокое государственное значеніе древней русской торговли явилось причиною того, что древнѣйшіе международные договоры русскихъ князей съ сосѣдними народами и городами (византійцами въ X-мъ вѣкѣ, нѣмцами, готами и городами ганзейскаго союза въ XII-мъ и XIII-мъ в.в.) преслѣдовали, преимущественно, цѣли торговыя и имѣли конечнымъ стремленіемъ своимъ укрѣпленіе торговыхъ отношеній и предоставленіе лицамъ торговаго класса возможныхъ облегченій и льготъ въ области этихъ послѣднихъ; къ этому же стремленію сводится, въ сущности своей, и рядъ войнъ, ознаменовавшихъ собою въ IX и X вѣкахъ столкновенія между Русью и Византіею. Греческій историкъ Кедринъ свидѣтельствуетъ, что „по силѣ заключеннаго договора и сродства греческаго царскаго дома съ россійскими князьями, дозволено было россіянамъ отправлять свободно торги съ Греціею, чего ради безпрерывно бывали въ Константинополѣ купцы отъ онаго народа". Почетное государственное значеніе торговаго класса, въ связи съ только что отмѣченнымъ направленіемъ древне-русской торговой политики, объясняетъ намъ какъ участіе представителей этого класса въ посольствахъ, такъ и участіе ихъ въ составленіи договоровъ съ иноземными сосѣдями (греками и нѣмцами). По свидѣтельству императора Константина Богрянороднаго къ обѣду, дававшемуся въ константинопольскихъ царскихъ палатахъ въ честь русской великой княгини Ольги, были приглашены „и купцы

россійскіе“,—изъ находившихся, вѣроятно, въ то время по своимъ дѣламъ въ Царьградѣ.

Продолжительны, трудны и опасны были торговыя передвиженія по воднымъ путямъ древней Руси. Не касаясь, пока, законодательныхъ, административно-полицейскихъ и общественныхъ мѣропріятій, направленныхъ къ облегченію и обезопасенію этихъ передвиженій, остановимся теперь лишь на одной небезъинтересной чертѣ въ общей физіономіи древняго русскаго купца, обусловленной именно требованіемъ самопомощи и необходимостью оградить себя на первыхъ порахъ хотя бы только отъ злой воли человѣка. Старинному русскому купцу, въ его длительныхъ плаваніяхъ по морямъ, озерамъ и рѣкамъ, съ тяжелымъ переволачиваніемъ судовъ или перегрузкою ихъ на волокахъ и перекатахъ, доводилось пребывать постоянно на сторожѣ то отъ разнаго рода кочевниковъ и инородцевъ, то отъ своей же братьи—русскихъ лихихъ людей. И, вотъ, вырисовывается одна характерная черта древняго русскаго купца: онъ настолько же купецъ, насколько и воинъ; онъ въ равной мѣрѣ владѣетъ и весломъ, и мечемъ; онъ настолько же опытенъ въ торгѣ, какъ и въ ратномъ дѣлѣ. При своихъ передвиженіяхъ изъ края въ край, отъ города къ городу, отъ одного торжища къ другому,—не говоря уже о трудныхъ поѣздкахъ за море,—купцы соединялись, обыкновенно, въ цѣлые полувоеннаго характера караваны, каковые еще въ XVIII-мъ и въ первой половинѣ XIX-го вѣковъ наши дѣды и отцы могли встрѣчать на Волгѣ и которые въ древней Руси были неизбѣжною обстановкою каждаго, сколько нибудь далекаго и сомнительнаго, плаванія.

Наши древніе гости и купцы въ силу этого представлялись осторожнымъ грекамъ элементомъ настолько опаснымъ, что въ договорахъ съ руссами они ставятъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы торговцы ихъ, прибывающіе въ столицу Византіи, не входили самовольно въ городъ: имъ предоставлялось располагаться станомъ лишь въ константинопольскомъ прибережномъ предмѣстьи Святого Мамы, входя въ самый городъ не иначе, какъ одними только воротами, въ сопровожденіи императорскаго чиновника, въ маломъ количествѣ людей и, въ добавокъ, безъ оружія; русскіе купцы должны, сверхъ всего этого, еще имѣть при себѣ въ обезпеченіе мирнаго характера ихъ прихода особыя печати (значки) или княжескія грамоты, удостовѣряющія ихъ настоящую профессію; греки тщательно требуютъ также, чтобы отправляющіеся въ Царьградъ руссы не творили „безчиній“ и „пакостей“ ни на греческой территоріи, вообще, ни въ предѣлахъ столицы, въ особен-

ности. Императоръ Константинъ Мономахъ велѣлъ выслать по областямъ находившихся въ Царьградѣ русскихъ купцовъ и, „чтобы они не учинили мятежа, имѣть за ними крѣпкое смотрѣніе“ [31]).

Подобнаго рода мѣры предосторожности представлялись вполнѣ естественными со стороны не только иноземцевъ, но и со стороны мирныхъ русскихъ же обывателей, такъ какъ злоупотребленія профессіею или внѣшнимъ обликомъ купцовъ бывали на Руси (да и въ сравнительно недавнія еще поры жизни) явленіемъ вовсе не исключительнымъ: мирный по виду „купецъ“ внезапно обращался съ своею судовою дружиною въ злоумышленника и учинялъ надъ встрѣчнымъ судномъ или беззащитнымъ прибрежнымъ населеніемъ всякаго рода „безчинія“ и „пакости“, которыя такъ смущали собою осторожныхъ грековъ со стороны русскихъ торговыхъ каравановъ. Побаивались русскихъ торговыхъ людей и прибалтійскіе сосѣди ихъ: такъ, договоръ Смоленска съ Ригою, Готландомъ и нѣмецкими городами 1229-го года, гарантируя русскимъ купцамъ свободный путь по Западной Двинѣ отъ моря и до верховьевъ, распространяетъ эту гарантію только на тѣхъ изъ руссовъ, „кто правый купецъ есть“ [32]), т. е. которые могутъ доказать свои мирныя торговыя намѣренія. Вспомнимъ, что, по лѣтописному сказанію, и Олегъ предательски умерщвляетъ кіевскихъ князей Аскольда и Дира, принявъ на себя ложную личину купца: „Мы—гости, идущіе въ Грецію“—посылаетъ сказать онъ князьямъ кіевскимъ, чѣмъ заманиваетъ ихъ къ своимъ ладьямъ, гдѣ тѣ и были убиты его дружинниками.

Гулевая (двѣнадцать лѣтъ, по былинѣ, „гулялъ“ гость Садко по Волгѣ—матушкѣ), полная опасностей, превратностей и приключеній жизнь древняго русскаго купца—не могла не создать ему престижа „удалого добраго молодца“ (такъ величается и Садко въ былинѣ) въ глазахъ народныхъ массъ, не могла не отозваться на впечатлительной фантазіи народа, не дать мотивовъ для его эпическаго творчества.

Идеализируя князя, дружинника - богатыря, земца - пахаря, русскій народный эпосъ такимъ же точнымъ образомъ идеализируетъ и купца-гостя. На пиру князя кіевскаго Владиміра Краснаго Солнышка—купецъ сидитъ съ чашею въ рукахъ наряду съ дружинниками, хвалясь своими товарами заморскими. Особенно яркую эпическую идеализацію древняго русскаго гостя даетъ намъ

---

31) Договоръ съ греками 945 г., ст. 2; Погодинъ: „Изслѣдованія, лекціи и пр.“, III (стр. 262).

32) Договоръ Смоленска съ Ригою и пр. 1229 г., статья 43.

новгородская былина о Садкѣ—купцѣ, которую мы выше уже имѣли случай цитировать. Здѣсь „Садко—купецъ богатый гость“ облекается въ образъ эпическаго богатыря, съ тѣми же размашистыми стремленіями, съ тою же идеализаціею, до предѣловъ чудеснаго, присущихъ человѣку силъ, которыя граничатъ съ антропоморфизмомъ и ставятъ новгородскаго Садко-гостя, вмѣстѣ съ его новгородскимъ же собратомъ Ваською Буслаевымъ, въ одинъ рядъ съ славными героями Володиміроваго богатырскаго эпоса. Подобно послѣднимъ, похваляясь на пиру своими преимуществами,—въ данномъ случаѣ богатствомъ,—Садко выкупаетъ на торгу всѣ новгородскіе товары, но оказывается безсильнымъ повыкупить товары московскіе и заморскіе, составляющіе богатство и силу Великаго Новгорода. Располагая собственною дружиною, Садко выпрашиваетъ тридцать кораблей и, нагрузивъ ихъ товарами, идетъ съ ними Волховомъ, Ладожскимъ озеромъ и Невою въ сине-море, по пути, хорошо знакомому и искони проторенному промышленными новгородцами. Фантастична и баснословна вся обстановка торговыхъ приключеній новгородскаго гостя: съ нимъ бесѣдуетъ Волга—матушка, по которой двѣнадцать лѣтъ разгуливалъ онъ и которая шлетъ съ нимъ свой поклонъ брату своему, „славному Ильменю озеру“; въ видѣ удалого добраго молодца входитъ съ нимъ въ сношенія Ильмень—озеро; принесенный дружиною, по жребію, въ жертву разгнѣванному божеству, Садко на днѣ моря тѣшитъ своею игрой на гусляхъ царя морского, который и представляетъ ему на выборъ любую изъ дѣвицъ своего подводнаго царства. Морскія злоключенія Садко, при чудесномъ содѣйствіи Св. Николы Можайскаго, заканчиваются его торжествомъ надъ таинственными, то благопріятствующими, то вредящими ему водными силами и, покончивъ съ своими торговыми мытарствами—

Не сталъ больше ѣздить Садко на сине-море,
Сталъ поживать Садко въ Новѣ-городѣ.....

Былина о новгородскомъ „Садко—богатомъ гостѣ“ могла сложиться и развиться въ своихъ варіантахъ и деталяхъ именно только эпическимъ творчествомъ народа, изъ глубины отдаленныхъ вѣковъ усвоившимъ себѣ близкое знакомство съ морями, озерами и рѣками, пріобыкшаго къ широкимъ, удалымъ и исполненнымъ опасностей и превратностей торговымъ круговоротамъ, разселеннаго на пространствахъ, щедро надѣленныхъ природою естественными водными путями сообщенія, искони вѣковъ нау-

чившагося не только пользоваться этими путями, но и стойко преодолѣвать представляемыя ими затрудненія, опасности и невзгоды.....

Въ предшествовавшемъ изложеніи мы познакомились, въ общихъ чертахъ, съ значеніемъ въ жизни нашихъ предковъ водныхъ путей сообщенія, которыми такъ обильно надѣлила природа сдѣлавшуюся ихъ территоріальнымъ достояніемъ восточную равнину Европы и которой суждено было выступить факторомъ огромнаго значенія въ культурно-исторической жизни русскаго народа.

Мы видѣли, вмѣстѣ съ тѣмъ, и то, что сама хорографія обширныхъ протяженій территоріи, образовавшей впослѣдствіе русское государство, еще въ эпохи доисторическія выдвинула впередъ два центральныхъ узла русской колонизаціи и русской передаточной промышленности: узелъ южный, Кіевскій, и узелъ сѣверный, Новгородскій. Въ дальнѣйшемъ изложеніи предстоитъ намъ задача болѣе тѣснаго ознакомленія съ системою внутреннихъ водныхъ путей сообщенія, начиная отъ древнѣйшихъ временъ и вплоть до окончательнаго сформированія Московскаго государства, т. е. до той эпохи, когда, слѣдомъ за завершеніемъ дѣла территоріальной централизаціи русской земли, объединяющейся въ понятіе единаго Московскаго царства, и сама Москва становится рѣшительнымъ средоточіемъ, къ которому тяготѣютъ и отъ котораго исходятъ всѣ экономическія и промышленныя силы русской земли, который получаетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, и значеніе центра для всѣхъ русскихъ водныхъ путей сообщенія.

Наше дальнѣйшее изложеніе требуетъ, однако, небольшой предварительной оговорки. Намъ доведется не разъ вести рѣчь о незначительныхъ въ настоящее время рѣчныхъ притокахъ, которые входили когда то составными звѣньями въ болѣе или менѣе обширныя системы водныхъ сообщеній, но которые въ наши дни представляютъ изъ себя ничтожныя полувысохшія рѣченки, ручьи и даже болота, не способные дать хотя бы даже слабаго представленія о своемъ, когда то судоходномъ, значеніи. Подобнаго рода метаморфозы происходили и происходятъ, впрочемъ, почти на нашихъ глазахъ; тѣмъ меньшее основаніе имѣемъ мы скептически относиться въ данномъ направленіи къ такимъ измѣненіямъ въ характерѣ рѣкъ и рѣчекъ за тотъ многовѣковой промежутокъ времени, который отдѣляетъ насъ отъ эпохъ, къ которымъ будетъ относиться наше ближайшее изложеніе. Профессоръ Д. И. Багалѣй ссылается на любопытный фактъ, иллюстрирующій только что высказанное нами соображеніе. Въ верховьяхъ

Снови, Замглая и Остера, притоковъ р. Десны, орошавшихъ собою территорію древняго племени сѣверянъ, въ наши дни обнаруживаютъ, и даже у самыхъ истоковъ ихъ, обломки большихъ судовъ, когда то, очевидно, ходившихъ по этимъ рѣкамъ, въ настоящее время представляющимъ изъ себя пересохшіе протоки и болота.

Изслѣдованіе древнихъ водныхъ путей сообщенія за періодъ времени, о которомъ идетъ у насъ въ настоящее время рѣчь, наиболѣе цѣлесообразнымъ и наглядным считаемъ мы расположить, прежде всего, въ связи съ двумя центрами и обусловленными ими двумя круговоротами древне-русской передаточной промышленности: южнымъ—Кіевскимъ, и сѣвернымъ—Новгородскимъ, выдѣливъ въ самостоятельную главу обзоръ средне-русскихъ, сѣверо-восточныхъ и восточныхъ водныхъ путей сообщенія, получающихъ свое развитіе уже въ тѣсной связи съ возвышеніемъ Москвы, стремящейся принять на себя значеніе и центральнаго пульса русской промышленно-экономической жизни, и средоточія всѣхъ русскихъ путей сообщенія.

Этой системы мы и будемъ придерживаться въ нашемъ ближайшемъ изложеніи.

ГЛАВА II.

Древне-русскіе южные (Кіевскіе) водные пути.

А. Пути „изъ варягъ въ греки". Лѣтописное описаніе пути „изъ варягъ въ греки" и его неопредѣленность.—Географическая связь сѣверной и южной частей этого пути.—Западныя версіи пути „изъ варягъ въ греки".—Б. Днѣпръ и его притоки. Нижне-Днѣпровскій путь. Топографія Приднѣпровья.—Древнія свидѣтельства о судоходствѣ по рѣкамъ Днѣпровскаго бассейна.—Нижне-Днѣпровскій путь.—Днѣпровскіе пороги и свидѣтельство о нихъ императора Константина Багрянороднаго.—Плаваніе руссовъ порогами и дальнѣйшимъ греческимъ путемъ.—В. Карпато-Придунайскіе и сѣверо-западные водные пути.—Топографія и гидрографія сѣверо-западнаго побережья Чернаго моря.—Древнѣйшія извѣстія о судоходствѣ по рѣкамъ сѣверо-западнаго Черноморскаго бассейна.—Связь бассейновъ южнаго Буга и Днѣпра, Днѣстра и Днѣпра и обусловленные ею водные пути.—Значеніе водораздѣльной области верховьевъ Днѣпра, Днѣстра и Южнаго Буга.—Водные пути между западнымъ Бугомъ, Днѣпромъ и Днѣстромъ и обусловленное ими соединеніе морей Балтійскаго и Чернаго.—Нѣманъ и Наревъ.—Историческія справки относительно древняго судоходства по приведеннымъ выше воднымъ путямъ.—Г. Восточные отъ Кіева водные пути. Южный морской путь и его историческія судьбы.—Южные приморскіе города.—„Греческій", „солоной" и „залозный" пути нашей лѣтописи и попытки ихъ объясненія.—Хорографія странъ къ сѣверу отъ Азовскаго моря.—Южные континентальные пути: Конская и Молочная, Самара и Кальміусъ.—Сѣверные пути: Самара и Донецъ, Ворскла и Донецъ.—Южная Днѣпровско-Волжская водная магистраль.—Деснинско-Сеймінская система путей въ Донской бассейнъ и ея версіи.—Д. Сѣверо-восточные отъ Кіева водные пути.—Необходимость сѣверо-восточныхъ выходовъ изъ верхняго Приднѣпровья въ Поволжье.—Древнѣйшія свидѣтельства о связи между Приднѣпровьемъ и верхнимъ Поволжьемъ.—Пути изъ верхняго Приднѣпровья въ верхнее Поволжье.—Системы: Днѣпръ-Вазуза-Волга, Двина-Вазуза-Волга и значеніе рѣки Вазузы.—Пути изъ верхняго Приднѣпровья въ среднее Поволжье.—Системы: Днѣпръ-Угра-Ока. Рѣка Вязьма.—Различныя комбинаціи приведенныхъ выше водныхъ путей.—Система: Десна-Ока-Волга.—Значеніе Болво—Жиздринскаго волока и обусловленной имъ Деснинско-Волжской водной магистрали.

А. Пути „изъ варягъ въ греки".

Нашему древнѣйшему лѣтописцу хорошо извѣстны были, какъ мы это уже видѣли, орографическія особенности Валдайской возвышенности („Оковьскій лѣсъ") и обусловленный ими древній водный путь, соединявшій два моря—Балтійское и Черное, изъ которыхъ первое знакомо ему подъ названіемъ „моря Варяжскаго",—наименованіе, объясняемое лѣтописцемъ тѣмъ, что „по сему морю сѣдятъ варяги къ востоку до предѣла Симова, къ

западу до землѣ агнянски и до волошьски (т. е. до предѣловъ англійскихъ и франкскихъ земель“ [33]). Черное море извѣстно лѣтописцу подъ его греческимъ названіемъ „Понта“ и подъ этнологическимъ названіемъ моря Русскаго: „Понетьское море, оже море слыветъ Русское“—поясняетъ лѣтописецъ.

Водный путь, соединяющій оба моря, знакомъ лѣтописцу подъ его древнимъ наименованіемъ „пути изъ варягъ въ греки“. „Бѣ путь изъ варягъ въ греки“,—повѣствуетъ наша начальная лѣтопись,—и даетъ намъ въ общихъ очертаніяхъ самое описаніе этого пути: „Изъ грекъ (т. е. отъ Чернаго моря) по Днѣпру, и вверхъ Днѣпра волокъ до Ловати, по Ловати внити въ Илмерь (Ильмень) озеро великое, изъ него же озера потечетъ Волховъ и втечетъ въ озеро великое Нево (Ладожское), того озера внидеть устье (такъ называетъ лѣтописецъ рѣку Неву) въ море Варяжское, и по тому морю идти (можно) до Рима, а отъ Рима прійти ко Царюграду, а отъ Царяграда прійти въ Понтъ море, въ него же втечетъ Днѣпръ рѣка“ [34]). Лѣтописецъ описываетъ здѣсь, такимъ образомъ, цѣлый круговоротъ воднаго пути, опоясывающаго собою весь западно-европейскій материкъ и западную часть материка восточно-европейскаго, ограничиваемаго линіею, проведенною по теченію Днѣпра и, затѣмъ, къ устью рѣки Волхова.

Даваемое намъ начальною лѣтописью описаніе „великаго воднаго пути изъ варягъ въ греки“ не можетъ похвалиться особенною точностью и опредѣлительностью. Этотъ путь вполнѣ ясенъ здѣсь въ своихъ участкахъ отъ устья Днѣпра до его верховьевъ и отъ верховьевъ р. Ловати до Невскаго устья. За то совершенно неопредѣленнымъ и темнымъ представляется намъ свидѣтельство о „волокѣ“, образующемъ среднее звѣно этого пути и который, въ предѣлахъ географическаго расположенія Валдайской плоской возвышенности („Оковскій лѣсъ“ лѣтописи), вводитъ между собою въ связь водные пути сѣверные (новгородскіе) и южные (приднѣпровскіе, кіевскіе). Самое слово „волокъ“—также не въ состояніи дать намъ никакого точнаго географическаго опредѣленія. Русская географическая номенклатура изобилуетъ наименованіями, въ которыхъ слышится это слово или его корень,

[33]) Здѣсь слово „варяги“—имѣетъ широкое, нарицательное значеніе, какой у нашего народа до сихъ поръ имѣетъ слово „нѣмецъ“, въ смыслѣ наименованія чужака-иноземца, вообще: это выясняется изъ того, что къ „варягамъ“ нашъ лѣтописецъ причисляетъ и скандинавовъ (шведовъ и норвежцевъ), и англовъ, и готовъ („... Свое, другіе же Урмане, Англяне, другіе Гъте“. См. Полное Собр. Русск. Лѣтоп., стр. 8).

[34]) Полное Собраніе Русск. Лѣтоп. I, стр. 3.

какъ изобилуетъ и, вообще, названіями населенныхъ мѣстностей и урочищъ, свидѣтельствующими о соотношеніи этихъ послѣднихъ къ путямъ сообщенія. Таковы рѣчки: Переволока, Переволочня, Волочная, Волокъ, Волочекъ; урочища: Волокъ, Переволокъ, Волочье, Заволочье, Становище, Станы, Станки, Корабли, Кораблища; селенія: Переволочное, Волоково, Волочискъ, Волковискъ, Волокъ, Волокобино, Переволоки, Суволочное, Волокитино, Станы, Становое, Кораблино, Пристань и т. д. Подобнаго рода названія постоянно встрѣчаются въ русской хорографіи и Ходаковскій еще въ 30-хъ годахъ высказалъ въ богатыхъ фактическихъ данныхъ, собранныхъ имъ подъ общимъ заглавіемъ „Пути сообщенія въ древней Россіи“, любопытную и заслуживающую несомнѣннаго вниманія мысль, „что если бы мы наблюдали при всѣхъ рѣкахъ въ Россіи названія волоковъ, кораблищъ и исадовъ—то можно было бы постигнуть всю древнюю систему водяныхъ путей [35]).

Несомнѣнно, что заявленіе нашей начальной лѣтописи о „волокѣ“ между рѣками Днѣпромъ и Ловатью представляетъ слишкомъ общій смыслъ и требуетъ болѣе точнаго обоснованія. Прикинувъ съ помощью циркуля и масштаба ближайшее, даже по прямой линіи, разстояніе между верховьями рѣкъ Днѣпра и Ловати, мы найдемъ, что оно образуетъ собою линію не менѣе 110 верстъ,—т. е. протяженіе, которое едва ли можетъ претендовать на значеніе междурѣчного волока и врядъ ли его имѣлъ въ виду лѣтописецъ, говоря о „волокѣ“ между обѣими интересующими насъ рѣками. Если мы, затѣмъ, всмотримся въ взаимное расположеніе верховьемъ этихъ двухъ рѣкъ, то увидимъ, что эти верховья раздѣляются между собою верховьями рѣки Западной Двины, оказывающимися, такимъ образомъ, на перерѣзѣ пути по предполагаемому волоку нашей начальной лѣтописи.

Ясно, что въ лѣтописное сказаніе объ этомъ участкѣ пути „изъ варягъ въ греки“—вкралось какое то недоразумѣніе, которое весьма удачно и разсѣявается только что цитированными нами матеріалами Ходаковскаго, высказывающаго мысль, что въ данномъ случаѣ должна идти рѣчь не объ одномъ, а о двухъ волокахъ, причемъ верхнее теченіе р. Западной Двины и само входило составнымъ звѣномъ въ этотъ великій водный путь изъ Балтійскаго моря въ Черное. Какъ это выясняется изъ прилагаемой карты (см. карту № II, обнимающую собою пространство территоріи, ограничиваемой 57° 37′ и 54° 22′ сѣв. широты и 47° 18′ и 50° 55′ вост.

[35]) Ходаковскій: „Пути сообщенія въ древней Россіи“. Русскій. Историческій Сборникъ, изд. Обществомъ Ист. и Древн. Рос., М. 1837 (стр. 27 и слѣд.).

долготы), верстахъ въ дватцати (считая по прямой линіи) отъ города Холма, расположеннаго на р. Ловати, въ Ловать съ правой стороны впадаетъ рѣчка Сережъ. Въ эту рѣчку, по Ходаковскому, и сворачивали судовые караваны, направлявшіеся изъ Новгорода въ Днѣпръ, поднимаясь до ея верховьевъ, откуда только тридцативерстный (даже еще меньше того) волокъ отдѣлялъ путниковъ отъ мѣстечка Желна, въ верховьяхъ рѣки Торопы; преодолѣвъ этотъ волокъ, они у Желны вступали въ воды р. Торопы и, слѣдуя мимо города Торопца, спускались этою рѣкою до ея впаденія въ Западную Двину. Съ такимъ направленіемъ пути вполнѣ согласуется лѣтописное свидѣтельство о томъ, что въ 1233 г. князь Ярославъ шелъ въ судахъ рѣкою Ловатью противъ Литвы, причемъ настигъ непріятеля „на Дубровнѣ“, на селищѣ Торопчьской волости“. Дальнѣйшій путь шелъ внизъ по теченію рѣки З. Двины до впаденія въ нее съ лѣвой стороны, верстахъ въ 80-ти по прямой линіи отъ устья Торопы, рѣки Каспли или Косопли, которою суда и поднимались до озера Касплинскаго, отъ котораго второй волокъ въ 30 верстъ длиною велъ къ городу Смоленску на р. Днѣпрѣ, которымъ караваны уже торнымъ воднымъ путемъ и спускались къ Кіеву; любопытно, что по р. Касплѣ до сихъ поръ сохранились урочища „Станки“, „Всадная“ и „Оброкъ“. Такимъ образомъ выясняется, что нашъ древній лѣтописецъ или выразился въ общихъ только чертахъ, говоря объ этомъ волокѣ между рѣками Днѣпромъ и Ловатью, или же, не будучи знакомъ съ подробностями описываемаго имъ пути, не зналъ о существованіи здѣсь двухъ волоковъ: между рѣками Сережемъ и Торопою и между Касплею и Днѣпромъ; упустилъ онъ изъ вида и участокъ Западной Двины съ двумя верховыми ея притоками, входившій въ общую систему пути „изъ варягъ въ греки“.

Начальная лѣтопись наша опредѣлительнымъ образомъ говоритъ лишь объ одномъ, только что разсмотрѣнномъ нами, выходѣ къ Балтикѣ великаго пути „изъ варягъ въ греки“, какъ-бы мимоходомъ замѣчая только, что изъ Руси можно идти „въ варяги“ и по рѣкѣ Двинѣ: „а по Двинѣ въ варяги, изъ варягъ до Рима, отъ Рима до племени Хамова“. И, дѣйствительно, мы только что видѣли возможность попасть изъ Днѣпра въ Двину и обратно вторымъ изъ двухъ волоковъ кіево-новгородскаго пути, именно волокомъ каспле-днѣпровскимъ, такъ что, достигнувъ г. Смоленска, путь „въ варяги“ развѣтвлялся: можно было идти сѣвернымъ путемъ—Двиною вверхъ и, далѣе, по рѣкамъ Торопѣ, Сережу, Ловати и т. д., или же идти западнымъ путемъ—свернувъ отъ устья

Каспли внизъ по Двинѣ и спустившись до впаденія ея въ нынѣшній Рижскій заливъ, причемъ это второе направленіе являлось и болѣе короткимъ, и болѣе удобнымъ; мы въ своемъ мѣстѣ увидимъ, что этотъ послѣдній путь въ XII и XIII вѣкахъ былъ обыкновеннымъ воднымъ путемъ для торговли Смоленска съ Ригою и городами Ганзейскаго союза.

Мы имѣемъ, такимъ образомъ, уже двѣ версіи лѣтописнаго пути „изъ варягъ въ греки", изъ Приднѣпровья въ Балтійское море. Но существовала еще и третья версія этого пути, на исторической почвѣ которой въ концѣ XVIII и въ началѣ XIX вѣка создалась искусственная Березинская система, соединяющая бассейны рѣкъ Днѣпра и Западной Двины и въ настоящее время почти заброшенная.

Карта подъ № III[a] дастъ намъ общее представленіе объ этомъ соединительномъ водномъ пути между Приднѣпровьемъ и Балтикою.

Этотъ путь непосредственно примыкаетъ къ уже разсмотрѣннымъ нами путямъ въ Балтійское море; подобно имъ, имѣя въ своей системѣ рѣку Западную Двину, онъ, собственно говоря, представляетъ собою лишь нѣсколько болѣе западный варіантъ пути Днѣпръ—Западная Двина—Балтійское море. Поднимаясь изъ Кіева вверхъ по Днѣпру и миновавъ Любечъ, торговые караваны входили въ рѣку Березину, правый притокъ Днѣпра, и достигали ея верховьевъ, въ районѣ которыхъ направлялись въ лѣвый притокъ этой рѣки Сергутъ и, затѣмъ, преодолѣвъ приблизительно пятнадцативерстный волокъ до озера Лепеля, входили въ вытекающую изъ него р. Уллу, лѣвый притокъ Зап. Двины, и этою послѣднею шли уже до самаго моря. Этотъ путь соединялъ, между прочимъ, съ Приднѣпровьемъ: Витебскъ, Полоцкъ и другіе города, расположенные по рѣкѣ Западной Двинѣ. Въ позднѣйшее время, какъ уже сказано выше, этотъ естественный водный путь послужилъ основаніемъ для созданія искусственной Березинской системы, въ которой р. Сергутъ обращена въ каналъ (Сергутовскій) и которая, будучи довольно сложною (до 140 в. длины), на нашей картѣ представлена, конечно, лишь схематически.

И такъ, древняя Русь располагала тремя сѣверными водными путями для сообщенія между Приднѣпровьемъ и Черноморьемъ—съ одной стороны, и Балтикою и ея побережьемъ—съ другой стороны. Это водные пути: а) Днѣпръ-Западная Двина-Ловать-Ильмень-Нева, б) Днѣпръ-Западная Двина-Рижскій заливъ и в) Днѣпръ-Березина-Западная Двина-Рижскій заливъ, причемъ послѣдній путь

въ позднѣйшія эпохи вошелъ въ систему нашихъ искусственныхъ водныхъ путей сообщенія.

Б. Днѣпръ и его притоки. Нижне-днѣпровскій путь.

Жившія по Днѣпру и его притокамъ племена еще съ незапамятныхъ временъ должны были пользоваться предоставленными имъ природою естественными воднымм путями и, слѣдовательно, научиться плаванію по рѣкамъ, почему кіевское весло, какъ выражается Забѣлинъ [36]), положило основаніе для взаимной связи этихъ племенъ несравнѣнно ранѣе, нежели могъ сдѣлать это мечъ. Всѣ эти племена должны были искать себѣ выхода къ Днѣпру и затѣмъ, далѣе, къ простору Чернаго моря, тѣмъ болѣе, что греческій торгъ съ давнихъ временъ возбуждалъ среди этихъ племенъ торговое и промысловое движеніе, создавая новые передаточные пункты и пути и обусловливая общность племенныхъ интересовъ и выгодъ.

Припомнимъ тѣ славянскія племена, которыя были разселены въ IX и X вѣкахъ по обширному бассейну Днѣпра (см. карту № I). По правому, степному, берегу средняго теченія Днѣпра разселилось племя Полянъ, уже въ доисторическія эпохи имѣвшее здѣсь городъ Кіевъ—будущую „мать городовъ русскихъ“ и сборный пунктъ днѣпровскаго торговаго судоходства. Къ западу и сѣверозападу отъ Полянъ, между рѣками Днѣпромъ и его притоками Припятью и Тетеревомъ, въ лѣсистой мѣстности сидѣли Древляне, имѣя къ сѣверу отъ себя, за Припятью, въ верховьяхъ Березины—племя Дреговичей. Восточнѣе Дреговичей, по верховьямъ Днѣпра и по Сожу, находились поселенія Кривичей, съ городами Смоленскомъ и Любечемъ. Лѣвое побережье средняго теченія Днѣпра, противъ Полянъ и по рѣкамъ Деснѣ, Сейму и др., занимало племя Сѣверянъ, съ городомъ Черниговомъ. Уже бѣглый взглядъ на карту Приднѣпровья обнаруживаетъ намъ, что всѣ эти племена съ незапамятныхъ временъ разселились, дѣйствительно, по удобнымъ воднымъ путямъ сообщенія, обезпечивъ себѣ, или Днѣпромъ непосредственно, или его притоками, торный выходъ къ Черноморью.

Ходаковскій, а слѣдомъ за нимъ и Погодинъ, утверждаютъ, что всѣ походы русскихъ князей изъ Кіева къ разселеннымъ въ Приднѣпровьи племенамъ, какъ въ полюдья, т. е. за сборомъ дани, такъ и съ цѣлями завоевательными, совершались по рѣ-

[36]) Забѣлинъ: „Исторія русской жизни“, II (стр. 101).

камъ. Такъ, къ Радимичамъ, Сѣверянамъ, Древлянамъ—путь шелъ, по мнѣнію Ходаковскаго, рѣками Сожью, Ипутьею, Сулою и Тетеревомъ съ ихъ притоками; къ Дреговичамъ и Кривичамъ—Днѣпромъ и лѣвыми притоками Припяти. Рѣками совершено было, по мнѣнію Ходаковскаго, присоединеніе къ Кіеву во второй половинѣ IX вѣка Радимичей и Сѣверянъ; въ лодкахъ въ 946 г. пріѣзжали въ Кіевъ къ великой княгинѣ Ольгѣ древлянскіе послы и сваты; водою шла она вслѣдъ затѣмъ на тѣхъ же древлянъ ратью, имѣвшею своимъ послѣдствіемъ окончательное присоединеніе этого племени. Существуетъ свидѣтельство, что въ 1185 г. производилось по р. Деснѣ судоходство въ ладьяхъ; въ 1023 г. Мстиславъ Владиміровичъ, непринятый на княженіе кіевлянами, поплылъ отсюда на судахъ въ Черниговъ. По свидѣтельству Герберштейна, еще въ началѣ XVI вѣка судоходна была рѣка Вязьма,—одинъ изъ небольшихъ верхнихъ притоковъ Днѣпра; этотъ авторъ пишетъ, что „обыкновенно корабли, нагруженные товарами, идутъ изъ Вязьмы въ Борисѳенъ (Днѣпръ) и, обратно, вверхъ по Борисѳену, ходятъ до Вязьмы [37]). Подъ 1151 годомъ лѣтописецъ повѣствуетъ о цѣломъ рѣчномъ сраженіи, данномъ на Днѣпрѣ великимъ княземъ кіевскимъ Изяславомъ Мстиславичемъ своему сопернику и дядѣ князю Юрію Ростовскому съ находившимися съ послѣднимъ въ союзѣ князьями и половецкими полчищами. Этотъ любопытный бой происходилъ подъ Кіевомъ въ „насадахъ“ (родъ рѣчныхъ судовъ), на пространствѣ между Кіевомъ и устьемъ р. Десны. Въ распоряженіи Изяслава находилась цѣлая военно-рѣчная флотилія: „Бѣ бо исхитрилъ Изяславъ лодьи дивно,—разсказываетъ лѣтописецъ и приводитъ описаніе этихъ на диво исхитренныхъ судовъ, являющееся весьма цѣннымъ для исторіи древняго русскаго судостроенія. Суда были устроены такимъ образомъ, что укрытыхъ подъ досчатымъ помостомъ (палубою) гребцовъ вовсе не было видно, воины же, облеченные въ броню, стояли на палубѣ—помостѣ и отсюда обстрѣливали непріятеля; суда имѣли по 2 руля, одинъ на кормѣ, а другой на носу, такъ что приставленные къ нимъ два кормчихъ свободно управляли судномъ, давая ему возможность свободно маневрировать и безъ оборота пользоваться и заднимъ и переднимъ ходами [38]). Во время боя князь

[37]) Ходаковскій: «Пути сообщенія и проч.“ (стр. 1—4, 7—9; Погодинъ: „Изслѣдованія, лекціи и пр. III стр. 132). Замысловскій: „Герберштейнъ и пр.“ (стр. 169).

[38]) „Бѣ бо исхитрилъ Изяславъ лодьи дивно: бѣша бо въ нихъ гребцы невидимо, токмо весла видити, а человѣкъ бяшетъ не видити, бяхуть бо лодьи покрыти досками, и борци стояще горѣ, въ бронѣхъ, и стрѣляюще, а кормьника два бѣста, единъ на носу, а другій на кормѣ, а юже хотяхуть тамо пойдяхуть, не обращающе лодій“.

Юрій, не рѣшавшійся идти съ своею флотиліею мимо Кіева, ввелъ свои суда въ Дулѣбское озеро, а оттуда переволокъ ихъ въ рѣчку Золотчу, которою уже вывелъ ихъ въ Днѣпръ, въ обходъ Кіева. Бой былъ жаркій и упорный, причемъ насады обѣихъ сторонъ сцѣплялись бортами („бьяхуться съѣздячеся въ насадѣхъ о бродъ, имяхуть они оныхъ, а они онѣхъ“) и то и дѣло переходили изъ рукъ въ руки [39]). Выше приводили мы уже свидѣтельство императора Константина Багрянороднаго о томъ, что съ наступленіемъ полыхъ весеннихъ водъ у Кіева происходила постоянная судовая ярмарка, на которую пригоняли для продажи суда, въ теченіи зимнихъ мѣсяцевъ изготовлявшіяся въ Смоленскѣ, Любечѣ, Черниговѣ, Вышгородѣ и по другимъ приднѣпровскимъ городамъ; въ Кіевѣ покупались при этомъ—добавляетъ царственный авторъ—только самыя ладьи, вся же оснастка (весла, уключины и пр.) изготовлялись покупщиками, имѣвшими опытность въ вооруженіи судовъ для морского плаванія и для провода по опаснымъ нижнеднѣпровскимъ порогамъ.

Водный путь по Днѣпру, отъ Кіева до Черноморскаго взморья, и далѣе въ открытое море являлся, такимъ образомъ, торнымъ для всего Приднѣпровья и для рѣчныхъ системъ, находившихся съ нимъ въ связи. Это была, такъ сказать, „большая дорога“ на югъ для всей Руси IX—XIII-го вѣковъ. До насъ дошло въ высшей степени любопытное описаніе этого магистральнаго воднаго пути и порядка плаванія по немъ руссовъ, сдѣланное византійскимъ императоромъ Константиномъ Багрянороднымъ въ его сочиненіи „О народахъ“, неправильно названномъ впослѣдствіи „Объ управленіи имперіею“ и написанномъ въ 949 году. Мы признаемъ это описаніе настолько существеннымъ для исторіи древняго русскаго судоходства, что считаемъ цѣлесообразнымъ нѣсколько подробнѣе познакомить съ нимъ нашихъ читателей [40]).

По словамъ Константина, русскія суда („однодеревки“, т. е. выдолбленныя изъ одного древеснаго ствола, какъ называетъ ихъ царственный писатель), выступали изъ Кіева на югъ въ іюнѣ мѣсяцѣ, когда въ достаточной мѣрѣ спадали уже вешнія воды. Снарядивъ и оснастивъ суда, руссы спускались по Днѣпру до го-

---

[39]) Полное Собр. Русск. Лѣтопис., II, стр. 59.

[40]) Мы заимствуемъ это описаніе по новѣйшему переводу г. Г. Ляскина: „Сочиненія Константина Багрянороднаго о ѳемахъ и о народахъ“, М. 1899. Ср. Забѣлина: „Исторія русской жизни“ II, (стр. 358 см.) и Погодина“: Изслѣдованія, лекціи и пр“. III, (стр. 246 и сл.).

родка Витичева [41]), представлявшаго собою сборное мѣсто кіевскаго каравана; здѣсь суда стояли дня два или три, въ ожиданіи сбора всего каравана. Отсюда плаваніе совершалось безпрепятственно до самыхъ днѣпровскихъ пороговъ, начинающихся, какъ извѣстно, тотчасъ же послѣ поворота Днѣпра съ юго-восточнаго на южное и затѣмъ юго-западное направленіе и расположенныхъ между нынѣшними городами Екатеринославомъ и Александровкомъ, на протяженіи 61-й версты теченія рѣки. Константинъ Багрянородный даетъ намъ подробное описаніе плаванія руссовъ черезъ пороги, причемъ приводитъ и самыя названія отдѣльныхъ пороговъ, которыхъ онъ зналъ семь и наименованія которыхъ даются имъ на двухъ, по его словамъ, языкахъ—русскомъ и славянскомъ, съ поясненіемъ, при этомъ, и самаго значенія этихъ наименованій.

Вопросъ о названіяхъ днѣпровскихъ пороговъ по сочиненію Бягрянороднаго имѣетъ свою небезинтересную и болѣе нежели полуторавѣковую исторію, будучи впервые возбужденъ еще во второй четверти XVIII вѣка основателемъ норманской теоріи, академикомъ Байеромъ, а затѣмъ развиваясь и на всевозможные лады комментируясь послѣдователями скандинавской школы русской исторіографіи. Исходя изъ предвзятаго положенія, что Русь—норманскаго происхожденія, поборники этого ученія клали эти, приводимыя Константиномъ, русскія и славянскія названія днѣпровскихъ пороговъ одною изъ краеугольныхъ основъ своихъ доводовъ, пытаясь объяснить первыя, т. е. русскія, названія изъ языка скандинавскаго, на подмогу которому привлекали и почти всѣ другія сѣверныя нарѣчія. Всѣ потуги въ этомъ направленіи ни къ какимъ опредѣленнымъ результатамъ, впрочемъ, не привели, если не принимать въ разсчетъ ряда натяжекъ и болѣе или менѣе остроумныхъ сближеній, полученныхъ то перемѣною расположенія отдѣльныхъ ударенній, буквъ, слоговъ и даже цѣлыхъ словъ, то простымъ домысломъ или звуковымъ сближеніемъ; за исключеніемъ двухъ—трехъ не поддались комментарію даже и славянскія наименованія пороговъ. Все это, даже и помимо соображеній о взаимномъ соотношеніи русскаго и славянскаго языковъ, упоминаемыхъ Константиномъ, не представляетъ собою ничего удивительнаго: не говоря уже о пространствѣ цѣлаго тысячелѣтія, отдѣляющаго насъ отъ эпохи, къ которой относится повѣствованіе византійскаго царственнаго автора, никто не можетъ

[41]) Нѣсколько ниже Триполья, верстахъ въ 35—40, считая по рѣкѣ Днѣпру, отъ Кіева; въ этой мѣстности существуетъ селеніе „Станки“ (отъ „стоять“, имѣть остановку).

поручиться за вѣрность передачи Константину какъ самыхъ названій днѣпровскихъ пороговъ, такъ и ихъ греческаго значенія, въ вѣрности греческой и латинской транскрипціи ихъ у Багрянороднаго, въ отсутствіи, наконецъ, искаженій этихъ названій позднѣйшими переписчиками. Что касается, собственно, двойственныхъ названій пороговъ въ трактатѣ „Объ управленіи имперіей", то происхожденіе ихъ весьма основательно, на нашъ взглядъ, объясняется Д. И. Иловайскимъ, признающимъ „Русь" за народность туземную и славянскую, но южно-русскую, въ противоположность „Словенамъ" (такъ именно называетъ наша начальная лѣтопись Новгородцевъ)[42]), въ смыслѣ народности туземной и славянской же, но сѣверно-русской; вспомнимъ, что Русская Правда, памятникъ уже XI-го вѣка, все еще различаетъ понятіе „русина"—южанина, и славянина—сѣверянина. Недоумѣніе разрѣшается въ этомъ случаѣ весьма просто: приводимыя Константиномъ „русскія" названія пороговъ—будутъ южно-русскими наименованіями ихъ, славянскія же названія ихъ—явятся названіями сѣверорусскими, что легко допустимо, такъ какъ несомнѣнно, что новгородскіе славяне, какъ и славяне прибалтійскіе, уже рано знали водный путь „изъ варягъ въ греки", пользовались этимъ путемъ и, слѣдовательно, также рано имѣли дѣло и съ днѣпровскими порогами[43]).

Описаніе Константиномъ Багрянороднымъ днѣпровскихъ пороговъ должно приниматься нами, вообще, съ большою осторожностью и относительностью съ точки зрѣнія соотношенія его къ современному намъ состоянію и расположенію этихъ пороговъ. За отдѣляющій насъ отъ той поры тысячелѣтній промежутокъ времени, подъ воздѣйствіемъ какъ самой природы, такъ и человѣческаго искусства, техники, значительно измѣнилось и самое количество пороговъ, и ихъ расположеніе, и степень ихъ опасности. Современная лоція нижняго теченія Днѣпра указываетъ намъ девять слѣдующихъ пороговъ, расположенныхъ на протяженіи между

---

42) Описывая разселеніе славянъ по восточной равнинѣ Европы и заявляя, при этомъ, что, осѣдая въ отдѣльныхъ мѣстностяхъ, они получили и самостоятельныя племенныя наименованія (наприм. поморянъ, ляховъ, полянъ, древлянъ, дреговичей и т. п.), начальная лѣтопись добавляетъ, что тѣ славяне, которые осѣлись около озера Ильменя и построили городъ Новгородъ—„прозвашася своимъ именемъ", т. е. удержали за собою названіе „Славянъ", подъ каковымъ наименованіемъ долго и знаетъ ихъ наша древнѣйшая лѣтопись, („Полн. Собр. Рус. Лѣт. I, стр. 3).

43) Иловайскій: „Розысканія о началѣ Руси" (стр. 325 и сл.). И современное сѣверно-русское (великорусское) и южно-русское (малорусское) нарѣчія даютъ намъ однозначущія слова, звучащія совершенно различно; но никто же вѣдь не скажетъ, что бы эти слова, принадлежащія одной народности, были, одни—славянскія, а другія—норманскія или, вообще, чужеземныя.

городами Екатеринославомъ и Александровскомъ: Койдацкій, Сурскій, Лоханскій, Звонецкій, Ненасытецкій, Волнигскій, Будиловскій, Лишній и Вильный [44]) (см. нашу карту № III б.). Такъ называемая „Книга Большому Чертежу",—составленное въ первой трети XVII столѣтія оффиціальное описаніе къ картѣ Русскаго государства конца XVI вѣка,—указываетъ намъ на этомъ протяженіи 13 пороговъ, слѣдующихъ именно: Кодакъ или Кадакъ, Звонецъ (въ одной мили отъ предъидущаго), Сурской (разстояніе отъ предъидущаго не показано), Лоханный (3 версты ниже), Стрѣльчій (3 в. ниже), Княгининъ (2 версты ниже), Ненасытецъ или Неясытецъ (1 вер. ниже), Вороновъ Заборъ (5 вер. ниже), Волнѣгъ (разстояніе не указано), Будило (3 вер. ниже), Лычный или Лычна (3 вер. ниже), Товолжанный (3 вер. ниже) и Вольный (3 вер. ниже); еще одинъ порогъ (Бѣляковъ заборъ), счетомъ 14-тый, указывается южнѣе существующей системы пороговъ, ниже гор. Александровска, за островомъ Хортицею [45]). Обращаясь къ сочиненію „Объ управленіи имперіею", мы находимъ, что Константинъ Багрянородный говоритъ лишь о 7 порогахъ—быть можетъ наиболѣе серьезныхъ; возможно и то, что въ эпоху, къ которой относится разсказъ греческаго автора, Днѣпръ былъ многоводнѣе и для пловцовъ нѣкоторые изъ нынѣшнихъ пороговъ существенныхъ препятствій въ ту пору не представляли.

Позволивъ себѣ это небольшое отступленіе, возвратимся къ повѣствованію царственнаго писателя о днѣпровскомъ плаваніи древнихъ предковъ нашихъ.

Миновавъ устье р. Самары и вступивъ въ круто поворачивающій здѣсь на югъ шестидесятиверстный тяжелый плесъ Днѣпровскихъ пороговъ, русскій караванъ подходилъ къ первому изъ нихъ, носившему, по Константину Багрянородному, названіе—„Ессупи", что, въ переводѣ на греческій языкъ, на обоихъ языкахъ, и на русскомъ и на славянскомъ, означаетъ одно и тоже: „не спи", т. е. бодрствуй, будь бдителенъ; въ этомъ названіи оба языка, и русскій и славянскій, такимъ образомъ совпадаютъ между собою. Погодинъ, Забѣлинъ и др. авторы объясняютъ смыслъ этого названія тѣмъ, что при подходѣ къ первому порогу по каравану раздавался властный лоцманскій окрикъ: „не спи!", откуда

[44]) См. обширную и обстоятельную статью П. Е. Бѣлявскаго: „Днѣпръ", въ 20-мъ полутомѣ Энциклопедическаго словаря Брокгауза и Эфрона, стр. 791 и сл., съ приложенными къ ней картами.

[45]) „Книга Большому Чертежу или древняя карта Россійскаго государства". С.-Петербургъ, 1838 (стр. 100—101).

и повело свое начало самое наименованіе порога. Сильно сомнѣваясь въ достовѣрности такого происхожденія имени собственнаго: „Ессупи", „Нессупи"—позволимъ себѣ привести небольшое соображеніе. Еще въ концѣ XVI вѣка, какъ и въ наши дни, первымъ днѣпровскимъ порогомъ почитался многоводный и не представляющій особыхъ навигаціонныхъ трудностей порогъ Койдацкій. Несомнѣнно, что за тысячу лѣтъ назадъ онъ являлся еще менѣе затруднительнымъ для легкихъ русскихъ судовъ и возможно, что Константинъ Багрянородный вовсе его и не имѣлъ въ виду и что названія: „Ессупи", „Нессупи"—должны пріурочиваться ко второму изъ нынѣшиихъ пороговъ, Сурскому, получившему свое наименованіе отъ впадающей здѣсь небольшой рѣчки Суры и проходъ черезъ который и въ наши дни „затруднителенъ по множеству камней, заграждающихъ фарватеръ" [46]); если это такъ, то не является ли возможнымъ слышать въ словахъ: „Ессупи", „Нессупи"—испорченное транскрипціею, толмачами и переписчиками названіе „Сурскій"? Высказываемъ, впрочемъ, эту мысль въ качествѣ предположенія, не идущаго далѣе простого домысла. А что первый, по счисленію Константина, порогъ былъ весьма затруднителенъ, это явствуетъ изъ его же описанія: „Въ срединѣ его возвышаются крутыя и высокія скалы, по виду похожія на острова; стремясь къ нимъ и поднимаясь, вода, бѣгущая оттуда стремглавъ къ низу, производитъ большой шумъ и страхъ". Не осмѣливаясь проходить черезъ середину этого порога, руссы въ этомъ мѣстѣ, не разгружая судовъ, высаживались на сушу и осторожно проводили ихъ вдоль берега, причемъ часть рабочихъ бродомъ шла въ водѣ, „пробуя дно ногами, чтобы не натолкнуться на камень, причемъ толкаютъ шестами одни—носъ лодки, другіе—середину, третьи—корму; и съ такой великой осторожностью,—продолжаетъ описаніе,—они проходятъ этотъ первый порогъ по краю и берегу рѣки". Чтобы покончить съ названіемъ перваго порога, приведемъ большую вѣроятность происхожденія его названія отъ прилагательнаго „исопный", что на древне-славянскомъ языкѣ означаетъ—„мелководный" и что вполнѣ соотвѣтствуетъ свидѣтельству г. Бѣлявскаго о засоренности Сурскаго порога, даже и въ наши дни, камнями [47].

---

[46]) См. цитированную выше статью г. Бѣлявскаго (стр. 799 и др.), къ которой относятся и всѣ остальныя ссылки наши на современное состояніе днѣпровскихъ пороговъ.

[47]) „Словарь древняго славянскаго языка", сост. А. В. Старчевскимъ, С.П.Б. 1899 (стр. 293).

Выведя суда на тихую воду, путники снова садились въ нихъ и шли ко второму порогу, по Константину Багрянородному называвшемуся, на русскомъ языкѣ—„Ульворси“, на славянскомъ—„Островунипрахъ“ („островной порогъ“, „островъ порога“—поясняютъ наши комментаторы). Для объясненія перваго названія этого порога Забѣлинъ припоминаетъ русское областное слово „улова“, обозначающее собою понятіе водоворота, образуемаго вдающимся въ рѣку береговымъ мысомъ; для объясненія второго названія мы можемъ припомнить корень „стр“, входящій въ многія слова, связанныя съ понятіями рѣки, рѣчного теченія и съ названіями рѣкъ, напримѣръ названія рѣкъ Страва и Страво, слова: струя, струиться, стрежень, островъ, струга и заструга, даже названіе судна—стругъ. На этомъ порогѣ производилась такая же трудная проводка судовъ, какъ и на первомъ порогѣ. Быть можетъ поможетъ намъ въ объясненіи названія этого порога и древнеславянскій глаголъ „остритися“, т. е.—гнѣваться, яриться (слѣдовательно Островунипрахъ—ярящійся, гнѣвающійся порогъ [48]).

Названіе третьяго порога,—„Геландри“,—приводится Багрянороднымъ только на русскомъ языкѣ; это названіе, по его словамъ, выражаетъ собою понятіе шума, звона. По поводу этого названія Забѣлинъ приводитъ на память областное (нижегородское) слово „гундра“, означающее понятіе сумятицы, хаоса, а Иловайскій—областной же (олонецкій) глаголъ „уландить“, т. е. выть, завывать. Современный четвертый днѣпровскій порогъ носитъ наименованіе „Звонецкаго“ (въ 6 в. ниже Сурскаго), названіе, которое можетъ идти въ параллель съ греческимъ толкованіемъ названія Гелландри (звонъ, шумъ). Въ „Книгѣ Большому Чертежу“ этому порогу соотвѣтствуютъ пороги „Стрѣльчій“ (въ наши дни повыше Звонецкаго порога значится какъ разъ „Стрѣльчатая забора“) и „Княгининъ“ (нынѣ, повидимому, „Богатырская забора“), тогда какъ порогъ „Звонецъ“ числится здѣсь вторымъ изъ пороговъ, находившимся между Кайдацкимъ и Сурскимъ и теперь уже не существующимъ; весьма возможно, что это названіе второго порога „Книги Большому Чертежу“ было только временнымъ и, съ уничтоженіемъ самого порога, перешло на нынѣшній одноименный порогъ, къ которому и сопричислены старыя „заборы“ Стрѣльчатая и Княгинина.

Четвертымъ изъ пороговъ, лежавшихъ на пути плаванія руссовъ, являлся самый большой и самый грозный и по настоящее время днѣпровскій порогъ—знаменитый „Ненасытецкій порогъ“,

[48]) См. тотъ же „Словарь“ (стр. 539).

который Константинъ Багрянородный называетъ по русски—„Айфаръ", „Ейфаръ", по славянски—„Неясыть", объясняя это наименованіе славянскимъ названіемъ птицы пеликана[49]), будто бы гнѣздившейся въ этомъ мѣстѣ теченія Днѣпра; „Ненасытецъ", „Неясытецъ"—называется этотъ порогъ и въ „Книгѣ Большому Чертежу". Однозвучное названіе этого порога даютъ, такимъ образомъ, и X-й вѣкъ, и конецъ XVI-го вѣка, и современное намъ описаніе днѣпровскихъ пороговъ; загадочнымъ остается только якобы „русское" наименованіе его „Айфаромъ"—но весьма возможно, что это названіе ведетъ свое происхожденіе и отъ печенѣговъ, которые всегда содержали въ этомъ мѣстѣ свои хищническія пристанища (у днѣпровскихъ лоцмановъ этотъ порогъ и въ наши дни носитъ еще названіе „Разбойника" и „Дида"). Въ настоящее время за этимъ порогомъ идетъ цѣлый рядъ заборовъ[50]), счетомъ до одинадцати, одинъ изъ нихъ, именно „Вороновъ заборъ" (отъ названія рѣчки „Вороны)" приводится въ „Книгѣ Большому Чертежу".

Порогъ „Неясыть" причинялъ древнимъ судовщикамъ не мало хлопотъ и опасеній. Здѣсь надлежало снарядить и высадить на берегъ конвойную дружину для охраны каравана отъ нападеній печенѣговъ, которые имѣли здѣсь разбойничьи засады для грабежа идущихъ мимо судовъ. „Когда россы находятся на порогахъ рѣки,—пишетъ Константинъ Багрянородный,—и не могутъ пройти, если не вытащатъ своихъ лодокъ изъ рѣки, неся ихъ на плечахъ, и въ то время на нихъ нападаютъ печенѣги, то они, не будучи въ силахъ сопротивляться, легко бываютъ обращаемы въ бѣгство и побиваемы". Не мало безпокойствъ представляли и техническія условія прохожденія этимъ порогомъ: товары приходилось выгружать и переносить по сухому пути, а самыя суда вытаскивать на бечевникъ и препровождать черезъ порогъ или волокомъ, или, какъ мы только что видѣли, на плечахъ. Такимъ путемъ дѣлали руссы—эти истые „мученики Днѣпра"—до 6 тысячъ шаговъ сухопутнаго обхода прежде, нежели достигали глубокаго и спокойнаго фарватера, гдѣ снова спускали суда на воду, нагружали ихъ и пускались въ дальнѣйшее плаваніе.

---

[49]) „Неясыть"—переводится названіемъ птицы „пеликана" и въ словарѣ г. Старчевскаго (стр. 482).

[50]) Считаемъ не лишнимъ привести здѣсь значеніе слова „забора", не разъ упоминаемаго нами: въ противоположность понятію порога, терминъ „забора" означаетъ собою рядъ каменныхъ загражденій, пересѣкающихъ не все русло рѣки, но только часть, оставляя ту или другую сторону русла хотя и засоренною отдѣльными камнями, но для сплава судовъ свободною.

Пятый порогъ, черезъ который проходили также, какъ и черезъ первый, т. е. осторожно проводя суда вдоль берега, назывался по русски „Варуфоросъ“, по славянски—„Вулнипрахъ“. Русское наименованіе этого порога Забѣлинъ производитъ отъ слова „варъ“—въ смыслѣ волненія, кипѣнія, и испорченнаго слова „порогъ“, что, вмѣстѣ взятое, выражаетъ собою понятіе волнующагося, кипящаго порога (варъ-порогъ) [51]). Если мы допустимъ такую интерпретацію „русскаго“ названія этого порога, то ему будетъ совершенно соотвѣтствовать и славянское, конечно также искаженное, названіе его „Вулнипрахъ“, т. е. порогъ волнъ, порогъ волненія, порогъ сильнаго движенія воды. По словамъ Забѣлина, на этомъ порогѣ и въ настоящее время существуетъ еще опасный для судовъ водоворотъ. „Книга Большому Чертежу“ знаетъ этотъ порогъ подъ наименованіемъ „Волнѣгъ“; въ настоящее время онъ носитъ названіе „Волнигскаго“. У днѣпровскихъ лоцмановъ этотъ порогъ носитъ также названіе „Внука“—вѣроятно въ параллель предъидущему, Ненасытецкому, называемому ими еще „Дидомъ“, т. е. дѣдомъ.

Шестой днѣпровскій порогъ эпохи Константина Багрянороднаго носилъ названіе русское—„Леанти“, славянское—„Веручи“, „Веруци“ или „Веронци“, что, подобно и предшествующему порогу, выражаетъ собой понятіе кипящей, клокочущей воды. Современные намъ пороги „Будиловскій“ и „Лишній“ (Будило и Лычный „Книги Большому Чертежу“) сколько нибудь серьезныхъ затрудненій для судоходства и теперь не представляютъ, а потому имѣется основаніе допустить, что шестой порогъ греческаго описанія соотвѣтствуетъ нынѣшнему девятому днѣпровскому порогу „Вильному“ (Вольному по „Книгѣ Большому Чертежу“). Этотъ порогъ отличается сильнымъ уклоненіемъ его теченія въ стороны,—такъ сказать „виляньемъ“ его теченія,—обусловленнымъ, преимущественно, узкимъ ходомъ, носящимъ въ настоящее время названіе „Волчьяго горла“. Забѣлинъ полагаетъ, что приводимое Багрянороднымъ славянское наименованіе этого порога „Веручи“ или „Верчій“, „Вертячій“ (припомнимъ славянскія слова: „веретати“—вертѣть, „веретено“—вертушка, „веруга“ (вериги)—цѣпь, т. е. скрученное желѣзо и произошло отъ такого неправильнаго на-

[51]) „Варъ бысть и шумъ многъ моря“—говорится въ одномъ древнемъ памятникѣ. Понятіе быстраго движенія жидкости выражаютъ собою и слова „варить“, „варъ“: въ связи съ этимъ несомнѣнно стоитъ и древнее русское выраженіе „свариться“ и „свара“, т. е. кипятиться, ссориться, ссора. По сербски „врѣти“—означаетъ глаголъ кипѣть, „врулья“—существительное „источникъ“. (См. Сочиненія К. Багрянороднаго въ переводѣ г. Ляскиина, стр. 138, прим. 589).

правленія его теченія; быть можетъ, впрочемъ, это наименованіе ведетъ свое начало и отъ испорченнаго слова „Волчій“, до сихъ поръ фигурирующаго въ названіи одной части этого порога. Для возстановленія русскаго названія порога („Леанти“) Забѣлинъ напоминаетъ островъ Лантуховъ, понынѣ находящійся въ вершинѣ этого порога. И черезъ этотъ порогъ руссы проводили суда такимъ же способомъ, какъ черезъ первый, т. е. держались одного берега рѣки.

Въ наши дни Вильный представляется послѣднимъ изъ днѣпровскихъ пороговъ. Но не такъ обстояло дѣло въ старину. Въ „Книгѣ Большому Чертежу“ ниже острова Хортицы показана еще „Бѣлякова забора“, а по описанію Константина Багрянороднаго за его „Веручимъ“ слѣдуетъ еще седьмой и уже послѣдній порогъ: „Струвунъ“—на русскомъ, и „Напрези“—на славянскомъ языкѣ, не представлявшій, повидимому, караванамъ сколько нибудь серьезныхъ затрудненій. Оставляя въ сторонѣ филологическія натяжки, къ которымъ прибѣгали у насъ для объясненія наименованій этого порога, приводимыхъ Багрянороднымъ, представимъ здѣсь наши собственныя соображенія. Не стоитъ ли названіе „Струвунъ“ въ связи съ корнемъ „стр“, о которомъ мы уже говорили при описаніи второго порога и не выражаетъ ли названіе второго порога понятія или острова, или свободно, уже ничѣмъ не задерживаемаго (струя, стрежень, страва), теченія рѣки? Какъ разъ въ верстѣ ниже Вильнаго порога расположена въ настоящее время группа острововъ, носящая названіе „Пурисовыхъ“; „страва, страво“—одно изъ излюбленныхъ славянскихъ названій рѣки; названія „Страва“ и „Строуно“ и въ наши дни сохранились въ русскихъ названіяхъ двухъ пороговъ р. Западной Двины [52]). Для объясненія названія порога „Напрези“—быть можетъ пригоднымъ явится то соображеніе, что въ старыхъ русскихъ атласахъ нижняго Приднѣпровья на берегу Днѣпра, между селеніемъ Привольное (Вольной или Вильный порогъ) и Александровскомъ, показано селеніе Хосприцкое [53]), корень наименованія котораго звучитъ родственно корню названія порога „Напрези“. Припомнимъ и древнеславянское слово „напрѣжь“, т. е. впередъ, далѣе, быть можетъ и умѣстное въ названіи именно послѣдняго порога, которымъ уже исчерпывались всѣ трудности плаванія.

---

[52]) См. Энциклопедическій словарь Плюшара, т. XVI, ст. „Двина Западная“, стр. 4.

[53]) „Атласъ Россійской Имперіи, состоящій изъ 52 картъ“ (in f°), С.-Петербургъ, 1796 г., карта № 49.

Миновавъ пороги, караванъ подходилъ къ острову „Хортицѣ", знаменитому впослѣдствіи гнѣзду Запорожской Сѣчи, носящему у Константина Багрянороднаго греческое наименованіе острова Св. Георгія—и здѣсь имѣлъ остановку, столь необходимую послѣ труднаго и утомительнаго 60-ти верстнаго перехода порогами. Здѣсь руссы совершали у стараго дуба поклоненіе богамъ и приносили имъ въ жертву птицъ (куръ и пѣтуховъ), мясо, хлѣбъ и другіе припасы. Забѣлинъ считаетъ правдивымъ предположеніе, что этотъ островъ почитался у руссовъ священнымъ и что самое названіе его стоитъ въ связи съ именемъ бога Хорса (Дажъ-Бога [54]). Отваливъ отъ острова Хортицы, русскіе караваны вступали въ широкій, глубокій и быстрый („страва", „струва") нижній плесъ теченія Днѣпра, гдѣ были уже обезпечены отъ всякаго рода опасностей и случайностей и который (270 верстъ пути) проходили они въ четыре дня. Въ днѣпровскомъ лиманѣ руссы имѣли новую остановку дня на два или три, подготовляя свои суда для морского перехода, и отсюда шли моремъ, придерживаясь, обыкновенно, его береговъ, т. е. слѣдуя плаванію каботажному.

Забѣлинъ дѣлаетъ попытку вычисленія всей продолжительности описаннаго выше плаванія руссовъ. По его разсчетамъ, весь переходъ отъ Кіева до устья Днѣпра требовалъ дней пятнадцати, да переходъ моремъ до Константинополя (каботажнымъ путемъ, вдоль западнаго побережья Чернаго моря) бралъ еще дней 25, такъ что вся путина отъ Кіева до Царьграда совершалась всего дней, приблизительно, въ сорокъ. Несравненно болѣе долгое путешествіе предстояло путникамъ, спускавшимся изъ сѣверныхъ областей по уже знакомымъ намъ воднымъ путямъ „изъ варягъ въ греки". Трудный путь, тяжелыя испытанія и почти невѣроятная выносливость, сопряженныя съ подобнаго рода колоссальными плаваніями, несомнѣнно служили русскому человѣку школою, которая закаляла его въ умѣньи пользоваться водными путями сообщенія и давала ему снаровку и опытность въ дѣлѣ водоходства не только рѣчного, но и морского.

---

[54]) Забѣлинъ: „Исторія русской жизни", II глава (стр. 364—366). Только въ началѣ семидесятыхъ годовъ XIX столѣтія срубленъ былъ на островѣ Хортицѣ древній и священный дубъ, имѣвшій десятки вѣковъ существованія. Вѣтвистый и колоссальной толщины, этотъ дубъ, по преданію, почитался священнымъ и у Запорожцевъ, которые собирались подъ нимъ на „раду" и совершали подъ нимъ же, передъ походами, свои молитвы (см. цитированный выше переводъ сочиненій К. Багрянороднаго Г. Ляскина, стр. 73, прим. 297).

В. Карпато-придунайскіе и сѣверо-западные водные пути.

Придунайскія и Прикарпатскія земли являются мѣстомъ первоначальнаго поселенія славянъ въ Европѣ, откуда двинулась на сѣверъ, югъ и востокъ славянская колонизація, создавшая и тотъ восточно-славянскій міръ, который стоитъ въ самомъ тѣсномъ соотношеніи съ началомъ русской народности и русской государственности. Уже отсюда вправѣ мы прійти къ заключенію, что на пространствѣ земель, прилегающихъ къ сѣверо-западному побережью Чернаго моря и къ бассейнамъ рѣкъ Днѣстра и Буга—должны были уже издревле существовать проторенные пути, которыми когда то хаживали піонеры славянской колонизаціи отъ береговъ Дуная—батюшки и отъ подножій Карпатскихъ горъ къ Балтикѣ и въ степи Приднѣпровья [55]).

Въ ту пору, къ которой относятся первыя достовѣрныя свидѣтельства русской исторіи, мы видимъ бассейны рѣкъ Буга и Днѣстра населенными славянскими племенами Угличей, Тиверцовъ и Дулебовъ. Первые сидѣли по прилегающимъ къ морю низовьямъ Днѣстра, простирая свои поселенія до Прута и Дуная; вторые занимали среднее теченіе Днѣстра и Буга; третьи разселились въ верховьяхъ Днѣстра и Буга, по сосѣдству съ Волынянами на сѣверо-западѣ, съ Древлянами и Полянами на сѣверо-востокѣ и востокѣ. Низовья Буга и Днѣстра были густо населены уже въ IX вѣкѣ: „Бѣ множество ихъ,—пишетъ лѣтописецъ про Угличей и Тиверцевъ,—сѣдяху оли до моря; суть грады ихъ и до сего дне (т. е. до начала XII вѣка)“.

Днѣстръ, въ качествѣ торговаго воднаго пути, былъ извѣстенъ уже въ эпохи весьма раннія. Еще Геродотъ зналъ эту рѣку подъ назнаніемъ Тираса, съ одноименною ему (Тиръ) греческою колоніею при устьи. Въ первые вѣка русской исторической жизни древнее значеніе Тира перешло на расположенный въ устьяхъ этой рѣки городъ Бѣлгородъ, а въ эпоху торговаго преобладанія на южномъ побережьи Чернаго моря генуэзцевъ, низовья Днѣстра покрылись цѣлою сѣтью ихъ колоній; генуэзцы ввели на Днѣстрѣ особый родъ плоскодонныхъ судовъ („галеры“), на которыхъ производилось торговое движеніе по этой рѣкѣ.

---

[55]) На существованіе древнѣйшаго воднаго пута отъ Дуная къ верховьямъ Днѣстра, въ самое сердце Галицкой Руси, намекаетъ намъ и „Слово о полку Игоревѣ“, въ своемъ обращеніи къ галицкому князю Ярославу: „Затвори къ Дунаю ворота,—ты, подпирающій Карпаты своими желѣзными полками, мечущій грузы черезъ облака, наряжающій суда до Дуная“...

Мы не имѣемъ строго опредѣленныхъ указаній на направленіе торговыхъ путей изъ Приднѣпровья въ бассейны рѣкъ Буга (Бога по старинному произношенію) и Днѣстра и, далѣе, къ устьямъ Дуная. Тѣмъ не менѣе источники даютъ намъ ясныя указанія на то, что эти пути хорошо извѣстны были нашимъ предкамъ IX—XIII вѣковъ. Наша начальная лѣтопись сохранила память о судьбахъ верховьевъ рѣки Днѣстра, восходящую еще къ VI—VII вѣкамъ, когда на эту область распространялось владычество Аваровъ („Обры" нашей лѣтописи). Лѣтописецъ разсказываетъ преданіе о томъ, какъ эти Обры насильствовали надъ славянскимъ племенемъ Дулебовъ, мучая Дулебовъ, употребляя славянскихъ женъ взамѣнъ упряжныхъ лошадей и совершая тому подобныя неистовства: судьба покарала этихъ насильниковъ, истребивъ ихъ безъ слѣда, и еще во времена лѣтописца (начало XII вѣка) въ ходу было на Руси присловье: „погибнуть аки Обрѣ"; это, занесенное въ лѣтопись, преданіе указываетъ намъ на весьма уже древнія, доисторическія, сношенія между славянскими племенами средняго Приднѣпровья (Полянами) и верхняго Днѣстра (Дулебами).

Кіевскій великій князь Олегъ въ восьмидесятыхъ годахъ IX вѣка воюетъ съ Угличами и Тиверцами („съ Угличи и Тиверцы имяше рать"); Дулебы и Тиверцы въ 907 году принимаютъ участіе въ его походѣ на Царьградъ; самый походъ этотъ совершался „на конѣхъ и въ корабляхъ", такъ что въ то время какъ судовая рать шла вдоль западнаго берега Чернаго моря, тѣмъ же берегомъ двигалась къ Босфору и рать сухопутная; Тиверцы участвуютъ и въ Греческомъ походѣ Игоря (944 годъ). Святославъ намѣревался, какъ извѣстно, совсѣмъ поселиться въ г. Переяславцѣ, расположенномъ въ дунайскихъ устьяхъ, указывая на торговое положеніе этого города по отношенію къ Руси, съ одной стороны, къ Греціи, Чехіи и Венгріи—съ другой стороны; значитъ, городъ этотъ связанъ былъ съ Приднѣпровьемъ торговыми путями. Съ низовьевъ Днѣпра, воднымъ путемъ, ожидаютъ осаждающіе въ 968 Кіевъ Печенѣги прихода изъ Переяславца великаго князя Святослава; съ рѣчною флотиліею воюетъ тотъ же князь по Дунаю; во время прохода, на судахъ же, днѣпровскими порогами палъ въ 972 году Святославъ въ схваткѣ съ подкараулившею его здѣсь печенѣжскою засадою [56]).

Приведемъ еще два свидѣтельства уже XIII вѣка, указывающія намъ на западные отъ Кіева водные пути. Въ 1220 году вхо-

[56]) Полное собр. Русск. лѣтоп., I, стр. 5, 10, 12, 19, 28, 31.

дятъ въ устье Днѣстра и поднимаются вверхъ по его теченію ладьи изъ Олешья—торговаго города на нижнемъ теченіи Днѣпра, близь его устья, а подъ 1224 годомъ, разсказывая о первомъ столкновеніи русскихъ князей съ татарами передъ роковою битвою на рѣкѣ Калкѣ, лѣтописецъ повѣствуетъ, что къ устью днѣпровскаго притока Хортицы пришли изъ рѣки Днѣстра 1000 лодокъ, на которыхъ явились на подмогу русскимъ князьямъ волыняне и галичане; воевода послѣднихъ, Юрій Домарѣчичъ, пришелъ съ ладьями отъ города Галича, слѣдовательно съ самаго верховья Днѣстра, совершивъ моремъ переходъ между устьями днѣпровскимъ и днѣстровскимъ [57].

Стоитъ только бросить бѣглый взглядъ на карту Россіи, что бы прійти къ выводу о крайней медлительности и трудности кружнаго пути изъ средняго Приднѣпровья въ рѣчныя области Буга и Днѣстра, при которомъ доводилось спускаться или подниматься всѣмъ нижнимъ теченіемъ Днѣпра, преодолѣвая затруднительный плесъ пороговъ, проходить днѣпровскимъ лиманомъ, а при слѣдованіи въ Днѣстръ—и частью моря, затѣмъ плыть Бугомъ или Днѣстромъ. Не можетъ существовать никакого сомнѣнія въ томъ, что, кромѣ этого кружнаго пути, должны были существовать и пути болѣе прямые и краткіе, пролегавшіе притоками и волоками рѣкъ Днѣпра, Буга и Днѣстра, по одному направленію и въ небольшихъ, сравнительно, конечно, только, разстояніяхъ одна отъ другой несущихъ свои воды на просторъ Чернаго моря. Источники не даютъ намъ точныхъ указаній на эти пути и о существованіи ихъ въ древности мы въ настоящее время можемъ говорить лишь въ предѣлахъ большей или меньшей вѣроятности, не выходя изъ области, основанныхъ на данныхъ хорографическихъ, предположеній. Позволимъ себѣ, тѣмъ не менѣе, предложить вниманію читателей нѣкоторыя изъ этихъ послѣднихъ.

Взглянемъ на карту № IV, приложенную къ настоящему труду нашему.

Здѣсь передъ нами находится районъ сближенія между собою рѣкъ системы правыхъ притоковъ Днѣпра и лѣвыхъ притоковъ Буга, въ предѣлахъ между 50° 13' и 48° 52' сѣв. шир. и 45° 40' и 47° 22' вост. долготы. Къ системѣ Днѣпра принадлежатъ здѣсь рѣки: Тетеревъ, съ его притоками Гнилопятомъ и Гуйвою, Ирпень, съ его притокомъ Унавою, и Рогъ, съ системою своихъ притоковъ (Каменка, Растовица и Роска); къ системѣ Буга при-

[57]) Полное Собр. Русскихъ Лѣтоп. II, 161, 164.

надлежатъ его притоки Десна и Собъ. Уже поверхностный взглядъ на интересующую насъ мѣстность обнаруживаетъ, что вся она, въ сущности, представляетъ изъ себя одинъ обширный волокъ, на которомъ верховья рѣкъ обоихъ бассейновъ весьма близко сходятся между собою, именно: между селеніями Рай-Городкомъ (на Тетеревѣ) и Улановымъ—на разстояніи около 13 верстъ, между Махновкой и Иванцемъ (на Гнилопятѣ) и Самъ-Городомъ (на Деснѣ)—около 18 в., между Прилукою (на Деснѣ) и Гординцами (на Росѣ)—около 16 верстъ, между Литовцемъ (на Собѣ) и Плесковымъ (на Росѣ)—около 15-ти верстъ. Все это—разстоянія, которыя представляются вовсе не большими для условій стариннаго передвиженія по волокамъ и трудно думать, что бы эта, самою природою скученная, группа волоковъ не утилизировалась нашими предками въ ихъ сообщеніяхъ между верхними бассейнами Буга и Днѣпра, между областью тиверцевъ и территоріею полянъ. Легче было, конечно, преодолѣть эти волоки, нежели ходить отсюда къ Кіеву, спускаясь по всему теченію Буга и затѣмъ поднимаясь лиманомъ и Днѣпромъ, съ его труднымъ и опаснымъ порожистымъ плесомъ.

Перенесемъ теперь наше вниманіе на карту подъ № V, которая составляетъ продолженіе предыдущей карты, съ перерывомъ, по прямой линіи долготы, не свыше десяти верстъ и которая вводитъ насъ въ самые истоки р. Буга.

Эта мѣстность представляетъ намъ параллелограмъ, заключенный между 49° 50' и 49° 5' сѣв. широты и 44° 13' и 45° 55' вост. долготы. Топографическія особенности всего этого района невольно бросятся намъ въ глаза. Принявъ въ себя съ правой стороны р. Волкъ съ ея притокомъ Волчкомъ и образуя въ этомъ мѣстѣ (у Литичева) озеро до трехъ верстъ длиною, Бугъ верстахъ въ 15-ти выше принимаетъ въ себя съ лѣвой стороны притокъ Бужокъ, близь устья своего образующій два озера до 25-ти, въ общей сложности, верстъ длины. Съ сѣвера къ истокамъ Буга и Бужка близко, на разстояніи 7—10 всего верстъ, подходитъ истокъ р. Случа, близь границы нынѣшней Минской губерніи впадающей въ р. Горынь, значительнѣйшій притокъ Припяти, которая, въ свою очередь, является важнѣйшимъ притокомъ Днѣпра. Особенность истока р. Случа составляетъ то, что и эта рѣка, подобно Бужку, въ самомъ почти началѣ своего теченія образуетъ систему озеръ, общимъ протяженіемъ своимъ вытянувшуюся въ линію до 25-ти верстъ, причемъ разстояніе между обѣими озерными системами, иначе говоря—между бассейнами Днѣпра (Случъ) и Буга (Бужокъ), не превышаетъ здѣсь 12-ти верстъ, представляя собою

превосходный волокъ, расположенный между двумя обширными водохранилищами.

Природныя топографическія условія разсматриваемой нами мѣстности только что отмѣченными выгодами не ограничиваются. Вглядѣвшись въ карту, мы увидимъ, что къ истокамъ Буга и Случа подходятъ съ юга вершины еще трехъ рѣкъ: Збруга, Жванчика, Смотрича и Ушицы—лѣвыхъ притоковъ р. Днѣстра, изъ которыхъ первый представляетъ собою въ наши дни естественную границу между Россіею и австрійскою Галиціею,—когда то русскимъ Галицкимъ княженіемъ. Не болѣе 20-ти верстъ отдѣляютъ Збругъ въ той точкѣ его теченія, въ которой находится въ настоящее время крупная, пограничная съ Австріею, желѣзнодорожная станція и таможня Волочискъ, отъ истоковъ Буга, и не болѣе 30 верстъ отъ истоковъ Случа. И такъ—вотъ та мѣстность, средняя точка которой опредѣляется географически въ 49° 32' сѣв. широты и въ 44° 38' вост. долготы, гдѣ ближе всего сходятся бассейны рѣкъ Днѣпра, Буга и Днѣстра и гдѣ находился ближайшій узелъ сообщеній между приднѣпровскимъ племенемъ Полянъ и ихъ западными славянскими сосѣдями, гдѣ Русь Галицко-Волынская находила себѣ естественное соприкосновеніе съ Русью Приднѣпровскою. Ниже увидимъ мы, что отсюда, притоками р. Припяти, направлялся въ кіевское Приднѣпровье водный путь, упоминаемый въ лѣтописи подъ названіемъ пути „соляного“ и названный такъ вслѣдствіе преобладанія на немъ соляныхъ грузовъ, шедшихъ изъ Галицко-Волынской земли.

Что разсматриваемый нами въ настоящее время водораздѣлъ бассейновъ Днѣпра, Буга и Днѣстра дѣйствительно служилъ въ старину грандіознымъ волокомъ, игравшимъ роль связи между водными путями, образуемыми рѣками этихъ 3-хъ бассейновъ, въ этомъ едва ли позволительно сомнѣваться. Обратимъ вниманіе на географическую номенклатуру, представляемую намъ этимъ водораздѣломъ. Прежде всего два слова о р. Волкѣ, впадающей въ Бугъ подъ Летичевымъ, и о ея притокѣ Волчкѣ. Несомнѣнно, что эти двѣ рѣчки ведутъ свое названіе не отъ наименованія извѣстнаго четвероногаго хищника, но что здѣсь мы имѣемъ дѣло съ воспоминаніемъ о назначеніи мѣстности, по которой онѣ протекаютъ, въ качествѣ обширнаго „волока“ между тремя судоходными рѣками, сходящимися здѣсь своими верховьями такимъ же точно образомъ, какъ и на Валдайской возвышенности (въ „Оковскомъ лѣсу“ нашей лѣтописи) сходятся своими истоками рѣки Волга, Днѣпръ и Двина. „Въолъкъ“, „Въолъочекъ“, т. е. „волокъ“,

„волочекъ"—таково, конечно, древнѣйшее начертаніе и произношеніе этихъ словъ. Любопытно, что при истокѣ Волчка значится селеніе „Волковцы"; селеніе съ такимъ же наименованіемъ показано и въ 10-ти верстахъ къ сѣверо-востоку, по направленію къ Проскуракову (Проскурову). Наконецъ, слово „волокъ" несомнѣнно слышится и въ названіи „Волочискъ", которое носитъ мѣстечко на р. Збругѣ, въ настоящее время пограничная станція желѣзной дороги, ведущей къ австрійской границѣ отъ Кіева и Одессы.

Можно предположить, что передача грузовъ изъ бассейна Днѣстра въ р. Бугъ производилась какъ черезъ посредство р. Збруга, въ мѣстности нынѣшняго Волочиска, такъ и черезъ посредство верховьевъ р. Ушицы, при пользованіи въ послѣднемъ случаѣ рѣчками Волокомъ и Волочкомъ. Грузамъ, направляющимся въ днѣпровскій бассейнъ, т. е. въ р. Случъ, приходилось еще преодолѣвать озерный волокъ между Бугомъ и Случемъ, причемъ, благодаря озерамъ, покрывающимъ этотъ волокъ, большая часть перевала совершалась, конечно, водою; впрочемъ, днѣстровскіе грузы могли передаваться на р. Случъ и непосредственно, по направленію Волочискъ-Купель-Клитинка. Древній западно-русскій городъ Галичъ, когда-то игравшій видную роль въ историческихъ судьбахъ русской земли, а теперь незначительное мѣстечко Станиславовскаго округа австрійской Галиціи, находится на одной, почти, долготѣ съ интересующею насъ мѣстностью, на самыхъ верховьяхъ Днѣстра и въ 120-ти, приблизительно, верстахъ прямого протяженія къ западу отъ Волочиска. Только что изслѣдованный нами днѣстро-буго-днѣпровскій волокъ являлся, такимъ образомъ, широкимъ распутьемъ, открывавшимъ галичанамъ водные выходы и въ Черное море (Днѣстромъ), и въ днѣпровское понизовье (Бугомъ), и въ кіевское среднее Приднѣпровье (Случемъ, Горынью и Припятью)—на этотъ торный путь съ сѣвера на югъ, „изъ варягъ въ греки".

Располагая природнымъ воднымъ сообщеніемъ съ среднимъ и нижнимъ Приднѣпровьемъ, районъ о которомъ идетъ у насъ рѣчь, т. е. районъ верховьевъ рѣкъ Буга, Днѣстра и Припяти съ ея притоками, по которому разселены были когда то племена Дулебовъ, Волынянъ, Тиверцевъ, отчасти Полянъ и Древлянъ—этими сообщеніями ограничиться не могъ. Ему необходимъ былъ также выходъ на сѣверо-западъ, гдѣ протекали значительныя рѣки, открывавшія доступъ въ Балтійское море помимо сѣверныхъ, уже знакомыхъ намъ, путей къ послѣднему, т. е. ловать-волховского и двинскаго. Такой выходъ на сѣверо-западъ необходимъ былъ

и кіевскому Приднѣпровью. Ясно, что должны были существовать древніе водные пути, которыми, во времена еще незапамятныя, шла славянская колонизація отъ Дуная и отъ подножья Карпатовъ къ Балтійскому Поморью, въ мѣста послѣдующаго разселенія балтійскихъ славянъ. Здѣсь должны были существовать и водные пути изъ Приднѣпровья къ тѣмъ же рѣкамъ южнаго Балтійскаго побережья. Сдѣлаемъ же попытку розыскать эти древніе водные пути. Для этой цѣли намъ слѣдуетъ разстаться съ верховымъ водораздѣломъ Буга, Днѣстра и Случа и перенести наше вниманіе въ районъ, расположенный къ сѣверу и сѣверо-востоку отъ него, въ предѣлахъ 52° 12' и 49° 30' сѣв. шир. и 38° 10' и 45° 43' восточной долготы.

Русской географіи, кромѣ фигурировавшей до сихъ поръ въ нашихъ изслѣдованіяхъ рѣки Буга Южнаго (древній Богъ), несущаго свои воды въ Черное море, извѣстенъ еще Бугъ Западный, правый притокъ Вислы, черезъ посредство которой онъ и соединяется съ Балтійскимъ моремъ. Бросивъ взглядъ на нашу карту № VI, включающую въ себѣ районъ, предлагаемый теперь вниманію читателей, мы въ юго-восточномъ углу его найдемъ мѣстность, съ которою только что разстались (см. Волочискъ, Проскуряковъ, Ст. Константиновъ). На самой серединѣ карты видимъ мы рѣку Западный Бугъ, которая перерѣзываетъ ее въ направленіи съ юго-востока на сѣверо-западъ и, омывъ нынѣшній г. Брестъ (Литовскій), выходитъ за сѣверный предѣлъ нашей карты съ тѣмъ, чтобы, описавъ широкую дугу, впасть верстъ на 30 сѣвернѣе Варшавы въ р. Вислу, вмѣстѣ съ которою она и изливаетъ свои воды въ Балтійское море у прусскаго нынѣ гор. Данцига (древне-славянскій Гданксъ). Особенностью теченія Западнаго Буга представляется въ предѣлахъ взятаго нами района то, что эта рѣка приняла здѣсь направленіе, идущее подъ угломъ къ верховьямъ какъ самой Припяти, значительнѣйшаго днѣпровскаго притока, такъ и къ верховьямъ рѣкъ ея системы—Гуріѣ, Стохаду и Стырѣ, причемъ въ отдѣльныхъ пунктахъ оказываются весьма близкія соприкосновенія между бассейнами западно-бужскимъ и днѣпровскимъ; укажемъ на верховье самой Припяти, составляющее истокъ которой озеро подошло къ Бугу на разстояніе всего какихъ нибудь 5-ти верстъ, въ мѣстности разбросанныхъ здѣсь селеній Забужа, Опалина, Гущи. Верстъ на 60—70 южнѣе весьма близко сходятся также рѣки: Луга, притокъ Буга, и верховья припятскаго притока Гуріи, гдѣ разстояніе между гор. Новгородомъ-Волынскимъ и селеніями днѣпровскаго бассейна Марьяновкою,

Вербою и Сванчавомъ не превышаетъ 15—18 верстъ. Третій, еще болѣе южный, но уже не столь выгодный пунктъ сближенія обоихъ бассейновъ представляютъ намъ вершины Буга и припетскаго притока Стыри, гдѣ водораздѣльный волокъ у с. Броды простирается на протяженіе около 42 в., а въ вершинахъ рѣчки Иквы и р. Горыни, съ протекающимъ по немъ истокомъ р. Серета, волокъ этотъ уменьшается до протяженія всего въ 15—25 верстъ. Всѣ только что приведенныя топо-гидрографическія данныя заставляютъ думать, что въ указанныхъ пунктахъ или въ одномъ изъ нихъ—вѣроятнѣе всего въ одномъ изъ первыхъ двухъ—существовали въ старину волоковыя передачи изъ бассейна Днѣпра въ бассейны Буга и Вислы, а слѣдовательно и сравнительно короткіе и удобные юго-западные пути изъ кіевскаго Приднѣпровья въ балтійско-славянское Поморье.

Несомнѣнно, существовалъ и еще одинъ, наиболѣе прямой, путь изъ рѣки Припяти въ р. Бугъ и бассейнъ Западнаго Буга. Мы найдемъ его на самой сѣверной оконечности нашей карты, гдѣ рѣка Припять отдѣляетъ отъ себя въ западномъ направленіи притокъ Пину, идущій на встрѣчу съ р. Муховецъ, отдаляемою отъ себя Бугомъ въ противуположномъ, восточномъ, направленіи. Обѣ рѣки сближаются между собою на прямое разстояніе около 52-хъ верстъ,—разстояніе, на которомъ трудно допустить переволачиваніе самыхъ судовъ, какъ бывало это на другихъ старинныхъ русскихъ волокахъ, но которое могло служить удобнымъ пунктомъ для передачи гужевымъ путемъ грузовъ изъ бассейна днѣпровскаго (Припять-Пина) въ бассейнъ вислинско-бугскій (Муховецъ-Бугъ). По крайней мѣрѣ именно этотъ пространный волокъ былъ утилизированъ въ 1775 г., когда приступлено было къ сооруженію искусственнаго канала для соединенія обоихъ бассейновъ какъ разъ при посредствѣ рѣкъ Пины и Муховецъ; этотъ каналъ, обозначенный на нашей картѣ и представляющій собою общее протяженіе въ 75½ в., вскорѣ пришелъ въ состояніе неустройства и окончательное оборудованіе его относится уже къ концу первой половины XIX столѣтія (1839—1843 года), послѣ чего изъ прежняго „Королевскаго“—онъ былъ переименованъ въ каналъ „Днѣпрово-Бугскій“. Этотъ каналъ, подобно каналу Березинскому, представляетъ собою, такимъ образомъ, искусственную систему, возникшую на почвѣ историческихъ древнихъ водныхъ путей сообщенія.

Что касается водныхъ путей изъ бассейна Днѣстра въ бассейны Вислы и Буга, то такой путь можетъ быть указанъ (см.

ту же карту № VI) между верховьями р. Серета (притока Днѣстра) и рѣки Западнаго Буга, сходящимися здѣсь на разстояніи не болѣе 10—12 верстъ, а также между верховьемъ того-же Серета и р. Збруга—съ одной стороны, и верховьями рѣкъ Иквы и Горыни (днѣпровскаго бассейна)—съ другой стороны, гдѣ водораздѣльный волокъ также не превышаетъ протяженія 10—25 в.; не относится ли къ этому послѣднему волоку и наименованіе „Волочискъ"—извѣстнаго мѣстечка на р. Збругѣ, отстоящаго верстъ на 30 отъ припетскаго притока Горыни? На той же картѣ увидимъ мы, затѣмъ, что входящая на нее въ нижней части излучина рѣки Днѣстра—близко (верстъ на 35) подошла у мѣстечка Пржемышль къ рѣкѣ Сану, непосредственному притоку Вислы. При склонности славянъ пользоваться всѣми, представляющимися природою, нерѣдко весьма трудными даже, водными путями сообщенія, мы имѣемъ право съ полною уже достовѣрностью признать существованіе въ старину на этомъ волокѣ передаточнаго, кратчайшаго и уже совсѣмъ прямого, воднаго сообщенія: Черное море—Днѣстръ—Висла—Балтійское море; также несомнѣнно и то, что этому сообщенію довелось играть въ древности видную роль въ начальномъ колонизаціонномъ движеніи прикарпатскаго славянства, а впослѣдствіи въ сношеніяхъ между Русью прикарпатскою (Галицко-Волынскою) и нынѣшнимъ Привислянскимъ и Прибалтійскимъ краемъ.

Возвращаясь къ путямъ сообщенія между бассейнами Днѣпровскимъ и Вислинскимъ, можно отмѣтить и еще одну точку близкаго соприкосновенія рѣкъ обоихъ бассейновъ. Мы найдемъ ее между верховьями рѣкъ Ясельды, притока р. Припяти, и Нарева, притока Западнаго Буга. Это соединеніе обоихъ бассейновъ читатели увидятъ на нашей картѣ № VII, ограничиваемой пространствомъ, заключающимся между 53°13' и 51°52' сѣв. широты и 40°12' и 44°8' вост. долготы. Здѣсь верховья обѣихъ рѣкъ сходятся между собою, раздѣляемыя волокомъ въ 10—15 верстъ.

Но та же карта дастъ намъ указанія еще на одинъ водный путь изъ Днѣпровскаго бассейна къ Балтійскому морю, путь средній между путями: южнымъ, буго-вислинскимъ, и сѣверными—двинскимъ и невскимъ. Верстахъ въ двухстахъ къ сѣверо-востоку отъ устья Вислы впадаетъ въ нынѣшнюю губу Куришъ-Гаффъ, образующую часть обширнаго залива Балтійскаго моря, рѣка Нѣманъ, своими лѣвыми притоками Свислочью, Россою, Зельвою и Шарою приближающаяся, какъ это видно изъ нашей карты, къ верхнему теченію р. Ясельды, притока рѣки Припяти.

Въ этомъ мѣстѣ видимъ мы цѣлый рядъ волоковъ, отдѣляющихъ Ясельду отъ притоковъ Нѣмана (Ясельда-Свислочь, Ясельда-Росса, Ясельда-Зельвинка), причемъ наименованіе „Волковискъ", значащаееся надъ мѣстечкомъ, находящемся на рѣкѣ Россѣ, въ разстояніи около 50 верстъ отъ верховьевъ Ясельды, наводитъ на мысль о соотношеніи этого пункта къ когда то производившемуся здѣсь волоковому сообщенію между бассейнами Днѣпра и Нѣмана. Тутъ же, верстахъ въ 125 восточнѣе, открывается намъ и другой волокъ, соединяющій бассейны Днѣпра и Нѣмана: это волокъ, расположенный между рѣками Ясельдою и Шарою, простирающійся на 50 слишкомъ верстъ длины, считая протяженіе между обѣими рѣками, и всего только на 15—18 верстъ, считая протяженіе между р. Шарою и озеромъ, изъ котораго вытекаетъ ясельдинскій притокъ Путница, самое наименованіе котораго наводитъ на мысль, что нѣкогда, дѣйствительно, пролегалъ здѣсь какой то „путь". Ясельдинско-шаровскій волокъ представляетъ для исторіи русскихъ водныхъ путей сообщенія тотъ интересъ, что имъ, при помощи расположенныхъ на немъ озеръ Выгоновскаго и Вульки, данъ былъ матеріалъ для сооруженія значущагося на нашей картѣ Огинскаго канала, соединяющаго черезъ посредство упомянутыхъ выше озеръ рѣки Ясельду и Шару, а слѣдовательно—бассейны Днѣпра и Нѣмана; этотъ каналъ, означенный на нашей картѣ лишь въ схематическомъ видѣ и имѣющій до 50 верстъ протяженія, въ настоящее время, съ проведеніемъ окрестныхъ желѣзныхъ дорогъ, находится въ состояніи запустѣнія и упадка, являясь еще однимъ наглядным доказательствомъ связи новѣйшихъ искусственныхъ водныхъ путей сообщенія съ существовавшими, когда то, таковыми же естественными. Здѣсь умѣстнымъ будетъ привести на память одно своеобразное предположеніе И. Е. Забѣлина, допускающаго весьма глубокую древность только что разсмотрѣннаго нами пути сообщенія Приднѣпровья съ Балтійскимъ моремъ: Забѣлинъ утверждаетъ, что путь изъ средняго Приднѣпровья къ Балтикѣ раньше всего открылся съ Юга, именно рѣкою Нѣманомъ, впослѣдствіи передвинулся къ Западной Двинѣ и уже позже всего отошелъ къ Невѣ, Ладогѣ и Волхову, т. е. на коренной путь „изъ варягъ въ греки" [58]). Это мнѣніе Забѣлина стоитъ въ непосредственномъ соотношеніи къ его ученію о генетической связи балтійскаго славянства съ Русью черноморскою. Если мы примемъ мнѣніе Забѣлина, въ такомъ случаѣ должны будемъ прійти къ заключенію, что еще болѣе

[58]) Забѣлинъ: „Исторія русской жизни", II (стр. 36).

древними должны будутъ представляться въ нашихъ глазахъ уже извѣстные намъ теперь водные пути, соединяющіе съ рѣкою Вислою, а слѣдовательно и съ Балтійскимъ моремъ, какъ среднее Приднѣпровье, такъ и сѣверо-западное Черноморское побережье.

Мы подробно познакомились съ водными путями сообщенія, соединявшими Приднѣпровье съ странами и областями, расположенными отъ него къ юго-западу, западу и сѣверо-западу, до морей Чернаго и Балтійскаго; познакомились и съ водными путями, соединявшими эти страны и области между собою. Мы наглядно убѣдились въ томъ, что обширная и сложная сѣть водныхъ путей сообщенія покрывала собою протяженіе территоріи, лежащей на западъ отъ теченія Днѣпра, отъ Вислы и Карпатскихъ горъ до Западной Двины, отъ моря Чернаго до моря Балтійскаго.

Приведемъ въ заключеніе нѣсколько историческихъ данныхъ, свидѣтельствующихъ намъ о томъ, что на этихъ водныхъ путяхъ восточные (кіевскіе) руссы далеко не были въ X—XIII вѣковъ людьми случайными, появляясь здѣсь то въ качествѣ воиновъ, то въ качествѣ представителей мирной торговой промышленности; не говоримъ уже о руссахъ западныхъ (галицко-волынскихъ), которые оставались хозяевами этихъ водъ и послѣ того какъ Приднѣпровье и западное Заднѣпровье подпали, послѣ татарского погрома, подъ власть польско-литовскаго государства, а пульсъ зародившейся въ кіевскомъ Придпѣпровьи русской жизни—рѣшительнымъ образомъ передвинулся на сѣверо-востокъ, въ Ростовско-Суздальскую землю, въ долины рѣкъ волго-окскаго бассейна.

Древнѣйшія лѣтописныя свидѣтельства о войнахъ кіевскихъ великихъ князей въ предѣлахъ земель ляховъ и волынянъ пріурочиваются къ концу X вѣка. Въ 981 году Владиміръ Святославичъ „иде,—повѣствуетъ наша начальная лѣтопись,—къ ляхомъ и зая (занялъ) грады ихъ, Перемышль, Червенъ и иные". Наша карта № VI покажетъ намъ, что городъ Перемышль расположенъ на рѣкѣ Санѣ, притокѣ Вислы (въ нынѣшней австрійской Галиціи), а городъ Червенъ (нынѣ селеніе Черно, близъ Холма) на р. Западномъ Бугѣ,—слѣдовательно театръ военныхъ дѣйствій кіевскаго великаго князя распространялся на верхній вислинско-бугскій бассейнъ, причемъ переходъ русскихъ дружинъ съ береговъ Буга къ берегамъ Сана удобнѣе всего могъ совершится по р. Вѣпржу, правому притоку Вислы. Черезъ два года, въ 983 г., идетъ Владиміръ новою войною на западъ: на этотъ разъ кіевскій князь идетъ на Ятвяговъ,—слѣдовательно воюетъ край, расположенный между рѣками Наревомъ, верхнимъ Нѣманомъ (р. Шара) и вер-

ховьями Ясельды (см. карту № VII); побѣда надъ ятвягами признавалась настолько существенною, что, возвратившись въ Кіевъ, Владиміръ принесъ здѣсь усиленныя жертвы богамъ. Несомнѣнно, что результатомъ побѣдъ Владиміра Святославича въ бассейнѣ рѣкъ Вислы и Западнаго Буга явилось основаніе имъ на р. Лугѣ, правомъ верхнемъ притокѣ Буга, одноименнаго ему города Владиміра (Волынскаго, на картѣ № VI), который въ 988 году и отдается имъ въ удѣлъ сыну Всеволоду. Этотъ городъ сдѣлался крупнымъ судоходнымъ пунктомъ Волынской области; подъ 1123 годомъ здѣсь упоминается „увозъ", т. е. взвозъ отъ пристани, подобный увозу, имѣвшемуся и въ Кіевѣ; на этомъ увозѣ умерщвленъ былъ въ названномъ году князь Ярославъ Святополковичъ. Войны на западѣ продолжалъ и сынъ Владиміра, великій князь Ярославъ: въ 1038 г. онъ идетъ на Ятвяговъ, въ 1040 г. на Литовцевъ, а подъ 1041 г. сказано въ лѣтописи, что Ярославъ „иде на Мазовшаны въ лодьяхъ", т. е. воевалъ область рѣки Нарева, въ которую онъ перебрался, конечно, не иначе, какъ по припятскому притоку Ясельдѣ (см. карту № VII). Войны при помощи рѣчныхъ флотилій были въ ту пору, какъ мы это уже знаемъ, явленіемъ весьма обыкновеннымъ. Въ 1281 году, во время распри ляхскихъ князей Конрада и Болеслава Сомовитовичей, князь русскій Владиміръ Василькович, желая оказать помощь первому изъ нихъ, отправляетъ къ нему посла, который и сообщаетъ о томъ Конраду въ слѣдующихъ выраженіяхъ: „Велѣлъ сказать тебѣ Владиміръ: наряжайся (т. е. вооружайся) самъ и снаряжай лодьи для передвиженія по Вислѣ („возитися по Вислѣ")—на утро будетъ у тебя бой" [59]).

Оживлялись рѣки и волоки Западной Руси и торговымъ движеніемъ по нимъ. По свидѣтельству нѣмецкихъ лѣтописей, русскіе купцы еще въ X столѣтіи приходили на берега Дуная продавать коней и невольниковъ, причемъ они являлись сюда сѣвернымъ путемъ, черезъ Богемію. По свидѣтельствамъ Адама Бременскаго и Гельмольда (авторовъ XI вѣка), городъ балтійскихъ славянъ Юлинъ (Волинъ, Винета), находившійся при устьи р. Одера, былъ постояннымъ мѣстопребываніемъ кіевскихъ руссовъ. Въ XII вѣкѣ Кіевъ считался центромъ мѣховыхъ товаровъ и сюда, черезъ Енсъ и Вѣну, постоянно ѣздили за этими товарами регенсбургскіе купцы, имѣвшіе въ Кіевѣ даже свои факторіи [60]). По свидѣтельству Кіевскаго Патерика, въ княженіе Святополка Изяславича въ Кіевѣ

[59]) Полное Собр. Рус. лѣтоп. I, стр. 35, 52, 66; II, стр. 9, 209.

[60]) Погодинъ: „Изслѣдованія, лекціи и пр." III (стр. 266—268.

произошелъ соляной кризисъ благодаря тому, что въ городъ не были пущены купцы, привозившіе ее изъ Галича (на верховьяхъ Днѣстра) и Перемышля (на вислинскомъ притокѣ Санѣ)—„и не бысть соли во всей Россійской землѣ и бѣ видѣти тогда людей сущихъ въ велицѣй печали“: эта соль доставлялась въ Кіевъ не иначе, какъ по извѣстнымъ уже намъ воднымъ путямъ рѣки Припяти и ея притоковъ. Въ 1279 году былъ голодъ, охватившій собою и Русь, и Литву, и Ляховъ, и Ятвяговъ, и вотъ, по сказанію лѣтописи, прислали Ятвяги пословъ своихъ къ волынскому князю Владиміру Васильковичу съ просьбою слѣдующаго рода: „Не дай намъ, господине княже, перемереть—прокорми насъ; пришли къ намъ на продажу жита, а мы охотно заплатимъ за него и воскомъ, и мѣхами бѣличьими, бобровыми и куньими, и серебромъ“. Владиміръ отправилъ къ нимъ изъ Берестья (нынѣшній Брестъ-Литовскій) жито въ лодьяхъ, рѣкою Бугомъ. Изъ Буга,—повѣствуетъ лѣтописецъ,—суда съ хлѣбомъ „возьидоша“, т. е. вошли, въ рѣку Наревъ, на которой и были разграблены, причемъ люди перебиты, а суда потоплены [61]).

Приведенными выше данными и исчерпываются наши свѣдѣнія о водныхъ путяхъ сообщенія, соединявшихъ Приднѣпровье, а черезъ его посредство и всю восточную Русь, съ землями Придунайскими и Прикарпатскими, а также съ Балтійскимъ моремъ и съ бассейнами рѣкъ, текущихъ къ западу отъ діогонали, идущей отъ устья Западной Двины къ устью Днѣпра и соотвѣтствующей теченіямъ этихъ двухъ послѣднихъ рѣкъ, являющихся естественною географическою границею между Русью Западною и Русью Восточною.

Г. Восточные отъ Кіева водные пути.

Наглядно, съ картами, масштабомъ и циркулемъ въ рукахъ, прослѣдили мы поразительное богатство водныхъ путей, расположенныхъ къ западу отъ Днѣпра и долженствовавшихъ служить основою для поддержанія и развитія постоянныхъ сообщеній Приднѣпровья съ странами и областями юго-запада, запада и съ сѣверо-запада. Такая же задача предстоитъ намъ въ настоящее время по отношенію къ юго-восточнымъ и восточнымъ путямъ отъ Кіева, связывавшимъ Приднѣпровье съ морями Азовскимъ и Каспійскимъ и съ бассейнами рѣкъ Дона и нижней (отчасти и средней) Волги.

[61]) Карамзинъ: Исторія госуд. Росс.“, II, прим. 208; Полное собраніе русскихъ лѣтописей, II, стр. 207—208.

Уже самый поверхностный взглядъ на карту южной Россіи[62]) открываетъ намъ естественный, а вмѣстѣ съ тѣмъ и сплошной, морской путь отъ Кіева къ берегамъ нынѣшняго Таврическаго полуострова, къ Босфору Киммерійскому (нынѣшній Керченскій проливъ) и примыкавшей къ нему славяно-русской Тмутаракани (Тмутараканское княжество, на нынѣшнемъ полуостровѣ Тамани) и, далѣе, въ Азовское море съ его побережьемъ и съ устьемъ р. Дона, носившей у арабовъ, наравнѣ съ Волгою, даже наименованіе „рѣки Русской". Весьма рано извѣстенъ былъ нашимъ предкамъ и рѣчной путь изъ Азовскаго моря къ Каспію, направлявшійся вверхъ по Дону до извѣстнаго волго-двинскаго волока, которымъ русскіе торговые и военные караваны переволакивались цѣлыми судами въ р. Волгу и ею спускались до самаго устья, гдѣ расположена была цвѣтущая и торговая казарская столица Итиль (получившая свое названіе отъ древняго восточнаго наименованія р. Волги—Итилемъ), откуда открывался широкій путь на просторъ Каспійскаго (Джурджанъ, Хвалисское) моря. Мы уже знаемъ, что именно этимъ путемъ совершенъ былъ въ 913—914 г.г. грандіозный набѣгъ руссовъ на Каспій и Прикаспійскія страны, какъ этимъ же путемъ производились, конечно, и всѣ древнѣйшія сношенія средняго и нижняго Приднѣпровья съ Азовскимъ и Каспійскимъ морями и съ низовьями Волги. Свидѣтельства арабскихъ авторовъ даютъ основаніе утверждать, что значительныя (впослѣдствіи, подъ напоромъ половцевъ, павшія) русскія поселенія по прибрежью Азовскаго моря существовали уже въ X вѣкѣ; что этими поселеніями, среди которыхъ особенно выдавалась Тмутаракань, и поддерживались постоянныя связи между Приднѣпровьемъ и Пріазовьемъ[63]). Дальнѣйшій, уже рѣчной, путь Дономъ и Волгою, вплоть до низовьевъ послѣдней, кромѣ уже извѣстныхъ намъ военныхъ и хищническихъ авантюръ поддерживался и торговымъ значеніемъ г. Итиля, являвшагося въ IX—X вѣкахъ посредствующимъ звеномъ въ торговлѣ съ востокомъ, въ которомъ руссы, по свидѣтельству арабовъ, являлись въ мирное время такими же точно „своими" людьми, какими являлись они и на берегахъ цареградскаго Босфора и въ которомъ они образовывали даже цѣлую торговую колонію.

Не трудно прійти къ заключенію, что этотъ южный черноморско-азовскій путь являлся въ самой тѣсной связи съ великимъ

---

[62]) См. нашу карту № I.

[63]) Иловайскій: „Розысканія и пр." (стр. 117—118).

греческимъ путемъ, былъ лишь его развѣтвленіемъ, такъ какъ верховые днѣпровскіе караваны, преодолѣвъ пороги, спускались по одному и тому же пути до днѣпровскаго лимана, направляясь въ разныя стороны: одни шли къ Цареграду, другіе—на западъ, къ устьямъ Буга, Днѣстра и Дуная, третьи брали курсъ на востокъ и, огибая нынѣшній Крымскій полуостровъ, держали путь къ Тамани, Азовскому морю и устью Дона.

Неудивительнымъ должно представляться, поэтому, что въ низовьяхъ Днѣпра уже весьма рано возникаетъ центральный торговый пунктъ, гдѣ находили себѣ пристанище верховые и низовые судовые караваны, а также караваны, подходившіе сюда боковыми путями, который могъ служить, вмѣстѣ съ тѣмъ, складочнымъ и передаточнымъ пунктомъ для товаровъ, съ разныхъ сторонъ (отъ Кіева и лежащаго за нимъ сѣвера, изъ Царьграда, отъ устьевъ Дуная, Днѣстра и Буга, съ Азовскаго моря и р. Дона) стекавшихся въ днѣпровское понизовье. Мы уже знаемъ свидѣтельство императора Константина Багрянороднаго о томъ, что, преодолѣвъ пороги и спустившись внизъ по Днѣпру, верховые караваны гдѣ-то вблизи устья этой рѣки имѣли остановку въ 2—3 дня, снаряжаясь здѣсь для дальнѣйшаго морского плаванія. Этотъ понизовый днѣпровскій торговый пунктъ нѣсколько позже выступаетъ въ нашихъ лѣтописяхъ подъ названіемъ О л е ш ь я, сдѣлавшись городомъ, принявшимъ на себя роль посредника и передатчика въ торговлѣ верхняго и средняго Приднѣпровья съ югомъ; этотъ городъ сдѣлался промежуточнымъ узломъ для торговли съ Приднѣпровьемъ Греціи и всего побережья Чернаго и Азовскаго морей. Константину Багрянородному еще неизвѣстно наименованіе этого, нижне-днѣпровскаго, торговаго узла, что и даетъ намъ основаніе отвергнуть предположеніе П. П. Семенова о томъ, будто бы городъ этотъ „былъ основанъ греками въ X вѣкѣ для открытія (?) торговыхъ сношеній съ Кіевомъ“; существуетъ также и другое мнѣніе, приписывающее основаніе этого города въ томъ же X вѣкѣ, подъ названіемъ „Elice“—генуэзцамъ [64]). Несомнѣнно конечно то, что городъ этотъ, подъ тѣми или другими названіями, очень рано могъ быть извѣстенъ и грекамъ, и генуэзцамъ, какъ былъ онъ, конечно, извѣстенъ и печенѣгамъ, и половцамъ и всѣмъ, вообще, городамъ и племенамъ, приходившимъ въ соприкосновеніе съ Южною Русью, но мы не видимъ положительно никакихъ

[64]) „Географическо-статистическій словарь Россійской Имперіи“ составл. П. Семеновымъ, I, стр. 71 („Алешки“); „Энциклопед. словарь“ Брокгауза и Эфрона полут. I, стр. 427 („Алешки“).

причииъ оспаривать основаніе этого города нашими предками, которые уже очень рано и вплоть до появленія ордъ южныхъ тюркскихъ кочевниковъ были полновластными хозяевами не только нижняго Приднѣпровья, но и прилегающихъ къ нему частей Чернаго (Русскаго) моря. Подъ своимъ собственнымъ названіемъ городъ Олешье довольно поздно встрѣчается и въ нашихъ русскихъ лѣтописяхъ, именно только подъ 1084 г., по поводу поступка князя Давида Игоревича, въ этомъ году ограбившаго въ Олешьи купцовъ-гречниковъ, т. е. купцовъ, производившихъ торговлю съ Греціею; слѣдующее опредѣленное упоминаніе объ Олешьи относится къ 1160 г., по поводу набѣга на этотъ городъ хищниковъ изъ Берлада, разграбившихъ здѣсь склады товаровъ и захватившихъ много плѣнниковъ, вслѣдъ затѣмъ отбитыхъ отъ нихъ судовою ратью кіевскаго воеводы Георгія Несторовича; въ 1215 году, во время голода въ Приднѣстровьи, на Днѣстръ приходитъ изъ Олешья ладья съ предметами продовольствія[65]).

Въ русской исторической географіи вполнѣ установившимся является и мнѣніе относительно мѣста расположенія древняго Олешья: его пріурочиваютъ къ мѣстности нынѣшняго гор. Алешки, расположеннаго близъ устья Днѣпра, при впаденіи въ послѣдній съ лѣвой стороны рѣки Конской или Конки, какъ разъ почти противъ г. Херсона, лежащаго на другомъ днѣпровскомъ берегу. Иного мнѣнія держится Д. И. Иловайскій, высказывающій предположеніе, будто городъ Олешье, „служившій складочнымъ пунктомъ для гречниковъ и залозниковъ“, былъ расположенъ на томъ мѣстѣ, „гдѣ суда, шедшія съ юга, приставали, не доходя пороговъ“. Г. Иловайскій пріурочиваетъ, такимъ образомъ, г. Олешье къ району, лежащему сравнительно высоко по теченію Днѣпра,— приблизительно въ мѣстности нынѣшняго г. Александровска, съ чѣмъ, помимо соображеній историко-географическаго характера, невозможно согласиться: мы знаемъ, что ниже пороговъ караваны уже имѣли пристанище на островѣ Св. Георгія (Хортицѣ), да къ тому же эта мѣстность и не представляла значенія въ смыслѣ складочнаго мѣста для товара, такъ какъ она отстояла слишкомъ далеко отъ устья Днѣпра (около 250 в.), а отъ устья р. Самары,

---

[65]) Полн. Соб. Русск. Лѣтоп. I. стр. 88, II, стр. 86, 161. Урочище Алешки („Алша“ русскаго академическаго географическаго атласа изд. 1745 г.), послѣ разгрома Петромъ I-мъ въ 1711 г. Запорожской Сѣчи, послужило мѣстомъ основанія казаками новой Сѣчи. Въ 1784 г., по присоединеніи Крыма, здѣсь поселены были донскіе казаки. Въ 1802 г. Алешки возведены въ значеніе уѣзднаго города (см. „Географ.—Статистич. Словарь“ Семенова).

служившей, какъ мы увидимъ это ниже, головнымъ звеномъ рѣчного пути на востокъ, эта мѣстность отдѣлялась значительнымъ и трудно-проходимымъ плесомъ пороговъ. Значеніе г. Олешья постоянно вызывало заботы кіевскихъ великихъ князей объ охранѣ этого важнаго этапа южно-русской торговли, въ особенности со стороны половцевъ, въ видахъ чего они высылали сюда воинскіе отряды, содержавшіе здѣсь стражи и сопровождавшіе торговые караваны до безопаснаго мѣста; цѣлые походы предпринимались ими даже для очищенія днѣпровскихъ низовьевъ отъ нападеній южныхъ степныхъ кочевниковъ, безпрестанно тревожившихъ торговые караваны и заграждавшихъ имъ выходъ въ Черное море[66]).

Полуостровъ, лежащій къ югу отъ днѣпровскаго лимана и къ сѣверо-восточной части котораго прилегало древнее Олешье,—нынѣшній уѣздный городъ Алешки,—носилъ въ X вѣкѣ общее наименованіе Бѣлобережья, и, вмѣстѣ съ лиманомъ, игралъ видную роль въ торговой и рыболовной промышленности древнихъ руссовъ. Несомнѣнно, что въ свое время Бѣлобережье всецѣло находилось въ сферѣ вліянія древнѣйшей Руси, но уже съ конца первой половины X-го вѣка это вліяніе начинаетъ все болѣе и болѣе умаляться и, прежде всего, благодаря возрастающему значенію здѣсь Византіи, крѣпко укореняющейся въ Тавридѣ. Уже договоръ Грековъ съ Руссами 945 г. свидѣтельствуетъ намъ о такомъ падающемъ вліяніи здѣсь Руси: этимъ договоромъ русскій великій князь не только отказывается отъ всякихъ притязаній на „Корсунскую страну“ (т. е. Таврическую, Херсонскую, область), но обязуется грекамъ защищать ее отъ стороннихъ нападеній; выговаривая для корсунянъ право безпрепятственной рыбной ловли въ днѣпровскомъ устьѣ, договоръ, съ другой стороны, запрещаетъ руссамъ зимовать какъ здѣсь, такъ и на Бѣлобережьи, вообще: „да не имѣютъ власти Русь зимовати въ устьѣ Днѣпра, Бѣлобережи, ни у Св. Елферія (у западнаго выхода изъ лимана), егда придетъ осень, да идутъ въ домы своя, въ Русь“. Возможно, что это то ограниченіе и было побудительною причиною основанія неподалеку отъ днѣпровскаго устья города Олешья, въ качествѣ мѣста стоянки и зимовки русскихъ каравановъ и промышленниковъ. Еще болѣе должно было пасть вліяніе Руси въ Бѣлобережьи подъ напоромъ печенѣговъ, хозяйничавшихъ въ нижнемъ Приднѣпровьи, какъ у себя дома, державшихъ въ страхѣ путь

66) Иловайскій: „Исторія Россіи“, т. I, ч. 2-я (стр. 82—83).

черезъ пороги, на которомъ палъ отъ нихъ даже русскій великій князь Святославъ, постоянно тревожившихъ торговые караваны, которымъ приходилось данями откупать себѣ безопасность выхода къ Черному морю. На смѣну печенѣгамъ явились половцы, всѣ безконечныя войны съ которыми русскихъ князей въ основѣ своей имѣли, какъ предшествовавшія войны съ печенѣгами и даже съ византійскою имперіею, стремленіе укрѣпить русское вліяніе въ Черноморьи и Пріазовьи и очистить водные торговые пути на югъ—„испить шеломомъ Дона“, какъ выражается эпическое сказаніе о злоключеніяхъ князя Игоря Святославовича[67]); такой же, въ весьма значительной степени, смыслъ имѣли и позднѣйшія безконечныя распри нашихъ запорожскихъ и донскихъ казаковъ съ турками и крымцами, непрерывною нитью идущія черезъ весь XVII-й и, отчасти, XVIII вѣка, вплоть до возвращенія себѣ Россіею вѣками утраченнаго вліянія на побережьяхъ Азовскаго, а затѣмъ и Чернаго, морей.

Сооруженіе въ устьяхъ большихъ рѣкъ оплотовъ для торговли и судоходства—было, вообще, въ обыкновеніи у руссовъ. Такое, именно, значеніе имѣли Олешье—въ устьѣ Днѣпра, Бѣлгородъ—въ устьѣ Днѣстра, столь любимый Святославомъ Переяславецъ—въ устьяхъ Дуная. Обезпечили себя руссы такимъ приморскимъ пунктомъ и на восточномъ берегу Таврическаго полуострова, въ лицѣ города Сурожа (позднѣйшій Судакъ), и въ Керченскомъ проливѣ—въ лицѣ городовъ Корчева и Тмутаракани, и въ устьяхъ Дона—въ лицѣ города Таны. Городъ Сурожъ занималъ видное мѣсто въ южно-русской торговлѣ: самое Азовское море наши предки называли „Сурожскимъ“, а торговавшихъ здѣсь купцовъ—„сурожанами“. Этотъ городъ упоминается и въ „Словѣ о Полку Игоревѣ“ въ связи съ другими древними торговыми пунктами и путями, которымъ вся природа даетъ вѣсть о выступленіи въ походъ на половцовъ князь Игоря: „Велитъ послушати землѣ незнаемѣ—Волзѣ, и Поморью, и Посулію, и Сурожу, и Корсуню, и тебѣ, Тмутараканскій болванъ“. Приведенный стихъ нашего эпическаго сказанія представляетъ глубокій смыслъ: Игорь Святославовичъ идетъ „позрить синяго Дона“, испить „изъ него шеломомъ“, „поискать града Тмутаракани“—идетъ именно для того, чтобы „отыскать“ (очистить) путь къ утраченному Пріазовью и Азовскому морю, которыя заступили для Руси половец-

---

[67]) Забѣлинъ: „Исторія русск. жизни“, II (стр. 143, 150—153); Иловайскій: „Исторія Россіи“, т. I кн. 2-я (стр. 81—84).

кія орды. Городъ Тана, находившійся на мѣстѣ расположенія древней (существовавшей въ V вѣкѣ до Р. Х.) греческой колоніи Танаиса, получившей свое названіе отъ древняго греческаго же названія р. Дона („Танаисъ"), впослѣдствіе гецуэзская колонія, разгромленная въ исходѣ XIV-го вѣка Тамерланомъ, а съ конца XV-го вѣка турецкая крѣпость Азовъ—занималъ видное мѣсто въ южной передаточной промышленности нашихъ предковъ не только въ X—XII вѣкахъ, но, какъ въ своемъ мѣстѣ увидимъ мы это, и въ эпохи позднѣйшія, даже послѣ разоренія Кіева, запустѣнія нижняго Приднѣпровья и паденія его торговли[68]). Въ низовьяхъ же Дона расположенъ былъ и укрѣпленный казарскій городъ Саркелъ[69]), относительно мѣстности котораго въ наукѣ существуютъ разнорѣчія и который, по свидѣтельству Константина Багрянороднаго, построенъ былъ въ 835 году византійскимъ императоромъ Ѳеодосіемъ по просьбѣ казаръ, для защиты ихъ отъ набѣговъ днѣпровскихъ руссовъ; если мы примемъ на вѣру это свидѣтельство, въ такомъ случаѣ должны будемъ прійти къ заключенію, что путь къ низовьямъ Дона извѣстенъ былъ древнимъ руссамъ уже въ первой половинѣ IX вѣка.

Начавшееся съ половины X вѣка умаленіе русскаго вліянія на южномъ Черноморскомъ побережьи и постепенное загражденіе для руссовъ южныхъ путей,—не говоря уже о длительности и опасностяхъ морского плаванія,—должны были побудить нашихъ предковъ къ изысканію новыхъ торговыхъ путей или, по крайней мѣрѣ, къ усиленному пользованію существовавшими уже ранѣе водными путями, пролегавшими по степямъ сѣвернаго азово-черноморскаго побережья. Указанія на эти пути даютъ намъ лѣтописные своды, примыкающіе къ начальной лѣтописи и повѣствующіе о южно-русскихъ событіяхъ третьей четверти XII вѣка.

Первое изъ такихъ указаній относится къ 1168 году. Въ этомъ году русскіе князья съ соединенными ратями своими долгое время стояли подъ приднѣпровскимъ городомъ Каневымъ (близъ устья р. Росса), дожидаясь пока поднимутся вверхъ по Днѣпру „гречники" и „залозники" („дондеже взиде гречникъ и залозникъ"). Слѣдующее указаніе находимъ мы подъ 1170 годомъ. Въ этомъ году великій князь Мстиславъ Изяславичъ, созвавъ на съѣздъ союзныхъ князей, предложилъ имъ снарядить походъ на

---

[68]) Иловайскій: „Исторія Россіи", т. I, ч. 2-я (стр. 83—84), т. II (стр. 383—384); Аристовъ: „Промышл. древ. Руси" (стр. 187); Костомаровъ: „Очеркъ исторіи торговли и проч." (стр. 11).

[69]) „Бѣлая Вежа" нашихъ лѣтописей.

половцевъ, постоянно преступающихъ свои клятвенныя обѣщанія; убѣждая братію свою „пожалѣть русскую землю“, обижаемую половцами, Мстиславъ поставилъ князьямъ на видъ, что половцы „уже у насъ и греческій путь отнимаютъ, и соляной, и залозный“ и горячо убѣждалъ ихъ отправиться „поискать отцовъ и дѣдовъ своихъ путей и своей собственной чести“. Походъ этотъ состоялся: половцы были на голову разбиты и бѣжали отъ береговъ Днѣпра, послѣ чего князья становятся у Канева на охрану гречниковъ и залозниковъ [70]).

Этотъ лѣтописный отрывокъ, въ которомъ совершенно ясно говорится о трехъ торговыхъ путяхъ,—греческомъ, соляномъ и залозномъ,—неоднократно вызывалъ въ русской исторической литературѣ различнаго рода комментаріи. Что означаютъ собою „греческій“, „соляной“, „залозный“ пути, и, очевидно соотвѣтствующія этимъ прилагательнымъ, существительныя—„гречникъ“, „залозникъ“? Относительно „греческаго пути“ и названія „гречникъ“—всѣ комментаторы согласны между собою: греческій путь—это теперь уже хорошо знакомый намъ днѣпровскій водный путь „изъ варягъ въ греки“, а „гречникъ“—названіе купца, ходящаго этимъ путемъ. Сомнѣнія возникали, такимъ образомъ, лишь относительно пути соляного и залознаго, съ наименованіемъ „залозникъ“. Карамзинъ утверждалъ, что Солоны и Залозы—это названія мѣстностей въ нижнемъ теченіи Днѣпра; такого же мнѣнія держался и С. М. Соловьевъ. Арцыбышевъ утверждалъ, что залозниками назывались торговцы, привозившіе изъ Крыма въ Кіевъ соль на особаго рода судахъ, именовавшихся „залозами“—предположеніе, не находящее себѣ оправданія ни въ какихъ историческихъ данныхъ. Ламанскій признавалъ „залознымъ“ путь, направлявшійся отъ Кіева въ Прикавказье и которымъ доставлялось оттуда желѣзо. Аристовъ утверждалъ, что „залознымъ“ назывался путь по Днѣстру въ Галицію и къ придунайскимъ городамъ, а „соляным“ – путь къ Крыму, Дону и Азовскому морю. Иловайскій, ссылаясь на то, будто бы Пріазовье называлось въ древности „Залозьемъ“, признаетъ „залознымъ“ путь въ Тавриду и къ Азовскому морю. Изъ всѣхъ мнѣній, высказанныхъ въ области даннаго вопроса, наибольшаго вниманія заслуживаетъ мнѣніе, высказанное Ф. К. Бруномъ въ его сборникѣ „Черноморье“. Не сомнѣваясь нисколько въ томъ, что подъ „греческимъ“ путемъ слѣдуетъ разумѣть описанный Константиномъ Багрянороднымъ путь по

[70]) Полное собр. рус. лѣтоп. II, (стр. 266—268).

Днѣпру къ Черному морю и, далѣе, до предѣловъ Греціи, Брунъ останавливается на спорномъ вопросѣ о путяхъ „соляномъ“ и „залозномъ“. Авторъ нашъ убѣжденъ въ томъ, что наименованіе перваго изъ этихъ путей „солянымъ“ произошло отъ солончаковъ, расположенныхъ какъ на самомъ Перекопѣ, такъ и внѣ его, по сѣверному побережью Азовскаго моря, и что этимъ путемъ руссы вывозили отсюда соль, сплавляя ее изъ соляныхъ озеръ въ впадающую въ Азовское море р. Кальміусъ (см. карту № I), затѣмъ поднимаясь съ своими караванами вверхъ по этой рѣкѣ до волока, идущаго долиною одного изъ притоковъ Кальміуса, носящаго названіе Солоной [71]); этимъ волокомъ торговцы достигали верховьевъ р. Волчьей-Воды, послѣднею спускались до впаденія ея въ р. Самару, которою и достигали Днѣпра близь нынѣшняго г. Екатеринослава, избѣгнувъ этимъ путемъ труднаго перехода порогами. Что касается „залознаго“ пути, названіе котораго нашъ авторъ производитъ отъ „лозъ“ (родъ тальника), въ обиліи, сплошными загородями, покрывающихъ лѣвый, низменный, берегъ Днѣпра [72]) и за которыми, направляясь на востокъ, пролегалъ этотъ путь, то Брунъ пріурочиваетъ его также къ рѣкѣ Самарѣ, которою поднимались до устья впадающей въ нее р. Волчьей, а затѣмъ шли этою послѣднею до волока, выводившаго въ долину р. Кальміуса, откуда былъ уже прямой водный путь къ завѣтному Лукоморью [73]). Безусловно соглашаясь съ авторомъ „Черноморья“ относительно восточнаго отъ Днѣпра воднаго пути рѣками Самарою и Волчьею, мы не можемъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, не признать совершенной неопредѣленности, оставляемой имъ въ вопросѣ о разграниченіи путей „соляного“ и „залознаго“. Въ чемъ же заключается различіе двухъ путей, если оба они направлялись „за лозы“ и, къ тому же, давали одинъ и тотъ же маршрутъ (р.р. Самара, Волчья, Кальміусъ)?

[71]) Такого притока рѣки Кальміуса мы не нашли даже на подробныхъ картахъ.

[72]) Лица, близко знакомыя съ мѣстностью, о которой идетъ рѣчь, передавали намъ, что именно такой характеръ носитъ лѣвый берегъ Днѣпра близъ устья р. Самары. Въ низовьяхъ Днѣпра даже и въ наши дни практикуютъ искусственное насажденіе лозъ для укрѣпленія „кучугуръ“, т. е. сыпучихъ песковъ, прилегающихъ къ восточному берегу рѣки. Нельзя не обратить вниманія и на распространительность въ восточномъ Заднѣпровьи названій селеній и урочищъ съ корнемъ „лозъ“ въ своей конструкціи: Лозова, Лозовая, Лозово, Лозоватка, Лозовенька, Лозовица, Лазовня, Лозовой Яръ (см. Геогр.—Ст. Словарь Семенова, III, стр. 82—83). Весьма возможно, что въ древности „Залозьемъ“ и выражали понятіе всего этого восточнаго Заднѣпровья.

[73]) Ф. К. Брунъ: „Черноморье. Сборн. изслѣдованій по историч. геогр. Южной Россіи“, Од. 1879—1880, I (стр. 126—133).

Лѣтопись строго и послѣдовательно разграничиваетъ всѣ три пути – греческій, соляной и залозный. Не можетъ идти и рѣчи о томъ,—какъ допускалъ это Карамзинъ,—чтобы эти пути шли по одному направленію, т. е. къ низовьямъ Днѣпра, такъ какъ послѣдніе два пути незачѣмъ было бы въ этомъ случаѣ выдѣлять въ самостоятельные, они вполнѣ бы исчерпывались и поглощались понятіемъ „пути греческаго“. Брунъ ищетъ, какъ мы видѣли, оба пути,—и соляной, и залозный,—къ востоку отъ Кіева. Въ этомъ то и признаемъ мы его ошибку, такъ какъ не имѣемъ положительно никакихъ данныхъ утверждать, чтобы „соляной“ путь шелъ въ этомъ направленіи,—напротивъ, лѣтопись какъ бы выдѣляетъ этотъ путь изъ находящихся въ ближайшемъ, повидимому, соотношеніи между собою путей греческаго и залознаго, которые постоянно фигурируютъ рядомъ, совмѣстно: охраняя путь греческій, князья тѣмъ самымъ охраняютъ и путь залозный, и на оборотъ, причемъ путь соляной систематически выдѣляется изъ этой охраны, какъ бы противуполагается путямъ греческому и залозному. Это противуположеніе рѣзко бьетъ въ глаза въ лѣтописномъ повѣствованіи. Въ 1168 г. князья стоятъ у г. Канева (ниже Кіева), дожидаясь здѣсь, пока придутъ снизу „гречники“ и „залозники“; о солонщикахъ нѣтъ здѣсь и помину. Въ 1170 г. князья порѣшаютъ принять мѣры къ „поисканію“, т. е. обезопасенію, путей греческаго, соляного и залознаго, перенимаемыхъ у Руси половцами, а слѣдомъ за тѣмъ, разбивъ половцевъ и опасаясь ихъ мести, становятся у того же г. Канева охранять опять таки только тѣхъ же „гречниковъ“ и „залозниковъ“; и здѣсь совершенно отсутствуютъ солонщики. Чѣмъ же объяснить такой характеръ лѣтописнаго повѣствованія? Онъ объясняется, конечно, только тѣмъ, что путь солонщиковъ не совпадалъ съ путями гречниковъ и залозниковъ, что ни въ плесѣ между Кіевомъ и Каневомъ, ни въ плесахъ ниже Канева—этотъ соляной путь въ Днѣпръ выхода не имѣлъ, иначе князья, встрѣчая подъ Каневомъ идущихъ снизу гречниковъ и залозниковъ, вмѣстѣ съ ними встрѣчали бы и солонщиковъ, а между тѣмъ лѣтопись упорно молчитъ о послѣднихъ. Ясно, что выходъ соляного пути въ р. Днѣпръ долженъ быть отыскиваемъ выше Кіева. Мы его находимъ, именно, въ устьѣ р. Припяти,—этой водной „большой дороги“ изъ Приднѣпровья на западъ, съ которою мы въ своемъ мѣстѣ уже подробно познакомились и по которой, черезъ посредство ея многочисленныхъ притоковъ, дѣйствительно (см. выше стр. 72—73) направлялись въ Кіевъ соляные грузы изъ Галицкой Руси; такъ, въ началѣ XII вѣка въ кіевскомъ Приднѣпровьи на-

ступилъ соляной кризисъ и была „великая печаль“ людямъ вслѣдствіе того, что въ Кіевъ не были пропущены галицкіе караваны съ солью. Еще въ XI вѣкѣ доставлялась соль въ Кіевъ изъ Галича, Перемышля, Удеча и другихъ галицкихъ городовъ[74]). Галиція и до сихъ поръ славится своими соляными копями и доставка отсюда соли путемъ сплава ея внизъ по теченіямъ притоковъ Припяти, самою Припятью и, наконецъ, Днѣпра—представлялась несравненно болѣе и легкою, и удобною, и безопасною сравнительно съ доставкою ея изъ солончаковъ Перекопа или сѣверноазовскихъ степей. Теперь понятнымъ станетъ для насъ, почему лѣтописный „солоный“ путь ограничивается отъ путей „греческаго“ и „залознаго“ и не требовалъ такой усиленной, даже коллективной, княжеской охраны, какой требовали два послѣдніе пути, хотя и этотъ путь тревожился половцами, кочевья которыхъ во второй половинѣ XII вѣка распространялись уже довольно высоко вдоль праваго побережья Днѣпра, по р. Бугу и по лѣвой сторонѣ Днѣстра.

Выдѣливъ, такимъ образомъ, изъ послѣдующаго нашего изслѣдованія пути греческій и соляной, въ своемъ мѣстѣ уже разсмотрѣнные нами, перейдемъ въ настоящее время къ путямъ „залознымъ“, въ смыслѣ восточныхъ водныхъ путей, ведущихъ „за лозы“, „въ залозье“, въ широко раскинувшіяся за низменнымъ лѣвымъ берегомъ Днѣпра приазовскія, придонецкія и, еще далѣе, волго-донскія степи.

Мы не сомнѣваемся въ томъ, что названіе „залозный путь“, принимаемое въ только что отмѣченномъ его смыслѣ—выражало собою понятіе нарицательное, что путь этотъ въ различныя эпохи и при наличности различныхъ обстоятельствъ мѣста и времени, различныхъ историческихъ условій—модифицировался и измѣнялся въ своемъ направленіи, принималъ различные варіанты.

Водный путь изъ Чернаго моря въ Азовское, отъ устья Днѣпра къ устьямъ впадающихъ въ это послѣднее море рѣкъ,—путь, избѣгавшій морского перехода и, притомъ, даже искусственный,—существовалъ уже въ глубокой древности и долженъ быть пріуроченъ къ эпохамъ Плинія, Тацита и Страбона, если только не ко временамъ Геродота и первыхъ извѣстій о Скиѳіи и скиѳахъ. Извѣстіе объ этомъ пути, направлявшемся черезъ нынѣшній Перекопскій перешеекъ и избавлявшій караваны отъ труд-

[74]) Аристовъ: „Промышл. древней Руси“, стр. 175.

наго морского пути въ обходъ Таврическаго полуострова, оставилъ намъ императоръ Константинъ Багрянородный въ уже извѣстномъ намъ сочиненіи своемъ „О народахъ“ (иначе—“Объ управленіи имперіею“). „За Боспоромъ“,—пишетъ царственный землеописатель,—находится устье Меотійскаго озера (Азовское море и нынѣшній Керченскій проливъ), которое по величинѣ всѣ называютъ моремъ; въ него впадаютъ многія и великія рѣки: такъ на сѣверѣ оно имѣетъ р. Днѣпръ, по которой россы отправляются въ Черную (волжскую) Болгарію, Хозарію и Зихію“. Этотъ текстъ требуетъ небольшого предварительнаго поясненія: указаніе Багрянороднаго на впаденіе рѣки Днѣпра въ Азовское море—является результатомъ неточнаго представленія, которое имѣли въ ту пору, и даже въ вѣка болѣе поздніе, относительно гидрографіи Южной Руси, предполагая у Днѣпра два рукава его нижняго теченія, однимъ изъ которыхъ онъ изливался въ Черное, а другимъ, восточнымъ—въ Азовское море; это заблужденіе было присуще и географамъ XV вѣка: такъ, на генуэзской картѣ 1447 г. Днѣпръ представленъ впадающимъ однимъ рукавомъ въ Черное море, другимъ—въ Азовское. „Заливъ Меотиды,—продолжаетъ Константинъ Багрянородный,—достигаетъ до Некропилъ, отстоящихъ отъ Днѣпра на четыре мили“. Въ этомъ мѣстѣ, соотвѣтствующемъ нынѣшнему Перекопскому перешейку, находился, по словамъ Константина—каналъ, которымъ „древніе переплывали поперекъ Херсона, Климатовъ и Боспора“. „Но съ теченіемъ времени,—поясняетъ Багрянородный,—каналъ этотъ засыпался и обратился въ густой лѣсъ, и существуютъ только двѣ дороги по которымъ печенѣги отправляются въ Херсонъ, Боспоръ и Климаты“ [75]).

Но существованіе этого искусственнаго воднаго пути, представлявшагося „древнимъ“ даже во времена императора Константина Багрянороднаго, уходитъ въ глубину долгаго ряда вѣковъ отъ начала русской самобытности и русской исторіи. На смѣну ему должны были выдвинуться впередъ новые, кратчайшіе и избѣгавшіе кружного морского перехода, пути сообщенія между Черноморьемъ и Приазовьемъ и на первыхъ порахъ пути, конечно, южные, которыми воспользовались древнѣйшіе руссы и которые должны были отодвинуться на сѣверъ послѣ того,

---

[75]) „Сочиненія Константина Багрянороднаго“, въ переводѣ Г. Ласкина (стр. 151—152).

какъ стало падать русское вліяніе на Черномъ морѣ, а самое нижнее Приднѣпровье сдѣлалось пристанищемъ кочевыхъ тюркскихъ ордъ.

Вооружимся же снова картами, циркулемъ и масштабомъ и станемъ розыскивать эти пути такимъ же точно образомъ, какъ мы дѣлали это и по отношенію къ западнымъ отъ Приднѣпровья воднымъ путямъ.

Прежде всего нѣсколько общихъ замѣчаній о той мѣстности, которая будетъ ближайшимъ предметомъ нашихъ изслѣдованій. Степи сѣвернаго Приазовья были населены еще въ глубокой древности, слѣдовательно Руссы явились далеко не первыми піонерами этого края какъ въ смыслѣ передвиженій по пролегающимъ здѣсь путямъ, такъ и въ смыслѣ его колонизаціи. По словамъ Геродота, этотъ край въ его время населяли Царскіе Скиѳы, передовое и наиболѣе культурное изъ племенъ, извѣстныхъ „отцу исторіи“ подъ нарицательнымъ наименованіемъ „скиѳовъ“. Страбонъ поселяетъ здѣсь же своихъ „Роксоланъ“, которыхъ нѣкоторые историки славянской школы ставятъ въ непосредственную („россъ-аланс“) генетическую связь съ древними „россами“ или руссами. Мы уже видѣли свидѣтельство Константина Багрянороднаго о томъ, что нынѣшній Перекопскій перешеекъ былъ когда то, еще въ эпохи доисторическія, прорытъ большимъ каналомъ, открывавшимъ прямое водное сообщеніе между черноморскими и приазовскими степями. Вглядѣвшись въ карту странъ, лежащихъ къ сѣверу и сѣверо-востоку отъ Азовскаго побережья (см. карту № I), мы увидимъ, что вся область, лежащая отъ него къ сѣверу и сѣверо-востоку приблизительно до 51° сѣверной широты, можетъ быть, за исключеніемъ ближайшаго къ морской береговой линіи района, углубляющагося на сѣверъ не далѣе 100—150 верстъ, охарактеризованъ въ качествѣ обширнаго бассейна рѣки Дона, соприкасающагося съ бассейнами рѣкъ Днѣпра—на западѣ, и Волги—съ востока и сѣвера. Вливаясь въ Азовское море, въ сущности носящее характеръ его обширнаго залива, въ его сѣверо-восточномъ углу, рѣка Донъ фигурою своего теченія поразительно напоминаетъ теченіе р. Днѣпра, какъ бы слѣдуя параллельно этому послѣднему и въ нижнемъ теченіи своемъ подходя къ устью такою же обширною, выпуклою по направленію къ востоку, излучиною, какою подходитъ къ морю и рѣка Днѣпръ. Почти пятисотъ-верстное въ поперечникѣ (проведенномъ по направленію отъ Ю. З. къ С. В., отъ устья днѣпровскаго притока Самары до нынѣшняго придонецкаго города Богучары) разстояніе между рѣками Днѣпромъ и Дономъ, представляющее собою

ровную степную поверхность, почти по самой серединѣ своей прорѣзывается теченіемъ рѣки Сѣвернаго Донца, направляющагося, параллельно теченію Дона, съ сѣверо-запада на юго-востокъ и впадающаго въ Донъ верстахъ въ 110—120 (по прямому направленію) отъ его устья, нѣсколько ниже нынѣшней Константиновской станицы. Съ запада вторгается въ этотъ районъ довольно вѣтвистый бассейнъ праваго днѣпровскаго притока р. Самары, изливающейся въ Днѣпръ близъ города Екатеринославля, у сѣверной оконечности плеса днѣпровскихъ пороговъ. Южная прибрежная полоса Азовскаго побережья орошается системами нѣсколькихъ рѣкъ и рѣчекъ, текущихъ съ сѣвера, гдѣ эти системы въ верхнихъ частяхъ своихъ близко соприкасаются съ верховьями правыхъ притоковъ рѣкъ Конской, Самары и Донца, и изливающихся въ Азовское море западнѣе устья Дона. Карта покажетъ намъ, что самая западная изъ этихъ рѣкъ, р. Молочная—естественнымъ образомъ связывается съ нижеднѣпровскимъ притокомъ Конкою, а средняя изъ этихъ рѣкъ, Кальміусъ—такимъ же точно образомъ связывается съ верховьями р. Волчьей, отдѣляемой отъ себя съ лѣвой стороны р. Самарою; рѣки днѣпровскаго бассейна—Волчья, Самара, Орелъ и Ворскла верховьями своими входятъ въ связь съ верховьями правыхъ притоковъ Донца, Торца, Береки и нѣкоторыхъ другихъ, и съ вершинами самого Донца; наконецъ, бассейны рѣкъ Дона и Донца близко сходятся между собою черезъ посредство верховьевъ ихъ притоковъ: Тихой Сосны (правый притокъ первой) и Оскола (лѣвый притокъ второй). Представленная на нашей картѣ мѣстность имѣетъ еще одну любопытную орографическую особенность: въ крайнихъ точкахъ своей обширной, обращенной выпуклою стороною къ востоку, излучины, Донъ близко подходитъ къ западнымъ точкамъ верхней части излучины, образуемой р. Волгою въ противуположномъ западномъ направленіи, благодаря чему между обѣими рѣками образуется здѣсь волокъ въ шестьдесятъ—семьдесятъ верстъ протяженія, который сокращается даже до 25—30 верстъ протяженія между теченіями рѣчекъ Иловли (лѣвый притокъ Дона) и Камышинки (правый притокъ Волги).

Въ такомъ общемъ видѣ представляется намъ гидрографическій остовъ пространства территоріи, подлежащей нашему ближайшему обслѣдованію. Нельзя сказать, чтобы древнѣйшіе насельники или временные находники этого края, за много вѣковъ предшествовавшіе появленію здѣсь, уже въ историческія времена, нашихъ предковъ—не оставили вещественныхъ слѣдовъ своего

пребыванія, хорошо извѣстныхъ современной археологіи и еще за 300 лѣтъ назадъ обратившихъ на себя вниманіе составителя уже цитировавшейся нами „Книги Большому Чертежу“. Этотъ историко-географическій памятникъ заключаетъ въ себѣ, между прочимъ, подробное топографическое описаніе трехъ дорогъ, которыя въ концѣ XVI вѣка вели отъ Москвы и верхняго бассейна рѣки Волги къ Перекопу и на Таврическій полуостровъ и, пересѣкая съ сѣвера на югъ интересующую насъ мѣстность, были извѣстны подъ наименованіемъ дорогъ: „Муравской“, „Калміусской“ и „Изюмской“[76]). Цитируемая нами „Книга“ свидѣтельствуетъ, что безлѣсная въ своей юго-западной части и даже безводная на протяженіи между р. Молочною и Перекопомъ мѣстность, по которой пролегали эти дороги, была усѣяна курганами и старыми городищами, а по направленію самыхъ путей попадались древнія каменныя изваянія, до сихъ поръ извѣстныя въ южной Россіи подъ названіемъ „каменныхъ бабъ“ („а на рѣчкѣ на Терновкѣ стоитъ человѣкъ каменный, а отъ каменнаго человѣка до р. Самары верстъ 30“; а „вверхъ рѣчки Елкуваты курганъ высокъ, а на немъ три человѣка каменныхъ“; „на Самарѣ, у двухъ дѣвокъ каменныхъ“; „а по правой сторонѣ, по тому истоку люди каменные, болваны“). При слѣдованіи наиболѣе южною изъ этихъ дорогъ, Кальміусскою, пролегавшею вдоль самаго берега Азовскаго моря, путникамъ приходилось даже терпѣть недостатокъ въ прѣсной водѣ: „а воды соляныя, а прѣсныхъ водъ нѣтъ, надобны вожи

---

[76]) Какъ это выясняется изъ даваемой „Книгою Б. Чертежа“ росписи этихъ дорогъ, магистральною изъ нихъ являлась Муравская, а остальныя двѣ представляли собою лишь ея варіанты. Муравская дорога шла отъ Москвы на города Серпуховъ, Тулу, Липны и Курскъ; отъ Курска она шла верховьями рѣкъ Оскола, къ верховьямъ р. Сѣвернаго Донца и Ворсклы, затѣмъ къ верховьямъ р.р. Орельки, Берека и Торца, откуда, пересѣкая р.р. Самару и Волчью, дорога выходила къ р. Конкѣ, отъ которой направлялась уже прямо на Перекопъ. Изюмская дорога отъ г. Курска отклонялась отъ муравской дороги влѣво, направляясь теченіемъ р. Оскола (на г.г. Осколъ, Валуйку и Изюмъ), а отъ Изюма, сворачивая къ юго-западу, направлялась къ р. Самарѣ, гдѣ снова соединялась съ Муравскою дорогою. Калміусская дорога отклонялась у г. Ливенъ отъ Муравской дороги также къ востоку и шла долиною р. Оскола, а отсюда переваливала черезъ Донецъ къ верховьямъ р. Кальміуса, спускалась по теченію этой послѣдней и затѣмъ направлялась къ низовью р. Молочной, вдоль побережья Азовскаго моря, пересѣкая рядъ впадающихъ въ него рѣкъ; отъ Молочной эта дорога шла уже прямо къ Перекопу, гдѣ и соединялась съ Муравскою. По свидѣтельству „К. Б. Чертежу“, приморская часть Кальміусской дороги была весьма затруднительною вслѣдствіе недостатка прѣсной воды, которою пользовались изъ находившихся по пути колодцевъ. („Книга Больш. Чертежу“, стр. 1—23).

(проводники), кто бы отыскивалъ прѣсныхъ колодезей". Небезопасны были эти дороги и въ концѣ XVI вѣка, не говоря уже о вѣкахъ болѣе отдаленныхъ, къ которымъ относится наше повѣствованіе: по протяженію этихъ путей, преимущественно по рѣкамъ Соснѣ, Ворсклѣ и Самарѣ, содержались „сто́рожи", „заставные головы" и „станичники", оберегавшіе безопасность движенія по этимъ путямъ; такъ, напримѣръ, на р. Соснѣ, по направленію Кальміусской дороги, постоянно находились смѣнные пикеты изъ сотни ратниковъ, подъ начальствомъ заставныхъ головъ[77]).

Невозможно, хотя бы только гадательно, представить себѣ то время, когда засорился, былъ запущенъ и поросъ лѣсомъ Перекопскій каналъ, о которомъ свидѣтельствуетъ византійскій императоръ и по которому когда то, въ вѣка весьма сѣдой старины, плавали люди, являвшіеся „древними" даже въ глазахъ вѣнчаннаго писателя X вѣка. Весьма вѣроятно, что на смѣну этому искусственному пути сообщенія между Чернымъ и Азовскимъ морями явился другой, уже естественный, водный путь, за которымъ мы въ правѣ признать также весьма древнее, во всякомъ случаѣ доисторическое, происхожденіе, если только этотъ путь не былъ даже предшественникомъ полумиѳическаго канала Константина Багрянороднаго.

Мы говоримъ о бросающейся въ глаза естественной связи между рѣкою Молочною, самымъ западнымъ притокомъ Азовскаго моря, и рѣкою Конскою или Конкою, впадающею въ Днѣпръ почти на высотѣ г. Херсона.

Рѣка Молочная (иначе—Молочныя Воды) образуетъ у своего устья, отстоящаго верстахъ въ 50-ти восточнѣе Арабатской стрѣлки, Молочный или Молочанскій лиманъ, въ настоящее время представляющій собою мелководное (какъ и сама р. Молочная) соленое озеро, но тысячу лѣтъ тому назадъ бывшій, какъ и самая рѣка, доступнымъ для судоходства. Связь р. Молочной съ рѣкою Конкой усматривается изъ нашей карты № VIII, обнимающей собою пространство въ предѣлахъ, приблизительно, 52°40' и 53°42' сѣв. широты и 46°50' и 47°45' восточной долготы. Эта карта показываетъ намъ, что верховыя рѣчки-овраги Молочной: „Куркулакъ" и „Чунгулъ", весьма близко, на разстояніи не болѣе 5—10 верстъ, подходятъ къ рѣчкамъ „Карачикраку" и „Вербовкѣ", притокамъ рѣки Конки (иначе Конская и Конскія Воды), посредствомъ которыхъ входятъ въ связь съ р. Днѣп-

[77]) „Книга Большому Чертежу", стр. 4, 7—10, 12—15, 19, 22, 53).

ромъ, а слѣдовательно и съ бассейнами какъ Днѣпра, такъ и всѣхъ рѣкъ Черноморья. Образуя въ нижней части своего теченія какъ бы рукавъ Днѣпра и только верстахъ въ 20-ти ниже г. Александровска (слѣдовательно верстахъ въ 35 ниже пороговъ) сворачивая свое теченіе на востокъ, р. Конская соединяется съ Днѣпромъ нѣсколькими протоками, прорѣзывающими низменное урочище или пойму, носящее названіе „Великаго Луга", изъ которыхъ протокъ-рѣчка „Кошугумъ" выходитъ прямо къ г. Александровску, вливаясь въ устье впадающей около него въ Днѣпръ рѣчки „Мокрой Московки". Водный путь, только что описанный нами, приводится и Ф. К. Бруномъ въ его любопытной статьѣ: „Слѣды древняго рѣчнаго пути изъ Днѣпра въ Азовское море", причемъ почтенный ученый впадаетъ въ ошибку, утверждая, будто русскія лодьи направлялись изъ р. Молочной волокомъ прямо въ рѣку Московку, которая, какъ это видно изъ нашей карты, отдѣляется отъ первой рѣки разстояніемъ въ 50 верстъ, пересѣкаемымъ еще рѣкою Конскою съ ея притоками, хотя возможно, конечно, допустить и то, что, переволочась въ р. Вербовку и спустившись этою рѣкою и частью рѣки Конской, русскія ладьи еще разъ переволачивались въ р. Москову, которою и шли уже прямо въ Днѣпръ[78]).

Какъ бы то ни было, но только что описанный нами путь представлялъ свои неудобства, главнымъ изъ которыхъ являлось то, что этотъ путь не избавлялъ караваны отъ необходимости преодолѣвать 60-ти верстное протяженіе пороговъ, такъ какъ онъ впадалъ въ Днѣпръ какъ разъ у южной оконечности порожистаго плеса. Въ силу этого обстоятельства, а въ особенности въ виду появленія въ первой половинѣ X вѣка на низовьяхъ Днѣпра печенѣжскихъ ордъ, сдѣлавшихъ крайне опаснымъ прохожденіе порогами не только для торговыхъ каравановъ, но и для княжескихъ дружинъ (вспомнимъ смерть в. к. Святослава), уже рано должно было начаться пользованіе другимъ путемъ сообщенія между Приазовьемъ и Приднѣпровьемъ, имѣвшимъ то существенное преимущество передъ первымъ, что на этомъ пути караваны избѣгали днѣпровскихъ пороговъ, со всѣми трудностями и случайностями перехода ими.

---

[78]) „Нельзя отрицать,—пишетъ Брунъ,—что кратчайшій путь, которымъ лодки могли быть отправляемы въ Русь, пролегалъ черезъ Молочну, а отъ туда волокомъ въ Московку, притокъ Днѣпра, вышедшій изъ степи близь (?) Молочныхъ водъ" („Черноморье", I, стр. 127). Въ данномъ случаѣ Ф. К. Брунъ лишь повторилъ ошибку, допущенную Мышецкимъ.

Этотъ путь, полукружіемъ охватывающій собою первый съ сѣверо-восточной стороны, направлялся рѣкою Кальміусомъ (притокомъ Азовскаго моря) и р. Самарою (притокомъ Днѣпра) и изображенъ на нашей картѣ № IX (приблизительно 47°53' и 48°22' сѣв. шир. и 54°37' и 55°45' вост. долг.). Путь этотъ принимался Бруномъ за „Соляной" путь русскихъ лѣтописей, который мы отвели совсѣмъ въ противоположную сторону—къ Галицкой Руси. „Соляной путь, — писалъ Брунъ,—велъ въ Кальміуссъ, а оттуда волокомъ по долинамъ его притока Солоной и другой рѣчки того же имени, изливающейся въ Волчью Воду". Рѣка Солоная, притокъ р. Волчьей (Волчья Вода тожъ), впадающей, въ свою очередь, въ Днѣпровскій притокъ р. Самару, значится и на картѣ; но одноименнаго притока Кальміуса намъ не удалось найти даже на подробныхъ (десятиверстнаго въ дюймѣ масштаба) картахъ этого района. Въ этихъ поискахъ не представляется, впрочемъ, и надобности. Съ волчьинскимъ притокомъ Солоною—р. Кальміусу не зачѣмъ было и сообщаться, такъ какъ между ними пролегаютъ притоки той же рѣки—„Водяная", „Лозовая" и „Осиноватая", приближающіеся къ Кальміусу на разстояніи отъ 3 до 10 верстъ, причемъ волокъ въ 20 всего верстъ раздѣляетъ и коренныя русла Волчьей и Кальміуса. Это—волочныя протяженія, которыя въ системахъ древне-русскихъ водныхъ сообщеній считались ниже, даже, среднихъ. Самое названіе р. „Волчьей" или „Волчьихъ Водъ",—съ уже знакомымъ намъ корнемъ „вълкъ", „вълъкъ", въ его основѣ,—намекаетъ намъ на значеніе этой рѣки въ качествѣ посредствующаго звѣна въ цѣлой системѣ водяного сообщенія, въ смыслѣ рѣки, ближайшее сообщеніе отъ которой и къ которой производилось волокомъ „(Вълкъ", „Волъчьи Воды"—„Волокъ", „Волочьи Воды").

Въ высшей степени любопытнымъ представляется, что только что описанный нами водный путь даже въ XVII вѣкѣ былъ еще знакомъ Запорожскимъ казакамъ и съ успѣхомъ утилизировался ими. Драгоцѣнное указаніе оставилъ намъ въ этомъ отношеніи французскій инженеръ Бопланъ, свыше 17-ти лѣтъ находившійся въ польской службѣ, занимаясь инженерными работами преимущественно въ Малороссіи, хорошо ознакомившійся съ бытомъ казачества и съ казацкими морскими походами, а по возвращеніи во Францію (въ 1649 г), издавшій свое извѣстное сочиненіе объ Украйнѣ.

Разсказывая о морскихъ набѣгахъ Запорожцевъ въ Черное море и о возвращеніи ихъ оттуда въ Сѣчь, Бопланъ замѣчаетъ:

„Есть еще другая дорога для возвращенія въ Запорожье—черезъ проливъ, отдѣляющій Тамань отъ Керчи, по Донскому лиману и по р. Міусу (Кальміусу). Здѣсь они плывутъ вверхъ по Міусу покуда можно, а далѣе отъ сей рѣки до Тачаводы (читай—„Волчьи Воды“) около мили идутъ волокомъ; Тачавода впадаетъ въ Самару, Самара же изливается въ Днѣпръ выше Кайдака“. Бопланъ добавляетъ, что казаки рѣдко избираютъ этотъ путь, какъ слишкомъ кружный; они рѣшаются на него лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда флотилія ихъ состоитъ не менѣе какъ изъ 20—25 судовъ и когда турки преграждаютъ имъ выходъ въ днѣпровское устье,—а это послѣднее условіе было изъ тѣхъ, въ какихъ весьма часто оказывались руссы X—XIII вѣковъ, благодаря кочевымъ ордамъ, загораждавшимъ имъ доступъ въ Днѣпровскій лиманъ. Что этотъ путь знакомъ былъ казакамъ еще раньше эпохи, къ которой относится разсказъ Боплана, выясняется изъ геройскаго подвига казацкаго атамана Михаила Есковича, который въ 1556 г. пробрался съ Днѣпра рѣкою Міусомъ въ Азовское море, разорилъ Керченскія окрестности и благополучно возвратился домой. Разъ практиковались подобнаго рода путешествія въ XVI и XVII вѣкахъ, тѣмъ съ большею несомнѣнностью въ правѣ мы предположить ихъ въ X—XIII вѣкахъ, когда и рѣки были еще полноводнѣе, да и самые берега Азовскаго моря были русскимъ доступнѣе и ближе къ сердцу, нежели въ XVI и XVII вѣкахъ, въ эпоху господства здѣсь крымцевъ и турокъ.

Д. И. Иловайскій идетъ еще далѣе въ вопросѣ о назначеніи въ древней Руси интересующаго насъ воднаго пути, предполагая, что онъ служилъ обычнымъ итинеріемъ руссовъ, возвращавшихся изъ Византіи. Константинъ Багрянородный, описывая намъ плаваніе руссовъ изъ Кіева въ Черное море, ничего не говоритъ о способѣ обратнаго возвращенія ихъ въ Русь. Если, спрашиваетъ г. Иловайскій, такъ трудно было плаваніе порогами внизъ по рѣкѣ, то съ какими же трудностями сопрягалось преодолѣніе ихъ противъ теченія, при возвращеніи изъ похода, такъ какъ невозможно же предположить, чтобы русскія лодьи,—а ихъ, при военныхъ экспедиціяхъ, бывало не по одной сотнѣ,—переволакивались берегомъ на протяженіи 60-ти слишкомъ верстъ? Намекъ на какой то, мало извѣстный ему, сѣверный путь—слышится г. Иловайскому и въ свидѣтельствѣ Константина Багрянороднаго о томъ, что Черное море „на сѣверѣ имѣетъ р. Днѣпръ, по которой россы отправляются въ Черную Болгарію, Казарію и Зихію“. Любопытнымъ представляется, въ данномъ случаѣ, и византійское сви-

дѣтельство, утверждающее, что русскій князь Игорь, потерпѣвъ пораженіе у береговъ Малой Азіи, устремился съ остаткомъ своего флота къ Боспору Киммерійскому, т. е. Керченскому проливу, иначе—къ Азовскому морю, а не къ устьямъ Днѣпра, какъ этого слѣдовало бы ожидать; значитъ, отъ Азовскаго моря имѣлся путь, которымъ русскій князь легче могъ добраться до родины. Этимъ путемъ и можно считать путь на Кальміусъ и Самару, т. е. описываемый Бопланомъ итинерій Запорожскихъ казаковъ XVI—XVII вѣковъ. Важнымъ для Приднѣпровья значеніемъ р. Кальміуса и ролью этой рѣки, въ качествѣ пути сообщенія, быть можетъ объясняются какъ наименованіе рѣки „русской", присвоиваемое Кальміусу арабскими писателями, такъ и весьма распространенное въ ту пору мнѣніе о томъ, что р. Кальміусъ представляетъ собою второй, изливающійся въ Азовское море, рукавъ Днѣпра[79]).

Несомнѣнно, что пути какъ рѣками Молочною и Конскою, такъ и Кальміусомъ съ Волчьею и Самарою—были разновидностями того „залознаго" пути, свидѣтельство о которомъ даетъ намъ лѣтописецъ. Эти водные пути были пригодными для сообщенія между Приднѣпровьемъ и Приазовьемъ и, пожалуй, для возвращенія руссовъ, въ обходъ пороговъ, изъ Чернаго моря домой, въ Кіевъ. Но поддерживалось Кіевомъ сообщеніе и съ болѣе восточною частью интересующаго насъ въ настоящее время района—съ Дономъ и Придонецкимъ краемъ, между тѣмъ оба разсмотрѣнные нами пути для этого сообщенія представлялись слишкомъ сложными: надо было спускаться въ Азовское море, входить въ донской лиманъ, втягиваться вверхъ по теченію Дона и затѣмъ Донца, если путь лежалъ въ бассейнъ послѣдняго, или продолжать путь самимъ Дономъ, если цѣлью путешествія служилъ большой Волго-Донской волокъ, открывавшій доступъ въ Поволжье и къ Каспійскому морю. Правда, черезъ устье Дона совершился грандіозный набѣгъ Руссовъ на Каспій, относящійся къ 913—914 годамъ, но маршрутъ этого похода шелъ всѣмъ теченіемъ Днѣпра и, затѣмъ, моремъ, въ обходъ Таврическаго полуострова. Между тѣмъ такой кружный и сопряженный съ опасностями и возможностью задержки въ Керченскомъ проливѣ путь могъ быть избѣгнутъ при посредствѣ болѣе краткихъ и уже континентальныхъ водныхъ путей, пролегавшихъ къ востоку отъ Днѣпра и разобраться въ которыхъ поможетъ намъ карта № I,

[79]) Брунъ: „Черноморье", I (стр. 98, 132—133); Иловайскій: „Розысканія и проч". (стр. 115—117); „Сочиненія Константина Багрянороднаго" въ переводѣ Ласкина (стр. 152).

если мы бросимъ здѣсь взглядъ на страны, расположенныя къ сѣверу и сѣверо-востоку отъ Азовскаго моря. Обратимся же снова къ этой картѣ.

Рѣка Днѣпръ, какъ покажетъ намъ наша карта, принимаетъ въ себя съ восточной стороны нѣсколько притоковъ, верховьями своими весьма близко приближающихся къ рѣкамъ Донского и Донецкаго бассейновъ. Въ этомъ отношеніи особенно останавливаютъ на себѣ наше вниманіе рѣки Самара, Ворскла и Десна съ своимъ притокомъ Сеймомъ (иначе Семь). Особенность этихъ рѣкъ составляетъ то, что всѣ онѣ впадаютъ въ Днѣпръ выше плеса пороговъ,—условіе, весьма выгодное для сообщенія посредствомъ ихъ съ областями, лежащими къ востоку отъ Приднѣпровья. Изъ этихъ рѣкъ Самара впадаетъ въ Днѣпръ какъ разъ у сѣверной оконечности плеса пороговъ, почти напротивъ нынѣшняго города Екатеринославля; около сотни верстъ выше Самары впала въ Днѣпръ р. Ворскла, своими верховьями близко подошедшая къ верховьямъ Донца; наконецъ р. Десна, впадающая въ Днѣпръ почти противъ самаго Кіева и омывающая территорію древняго племени сѣверянъ, съ гор. Черниговымъ, верховьями своего притока Сейма (Семи) врѣзывается въ область водораздѣла верховыхъ рѣкъ и рѣчекъ бассейновъ Дона, Донца и Оскола.

Рѣка Самара уже была предметомъ нашего вниманія благодаря своему значительному лѣвому притоку Волчьей или Волчья Вода, служившему посредствующимъ звѣномъ воднаго пути изъ Днѣпра въ Азовское море. Поднявшись вверхъ по Самарѣ, до пункта сліянія ея съ Волчьею (у нынѣшняго г. Павлограда), караваны, идущіе въ р. Кальміусъ и въ Азовское море, сворачивали въ эту послѣднюю рѣку и шли ею до кальміусскаго волока. Но тою же Самарою караваны могли идти и въ область р. Донца, для чего, какъ это усматривается изъ карты, они миновали устье Волчьей и шли на востокъ, продолжая подниматься р. Самарою, которая въ нижнемъ теченіи своемъ служила, такимъ образомъ, головнымъ участкомъ двухъ водныхъ путей.

Карта № X (приблизительно 48°29' и 48°58' сѣв. шир. и 54°18' и 55°28' вост. долготы) покажетъ намъ систему этого второго днѣпровско-донецкаго пути. Дойдя рѣкою Самарою до ея верховьевъ,—быть можетъ до нынѣшняго мѣстечка „Самарскіе Пруды", названіе котораго намекаетъ на какія то гидрографическія („прудъ", „запруда") особенности этого пункта,—караваны переволачивались отсюда до рѣчки Грузской, притока р. Торца, въ свою очередь впадающей, уже непосредственно, въ р. Сѣверный Донецъ близь

мѣстечка „Рай-Городокъ“ (повыше Славянска). Самое названіе рѣчки „Грузская“ (отъ словъ „грузъ,‘, „грузить“, „нагружать“) свидѣтельствуетъ о существовавшемъ, когда то, соотношеніи ея къ судоходству; о томъ же свидѣтельствуетъ и названіе станицы „Грузской“, расположенной почти на половинѣ небольшого, въ наши дни, теченія этой рѣчки, равно какъ и наименованія селеній „Веселая Гора“ (на Самарѣ) и „Веселая“ (на Грузской), указывающія на оживленный нѣкогда характеръ этихъ мѣстностей[80]); представляетъ гидрографическое значеніе и названіе „Золотой Колодезь“, присвоиваемое селенію у самой вершины р. Грузской. Протяженіе даннаго волока выражается слѣдующими мѣрами, считая до ст. Грузская: отъ Самарскихъ Прудовъ—14 верстъ, отъ Веселой Горы—13 верстъ, отъ Федоровки—12 верстъ; разстоянія ничтожныя для условій древне-русскаго волокового передвиженія. Спустившись Торцомъ въ р. Донецъ, караваны оказывались въ самомъ сердцѣ бассейна этого послѣдняго и, въ случаѣ надобности, имѣли выходъ отсюда въ средній и верхній бассейны р. Дона: для этого слѣдовало имъ подняться около 30-ти верстъ (прямого протяженія) вверхъ по Донцу и здѣсь, дойдя до устья впадающей въ него, ниже г. Изюма, съ лѣвой стороны, рѣки Оскола, идти этою рѣкою до ея верховьевъ, гдѣ, между городами Валуйками и Новымъ Осколомъ, близко подошли съ восточной стороны верховья р. Тихой Сосны, переваливъ въ которую, волокомъ не длиннѣе 10—15 верстъ (см. на картѣ №№ I и XI), караваны спускались по ней до самаго Дона, выйдя въ послѣдній около г. Коротояка.

Только что отмѣченная водная система Донецъ-Осколъ-Сосна-Донъ ближайшимъ образомъ связывала между собою средніе бассейны Дона и Донца, но едва ли пользовались ею для сообщеній между Приднѣпровьемъ—съ одной стороны, и верхнимъ бассейномъ Донца и среднимъ бассейномъ Дона—съ другой стороны. Для этихъ послѣднихъ сообщеній болѣе удобнымъ представлялся другой водный путь, путь рѣкою Ворсклою, къ разсмотрѣнію котораго мы теперь и обратимся.

Спустившись по Днѣпру до устья р. Ворсклы, караваны входили въ эту послѣднюю и поднимались по ней до ея верховьевъ, которыя читатель увидитъ изображенными въ западной части

---

[80]) Наименованія этого рода являются весьма обыкновенными на нашихъ междурѣчныхъ волокахъ, что и не удивительно въ виду связаннаго съ заработкомъ оживленія, всегда бывавшаго на этихъ послѣднихъ.

нашей детальной карты № XI (приблизительно 50 и 50 20' сѣв. шир. и 54 9' и 55 53' вост. долготы). Восточная часть этой карты занята среднимъ теченіемъ р. Оскола, притока Донца, на протяженіи плеса между городами Валуйками и Новымъ Осколомъ. Средняя часть карты заполнена весьма сложною сѣтью верховыхъ развѣтвленій и притоковъ самого Донца; въ весьма близкую связь входятъ здѣсь, такимъ образомъ, между собою верховья и самого Донца и его главнаго притока Оскола, къ которому съ восточной стороны, между селеніями Яблоново и Афонино, всего на какія нибудь 4 версты разстоянія подходитъ вершина р. Тихой Сосны (или просто Сосна), праваго притока Дона. Не можетъ возникнуть никакого сомнѣнія въ томъ, что наши предки, тщательно розыскивавшіе столь излюбленные ими водные пути, должны были обратить вниманіе на такія счастливыя гидрографическія условія мѣстности, фигурирующей на интересующей насъ картѣ, и воспользоваться ими для своихъ сообщеній. И, дѣйствительно, эта мѣстность сама даетъ намъ указанія на слѣды нѣкогда перерѣзывавшаго ее съ запада на востокъ воднаго пути, соединявшаго бассейны Днѣпра, Донца и Дона.

Обратившись къ картѣ (№ XI), мы остановимся, въ качествѣ исходной точки отправленія, на мѣстечкѣ „Бѣлый Колодезь", до котораго доходили караваны, поднимавшіеся рѣкою Ворсклою изъ Днѣпра и у котораго Ворскла отдѣляетъ отъ себя, по направленію къ юго-востоку, неизвѣстную намъ по имени маленькую рѣчку. Какъ разъ на высотѣ того же селенія, р. Донецъ принимаетъ въ себя у г. Бѣлгорода притокъ, образующійся изъ двухъ рѣчекъ— „Везелки" и „Гостенки"; обратимъ вниманіе на это послѣднее названіе, несомнѣнно родственное съ извѣстными намъ терминами: „гость", „гостити", гостьба", т. е. торговецъ, торговать, торговля. Верстахъ въ 12-ти выше Бѣлаго Колодезя значится селеніе „Стрѣлецкое", быть можетъ ведущее свое наименованіе отъ когда то поселенной здѣсь сторожи изъ стрѣльцовъ, что, конечно, въ свою очередь даетъ основаніе предполагать то или другое значеніе этой мѣстности въ старину; названіе же города „Бѣлъ-Городъ" и находящагося нѣсколько выше селенія—„Бѣломѣстная", свидѣтельствуютъ, что тяглое податное населеніе этой мѣстности освобождалось отъ податей, тягла,—„обѣлялось", объявлялось „бѣломѣстнымъ", что въ старинной Руси постоянно практиковалось въ цѣляхъ свободнаго заселенія интересовавшихъ собою правительство территоріальныхъ районовъ. Волокъ между рѣками Ворсклою и Донцомъ образуетъ собою здѣсь разстояніе около

25—30 верстъ (между с. Бѣлый Колодезь и г. Бѣлгородомъ), но это разстояніе уменьшается втрое и по меньшей мѣрѣ вдвое (т. е. 10—15 верстъ), если мы допустимъ вполнѣ вѣроятное предположеніе, что переволачиваніе производилось здѣсь съ утилизированіемъ,—въ древніе годы, несравненно болѣе обильныхъ, конечно, водою,—пролегающихъ на этомъ волокѣ трехъ рѣчекъ. Вступивъ въ воды Донца, караваны спускались его теченіемъ въ низовые плесы этой рѣки и тѣ изъ нихъ, путь которыхъ лежалъ по направленію къ востоку, спускались недалеко—всего лишь до устья р. Волчьей, у впаденія которой въ Донецъ мы находимъ селеніе „Гати“ и нынѣшній уѣздный городъ „Волчанскъ“. Названія „Волчья“, (Волочья), „Волчанскъ“ (Волочискъ, Волокистъ, Волокъ, Волочекъ)—теперь уже близко знакомы намъ и не оставляютъ въ насъ сомнѣнія въ томъ, что мѣстность, къ которой эти названія пріурочены, служили, когда то, волоковымъ перепутьемъ. Выше устья р. Волчьей расположены селенія: „Волково“, „Пристанное“, „Пристань“; всѣ эти населенные пункты, лежащіе по пути слѣдованія каравановъ отъ г. Бѣлгорода, но ближе къ устью Волчьей, являются также историческими свидѣтелями древняго судоходнаго значенія данной мѣстности. Поднявшись рѣкою Волчьею (или Волоковою) до ея верховья или до вершины одного изъ ея верхнихъ лѣвыхъ притоковъ, караваны доходили до второго, сравнительно значительнаго (верстъ въ 20—25), волока, которымъ переваливали въ рѣку Осколъ, а караваны, назначеніемъ которыхъ служила р. Донъ, переправлялись черезъ Осколъ и шли къ верховьямъ рѣки Тихой Сосны, куда подходили, какъ мы выше видѣли, и караваны, поднимавшіеся р. Осколомъ изъ Донца. Рѣкою Сосною днѣпровскіе караваны шли уже прямо въ Донъ, которымъ могли спуститься до Волго-Донского волока, открывавшаго выходъ въ Поволжье, а отсюда, вверхъ по рѣкѣ—въ Прикамье и царство Булгарское, внизъ по рѣкѣ—въ Прикаспійскій край и въ царство Казаръ.

Только что обслѣдованный нами обширный водный путь, сообщавшій среднее Приднѣпровье съ среднимъ Придонскимъ краемъ, а черезъ него и съ Волгою—долженъ былъ имѣть въ жизни древней Руси значеніе огромной важности. Не говоря уже о томъ, что этотъ путь избавлялъ отъ труднаго морского перехода Чернымъ и Азовскимъ морями и пролегалъ въ обходъ опасныхъ отъ кочевниковъ и безлѣсныхъ приазовскихъ степей, онъ представлялъ собою довольно прямое (относительно кружности древне-русскихъ водныхъ путей сообщенія, вообще) направленіе, лишь съ однимъ

довольно рѣзкимъ, имѣющимъ свою вершину у г. Коротояка, угловымъ выступомъ къ сѣверу, начало и конецъ котораго опредѣляется мѣстораспоженіемъ устья р. Ворсклы и г. Богучара (на Дону). Значеніе этого пути усугублялось также и его удобствомъ: на почти полуторатысячномъ его протяженіи имѣется всего три волока: ворскло-донецкій (ок. 10—15 в.) волчьинско-соснинскій (ок. 35 в.) и волго-двинскій (ок. 50—60), изъ которыхъ послѣдній являлся общимъ для всѣхъ каравановъ, слѣдовавшихъ въ Волгу южными (съ морскимъ въ ихъ числѣ) путями. Читатель получитъ общее представленіе о направленіи этого грандіознаго воднаго пути между Кіевскою Русью и нижнею Волгою, если начертитъ линію, проходящую черезъ слѣдующіе пункты и города: Кіевъ—Кременчугъ (Волынской губ.)—устье р. Ворсклы—г. Полтава—г. Волчанскъ (Харьковской губ.)—г. Коротоякъ (Воронежской губ.) г. Бугучаръ (Воронежской губ.)—Качалинская станица (Земля Войска Донского)—г. Царицынъ (Саратовской губ.).

Третій водный путь изъ Приднѣпровья въ бассейны рѣкъ Дона и Донца являлся самымъ сѣвернымъ въ ряду путей этого направленія, начинаясь рѣкою Десною, впадающею въ Днѣпръ почти у самаго г. Кіева. Этотъ путь пролегалъ территоріею древняго племени сѣверянъ и обслуживалъ ихъ главнѣйшіе городскіе населенные пункты, съ Черниговымъ во главѣ, въ то время, какъ разсмотрѣнные уже нами водные пути Ворсклою и Самарою служили интересамъ передаточной промышленности приднѣпровскихъ районовъ, лежавшихъ ниже Кіева. По этому пути (или въ районѣ его ближайшаго вліянія), кромѣ Чернигова, расположены были еще города Сновскъ, Новгородъ—Сѣверскій, Трубчевскъ, Брянскъ, Карачевъ, Путивль, Рыльскъ, Курскъ. Разсматриваемый путь, представлявшій весьма важное значеніе для всей Сѣверской земли, такъ какъ, послѣ полянъ, сѣверяне занимали первое мѣсто въ круговоротѣ русской торговли, поддерживая постоянныя сношенія съ Византіею—на югѣ, съ Булгаромъ и Итилемъ—на востокѣ[81]), въ сущности, какъ увидимъ, представлялъ собою лишь болѣе сѣверный варіантъ передъ этимъ только разсмотрѣннаго нами пути. Направленіе этого пути опредѣлится на картѣ ломаною линіею, проведенною черезъ города Кіевъ, Черниговъ, Новгородъ—Сѣверскъ, Сосницу, Конотопъ, Рыльскъ, Курскъ, Щигры, Елецъ, Задонскъ, Воронежъ, Коротоякъ; у г. Коротояка (на Дону) этотъ

[81]) Багалѣй: „Исторія Сѣверской земли“ (стр. 101—103).

путь впадалъ въ предшествующій путь (т. е. путь рѣкою Ворсклою) и отсюда, уже совмѣстно съ нимъ, шелъ р. Дономъ или въ низовья послѣдней, или къ волго-двинскому волоку.

Начинаясь около г. Кіева, интересующій насъ путь велъ вверхъ по Деснѣ до впаденія въ нее р. Сейма („Семь"—въ старинномъ и народномъ произношеніи), затѣмъ сворачивалъ въ эту послѣднюю и поднимался ею до того пункта теченія (54°17′ вост. долготы), гдѣ Сеймъ отдѣляетъ отъ себя къ сѣверо-востоку притокъ Рать, а самъ, одновременно съ тѣмъ, отклоняетъ свое теченіе къ юго-востоку, согласно чему и самый путь раздѣляется на двѣ вѣтви: одна вѣтвь его направляется на сѣверо-востокъ, къ верховьямъ р. Рати, вторая продолжаетъ направляться р. Сеймомъ, т. е. къ юго-востоку. Принявъ эти направленія, обѣ вѣтви деснинско-сеймскаго пути достигаютъ верховьевъ рѣкъ Сейма и Рати,—районовъ, изображенныхъ на нашей двойной картѣ № XII, гдѣ карта а, (приблизительно 51°35′ и 52° сѣв. шир. и 54°15′ и 55°35′ вост. долготы) представитъ намъ дальнѣйшее направленіе пути сеймо-ратинскаго, а) карта б) (51° и 51°42′ сѣв. шир. и 54°50′ и 55°52′ вост. долготы) направленіе пути собственно сейминскаго [82]).

Начнемъ съ перваго. Это направленіе пути, такъ сказать—основное, какъ непосредственно связующее системы Днѣпра и Дона. Наша карта (№ XII а) показываетъ намъ, что верховье р. Рати, принимающее въ себя съ южной стороны два притока р.р. „Озерну" и „Ратью Плоту", близко подошло къ верховьямъ р. Щигра, лѣваго притока р. Сосны,[83]) въ свою очередь вливающейся въ Донъ между городами Лебедянью и Задонскомъ. Верховья Тима въ свою очередь весьма близко (верстъ всего на 7—10) сходятся съ верховьями р. Кшеневы, другого и болѣе восточнаго притока той же Сосны, къ которой и несетъ свои воды почти параллельно Тиму, такъ что разстояніе между Тимомъ и Кшеневой на всемъ протяженіи ихъ теченій отъ вершинъ и до впаденія въ Сосну не превышаетъ 30-ти верстъ, во многихъ мѣстахъ сближаясь на еще меньшія разстоянія. Между верховьями рѣкъ Рати и Щигори имѣется волокъ въ 25 верстъ, считая его отъ точки сліянія Рати и Озерной до мѣстечка „Волочья" (опять знакомый

---

[82]) Считаемъ необходимымъ указать здѣсь на тѣсную гидрографическую связь, которую имѣютъ между собою наши карты №№ XII и XII (а и б), представляющія продолженіе одна другой.

[83]) „Книга Большему Чертежу" знаетъ эту р. Сосну, впадающую въ Донъ, подъ названіемъ „Быстрой Сосны", въ противоположность уже знакомой намъ „Тихой Соснѣ", впадающей въ рѣку же Донъ пониже, подъ городомъ Коротоякомъ.

намъ корень „въл", „вол") на Щигрѣ, и всего въ 9 верстъ, считая его отъ устья Ратьей Плоты до города Щигрова. Этимъ волокомъ открывался караванамъ путь въ р.р. Тимъ, Сосну и, наконецъ, Донъ. Но какова же была при этомъ роль ближайшей сосѣдки Тима, рѣки Кшеневой, изливавшейся въ томъ же направленіи опять таки въ Сосну и, затѣмъ, черезъ послѣднюю, въ Донъ? Несомнѣнно, между тѣмъ, что и Кшенева, по своимъ гидрографическимъ условіямъ представляющаяся совершеннымъ сколкомъ Тима, имѣла близкое отношеніе къ занимающей насъ системѣ водныхъ сообщеній: на картѣ найдемъ мы въ ея верховьяхъ лѣвый притокъ Переволочную, съ „Переволочнымъ" на немъ селеніемъ—ономастическій слѣдъ слишкомъ яркій для того, чтобы остаться незамѣченнымъ. Ясно, что между рѣками Тимомъ и Кшеневою существовало нѣкогда передаточное волочное сообщеніе, направленіе котораго вполнѣ опредѣляется направленіемъ теченія рѣчки Переволочной. Но какимъ цѣлямъ могъ служить этотъ типичный образецъ волока между двумя, въ близкомъ и совершенно параллельномъ направленіи текущими, рѣками? Этимъ волокомъ, въ связи съ волокомъ рать—щигорскимъ, приходившіе съ низовьевъ р. Рати караваны могли, перерѣзавъ р. Тимъ (по направленію Рать—Щигры—Волчья—Липовское—Переволочное, около 50-ти верстъ протяженія, считая ходъ и волоками и водами), вступать въ воды р. Кшеневой и по ней спускаться въ Сосну и Донъ. Но вѣроятно и то, что этотъ второй волокъ могъ служить связью между рѣками Кшеневою, Тимомъ и Ратью—съ одной стороны, и верховьями рѣкъ Оскола, а слѣдовательно и бассейномъ Донца—съ другой стороны (см. карты № XII а. и № XII б. въ ихъ обоюдной связи).

Южная версія деснинско-сейминскаго воднаго пути (см. карту № XII б.) служила сообщенію Сѣверскаго Приднѣпровья съ бассейномъ р. Донца, а черезъ его посредство съ низовьями Дона и Азовскимъ моремъ, въ послѣднемъ случаѣ въ континентальный обходъ морского днѣпровско-черноморскаго пути. Сравнительно съ сѣверною версіею, этотъ путь избѣгалъ кружнаго донского пути на Елецъ, Воронежъ, Коротоякъ и, далѣе, внизъ по Дону, но за то онъ представлялъ менѣе удобствъ для каравановъ, направляющихся къ волго-донскому волоку, т. е. въ Поволжье и Прикаспье, такъ какъ при пользованіи этимъ путемъ, достигнувъ устья Донца, приходилось бы совершать еще длительный и трудный подъемъ нижнимъ теченіемъ Дона.

Мы вправѣ, такимъ образомъ, прійти къ выводу, что сѣверная версія деснинско-сейминскаго воднаго пути (Тимъ или Кшенева, Сосна и Донъ) служила сообщенію Сѣверскаго Приднѣпровья съ бассейнами собственно Дона и Волги; южная версія того же пути (Сеймъ—Донецъ) служила его сообщеніямъ съ бассейномъ Донца, съ низовьями Дона и съ Азовскимъ моремъ. Система перевала каравановъ, слѣдовавшихъ этимъ послѣднимъ путемъ, представляется совершенно очевидною: можно было перевалить съ верховьевъ Сейма (обратимъ здѣсь вниманіе на названіе селенія—„Суволочное“) или непосредственно въ верховья Сѣвернаго Донца, воспользовались для этого притокомъ Сейма, носящимъ весьма характерное названіе Донецкой Семицы [84]), указывающее на связь, устанавливаемую этимъ притокомъ между бассейнами Сейма и Донца, или сдѣлать перевалъ изъ верховьевъ Сейма, черезъ посредство р. Орлика, притока р. Оскола, въ эту послѣднюю рѣку, на которой названіе селенія—„Волоконское“ укажетъ намъ на дѣйствительно существовавшую здѣсь въ старину волоковую передачу. Рѣкою Осколомъ караваны выходили, ниже г. Изюма, къ началу средняго теченія Сѣвернаго Донца.

Д. Сѣверо-восточные отъ Кіева водные пути.

Мы разсмотрѣли основные восточно-кіевскіе водные пути, которые мы рѣшаемся обнять нарицательнымъ названіемъ „залозныхъ путей“ нашихъ лѣтописей и которые вели отъ Кіева и другихъ пунктовъ средняго Приднѣпровья въ бассейны рѣкъ Дона и Донца, къ Азовскому побережью и прикаспійскимъ низовьямъ Волги.

Мы видѣли разнообразіе этихъ путей и могли убѣдиться въ томъ, что нашимъ предкамъ не было повода жаловаться на отсутствіе или недостаточность естественныхъ средствъ сообщенія съ странами, лежащими къ востоку отъ Кіева и днѣпровскаго бассейна. Благодаря этимъ путямъ, древніе насельники нынѣшней южной Россіи уже издавна располагали континентальными водными путями къ нижнему, отчасти и среднему, Поволжью и къ широкому простору Каспія, съ областями, расположенными по его побережьямъ, а черезъ восточное побережье Каспійскаго (Джурджанскаго) моря—и съ странами тогдашняго далекаго востока, до предѣловъ восточнаго халифата, а быть можетъ и Индостана, включительно.

---

[84]) „Семь, рѣка Донецкая“,—такъ называетъ эту рѣку „Книга Большому Чертежу“ (стран. 87).

Эти южные пути, представляющіе несомнѣнныя удобства для сообщенія Приднѣпровья съ нижнимъ Поволжьемъ, имѣли за собою весьма крупные недочеты въ дѣлѣ сообщенія того же Приднѣпровья съ верхнимъ и сѣверною частью средняго Поволжья, такъ какъ выходившимъ на Волгу у волго-донского волока караванамъ доводилось до устья Камы, напримѣръ,—не говоря уже о болѣе верховыхъ плесахъ,—подниматься около 1200 верстъ противъ быстраго теченія, подвергаясь, притомъ, постоянной опасности нападеній со стороны побережныхъ насельниковъ и не всегда расположенныхъ къ руссамъ волжскихъ булгаръ, жившихъ съ ними въ ладу въ годы мирныхъ отношеній, но безпощадныхъ враговъ въ поры враждебныхъ недоразумѣній, которыя бывали весьма нерѣдки, въ особенности съ того времени, когда русская народность рѣшительнымъ образомъ предприняла свое колонизаціонное движеніе на востокъ, поставившее ее лицомъ къ лицу съ политическими интересами царства волжскихъ булгаръ.

Какъ бы то ни было, по Приднѣпровью уже весьма рано,—во времена, конечно, еще доисторическія,—необходимъ былъ выходъ къ верхнему и среднему Поволжью, хотя бы для торговыхъ сношеній его съ Булгарскимъ царствомъ, въ столицѣ котораго, городѣ „Булгарѣ“ [85]), руссы, какъ свидѣтельствуютъ намъ о томъ арабскіе писатели, бывали, въ поры мирныхъ отношеній, постоянными и желанными гостями. Среднее Приднѣпровье поддерживало связи съ верхнимъ и среднимъ Поволжьемъ еще въ первые вѣка самобытной русской исторической жизни. Въ 947 году, по свидѣтельству лѣтописи, кіевская великая княгиня Ольга, покончивъ распрю съ древлянами, отправилась въ новгородскій край, гдѣ установляла дани по Мстѣ,—въ мѣстности уже приволжской, но въ которую привелъ ее, впрочемъ, извѣстный намъ великій путь „изъ варягъ въ греки“. Въ 964 году кіевскій великій князь Святославъ ходилъ на Волгу и Оку („иде на Оку рѣку и на Волгу“), приведя въ свое подданство жившее по этой послѣдней племя вятичей. Великій князь Владиміръ Святославичъ въ 985 году въ лодкахъ ходилъ на Волжскихъ Булгаръ („иде Владиміръ на болгары съ Добрынею уемъ своимъ въ лодьяхъ, а торки берегомъ приведе на конихъ, и побѣди болгары“)—ходилъ, конечно, не однимъ изъ тѣхъ кружныхъ южныхъ путей, которые выше были описаны нами, но од-

---

[85]) Развалины г. Булгара, древней столицы волжскихъ булгаръ, до сихъ поръ можно видѣть еще близъ г. Спасска, Казанской губерніи, верстахъ въ 80-ти ниже Казани и верстахъ въ 15-ти ниже устья р. Камы, нѣсколько въ сторонѣ отъ лѣваго берега Волги.

нимъ изъ сѣверо-восточныхъ водныхъ путей. Въ 1015 году князь Глѣбъ былъ умерщвленъ убійцами въ суднѣ („кораблѣ"), въ которомъ онъ спускался по Днѣпру отъ Смоленска, прибывъ къ этому городу съ береговъ р. Волги. Въ половинѣ XI вѣка по р. Шекснѣ, притоку Волги, ходили южно-русскія лодки, на которыхъ прибылъ сюда за данью Янъ Вышатичъ, извѣстный по лѣтописному разсказу о его расправѣ съ ярославскими кудесниками, смущавшими народъ по Волгѣ, Шекснѣ и Бѣлоозеру. Въ 1183 году южно-русскіе князья, въ союзѣ съ суздальцами, рязанцами и муромцами, идутъ, рѣками Окою и Волгою, войною на болгаръ и т. п. [86]).

Эти раннія сношенія днѣпровской Руси съ верхнею и среднею Волгою несомнѣннымъ образомъ указываютъ намъ на то, что весьма рано должны были быть извѣстны и водные пути сообщенія между Приднѣпровьемъ и верхнимъ Поволжьемъ. Очевидно, что водный путь отъ устьевъ Волги къ ея среднему и верхнему теченію уже въ началѣ X вѣка знакомъ былъ нашимъ предкамъ; припомнимъ, что въ 913—914 г.г. руссы, совершившіе набѣгъ на Каспій и разбитые казарами въ устьяхъ Волги, спасались бѣгствомъ вверхъ по Волгѣ, гдѣ и были перебиты буртасами и булгарами, откуда явствуетъ, что бѣглецамъ извѣстны были пути, которыми они, достигнувъ среднихъ и верховыхъ плесовъ Волги, могли бы пробиться на родину сквозь буртасскія и булгарскія владѣнія, лежавшія въ предѣлахъ нынѣшняго саратовскаго, самарскаго, симбирскаго и казанскаго Поволжья. Могли, конечно, пользоваться приднѣпровцы и сѣверными, новгородскими, путями въ Поволжье, достигнувъ этихъ послѣднихъ уже извѣстныхъ намъ путемъ „изъ варягъ въ греки"; возможно, что именно этими путями воспользовалась великая княгиня Ольга („иде Вольга Новгороду",—говоритъ лѣтописецъ), отправившись въ 947 г. устанавливать дани по рѣкѣ Мстѣ. Если мы взглянемъ, наконецъ, на карту Россіи, то ясно убѣдимся въ томъ, что близко подходили къ бассейну р. Волги (именно къ Окскому бассейну) сѣверные изъ уже обслѣдованныхъ нами южно-русскихъ водныхъ путей, направлявшихся къ востоку отъ Кіевскаго Приднѣпровья, въ особенности же сѣверная версія деснинско-сеймінскаго воднаго пути. Но не этими косвенными и кружными путями поддерживались, конечно, сношенія Приднѣпровья съ Русью Ростовско-Суздальскою, иначе—съ верховымъ бассейномъ р. Волги.

---

[86]) Полн. Собр. Русск. Лѣт. I, стр. 25, 27, 36, 58—59, 75—76; II, 125—126.

Мы увидимъ сейчасъ, что въ древней Руси существовали самостоятельные и болѣе или менѣе прямые водные пути сообщенія, поддерживавшіе связи верхнихъ бассейновъ двухъ величайшихъ рѣчныхъ системъ Европейской Россіи—волжской и днѣпровской.

Начнемъ съ Днѣпровско-Волжскаго воднаго пути, которымъ открывалось совершенно прямое и почти непосредственное сообщеніе между верховьями Днѣпра и Волги и который, по своей несложности, можетъ быть почитаемъ древнѣйшимъ изъ водныхъ путей разсматриваемой группы, тѣмъ болѣе, что онъ стоитъ въ тѣснѣйшей связи съ уже извѣстнымъ намъ (по картѣ № II) основнымъ Балтійско-Черноморскимъ воднымъ путемъ „изъ варягъ въ греки". Этотъ Днѣпровско-Волжскій путь читатели найдутъ на картѣ № XIII (54°58' и 56°22' сѣв. шир. и 50°45' и 52°10' вост. долг.), которая, какъ въ этомъ легко убѣдиться изъ сопоставленія обѣихъ картъ, представляетъ мѣстность, составляющую непосредственное продолженіе на востокъ мѣстности карты № II, почему и можетъ быть рекомендовано ихъ совмѣстное изученіе.

На предлагаемой вниманію читателей картѣ № XIII представлены истоки рѣки Днѣпра, который, оставивъ у города Дорогобужа нашу карту № II, у этого же города вступаетъ въ районъ теперь лежащей передъ нами карты. За г. Дорогобужемъ теченіе рѣки рѣзко сворачиваетъ къ сѣверу и, принявъ въ себя съ лѣвой стороны р. Вязьму, близко подходитъ къ верховьямъ р. Вазузы, несущей свои воды по направленію къ сѣверо-востоку, непосредсивенно въ Волгу, въ которую и впадаетъ подъ г. Зубцовымъ. Рѣка Вазуза и въ настоящее время судоходна, начиная отъ устья впадающей въ нее съ правой стороны р. Гжати, для сплава же пригодна отъ Сычовки; р. Днѣпръ въ наши дни считается сплавною отъ самаго истока своего (въ Бѣльскомъ уѣздѣ) и судоходною для лодокъ отъ г. Дорогобужа[87]),—но несомнѣнно, что въ древніе годы судоходство начиналось по обѣимъ рѣкамъ значительно выше. Часть верхняго теченія Днѣпра, заключающаяся между селеніями Воскресенскимъ и Большовымъ, и рѣчка Лоцменка, притокъ Вазузы, имѣющая своимъ истокомъ озеро—и представятъ намъ мѣстность волока, которымъ поддерживалось сообщеніе между верховьями Днѣпра и Волги, на что указываетъ намъ и селеніе „Вол(о)ково", значущееся на р. Лоцменкѣ; протяженіе этого волока опредѣлится въ 18 верстъ, если мы примемъ его между

[87]) „Географо-Статистич. Словарь" Семенова, рубрики: „Днѣпръ„ и „Вазуза". Этимъ словаремъ мы пользуемся и при другихъ справкахъ о современномъ состояніи рѣкъ, упоминаемыхъ въ нашемъ изложеніи.

селеніями Воскресенскимъ и Волковымъ, и всего въ 7—10 верстъ, если возьмемъ точки кратчайшаго сближенія Днѣпра и Лоцменки. И такъ: Днѣпръ-Лоцмень-Вазуза-Волга, такова система этого ближайшаго и, несомнѣнно, древнѣйшаго воднаго пути разсматриваемой нами группы.

Кромѣ своего непосредственнаго назначенія, этотъ путь могъ имѣть и другое, вспомогательное: имъ могли имѣть выходъ въ Волгу суда, подъ Смоленскомъ спустившіяся въ р. Днѣпръ изъ р. Западной Двины, уже знакомымъ намъ Двинско-Днѣпровскимъ волокомъ великаго пути „изъ варягъ въ греки“: для этого имъ, въ то время какъ суда, слѣдовавшія въ Кіевъ, направлялись внизъ по рѣкѣ, надлежало идти вверхъ по Днѣпру, мимо г. Дорогобужа, къ днѣпровскимъ верховьямъ, гдѣ они и достигали только что описаннаго нами волока, выводившаго ихъ въ Вазузу и Волгу. Въ этомъ кружномъ пути практической надобности, впрочемъ, не представлялось, такъ какъ карты №№ II и XIII укажутъ намъ болѣе удобный и прямой Двинско-Волжскій путь, почти прямою линіею связывающій Двину съ Волгою. Желая воспользоваться этимъ путемъ, поднимавшіяся по р. Двинѣ суда, миновавъ устье р. Каспли и г. Суражъ, гдѣ начинался двинско-днѣпровскій волокъ, достигали устья р. Межи, лѣваго двинскаго притока, поднимались этой рѣкою до устья впадающей въ нее рѣки Обши и этою послѣднею, минуя г. Бѣлый, поднимались къ расположенному въ ея верховьи селенію „Вол(о)ково“, самое названіе котораго указываетъ на существовавшій здѣсь передаточный волокъ, направлявшійся, вѣроятнѣе всего, въ ту же р. Лоцменъ, что даетъ намъ протяженіе около 23-хъ верстъ, если будемъ принимать волокъ между селеніями Волковымъ (на Обшѣ) и Ширяевымъ (на Лоцменѣ), и въ 10—20 верстъ, если пріурочимъ волокъ къ ближайшимъ точкамъ сближенія водъ бассейновъ Обши и Вазузы (Вопецкое—верховье р. Дусы, Волково—озеро, образующее истокъ р. Лоцмена, истокъ Обши и то же самое озеро); р. Обша и въ наши дни считается сплавною на 80 верстъ своего теченія, т. е. почти отъ самаго селенія Волкова, и судоходною (весною, когда отсюда отправляются въ двинскія низовья и г. Ригу суда съ грузомъ, преимущественно хлѣбнымъ и масляннымъ) отъ г. Бѣлаго. Этотъ водный путь долженъ былъ не въ меньшей степени обслуживать и интересы Новгородскаго сѣвера, такъ какъ этимъ путемъ новгородскіе караваны, спустившись великимъ путемъ „изъ варягъ въ греки“ до р. Западной Двины, могли сворачивать вверхъ по этой рѣкѣ къ устью р. Межи и по ней идти въ р. Обшу и,

далѣе, въ Вазузу и Волгу. Этотъ Двинско-Обшинско-Вазузскій водный путь служилъ, такимъ образомъ, и двойнымъ (низовьями Двины и невско-ладожскимъ путемъ) соединеніемъ Балтійскаго моря съ верховьями р. Волги. Изъ всего сказаннаго выше обнаруживается, что р. Вазуза имѣла огромное значеніе въ рѣчныхъ сообщеніяхъ древней Руси, связывая верховья Волги съ Приднѣпровьемъ (слѣдовательно и съ Черноморьемъ), Западно-Двинскимъ и Новгородскимъ краями, а черезъ эти послѣдніе и съ Балтійскимъ моремъ. Такова первая и, конечно, древнѣйшая, какъ стоящая въ тѣснѣйшей связи съ еще доисторическимъ варяго-греческимъ воднымъ путемъ, точка соприкосновенія южно-кіевскихъ путей съ верховьями Волги и съ рѣками ея верхняго бассейна.

Въ юго-восточномъ углу сейчасъ только интересовавшей насъ карты (№ XIII) могли мы замѣтить небольшую часть теченія рѣки Угры, лѣваго притока Оки, въ которую эта рѣка и впадаетъ, послѣ четырехсотъ верстъ теченія, верстахъ въ 15-ти выше г. Калуги. Могли мы замѣтить и то, что эта рѣка близко сошлась здѣсь съ верховьями днѣпровскаго притока Вязьмы, а это, въ свою очередь, могло натолкнуть насъ на мысль о возможности въ этой мѣстности еще одной судоходной связи между бассейномъ Днѣпра и бассейномъ Волги,—на этотъ разъ уже средней Волги,—черезъ посредство рѣкъ Угры и Оки. Такая связь, дѣйствительно, существовала и составитъ предметъ нашего дальнѣйшаго изслѣдованія.

Обращаемся къ картѣ № XIV (54°27' и 55° 18' сѣв. шир. и 50°7' и 52°38' вост. долг.), составляющей непосредственное южное продолженіе карты предшествовавшей. Восточная часть этой карты занята верховымъ теченіемъ и истоками р. Угры и ея верхнихъ притоковъ. Въ сѣверо-западной части карты извивается часть верхняго теченія Днѣпра, съ Дорогобужемъ почти на половинномъ его разстояніи. Верстахъ въ 10-ти выше этого города въ Днѣпръ впалъ его правый притокъ р. Осма, вдавшеюся къ югу излучиною своею приближающаяся къ неизвѣстному намъ по названію маленькому лѣвому притоку Угры, въ вершинѣ котораго, всего въ 5-ти верстахъ отъ р. Осмы, значится на картѣ селеніе опять таки съ тѣмъ же, на этотъ разъ уже вполнѣ опредѣленно выраженнымъ, наименованіемъ—„Волочекъ“. Эта мѣстность образуетъ собою, и на самомъ дѣлѣ, волокъ между рѣками Осмою и Угрою—въ 18 верстъ, если мы будемъ имѣть въ виду дѣйствительное разстояніе между ближайшими точками обѣихъ рѣкъ, и значительно (по крайней мѣрѣ на половину) меньшій, если допустимъ возможность утилизаціи водъ пролегающаго здѣсь безъимяннаго

угринскаго притока. Любопытно, что еще и въ наши дни рѣкою Угрою сплавляютъ изъ Калуги въ Смоленскую губернію хлѣбъ, вино, соль и др. грузы, пользуясь именно только что описаннымъ нами сообщеніемъ [88]).

И такъ, мы нашли точку соприкосновенія верхняго бассейна Днѣпра съ бассейномъ рѣки Оки, а слѣдовательно и съ нынѣшнимъ нижегородско-казанскимъ Поволжьемъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, магистральный водный путь изъ верхняго Приднѣпровья, а черезъ его посредство изъ Придвинья и Приильменскаго краевъ, къ среднему теченію Волги и къ царству волжскихъ булгаръ, съ его цвѣтущею столицею Великимъ городомъ Булгаромъ,—путь совершенно торный и относительно прямой, который дастъ намъ слѣдующія комбинаціи первостепенной важности водныхъ сообщеній: а) Днѣпръ (Черное море)-Угра-Ока-Волга, б) Двина (Балтійское море) - Днѣпръ - Угра-Ока-Волга, в) Нева (Балтійское море)-Ладожское озеро-Волховъ-озеро Ильмень-Ловать-Днѣпръ-Угра-Ока-Волга.

Та же карта можетъ указать намъ и на другой, уже вспомогательнаго характера, водный путь: это путь изъ г. Вязьмы въ р. Угру и, этою послѣднею, въ Оку и Волгу. Мы уже знаемъ, что г. Вязьма и р. Вязьма играли далеко не ничтожную роль въ передаточной промышленности древней Руси; баронъ Герберштейнъ свидѣтельствуетъ, что р. Вязьма была еще судоходна въ первой половинѣ XVI вѣка, что „корабли, нагруженные товарами, идутъ изъ Вязьмы въ Борисѳенъ (Днѣпръ) и, обратно, вверхъ по Борисѳену ходятъ до Вязьмы“. Само собою разумѣется, что, при такихъ условіяхъ, въ старое время чувствовалась потребность выхода изъ Вязьмы къ Поволжью. Эта потребность могла удовлетворяться кружнымъ (см. карты №№ XIII и XIV) путемъ Днѣпромъ и только что описаннымъ переваломъ изъ него въ р. Угру; но весьма возможно, и весьма вѣроятно даже, предположить, что вяземскіе грузы, предназначенные въ бассейны Оки и Волги, передавались изъ Вязьмы волокомъ прямо на Угру (напримѣръ по направленіямъ: Вязьма-Крутое-Козельскъ, Вязьма-Андреяны-Знаменское, см. карту № XIV) и здѣсь уже грузились въ суда, спускавшіяся, затѣмъ, рѣками Угрою и Окою—въ Волгу, чѣмъ избѣгался кружный путь Вязьма-Днѣпръ-Осма и волокъ отъ послѣдней къ Угрѣ.

---

[88]) „Географическо-Статистическій Словарь „Семенова“, IV, стр. 303.

До сихъ поръ рѣчь шла у насъ о точкахъ соприкосновенія бассейновъ Днѣпра и Волги-Оки черезъ посредство самого Днѣпра, притомъ въ самомъ верхнемъ теченіи этого послѣдняго, въ близкомъ сосѣдствѣ отъ двинско-днѣпровскаго перевала великаго варяго-греческаго пути,—перевала, который являлся, какъ мы могли убѣдиться въ этомъ изъ предшествовавшаго изложенія, важнымъ узломъ древнихъ русскихъ водяныхъ путей сообщенія. Во всѣ стороны,—и на сѣверъ, и на западъ, и на югъ, и на востокъ,—радіусами расходились отсюда водные пути, центромъ для которыхъ служилъ г. Смоленскъ съ прилегающими къ нему ближайшими урочищами.

Но не слѣдуетъ, при этомъ, забывать и той роли, которая выпала въ передаточной промышленности древней Руси на долю притоковъ Днѣпра. Второй, послѣ Припяти, по обширности своего бассейна лѣвый притокъ Днѣпра, р. Десна—близко подходитъ своими верховьями какъ къ верховьямъ Днѣпра, такъ и къ верховьямъ рѣкъ Окскаго бассейна. Рѣка Десна, омывающая своимъ бассейномъ весьма обширное пространство восточнаго Приднѣпровья, нѣкогда составлявшее территорію племени сѣверянъ, второго, послѣ полянъ, по своей культурѣ и по участію въ передаточной промышленности приднѣпровскаго славянскаго племени,—въ равной мѣрѣ требовала себѣ выхода какъ къ Смоленску, т. е. къ сѣверному узлу варяго-греческаго воднаго пути, такъ и къ волжско-окинскому бассейну; въ противномъ случаѣ деснинскимъ караванамъ, направлявшимся къ верховьямъ Днѣпра и въ Западную Двину, въ Новгородскій край и въ Поволжье, приходилось бы спускаться до Кіева и отсюда начинать долгій и утомительный путь къ Днѣпровскимъ верховьямъ, до исходныхъ пунктовъ путей, выше нами уже обслѣдованныхъ. Верховья р. Десны такими самостоятельными выходами къ сѣвернымъ, сѣверо-восточнымъ и сѣверо-западнымъ воднымъ путямъ располагали, какъ мы сейчасъ убѣдимся въ этомъ, и помимо средне-днѣпровской, кіевской, рѣчной магистрали.

Возвратившись къ картѣ № XIV, мы въ западной нижней части ея найдемъ истокъ р. Десны, весьма близко подошедшій къ лѣвымъ верховымъ притокамъ Днѣпра—съ одной стороны, и къ верховьямъ р. Угры—съ другой стороны. Среди лѣвыхъ притоковъ Днѣпра мы находимъ одинъ, впавшій въ эту рѣку нѣсколько ниже г. Дорогобужа и имѣющій въ своемъ верховьи селеніе съ названіемъ „Волково“; селеніе съ названіемъ „Волково“ видимъ мы и на правомъ, значущемся на нашей картѣ,

притокѣ р. Десны. Несомнѣнно, что въ этой мѣстности производилась нѣкогда волоковая передача грузовъ между верхними бассейнами рѣкъ Днѣпра и Десны, которая и можетъ опредѣлиться направленіями: Волково-Волкова (23 в.), Волкова-Ерилово-Ельня (20 в.) или Плотни-Волково (7 в.), при утилизаціи, конечно, водъ расположенныхъ между обѣими рѣками притоковъ. Нельзя оспаривать и возможность волоковой передачи въ этомъ же районѣ грузовъ изъ р. Десны въ р. Угру, по направленію Ельня-Коробецъ, напримѣръ (протяженіе волока около 15—18 в.), чѣмъ устанавливалась связь между верховьемъ Десны и бассейномъ Оки, но мы увидимъ сейчасъ, что существовало болѣе важное, удобное и, вмѣстѣ съ тѣмъ, болѣе южное соединеніе бассейновъ Деснинскаго и Окинско-Волжскаго.

Это послѣднее соединеніе представлено на картѣ № XV (53°12' и 55°7' сѣв. шир. и 51°42' и 52°32' вост. долг.). Читатель найдетъ въ юго-западномъ углу этой карты изгибъ части теченія р. Десны, съ впадающею въ него, почти по прямому направленію отъ сѣвера къ югу и верстахъ въ 10-ти выше г. Брянска, рѣкою Болвою [89]. Густо сплетенная и весьма характерная сѣть болѣе или менѣе мелкихъ притоковъ заполняетъ собою пространство къ востоку отъ р. Болвы, прорѣзываемое р. Жиздрою, берущею свое начало верстахъ въ 12-ти сѣвернѣе одноименнаго города и впадающею въ Оку у г. Перемышля; верстахъ въ 40 южнѣе прорѣзываетъ то же пространство правый притокъ Жиздры, рѣка Ресета. Мѣстность, въ которой сходятся между собою теченіе р. Болвы и верховья р. Жиздры и на которой значатся селенія Курганы, Войлово, Гряда (по р. Болвѣ), Заболотье и Соколья (по р. Жиздрѣ), образуетъ собою обширный волокъ между обѣими рѣками, а черезъ эти послѣднія и между бассейнами днѣпровско-деснинскимъ и волго-окинскимъ.

Этотъ волокъ представляетъ значительный интересъ въ системѣ водныхъ сообщеній между Приднѣпровьемъ и Поволжьемъ. Г. Брянскъ, расположенный всего въ нѣсколькихъ верстахъ ниже устья Болвы, является въ настоящее время тѣмъ пунктомъ теченія р. Десны, отъ котораго возможно по этой рѣкѣ даже пароходство, не говоря уже о сплавѣ судовъ, строящихся какъ въ Брянскѣ, такъ и на р. Болвѣ, которая, начиная отъ значущагося на нашей картѣ селенія „Курганы“, въ свою очередь судоходна

---

[89]) „Аболовъ“—по старинному произношенію; такъ, по крайней мѣрѣ, названа эта рѣка на академическомъ „Атласѣ Россійскомъ“, изд. 1745 г. (карта 5-я).

весною и сплавна все лѣто; въ прежнее время въ Брянскѣ строились даже морскія суда (при Петрѣ I галеры) для черноморской флотиліи. Что касается р. Жиздры, то и она является въ настоящее время сплавною отъ самаго г. Жиздры и еще сравнительно недавно сплавъ по ней грузовъ, преимущественно лѣса, хлѣба, пеньки и спирта, былъ весьма значителенъ. Важное для торговаго судоходства значеніе интересующей насъ мѣстности сознавалось и въ позднѣйшія эпохи: одно время существовало даже, впослѣдствіи оставленное, предположеніе воспользоваться естественными гидрографическими условіями этой мѣстности для созданія здѣсь искусственной деснинско-окинской системы при помощи р. Болвы, подобно тому, какъ аналогичными естественными условіями воспользовалась техника для сооруженія Березинско-Огинской, Днѣпровско-Бугской и цѣлаго ряда другихъ современныхъ намъ искусственныхъ водныхъ системъ сообшенія [90]). Обратившись къ нашей картѣ, мы найдемъ для Болво-Жиздринскаго волока протяженія: въ 12 верстъ для направленія Курганы-Заболотье, въ 11 верстъ для направленія Войлово-Жиздра и всего въ 5 верстъ для наиболѣе вѣроятнаго направленія Игнатовка-Запрудное; при послѣднемъ направленіи утилизировались рѣка и озеро Неполочь, а названіе противолежащаго селенія „Запруднымъ"—даетъ основаніе предположить существованіе здѣсь даже искусственнаго гидротехническаго сооруженія (запруды, пруды, водохранилища) для оводненія .истекающаго отсюда притока р. Жиздры, образующаго вблизи отъ впаденія своего въ послѣднюю довольно значительное же озеро. Насъ не должно смущать, при этомъ, мѣсторасположеніе нынѣшняго города Жиздры въ сторонѣ (къ западу) отъ этого предполагаемаго выхода въ рѣку Жиздру: этотъ городъ лишь въ 1777 г. образованъ изъ экономическаго села, о торговомъ или иномъ какомъ либо значеніи котораго въ старинной Руси не дошло до насъ никакихъ свѣдѣній [91]).

Что касается жиздринскаго притока Ресеты, то трудно высказать что нибудь, хотя бы только предположительное, относительно ея роли въ интересующей насъ естественной водной си-

---

[90]) „Географо-Статистическій Атласъ" Семенова, I, стр. 290—291, II, стр. 42, 43, 228.

[91]) Никакого населеннаго мѣста съ названіемъ Жиздры не значится здѣсь и въ „Атласѣ Россійскомъ" 1745 года. Противъ нынѣшняго города Жиздры, на противоположномъ берегу рѣки, показано лишь селеніе „Когатино", да противъ самаго устья р. Брыни селеніе „Усть". Впадающая въ р. Болву („Аболовъ" по этому атласу) р. Неполочь значится въ томъ же атласѣ подъ названіемъ „Птичины".

стемѣ сообщеній, хотя представляется возможнымъ сплавъ и по этой рѣкѣ грузовъ изъ Десны въ Оку посредствомъ волока, направляющагося черезъ селенія Городище или Батагово [92]); можно обратить вниманіе и на имѣющее (по Ходаковскому) соотношеніе къ судоходству названіе „Станка“ (т. е. мѣсто стоянки, остановки), значущееся надъ находящимся на берегу этой рѣки селеніемъ.

Не подлежитъ, во всякомъ случаѣ, никакому сомнѣнію тотъ фактъ, что только что разсмотрѣнная нами рѣчная магистраль Десна-Жиздра-Ока являлась второю, по своему значенію, послѣ магистрали Днѣпръ-Угра-Ока передаточною артеріею, связывавшею между собою два грандіознѣйшихъ русскихъ рѣчныхъ бассейна—волжскій и днѣпровскій.

Мы не будемъ, пока, касаться другихъ точекъ соприкосновенія рѣчныхъ бассейновъ южной Руси съ водными системами русскаго сѣвера и сѣверо-востока, какъ поздѣйшихъ и къ тому же не находящихся въ непосредственной связи съ водными путями, бывшими предметомъ нашихъ предыдущихъ изслѣдованій.

Поэтому, распростившись съ обширнымъ и сложнымъ круговоротомъ южныхъ водныхъ путей, группировавшихся вокругъ интересовъ Кіева и кіевскаго Приднѣпровья, мы перейдемъ теперь къ такому же изслѣдованію водныхъ путей сѣверныхъ, группировавшихся вокругъ интересовъ Великаго Новгорода и другихъ пунктовъ сѣверо-русской исторической и экономической жизни.

---

[92]) Считаемъ необходимымъ предупредить здѣсь небольшое недоразумѣніе, могущее возникнуть на основаніи свидѣтельства „Книги Большему Чертежу“ о томъ, что „рѣка Жиздра вытекла отъ рѣки отъ Десны, близко Брянска, изъ Брянскаго лѣсу“ (см. стр. 177 этой „Книги“). Изъ этого свидѣтельства можетъ напроситься выводъ, будто „Книга Большему Чертежу“ считаетъ рѣку Ресету за коренное теченіе рѣки Жиздры. Это недоразумѣніе разсѣявается тѣмъ, что названіе „Брянскій лѣсъ“—стоитъ здѣсь ошибочно, вмѣсто названія извѣстнаго „Брынскаго лѣса“, названнаго по имени верхняго жиздринскаго притока Брыни и изъ котораго Жиздра, въ дѣйствительности, и вытекаетъ. Разстояніе въ шестьдесятъ—семьдесятъ верстъ, отдѣляющее городъ Брянскъ и рѣку Десну отъ истоковъ Жиздры, оправдываетъ заявленіе автора „Книги“ о томъ, что эта рѣка вытекла „отъ рѣки отъ Десны, близко Брянска“.

ГЛАВА III.

Новгородскіе водные пути.

Характеръ и направленія древне-новгородской торговли.—Значеніе водныхъ путей сообщенія на Новгородскомъ сѣверѣ.—А. Западные отъ Новгорода или „варяжскіе“ пути. Водные пути къ Финскому поморью.—Водныя сообщенія между Новгородомъ и Псковомъ.—Западно-двинскій водный путь и его значеніе.—Псковскіе водные пути.– Историческое значеніе финско-рижскаго Поморья и его водные пути.—Б. Низовые отъ Новгорода (волжскіе) пути. Древнее значеніе р. Волги, какъ пути сообщенія.—Великій Новгородъ, въ качествѣ посредника въ торговлѣ между западомъ и востокомъ.—Значеніе верхне-волжскаго озернаго бассейна для низовыхъ сообщеній Новгорода.—Великій волго-ильменскій волокъ и его водные пути.—Шесть версій низовыхъ волжскихъ путей.—Историческое наченіе района между Волгою и Окою.—В. Сѣверно-волжскіе пути. Связь этихъ путей съ великимъ путемъ „изъ варягъ въ греки“.—Три версіи сѣверно-волжскихъ путей.—Мстинскій водный путь (Вышневолоцкая система).—Сясьскій водный путь (Тихвинская система).—Вытегорскій водный путь (Маріинская система).—Соединительный водный путь въ Заволочье.—Г. Сѣверные и сѣверо-восточные („заволочные“) водные пути. Пути Югорскіе, Камскіе и Закамскіе. Пути въ Сибирь. Колонизаціонно-промышленная дѣятельность Великаго Новгорода, въ связи съ его административнымъ строемъ.—Сношенія Новгорода съ сѣверомъ и сѣверо-востокомъ.—Бѣлоозерско-онежскій магистральный водный путь.—Пути Прионежскіе и Корельскіе.—Океанскіе и морскіе пути.—Водные пути въ Заволочье. Славянскій волокъ. Бѣлоозерско-Воженскій волокъ.—Сухоно-вычегодская водная магистраль.—Водные пути двинскіе и мезенскіе.—Водные пути сообщенія съ Печорою.—Водные пути въ Югру.—Водные пути Прикамскіе и Закамскіе.—Камско-Печорскіе пути.—Водные пути въ Зауралье (Сибирь).

Все болѣе и болѣе устанавливается въ наукѣ русской исторіи взглядъ на самостоятельное развитіе сѣверно-русскаго, новгородскаго, центра минувшей исторической жизни нашихъ отдаленныхъ предковъ, въ противоположность такому же самостоятельному развитію центра южно-русскаго, кіевскаго.

И. Е. Забѣлинъ, напримѣръ, ставившій сѣверно-русское, новгородское, славянство, удержавшее даже за собою въ нашей начальной лѣтописи специфическое наименованіе „словянъ“, въ тѣсную генетическую связь съ славянствомъ прибалтійскимъ, утверждаетъ, что самое начало новгородскаго историческаго круга русской исторіи—представляетъ собою только начало новаго круга развитія сѣвернаго славянства, явившагося на смѣну другого, къ тому времени уже заканчивавшагося, круга его развитія; это яви-

лось прямымъ послѣдствіемъ упадка балтійскаго славянства, которое начинаетъ тѣсниться германскимъ элементомъ, уже подготовляющимъ почву для процесса его германизаціи. Забѣлинъ утверждаетъ, что еще въ эпохи доисторическія колонизаціонная дѣятельность балтійскихъ славянъ не могла не направиться на востокъ, къ великимъ торговымъ воднымъ путямъ, открывавшимся и къ арабамъ, булгарамъ и казарамъ, и въ богатую Византію съ прилегающими къ ней морскими побережьями; что, въ силу этого, въ районѣ территоріи будущихъ ильменскихъ славянъ быть можетъ еще во времена Птоломея возникъ поселокъ, предшествовавшій Новгороду, явившемуся по отношенію къ нему „новымъ городомъ“ и принявшій на себя значеніе посредника въ торговыхъ сношеніяхъ запада съ востокомъ. Впослѣдствіи это значеніе перешло къ Новгороду и удерживалось имъ до самаго уничтоженія новгородской вольности, причемъ Новгородъ, послѣ паденія балтійскаго славянства, сталъ поддерживать такія же сношенія, какія раньше поддерживалъ съ нимъ, съ готами и нѣмцами, а затѣмъ и съ образовавшимся на сѣверѣ Европы обширнымъ и дѣятельнымъ германскимъ Ганзейскимъ торговымъ союзомъ.

Древность новгородскихъ торговыхъ сношеній поставлена въ наши дни внѣ какихъ бы то ни было сомнѣній. Основываясь съ одной стороны на данныхъ нумизматическихъ, а съ другой стороны на свидѣтельствахъ древнихъ авторовъ, М. Н. Бережковъ приходитъ къ убѣжденію, что торговля Новгорода съ западомъ, съ Балтикою, началомъ своимъ должна быть отнесена къ тѣмъ отдаленнымъ порамъ, когда и Новгородъ не назывался еще „великимъ“, да и самые ганзейскіе города, съ Любекомъ во главѣ, еще не заявляли о своемъ существованіи; этотъ авторъ примыкаетъ къ мысли, высказанной нашимъ извѣстнымъ нумизматомъ П. С. Савельевымъ, что самая ганзейская торговля Новгорода явилась лишь продолженіемъ арабско-булгарской торговли съ западомъ. Въ этой торговлѣ особенно близкое участіе принималъ нынѣшній русскій Остзейскій край, въ могилахъ древнихъ обитателей котораго находили арабскія монеты VIII го—XI-го вѣковъ, западно-европейскія монеты IX-го—XI-го вѣковъ, византійскія монеты X-го вѣка и т. п. Арабская торговля съ конца XI-го вѣка падаетъ, вслѣдъ за ослабленіемъ восточнаго халифата и различными переворотами въ Азіи, но издревле еще возбужденное ею торговое движеніе уже не могло прекратиться и выразилось въ торговомъ посредничествѣ Новгорода между востокомъ и западомъ и, въ частности, въ торговыхъ связяхъ новгородскаго

края съ нѣмецкимъ западомъ. Н. И. Костомаровъ, съ своей стороны, приводитъ рядъ данныхъ, свидѣтельствующихъ о томъ, что древнѣйшія указанія на сѣверно-русскія торговыя связи и отношенія почерпаются и изъ среднѣвѣковыхъ западно-европейскихъ хроникъ, а также и изъ скандинавскихъ сагъ; этотъ историкъ также держится воззрѣнія, что ганзейская торговля Новгорода явилась лишь продолженіемъ его ранней торговли съ балтійскимъ славянствомъ—на западѣ, съ арабами—на востокѣ [93]).

Широкія торговыя сношенія великаго Новгорода велись: съ западомъ (Балтикою), въ лицѣ балтійскаго славянства и, затѣмъ, готовъ и ганзейцевъ—водными путями, открывавшимися къ Балтійскому морю; съ востокомъ, въ лицѣ арабовъ, булгаръ и казаръ—Волгою и Каспіемъ; съ югомъ, въ лицѣ Приднѣпровья и Византіи—уже извѣстнымъ намъ великимъ днѣпровскимъ воднымъ путемъ „изъ варягъ въ греки"; съ сѣверо-востокомъ („Заволочьемъ"), въ лицѣ населявшихъ его финскихъ племенъ—Камою и системами рѣкъ Бѣлозерскаго и Сѣверно-Океанскаго бассейновъ. Эти торговыя направленія опредѣляютъ собою и направленіе идущихъ отъ Новгорода водныхъ путей; они лягутъ и въ основу нашего дальнѣйшаго и ближайшаго изслѣдованія. Замѣтимъ здѣсь, что весьма значительнымъ стимуломъ новгородской торговли являлась нужда въ хлѣбѣ. Далеко не богато одаренъ былъ сѣверно-новгородскій край съ точки зрѣнія земледѣльческой промышленности и никогда не въ состояніи былъ обходиться собственнымъ хлѣбомъ, вслѣдствіе чего продовольственные кризисы и даже голодовки бывали здѣсь явленіемъ вовсе не рѣдкимъ. Новгородскій край получалъ хлѣбъ съ юга, Днѣпромъ, когда же русскій югъ сталъ приходить въ упадокъ—получалъ его изъ верхняго Поволжья, изъ земли ростовско-суздальской, а въ эпохи хлѣбныхъ кризисовъ на подмогу являлся хлѣбъ то изъ Булгарской земли, съ средняго Поволжья, то отъ нѣмцевъ, съ балтійскаго побережья; лѣтописи свидѣтельствуютъ намъ, что въ годины продовольственныхъ бѣдствій на Руси нѣмцы и булгары неоднократно являлись сюда на выручку. Такъ, во время ужаснаго голода 1230-го—1231-го г.г. новгородцы были спасены отъ неминуемой гибели только тѣмъ, что къ нимъ прибыли нѣмецкіе корабли съ хлѣбомъ.

---

[93]) М. Н. Бережковъ: „О торговлѣ Руси съ Ганзой до конца XV-го вѣка", СПБ. 1879 (стр. 10, 51—53); Костомаровъ: „Сѣверно-русскія народоправства", II (изд. 1863-го г.), стр. 177—183.

Является вполнѣ естественнымъ, что обиліе водъ [94]) и направленіе самой торговли по рѣкамъ, озерамъ и волокамъ—должны были удержать огромное значеніе водныхъ путей сообщенія и для древняго русскаго сѣвера. К. А. Неволинъ проводитъ связь между новгородскими „пятинами“ (такъ назывались пять районовъ, на которые дѣлилась непосредственно новгородская территорія, въ противоположность новгородскимъ „волостямъ“, въ смыслѣ лежавшихъ за предѣлами этихъ пятинъ поддáнныхъ Новгороду земель) и основными водными отъ Новгорода путями, причемъ двѣ изъ этихъ пятинъ,—„Обонежская“ и „Шелонская“,—получили свое названіе, одна—отъ озера, другая—отъ рѣки; Неволинъ замѣчаетъ, при этомъ, что „раздѣленіе и наименованіе земель по путямъ, которые вели въ нихъ, было самымъ практическимъ изъ древнѣйшихъ способовъ областного дѣленія и наименованія земель“ и что „рѣки: Волховъ, Луга, Ловать, Мста и Мда, и озера Ладожское и Ильмень, служили естественными границами, отдѣлявшими пятины другъ отъ друга“ [95]).

Начальная лѣтопись разсказываетъ намъ, что въ 947-мъ г., покончивъ распрю съ древлянами, „иде Ольга Новугороду и устави по Мстѣ погосты и дани, и по Лузѣ (Лугѣ) оброки и дани“. И здѣсь рѣки,—Мста и Луга,—фигурируютъ въ основѣ правительственныхъ мѣропріятій русской великой княгини. Вопросъ о „погостахъ“ великой княгини Ольги не мало занималъ собою русскихъ историковъ и филологовъ и не мало различныхъ предположеній и сопоставленій приводилось въ литературѣ по этому поводу, изъ которыхъ всѣ согласны съ тѣмъ, что нынѣшнее церковно-христіанское значеніе этого слова появляется уже впослѣдствіе. Указывали на значеніе „погоста“, въ смыслѣ мѣста стоянки, остановки, вообще,—у лопарей архангельской губерніи и до сихъ поръ такъ называются ихъ стоянки; высказывалось мнѣніе, что древніе „погосты“ служили мѣстами языческихъ общественныхъ богослуженій, при которыхъ образовывались и временные торжки („гостити“=торговать), какъ и позже ярмарки у насъ открывались, обыкновенно, при монастыряхъ („макарьев-

---

[94]) Уже Герберштейнъ остался пораженнымъ обиліемъ водъ, встрѣченнымъ имъ по пути отъ Полоцка къ Новгороду: „Мы перешли здѣсь,—пишетъ онъ,—черезъ столько болотъ и рѣкъ, что ихъ имена и число не могутъ удержать въ памяти даже туземцы“.

[95]) К. А. Неволинъ: „О пятинахъ и погостахъ Новгородскихъ“ (изъ „Записокъ Русск. Географ. Общ.“ за 1853 г.), СПБ. 1853, стр. 54, 57.

ская", „коренная" и пр.); видѣли въ „погостахъ" и торговыя селенія, вообще, аналогичныя „Gastdörfer", на которыя ссылается I. Миллеръ; была даже мысль провести связь между нашими погостами и индусскими „пагодами" и т. п. [96]). Какъ бы тамъ ни было, но для насъ важенъ тотъ фактъ, что, организуя территоріально-административное устройство новгородскаго края, Ольга въ основу его кладетъ рѣки Лугу и Мсту, пользовавшіяся не послѣднимъ значеніемъ въ системѣ сѣверно-русскихъ водныхъ системъ сообщенія.

На важное значеніе водныхъ путей сообщенія у новгородцевъ несомнѣнно указываетъ и тотъ, подмѣченный Ходаковскимъ фактъ, что „разстояніе многихъ мѣстъ отъ Новгорода считалось рѣчнымъ путемъ, т. е. дальнѣйшимъ, нежели по суху" [97]).

Выше было уже нами отмѣчено, что водные пути отъ Новгорода могутъ быть разсматриваемы въ слѣдующихъ направленіяхъ: пути южные, которыми Новгородскій сѣверъ сообщался съ Приднѣпровьемъ и, черезъ него, съ Черноморьемъ; пути западные, „варяжскіе", которыми онъ сообщался съ Балтійскимъ побережьемъ и къ которымъ тѣсно примыкаютъ пути псковскіе; пути „низовые", какъ ихъ въ старину называли, сообщавшіе сѣверный край съ Поволжьемъ, Прикамьемъ и Каспіемъ; пути восточные, сообщавшіе съ Волгою сѣверную новгородскую озерную систему, и сѣверные и сѣверо-восточные, соединявшіе Новгородъ съ нынѣшними Финляндіею и Лапландіею и съ странами, расположенными по бассейнамъ рѣкъ Онеги, Сѣверной Двины. Мезени и Печоры, обнимавшимися общимъ наименованіемъ „Заволочья".

Наша карта № I дастъ намъ общее представленіе объ этихъ путяхъ и объ ихъ направленіи. Пути, ведущіе отъ Новгорода на югъ, въ Приднѣпровье, уже не будутъ предметомъ нашего разсмотрѣнія: они совпадаютъ съ путями, которые вели отъ Кіева на сѣверъ и сѣверо-востокъ, съ великимъ воднымъ путемъ „изъ варягъ въ греки" въ ихъ главѣ, и которые въ своемъ мѣстѣ уже были подробно обслѣдованы нами. Нашему ближайшему разсмотрѣнію будутъ подлежать, слѣдовательно, лишь пути, ведущіе отъ Новгорода на западъ, юго-востокъ, востокъ, сѣверъ и сѣверо-востокъ.

Къ изслѣдованію этихъ путей мы, въ настоящее время, и приступаемъ.

---

[96]) Ibid., стр. 73, 78, 88—90.

[97]) Ходаковскій: „Пути сообщенія въ др. Россіи", стр. 35.

А. Западные отъ Новгорода или „варяжскіе“ пути.

Водные пути, которые вели изъ сѣверной Руси на сѣверо-западъ и западъ, къ побережьямъ Варяжскаго (Балтійскаго) моря и которые мы обнимаемъ общимъ наименованіемъ путей варяжскихъ, отчасти уже извѣстны намъ изъ предыдущаго изложенія.

Эти пути представляютъ собою четыре версіи, которыя мы и перечислимъ, начиная съ сѣверныхъ.

Самою сѣверною версіею этихъ путей является сѣверный участокъ великаго воднаго пути „изъ варягъ въ греки“, направлявшійся изъ Великаго Новгорода рѣкою Волховымъ въ озеро Нево (Ладожское), а изъ этого послѣдняго рѣкою Невою („устьемъ“ озера Нево, какъ называетъ ее начальная лѣтопись) въ Варяжское, т. е. Балтійское, море. Этотъ непрерывный и вполнѣ торный водный путь, хорошо извѣстный уже составителю нашей начальной лѣтописи, вполнѣ выясняется и положеніемъ его на картѣ и описаніемъ его въ источникахъ, почему далѣе останавливаться на немъ мы и не станемъ.

Обращаясь къ картѣ финскаго побережья, мы увидимъ, что западнѣе устья р. Невы вливается уже въ самый Финскій заливъ („Озеро Котлино“ у древнихъ новгородцевъ) рѣка Луга, въ сѣверо-западномъ направленіи прорѣзывающая Ямбургскій и Лужскій уѣзды нынѣшней С.-Петербургской губерніи, берущая свое начало въ западной части Новгородскаго уѣзда и въ эпоху новгородской вольности образовывавшая своимъ теченіемъ границу между пятинами Шелонскою и Водскою. Болѣе подробная топогидрографія этого территоріальнаго района представлена на картѣ № XVI, на которую мы и обращаемъ вниманіе читателей. Мы найдемъ на этой картѣ, что рѣка Луга своими верховьями приближается всего верстъ на 35 къ Великому Новгороду; если же мы остановимся на волокѣ, находящемся между р. Лугою и лѣвыми притоками р. Мшаги, впадающей въ р. Шелонь, а черезъ нее въ озеро Ильмень, то увидимъ, что разстояніе между бассейнами Луги и Шелони заключаетъ въ себѣ здѣсь не свыше 15-ти—20-ти верстъ (между погостами Турскимъ, со стороны Мшаги, и Петровскимъ или Косицкимъ, со стороны Луги). Съ другой стороны, верховья р. Шелони весьма близко сходятся съ притоками Чудскаго озера: рѣкою Черехою (отъ г. Порхова верстъ до 28-ми, а при посредствѣ р. Узы даже верстъ до 10-ти) и съ рѣкою Годенкою, впадающею въ это озеро че-

резъ посредство рѣкъ Сорота и Великой (верстъ около 8-ми—15-ти). Невозможно предположить, чтобы столь выгодныя гидрографическія условія пространства территоріи, расположеннаго между озерами Ладожскимъ, Чудскимъ и Ильменемъ и отдѣляющаго собою Великій Новгородъ отъ его „младшаго брата“ Пскова—не привлекли вниманія къ себѣ новгородцевъ и не утилизировались ими для организаціи сообщеній. Въ силу этого мы вполнѣ примыкаемъ къ мнѣнію, высказанному Ходаковскимъ, что р. Луга, по которой еще в. к. Ольга установляла „погосты“, должна была служить въ старину путемъ сообщенія Новгорода съ Балтійскимъ моремъ, тѣмъ болѣе, что эта вторая версія варяжскаго пути являлась несравненно болѣе короткою и покойною, сравнительно съ переходомъ р. Волховымъ, Ладожскимъ озеромъ, р. Невою и Финскимъ взморьемъ [98]), причемъ, во избѣжаніе перехода озеромъ Ильменемъ, грузы могли перевозиться изъ Новгорода къ р. Лугѣ (напримѣръ къ Сабельскому или Косицкому) гужевымъ способомъ и уже здѣсь грузиться на суда. И, дѣйствительно, мы имѣемъ свидѣтельства о томъ, что еще въ XVI-мъ вѣкѣ русскіе купцы успѣшно торговали съ нѣмцами и шведами, доставляя свои товары черезъ Новгородъ въ г. Нарву,—только что указаннымъ, конечно, воднымъ путемъ [99]).

Какъ это видно изъ той же карты, интересующій насъ районъ давалъ гидрографическій матеріалъ и для воднаго сообщенія между Новгородомъ и Псковомъ, по направленіямъ: оз. Ильмень—р. Шелонь и, затѣмъ, волокомъ къ рѣкамъ Черехѣ или Гоженкѣ, которыя открывали уже сплошной водный путь къ самому Пскову и въ Чудское озеро. Мѣстечко „Волочокъ“, на колѣнѣ р. Черехи, повидимому показываетъ намъ и самое направленіе отсюда волока къ Порхову, на р. Шелони.

Карта сѣверо-западнаго Поморья (№ XVI) покажетъ намъ, далѣе, что верстахъ въ двадцати, по прямому протяженію, западнѣе р. Луги вливается въ Финскій заливъ еще рѣка Нарова, непрерывнымъ воднымъ путемъ соединяющая съ моремъ Чудское озеро, а, слѣдовательно, и г. Псковъ. Здѣсь мы имѣемъ дѣло съ третьею версіею варяжскихъ путей, долженствовавшею обслуживать интересы водныхъ сообщеній собственно уже Псковскаго края, такъ какъ новгородцамъ врядъ ли былъ интересъ

---

[98]) Ходаковскій: „Пути сообщенія и пр.“ (стр. 18—19). Мы не можемъ лишь согласиться съ включеніемъ Ходаковскимъ въ систему этого пути лужскаго притока Сабы, который, какъ это видно изъ карты, остается совсѣмъ въ сторонѣ.

[99]) Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.“, стр. 89.

пользоваться этимъ кружнымъ путемъ, съ междурѣчнымъ волокомъ и съ двумя полными озерными переходами. Этотъ же водный путь велъ къ морю и отъ Изборска, до возвышенія Пскова являвшагося центральнымъ пунктомъ всего будущаго псковскаго края.

Четвертая версія сѣверныхъ путей „въ варяги“ уже знакома намъ: это путь рѣкою Западною Двиною, начиная отъ днѣпровско-двинскаго волока у г. Смоленска и кончая нынѣшнимъ Рижскимъ заливомъ. Оставляя открытымъ вопросъ о томъ, въ какой мѣрѣ пользовались этимъ воднымъ путемъ новгородцы въ своихъ сношеніяхъ съ Балтикою и признавая, однако, несомнѣннымъ, что они пользовались имъ для своихъ сношеній съ рижскимъ побережьемъ, укажемъ лишь на то, что этотъ двинскій путь получилъ въ XII-мъ—XIII-мъ вѣкахъ выдающееся значеніе для балтійской торговли Смоленска и двинскихъ городовъ Витебска и Полоцка. Памятникомъ этой торговли остался намъ „Договоръ смоленскаго князя Мстислава Давидовича съ Ригою, Готландомъ и нѣмецкими городами“, заключенный въ 1229-мъ г. княземъ Мстиславомъ, за себя и за князей полоцкаго и витебскаго, съ рижскимъ епископомъ и магистромъ ливонскаго ордена („мастеръ Вълквенъ, божій дворянинъ“), рижскими гражданами и со всѣмъ „латинскимъ“ купечествомъ и обезпечивавшій свободу и условія торговаго движенія по р. Двинѣ. Въ высшей степени благопріятное географическое положеніе Смоленска вблизи верховьевъ трехъ великихъ рѣкъ,—Днѣпра, Двины и Волги,—на центральномъ волокѣ коренного великаго пути „изъ варягъ въ греки“, быстро подняло торговое значеніе этого города, въ качествѣ перекрестка важнѣйшихъ древне-русскихъ водныхъ путей сообщенія, въ качествѣ узла, изъ котораго во всѣ стороны расходились водныя магистрали, соединявшія между собою самыя отдаленныя страны восточной равнины Европы, вмѣстѣ съ омывающими ихъ морями. На почвѣ ганзейской торговли Смоленскъ въ XII-мъ и XIII-мъ вѣкахъ успѣшно конкуррировалъ съ Великимъ Новгородомъ, а съ постепеннымъ паденіемъ значенія южной, кіевской, Руси—онъ мало по малу принимаетъ на себя преобладающее значеніе и въ области торговли днѣпровской, такъ что, послѣ кіевскаго и наряду съ новгородскимъ круговоротомъ русской торговли до-московскаго періода, Смоленскъ стремится сдѣлаться центромъ самостоятельнаго, западно-двинскаго, круговорота древней передаточной промышленности. Мы будемъ, впрочемъ, еще имѣть случай возвратиться къ вопросу о видномъ уча-

стіи Смоленска, параллельно съ Новгородомъ, въ торговыхъ сношеніяхъ съ Ригою и городами германскаго ганзейскаго союза.

Къ идущимъ отъ Великаго Новгорода западнымъ воднымъ путямъ сообщенія непосредственнымъ образомъ примыкаютъ и пути Псковскіе, которые мы и должны разсмотрѣть теперь въ связи съ первыми.

Древнѣйшія лѣтописныя указанія на Псковъ не восходятъ далѣе первыхъ годовъ X-го вѣка, пріурочиваясь къ занесенному подъ 903-мъ годомъ въ начальную лѣтопись извѣстію о томъ, что великій князь Олегъ привелъ своему питомцу, княжичу Игорю, „жену отъ Плескова, именемъ Ольгу". Уже тотъ фактъ, что лѣтописное преданіе ищетъ въ далекой псковской окраинѣ родину будущей прославленной русской великой княгини, несомнѣннымъ образомъ свидѣтельствуетъ, какъ намъ думается, въ пользу того, что псковскій край уже въ ту пору занималъ видное положеніе въ сѣверно-русскомъ, новгородскомъ, славянскомъ мірѣ. Не оставляла русская великая княгиня и впослѣдствіи связи съ своею отдаленною родиною: въ 947-мъ г., покончивъ съ непокорными древлянами, Ольга отправилась, по свидѣтельству лѣтописи, въ Новгородъ, для установленія административнаго распорядка по рѣкамъ Мстѣ и Лугѣ, т. е. въ предѣлахъ новгородско-псковской территоріи.

Зародившись въ качествѣ одного изъ пригородовъ Великаго Новгорода, стоявшаго на пути сношеній этого послѣдняго съ прибалтійскимъ западомъ, Псковъ принялъ дѣятельное участіе въ политической и торговой жизни своей метрополіи, выдѣливъ кругъ своихъ собственныхъ пригородовъ, изъ которыхъ г. Юрьевъ (впослѣдствіи Дерптъ, основанъ еще въ 1030-мъ г.) вплоть до начала XVI-го стол. служилъ однимъ изъ передовыхъ складочныхъ рынковъ для новгородско-псковской торговли съ европейскимъ западомъ, раздѣляя это значеніе съ городами Володимерцемъ (впослѣдствіе нѣмецко-ливонскій Вольмаръ), Куконосомъ (Кокенгаузенъ), Кесьею (Венденъ), Ровнымъ (Ронненбургъ), Иванъ-Городомъ, Ямою (Ямбургъ) и другими, такъ называвшимися въ XVI-мъ вѣкѣ—„порубежными ливонскими городами" [100]). Псковъ оставался главнымъ по своему значенію пригородомъ Новгородскаго государства до половины XIV-го вѣка, когда онъ обособился отъ Новгорода въ самостоятельное народоправство и, принявъ

---

[100]) „Собраніе Государственныхъ Грамотъ и Договоровъ", т. I, стр. 546 (второй столбецъ); „Геогр.-Статист. Словарь" Семенова, V, стр. 853.

наименованіе „младшаго брата Великаго Новгорода", сохранялъ свою политическую вольность до покоренія (въ 1510-мъ г.) московской державѣ.

Видная роль, уже весьма рано выпавшая на долю Пскова въ политической и торговой жизни русскаго сѣверо-запада, также рано должна была создать ему и самостоятельные водные пути, которые ставили бы Псковъ въ сообщеніе какъ съ его метрополіею Великимъ Новгородомъ и съ южными и юго-восточными русскими водными путями, такъ и съ сосѣдними ему побережьями Балтійскаго моря. Псковъ могъ, конечно, пользоваться и уже извѣстными намъ новгородскими водными сообщеніями съ западомъ, но они представлялись для него кружными и не въ состояніи были восполнить потребность въ собственныхъ выходахъ къ морю, которыми съ удобствомъ могъ пользоваться, да и пользовался ими, и самъ Великій Новгородъ. Это послѣднеее обстоятельство, равно какъ и тотъ фактъ, что Псковъ вплоть до половины XIV-го вѣка сохранялъ по отношенію къ Новгороду, какъ метрополіи, подчиненное значеніе, оправдываетъ въ нашихъ глазахъ обзоръ собственно псковскихъ водныхъ путей сообщенія въ тѣснѣйшей связи съ путями сообщенія новгородскими.

Что касается водныхъ сообщеній между Псковомъ и Новгородомъ, то они только что были указаны нами: это сообщенія рѣкою Шелонью или ея верховьями—съ новгородской стороны, и рѣками Черехою или Годенкою—съ псковской стороны. Намъ извѣстенъ теперь уже и водный путь изъ Пскова въ Финскій заливъ (древнее озеро Котлинъ), представлявшій собою сплошное сообщеніе озерами Псковскимъ и Чудскимъ и, далѣе, рѣкою Нарвою вплоть до впаденія ея въ Финскій заливъ у нынѣшняго г. Нарвы (Ругодинъ нашихъ лѣтописей). Рѣка Нарова и въ наши дни служитъ еще воднымъ путемъ для сплава различныхъ естественныхъ продуктовъ съ береговъ Чудского и Псковскаго озеръ,—тѣмъ въ большей степени имѣемъ мы основаніе признать важное торговое значеніе этого воднаго пути для эпохъ псковско-новгородской самобытности, хотя сообщеніе по этому пути со второй четверти XIII-го вѣка и перестало быть вполнѣ свободнымъ благодаря укрѣпившемуся вліянію въ низовьяхъ р. Наровы сперва датчанъ, а затѣмъ ливонскаго ордена меченосцевъ.

Оставивъ псковско-наровскій водный путь, перейдемъ къ сообщеніямъ Пскова съ Балтійскимъ моремъ, открывавшимся черезъ посредство Рижскаго залива и изливающих-

ся въ него рѣкъ, которыя берутъ свое начало въ сосѣдствѣ съ верховьями рѣкъ чудско-псковскаго озернаго бассейна. Разобраться въ этихъ сообщеніяхъ поможетъ намъ наша карта № XVI, изъ которой мы съ перваго же взгляда увидимъ, что три рѣки балтійско-рижскаго поморья,—Пернова, Аа и Эвстъ (послѣдняя представляетъ собою правый притокъ Зап. Двины),—самою природою указываютъ на пути въ Балтику отъ озера Чудскаго и его южнаго притока, рѣки Великой.

Начнемъ съ самаго сѣвернаго изъ этихъ путей. Его образуютъ двѣ рѣки: р. Пернова—со стороны Финскаго залива, и р. Эмбахъ—со стороны Чудскаго озера, соединяющіяся обширнымъ и до нашихъ дней еще судоходнымъ озеромъ Вирцъ-Ерва, служащимъ обѣимъ имъ истокомъ. По свидѣтельству Семенова, „судоходство по р. Эмбаху до XVI-го в., когда г. Юрьевъ (Дерптъ) служилъ складочнымъ мѣстомъ и рынкомъ Новгорода и Пскова, было весьма значительно, теперь же оно ограничивается мѣстными нуждами“, причемъ между Юрьевымъ, Псковомъ и Нарвою производится и сообщеніе пароходное [101]).

Много южнѣе р. Перновы, въ весьма близкомъ (верстахъ въ 20-ти—25-ти) разстояніи отъ Зап. Двины, изливаетъ въ Рижскій же заливъ свои воды рѣка Аа (Аа „Лифляндская“, въ отличіе отъ впадающей въ заливъ южнѣе устья Двины р. Аа „Курляндской“). Карта обнаруживаетъ намъ, что и эта рѣка близко подходитъ къ верховьямъ лѣвыхъ нижнихъ притоковъ рѣки Великой,—но мы должны оставить совершенно открытымъ вопросъ о томъ, имѣла ли эта рѣка когда либо значеніе въ судоходномъ сообщеніи Пскова съ рижскимъ побережьемъ. Въ прежнія времена р. Аа была судоходна до г. Вольмара; въ наши дни судоходство по ней уже совершенно прекратилось, но судя по тому, что при г. Вольмарѣ на рѣкѣ имѣется порогъ, представляющій собою, по преданію, остатокъ искусственной плотины, въ XII-мъ вѣкѣ сооруженной здѣсь для защиты верховьевъ рѣки отъ вторженія морскихъ пиратовъ [102]), можно было бы прійти къ заключенію, что р. Аа была когда то судоходною и въ верхнихъ частяхъ своего теченія.

Третья рѣка, берущая свое начало у верховьевъ лѣвыхъ притоковъ р. Великой—это р. Эвстъ, правый и первый значительный притокъ Западной Двины. Имѣя своимъ истокомъ об-

---

[101]) „Геогр.-Стат. Словарь“ Семенова, V, стр. 853.

[102]) „Геогр.-Статист. Словарь“ Семенова, I. стр. 1.

ширный водоемъ, сосредоточивающійся въ озерѣ Лубань и протекая по району, обильному лѣсами, Эвстъ и до нашихъ дней является рѣкою сплавною, но несомнѣнно, что за нѣсколько вѣковъ назадъ эта рѣка служила вполнѣ удобнымъ путемъ сообщенія, тѣсно связывавшимъ верховья своихъ притоковъ Ледецъ (Педлецъ), Болва, Варнецъ, Ича и Резица (Рѣжица) съ верховьями (см. нашу карту) соотвѣтствующихъ имъ (рѣки: Утроя, Кухва, Вяда и Кудебъ) притоковъ р. Великой. Этою двойною верховою рѣчною системою Псковъ непосредственно связывался, какъ это усматривается изъ нашей карты, съ нижнимъ теченіемъ Западной Двины—однимъ изъ магистральныхъ водныхъ путей, отмѣченныхъ еще нашею начальною лѣтописью.

Простой взглядъ на неправильную геометрическую фигуру, образуемую пространствомъ приморской территоріи, ограниченною съ сѣвера и запада водами Финскаго и Рижскаго заливовъ, съ юга—теченіемъ Западной Двины, съ востока—Чудскимъ озеромъ и рѣками Наровою и Великою, невольно наводитъ на соображенія относительно роли этой территоріи въ древнѣйшей исторической жизни русскаго сѣверо-запада. Не даетъ намъ никакихъ свѣдѣній объ этомъ районѣ наша древнѣйшая лѣтопись, съ первыхъ же страницъ своихъ заявляющая намъ только то, что финскія племена „Чудь“ и „Ливь“, населявшія интересующую насъ мѣстность, давали дань Руси, происходили „отъ колѣна Афетова, и живутъ въ странахъ полунощныхъ“, и что эти племена „суть свой языкъ имуще“. По преданію начальной лѣтописи, г. Изборскъ, находившійся близь восточныхъ предѣловъ этого района, былъ резиденціею пришлаго князя варяжскаго—Трувора; изъ этого же района, именно изъ Пскова, приведена была Игорю жена, будущая кіевская великая княгиня Ольга; Чудь принимаетъ участіе въ греческихъ походахъ Олега и Игоря.... Таковы скудныя свѣдѣнія объ интересующемъ насъ краѣ, даваемыя намъ нашею древнѣйшею лѣтописью.

Несомнѣнно, однако, что въ эпоху расцвѣта жизни прибалтійскаго славянства и его колонизаціоннаго движенія на востокъ, въ предѣлы сѣвернаго Ильменскаго края, этому району суждено было занять видное положеніе въ сношеніяхъ южно-балтійскаго побережья съ Новгородомъ и его пригородами, что по его территоріи пролегали внутренніе пути, которыми, наряду съ сѣвернымъ морскимъ путемъ, поддерживались оживленныя политическія и торговыя сношенія между славянствомъ прибалтійскимъ и славянствомъ ильменскимъ, причемъ видная роль должна была

выпасть и на долю только что разсмотрѣнныхъ нами рѣчныхъ путей.

Извѣстны судьбы балтійскаго славянства. Оно пало подъ натискомъ нѣмцевъ и въ результатѣ многовѣкового процесса, названнаго „процессомъ германизаціи балтійскаго славянства", явилось подчиненіе его нѣмецкой національности, причемъ и само древне-славянское Поморье („Померанія") вошло во второй половинѣ XII-го вѣка въ составъ германской имперіи, а на развалинахъ балтійско-славянской торговли сталъ быстро развиваться балтійско-нѣмецкій ганзейскій союзъ. Нѣмцы не замедлили воспользоваться проторенными ихъ предшественниками восточными путями и уже въ послѣдніе годы того же XII-го вѣка на берегахъ чудско-ливскаго поморья появляются ихъ передовые бойцы,—сначала въ видѣ смиренныхъ миссіонеровъ, внѣдряющихъ среди языческихъ финскихъ аборигеновъ свѣтъ Христова ученія, а затѣмъ и въ видѣ германизаторовъ и покорителей, основывавшихъ въ странѣ крѣпости (Ригу, Икскуль и др.), а въ первые годы XIII-го вѣка учреждающихъ здѣсь, въ лицѣ рижскаго епископа Альберта, извѣстный „Орденъ рыцарей меча" или „Меченосцевъ" („Божьихъ дворянъ"—какъ называли наши предки рыцарей этого ордена), съ которымъ такъ часто доводилось считаться нашимъ предкамъ XIII-го—XVI-го вѣковъ. Германизація Чудскаго поморья не замедлила привести нѣмцевъ въ столкновеніе съ русскими городами,—сначала Полоцкомъ, а затѣмъ Псковомъ и Новгородомъ. Уже въ 1200-мъ году вынужденъ былъ полоцкій князь Владиміръ предпринять по р. Двинѣ походъ на нѣмцевъ, окончившійся неудачною осадою имъ крѣпости Икскуль, а одинъ изъ двинскихъ удѣльныхъ князей, Всеволодъ, княжилъ въ г. Герсикѣ (Крейценбургъ), въ качествѣ данника и подручника рижскаго епископскаго престола. Войны съ ливонскими нѣмцами продолжались Новгородомъ и Псковомъ въ теченіе всего XIII-го и XIV-го вѣковъ и ими, какъ извѣстно, прославился князь Александръ Невскій, выступившій мощнымъ оплотомъ сѣверной Руси противъ надвигающагося съ рижскаго побережья колонизаціоннаго и германизирующаго движенія западныхъ пришельцевъ.

Только что отмѣченное положеніе вещей не могло не подорвать русскаго вліянія по отношенію къ краю, лежащему къ западу отъ Чудского озера и рѣки Великой и опредѣляемому бассейнами рѣкъ Перновы, Аа, Эвста и нижнимъ теченіемъ Двины. Эта территорія сдѣлалась ареною непримиримой борьбы между Русью и міромъ Нѣмецко-Ливонскимъ,—борьбы, которую еще въ

шестидесятыхъ годахъ XVI-го вѣка долженъ былъ вести Грозный царь Иванъ Васильевичъ именно изъ за претензій нѣмцевъ на порубежные ливонскіе города и которая, съ перерывами и съ перемѣннымъ счастьемъ, велась нашими предками вплоть до возвращенія всего этого края исконному русскому вліянію и русской державѣ. Понятно, что потерянными оказались при такомъ положеніи вещей и русскіе водные пути отъ Пскова къ рижскому побережью, да и самый исконно-славянскій путь по Двинѣ сдѣлался для русскихъ, вынужденныхъ теперь выговаривать для себя его свободу посредствомъ договорныхъ соглашеній, зависимымъ отъ укрѣпившихся въ его низовьяхъ нѣмцевъ и ливонцевъ. Ясно, что необходимымъ явился для Пскова иной путь къ Двинѣ, путь обходный и болѣе восточный по отношенію къ путямъ, выше уже отмѣченнымъ нами и пролегавшимъ по спорной и все болѣе и болѣе ускользавшей изъ подъ русскаго вліянія территоріи, на которой даже псковскій пригородъ Юрьевъ, принявшій свое названіе отъ имени основавшаго его въ 1030-мъ г. русскаго великаго князя, къ половинѣ XIII-го вѣка успѣлъ обратиться въ нѣмецкій епископальный городъ „Дорпатъ“ (Дерптъ). Такой водный путь,—и путь, по всей вѣроятности, довольно древній,—на лицо имѣлся и къ разсмотрѣнію его мы въ настоящее время и обратимся, снова взявъ себѣ въ помощь нашу карту № XVI.

Карта эта покажетъ намъ, что юго-восточный уголъ Псковскаго озера принимаетъ въ себя рѣку Великую, вблизи устья которой расположенъ г. Псковъ и которая образуетъ собою артеріальную рѣчную систему всего псковскаго края. Мы уже познакомились съ притоками, впадающими въ эту рѣку съ ея лѣвой и правой сторонъ и вводящими ее въ связь съ верховьями рѣкъ бассейновъ Рижскаго залива и озера Ильменя. Пройдя устья этихъ притоковъ и слѣдуя вверхъ по теченію рѣки, мы увидимъ, что р. Великая, описавъ въ нижнемъ своемъ теченіи большую ломаную луку, вершиною своею, обращенную къ югу, рѣзко поворачиваетъ на сѣверъ и здѣсь беретъ свой истокъ въ озерѣ Вязъ (Малый). Верховье р. Великой представляетъ въ гидрографическомъ отношеніи тотъ интересъ, что оно весьма близко сходится съ верховьемъ р. Ловати, притока озера Ильменя и составного звѣна великаго пути „изъ варягъ въ греки“—съ одной стороны, и съ рѣкою Уща, образующею собою верхнюю часть теченія р. Дриссы—съ другой стороны, чѣмъ и обусловливается связь верховья Великой съ бассейнами верхняго теченія Ловати и

средняго теченія Двины. Эта естественная гидрографическая комбинація создаетъ, такимъ образомъ, два водныхъ и довольно прямыхъ пути, ведущихъ изъ Пскова (р. Великою) и Новгорода (р. Ловатью), посредствомъ рѣки Дриссы, къ той точкѣ средняго теченія Западной Двины, которая опредѣляется устьемъ Дриссы и расположеннымъ здѣсь городомъ Дриссою (въ старину—„Дрись"). Пространство территоріи, лежащее между верховьями рѣкъ Великой, Ловати и Ущи (Дриссы) носитъ всѣ характерные признаки типичнаго междурѣчнаго волока, который не могъ оставаться неутилизируемымъ насельниками новгородско-псковско-двинскаго края. Если ономастическія данныя, не разъ оказывавшія уже намъ услуги въ дѣлѣ изслѣдованія старинныхъ водныхъ путей сообщенія, оказались безсильными для чудско-ливскаго района, съ него онѣмеченными или искаженными названіями урочищъ и населенныхъ пунктовъ [103]), то въ данномъ случаѣ тѣ же данныя еще разъ окажутъ намъ новую и неоцѣненную услугу.

Возвратившись къ нашей картѣ, мы найдемъ здѣсь рядъ названій населенныхъ пунктовъ, которые живо возстановляютъ прежнее судоходно-передаточное значеніе только что отмѣченнаго нами волока. Въ восточномъ углу широкой излучины, образуемой верхнимъ теченіемъ р. Великой и вершиною своею обращенной къ югу, мы найдемъ населенный пунктъ, надъ которымъ значится наименованіе—„Заволочье", указывающее на мѣсто расположенія этого пункта „за волокомъ", что и окажется вполнѣ вѣрнымъ въ топографическомъ отношеніи, такъ какъ этотъ пунктъ лежитъ уже за сѣвернымъ предѣломъ волока, какъ это ясно и усматривается на картѣ. Въ наши дни Заволочье (при озерѣ Подцо) представляетъ собою ничтожный пригородъ Псковской губерніи, опочецкаго уѣзда. Основанный въ 1536-мъ г. царемъ Іоанномъ IV, этотъ городъ былъ впослѣдствіе уѣзднымъ и упраздненъ лишь въ 1777-мъ г., при введеніи новыхъ, екатерининскихъ, губернскихъ учрежденій. Въ старые годы городъ этотъ считался торговымъ, что обусловливалось, конечно, его расположеніемъ на большомъ рѣчномъ волокѣ; въ 1613-мъ г., по крайней мѣрѣ, захватившіе Заволочье воровскіе люди и казаки нашли здѣсь много суконныхъ товаровъ, которые и заграбили, а самый городъ сожгли.

---

[103]) Для примѣра укажемъ на Юрьевъ, обратившійся въ нѣмецкій „Дорпатъ", на Медвѣжью Голову—обращенную въ „Оденпе", Володимерь—въ „Волмаръ", Кесь—въ „Венденъ", Куконосъ—въ „Кокенгаузенъ", Герсикъ—въ „Крейценбургъ", Двинскъ—въ „Динабургъ", Ровной—въ „Ронненбургъ" и т. п.

Старинный городъ Заволочье можетъ быть признанъ, такимъ образомъ, складочнымъ пунктомъ для товаровъ, слѣдовавшихъ велико-дрисскимъ волокомъ съ рѣки Двины, съ Балтійскаго поморья и даже съ рѣчныхъ путей Приднѣпровья; въ послѣднемъ случаѣ черезъ р. Улу, впадающую въ Двину выше г. Полоцка и черезъ днѣпровскій притокъ Березину, соединяющую Западную Двину, какъ мы это уже знаемъ, съ водными сообщеніями днѣпровскаго бассейна.

Продолжая обзоръ нашей карты, къ юго-востоку отъ Заволочья, уже на пространствѣ самаго волока, мы увидимъ группу изъ трехъ населенныхъ пунктовъ, носящихъ названія: „Переволокъ“, „Переволочь“ и „Волоченецъ“, ясно опредѣляющихъ направленіе волоковой передачи между верховьями рѣкъ Великой, Ущи и Ловати.

Всѣ эти гидрографическія особенности занимающей насъ мѣстности, въ связи съ только что приведенными данными ономастическими, самымъ несомнѣннымъ образомъ свидѣтельствуютъ намъ о выдающемся значеніи этой мѣстности въ системѣ старинныхъ сѣверо-западныхъ водныхъ путей сообщенія. Здѣсь устанавливалась связь Пскова съ бассейномъ Западной Двины, минуя подпавшія нѣмецкому вліянію западныя отъ Пскова рѣчныя системы; здѣсь устанавливалась, черезъ посредство уло-березинской рѣчной системы (впослѣдствіе обращенной, какъ извѣстно, и въ искусственную), связь Пскова съ южно-русскими днѣпровскими путями сообщенія; здѣсь образовалось, такимъ образомъ, волоковое сообщеніе между бассейнами Чудского озера, Двины и Днѣпра, которое могло конкурировать съ такимъ же сообщеніемъ между бассейнами озера Ильменя, Двины и Днѣпра, издавно создавшимся на великомъ водномъ пути „изъ варягъ въ греки“, съ выходомъ его къ Днѣпру подъ г. Смоленскомъ. Первое сообщеніе служило преимущественнымъ интересамъ Псковскаго края; второе сообщеніе обслуживало преимущественные интересы Новгородскаго края.

Что бы покончить съ вопросомъ о водныхъ путяхъ сообщенія, ведущихъ къ западу отъ Великаго Новгорода, и съ тѣсно связаннымъ съ этимъ вопросомъ изслѣдованіемъ собственно псковскихъ водныхъ путей сообщенія, замѣтимъ еще разъ, что врядъ ли представляется возможность рѣзко разграничивать между собою эти двѣ группы русскихъ сѣверо-западныхъ водныхъ путей. Обѣ группы путей также близко переплетались между собою, какъ тѣсно переплетались между собою политическіе, торговые

и иные интересы Новгорода и Пскова, въ особенности же до той поры, когда „младшій братъ“ Псковъ отдѣлился отъ своего „старшаго брата“ Новгорода въ самостоятельное народоправство. Условія характера соціально-экономическаго (сообщенія торговыя, состояніе рынковъ и соотношенія спроса и предложенія, продовольственные и иные кризисы), условія космическія (времена года и обусловливаемое ими состояніе погоды, что представлялось особенно существеннымъ при переходахъ морскихъ и озерныхъ, уровень водъ въ рѣкахъ и т. п.), а въ особенности условія политическія (войны, усобицы, опасеніе непріятельскихъ вторженій или репрессалій), легко заставляли мѣнять установившіеся маршруты и въ отдѣльныхъ случаяхъ избирать, быть можетъ болѣе отдаленные и кружные, но за то болѣе покойные, удобные и безопасные пути слѣдованія торговыхъ и другихъ каравановъ.

Б. „Низовые“ отъ Новгорода (волжскіе) пути.

Мы познакомились съ „варяжскими“ путями отъ Новгорода, открывавшими новгородцамъ доступъ въ страны прибалтійскаго побережья. Перейдемъ теперь къ „низовымъ“ отъ Новгорода воднымъ путямъ,—такъ назывались у новгородцевъ пути, которые вели къ бассейну р. Волги и, далѣе, къ волжскому понизовью, согласно съ чѣмъ „низовыми“ именовались и купцы, торговавшіе по рѣкѣ Волгѣ и ея притокамъ.

Всѣ историки и географы согласны между собою въ томъ положеніи, что водный путь Волгою уже изъ глубины отдаленнѣйшихъ вѣковъ знакомъ былъ народамъ и племенамъ, населявшимъ восточную равнину Европы, что значеніе Волги, въ качествѣ торговаго пути, своимъ началомъ должно быть отнесено къ временамъ еще доисторическимъ и что уже въ IX-мъ вѣкѣ, т. е. въ ту пору, къ которой пріурочиваютъ начало русской государственности, верхнее и среднее Поволжье служило ареной важной исторической жизни, являясь воднымъ путемъ на которомъ сталкивались два торговыхъ движенія: одно—съ востока, изъ Булгара, другое—съ запада, отъ береговъ Балтійскаго моря.

Арабскіе авторы свидѣтельствуютъ намъ, что торговые караваны уже издревле бороздили собою волжскія воды, что волжскіе булгары также издревле вели торговлю съ населявшими

верхнее и среднее Поволжье финскими племенами, извѣстными арабамъ подъ собирательнымъ наименованіемъ „народа Вису“ (т. е. Весь и др.), къ которымъ булгары ввозили, между прочимъ, сабельные клинки, вывозя отъ нихъ мѣха бобровъ, соболей и бѣлокъ. Эта торговля, по словамъ арабовъ, была мѣновою и, притомъ, нѣмою: булгары привозили свои товары къ Веси и складывали ихъ въ опредѣленномъ мѣстѣ, отмѣтивъ знакомъ, послѣ чего удалялись; на смѣну имъ являлись туземцы и рядомъ съ булгарскими товарами клали свои, предлагаемые въ обмѣнъ на первые; если булгары оставались довольны предложеннымъ эквивалентомъ, въ такомъ случаѣ уносили туземные товары, въ противномъ же случаѣ брали обратно свои, такъ что при этомъ торгѣ обѣ стороны одна другую даже и не видѣли. Хитрые булгары не допускали въ свои предѣлы финскихъ купцовъ, опасаясь конкуренціи арабовъ; въ тѣхъ же видахъ не пускали они и арабовъ въ верховья Волги, застращивая ихъ баснословными разсказами о канибализмѣ туземцевъ и всякаго рода иныхъ ужасахъ и опасностяхъ, ожидавшихъ ихъ въ „странѣ Вису“ и, этимъ путемъ, сохраняли за собою значеніе посредниковъ въ торговлѣ арабовъ съ верхнимъ Поволжьемъ и странами, за нимъ лежащими. Древнее торговое значеніе великаго волжскаго пути подтверждается и данными нумизматики: „Народы, населявшіе огромный материкъ между морями Балтійскимъ и Каспійскимъ,—писалъ нашъ знаменитый нумизматъ П. С. Савельевъ,—были необходимымъ звѣномъ въ торговлѣ Каспія и Балтики, посредниками между мусульманскимъ востокомъ и европейскимъ западомъ; корысть соединяла на берегахъ Волги и смуглаго аравитянина и бѣлокурыхъ обитателей сѣвера, подданыхъ халифата, съ языческими норманами, славянами и чудью“ [104]).

Рано сдѣлались и Русы обычными ходебщиками по великому волжскому водному пути, проникая этимъ путемъ къ предѣламъ царства волжскихъ булгаръ и къ столицѣ низоваго царства казаровъ. Арабскій писатель Ибнъ-Хордадбе говоритъ о двухъ извѣстныхъ ему водныхъ торговыхъ путяхъ, изъ которыхъ одинъ путь, днѣпровскій—велъ въ Византію, другой, волжскій—въ землю казаровъ, причемъ этотъ авторъ называетъ Волгу „славянскою рѣкою“, въ дополненіе къ названію „Итиль“, подъ которымъ

---

[104]) Бережковъ: „О торговлѣ Руси съ Ганзой“ (стр. 40—41); Борзаковскій: „Исторія Тверскаго княжества“ (стр. 3—4).

рѣка эта была извѣстна его соотечественникамъ [105]. Въ качествѣ торговцевъ, руссы бывали постоянными посѣтителями Булгара и Итиля, гдѣ они образовывали особыя колоніи, а въ казарской столицѣ имѣлся даже особый судья для разбирательства ссоръ и препирательствъ руссовъ между собою. Арабскій путешественникъ и миссіонеръ Ибнъ-Фадланъ оставилъ намъ подробное описаніе руссовъ, которыхъ видѣлъ и наблюдалъ онъ въ булгарской столицѣ; описываетъ ихъ внѣшность, обычаи, образъ жизни и привычки, приводитъ и разсказъ о погребальномъ обрядѣ трупосожженія русса, свидѣтелемъ котораго удалось ему тамъ быть.

Торговый путь Волгою, наряду съ днѣпровскимъ путемъ „изъ варягъ въ греки", хорошо извѣстенъ былъ уже автору нашей древней Повѣсти Временныхъ Лѣтъ: „Потече Волга,—пишетъ онъ,—на востокъ и втечеть семьюдесять жерелъ (т. е. 70-ю рукавами) въ море Хвалисское; тѣмъ же изъ Руси можетъ идти въ Болгары и въ Хвалисы, на востокъ дойти въ жребій Симовъ". Въ неурожайные годы волжскіе булгары снабжали Русь и хлѣбомъ, что намъ уже извѣстно, впрочемъ, относительно новгородцевъ; въ 1024-мъ г. продовольственное бѣдствіе постигло и суздальскую землю: „Бѣ мятежъ великъ и голодъ по всей странѣ,—разсказываетъ лѣтописецъ,—и идоша по Волзѣ (т. е. Волгою) вси людье въ Болгары, и привезоша жито, и тако ожиша". Русскіе дорожили свободою плаванія по Волгѣ и изъ за свободы этого торговаго воднаго пути вели упорныя войны съ Булгаромъ. И. Е. Забѣлинъ утверждалъ, что основною задачею волжско-каспійскаго похода великаго князя Святослава въ 964-мъ г., предпринятаго изъ Кіева, на судахъ, рѣками Десною, Окою и Волгою, было стремленіе очистить для русской торговли великій волжскій путь и пріобрѣсти для нея новые рынки и опорные пункты. Судовый походъ на булгаръ русскихъ князей въ 1183-мъ г. былъ результатомъ столкновеній русскихъ и булгаръ на Волгѣ; такой же характеръ имѣлъ и судовый походъ на булгаръ 1220-го г.,

[105]) Вопросъ о различныхъ названіяхъ интересующей насъ рѣки былъ и остается предметомъ многихъ предположеній и гипотезъ, изъ которыхъ едва ли не самое вѣроятное то, которое признаетъ за наименованіемъ „Волга"—славянское происхожденіе, въ противоположность названію „Ра"—древнихъ западныхъ географовъ, названію „Итиль"—восточныхъ географовъ. Въ древнемъ славянскомъ языкѣ мы имѣемъ слово: „волгскый"—въ смыслѣ „влажный" (откуда и слово „влага"); слѣдовательно, названіе „Волга"—должно соотвѣтствовать прилагательнымъ: „влажная", „обильная водою", „многоводная" (Ср. „Словарь древняго славянскаго языка" А. В. Старчевскаго, стр. 77).

какъ и цѣлый рядъ другихъ вооруженныхъ столкновеній Руси съ Булгаромъ.

Новгородъ являлся, какъ мы знаемъ, главнымъ посредникомъ въ торговлѣ между западомъ и востокомъ. Весьма естественнымъ представляется, отсюда, что новгородцы были уже весьма рано заинтересованы въ томъ, чтобы открыть себѣ удобные и, по возможности, кратчайшіе пути въ Поволжье. Ильменскій край всегда тяготѣлъ, съ одной стороны—къ Балтикѣ, съ другой—къ великому волжскому водному пути, и не даромъ двѣнадцать лѣтъ „гуляетъ“ по Волгѣ-матушкѣ новгородскій эпическій гость Садко прежде, нежели переноситъ свою торговую дѣятельность на „сине море“; не даромъ бьетъ онъ Волгѣ-матушкѣ челомъ на томъ, что „въ добромъ здоровьи отъ нея отходитъ“, не видавъ себѣ съ ея стороны „ни притки, ни скорби“; не даромъ и народная фантазія объявляетъ Волгу сестрою славному озеру Ильменю, съ Садкою посылающею поклонъ братцу своему.....

Въ распоряженіи Новгорода имѣлись, конечно, тѣ же пути сообщенія съ Поволжьемъ, которые вели въ послѣднее изъ верховьевъ Днѣпра и Западной Двины и которые намъ уже извѣстны. Новгородскіе караваны могли подняться р. Ловатью до большого „Оковскаго“ волока, т. е. большимъ греческимъ путемъ, и, достигнувъ верховьевъ Двины и Днѣпра, идти отсюда на востокъ или направленіемъ Днѣпръ-Вазуза-Волга, или направленіемъ Двина-Обша-Вазуза, или же, наконецъ, взять направленіе Днѣпръ-Угра, причемъ послѣднее вывело бы ихъ въ Оку. Только что исчисленные пути, изъ которыхъ кратчайшимъ является только второй (Двина—Обша—Вазуза), были путями кружными, которыми приходилось, вдобавокъ, проходить территоріями чужихъ княжествъ, что, не говоря о таможенныхъ неудобствахъ, представлялось затруднительнымъ въ годы политическихъ недоразумѣній и усобицъ, не говоря о позднѣйшихъ эпохахъ, когда верхне-двинская и верхне-днѣпровская области подпали подъ власть Литвы. Новгороду необходимы были свои собственные выходы къ Волгѣ и къ предѣламъ Ростовско-Суздальской, а затѣмъ и Московской Руси, и эти то самостоятельные новгородскіе низовые пути и должны будутъ занять въ настоящее время наше вниманіе.

Указаніе на одинъ изъ этихъ путей даютъ намъ новгородскія лѣтописи въ относящемся къ 1196-му—1201-му годамъ описаніи новгородскихъ событій и, въ частности, поѣздки архіепископа новгородскаго Мартирія, съ другими сановниками, изъ

Новгорода во Владиміръ. Новгородскій владыка скончался въ самомъ началѣ этого путешествія: „И яко быша на озерѣ Серегери (Селигерѣ) преставися августа 24, и привезоша и, положиша въ притворѣ Св. Софіи“,—разсказываетъ лѣтописецъ [106].

И такъ—озеро Селигеръ, какъ съ несомнѣнною ясностью вытекаетъ изъ этого разсказа, лежало на пути изъ Новгорода во Владиміръ. Это обязываетъ насъ присмотрѣться къ той мѣстности, о которой идетъ здѣсь рѣчь. Обратимся къ нашей картѣ № XVII, представляющей собою часть гидрографической „лабораторіи“, въ которой получаютъ свое бытіе три великія русскія рѣки—Волга, Днѣпръ и Западная Двина. Наша карта,—на которой читатели найдутъ истоки двухъ изъ этихъ рѣкъ, Волги и Двины,—заполнена обширною группою озеръ, разбросанныхъ въ окрестностяхъ нынѣшняго г. Осташкова и служащихъ начальнымъ и естественнымъ водоемомъ для р. Волги, зародившейся нѣсколько къ сѣверо-западу отъ оконечности озера Стержа, которое первое и принимаетъ въ свое водное лоно только что увидѣвшую здѣсь свѣтъ величайшую изъ европейскихъ рѣкъ. Пройдя соединяющіяся между собою озера Стержъ, Вселугъ и Пено, новорожденная рѣка принимаетъ восточное направленіе, проходитъ озеро Волго и, принявъ въ себя притокъ Жукопу и, затѣмъ, вытекающую изъ озера Селигера р. Селижаровку, становится уже рѣкою судоходною, хотя сплавною является она почти отъ самаго своего истока.

Въ сѣверо-западной части нашей карты найдемъ мы рѣку Полу, съ ея притокомъ Щеберихою; въ западной части ея рѣки Тудру и Малую Тудру. Пола образуетъ собою самостоятельный притокъ озера Ильменя; обѣ Тудры впадаютъ въ него черезъ р. Ловать. Всѣ эти рѣки, получая свои истоки въ находящейся передъ нами озерной системѣ, соединяютъ ее, такимъ образомъ, съ озеромъ Ильменемъ, такъ что полоса суши, протянувшаяся между истоками этихъ рѣкъ и истоками рѣкъ Волги, Меглины, Руны, Кути и Волкоты (см. на картѣ), въ сущности представляетъ собою одинъ обширный волокъ, сообщающій новорожденную и еще озерную Волгу съ бассейномъ озера Ильменя. На такой, именно, характеръ этой мѣстности указываютъ и названія нѣкоторыхъ изъ разбросанныхъ здѣсь населенныхъ пунктовъ: селеніе „Переволокъ“, на р. Рунѣ, какъ разъ противъ селенія „Доброе“, при истокѣ Полы; селеніе

106) Карамзинъ: „Исторія гос. Росс.“, III, прим. 102.

„Наволокъ“ на восточномъ берегу нижней части озера Стержа, наискосокъ впаденія въ него Руны; два селенія „Переволокъ“ и „Малый Переволокъ“, расположенныя, одно противъ другого, на изливающейся въ озеро Пено рѣкѣ Кути. Не лишено значенія и названіе „Волкота“ для рѣки, истокомъ своимъ близкой къ этимъ послѣднимъ селеніямъ и южнѣе, уже за предѣлами нашей карты, впадающей въ озеро Охватъ, черезъ которое протекаетъ Западная Двина; возможно, что своимъ верховьемъ эта рѣка также входила въ систему волжскихъ волоковъ, которыхъ имѣлась здѣсь, повидимому, цѣлая сѣть, что вполнѣ и соотвѣтствуетъ, впрочемъ, общему характеру даннаго района.

Это послѣднее обстоятельство затрудняетъ рѣшеніе вопроса о направленіи волока, соединявшаго здѣсь Волгу съ бассейномъ озера Ильменя. Во всякомъ случаѣ несомнѣнно, что отъ Новгорода и оз. Ильменя караваны слѣдовали наиболѣе прямымъ водянымъ путемъ, каковой и представляетъ собою рѣка Пола, причемъ на дальнѣйшее направленіе волоковой передачи даютъ указаніе названія селеній „Переволокъ“, на рѣкѣ Рунѣ, и „Наволокъ“, на озерѣ Стержѣ, противъ устья послѣдней; вполнѣ вѣроятнымъ явится предположеніе, что рѣки Руна и Меглина играли нѣкоторую вспомогательную роль при этой передачѣ и что въ протокѣ, соединяющемъ озера Стержъ и Вселугъ (въ районѣ мѣстечекъ Наволокъ, Косицкое и Залѣсье) и производилась погрузка и посадка карановъ въ волжскія суда. Насъ не должно смущать при этомъ названіе озера „Серегерь“ (Селигеръ), фигурирующее въ лѣтописномъ разсказѣ о смерти новгородскаго владыки: это названіе являлось,—да еще и въ наши дни часто является таковымъ,—общимъ для обозначенія всей озерной системы, дающей Волгѣ ея начальное водное богатство.

Загадочнымъ остается еще указаніе на болѣе южный волокъ, прилегавшій къ озеру Пено и направленіе котораго намѣчается селеніями „Переволокомъ“ и „Малымъ Переволокомъ“ и рѣкою „Волокотою“, такъ какъ этотъ волокъ стоитъ особнякомъ и верстахъ въ 30-ти разстоянія отъ только что разсмотрѣннаго нами верхняго волока. Мы врядъ ли ошибемся, если выскажемъ увѣренность, что этотъ волокъ, соединявшій съ озеромъ Пено, иначе съ Волгою, рѣку Тудру (Большую или Малую), обслуживалъ интересы воднаго сообщенія съ верхнею Волгою города Великихъ Лукъ и района средняго теченія р. Ловати, вообще; Тудра впадаетъ въ Ловать почти на половинномъ разстояніи ея теченія между Великими Луками и озеромъ Ильменемъ и лучанамъ, же-

лавшимъ попасть въ верховья Волги, удобнѣе было пользоваться рѣкою Тудрою, нежели спускаться до оз. Ильменя, входить въ него и, затѣмъ, подниматься вверхъ по р. Полѣ до верхне-волжской озерной системы. Направленіе этого воднаго пути опредѣлится слѣдующимъ образомъ: Великіе Луки—Ловать—Тудра—Волга (сравни карты №№ XVI и XVII).

Спускаясь по р. Волгѣ, новгородскіе и, вообще, верхневолжскіе караваны достигали устья р. Вазузы, у котораго въ началѣ XIII-го столѣтія возникъ нынѣшній городъ Зубцовъ, и отсюда для нихъ открывалось въ предѣлы Ростовско-Суздальской земли шесть путей, обусловливаемыхъ впадающими въ Волгу, съ правой стороны, на протяженіи плеса отъ г. Зубцева до г. Нижняго Новгорода, притоками: Вазуза, Шоша, Дубна, Нерль, Которосль и Ока. Остановимся на этихъ шести водныхъ путяхъ, составляющихъ продолженія или версіи одного общаго верхневолжскаго (отъ волжскихъ истоковъ до устья Вазузы) пути.

Ближайшій отъ истоковъ Волги путь—это путь Вазузскій (см. карту № XVIII). Вступивъ въ устье р. Вазузы, верхневолжскіе караваны поднимались этою рѣкою до нынѣшняго селенія „Плоская“, гдѣ переходили въ устье впадающаго здѣсь въ Вазузу ея притока Гжать и этимъ послѣднимъ поднимались до селенія Гжать (нынѣ г. Гжатскъ). Этимъ путемъ могли идти также караваны днѣпровскіе и двинскіе, направлявшіеся въ Ростовско-Суздальскую землю р. Вазузою по пути, въ своемъ мѣстѣ нами уже разсмотрѣнному (см. карту № XIII). Въ настоящее время обмелѣвшая р. Гжать почти совсѣмъ утратила свое судоходное значеніе, а слѣдомъ за тѣмъ стало падать и торговое значеніе Гжатской пристани, учрежденной Петромъ Великимъ,—конечно на существовавшемъ здѣсь уже раньше водномъ пути,—въ интересахъ снабженія изъ центральныхъ губерній продовольствіемъ его излюбленнаго дѣтища, новой столицы Петербурга; но еще недалеко отъ насъ то время, когда гжатское купечество вело непосредственную и милліонную торговлю съ Петербургомъ и когда 45 пристаней, находившихся на р. Гжати, давали работу нѣсколькимъ сотнямъ судовъ, ежегодно сплавлявшихся въ Волгу по этой, когда то судоходной и многоводной, рѣкѣ [107]. Верстъ на 16 всего подошли къ г. Гжатску и къ р. Гжати верховья рѣки Москвы, образуя здѣсь между обѣими рѣками (по линіи Гжатскъ—Пет-

[107]) „Географическо-Стат. Словарь“ Семенова, т. I стр. 628—630.

ровское—Глинки) волокъ, протяженіе котораго сократится до еще меньшаго разстоянія (верстъ до 8-ми) при вполнѣ вѣроятномъ предположеніи, что переволакивавшіеся здѣсь изъ одной рѣки въ другую грузы пользовались двумя восточными и неизвѣстными намъ по имени притоками Гжати. Сплавъ по Москвѣ-рѣкѣ и въ настоящее время начинается уже отъ границы московской губерніи [108]), т. е. отъ обозначеннаго на нашей картѣ села Грибово, но несомнѣнно, что лѣтъ за 600—700 тому назадъ онъ начинался много выше по теченію этой рѣки. Вступивъ въ воды р. Москвы, верхневолжскіе, днѣпровскіе и двинскіе караваны шли этою рѣкою въ предѣлы московскіе, рязанскіе и владимірскіе волокомъ между рѣками Москвою и Клязьмою, близъ г. Москвы (какъ это видно на нашей картѣ № I), т. е. путемъ, которымъ направлялось, вѣроятно, и новгородское посольство, имѣвшее въ своемъ составѣ архіепископа Мартирія [109]).

Слѣдующій путь въ Ростовско-Суздальскую землю открывался отъ Волги ея притокомъ рѣкою Шошою, впадающею въ Волгу между городами Тверью и Корчевымъ. Этотъ путь выясняется нашими картами №№ XIX и XVIII. Вступивъ у нынѣшняго селенія „Шоша“ въ воды одноименной ему рѣки, караваны поднимались этою послѣднею въ ея притокъ рѣку Ламу, которою и шли до г. Волоколамска („Волокъ Ламскій“ основанъ въ половинѣ XII-го в.), самое названіе котораго указываетъ на существованіе здѣсь волоковой передачи грузовъ. Въ наши дни рѣки Шоша и Лама не судоходны и, по свидѣтельству г. Семенова, волоколамскіе торговцы нынѣ отправляютъ отсюда закупаемые ими по уѣзду товары (хлѣбъ, сало, пеньку) черезъ Гжатскую пристань, въ Петербургъ и Тверь, т. е. доставляютъ ихъ на эту пристань гужевымъ путемъ около 90 верстъ протяженія. Такое значительное протяженіе волокомъ названо быть, конечно, не можетъ, а потому необходимо предположить, что названіе „волока“ должно быть въ данномъ случаѣ отнесено къ другому междурѣчному пространству. Оно должно быть отнесено, именно, къ пространству, отдѣляющему верховья Ламы отъ бассейна рѣки Рузы, притока Москвы-рѣки, или въ лицѣ самой Рузы, или,—что вѣроятнѣе,—отъ верховьевъ ея притока р. Озерной, еще недавно

---

[108]) Ibid., т. III, стр. 317.

[109]) Варіантомъ этого пути могъ явиться и путь: Волга—Держа—Руза—Москва, какъ высказывается въ данномъ случаѣ Ходаковскій („Пути сообщенія и пр.,“ стр. 33).

бывшей на всемъ своемъ протяженіи, начиная отъ озера Тростенскаго, рѣкою сплавною [110]). Не болѣе 12-ти верстъ отдѣляютъ о з е р о К а з а н с к о е, находящееся въ верховьяхъ Ламы, отъ почти прямоугольнаго колѣна р. О з е р н о й (близъ селенія Высокаго), какъ это усматривается изъ нашей карты № XVIII. Рѣка Руза выводила караваны въ р. М о с к в у, а эта послѣдняя вела ихъ въ тѣ же районы Ростовско-Суздальской земли, въ которые велъ ихъ и разсмотрѣнный нами передъ этимъ водный вазузскій путь. Бѣглый взглядъ на карту убѣдитъ насъ въ томъ, что шошинско-ламскій путь являлся также удобнѣйшимъ и кратчайшимъ для сообщенія съ ростовско-суздальскимъ заволжьемъ Твери и ея ближайшей округи.

Къ только что указаннымъ воднымъ путямъ примыкалъ еще одинъ южный путь, который мы считаемъ необходимымъ отмѣтить здѣсь. Въ самомъ низу карты № XVIII читатели найдутъ верховье р ѣ к и В о р ы, одинаково близко подошедшее и къ верховьямъ Гжати и къ верховьямъ Москвы-рѣки. Эта р. Вора представляетъ собою лѣвый притокъ р. Угры, въ свою очередь впадающей въ Оку; а такъ какъ намъ уже извѣстно, что р. Угра входитъ въ связь съ бассейнами рѣкъ Днѣпра, Десны и Сейма, а черезъ послѣднюю и съ бассейномъ рѣки Дона (см. карты №№ XIII и XIV), то для насъ станемъ яснымъ, что здѣсь открывается о д н а изъ т о ч е к ъ с о п р и к о с н о в е н і я Т в е р с к а г о и Р о с т о в с к о - С у з д а л ь с к а г о П р и в о л ж ь я съ с и с т е м о ю ю ж н о р у с с к и х ъ в о д н ы х ъ п у т е й с о о б щ е н і я.

Верстахъ въ 25-ти прямого разстоянія отъ Корчева впала въ Волгу, ниже этого города, р ѣ к а Д у б н а, уже въ самомъ нижнемъ теченіи своемъ принимающая съ запада рѣку Сестру. Здѣсь мы имѣемъ дѣло съ третьимъ и весьма важнымъ пунктомъ соединенія Волги съ южнымъ Заволжьемъ и, въ частности, Тверскаго края съ Москвою, Рязанью и ихъ районами.

Карта № XX дастъ намъ точное представленіе объ этой водной системѣ. Поднявшись изъ Волги р ѣ к а м и Д у б н о ю и, затѣмъ, ея притокомъ С е с т р о ю до находящагося нынѣ на правомъ берегу послѣдней селенія „Устье“, караваны достигали здѣсь пункта, въ которомъ Сестра принимаетъ въ себя съ восточной стороны р ѣ к у Я х р о м у, открывающую прямой путь къ г. Дмитрову. Но не въ этомъ заключалось важное значеніе дубно-се-

110) См. „Геогр.-Стат. Словарь“ Семенова, т. I, стр. 531, III, стр. 603, V, стр. 227, 819.

стринской водной системы: оно сводилось къ доставляемому ею ближайшему сообщенію Москвы съ Волгою. Дѣйствительно, устье р. Дубны представляетъ собою ту именно точку волжскаго теченія, въ которой Волга на кратчайшее разстояніе приближается къ г. Москвѣ. Верховья дубнинскаго притока Сестры весьма близко сходятся, какъ это видно изъ нашей карты, съ верховьями рѣки Истры, лѣваго притока Москвы-рѣки; здѣсь, въ районѣ селеній Сенежъ и Радино (на р. Сестрѣ) и Спасское Гришино и Ростовское (въ верховьяхъ р. Сестры), волокъ, раздѣляющій оба рѣчные бассейна, не превышаетъ разстояніе верстъ въ 5—8. Переваливъ въ р. Истру, караваны шли этою рѣкою въ Москву-рѣку и достигали г. Москвы, а спустившись Москвою-рѣкою въ р. Оку—не только достигали г. Рязани, но входили въ связь съ уже извѣстными намъ южно-русскими водными путями.

Рѣка Дубна и въ настоящее время считается судоходною отъ впаденія въ нее Сестры до своего устья; Семеновъ свидѣтельствуетъ, что еще въ послѣднее время изъ Сестры ежегодно сплавлялось въ Дубну до сорока судовъ съ различнымъ грузомъ (хлѣбъ, сало, пенька, спиртъ и пр.); р. Истра, считающаяся въ наши дни судоходною только во время весенняго половодья, „входитъ почти вся,—пишетъ г. Семеновъ,—въ систему сообщенія р. Москвы съ Волгою“. Описываемая нами водная система хорошо извѣстна была еще Герберштейну (перв. полов. XVI-го в.), который, представивъ взаимное положеніе рѣкъ Дубны, Сестры и Яхромы, заявляетъ, что „такое удобное расположеніе рѣкъ представляетъ большія выгоды купцамъ, которые безъ большого труда ввозятъ товары изъ Каспійскаго моря по Волгѣ въ различныя страны и даже въ самую Москву“. Въ первой половинѣ XIX-го столѣтія осуществлялось даже предположеніе воспользоваться рѣками Дубною, Сестрою и Москвою для сооруженія здѣсь искусственной системы, имѣвшей создать ближайшее водное сообщеніе съ Волгою нашей первопрестольной столицы. Въ теченіи 1825—1850 г.г. производились здѣсь работы по устройству волжско-московскаго искусственнаго пути, по которому открыто было уже и движеніе, но впослѣдствіе (1860 г.), съ окончаніемъ постройки Николаевской желѣзной дороги, эта недоконченная система была признана безполезною, а слѣдомъ за тѣмъ и закрыта [111]). Извѣстно,

[111]) Э. Ф. Гершельманъ: „Историческій очеркъ внутреннихъ водяныхъ сообщеній“, СПБ. 1892, стр. 71—72.

что въ настоящее время поставленъ министерствомъ путей сообщенія на очередь обширный проектъ капитальнаго гидротехническаго устройства рѣкъ Оки и Москвы, съ цѣлью созданія непрерывнаго воднаго пути Москва—Нижній Новгородъ.

Важное въ старинной Россіи гидрографическое значеніе р. Дубны обусловило собою и такое же важное значеніе въ торговомъ отношеніи г. Дмитрова, сдѣлавшагося ярморочнымъ центромъ: „А кто пріѣдетъ,—читаемъ въ одной изъ таможенныхъ грамотъ первой четверти XVI-го в.,—изо всѣхъ городовъ и изъ волостей Московскія земли, и новгородецъ, и псковитинъ, и тверитинъ, и казанецъ, и рязанецъ, и иноземецъ всякой, въ паузкѣ (родъ грузового судна) къ городу Дмитрову, и сколько будетъ въ паузкѣ во днѣ досокъ, и намѣстнику имати съ доски донные по алтыну“ и пр. Въ частности, г. Дмитровъ пользовался значеніемъ рынка и пристани для отстоящей отъ него всего въ 30-ти верстахъ Троице-Сергіевой обители; отъ г. Дмитрова, рѣками Яхромою, Сестрою и Дубною, монастырская братія посылала въ Волгу суда съ хлѣбомъ и солью, а равно посылала этимъ же путемъ въ Шексну за рыбою, какъ это видно изъ жалованной грамоты монастырю отъ 1566-го года [112]).

Карта № XX покажетъ намъ, что черезъ посредство своего лѣваго притока Яузы, Москва-рѣка входитъ въ близкое соединеніе съ р. Клязьмою, такъ какъ волокъ всего въ 8—10 верстъ отдѣляетъ озеро Лосинное, въ верховьяхъ Яузы, отъ селенія Черкизово, на Клязьмѣ. Въ наши дни Клязьма судоходна лишь отъ г. Покрова, но возможно допустить, что лѣтъ 700 тому назадъ производилась этимъ путемъ передача грузовъ изъ Москвы-рѣки въ р. Клязьму и, далѣе, къ г. Владиміру; вспомнимъ, затѣмъ, что р. Яуза въ концѣ XVII-го стол. еще въ состояніи была служить будущему Великому Преобразователю Россіи для его судовыхъ потѣхъ.

Перенесемъ теперь наше вниманіе на карту № XXI, которая введетъ насъ въ самое, такъ сказать, „сердце“ старой Ростовско-Суздальской земли, куда еще въ XI—XIII вѣкахъ мало по малу переходитъ біеніе пульса русской исторической жизни и гдѣ этотъ пульсъ уже съ полною силою забился послѣ татарскаго погрома, который отторгнулъ Русь южно-приднѣпровскую отъ

---

112) „Геогр.-Стат. Словарь“ Семенова, II, стр. 134—135, 370; Герберштейнъ: „Записки о Московіи“, стр. 117—118; Замысловскій: „Герберштейнъ и пр.,“ стр. 191—192; „Энциклоп. Словарь“ Брокгауза и Ефрона, полут. XXI, стр. 211.

Руси сѣверо-восточной, ростовско-суздальской, и положилъ начало возвышенію государства Владимірскаго, а за нимъ и Московскаго, завершившаго сложный и длительный процессъ централизаціи. На этой картѣ найдемъ мы четыре весьма древнихъ города Ростовско-Суздальской земли. Первый и древнѣйшій изъ нихъ—Ростовъ, еще въ доисторическія времена возникшій въ территоріи разселенія финскаго племени Мери; расположенный на берегахъ озера Неро, этотъ городъ соединялся съ Волгою рѣкою Которослью, впадающею въ нее у г. Ярославля. Слѣдующимъ изъ этихъ городовъ является г. Переяславль (Залѣсскій), расположенный при озерѣ Плещеевѣ и впадающей въ него рѣкѣ Трубежѣ, а съ Волгою соединяющійся рѣкою Большою Нерлью, которая вытекаетъ изъ того же озера и вливается въ Волгу нѣсколько выше г. Калязина. Третій городъ—Суздаль, лежащій близь впаденія р. Каменки въ р. Нерль (одноименную упомянутой выше или Малую), и четвертый—Владиміръ, расположенный на р. Клязьмѣ и явившійся политическимъ предшественникомъ Москвы; эти два послѣдніе города имѣютъ съ Волгою лишь посредственное и довольно кружное водное сообщеніе рѣкою Клязьмою и нижнимъ теченіемъ р. Оки, выводившей верховые клязьмо-окинскіе караваны къ г. Нижнему Новгороду, слѣдовательно въ пунктъ волжскаго теченія, находящійся уже въ близкомъ сосѣдствѣ съ предѣлами булгаро-казанскихъ владѣній и на торномъ и прямомъ водномъ пути къ Каспію и Пріуралью.

Уже самый поверхностный взглядъ, брошенный на нашу карту, обнаружитъ, что всѣ эти четыре города связаны между собою водными путями, образуемыми озерами Неро и Плещеевымъ и рѣками Клязьмою, Малою Нерлью (суздальскою), Сарою и ихъ притоками; эта связь, которой суждено было сыграть видную роль въ минувшихъ историческихъ судьбахъ интересующаго насъ древняго района—представляется на столько наглядною, что не требуетъ дальнѣйшихъ поясненій и комментарій.

Мы разсмотрѣли заволжскіе, по отношенію къ Новгородскому краю, водные пути, которые прорѣзываютъ обширное пространство территоріи, заключающееся между теченіями рѣкъ Волги и Оки. Это территоріальное пространство дало матеріалъ для начальнаго зарожденія и роста Владимірско-Московскаго государства и уже въ первыя поры исторической жизни Руси послужило ареною колонизаціонной дѣятельности, направлявшейся сюда какъ съ сѣверо-запада, изъ новгородскаго, ильменскаго, центра, такъ и съ юго-запада, изъ центра кіевскаго, днѣпровскаго. Здѣсь прихо-

дили въ соприкосновеніе между собою Русь сѣверная и Русь южная; здѣсь сталкивались между собою культура русская съ культурою восточно-булгарскою; здѣсь пролегали важнѣйшія двѣ водныя магистрали, Волга и Ока, связывавшія между собою западъ и востокъ, Европу и Азію. Здѣсь была колыбель будущей единой Руси, единой русской территоріи, единаго русскаго народа; здѣсь билось и сердце этой единой Руси вплоть до той поры, когда желѣзная воля Преобразователя Россіи снова перенесла этотъ пульсъ на далекій сѣверо-западъ, къ сумрачнымъ берегамъ пустыннаго финскаго морского прибрежья, гдѣ Русь еще за тысячу лѣтъ отъ нашихъ дней имѣла, впрочемъ, не только свое „окно“, но и широкую „дверь“ въ Европу, хорошо теперь уже извѣстную намъ подъ наименованіемъ лѣтописнаго пути „изъ варягъ въ греки“.

Всѣ водные пути, прорѣзывающіе разсмотрѣнную нами территорію и первоначально создавшіеся въ интересахъ обоихъ древнѣйшихъ центровъ русской политической жизни и русской передаточной промышленности,—новгородскаго и кіевскаго,—впослѣдствіе, съ паденіемъ Руси южно-русской, кіевской и галицко-волынской, и съ прекращеніемъ политической самобытности Великаго Новгорода, достаются въ всецѣлое наслѣдіе государству Московскому, которое и утилизируетъ ихъ уже въ интересахъ всего, объединеннаго теперь, русскаго народа и русскаго государства.

В. Сѣверно-волжскіе пути.

Рѣчь шла у насъ до сихъ поръ о путяхъ въ Заволжье, направлявшихся отъ Новгорода и имѣвшихъ исходные пункты свои или въ самыхъ верховьяхъ этой рѣки, или въ устьяхъ рѣкъ, впадающихъ въ Волгу съ правой, южной, стороны,—путяхъ, которые являлись настолько же новгородскими, насколько и владимірскими, московскими и, наконецъ, общерусскими.

Но мы имѣемъ передъ собою и сѣверные пути къ Волгѣ и отъ Волги,—пути уже чисто новгородскіе, обслуживавшіе интересы новгородскихъ пятинъ и волостей и входившіе въ соединеніе съ Волгою рѣками, вливающимися въ нее съ лѣвой, сѣверной, стороны, причемъ эти сѣверные отъ Волги пути остаются, само собою разумѣется, въ самой тѣсной связи съ уже разсмотрѣнными южными приволжскими водными путями, такъ какъ пути обѣихъ этихъ группъ взаимно дополняютъ другъ друга, являются какъ бы естественнымъ продолженіемъ одинъ другого.

Намъ извѣстны три водныхъ пути, направлявшихся къ Волгѣ отъ Новгорода и отъ его сѣверныхъ владѣній, причемъ всѣ эти три пути могутъ быть признаны по отношенію къ ладого-невскому торговому транзиту лишь версіями одного и того же основного пути, непосредственно восполняющаго магистральный варяго-греческій (т. е. р. Нева—Ладожское озеро—р. Волховъ—озеро Ильмень—р. Ловать и т. д. на югъ) путь, открывая ему болѣе или менѣе прямые выходы къ Волгѣ. Эти пути давали возможность сообщаться между собою Волгѣ и Балтійскому побережью помимо великаго волго-двинскаго волока у Смоленска, пролегая къ Волгѣ черезъ обширное и низменное пространство сѣвернаго Заволжья, заключающееся въ предѣлахъ, обозначаемыхъ теченіемъ Волги—на югѣ, озеромъ Ильменемъ и рѣками Волховымъ и Ловатью—на западѣ, Ладожскимъ и Онежскимъ озерами—на сѣверѣ, верховьями рѣкъ Онеги и Сѣверной Двины—на востокѣ. Съ точки зрѣнія имѣющихся въ немъ водныхъ путей, это пространство представляетъ собою естественное и логически необходимое восполненіе уже обслѣдованнаго нами территоріальнаго пространства, заключающагося между теченіями рѣкъ Волги и Оки, съ его системою водныхъ путей, причемъ верхнее теченіе Волги образуетъ какъ бы демаркаціонную линію между этими двумя пространствами и этими двумя группами водныхъ путей сообщенія.

Исходнымъ пунктомъ перваго изъ этихъ сѣверныхъ путей является рѣка Мста, впадающая въ озеро Ильмень въ сѣверо-восточной части его побережья, верстахъ въ десяти къ юго-востоку отъ Новгорода, и отчасти даже сливающая свое устье съ истокомъ р. Волхова,—этого сѣвернаго звена великой варяжской водной магистрали. Второй путь имѣетъ своимъ исходнымъ пунктомъ рѣку Сясь, впадающую въ Ладожское озеро почти рядомъ съ устьемъ р. Волхова, нѣсколько только восточнѣе его, и, такимъ образомъ, этотъ путь непосредственно отдѣляется по направленію къ Волгѣ отъ того же Волхова, но только у противоположнаго, сѣвернаго, конца этой рѣки—протока; ясно, что и этотъ путь въ сущности представляетъ собою восточную вѣтвь великаго варяжскаго пути. Много далѣе отодвинулся къ востоку исходный путь третьяго изъ разсматриваемыхъ нами сѣверныхъ водныхъ путей, каковой пунктъ мы и находимъ въ устьѣ рѣки Вытегры, изливающейся въ юго-восточный уголъ Онежскаго озера, что значительно удлиняетъ эту третью версію ладого-волжскихъ путей, такъ какъ для того, чтобы до-

браться до устья Вытегры, идущимъ изъ Ладожскаго озера караванамъ нужно было, оставивъ справа устье р. Волхова, обогнуть каботажнымъ плаваніемъ юго-восточное побережье этого озера, идти далѣе всѣмъ теченіемъ впадающей въ него рѣки-протока Свири, входить въ Онежское озеро и этимъ послѣднимъ (конечно каботажнымъ же плаваніемъ вдоль южнаго побережья) продолжать путь къ устью Вытегры.

Только что отмѣченные нами три водныхъ ладого-волжскихъ пути представляютъ для русской гидрографіи и гидротехники тотъ интересъ, что ими данъ былъ матеріалъ для сооруженія трехъ крупнѣйшихъ и значительнѣйшихъ русскихъ искусственныхъ водныхъ системъ, извѣстныхъ подъ названіемъ системъ Вышневолоцкой, Тихвинской и Маріинской, предначертанныхъ Петромъ Великимъ для поддержанія сообщенія волжскаго бассейна съ С.-Петербургомъ и его портомъ и сходящихся какъ разъ въ томъ пунктѣ финскаго побережья, гдѣ начинался исконный русскій великій водный путь „изъ варягъ въ греки". Эти три колоссальныя гидротехническія системы наши всецѣло покоятся, такимъ образомъ, на основахъ историческихъ и представляютъ собою лишь примѣненіе техники позднѣйшихъ вѣковъ къ естественнымъ воднымъ путямъ, извѣстнымъ и эксплоатировавшимся еще въ далекія поры новгородской самобытности.

Познакомимся болѣе подробнымъ образомъ съ каждою изъ этихъ древнихъ водныхъ системъ сообщенія въ отдѣльности, въ той именно послѣдовательности, въ какой мы о нихъ заговорили.

Карта № XXII даетъ намъ наглядное представленіе о первой изъ этихъ водныхъ системъ. Мы видимъ, что обусловливаемый этою системою путь открывается въ сѣверо-восточной части Ладожскаго озера устьемъ рѣки Мсты, лежащимъ почти рядомъ съ истокомъ р. Волхова; путь отсюда Волховымъ въ Ладожское озеро и, далѣе, къ Финскому заливу—является для разсматриваемой нами системы уже общимъ съ сѣвернымъ участкомъ великаго греческаго пути, а потому мы касаться его теперь и не будемъ. Поднявшись рѣкою Мстою до устья ея лѣваго притока Шегринки, выше этой рѣки караваны достигали порожистаго плеса, извѣстнаго подъ названіемъ „Боровицкихъ пороговъ" и образуемаго преграждающею здѣсь теченіе рѣки возвышенною грядою, составляющею одну изъ отраслей валдайской возвышенности. Въ старину не всѣ караваны рисковали преодолѣвать эти

и до настоящаго времени, несмотря на техническія мѣры къ ихъ устройству, все еще въ весьма значительной степени опасные пороги, вслѣдствіе чего они и обходили Боровицкіе пороги волокомъ, начало котораго обозначается мѣстомъ расположенія нынѣшняго селенія „Волокъ“, въ новгородскую эпоху носившаго названіе Волока Держкова. Этимъ волокомъ шли до древняго, еще временъ новгородской вольности, селенія (нынѣ городъ) Боровичи, у котораго пороги уже теряли свой опасный характеръ, оканчиваясь нѣсколько выше этого пункта, у Опеченскаго Посада. Селеніе Боровичи, получившее свое наименованіе отъ окружавшихъ его когда то дремучихъ боровъ, представляло для мстинскихъ судоходовъ весьма важное значеніе. Здѣсь приводили въ исправность суда, потерпѣвшія поврежденія при взводѣ ихъ порогами, здѣсь суда приготовлялись и къ спуску ихъ послѣдними въ тѣхъ случаяхъ, когда караваны рѣшались идти порогами, безъ обхода ихъ Держковымъ волокомъ; здѣсь жили лоцмана, искусные въ проводѣ судовъ порогами, которымъ Петръ I, устраивая Вышневолоцкую систему, и предоставилъ, въ видахъ поощренія ихъ профессіи, свободу отъ податей; здѣсь была и одна изъ важнѣйшихъ мстинскихъ торговыхъ пристаней. Миновавъ Боровичи и продолжая подниматься вверхъ по Мстѣ, караваны въ ея верховьяхъ входили въ озеро Мстино, служащее этой рѣкѣ истокомъ. Пройдя озеро и достигнувъ его южной оконечности, суда входили въ устье впадающей въ него рѣки Цны и достигали селенія (съ 1770-го г. городъ) „Волочокъ“, которое рѣка эта огибала съ западной стороны, подходя къ нему юго-западнымъ направленіемъ. Здѣсь караваны останавливались и отсюда грузы направлялись уже волокомъ до пристани Никольской, въ новгородскую эпоху извѣстной подъ названіемъ „Николы у Столпа“ или „Николо-Столбенской“, расположенной въ верховьи волжскаго притока рѣки Тверцы. Отъ этого то, приблизительно десятиверстнаго, водораздѣльнаго волока и получило свое наименованіе селеніе „Волочокъ“, находившееся у цнинской оконечности волока, причемъ обыкновенно добавлялось прилагательное Волочекъ „Вышній“, т. е. верхній, въ отличіе отъ волока „Нижняго“ или Держкова, который находился, какъ мы видѣли, ниже Боровичей, для обхода имъ мстинскихъ пороговъ; впослѣдствіе это двойное названіе было удержано и за возникшею на разсматриваемомъ нами водномъ пути искусственною системою, и за переименованнымъ въ уѣздный городъ селеніемъ. Отъ Николостолбенской пристани караваны спускались внизъ по р. Тверцѣ и, миновавъ значи-

тельный и торговый, какъ показываетъ самое названіе его, тверской пригородъ (нынѣ уѣздный городъ) Торжокъ, существовавшій уже въ первой половинѣ XII-го вѣка, разбираемый нами путь выходилъ къ Волгѣ противъ самаго г. Твери, входя здѣсь въ связь съ рѣчными путями ростовско-суздальскаго Заволжья. Часть этого воднаго пути, описаніе котораго имъ и оставлено, совершена была въ 1513-мъ г. барономъ Герберштейномъ, спустившимся въ лодкахъ, по р. Тверцѣ, отъ Вышняго Волочка до Волги [113]).

Что касается самаго способа судоходства по мстино-тверецкому водному пути до устройства Вышневолоцкой искусственной системы, то по даннымъ, собраннымъ нашимъ извѣстнымъ гидрографомъ И. Ф. Штукенбергомъ и основаннымъ на обращавшихся еще въ его время изустныхъ преданіяхъ, весьма древнія, по его словамъ, сообщенія этимъ путемъ Новгорода съ Волгою производились слѣдующимъ образомъ. Грузы взводили по рѣкѣ Тверцѣ, преимущественно на плотахъ; переволочивъ ихъ гужомъ изъ Тверцы въ р. Цну, здѣсь снова грузили ихъ на плоты или въ въ плоскодонныя суда и спускали по р. Мстѣ до Боровицкихъ пороговъ, въ старину окруженныхъ еще густыми лѣсами. У начала пороговъ товары выгружали и съ великимъ трудомъ перевозили лѣсами и болотами („Держковъ“ или „Нижній“ волокъ) до Потерпѣлицъ, гдѣ пороги оканчивались, и отсюда снова на плотахъ или въ судахъ сплавляли ихъ уже до самаго Новгорода. По свидѣтельству Штукенберга, этотъ способъ судоходства долго практиковался по рѣкамъ Тверцѣ и Мстѣ и послѣ устройства здѣсь искусственной системы, выйдя изъ употребленія лишь въ послѣдней четверти XVIII-го столѣтія. Обходъ пороговъ волокомъ не исключалъ, однако, и возможности спуска ими судовъ даже значительной осадки и водоизмѣщенія; тотъ же авторъ свидѣтельствуетъ, что въ 1713-мъ году гвардіи капитанъ кн. Гагаринъ благополучно спустилъ порогами 41 „тялку“,—родъ морскихъ килевыхъ и палубныхъ судовъ,– слѣдовавшихъ въ Петербургъ съ грузомъ пороха и военныхъ снарядовъ. Мы можемъ, съ своей стороны, отмѣтить, что тверецко-мстинскимъ воднымъ путемъ, съ спускомъ ихъ черезъ пороги, въ 1710-мъ г. отправлены были изъ Казани въ Петербургъ 5 кораблей, а въ 1712-мъ г. нѣсколько „катовъ“ (крупные семисотъ-тонныя морскія суда), спущенныхъ съ верфей бывшаго казанскаго адмиралтейства [114].

---

[113]) Герберштейнъ: „Записки о Московіи“, стр. 210.

[114]) „Геогр.-Стат. Словарь“ Семенова, I, стр. 304—305; „Энциклоп. Лексиконъ“ Плюшара, VI, стр. 389, 390—399; Неволинъ: „О пятинахъ новгородскихъ

Исторія Вышневолоцкаго искусственнаго воднаго пути сообщенія, воспользовавшагося только что описаннымъ нами древнимъ естественнымъ воднымъ путемъ, не можетъ быть предметомъ нашего болѣе подробнаго вниманія. Замѣтимъ въ данную минуту, что эта система, къ сооруженію которой Петръ Великій приступилъ въ 1703-мъ году, вслѣдъ за присоединеніемъ къ Россіи части финскаго побережья и за основаніемъ въ устьяхъ р. Невы новой столицы, въ основныхъ своихъ частяхъ заключается въ настоящее время изъ слѣдующихъ составныхъ частей, не упоминая о собственно волжскомъ (Рыбинскъ—Тверь) участкѣ системы: а) Рѣка Тверца отъ устья до Тверецкаго канала (175 верстъ), съ однимъ камернымъ шлюзомъ въ обходъ Прутненскаго порога и съ резервными Заводскимъ и Осугскимъ водохранилицами; б) Тверецкій каналъ (1363,5 сажень), съ шлюзомъ при устьѣ, соединяющій рѣки Тверцу и Цну взамѣнъ прежняго „вышняго“ волока; в) Рѣка Цна, съ воднымъ резервуаромъ (275 саженъ); г) Цнинскій каналъ (575 саженъ), въ обходъ заграждающаго рѣку Цнинскаго бейшлота; д) Рѣка Цна (6 верстъ свободнаго теченія), до озера Мстино; е) Озеро Мстино (12 верстъ), съ шлюзомъ при истокѣ р. Мсты; ж) Рѣка Мста (399 верстъ свободнаго теченія, съ Боровицкими на ней порогами), з) Параллельные между собою каналы Сиверсовъ (8,5 верстъ) или Вишерскій (14,5 верстъ), въ послѣдней версіи съ рѣками Вишерою (5 верстъ) и Малымъ Волховцемъ (4,5 версты). Далѣе путь идетъ уже древнимъ варяго-греческимъ путемъ: рѣка Волховъ, Ладожское озеро (замѣненное Ладожскимъ каналомъ въ 104 версты, параллельно которому въ 1861—1866 г. прорытъ новый открытый каналъ „Императора Александра II“), рѣка Нева, Финское взморье. Вся длина Вышневолоцкой системы, отъ г. Рыбинска до С.-Петербурга, исчисляется (при пользованіи Вишерскимъ каналомъ) въ 1309,4 верстъ [115]).

Второй ладого-волжскій водный путь, нанесенный на нашу карту № XXIII, уже непосредственно соединяетъ Ладожское озеро съ р. Волгою при помощи бассейновъ рѣкъ Сяси, впадающей въ юго-восточный уголъ Ладожскаго озера, и Мологи,

---

и пр.“, приложенія стр. 402, 403, 412; моя статья: „Старые Волга и Каспій“ („Волжскій Вѣстникъ“ за 1892 г., №№ 236, 251, 261, 275, 288).

[115]) „Энциклоп. Словарь“ Брокгауза и Ефрона, полут. XIV, стр. 593—595; Э. Ф. Гершельманъ: „Историческій очеркъ внутреннихъ водяныхъ сообщеній“, СПБ. 1892 (стр. 61—64).

изливающейся въ Волгу у г. Мологи, въ самомъ сѣверномъ пунктѣ теченія этой рѣки.

Несомнѣнно, что этотъ водный путь представлялъ весьма важное значеніе еще въ пору новгородской самобытности, какъ соединявшій почти въ прямомъ направленіи Волгу съ Ладожскимъ озеромъ и находящимся на немъ, при устьѣ Волхова и въ весьма близкомъ разстояніи отъ устья Сяси, важнымъ въ торгово-передаточномъ отношеніи городомъ Ладогою, существованіе котораго восходитъ до глубины первыхъ историческихъ свидѣтельствъ нашей начальной лѣтописи; за древность этого пути говоритъ и почтенный возрастъ расположенныхъ на немъ городовъ, изъ которыхъ Молога упоминается уже въ 1148-мъ г., а Устюжна (нѣсколько въ сторонѣ этого пути)—въ 1340-мъ году. Выгодное направленіе сясь-моложскаго пути, помимо его сравнительной прямизны, раскрывается, уже при бѣгломъ взглядѣ на карту, еще и въ томъ отношеніи, что этотъ путь избавлялъ караваны отъ долгаго плаванія по Волхову, Ильменю и верхней Волгѣ или по опаснымъ мстинскимъ порогамъ, при слѣдованіи обоими (т. е. на Селигеръ или на Вышній Волокъ) западными путями, причемъ выгадывался длинный плесъ Волги отъ ея верховьевъ или отъ г. Твери до г. Мологи.

Возникшая, на почвѣ разсматриваемаго нами пути, искусственная Тихвинская система представляется въ гидротехническомъ отношеніи весьма сложною. Трудно сказать, насколько сложною была передача этимъ путемъ грузовъ въ старинной Россіи; тѣмъ не менѣе, большое обиліе въ тѣ времена лѣсныхъ богатствъ въ бассейнахъ рѣкъ Сяси и Мологи и обусловленная имъ бо́льшая многоводность рѣкъ даютъ намъ право предположить, что передача не была обставлена здѣсь затрудненіями болѣе серьезными сравнительно съ тѣми, какія встрѣчались и на другихъ рѣчныхъ и волоковыхъ сообщеніяхъ. Попытаемся возстановить направленіе древняго сясь-моложскаго воднаго пути

Вступивъ изъ Ладожскаго озера въ воды рѣки Сяси, караваны поднимались этою рѣкою до устья впадающаго въ нее съ правой стороны большаго притока, рѣки Тихвинки, передавшей свое названіе и судамъ („тихвинки“), плавающимъ по ней. Дальнѣйшее плаваніе совершалось вверхъ по р. Тихвинкѣ, вѣроятно до устья рѣки Редани, быть можетъ до погоста „Лучаны“, существовавшаго на этой рѣкѣ въ эпоху новгородской самостоятельности. Въ составъ современной искусственной системы вошло и верхнее теченіе р. Тихвинки, до озера Озерскаго—шлю-

зированное, а выше этого озера расширенное Тихвинскимъ каналомъ, отъ котораго бассейнъ Сяси рядомъ искусственныхъ сооруженій соединяется, посредствомъ озера Сомино и рѣки Соминки, съ бассейномъ Мологи. Въ старину передача шла болѣе прямымъ направленіемъ, на что указываетъ древнее названіе погоста „Волокъ", существовавшаго въ новгородскую эпоху въ самомъ верховьи рѣки Чагодощи, какъ разъ противъ только что упомянутаго нами Лучанскаго погоста, и въ концѣ XVIII-го столѣтія значущагося на картахъ уже подъ названіемъ—„Пристань" [116]). Эти названія даннаго пункта,—„Волокъ", „Пристань",—ясно указываютъ на его отношеніе къ судоходству и мы вправѣ прійти къ заключенію, что именно въ этомъ пунктѣ совершалась въ старину волоковая передача грузовъ изъ бассейна Сяси въ бассейнъ Мологи, именно въ верховья рѣки Чагодощи, оставляя къ сѣверу нынѣшнія составныя части системы—порожистыя, въ нормальномъ состояніи, верховья Тихвинки и р. Соминку. Но гдѣ искать намъ соотвѣтствующій передаточный пунктъ въ бассейнѣ Сяси? Мы уже отмѣтили въ этомъ отношеніи древній погостъ Лучаны, на тихвинскомъ притокѣ Редани, волокъ отъ котораго по направленію къ „Волоку" („Пристань" тожъ) образуетъ собою протяженіе около 20-ти—25-ти верстъ. Возможно, что передача совершалась и къ древнему новгородскому погосту „Климецкому", на рѣкѣ Воложѣ; въ самомъ названіи этой рѣки слышится хорошо знакомый намъ корень „вол", „въл", такъ часто встрѣчавшійся намъ въ мѣстахъ междурѣчнаго волоковаго сообщенія; протяженіе волока Климецкій—Волокъ почти одинаково съ протяженіемъ линіи Лучаны—Волокъ [117]). Отъ погоста Волокъ или Пристань караваны спускались внизъ по рѣкѣ Чагодощѣ, лѣвому притоку Мологи, судоходной даже и въ меженное время и, не смотря на имѣющіеся по этой рѣкѣ, неопасные впрочемъ, пороги, безпрепятственно сплывали въ рѣку Мологу, а этою послѣднею шли до самаго г. Мологи, расположеннаго уже на Волгѣ.

Устье р. Мологи являлось въ древней Руси пунктомъ весьма бойкимъ въ торговомъ отношеніи и уже весьма рано, конечно, образовалась здѣсь ярмарка, почитаемая первою по времени въ

---

[116]) Погостъ „Волокъ" на картѣ новгородскихъ пятинъ, составленной К. А. Неволинымъ, значится также подъ наименованіемъ „Хотеславля" (см. карту къ его труду „О пятинахъ и погостахъ Новгородскихъ).

[117]) На картѣ новгородскихъ пятинъ Неволина Клинецкій погостъ называется также „въ Колбегахъ"; впослѣдствіе (на картахъ конца XVIII-го в.) онъ значится селеніемъ „Климовское", а погостъ Лучаны—селомъ Лученскимъ.

Россіи и свѣдѣнія о которой оставилъ намъ Герберштейнъ отъ первой четверти XVI-го столѣтія. На эту ярмарку, основавшуюся близъ Холопьяго-Городка, по преданію построеннаго близъ Мологи бѣглыми новгородскими рабами, съѣзжались, по свидѣтельству Герберштейна, торговцы московскіе, шведскіе, ливонскіе, татарскіе (казанскіе?) и „весьма многіе другіе народы изъ восточныхъ и сѣверныхъ странъ"; это была „ярмарка наиболѣе посѣщаемая во всемъ владѣніи московскаго государя, причемъ торговля велась здѣсь большею частью мѣновая",—говоритъ тотъ же авторъ. Другой авторъ (уже XVII-го вѣка), діаконъ Каменевичъ-Рвовскій, повѣствующій со словъ „отцовъ своихъ", говоритъ, что это торжище процвѣтало до княженія Василія Васильевича Темнаго, что сюда „пріѣзжали торговать купцы многихъ государствъ нѣмецкихъ, и польскихъ, и литовскихъ, и грецкихъ, и римскихъ, глаголютъ же и персидскихъ и иныхъ земель". Скопленіе судовъ во время этой ярмарки, продолжавшейся въ теченіи четырехъ лѣтнихъ мѣсяцевъ, бывало въ устьи Мологи такъ велико,—продолжаетъ тотъ же авторъ,—что можно было свободно и не пользуясь услугами перевозовъ переходить по судамъ съ одного берега рѣки на другой. Семьдесятъ кабаковъ широко раскрывали свои гостепріимныя двери съѣзжавшемуся сюда купечеству; до 180-ти пудовъ серебра собиралось здѣсь въ казну отъ однѣхъ только торговыхъ пошлинъ. Тотъ же авторъ свидѣтельствуетъ, что причиною паденія къ концу XV-го вѣка холопье-моложскаго торжища явилось то, что „моложское купечество раздѣлися по инымъ торгамъ,—къ славному городу Архангельску, также и на Свинскую ярманку, потомъ и Желтоводскую (Макарьевскую), и въ Весьегонскую, и на Тихвину новгородскую, и по инымъ: той же моложскій превеликій и первый старый торгъ разно разыдеся" [118]). Эта ярмарка, одну изъ ближайшихъ причинъ паденія которой слѣдуетъ искать, быть можетъ, въ окончаніи политической самостоятельности Великаго Новгорода, явилась ранѣе предшественницею торговаго значенія будущаго города Рыбинска, возникшаго въ 1777-мъ г. нѣсколько выше Мологи, на мѣстѣ находившагося противъ устья р. Шексны селенія (впослѣдствіе слободы) „Рыбное".

Тихвинская искусственная водная система, матеріаломъ для которой послужилъ только что разсмотрѣнный нами

[118]) Карамзинъ: „Исторія госуд. Росс.", т. IV, прим. 323; Герберштейнъ: „Записки о Московіи", стр. 119; Замысловскій: „Герберштейнъ и пр.", стр. 167—168; Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.", стр. 5—7.

древній сясь-моложскій водный путь, нѣкогда въ значительной степени содѣйствовавшій, безъ сомнѣнія, возвышенію торговаго значенія устья Мологи, задуманъ былъ еще Петромъ Великимъ вслѣдъ за началомъ работъ по сооруженію Вышневолоцкой системы, хотя къ осуществленію его проекта было приступлено лишь въ первые годы XIX-го столѣтія. Первоначальное открытіе движенія по этой системѣ, въ ту пору не вполнѣ еще оборудованной, относится къ 1811-му году; въ послѣдующія десятилѣтія не прекращались дополнительныя работы по устройству этой системы, остававшейся въ недостроенномъ видѣ до самыхъ послѣднихъ лѣтъ, когда, какъ извѣстно, были ассигнованы экстренныя суммы и произведены капитальныя работы для приведенія Тихвинскаго воднаго пути въ состояніе необходимаго благоустройства. Основныя составныя части этой искусственной системы образуютъ: а) Рѣка Молога до впаденія въ нея р. Чагодощи (195 верстъ), б) Рѣка Чагодоща (157 верстъ), в) Цѣлая система мелкихъ рѣкъ и озеръ, съ р. Соминкою и озеромъ Соминымъ въ ихъ числѣ и съ двумя соединительными къ рѣкѣ Тихвинкѣ каналами, г) Рѣка Тихвинка до впаденія ея въ р. Сясь (154 версты), д) Рѣка Сясь до Сясьскаго канала (88 верстъ) и г) Сяській каналъ до соединенія его съ каналомъ Ладожскимъ (10 верстъ). Общее протяженіе всей Тихвинской системы, отъ устья р. Мологи до конца Сясьскаго канала, исчисляется въ 666½ верстъ [119]).

Третья и самая восточная версія разсматриваемой нами группы сѣверныхъ путей соединяетъ рѣку Волгу съ сѣверною озерною системою черезъ посредство рѣкъ Вытегры и Шексны. Особенность этого воднаго пути составляетъ то, что при своемъ выходѣ въ р. Волгу онъ весьма близко сходится съ выходомъ сюда же передъ этимъ только разсмотрѣннаго нами пути, такъ какъ устье Шексны расположено всего лишь верстахъ въ 30-ти ниже устья Мологи. Сѣверные выходы этихъ водныхъ путей расходятся между собою, наоборотъ, на весьма значительное разстояніе, такъ какъ устье р. Сясь, впадающей въ Ладожское озеро, отстоитъ отъ устья р. Вытегры, впадающей въ Онежское озеро, на линію въ 220 верстъ прямого протяженія, такъ что общая фигура обѣихъ системъ образуетъ собою, какъ это видно по картѣ, острый уголъ, вершиною обращенный къ лѣвому берегу р. Волги. Общее расположеніе вытегорско-шек-

119) „Геогр.-Стат. Словарь“ Семенова, V, стр. 140; Гершельманъ: „Историч. очеркъ внутренн. водныхъ сообщеній“, стр. 66—67.

снинскаго воднаго пути, послужившаго основою для Маріинской искусственной системы, ясно изъ нашей карты № XXIV.

Караваномъ, желавшимъ воспользоваться разсматриваемымъ нами въ настоящее время путемъ, предстояло длинное и нелегкое плаваніе: изъ Ладожскаго озера имъ приходилось идти всею рѣкою Свирью и южною частью Онежскаго озера, достигая здѣсь устья рѣки Вытегры, въ которую они и входили, поднимаясь ею до озера Матко, образующаго истокъ этой рѣки. Въ низовьи р. Вытегры, верстахъ въ 14-ти отъ ея впаденія въ Онежское озеро, находилась старинная „Вянгинская“ пристань, у которой суда, слѣдовавшія изъ озера, могли оправиться послѣ двухъ озерныхъ переходовъ, а суда, шедшія сверху—приготовиться къ вступленію въ далеко небезопасное плаваніе по озерамъ. Карта покажетъ намъ, что озеро Матко, истокъ Вытегры, недалеко, всего верстахъ въ 15-ти, отстоитъ отъ озера Ковжи, изъ котораго беретъ свое начало рѣка Ковжа,—рѣка уже волжскаго бассейна; волокъ въ 20 верстъ раздѣляетъ между собою рѣки Вытегру и Ковжу по направленію Туроково—Рубежская—Бадогское. На этомъ водораздѣльномъ волокѣ грузы передавались на рѣку Ковжу, которою спускались въ озеро Бѣлое; изъ этого озера караваны вступали въ вытекающую изъ него рѣку Шексну и ею спускались до самой Волги, гдѣ и входили въ связь съ уже извѣстными намъ водными путями Ростовско-Суздальской земли. Несложность этого воднаго пути, съ однимъ волокомъ на всемъ его протяженіи и при благопріятныхъ условіяхъ плаванія по входящимъ въ него рѣкамъ, быть можетъ способна была искупить тѣ неудобства, которыя представлялись утомительнымъ переходомъ по двумъ большимъ сѣвернымъ озерамъ и соединяющей ихъ р. Свири.

Вытегорско-шекснинскій водный путь представлялъ въ старину большое значеніе благодаря тому, что онъ прорѣзывалъ собою Бѣлоозерскую область, въ древнѣйшія эпохи бывшую средоточіемъ разселенія финскаго племени Веси (вспомнимъ что, по лѣтописному сказанію, на Бѣлоозерѣ сѣлъ княжить Синеусъ, одинъ изъ призванныхъ изъ-за моря трехъ братьевъ—варяговъ), а впослѣдствіе игравшую не послѣднюю роль въ начальной исторіи Московскаго государства. Отъ верховьевъ Шексны шелъ водный путь къ Кубенскому озеру и въ область бассейна Сѣверной Двины, а низовья Шексны издавно пользовались большимъ значеніемъ въ области рыбопромышленности: въ устьяхъ этой рѣки образовался рыбный рынокъ (Рыбная Слобода, впослѣдствіе г. Рыбинскъ, про-

тивъ шекснинскаго устья), къ которому изъ всѣхъ концовъ Россіи съѣзжались купцы для закупки, пользовавшихся широкою извѣстностью, шекснинскихъ рыбныхъ товаровъ [120]).

Устройство Маріинской искусственной системы, возникшей изъ стариннаго вытегорско-шекснинскаго воднаго пути, обязано своею идеею Великому Преобразователю Россіи, по мысли котораго осуществились и обѣ уже разсмотрѣнныя нами системы— Вышневолоцкая и Тихвинская. Задумавъ еще новый путь для соединенія Волги съ Петербургомъ, Петръ Великій въ 1711-мъ году лично побывалъ на р. Вытегрѣ, гдѣ посѣтилъ Вянгинскую пристань (съ 1773-го г. переименованную въ г. Вытегру) и въ теченіи десяти дней осматривалъ древній волокъ между рѣками Вытегрою и Ковжею. Долго не получала, тѣмъ не менѣе, осуществленія идея Петра: только въ 1799-мъ г. приступлено было къ работамъ по устройству системы, открытой для движенія по ней въ 1810-мъ году и названной „Маріинскою“ въ честь императрицы Маріи Ѳеодоровны. Работы по улучшенію этой системы продолжались и въ послѣдующія десятилѣтія и только въ 18 6-мъ году закончено было капитальное переустройство Маріинской системы, поставившее этотъ колоссальный искусственный водный путь на уровень современныхъ и новѣйшихъ требованій гидротехники и внѣ конкурренціи со стороны двухъ уже разсмотрѣнныхъ нами волжско-петербургскихъ водныхъ путей.

Основныя составныя части Маріинской системы образуютъ: а) Рѣка Шексна, до истока ея изъ Бѣлаго озера, съ устройствомъ по ней шлюзовъ и туэрной тяги судовъ, б) Бѣлозерскій каналъ, въ обходъ одноименнаго ему озера, в) Рѣка Ковжа, съ устроенными по ней шлюзами, г) Соединительный Маріинскій (новый) каналъ, соединяющій рѣки Ковжу и Вытегру, д) Шлюзованная рѣка Вытегра, е) Открытый Онежскій каналъ, въ обходъ одноименнаго озера, ж) Рѣка Свирь, з) Свирскій (открытый) каналъ, въ обходъ Ладожскаго озера, между устьями Свири и Сяси, и) Сяській каналъ, между устьями Сяси и Волхова; въ промежутокъ времени 1878—1883 г.г. оба послѣдніе канала, пришедшіе въ неудовлетворительное состояніе, были замѣнены прорытыми рядомъ съ ними новыми каналами, названными каналами „Императора Александра III“ и „Императрицы Маріи Ѳеодоровны“. Общая длина Маріинской системы, считая

120) Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.“, стр. 5.

ее отъ устья Шексны до устья р. Сяси (т. е. до выходнаго въ Ладожское озеро пункта Тихвинской системы), исчисляется въ 909 верстъ [121]).

Мы познакомились съ водными путями, соединявшими съ рѣкою Волгою сѣверно-новгородскую озерную систему, и видѣли, что относящіеся сюда три пути, на почвѣ которыхъ образовались современныя намъ искусственныя системы Вышневолоцкая, Тихвинская и Маріинская, всѣ имѣютъ направленіе съ сѣверо-запада на юго-востокъ, начинаясь у озеръ Ильменя, Ладожскаго и Онежскаго и имѣя выходные пункты на лѣвомъ берегу Волги, у нынѣшнихъ городовъ Твери, Мологи и Рыбинска.

Но существовалъ въ разсмотрѣнномъ нами районѣ и еще одинъ водный путь, служившій соединительнымъ звеномъ между системами сясь-моложскою и вытегорско-шекснинскою—съ одной стороны, и съ бассейномъ р. Сѣверной Двины—съ другой стороны.

Мы теперь и считаемъ своевременнымъ остановиться на этомъ водномъ пути, представляющемъ собою уже переходъ отъ путей волжско-новгородскихъ къ группѣ водныхъ путей „заволочныхъ“, для чего намъ и доведется вернуться нѣсколько назадъ.

Трудно отвѣтить на вопросъ о томъ, когда именно стали пользоваться новгородцы кружнымъ воднымъ путемъ по р. Свири и Онежскому озеру, тогда какъ у нихъ уже имѣлся подъ руками болѣе прямой и близкій путь сясь-моложскій, который выводилъ ихъ караваны почти къ тому же пункту р. Волги, къ которому выводилъ ихъ и болѣе далекій путь вытегорско-шекснинскій. Остается предположить, что сѣверный путь рѣками Вытегрою и Ковжею главнымъ назначеніемъ своимъ имѣлъ поддержаніе сообщенія съ областью Бѣлозерскою и, далѣе, черезъ Кубенское озеро, съ бассейномъ Сѣверной Двины. Полнаго вниманія заслуживаетъ въ этомъ отношеніи мысль, высказанная Ходаковскимъ, о сравнительно позднемъ возникновеніи вытегорскаго воднаго пути, который до того замѣнялся внутреннимъ воднымъ путемъ, соединявшимъ средніе участки нынѣшнихъ системъ Тихвинской и Маріинской.

---

121) Гершельманъ: „Историч. очеркъ внутренн. водяныхъ сообщеній“, стр. 64—66, 74—76; „Геогр.-Стат. Словарь“ Семенова, III, стр. 174; „Энциклоп. Словарь“ Брокгауза и Ефрона, полут. XIV, стр. 566.

Для возстановленія этого соединительнаго пути намъ придется возвратиться къ картѣ № XXIII, на которой, ниже устья р. Соминки, мы найдемъ лѣвый же притокъ Чагодощи, рѣку Лить, а на срединѣ ея теченія погостъ „Волской“ (обозначенный на картѣ новгородскихъ пятинъ проф. Неволина), названіе котораго наводитъ на мысль о существованіи здѣсь нѣкогда волоковой передачи.

Куда же могъ вести этотъ волокъ? Ходаковскій, хотя ему и не было извѣстно существованіе въ этомъ мѣстѣ древняго погоста съ наименованіемъ его „Волскимъ“, склоняется къ мысли о томъ, что здѣсь существовалъ въ старину волокъ по направленію къ селенію Ильинскому, на р. Колпи (погостъ еще новгородской эпохи), связывавшій между собою рѣку Лить съ рѣкою Колпью, притокомъ рѣки Суды, въ свою очередь изливающейся въ Шексну, и что этимъ путемъ открывалось водное сообщеніе между верхнимъ бассейномъ Мологи и среднимъ теченіемъ Шексны, а быть можетъ даже и непосредственно съ Бѣлымъ озеромъ, если мы допустимъ весьма вѣроятное утилизированіе въ этихъ цѣляхъ цѣлой группы лѣвыхъ притоковъ (см. карту № XXIV) р. Суды, впадающихъ въ послѣднюю ниже устья Колпи и имѣющихъ свои истоки въ озерахъ и низинахъ, прилегающихъ къ юго-западному побережью и къ верховьямъ юго-западныхъ притоковъ Бѣлаго озера.

Этотъ поперечный водный путь, пересѣкавшій подъ угломъ, близкимъ къ прямому, среднія части обѣихъ рѣчныхъ системъ, имѣлъ еще и другое, въ высшей степени важное, значеніе: черезъ посредство Кубенскаго озера и вытекающаго изъ него двинскаго притока Сухоны, онъ открывалъ пути къ бассейну Сѣверной Двины отъ Новгорода (рѣками Мстою и Сясью, или же волокомъ отъ р. Мсты до Чагодощи) и отъ Волги (рѣкою Шексною).

Волокъ, отдѣляющій теченіе р. Шексны отъ западнаго побережья Кубенскаго озера, служилъ передаточнымъ путемъ въ обширный сѣверо-восточный край, отъ него получившій и свое наименованіе „Заволочья“. На этомъ именно волокѣ и создалась въ двадцатыхъ годахъ XIX-го столѣтія искусственная водная система, предназначенная для соединенія бассейновъ Волги и Сѣверной Двины и извѣстная въ русской гидрографіи подъ названіемъ „системы герцога Александра Вюртембергскаго“.

Но рѣчь объ этомъ волокѣ будетъ у насъ ниже.

Г. Сѣверные и сѣверо-восточные („заволочные“) пути. Пути югорскіе, камскіе и закамскіе. Пути въ Сибирь.

Извѣстно, что древніе насельники Новгородскаго края выступили первыми піонерами колонизаціи и, тѣсно связанной съ послѣднею, русской промышленности на сѣверѣ и сѣверо-востокѣ нынѣшней европейской части нашего отечества. Ими же проторены были здѣсь и первые, какъ и въ остальной Руси, прежде всего—водные, пути сообщенія, развитію которыхъ въ огромной мѣрѣ способствовало обиліе водъ, орошающихъ сѣверъ Европейской Россіи, съ его значительною морскою береговою линіею, мощною сѣтью озеръ и системою почти параллельно текущихъ судоходныхъ рѣкъ, изливающихъ свои воды въ заливы („губы“) Бѣлаго моря и Сѣвернаго океана.

Обширный колонизаціонно-промышленный районъ, на который простиралось вліяніе Великаго Новгорода, наложилъ свой отпечатокъ и на территоріально-административный строй этого народоправства. До половины XIV-го вѣка, т. е. до отдѣленія отъ него Пскова, подвластная Великому Новгороду территорія обнимала собою огромное протяженіе, которое можетъ быть приблизительно намѣчено расположеніемъ современныхъ намъ губерній: Новгородской, Псковской, С.-Петербургской, сѣверными частями Тверской и Ярославской, Олонецкой, Архангельской, Вологодской, Пермской, сѣверными и средними частями Вятской и Пермской, не выключая и азіатской части этой послѣдней, и западною частью губерніи Тобольской. Въ ближайшихъ къ Новгороду районахъ расположены были его пригороды, сохранявшіе тѣсную связь съ своею метрополіею. Ближайшія къ Новгороду земли, составлявшія территоріальное ядро новгородскаго государства, носили наименованіе „пятинъ“, соотвѣтствовавшее самому числу ихъ (пять). Этими пятинами являлись слѣдующія: Шелонская, къ западу и юго-западу отъ рѣкъ Ловати и Луги; Водская, къ сѣверу отъ предыдущей, въ предѣлахъ очерчиваемыхъ пространствомъ территоріи между рѣками Лугою (на югѣ), Волховымъ (на востокѣ) и Ладожскимъ озеромъ; Обонежская, къ востоку отъ р. Волхова, на югѣ имѣя своимъ предѣломъ нижнее теченіе р. Мсты, а на сѣверъ простираясь до Онежскаго озера; Деревская, ограничиваемая рѣками Ловатью на западѣ и Мстою на сѣверѣ и сѣверо-востокѣ; Бѣжецкая, къ востоку отъ р. Мсты, въ пре-

дѣлахъ верхнихъ бассейновъ рѣкъ Чагодощи, Мологи и Тверцы [122]).

За крайними предѣлами пятинъ простирались уже обширныя пространства территорій или подвластныхъ Великому Новгороду, или находившихся подъ его данью и окрещивавшихся общимъ и растяжимымъ понятіемъ его „волостей“ („волость“, т. е. власть, владѣніе).

Во главѣ этихъ волостей слѣдуетъ поставить Заволочье, въ смыслѣ обширнаго пространства земель, расположенныхъ „за волокомъ“ (откуда и самое названіе этой волости), образуемомъ рѣкою Шексною, Бѣлымъ озеромъ и р. Ковжею—съ одной стороны, озерами Кубенскимъ, Воже и Лаче—съ другой стороны, и о которомъ мы уже упоминали въ концѣ предшествовавшей рубрики. Простираясь къ сѣверо-востоку отъ Кубенскаго волока и имѣя западнымъ предѣломъ своимъ рѣку Онегу, Заволочье обнимало собою теченія рѣкъ Сѣверной Двины, Мезени и Печоры, давшихъ свое наименованіе тремъ новгородскимъ областямъ или землямъ: Двинской, Мезенской и Печорской („Двина“, „Мезень“, „Печора“—какъ сокращенно выражались въ старину), съ ихъ дальнѣйшими территоріальными подраздѣленіями опять таки по названіямъ второстепенныхъ рѣкъ (Вага или Важская земля, Вель, Устья, Пинега, Цыльма, Ижма и т. п.) [123]).

Къ югу и юго-востоку отъ Заволочья располагались волости или земли: Вятская, по теченіямъ рѣкъ Вятки и Чепцы, и Пермская (съ включеніемъ Чердыни и Соли Камской), по верхней Камѣ и ея притокамъ, причемъ восточная часть этой послѣдней земли носила специфическое наименованіе „Закамья“.

---

[122]) См. „Карту пятинъ Новгородскихъ въ XVI-мъ вѣкѣ, съ показаніемъ въ нихъ городовъ и погостовъ“ (С.П.Б. 1853 г.), составленную К. А. Неволинымъ и представляющую собою приложеніе къ его труду „О пятинахъ и погостахъ Новгородскихъ“. Считаемъ необходимымъ сдѣлать оговорку относительно слишкомъ глубокаго распространенія на этой картѣ пятинъ Водской и Обонежской къ сѣверу, первой—въ глубь нынѣшней Финляндіи, второй—до прибрежья Бѣлаго моря.

[123]) Въ литературѣ встрѣчается нѣсколько мнѣній относительно предѣловъ этого Заволочья, причемъ нѣкоторые изслѣдователи включали въ понятіе его и Обонежскій край, другіе пріурочивали его лишь къ землямъ, расположеннымъ между рѣками Онегою и Мезенью, третьи распространяли понятіе его и на прилегающія области сѣвернаго Пріуралья. Слѣдуетъ сознаться, что понятіе Заволочья выступаетъ въ довольно неопредѣленныхъ чертахъ и въ самыхъ источникахъ, что заставляетъ признать за этимъ географическимъ наименованіемъ именно то широкое значеніе, какое мы ему и придаемъ.

Интересною представляется историческая судьба Вятской земли. Въ исходѣ третьей четверти XII-го вѣка новгородская дружина искателей приключеній отправилась на судахъ внизъ по Волгѣ, вошла отсюда въ р. Каму и, пробившись сквозь булгарскія владѣнія, поднялась въ р. Вятку, гдѣ и завладѣла нѣсколькими инородческими городками (въ томъ числѣ Каршаровымъ—впослѣдствіе г. Котельничъ). Дойдя до устья рѣчки Хлыновицы, новгородскіе удальцы (въ 1181-мъ году) заложили здѣсь укрѣпленный городокъ, названный Хлыновымъ и сдѣлавшійся центромъ новгородской колонизаціи въ бассейнахъ рѣкъ Вятки и Чепцы, хотя насельники этого края стали называться не по имени основаннаго ими города, но по имени омывающей его рѣки Вятки („земля Вятка", „вятичи"), названіе которой впослѣдствіе перешло и на главный городъ области. Вятичи организовали у себя такой же политическій строй, какой существовалъ и въ новгородской метрополіи; всѣмъ заправляло здѣсь, какъ и въ самомъ Новгородѣ, вѣче (но безъ княжеской власти) и этотъ сепаративный политическій строй былъ причиною неоднократныхъ столкновеній Хлыновской или Вятской республики съ Великимъ Новгородомъ, не перестававшимъ смотрѣть на Вятку, какъ на свою колонію, а на вятичей, какъ на своихъ крамольныхъ бѣглецовъ,—въ эпохи, конечно только, размирій. Приходилось считаться вятичамъ и съ своими южными сосѣдями—булгарами, которые не могли равнодушно терпѣть появленія на сѣверныхъ окраинахъ ихъ владѣній безпокойной новгородской колоніи выходцевъ; постоянно выдѣляя изъ себя летучія судовыя флотиліи „ушкуйниковъ", эти безпокойные сосѣди то и дѣло тревожили булгарскіе предѣлы, временами разгромляя прикамскіе булгарскіе города (Кашанъ, Жукотинъ и др.). Самостоятельность Хлыновской республики пережила даже вольность новгородскаго народоправства: только въ 1489-мъ году, послѣ ряда предшествовавшихъ походовъ, удалось московской рати подъ предводительствомъ Даніила Щени и Григорія Морозова взять Хлыновъ и покончить съ Вятскою республикою, присоединивъ ее къ Московскому государству. Хлыновъ раздѣлилъ участь павшей незадолго до него новгородской республики: часть вятскихъ „супротивниковъ" Москвы были казнены, а наиболѣе вліятельные хлыновцы были выселены въ московскіе предѣлы, съ водвореніемъ на ихъ мѣста поселенцевъ московскихъ.

Къ сѣверо-востоку отъ Вятки и Перми и къ востоку отъ Заволочья (собственно отъ восточной части его—Печоры) лежала земля Югорская или Югра, простиравшаяся, вплоть до сѣ-

вернаго побережья Ледовитаго океана, по сѣвернымъ отрогамъ Уральскаго хребта и по нижнему теченію рѣки Оби и передавшая свое названіе нынѣшнему проливу „Югорскій Шаръ“, отдѣляющему отъ европейскаго континента островъ Вайгачъ.

Къ числу другихъ новгородскихъ волостей относились также: Обонежье, опредѣлявшееся теченіемъ р. Онеги до впаденія ея въ Бѣлое море; Терскій берегъ или Тре (также „Терь“, „Тиръ“), какъ и до нашихъ дней называется еще у сѣверныхъ поморовъ прилегающее къ Бѣлому морю Лапландское побережье; Лопь, по западному и юго-западному прибрежью Бѣлаго моря; Корела, расположенная къ сѣверу отъ теченія р. Невы, между Невскимъ взморьемъ и Ладожскимъ озеромъ и захватывавшая юго-восточную часть нынѣшней Финляндіи, а затѣмъ занимавшая пространство между озерами Ладожскимъ и Онежскимъ и простиравшая свои поселенія дальше на сѣверъ, въ глубь обширнаго озернаго пространства, прилегающаго къ Кемьскому побережью Бѣлаго моря.

Сношенія Новгорода съ сѣвернымъ краемъ должны быть отнесены своимъ началомъ къ эпохамъ весьма отдаленнымъ,—къ временамъ, по всей вѣроятности, еще предшествующимъ первымъ извѣстіямъ нашей начальной лѣтописи, которая уже знаетъ инородческія племена, населявшія сѣверный край нынѣшняго отечества нашего („иже живутъ въ странахъ полунощныхъ“), въ качествѣ данниковъ Руси. Сюда, на этотъ непривѣтливый далекій сѣверъ, привлекали древнихъ новгородцевъ рыбные и звѣриные промыслы, а также и добываніе соли, какъ привлекали они сюда и ихъ позднѣйшихъ сородичей XII-го—XVI-го вѣковъ. Существуютъ указанія, что въ концѣ XIII-го вѣка новгородскіе рыболовныя ватаги являлись постоянными посѣтительницами Бѣлаго моря и Терскаго (лапландскаго) берега и что самимъ князьямъ новгородскимъ доводилось уговариваться съ Великимъ Новгородомъ относительно права посылки ими туда же своихъ собственныхъ ватагъ,—до такой степени дорожили новгородцы своими бѣломорскими промыслами, устраняя въ этомъ отношеніи конкурренцію даже со стороны княжеской власти. Еще задолго до половины XIII-го вѣка новгородцы не только производили по Терскому берегу ловлю семги и бой тюленей, но брали и дань съ обитавшихъ здѣсь лопарей. Само собою разумѣется, что торгово-промышленные интересы новгородцевъ на дальнемъ сѣверѣ должны были весьма рано повлечь за собою колонизацію ими этого края,—сначала въ видѣ временныхъ стоянокъ („становищъ“) для цѣлей

торговыхъ и промысловыхъ, а затѣмъ и въ видѣ уже постоянныхъ пунктовъ поселенія; Е. Е. Замысловскій высказываетъ мысль, что эта колонизація сѣвернаго края должна была съ особенною силою сказаться послѣ татарскаго погрома, такъ какъ области, омываемыя сѣверными водами, представляли болѣе безопасное убѣжище сравнительно съ другими, центральными, областями русскими. Здѣсь возникаютъ новые монастыри, въ томъ числѣ знаменитый Соловецкій, возникшій на пустынномъ островѣ Студенаго моря и уже въ XV-мъ вѣкѣ выступившій важнымъ центромъ рыбныхъ и соляныхъ промысловъ, обратившихъ на себя наблюдательное вниманіе Герберштейна; здѣсь основываются и новгородскія промышленныя поселенія (Холмогоры, Орелецъ, Ненокса, Уна и др.) [124]).

Раннія сношенія новгородцевъ съ сѣвернымъ краемъ должны были также рано создать здѣсь и водные пути сообщенія, которые въ этомъ краѣ, по топографическимъ его условіямъ, являлись едва ли даже и не единственно возможными. Наша карта № XXV, представляющая собою новгородскій сѣверъ, краснорѣчиво свидѣтельствуетъ о поразительномъ обиліи водъ, которымъ характеризуется пространство территоріи, лежащее къ сѣверу отъ рѣкъ Невы и Свири и къ западу отъ теченія рѣки Онеги.

Здѣсь намъ сразу бросится въ глаза магистральный водный путь, соединяющій Бѣлозерскую область и большой шекснинско-кубенскій волокъ съ Бѣлымъ моремъ,—цѣлью издавнихъ промысловыхъ стремленій новгородцевъ. Это путь рѣкою Онегою, берущею свой истокъ въ озерѣ Лаче, которое, въ свою очередь, соединяется рѣкою Свидью съ озеромъ Воже,—чѣмъ и открывается сплошной и довольно прямой водный путь отъ оз. Воже до самаго Бѣломорскаго прибрежья (Онежской губы). Наша карта покажетъ намъ, что между озерами Бѣлымъ и Воже имѣются два небольшія озера—Волоцкое и Пальшемское, изъ которыхъ берутъ свое начало двѣ одноименныя рѣчки Ухтомы, изъ которыхъ первая впадаетъ въ Бѣлое озеро, вторая—въ озеро Воже. Получается, такимъ образомъ, раздѣленный незначительнымъ междуозернымъ (оз. Волоцкое—оз. Пальшемское) волокомъ водный путь, пролегающій между обоими

---

[124]) Замысловскій: „Герберштейнъ и пр.“, стр. 82, 115—116, 120—121; Костомаровъ: „Сѣв.-русскія народоправства“, II, стр. 68, 216, 219; Аристовъ: „Промышленность др. Руси“, стр. 16—17, 28, 70—71, 181.

озерами (Бѣлое озеро—Ухтома бѣлозерская—Волоцкое озеро—волокъ—Пальшемское озеро—Ухтома лачинская—озеро Воже) и соединяющій съ Бѣломорьемъ озеро Бѣлое и рѣку Шексну, а черезъ эту послѣднюю такимъ же непрерывнымъ путемъ соединяющій съ Бѣлымъ моремъ ростовско-суздальское и тверское Поволжье. Водными путями, намъ уже извѣстными, эта сѣверная магистраль входила въ связь и съ приильменскимъ новгородскимъ краемъ. Только что описанный нами бѣлозерско-онежскій водный путь долженъ былъ имѣть въ древности значеніе первостепеннаго рѣчного сообщенія, какое сохранилось за нимъ, повидимому, и въ эпохи сравнительно позднѣйшія: по крайней мѣрѣ П. П. Семеновъ, говоря въ своемъ „Словарѣ“ объ упомянутыхъ нами выше двухъ рѣчкахъ Ухтомахъ, заявляетъ, что „прежде здѣсь пролегалъ торговый путь съ р. Шексны на Бѣломорскую систему“ [125]).

Этотъ магистральный водный путь являлся, конечно, не единственнымъ. Весьма удобный для шекснинско-волжскаго и новгородскаго сообщеній, онъ представлялся кружнымъ для Прионежскаго края. По отношенію къ этому послѣднему могутъ быть отмѣчены три другихъ водныхъ пути, сообщавшіе Онежскій (а черезъ р. Свирь и Ладожскій) край съ Бѣлымъ моремъ. Первый изъ этихъ путей (см. карту) шелъ рѣкою Водлою, на которой уже рано возникъ погостъ Пудожь, а затѣмъ или рѣкою Черевою, озеромъ Кено и рѣкою Кеною въ р. Онегу (ниже мы возвратимся еще къ этому пути), или же рѣкою Водлою въ озеро Водло, а затѣмъ впадающею въ него рѣчкою Илексою до волока къ одному изъ южныхъ притоковъ Онежской губы или до верховьевъ рѣки Кожы, лѣваго нижняго притока р. Онеги. Второй изъ этихъ путей могъ вести отъ сѣверной оконечности Онежскаго озера, посредствомъ изливающихся въ него озерныхъ притоковъ, въ озера Сего и Выгъ, а вытекающая изъ послѣдняго рѣка Выгъ непосредственно вела уже въ Бѣлое море, въ которое она и изливается у сѣверной оконечности Онежской губы, верстахъ въ 70-ти къ юго-западу отъ знаменитой Соловецкой обители.

Здѣсь слѣдуетъ отмѣтить одинъ весьма важный путь, соединявшій восточный бассейнъ Онежскаго озера съ бассейномъ р. Онеги, о которомъ мы только что упомянули и который чита-

---

[125]) П. П. Семеновъ ошибочно, повидимому, относитъ Пальшемскую Ухтому къ притокамъ озера Лаче.

тели увидятъ на той же картѣ нашей. Онъ шелъ отъ восточнаго побережья Онежскаго озера вверхъ по впадающей въ него рѣкѣ Водлѣ, до устья впадающаго въ эту послѣднюю съ лѣвой стороны небольшаго притока Черехи, верховья котораго всего лишь шестиверстнымъ волокомъ отдѣляются отъ озера Волоши, съ вытекающею изъ него рѣчкою Волошею (здѣсь опять встрѣчаемъ мы уже хорошо знакомые корни „вол“, „въл“, столь характерные для нашихъ междурѣчныхъ волоковъ). Переволочившись въ озеро Волошу, караваны спускались отсюда одноименною ему рѣкою въ р. Почу, изливающуюся въ озеро Кено, а изъ этого послѣдняго входили въ рѣку Кену, которая беретъ свой истокъ въ этомъ озерѣ и ведетъ уже прямо въ р. Онегу. Несомнѣнно, конечно, что этотъ путь могъ обслуживать и интересы сообщенія съ низовьями р. Онеги Обонежскаго и (рѣкою Свирью) Приладожскаго края. Но особенно важное значеніе имѣлъ онъ въ качествѣ пути въ бассейнъ р. Сѣверной Двины. Карта № XXVII обнаружитъ намъ, что отъ пункта теченія р. Онеги, находящагося верстахъ въ 85-ти прямаго протяженія ниже впаденія въ нее р. Кени, весьма близко,—верстъ всего на 8 или на 10,—приблизилось небольшое озеро, служащее истокомъ рѣкѣ Емцѣ (иначе: Емецъ, Ямца), одному изъ лѣвыхъ притоковъ Сѣверной Двины. Такимъ образомъ, преодолѣвъ этотъ волокъ между р. Онегою и верховьемъ р. Емцы, караваны открывали себѣ здѣсь свободный путь ко всему обширному двинскому бассейну, входившему этою водною системою въ связь съ бассейномъ р. Онеги и съ обширною сѣверо-русскою озерною системою.

Не было недостатка и въ водныхъ путяхъ, открывавшихъ новгородцамъ сообщенія съ Корелою. Какъ это видно изъ нашей карты № XXV, сюда непосредственно вели: сѣверные притоки Свири—рѣки Важенка и Ивина; западные притоки Онежскаго озера—рѣки Шуя („Шуйскій погостъ“ у ея устья) и Суна, входящія въ связь съ цѣлою сѣтью озеръ и озерныхъ рѣкъ Кореліи; отъ Ладожскаго озера—рѣки Олонецъ, Укунъ и другіе сѣверо-восточные притоки этого озера. Въ западную или приневскую Корелію открывались пути рѣкою Узервою, близъ устья которой уже довольно рано возникъ новгородскій поселокъ „Корела“ или „Корельскій городокъ“, и рѣкою Вуоксою, впадающими въ Ладожское озеро; отъ невскаго возморья рѣкою Сестрою, вливающеюся въ Финскій заливъ какъ разъ противъ острова Котлина, на морскомъ головномъ участкѣ лѣтописнаго великаго пути „изъ варягъ въ греки“. Базисомъ водныхъ сооб-

щеній съ заневскою Корелою должно было служить многоводное теченіе рѣки Невы, у истока которой изъ Ладожскаго озера въ началѣ XIV-го вѣка возникъ новгородскій пригородъ Орѣшекъ (впослѣдствіе шведскій Ноттенбургъ и нынѣшній Шлиссельбургъ) и которая посредствомъ южнаго притока своего р. Тосны входила въ связь (см. карту № XVI) съ рѣчною луго-ильменскою системою сообщеній. Здѣсь открывался для новгородцевъ и водный путь въ предѣлы нынѣшней Финляндіи, куда влекли ихъ не только торговыя цѣли, но и враждебныя столкновенія со шведами, за много вѣковъ предворившія собою, какъ извѣстно, сѣверныя войны Великаго Преобразователя Россіи. Имѣется свидѣтельство, что въ 1310-мъ г. новгородцы вошли въ лодьяхъ и чухонскихъ „лайбахъ", черезъ Ладожское озеро, въ рѣку Вокшу (Уокса) и здѣсь, при порогѣ, срубили деревянную крѣпостцу, взамѣнъ пришедшаго въ ветхость стараго укрѣпленія; Ходаковскій высказываетъ предположеніе, что рѣчь идетъ здѣсь о Иматрскомъ порогѣ или водоскатѣ (неправильно называемомъ водопадомъ), что должно было бы явиться свидѣтельствомъ въ пользу того, что уже въ началѣ XIV-го вѣка, и даже ранѣе, руссы довольно таки свободно распоряжались на берегахъ нынѣшняго Саймен-скаго озера. Извѣстно изъ исторіи, что соперничество изъ за торговаго и колонизаціоннаго вліянія въ западной Корелѣ являлось причиною частыхъ враждебныхъ столкновеній Новгорода съ Швеціею, переданныхъ въ наслѣдіе и позднѣйшимъ вѣкамъ русской исторической жизни.

Торгово-промышленныя предпріятія новгородцевъ не могли ограничиться оперированіемъ по однимъ только побережьямъ сѣверныхъ морей: эти предпріятія влекли ихъ и на просторъ сѣверныхъ морей, какъ влекли они и южныхъ, приднѣпровскихъ, руссовъ на просторъ морей Чернаго, Азовскаго и Каспійскаго. Новгородцы были уже издавно хорошо знакомы съ плаваніемъ не только по морю Варяжскому (Балтійскому), но и по морямъ Мурманскому и Студеному, какъ называли наши предки Бѣлое море и Сѣверный Ледовитый океанъ. Здѣсь вниманіе ихъ прежде всего привлекали къ себѣ берега Лапландіи и Норвегіи, до настоящаго времени славящіеся еще своими рыбными и другими промысловыми богатствами; эти берега стали уже весьма рано посѣщаться русскими промышленниками и здѣсь русскіе интересы уже въ тѣ отдаленныя поры, какъ и въ наши дни, приходили въ неизбѣжное соприкосновеніе съ интересами норвежцевъ, нерѣдко переходя, на почвѣ промысловой конкурренціи и въ

открытыя враждебныя столкновенія. Норвежскіе источники сохранили намъ извѣстія о нападеніи русскихъ въ 1316-мъ г. на Норвегію, причемъ русскіе разгромили норвежскую провинцію Гологаландъ и „причинили великій вредъ и въ другихъ мѣстахъ“,—какъ заявляютъ норвежскія хроники; такой же набѣгъ на западный берегъ Норвегіи совершенъ былъ русскими и въ 1323-мъ г., что и побудило норвежцевъ основать въ первой половинѣ XIV-го вѣка крѣпость Вардэгузъ, расположенную въ сѣверо-восточномъ углу скандинавскаго побережья, на одномъ изъ прибрежныхъ острововъ Ледовитаго океана и какъ разъ на пути морского слѣдованія изъ Бѣлаго моря къ берегамъ Норвегіи. Когда весною 1496-го г. московскій великій князь Іоаннъ III Васильевичъ предпринялъ морской походъ въ Норвегію, именно на прилегавшую къ самому Ботническому заливу Каянскую землю, тогда въ составъ этой рати были выбраны устюжане, двиняне, онежане и важане, т. е. насельники новгородскаго сѣвера, какъ люди уже опытные въ сѣверныхъ морскихъ плаваніяхъ,—и эта сѣверная рать сдѣлала, дѣйствительно, отчаянный походъ: выйдя изъ устьевъ Сѣверной Двины, ея флотилія вошла въ открытый океанъ, обогнула Мурманскій берегъ и мысъ Святой Носъ и, достигнувъ далекой Каянской земли, прошла здѣсь войною берега восьми норвежскихъ рѣкъ.

Въ пользу близкаго и, конечно, изстариннаго знакомства нашихъ сѣверныхъ поморянъ съ условіями плаванія по Ледовитому океану свидѣтельствуетъ и отважное морское путешествіе толмача Григорія Истомы, въ концѣ XV-го или въ началѣ XVI-го вѣка ѣздившаго въ Данію, въ сопровожденіи еще двухъ другихъ лицъ, въ качествѣ посла московскаго великаго князя. Это путешествіе, свѣдѣнія о которомъ передаетъ намъ Герберштейнъ, въ своихъ „Запискахъ о Московіи“, со словъ самого Истомы, было совершено изъ Бѣлаго моря Ледовитымъ океаномъ, въ обходъ всего Скандинавскаго полуострова, до Дронтгейма, находящагося на западномъ берегу Норвегіи [126]). Само собою разумѣется, что такое серьезное морское плаваніе могло быть предпринято не иначе, какъ подъ руководствомъ и при участіи опытныхъ поморянъ, изстари привыкшихъ къ условіямъ трудныхъ и сопряженныхъ съ опасностями и лишеніями плаваній по сѣвернымъ морямъ; а эта опытность и эта привычка складывались, ко-

[226]) Замысловскій: „Герберштейнъ и пр.,“ стр. 82, 88, 96, 97—103, 115—117 Герберштейнъ: „Записки о Московіи“, стр. 174 и слѣд.

нечно, не годами, а вѣками, переходя среди поморянъ въ наслѣдіе отъ отцовъ къ дѣтямъ, отъ поколѣній къ поколѣніямъ. Полярное морское плаваніе Григорія Истомы не было для конца XV-го вѣка фактомъ единичнаго характера: это ясно уже изъ того, что Герберштейнъ имѣлъ случай бесѣдовать съ нѣкіимъ Димитріемъ, бывшимъ московскимъ посломъ въ Римѣ, который до того три раза ѣздилъ въ Данію и Норвегію тѣмъ же кружнымъ полярнымъ путемъ, какимъ ѣздили въ Норвегію и Истома съ своими товарищами. Благодаря Герберштейну, подробное описаніе морского пути Григорія Истомы скоро сдѣлалось извѣстнымъ европейскому западу и норвежскій путешественникъ А. Норденшельдъ считаетъ вѣроятнымъ предположеніе, что именно это то описаніе русскаго полярнаго путешествія дало побудительный толчокъ къ снаряженію англійской морской экспедиціи Виллугбея, результатомъ которой явилось появленіе въ устьяхъ Сѣверной Двины корабля Ченслера и начало англійской торговли въ Архангельскомъ портѣ.

Океанскія плаванія новгородскихъ и поморскихъ удальцовъ не ограничивались однимъ только скандинавскимъ западомъ. Разъ выйдя изъ Бѣлаго моря на просторъ Сѣвернаго Ледовитаго океана, они должны были обратить свои взоры и на востокъ,—къ тѣмъ океанскимъ побережьямъ, къ которымъ несли свои воды текущія за Двиною и параллельныя ей сѣверныя рѣки и гдѣ могли они разсчитывать найти широкое поприще для своей промысловой дѣятельности. Представляется несомнѣннымъ, что во второй половинѣ XVI-го вѣка русскіе промышленники ходили моремъ не только къ устьямъ впадающихъ въ Ледовитый океанъ европейскихъ рѣкъ, но достигали и устьевъ великихъ сибирскихъ рѣкъ, тогда какъ англійскимъ и голландскимъ экспедиціямъ, снаряжавшимся для отысканія сѣвернаго морского пути въ Китай, даже въ XVII-мъ вѣкѣ не удавалось проникать восточнѣе Новой Земли. Замысловскій высказываетъ мысль, что западно-европейскія предположенія о существованіи сѣвернаго морского пути въ Китай должны были получить большую степень вѣроятности именно съ того времени, когда иностранцы стали узнавать отъ русскихъ мореходовъ о томъ, что они плаваютъ океаномъ къ берегамъ Сибири, достигая здѣсь устья не только Оби, но и другихъ, еще болѣе восточныхъ, устьевъ сибирскихъ рѣкъ. Замысловскій считаетъ возможнымъ существованіе у нашихъ предковъ XVI-го вѣка даже „дорожниковъ“ или книгъ съ описаніемъ путей сообщенія,—указанія на каковыя даются намъ Герберштейномъ,—а также чертежей и картъ морскихъ

плаваній; считаетъ возможнымъ утверждать, что, „не имѣя научнаго образованія Западной Европы XVI-го стол., русскіе грамотные люди этого вѣка обладали довольно обширными географическими знаніями и ими содѣйствовали тому, что завѣса, скрывавшая отъ Западной Европы сѣверо-восточныя страны ея, была приподнята“. Приводитъ Замысловскій и нѣсколько любопытныхъ фактовъ, съ несомнѣнною ясностью свидѣтельствующихъ намъ, что русскіе уже въ ту пору были хорошо знакомы съ очертаніями сѣвернаго побережья европейскаго материка и съ положеніемъ близъ лежащихъ острововъ, благодаря чему познаніями своими могли оказывать услуги даже западно-европейскимъ полярнымъ плавателямъ. Такъ, въ 1556-мъ г. русскій мореходъ, нѣкій Гаврило, служилъ лоцманомъ англійскому капитану Борро въ его плаваніи отъ Колы къ устью р. Печоры. Въ 1594-мъ г. русскіе мореходы оріентируютъ въ дальнѣйшемъ плаваніи экипажъ голландской экспедиціи, встрѣтившейся имъ близъ острова Колгуева, причемъ кормчій русскаго судна даже набросалъ голландцамъ чертежъ морского побережья между Бѣлымъ моремъ и устьемъ р. Печоры. О далекихъ полярныхъ плаваніяхъ русскихъ свидѣтельствуютъ намъ и иностранные источники. Голландская экспедиція 1594-го г. встрѣтила на Мединскомъ Заворотѣ (мысѣ) полярнаго мезенскаго побережья „множество крестовъ, изъ которыхъ одинъ съ удивительнымъ искусствомъ украшенъ былъ русскими письменами“. Въ 1595-мъ г. голландцы слышали отъ встрѣтившихся имъ у острова Вайгача русскихъ мореходовъ, что ежегодно изъ Холмогоръ отправляются нѣсколько лодокъ въ рѣку Обь и, далѣе, до рѣки Гиллиси (Енисей), гдѣ и производятъ торговлю и т. п. [127]).

Мы познакомились съ сѣверными морскими путями, которые открывались новгородцамъ къ побережьямъ Бѣлаго моря, Мурмано-Норвежскаго поморья и, наконецъ, къ устьямъ впадающихъ въ Ледовитый океанъ сѣверныхъ рѣкъ и которые впослѣдствіе достались, вмѣстѣ съ былою новгородскою вольностью, въ наслѣдіе Руси Московской. Знакомство съ этими морскими путями и умѣнье пользоваться ими еще въ ту пору, когда западно-европейскіе мореплаватели едва осмѣливались вступать въ восточныя широты непривѣтливаго Ледовитаго океана, не могло, конечно,

[127]) Замысловскій: „Герберштейнъ и пр.,“ стр. 86—89; А. Норденшельдъ: „Путешествіе вокругъ Европы и Азіи на пароходѣ Вега“ (СПБ. 1881), вып, I, стр. 54 и сл.

создаться въ XIV-мъ или XV-мъ вѣкѣ изъ ничего; несомнѣнно, что мореходный духъ зародился и окрѣпъ въ насельникѣ древняго новгородскаго края въ эпохи еще незапамятной старины, въ тѣ эпохи, когда суда новгородскихъ руссовъ также привольно бороздили собою воды Балтійскаго моря, какъ привольно же бороздили суда ихъ приднѣпровскихъ сородичей воды южныхъ морей, доносившія ихъ до стѣнъ Царьграда и до отдаленныхъ прикаспійскихъ и прикавказскихъ странъ. Несомнѣнно и то, что знакомство съ сѣверными морскими путями и съ топографическими условіями побережій сѣверныхъ морей должно было явиться послѣдствіемъ изученія сѣверныхъ пространствъ территоріи, черезъ которыя нужно было еще пробраться для того, чтобы увидѣть омывающія ихъ морскія воды. Въ этомъ смыслѣ сѣверные рѣчные пути сообщенія должны были явиться болѣе ранними, сравнительно съ путями морскими.

Мы уже разсмотрѣли внутренніе водные пути, пролегавшіе отъ центральнаго новгородскаго края на сѣверъ. Перейдемъ теперь къ изслѣдованію внутреннихъ водныхъ путей сообщенія, пролегавшихъ отсюда же на сѣверо-востокъ, къ восточному побережью Бѣлаго моря и къ берегамъ Ледовитаго океана—съ одной стороны, къ верхнему бассейну р. Камы и къ Пріуралью—съ другой стороны.

Мы остановимъ наше вниманіе, прежде всего, на путяхъ „заволочныхъ“, направлявшихся въ Заволочье, съ понятіемъ котораго мы уже знакомы и къ которому мы относимъ три сѣверо-восточныя новгородскія волости или земли: Двинскую, Мезенскую и Печорскую, одноименныя и тремъ омывающимъ ихъ, въ направленіи съ юга къ сѣверу, рѣкамъ.

За исходный пунктъ этихъ путей долженъ быть признанъ уже знакомый намъ обширный волокъ, образуемый верхнею половиною теченія р. Шексны и Бѣлымъ озеромъ—съ западной стороны, и озерами Кубенскимъ и Воже, съ прилегающими къ нимъ рѣками—съ восточной стороны. Этотъ волокъ служилъ какъ бы естественными воротами для сообщенія съ Заволочьемъ лежащаго къ западу отъ Шексны Новгородскаго края, а черезъ посредство р. Шексны—и прилегающаго къ послѣдней Поволжья. Не удивительнымъ представляется, въ силу этого, что центральный городъ всего этого района, Бѣлоозеро (Бѣлозерскъ), уже весьма рано принялъ значеніе оживленной пристани и бойкаго торговаго центра, гдѣ взимались съ приходившихъ сюда изъ окрестныхъ областей каравановъ особые судовые сборы: „А пошлинъ на Бѣлѣзерѣ въ

городѣ,—читаемъ въ Бѣлозерской уставной грамотѣ 1488-го года,—съ гостей, кои гости приходятъ изъ Московскіе земли, изъ Тверскіе, изъ Новгородскіе земли, или откуда кто ни пріѣдетъ, съ большаго судна съ ватамана (т. е. съ старшаго на суднѣ, атамана)—гривна, а людей на суднѣ сколько ни будетъ—съ головы по деньгѣ; а кто пріѣдетъ въ малыхъ судахъ въ гребныхъ—ино съ ватамана и съ людей съ головы по деньгѣ“ [128]).

Постараемся же выяснить, какія именно сообщенія вели черезъ этотъ обширный волокъ, который простирался по направленію отъ сѣвера къ югу почти на двухсотверстное протяженіе и открывалъ собою водные пути на дальній сѣверо-востокъ.

Одно изъ этихъ сообщеній уже отмѣчено нами: это водный путь изъ Бѣлаго озера въ озеро Воже при посредствѣ двухъ впадающихъ въ нихъ рѣчекъ Ухтомъ. Поэтому къ этому сообщенію, какъ и къ болѣе сѣверному пути въ Заволочье (оз. Онего—р. Водла—оз. Кено—р. Кена—р. Онега—р. Емца—р. Двина), также уже разсмотрѣнному нами, мы возвращаться не станемъ.

Обратившись къ нашей картѣ № XXVI, мы прежде всего выдѣлимъ наиболѣе южный водный путь въ Заволочье, открываемый нижнимъ лѣвымъ притокомъ Шексны, рѣкою Согожею, верховьемъ своимъ входящею въ связь съ верховьемъ рѣки Камала, притока Сухоны, и озеромъ, служащимъ этой рѣкѣ истокомъ. Здѣсь между верховьями обѣихъ рѣкъ образуется волокъ не свыше 15-ти верстъ протяженія (между селеніями „Волоковымъ“ и „Богоявленскимъ“), а названіе „Волоково“, значущееся надъ населеннымъ пунктомъ, расположеннымъ въ верхнемъ теченіи Согожи, свидѣтельствуетъ намъ въ пользу нѣкогда существовавшей здѣсь волоковой передачи грузовъ. Дальнѣйшее сообщеніе этимъ путемъ представляется достаточно яснымъ: перейдя волокъ, караваны спускались р. Камалою до р. Сухоны, а этою послѣднею шли, по теченію, до начала Сѣверной Двины, т. е. до пункта, находившагося въ самомъ перекресткѣ всѣхъ заволочныхъ путей. Вполнѣ яснымъ представляется и то, что этотъ путь, какъ наиболѣе южный и, вмѣстѣ съ тѣмъ, прямой, былъ особенно удобенъ для московскихъ и, вообще, заволжскихъ каравановъ, направлявшихся въ Заволочье безъ разсчета остановки у Бѣлозерской пристани.

Передвигаясь на картѣ вверхъ по теченію Шексны, мы выше большой западной излучины, образуемой этою рѣкою, встрѣтимъ

---

[128]) Акты Археографической Экспедиціи, I, № 123.

лѣвый ея притокъ р. Углу, близко (верстъ на 18) приблизившійся къ верховью притока р. Вологды, рѣки Тошни, а еще выше лѣвый же притокъ р. Сизьву, своими верховьями сближающуюся уже съ самою р. Вологдою на разстояніе около 20-ти верстъ. Оставляя открытымъ вопросъ о возможности существованія здѣсь нѣкогда волоковой передачи грузовъ, которую мы считаемъ, впрочемъ, вполнѣ вѣроятною, въ особенности же по отношенію къ грузамъ, слѣдовавшимъ съ р. Шексны въ самый городъ Вологду, обратимся къ основному пути сообщенія черезъ шекснинско-кубенскій волокъ, представляющему особенный интересъ въ томъ отношеніи, что имъ данъ былъ матеріалъ для сооруженія въ двадцатыхъ годахъ XIX-го стол. искусственной водной системы, разсчитанной на соединеніе бассейновъ Волги и Сѣверной Двины и извѣстной подъ названіемъ „системы герцога Александра Вюртембергскаго".

Не сложенъ былъ въ старину этотъ соединительный между бассейнами Волги и Двины путь, значеніе котораго врядъ ли не поддерживалось для нуждъ мѣстнаго воднаго сообщенія вплоть до устройства въ этомъ мѣстѣ искусственной водной системы. Мы найдемъ на нашей картѣ № XXVI рѣку Порозовицу, впадающую въ Кубенское озеро и берущую свое начало въ озерѣ Благовѣщенскомъ, въ весьма близкомъ разстояніи отъ рѣки Славянки, лѣваго притока Шексны. Здѣсь то, между рѣками Славянкою и Порозовицею, и находится небольшой волокъ, служившій передаточною связью между р. Шексною и озеромъ Кубенскимъ, изъ юго-восточной части котораго и беретъ свое начало рѣка Сухона, открывающая уже непрерывный водный путь къ Сѣверной Двинѣ. Волокъ этотъ въ старину и назывался Славянскимъ волочкомъ по имени рѣчки, прилегающей къ нему съ западной стороны. Вполнѣ опредѣлительное указаніе на этотъ волокъ даетъ намъ уже цитированная нами выше Бѣлозерская уставная грамота 1488-го года: „А на Волочкѣ на Словѣнскомъ,—опредѣляется здѣсь,—намѣстникомъ держать своихъ пошлинниковъ, а явку (пошлину) емлютъ съ гостей... кто придетъ изъ Московскіе земли, изъ Тверскіе, изъ Новгородскіе земли, и съ Устюга, и съ Вологды..., А который гость заплатитъ пошлину на Волочкѣ, а на томъ другія пошлины на Бѣлозерѣ не емлютъ" [129]). Если мы примемъ въ соображеніе поперечный водный путь, о которомъ мы уже упоминали выше (см. стр. 151—152) и который пересѣ-

[129]) Акты Арх. Эксп. I, № 123.

калъ подъ угломъ нынѣшнія Тихвинскую и Маріинскую системы, выходя въ среднее теченіе р. Шексны, то для насъ станетъ яснымъ, что мы имѣемъ передъ собою у Славянскаго волока звено пути, непосредственно соединявшаго съ рѣкою Сухоною, а слѣдовательно и со всѣмъ Заволочьемъ, весь ильменскій новгородскій край въ обходъ какъ р. Волги, на югѣ, такъ и труднаго ладожско-онежскаго пути, на сѣверѣ. Въ качествѣ торнаго пути въ Заволочье, Славянскій волокъ являлся въ самой тѣсной связи и съ двумя важнѣйшими торговыми центрами этого района: Бѣлоозеромъ—съ новгородской стороны, Вологдою—съ заволочной стороны. Все это, вмѣстѣ взятое, обусловливало собою въ высшей степени существенное значеніе Славянскаго Волока въ торговомъ круговоротѣ сѣверной и сѣверовосточной Руси вплоть до возникновенія здѣсь, на почвѣ безусловно, такимъ образомъ, исторической, нынѣшней искусственной системы волго-двинскаго воднаго сообщенія.

Желаніе поднять значеніе Архангельскаго порта и установить прямое водное движеніе грузовъ между Волгою (Рыбинскомъ) и устьемъ Сѣверной Двины—выдвинуло въ двадцатыхъ годахъ XIX-го столѣтія предположеніе объ устройствѣ искусственной системы въ томъ исторически выработавшемся направленіи, въ какомъ искони вѣковъ установилось передаточное сообщеніе между рѣками Шексною и Сухоною. Въ 1824-мъ г. послѣдовало Высочайшее утвержденіе составленнаго для этого проекта, съ 1825-го г. начались работы по его выполненію, а въ 1828-мъ г. открыто было и движеніе по новой искусственной водной системѣ, наименованной въ честь главноуправлявшаго нашими путями сообщенія того времени каналомъ или системою герцога Александра Вюртембергскаго. Система герцога Вюртембергскаго, создавшаяся какъ разъ на старомъ „Славянскомъ Волочкѣ“, представляетъ собою довольно сложную гидротехническую комбинацію, въ которую введена была цѣлая сѣть рѣчекъ и озеръ, столь обильныхъ въ этой мѣстности. Начинаясь искусственнымъ шлюзовымъ каналомъ непосредственно отъ берега Шексны, близь мѣстечка Топорня, система идетъ этимъ каналомъ (ок. $6\frac{1}{2}$ верстъ) до Сиверскаго озера, затѣмъ этимъ послѣднимъ (ок. $4\frac{3}{4}$ в.) по обращенной въ каналъ бывшей рѣчкѣ Карбаткѣ (ок. $1\frac{1}{4}$ в.) въ озеро Бабье, а пройдя это озеро (ок. $1\frac{1}{2}$ в.) система идетъ рѣкою Поздышкою (ок. $3\frac{1}{5}$ в.), Зауломскимъ озеромъ ($2\frac{1}{2}$ в.), искусственнымъ каналомъ ($5\frac{4}{5}$ в.), Кишемскимъ озеромъ и каналомъ ($3\frac{4}{5}$ в.), рѣкою Итклою и Благовѣщенскимъ озеромъ (6 в.) и, наконецъ,

вступаетъ въ р. Порозовицу, которою и слѣдуетъ (32 в.) до ея впаденія въ Кубенское озеро; перерѣзавъ озеро по его длинѣ (63 в.), система достигаетъ въ юго-восточной части озера истока р. Сухоны (такъ назыв. Рабанской С.), которою и открывается уже свободный водный путь въ бассейнъ Сѣверной Двины и къ Архангельскому порту. Рѣка Славянка, въ старые годы давшая свое имя самому волоку, на мѣстѣ котораго возникла описанная нами система, при этой послѣдней сохранила лишь вспомогательную роль, поддерживая черезъ свой притокъ Улому горизонтъ водъ въ озерахъ, вошедшихъ въ составъ системы. Система герцога Александра Вюртембергскаго, подвергавшаяся въ послѣдующіе годы нѣкоторымъ частичнымъ улучшеніямъ и оборудованіямъ, находится въ самой близкой связи съ системою Маріинскою, которой она и составляетъ какъ бы непосредственное дополненіе, вводя систему рѣкъ Бѣломорскаго бассейна въ цѣпь непрерывнаго балтійско-волжскаго воднаго сообщенія.

Что бы покончить съ водными путями въ Заволочье, ведущими въ послѣднее съ новгородской стороны и имѣющими свой базисъ въ бѣлозерско-кубенскомъ озерномъ районѣ, остается отмѣтить еще одинъ путь, представлявшій значительныя выгоды и удобства для карававановъ, слѣдовавшихъ въ низовья Сѣверной Двины и который, будучи болѣе краткимъ, могъ успѣшно конкурировать съ путемъ черезъ Славянскій Волокъ. Это путь изъ Бѣлаго озера въ озеро Воже, устанавливавшійся уже извѣстными намъ двумя рѣчками Ухтомами, съ раздѣляющимъ ихъ незначительнымъ волокомъ, а затѣмъ уже сплошной водный путь озеромъ Воже, проточною рѣкою Свидью и озеромъ Лаче до города Каргополя, расположеннаго у истока изъ этого озера рѣки Онеги, далѣе до также уже извѣстнаго намъ волока отъ р. Онеги въ рѣку Емцу, которою караваны и спускались въ Сѣверную Двину, открывая себѣ этою послѣднею путь или къ Бѣлому морю, или къ болѣе восточнымъ, задвинскимъ, пространствамъ Заволочья посредствомъ сообщеній, о которыхъ ниже будетъ идти у насъ рѣчь. Этотъ водный путь, удобный тѣмъ, что онъ, подобно пути черезъ Славянскій Волокъ и Сухону, шелъ до самаго Бѣлаго моря все время внизъ по теченію, сплавомъ, но имѣя передъ послѣднимъ преимущество въ своей краткости, въ сущности представляетъ собою лишь болѣе южную версію онежско-двинскаго пути, направлявшагося изъ Онежскаго озера въ р. Онегу посредствомъ рѣкъ Водлы и Кени до того же волока въ р. Емцу. Только что отмѣченный нами древній путь извѣстенъ и П. П. Се-

менову: „Въ прежнія времена товары отъ Каргополя,—пишетъ г. Семеновъ,—слѣдовали до Маркомуссовъ, а отсюда переволакивались на Емцу и черезъ нее выходили на Двину“ [130]). Въ 70-хъ годахъ XIX-го стол. существовало предположеніе, вызванное ходатайствомъ Каргопольскаго земства, относительно устройства Лаче-Кубенскаго искусственнаго воднаго сообщенія, разсчитаннаго на прямое соединеніе системы герцога А. Вюртембергскаго съ р. Онегою, но работы въ этомъ направленіи не пошли, за недостаткомъ средствъ, дальше шлюзированія лишь одного порожистаго мѣста рѣки Свиди [131]).

Вступивъ въ воды рѣки Сухоны однимъ изъ путей, только что нами указанныхъ (Согожа—Камала, Угла—Тошня, Сизьва—Вологда, Славянскій Волокъ, въ наши дни—системою герцога А. Вюртембергскаго), караваны оказывались на торномъ пути въ Заволочье и къ землямъ, прилегающимъ къ этому послѣднему (Вятка, Пермь, Закамье). Рѣка Сухона, прорѣзывающая нашъ сѣверо-востокъ почти въ прямомъ діагональномъ направленіи, вплоть до своего сліянія съ рѣкою Югомъ, соединившись съ которою она принимаетъ теченіе по направленію къ Бѣлому морю уже подъ общимъ наименованіемъ Сѣверной Двины, являлась однимъ изъ самыхъ торныхъ путей нашихъ сѣверныхъ рѣчныхъ сообщеній, много видѣвшимъ на своемъ вѣку видовъ, игравшимъ выдающуюся роль въ историческихъ судьбахъ русскаго сѣверо-востока и въ поступательномъ движеніи русской народности на сѣверъ и сѣверо-востокъ. Ту же самую роль, какую играла р. Сухона по отношенію къ западной отъ Сѣверной Двины части Заволочья, играла рѣка Вычегда по отношенію къ восточной отъ Двины части того же Заволочья, являясь здѣсь такою же, только направляющею свое теченіе въ противоположную сторону, рѣчною магистралью, связывающею съ центральнымъ Новгородскимъ краемъ и съ верхнимъ Поволжьемъ далекія задвинскія и верхне-камскія земли. Взятыя вмѣстѣ, рѣки Сухона и Вычегда могутъ быть разсматриваемы, такимъ образомъ, въ качествѣ одной огромной водной діагонали, прорѣзывающей русскій сѣверо-востокъ и выступающей въ качествѣ базиса, который съ большимъ удобствомъ можетъ быть положенъ въ основу изслѣдованія сѣверо-восточныхъ, заволочныхъ и заволжскихъ (прикамскихъ) водныхъ путей сообщенія.

130) „Геогр.-Стат. Словарь“, III, стр. 646.

131) Гершельманъ: „Историч. очеркъ внутр. водяныхъ сообщеній“, стр. 77.

Этимъ естественнымъ базисомъ мы и воспользуемся въ нашемъ дальнѣйшемъ изложеніи.

Уже самый поверхностный взглядъ на карту русскаго сѣвера убѣдитъ насъ въ томъ, что Сѣверная Двина представляетъ собою весьма обширную и многоводную рѣчную систему, что и дало еще итальянскому историку первой половины XVI-го в. Іовію или Джовію основаніе замѣтить, что Сѣверная Двина „принимаетъ въ себя безчисленныя рѣки".

Одинъ изъ значительнѣйшихъ притоковъ этой рѣки, впадающій въ нее съ лѣвой стороны, почти на серединѣ ея теченія къ морю, считая отъ точки сліянія Сухоны и Юга, заполняетъ своимъ бассейномъ весьма значительную часть сферическаго треугольника, образуемаго теченіемъ рѣкъ Сѣверной Двины и Сухоны и линіею озеръ Кубенскаго, Воже и Лаче. Это—рѣка Вага, давшая свое наименованіе значительной въ старину двинской „Важской области", станы которой были разбросаны по притокамъ этой рѣки Вели, Пежмѣ, Кулѣ, Кокшенгѣ и Устьѣ, гдѣ уже весьма рано возникли торговые посады Вага (Шенкурскъ) и Веля (Вельскъ) и станы: шенкурскій, вельскій, подвинскій, ледцкой, равдинскій, слободской и кокшенгскій. Важская область служила ареною ожесточенной борьбы Новгорода съ Москвою изъ за двинской земли, а въ половинѣ XVI-го вѣка эта область, наряду съ цѣлымъ кругомъ другихъ русскихъ областей, получила „уставную грамоту", которою ей было предоставлено право полнаго земскаго самоуправленія [132]). Уже самое географическое положеніе бассейна рѣки Ваги и расположенной по рѣкамъ ея бассейна Важской области, въ качествѣ ближайшаго къ Волгѣ и къ новгородскому краю района Двинской земли, несомнѣннымъ образомъ свидѣтельствуетъ намъ въ пользу того, что этотъ передовой районъ Заволочья долженъ былъ имѣть свой самостоятельный торговый круговоротъ, а слѣдовательно и свои собственные пути сообщенія съ шекснинскимъ великимъ волокомъ, открывавшимъ пути къ Руси новгородской и ростовско-суздальской (московской). Если мы обратимся къ нашей картѣ № XXVI, то найдемъ четыре пункта, въ которыхъ представлялась возможность существованія такихъ путей сообщенія. Первый изъ этихъ путей велъ непосредственно изъ самаго Кубенскаго озера: это путь впадающею въ это озеро рѣкою Кубинкою, среднее и верхнее теченія которой близко (верстъ 20—25) сходятся съ верховьями важскихъ притоковъ Ве-

[132]) Акты Археограф. Экспед., т. I, № 234.

л и (по которому былъ расположенъ историческій „Вельскій станъ“) и Пежмы, а также и съ верховьемъ самой Ваги. Затѣмъ три точки соприкосновенія находимъ мы между теченіемъ р. Сухоны и верховьями правыхъ притоковъ р. Ваги, которыми также установлялись самостоятельные выходы изъ Важской области къ магистральному сухонскому водному пути. Эти выходы выражаются волоками, имѣющимися,—перечисляемъ ихъ по направленію отъ истока Сухоны,—между верховьями рѣкъ: а) Царевы, лѣваго притока Сухоны, и Кулы, праваго притока Ваги (волокъ ок. 5-ти—10-ти верстъ протяженія), б) Уфтюга, лѣваго притока Сухоны, и Кокшенги, праваго притока Ваги (ок. 15-ти в.) и в) Верхней Орги, лѣваго притока Сухоны, и Устьи, праваго притоки Ваги (ок. 12-ти—25-ти в.); для перваго и послѣдняго изъ этихъ путей опорными передаточными пунктами могли служить города Тотьма и Великій Устюгъ, занимавшіе видное положеніе въ торговомъ круговоротѣ старинной сѣверо-восточной Руси.

Миновавъ г. Великій Устюгъ, гдѣ р. Сухона, слившись съ р. Югомъ подъ общимъ названіемъ Сѣверной Двины, рѣзко поворачиваетъ свое теченіе къ сѣверу, караваны достигали устья р. Вычегды. Здѣсь караваны, слѣдовавшіе къ Бѣлому морю, продолжали путь Двиною, караваны же, имѣвшіе своимъ назначеніемъ задвинскія земли, вступали въ воды р. Вычегды, поднимаясь вверхъ по ея теченію. Прослѣдимъ теперь водные пути сообщенія, открывавшіеся въ Заволочье отъ теченія р. Вычегды, подобно тому, какъ мы сдѣлали это по отношенію къ Сухонѣ.

Наше вниманіе должно будетъ прежде всего остановиться на рѣкѣ Яренгѣ, лѣвомъ притокѣ Вычегды, впадающей въ эту послѣднюю у города Яренска. Здѣсь (см. карту № XXVII) найдемъ мы первую точку соприкосновенія магистральнаго сухоно-вычегодскаго воднаго пути съ бассейномъ рѣки Мезени и опредѣлямымъ этимъ послѣднимъ заволочнымъ Мезенскимъ краемъ или землею. Верховья р. Яренги образуютъ съ верховьями рѣки Вашки, значительнѣйшаго лѣваго притока Мезени, волокъ не превышающій 20-ти—30-ти верстъ протяженія, которымъ открывалось сообщеніе съ Вычегдою всего бассейна Вашки; если мы обратимъ вниманіе и на близко подошедшія сюда же верховья рѣки Пинеги, крупнаго праваго притока Сѣверной Двины, бассейномъ котораго опредѣлялся районъ Пинежской земли, игравшей не послѣднюю роль въ историческихъ судьбахъ Двинскаго сѣвера, то увидимъ, что яренго-вашкинскій волокъ, въ связи съ волокомъ

вашкинско-пинежскимъ (такого же, приблизительно, протяженія), могъ легко обслуживать и интересы восточной части Двинскаго бассейна, уже не входившей, подобно западной (важской) части его, въ районъ вліянія р. Сухоны.

Вторымъ соединительнымъ звеномъ между бассейномъ Вычегды и бассейномъ Мезени служила рѣка Вымь, значительнѣйшій правый притокъ Вычегды. Наша карта № XXVII покажетъ намъ, что связь между обоими бассейнами устанавливалась здѣсь двоякимъ образомъ, во первыхъ—посредствомъ вымьскаго праваго притока р. Ела и мезенскаго лѣваго притока р. Ирва, а во вторыхъ—посредствомъ верховьевъ Выми и самой Мезени. Верховья рѣкъ Ели и Ирвы, съ раздѣляющимъ ихъ шестиверстнымъ волокомъ, служатъ еще и до нашихъ дней мѣстомъ волоковой передачи для грузовъ, идущихъ съ р. Сухоны въ Мезенскій край, что и не представляется нисколько удивительнымъ въ районѣ, не располагающемъ сколько нибудь удобными грунтовыми дорогами и гдѣ, поэтому, населенію, какъ за многіе вѣка до насъ и въ остальной Руси, приходится до сихъ поръ пользоваться всѣми представляющимися ему средствами и способами естественнаго, воднаго, сообщенія. Этотъ еле-ирвинскій волокъ извѣстенъ и П. П. Семенову, который, опредѣляя его протяженіе въ 6 верстъ, замѣчаетъ, что черезъ этотъ волокъ „кладь перевозится здѣсь на нарочно для того устроенныхъ двухколесныхъ телѣгахъ“ [133]). Точки сближенія между собою верховьевъ рѣкъ Выми и Мезени ясно опредѣляются на нашей картѣ: раздѣляющій ихъ волокъ представляетъ здѣсь поперечникъ отъ 8-ми до до 20-ти вестъ,—но пользовались ли этимъ волокомъ въ интересахъ передаточной промышленности (для нуждъ мѣстнаго обихода имъ, конечно, пользовались), этотъ вопросъ, въ виду сосѣдства еле-ирвинскаго волока, мы оставляемъ открытымъ.

Третьею и самою восточною составною землею Заволочья назвали мы Печору или землю Печорскую, раскинувшуюся по бассейну рѣки Печоры—третьей изъ большихъ европейскихъ рѣкъ бѣломорской системы.

Низовья рѣкъ Мезени и Печоры, какъ и побережье Бѣломорское, представляли весьма важное значеніе въ промысловой жизни нашихъ предковъ и уже издавно привлекали къ себѣ вниманіе промышленныхъ ватагъ новгородскихъ, а затѣмъ и московскихъ, каждое лѣто появлявшихся здѣсь и устраивавшихъ здѣсь

---

[133]) „Геогр.-Статист. Словарь“, II, стр. 182.

свои становища, въ которыхъ иногда задерживались даже и на зимовку: промысловыя экспедиціи на далекій сѣверо-востокъ и явились древнѣйшимъ путемъ ознакомленія съ этимъ суровымъ краемъ, положивъ собою начало его русской колонизаціи. Естественныя богатства Мезенскаго и Печорскаго районовъ хорошо извѣстны были и Герберштейну, который, окрещивая аборигеновъ этой окраины общимъ наименованіемъ „Самояди“ (самоѣды), замѣчаетъ, что „у нихъ много добывается птицъ и различныхъ звѣрей, какъ то: соболей, куницъ, бобровъ, горностаевъ, бѣлокъ, а въ океанѣ водится животное моржъ; водятся также бѣлые медвѣди, волки, зайцы, киты и рыба, называемая семгою, и весьма мн. др.“. Герберштейнъ заявляетъ, что туземцы, по дикости, сами не ходятъ съ торгомъ за предѣлы своихъ кочевій; они приходятъ съ товарами въ русскія становища и здѣсь происходитъ торговля, по большей части мѣновая. Изъ Заволочья русскіе промышленники и торговцы вывозили мѣха, рыбу и рыбій жиръ, моржевое и тюленье сало, моржевые клыки, кожи морскихъ животныхъ, продукты китоловнаго промысла, а также весьма дорого цѣнившійся въ древней Руси „рыбій зубъ“, который у нашихъ предковъ почитался средствомъ даже врачебнымъ. Весьма естественно, что промышленныя связи Руси съ далекимъ сѣверо-востокомъ вызывали потребность въ знакомствѣ русскихъ людей съ топографіею и съ маршрутами этого края. Е. Е. Замысловскій высказываетъ весьма любопытное предположеніе о существованіи у насъ уже въ XVI-мъ вѣкѣ нѣсколькихъ „дорожниковъ“ или описаній путей къ рѣкамъ Печорѣ и Оби, или же одного такого дорожника, но различныхъ редакцій; авторъ думаетъ, что списки этого дорожника находились въ рукахъ извѣстнаго Герберштейна, воспользовавшагося ими при составленіи своихъ „Записокъ о Московіи“, впервые познакомившихъ Европу съ отдаленными приполярными странами русскаго сѣверо-востока [134]).

Мы уже знаемъ, что большая водная магистраль, образуемая теченіями рѣкъ Сухоны и Вычегды, открывала удобные пути въ двѣ ближайшія отъ Новгорода заволочныя земли—Двинскую и Мезенскую. Переходимъ къ воднымъ сообщеніямъ, связывавшимъ ту же магистраль съ землею Печорскою.

Связь рѣки Вычегды съ бассейномъ Печоры установлялась четырьмя волоковыми сообщеніями, расположеніе ко-

---

[134]) Герберштейнъ: „Записки о Московіи“, стр. 124—125; Замысловскій: „Герберштейнъ и пр.“, стр. 84—86.

торыхъ покажетъ намъ карта № XXVII. Два изъ этихъ волоковыхъ сообщеній, весьма близко отстоящихъ одно отъ другаго, существованіемъ своимъ обязаны лѣвымъ притокамъ рѣкъ Выми и Ижмы, изъ которыхъ первая впадаетъ въ Вычегду, вторая въ Печору.

Первый волокъ образуется сближеніемъ пары одноименныхъ рѣчекъ Кедвъ, именно Кедвы Вымьской, образующей лѣвый притокъ р. Выми, и Кедвы Ижемской, составляющей лѣвый притокъ р. Ижмы, сближающихся своими теченіями на разстояніе до 10-ти—12-ти верстъ [135]). Въ близкомъ разстояніи отъ этого волока,—верстахъ всего въ 30-ти—35-ти юго-восточнѣе его,—находимъ и второй волокъ, соединяющій р. Вымь съ р. Ижмою, на этотъ разъ черезъ посредство рѣкъ Шонвуквы (притока Выми) и рѣки Ухты (притока Ижмы). Если мы примемъ въ соображеніе, что тутъ же, лишь нѣсколько юго-западнѣе, находится и волокъ между рѣками Елою и Ирвою, соединяющій бассейны Вычегды и Мезени, въ такомъ случаѣ для насъ сдѣлается яснымъ важное въ гидрографическомъ отношеніи значеніе только что интересовавшей насъ мѣстности, въ которой сошлись въ одну группу три волока (кедвинскій, шонвуквинскій и елинскій), установляющіе связь между тремя крупными рѣчными бассейнами: вычегодскимъ, мезенскимъ и печорскимъ.

Вторую пару волоковыхъ сообщеній между бассейнами рѣкъ Вычегды и Печоры читатели найдутъ на картѣ № XXVIII, уже въ самыхъ верховьяхъ р. Вычегды, слѣдовательно на самой оконечности большой сухоно-вычегодской рѣчной магистрали, притомъ опять таки въ весьма близкомъ между собою разстояніи.

Первое волоковое соединеніе установляется здѣсь вторично черезъ посредство рѣки Ижмы, лѣваго притока Печоры, берущей свое начало на томъ же водораздѣлѣ (отрогъ Тиманскаго хребта), на которомъ находитъ свой истокъ и р. Вычегда. Мы увидимъ на картѣ, что въ самыхъ верховьяхъ Ижмы весьма близко подошли одно къ другому теченія двухъ одноименныхъ рѣчекъ Черей, изъ которыхъ одна, Черь Вычегодская—образуетъ

135) Подобнаго рода одноименныя названія парныхъ рѣкъ, сходящихся своими верховьями и образующихъ здѣсь волоки, создающіе связь между различными рѣчными бассейнами, представляются весьма характерными для нашихъ старинныхъ волоковыхъ сообщеній. Мы уже встрѣчались съ этимъ своеобразнымъ явленіемъ, будемъ встрѣчаться съ нимъ и ниже. Въ данномъ случаѣ народное представленіе какъ бы отождествляетъ такія, связанныя между собою волоками, рѣки, какъ бы считаетъ ихъ продолженіемъ одна другой.

лѣвый притокъ Вычегды, а вторая, Черь Ижемская—лѣвый притокъ Ижмы. Кратчайшая линія сближенія теченій обѣихъ рѣкъ образуетъ собою волокъ всего только въ 600 сажень протяженія; по свидѣтельству П. П. Семенова, этотъ волокъ служитъ и до нашихъ еще дней весеннимъ путемъ съ Вычегды на Ижму, причемъ лодки перетаскиваются здѣсь изъ одной рѣки въ другую волокомъ. Но этимъ волокомъ пользуются только лѣтомъ; мѣстомъ же весенняго и осенняго сообщеній между Вычегдою и Ижмою служитъ другой волокъ между обѣими Черями, имѣющійся сѣвернѣе перваго, верстахъ въ 30-ти отъ истока Вычегодской Чери, гдѣ разстояніе между обѣими рѣками образуетъ собою волокъ уже до восьми верстъ протяженія.

Второе волоковое соединеніе бассейновъ Вычегды и Печоры устанавливается здѣсь верстахъ въ 55-ти - 60-ти прямого юго-восточнаго протяженія отъ только что отмѣченнаго, съ помощью двухъ опять таки одноименныхъ рѣчекъ Мылвъ: Мылвы Сѣверной или Печорской, впадающей въ Печору, и Мылвы Южной или Вычегодской, образующей лѣвый притокъ Вычегды. Волокъ между обѣими рѣками, который читатели найдутъ на нашей картѣ, опредѣляется Семеновымъ въ 5 верстъ, причемъ нашъ географъ замѣчаетъ, что этотъ волокъ въ лѣтнее время служитъ и до нашихъ дней единственнымъ путемъ сообщенія между Печорскимъ краемъ и долиною Вычегды, а во времена новгородской самобытности здѣсь пролегалъ торговый путь къ низовьямъ Оби, въ Югорскую землю [136]). Самый бѣглый взглядъ на карту русскаго сѣвера обнаружитъ намъ, что всѣ четыре только что разсмотрѣнные нами волока (кедвинскій, шонвуквинскій, черьскій и мыльвинскій) открывали собою торные и прямые пути къ нижне-Печорскому краю и къ прилегающимъ побережьямъ и островамъ (Калгуевъ, Вайгачъ, Новая Земля) Ледовитаго океана. Получается, такимъ образомъ, сплошной водный путь почти въ три

[136]) Семеновъ: „Геогр.-Стат. Словарь“, III, стр, 373, V, стр. 696. Любопытно, что всѣ четыре только что отмѣченные нами волока нашли мы указанными въ одномъ нѣмецкомъ атласѣ, въ которомъ Россія представлена далеко не детально, всего на пяти листахъ, но гдѣ, тѣмъ не менѣе, значатся и одноименныя парныя рѣчки,—Кедвы, Чери и Мылвы,—съ надписью на соотвѣтствующихъ мѣстахъ: „Schleppweg“ (т. е. „волокъ“, отъ глагола „schleppen,“—волочить, тащить). Такой пунктуальности нѣмецкаго атласа („Sohr—Berghaus Hand—Atlas“, Glogau, 1875, карта № 53) могли бы позавидовать даже и подробные спеціально-русскіе атласы отечественнаго изданія, при настоящей работѣ, кстати замѣтимъ, временами приводившіе насъ въ положительное отчаяніе.

тысячи верстъ длины, начинающійся у шекснинско-кубенскаго волока и оканчивающійся у Печорскаго полярнаго взморья, съ однимъ ничтожнымъ волокомъ въ 5—8 верстъ на всемъ его громадномъ протяженіи (именно: Сухона—Вычегда—одинъ изъ четырехъ разсмотрѣнныхъ нами волоковъ—Печора—Ледовитый океанъ), притомъ путь, въ изобиліи отдѣляющій отъ себя боковые водные пути сообщенія въ нѣдра, оставляемыхъ имъ къ сѣверу отъ себя, пространствъ обширнаго Заволочнаго края. Сухона и Вычегда соединялись здѣсь въ одну грандіозную рѣчную магистраль такого первостепеннаго значенія, какое представляли въ старинной русской колонизаціонной и передаточной жизни Днѣпръ—на югѣ Россіи, Волга—на ея востокѣ, Балтійская Двина—на западѣ.

Изъ всего сказаннаго нами выше не трудно убѣдиться въ томъ, что южная окраина Заволочья превосходно обслуживалась сухоно-вычегодскою рѣчною магистралью и что отсюда открывался рядъ водныхъ путей, стекавшихъ къ прибрежнымъ полосамъ Бѣлаго моря и Ледовитаго океана, къ побережьямъ Лѣтнему, Зимнему, Канинскому, Тиманскому, Большеземельскому,—какъ еще въ наши дни слывутъ эти берега среди сѣверныхъ поморовъ. Этимъ магистральнымъ путемъ и его сѣверными вѣтвями интересы путей сообщенія обширнаго Заволочья удовлетвориться, само собою разумѣется, не могли; необходимы были и пути продольные, которые, пересѣкая подъ угломъ, по параллелямъ широты или приблизительно къ этимъ послѣднимъ, рядъ водныхъ путей, несущихъ свои воды къ сѣверу и соединяющихъ съ моремъ сухоно-вычегодскую магистраль, поддерживали бы сообщеніе между срединными районами земель Двинской, Мезенской и Печорской. Для сѣверной, приморской, полосы Заволочья такой соединительный путь уже имѣлся: это былъ морской путь отъ устья Сѣверной Двины, выходившій въ Сѣверный океанъ, огибавшій устья впадающихъ въ него сѣверо-европейскихъ водныхъ путей и, какъ мы это уже видѣли, достигавшій устьевъ великихъ сибирскихъ рѣкъ. Но, наряду съ сухоно-вычегодскою магистралью и сѣвернымъ морскимъ каботажнымъ путемъ, существовали еще и другіе континентальные водные пути, занимавшіе среднее между ними положеніе и въ направленіи съ юго-запада къ сѣверо-востоку перерѣзавшіе бассейны рѣкъ Онеги, Сѣверной Двины, Мезени и Печоры. Къ этимъ то континентальнымъ соединительнымъ путямъ мы въ настоящее время и должны будемъ обратиться, прибѣгнувъ для этой цѣли къ нашей картѣ № XXVII.

Намъ уже извѣстна та роль, какую играла р. Емца, лѣвый притокъ Сѣверной Двины, въ системѣ сообщеній центральнаго Новгородскаго края и Прионежской земли съ Заволочьемъ. Емцою открывался прямой низовый путь къ двинскому устью, но путь этою рѣкою представлялся кружнымъ и неудобнымъ для каравановъ, которые воспользовались бы имъ съ тѣмъ, чтобы подняться Двиною до вычегодской магистрали и этою послѣднею идти въ тѣ или другіе районы Заволочья. Такой задачи емецкій водный путь и не преслѣдовалъ, выполняя самостоятельное назначеніе въ общей системѣ сѣверныхъ путей сообщенія: имъ открывались только что упомянутые нами центральные пути въ задвинское Заволочье,—болѣе южные сравнительно съ морскимъ каботажнымъ путемъ, и болѣе сѣверные сравнительно съ путемъ вычегодскимъ.

Остановимся, прежде всего, на путяхъ сообщенія между землями Двинскою и Мезенскою. Основною артеріею этихъ сообщеній является рѣка Пинега, значительнѣйшій послѣ Вычегды правый притокъ Сѣверной Двины, заполняющій своимъ развѣтвленнымъ бассейномъ всю долину между теченіями Двины и р. Вашки, лѣваго притока Мезени, причемъ эта рѣка течетъ отъ своихъ верховьевъ въ направленіи почти параллельномъ Двинѣ и только у города Пинеги круто сворачиваетъ на юго-западъ, сохраняя это направленіе вплоть до своего впаденія въ коренную рѣку нѣсколько выше г. Холмогоръ. Рѣка Пинега имѣетъ прямое сообщеніе съ Мезенскимъ заливомъ (губою), слѣдовательно ставитъ въ связь съ мезенскимъ морскимъ побережьемъ какъ весь свой собственный бассейнъ, такъ и бассейны средней и верхней Двины и р. Сухоны, со всѣми выходящими сюда водными путями. Это сообщеніе установляется рѣкою Кулой, берущею свои истоки какъ разъ у того прямоугольнаго колѣна, которое р. Пинега образуетъ у одноименнаго ей города, и затѣмъ въ прямомъ направленіи несущею свои воды прямо на сѣверъ, до впаденія въ Мезенскій заливъ, верстахъ въ двадцати западнѣе устья самой Мезени.

Рѣка Кулой служила однимъ изъ весьма торныхъ путей въ Мезенское поморье, о чемъ свидѣтельствуетъ намъ и Герберштейнъ, подробно описывающій путь сюда отъ Москвы. Это описаніе сдѣлано Герберштейномъ со словъ какой то русской рукописи (очевидно „дорожника“), которая была ему сообщена и въ которой содержалось описаніе этого пути, заимствованное нашимъ авторомъ для своихъ „Записокъ о Московіи“. Отъ Москвы до Во-

логды разстояніе исчисляется Герберштейномъ въ 500 верстъ; отъ Вологды до Великаго Устюга, сплавомъ по рѣкамъ Вологдѣ и Сухонѣ—тоже 500 верстъ; отъ Устюга до Холмогоръ, до устья Пинеги—еще 500 верстъ. Вступивъ въ р. Пинегу, суда поднимались ею на протяженіе 200 верстъ до мѣста, называемаго Герберштейномъ—„Николаевымъ“ (Nikolai), очевидно соотвѣтствующаго будущему городу Пинегѣ. Здѣсь суда на разстояніи полуверсты сухопутно переволакивались въ р. Кулой, которою въ теченіи шести дней и спускались вплоть до ея устья [137]).

Вглядѣвшись въ карту водораздѣла бассейновъ Сѣверной Двины и Пинеги, а затѣмъ Пинеги и Вашки (притока Мезени), мы невольно поражаемся обиліемъ здѣсь водъ въ видѣ притоковъ всѣхъ этихъ трехъ рѣкъ, которые весьма близко сходятся своими верховьями, представляя цѣлый рядъ болѣе или менѣе удобныхъ волоковъ (въ большинствѣ случаевъ не превышающихъ протяженій верстъ въ 10—20 и даже верстъ въ 5—10), пригодныхъ служить цѣлямъ мѣстныхъ водныхъ сообщеній. Нѣкоторые же изъ этихъ волоковъ могли служить, и несомнѣнно служили, и интересамъ сообщенія транзитнаго. Таковы волоки между рѣками: Пукшенга и Пакшенга, съ группою лежащихъ между ними озеръ, Ваенга и Пакшенга, Нижняя Тойма и Юла съ Выею, Верхняя Тойма и верховье самой Пинеги; всѣ эти волоки связывали между собою теченія Двины и Пинеги, а послѣдній изъ нихъ, черезъ посредство верховьевъ р. Вашки и волока вашско-яренгскій, вводилъ пинежскій бассейнъ въ связь съ магистральнымъ вычегодскимъ воднымъ путемъ. Для прямого сообщенія среднихъ бассейновъ рѣкъ Пинеги (слѣдовательно и р. Двины) и Мезени можетъ быть отмѣченъ волокъ между рѣками Ежуга и Щелья. Не говоримъ о болѣе мелкихъ волокахъ, которыми положительно пестритъ карта интересующаго насъ района.

Переходимъ къ путямъ сообщенія между рѣками Мезенью и Печорою.

---

[137]) Герберштейнъ: „Записки о Московіи“, стр. 122—123. По географическому словарю г. Семенова, въ наши дни волокъ между рѣками Кулоемъ и Пинегою исчисляется уже въ 10—15 верстъ; г. Семеновъ добавляетъ къ своему описанію Кулоя, что мѣстные жители утверждаютъ, будто рѣка Сотка, истокъ Кулоя, соединяется съ послѣднимъ „небольшимъ каналомъ“ (ужъ не остатокъ ли стариннаго искусственнаго сооруженія?). На академическомъ атласѣ Россіи, изданія 1745-мъ г., рѣка Кулой представлена сливающеюся съ р. Пинегою. Кулой является и до нашихъ дней рѣкою сплавною, уже начиная отъ своего истока (Сотки); морскіе приливы ощутительны на этой рѣкѣ, способствуя взводному судоходству, на протяженіи до 70-ти верстъ отъ ея устья (см. у Семенова).

Здѣсь наше вниманіе невольно остановится на трехъ волокахъ, установляющихъ связь между обѣими рѣками. Первый изъ нихъ находится между рѣкою Пижмою, правымъ притокомъ Мезени, и верховьемъ рѣки Цильмы, лѣваго притока Печоры, гдѣ обѣ рѣки сходятся на разстояніе не болѣе 12-ти—15-ти верстъ. Второй волокъ образуется двумя одноименными рѣками Пижмами: Пижмою Мезенскою, только что нами упоминавшеюся, и Пижмою Печорскою, впадающею въ р. Печору, съ находящимся между ними довольно значительнымъ озеромъ Ямомъ (Ямозеро); этотъ волокъ не превышаетъ протяженія въ 10—20 верстъ, являясь какъ бы продолженіемъ къ Печорѣ центральной водной системы: Двина—Пинега—Ежуга—Щелья—Мезень. Третій волокъ найдемъ мы между верховьями самой Мезени и верховьями р. Пижмы Печорской, причемъ этотъ волокъ, черезъ посредство волока ирво-елинскаго, ставитъ бассейны Мезени и Печоры въ связь съ рѣкою Вымью, т. е. опять таки съ вычегодскою водною магистралью.

Основной водный путь на Печору отъ Двины и Мезени, а слѣдовательно съ Москвы и съ Вологды, пролегалъ, тѣмъ не менѣе, не этими волоками, но шелъ, какъ свидѣтельствуетъ намъ о томъ Герберштейнъ, много сѣвернѣе, образуя собою прямое продолженіе только что описаннаго нами, съ его словъ, воднаго пути отъ Вологды къ устью Кулоя. Возвратимся же къ прерванному разсказу Герберштейна.

Достигнувъ устья р. Кулой и выйдя въ море,—повѣствуетъ авторъ „Записокъ о Московіи“, пользуясь данными находившагося въ его распоряженіи рукописнаго русскаго дорожника,—суда слѣдовали его побережьемъ и, миновавъ нѣсколько разбросанныхъ здѣсь становищъ, входили въ устье р. Мезени, которою въ теченіе шести дней и поднимались до устья рѣки Пезы, праваго ея притока. Три недѣли продолжался утомительный подъемъ карановъ вверхъ по теченію этой послѣдней рѣки, достигнувъ верховьевъ которой суда оказывались въ виду двухъ Волоковыхъ озеръ, лежащихъ на водораздѣлѣ верховьевъ Пезы и р. Цильмы, праваго притока Печоры. Эти озера, до сихъ поръ сохраняющія за собою названіе „Волоковыхъ“, входятъ въ связь съ притокомъ Цильмы, рѣкою Чиркою, и притокомъ послѣдней, рѣчкою Рубихою, образуя собою пятиверстную (по Герберштейну) волоковую систему, которою суда и переволакивались въ Цильму, а этою послѣднею снова цѣлыхъ три недѣли шли до впаденія ея въ Печору, спустившись по которой караваны въ

шесть дней достигали укрѣпленнаго города Пустозерска, расположеннаго уже въ низовьяхъ Печоры и служившаго оплотомъ русскаго владычества въ этомъ краѣ.

Описаніе воднаго пути въ Печору, сдѣланное Герберштейномъ со словъ русскаго источника, невольно способно поразить насъ продолжительностью и утомительностью этой долгой путины. Не говоря уже о тысяча-семисотверстномъ переходѣ, котораго требовало путешествіе отъ Москвы до верховьевъ р. Кулоя (отъ Вологды—1200 в., отъ Великаго Устюга—700 в.), еще 54 дня [138]) требовалось для того, что бы отъ верховья Кулоя достигнуть города Пустозерска. Яркая иллюстрація тѣхъ почти неимовѣрныхъ трудностей, соединенныхъ къ тому же и съ рядомъ лишеній и опасностей, съ которыми сѣвернымъ предкамъ нашимъ доводилось считаться при пользованіи, столь обильно дарованными имъ природою, естественными водными путями сообщенія!.... Передъ этими трудностями приполярныхъ путешествій блѣднѣютъ черноморскіе подвиги кіевскихъ руссовъ, съ ихъ набѣгами на Византію, съ ихъ переходами черезъ днѣпровскіе пороги и черезъ степные междурѣчные волоки благодатной южной полосы нынѣшняго отечества нашего.

До сихъ поръ, говоря о нашихъ сѣверныхъ волоковыхъ сообщеніяхъ, мы вели рѣчь лишь о волокахъ междурѣчныхъ. Между тѣмъ въ старинной Россіи существовали,—хотя это можетъ показаться съ перваго взгляда страннымъ,—и волоки приморскіе, которые, въ видахъ сокращенія пути, приходилось преодолѣвать при каботажномъ плаваніи вдоль морскихъ побережій. Таковы: „Волоковая губа“, на Терскомъ берегу Бѣлаго моря, близъ мыса Святой Носъ, изъ которой лодки переволакивались сухопутно, во избѣжаніе обхода моремъ этого мыса; „Волоковая Большая губа“ и „Волоковая Малая губа“, на берегахъ Кольскаго залива; „Большая Волоковая губа“ и „Малая Волоковая губа“, на лапландскомъ берегу Сѣвернаго океана. Всѣ эти волоковыя губы утилизировались русскими поморами въ видахъ выпрямленія пути вдоль изрѣзанныхъ очертаній соотвѣтствующихъ имъ морскихъ побережій [139]).

Мы прервали наше изложеніе описаніемъ водныхъ путей сообщенія, направлявшихся въ крайніе сѣверо-восточные предѣлы

---

[138]) По разсчету Герберштейна: р. Кулоемъ—6 дней, моремъ—?, р. Пезою—3 недѣли, р. Цыльмою—3 недѣли, р. Печорою—6 дней (См. у Герберштейна стр. 123—124).

[139]) „Геогр.-Стат. Словарь“ Семенова, I, стр. 530.

стариннаго новгородскаго Заволочья и впослѣдствіе, съ паденіемъ новгородской самостоятельности, доставшихся въ наслѣдіе объединенному Московскому государству.

Достигнувъ обширнаго бассейна рѣки Печоры, русское промышленное и колонизаціонное движеніе,—русское исконное историческое стремленіе на востокъ,—на этомъ рубежѣ остановиться не могло. Оно уже рано потребовало себѣ выхода еще далѣе на востокъ, куда вели отъ Печоры готовые водные пути сообшенія,—къ тому миѳическому сѣверному Зауралью, чудесные разсказы о которомъ уже въ XI-мъ вѣкѣ занимали собою умы предпріимчивыхъ новгородцевъ, жаждавшихъ новыхъ торговыхъ рынковъ и новыхъ районовъ для своей неутомимой промысловой дѣятельности.

Наши отдаленные предки знали страны, лежавшія къ востоку отъ Печоры, у подножія и у отроговъ сѣвернаго Урала, подъ общимъ нарицательнымъ наименованіемъ Югры (или Угры), земли Югорской (Угорской). Это нарицательное наименованіе, при состояніи географическихъ знаній въ древней Руси, и не могло пріурочиваться къ какому либо опредѣленному пространству территоріи, какъ и цѣлый рядъ этнографическихъ именъ собственныхъ (напримѣръ Чудь, Пермь, Печора, Ямь, Корсь и др.), упоминаемыхъ въ нашихъ древнихъ памятникахъ. Для нашихъ дней воспоминаніе объ этой „Югрѣ“ или „Югорской землѣ“ сохранилось лишь въ нѣсколькихъ названіяхъ приокеанскихъ урочищъ („Югорскій Шаръ“, „Югорскій берегъ“), да въ „югорскихъ“ гербѣ и предикатѣ, вошедшихъ въ русскій имперскій гербъ и въ русскій императорскій титулъ. Въ смыслѣ одной изъ странъ далекаго сѣверо-востока, Угра или Югра извѣстна нашей начальной лѣтописи, упоминающей ее наряду съ Заволочною Чудью, Печорою и Пермью. Торговыя сношенія новгородцевъ съ Югрою производились еще во второй половинѣ XI-го вѣка черезъ Печорскій край, уже въ ту пору находившійся подъ данью Новгорода. Любопытны свѣдѣнія объ этихъ странахъ, сообщаемыя подъ 1096-мъ годомъ писателемъ нашей начальной лѣтописи: „Разсказывалъ мнѣ года четыре тому назадъ новгородецъ Гюрятя Роговичъ слѣдующее,—повѣствуетъ намъ лѣтописецъ.—Послалъ онъ своего отрока въ Печору, къ народу, платящему дань Новгороду. Отсюда тотъ отправился въ Югру. Югра,—поясняетъ лѣтописецъ,—это нѣмой народъ (т. е. инородцы, не знающіе русскаго языка, откуда и выраженіе „нѣмецъ“), разселенный, вмѣстѣ съ Самоядью, въ полунощныхъ странахъ. И говорили югры новгородскому отроку, что въ горахъ, подступающихъ къ лукоморью (т. е. за сѣверными

отрогами Уральскаго хребта), слышанъ бываетъ великій говоръ и кличъ: въ горахъ этихъ замуравлены невѣдомые люди, старающіеся освободиться („высѣчися“) изъ своей каменной темницы. Въ той горѣ прорублено оконце, черезъ которое эти люди, языка которыхъ никто не понимаетъ, показываютъ на желѣзо и просятъ себѣ его; и кто дастъ имъ желѣзные ножъ или сѣкиру, тому люди тѣ отплачиваютъ мѣхами“.

Извѣстія о Югрѣ, въ качествѣ подданной Новгороду земли, не прекращаются въ новгородскихъ лѣтописяхъ и актахъ въ теченіи XII-го—XIV-го вѣковъ. Въ 1491-мъ году московскій великій князь посылаетъ на Печору и въ Югру экспедицію для розысканія серебряныхъ рудъ, а въ 1499-мъ году въ Югорскую землю отправлена была цѣлая рать подъ предводительствомъ князя Курбскаго, для приведенія въ подданство инородческихъ племенъ, обитавшихъ на крайнемъ сѣверо-востокѣ, и для изслѣдованія земель, расположенныхъ за сѣвернымъ Ураломъ, который этою ратью и былъ переваленъ. Впрочемъ еще много раньше, именно въ 1364-мъ году, новгородскіе служилые люди проникли за сѣверный Уралъ и воевали здѣсь берега Оби, спустившись этою рѣкою до самаго океана [140]).

Какъ бы то ни было, но еще въ началѣ XVI-го вѣка страны, расположенныя къ востоку отъ Урала, по бассейну рѣки Оби, были окружены въ глазахъ современниковъ ореоломъ таинственной чудесности и баснословія. Герберштейнъ, пользуясь все тѣмъ же, находившимся въ его распоряженіи, русскимъ „дорожникомъ“, приводитъ разсказы о какихъ то черныхъ и лишенныхъ дара слова людяхъ, приносящихъ съ собою отъ верховьевъ р. Оби на продажу разнаго рода товары, преимущественно жемчугъ и драгоцѣнные камни; о нѣкоемъ народѣ, называемомъ „лукоморами“, которые въ ноябрѣ каждаго года умираютъ съ тѣмъ, чтобы снова ожить въ апрѣлѣ слѣдующаго года; о „золотой бабѣ“ и самозвучащихъ трубныхъ инструментахъ, поставленныхъ въ устьяхъ Оби; о волосатыхъ людяхъ съ собачьими головами или руками вмѣсто ногъ; о водящихся въ сѣверныхъ рѣкахъ человѣкообразныхъ рыбахъ; о необыкновенныхъ горахъ, заграждающихъ пути къ дальнему востоку и т. п. Весьма возможно, что всѣ эти баснословія русскаго происхожденія, къ которымъ образованный Герберштейнъ относится, конечно, скептически, преслѣдовали тѣ же цѣ-

---

140) Полное Собр. Русск. Лѣтоп. I, стр. 107, IV, 64—65, V, 230; Замысловскій: „Герберштейнъ и пр.“, стр. 84—88.

ли, какія преслѣдовались и фантастическими розсказнями волжскихъ булгаръ про сопредѣльныя съ ними финскія территоріи: желаніе запугать конкуррентовъ и удержать за собою монополію торга съ этими странами. А что иностранцы не прочь были покороче познакомиться съ землями, лежавшими на крайнемъ сѣверовостокѣ Россіи, это фактъ, сомнѣнію не подлежащій: въ XVI-мъ и XVII-мъ вѣкахъ англійскія и голландскія экспедиціи неоднократно появлялись въ русскихъ сѣверныхъ водахъ и еще въ 1492-мъ году въ Москву пріѣзжалъ иноземецъ Михаилъ Снупсъ, ходатайствовавшій о разрѣшеніи ему поѣздки на р. Обь, съ цѣлью изслѣдованія тамошняго края,—не ради цѣлей простой любознательности, конечно [141]).

Перейдемъ же къ разсмотрѣнію тѣхъ путей сообщенія,—и на этотъ разъ опять таки водныхъ,—которые вели изъ Заволочья въ Югру и въ сосѣднія области нынѣшней сѣверо-западной Сибири,—за сѣверные отроги „Земного Пояса“, какъ именовали наши предки, а вслѣдъ за ними и Герберштейнъ, нынѣшній Уральскій хребетъ.

Намъ уже знакома та выдающаяся роль, какая выпадала на долю сухоно-вычегодской рѣчной магистрали въ дѣлѣ соединенія съ новгородскимъ краемъ и съ центральною Русью нашего сѣвера и сѣверо-востока. Эта магистраль открывала водный путь и въ землю Югру, посредствомъ гидрографической комбинаціи, которую читатели наши найдутъ на картѣ № XXVIII. Этотъ путь отчасти уже извѣстенъ намъ, въ качествѣ южнаго сообщенія, существовавшаго между верховьями р. Вычегды и бассейномъ р. Печоры Онъ направлялся волокомъ, образуемымъ теченіями р. Мылвы Вычегодской и Мылвы Печорской, а затѣмъ шелъ или внизъ по Печорѣ, до устья рѣки Щигора, или вверхъ по Печорѣ, до устья рѣки Илыча. Связь рѣкъ Щигора и Илыча съ бассейномъ рѣки Оби представляется на нашей картѣ вполнѣ наглядною. Изъ р. Щигора суда входили въ ея правый притокъ, рѣчку Волоковку, самое названіе которой ясно указываетъ на существованіе здѣсь волоковой передачи, а изъ Волоковки грузы переволакивались въ одинъ изъ многочисленныхъ здѣсь лѣвыхъ притоковъ рѣки Сыгвы, которая и доставляла ихъ въ рѣку Сосву, образующую собою лѣвый притокъ Оби. Изъ рѣки Илыча грузы переволакивались или не-

---

141) Герберштейнъ: „Записки о Московіи“, стр. 125—126; Замысловскій: „Герберштейнъ и пр.“, стр. 88 (сноска).

посредственно въ верховья р. Сосвы, или въ одинъ изъ ея лѣвыхъ притоковъ, а по рѣкѣ Сосвѣ они уже безпрепятственно спускались въ самую Обь.

Но существовалъ и сѣверный путь въ Югру и въ бассейнъ рѣки Оби,—путь, составлявшій дальнѣйшее, восточное, продолженіе сѣвернаго воднаго пути въ земли Заволочья, описаннаго Герберштейномъ со словъ русскаго дорожника. Мы разстались съ сѣвернымъ маршрутомъ Герберштейна въ городѣ Пустозерскѣ, расположенномъ въ устьяхъ р. Печоры. Караванамъ, направлявшимся въ бассейнъ Оби изъ бассейна Мезени, не было надобности заходить въ г. Пустозерскъ: достигнувъ устья р. Цильмы, они продолжали путь на востокъ, вверхъ по Печорѣ (см. карту № XXVIII), направляясь къ устью рѣки Усы, праваго притока Печоры. Этотъ то путь въ бассейнъ рѣки Оби и извѣстенъ Герберштейну, заявляющему, что „отъ устья Цильмы до устья рѣки Усы одинъ мѣсяцъ пути Печорою“ [142]). Дальнѣйшее описаніе пути къ р. Оби представляется у Герберштейна неяснымъ, причемъ онъ говоритъ лишь объ одномъ направленіи этого пути: отъ устья р. Усы снова вверхъ по теченію Печоры до устья рѣки Щигора (еще три недѣли плаванія), затѣмъ вверхъ по Щигору до его верховьевъ (опять три недѣли пути); откуда уже волокомъ перебирались въ рѣку Сосву, обскаго бассейна. Связь рѣки Щигора съ бассейномъ р. Оби уже была нами показана выше, при разсмотрѣніи воднаго пути въ Югру черезъ верховья Вычегды.

Въ приведенномъ описаніи Герберштейна мы имѣемъ дѣло съ южнымъ направленіемъ пути изъ р. Печоры въ бассейнъ р. Оби. Но имѣлась еще и сѣверная версія этого пути. Это—путь рѣкою Усою, крупнымъ правамъ притокомъ Печоры; Герберштейнъ даетъ намъ только намекъ на этотъ сѣверный путь, опредѣляя продолжительность плаванія между устьями Цильмы и Усы, да вставляя замѣчаніе о томъ, что „Уса беретъ начало съ горы Земной Поясъ“ и что „отъ истоковъ Усы до ея устьевъ счи-

---

142) Герберштейнъ: „Записки о Московіи“, стр. 124. Эта продолжительность плаванія по р. Печорѣ, между устьями рѣкъ Цильмы и Усы, видимо смущала комментатора Герберштейна, Е. Е. Замысловскаго, ссылающагося на то, что Латкинъ, какъ это значится по его дневнику, сдѣлалъ ту же путину, въ лодкѣ, въ теченіи всего семи дней. Но здѣсь скрывается простое недоразумѣніе: Латкинъ плылъ внизъ по Печорѣ, отъ устья Усы къ устью Цильмы, Герберштейнъ же говоритъ о мѣсячномъ плаваніи вверхъ по рѣкѣ, что составляетъ огромную разницу въ видахъ трудности взводнаго плаванія по быстрой и порожистой рѣкѣ, какою является Печора (См. Замысловскаго: „Герберштейнъ и пр.“, стр. 150 и сноску 10).

тается болѣе тысячи верстъ". Путь вверхъ по теченію Усы былъ весьма продолжительнымъ, такъ какъ только въ мѣстности, географическое положеніе которой можетъ быть приблизительно опредѣлено въ 67° сѣв. широты и 83° вост. долготы, теченіе этой рѣки, направляющееся все время на сѣверо-востокъ, сближается съ верховьями рѣки Соба, лѣваго притока Оби, гдѣ и существовалъ волокъ, давшій названіе находящейся здѣсь рѣчкѣ Волочанкѣ и связывавшій между собою бассейны Печоры и Оби. Насколько географическія свѣдѣнія объ этомъ отдаленномъ сѣверо-восточномъ уголкѣ старинной Югры, весьма неполныя еще и въ наши дни, представлялись смутными въ концѣ XVI-го вѣка, видно изъ того, что „Книга Большому Чертежу" считаетъ рѣку Собъ притокомъ Усы: „А въ Усу рѣку,—читаемъ мы здѣсь,—съ верху изъ горы пала рѣка Соба, протоку Собы рѣки 150 верстъ; а въ Собу рѣку, изъ горы, пала рѣчка Волочанка, протоку Волочанки 30 верстъ".

Существуетъ въ бассейнѣ р. Усы и еще одинъ пунктъ, въ которомъ съ успѣхомъ могла совершаться волоковая передача грузовъ въ бассейнъ Оби. Это—рѣка Харута, впадающая съ правой стороны въ рѣку Лемву, лѣвый притокъ Усы. Мы увидимъ на картѣ № XXVIII, что къ теченію Харуты весьма близко подошло верховье рѣки Синьи (на нашей картѣ значится только самая вершина этой рѣки), лѣваго притока Оби же, но впадающаго въ эту послѣднюю рѣку почти на полтора градуса выше устья Соба. Здѣсь получается, такимъ образомъ, волоковый перевалъ, представляющій по своему географическому положенію значительныя удобства, усугубляемыя еще и тѣмъ, что караваны избѣгали, при пользованіи имъ, дальнѣйшаго, почти четырехградуснаго взводнаго противъ теченія Усы пути и сразу вступали въ воды р. Синьи, которою и шли, уже сплавомъ, до самой Оби. Харута и въ наши дни является рѣкою многоводною и удобною для сплава, а р. Лемва, судоходная на бо́льшую половину своего теченія, имѣетъ и въ настоящее время значеніе съ точки зрѣнія торговли съ инородцами: по свидѣтельству П. П. Семенова, при устьи Лемвы „происходитъ зимою порядочный мѣновой торгъ между ижемцами и самоѣдами, которые привозятъ сюда сало, оленьи шкуры, шкуры морскихъ животныхъ и дикихъ звѣрей и вымѣниваютъ все это на хлѣбъ и мелочные товары" [143]).

---

[143]) „Геогр.-Статист. Словарь", III, стр. 26—27. V, стр. 456.

Неоднократно имѣли мы уже случай отмѣчать въ высшей степени важное значеніе, какое представляла собою въ системѣ нашихъ сѣверныхъ, заволжскихъ, водныхъ путей сообщенія великая сухоно-вычегодская рѣчная магистраль, соединявшая кубенскій волокъ, а черезъ его посредство весь новгородскій и ростовско-суздальскій край, съ крайнимъ сѣверомъ и сѣверо-востокомъ. Земли Онежская, Двинская, Мезенская, Печорская и Югорская—имѣли въ этой магистрали базисъ для поддержанія водныхъ сообщеній какъ съ остальною Русью, такъ и между собою. Переходя въ настоящее время къ сѣвернымъ водным путямъ въ Прикамье и въ Закамье (съ западною Сибирью), мы увидимъ, что и въ этомъ отношеніи играла выдающуюся гидрографическую роль та же великая сухоно-вычегодская рѣчная магистраль съ помощью водныхъ путей, отдѣляемыхъ ею отъ себя къ югу, на встрѣчу воднымъ путямъ сѣверо-волжскаго бассейна.

Уже самый бѣглый взглядъ на карту Россіи покажетъ намъ тотъ грандіозный водный путь, который ведетъ отъ предѣловъ Новгородскаго края и старой Ростовско-Суздальской (Московской) Руси къ крайнему европейскому востоку, къ подножію Уральскаго горнаго хребта, представляющаго собою естественную грань между Европою и Азіею. Это—рѣка Волга, про которую уже наша древняя „Повѣсть Временныхъ Лѣтъ“ знала, что ею можно „изъ Руси идти въ Болгары и въ Хвалисы, на востокъ доити въ жребій Симовъ“. Мы знаемъ, что древніе руссы еще во времена предшествовавшія первымъ историческимъ свидѣтельствамъ нашей лѣтописи уже плавали по Волгѣ, служившей торнымъ воднымъ путемъ для сношеній между западомъ и востокомъ, между Великимъ Булгаромъ—съ одной стороны, и центрами древняго русскаго торговаго круговорота, Новгородомъ и Кіевомъ—съ другой стороны. Волгою ходили древнія русскія дружины въ походы на волжскихъ булгаръ, а впослѣдствіе на Казань. Волгою же, какъ мы это также уже знаемъ, спустилась въ исходѣ третьей четверти XII-го вѣка въ бассейнъ рѣки Камы, а оттуда проникла и въ бассейнъ рѣки Вятки, дружина удалой новгородской вольницы, основавшая здѣсь хлыновскую или вятскую республику, въ лицѣ своихъ отважныхъ ушкуйниковъ постоянно тревожившую сосѣднія булгарскія владѣнія.

Торный и привольный волжскій путь представлялъ, конечно, огромныя удобства въ дѣлѣ поддержанія сообщеній Руси съ Прикамьемъ, но не всегда возможнымъ являлось пользованіе этимъ

путемъ, такъ какъ среднее и нижнее Поволжье до второй половины XVI-го вѣка въ русскомъ обладаніи не находилось. Въ первые вѣка русской исторической жизни среднее Поволжье было во власти волжскихъ булгаръ, укрѣпившихся въ устьи р. Камы и державшихъ въ своихъ рукахъ дальнѣйшіе пути какъ въ эту рѣку, такъ и въ волжскія низовья, а въ исходѣ XIII-го вѣка, какъ разъ въ томъ пунктѣ теченія Волги, въ которомъ великая рѣка рѣзко измѣняетъ свое теченіе съ восточнаго направленія на направленіе южное, возникаетъ Казань и казанское царство, являющееся на смѣну царству булгарскому и унаслѣдовавшее отъ послѣдняго историческую роль тормоза въ процессѣ поступательнаго движенія Руси на востокъ. Только въ началѣ второй половины XVI-го вѣка, съ паденіемъ Казани, открывается для русской промышленности и для русской колонизаціи свободный волжскій путь къ широкому простору камскихъ и закамскихъ земель.

Все высказанное выше приводитъ насъ къ логическому выводу о необходимости и другихъ, болѣе сѣверныхъ сравнительно съ волжскимъ, водныхъ путей въ Прикамье и Закамье,—путей, которые шли бы въ обходъ камскаго устья, находившагося въ рукахъ не всегда мирно и дружелюбно расположенныхъ къ намъ сосѣдей, являвшихся, къ тому же, нашими конкуррентами въ дѣлѣ промышленной эксплоатаціи востока; путей, которые, связывая Русь съ ея промышленными и колонизаціонными этапами на дальнемъ европейскомъ востокѣ, находились бы уже въ полномъ и нераздѣльномъ обладаніи нашихъ предковъ. Разсмотрѣніе этихъ то сѣверныхъ водныхъ путей въ Прикамье и Закамье и послужитъ предметомъ нашего дальнѣйшаго изложенія.

Остановимся, прежде всего, на путяхъ сообщенія съ Вятскою землею, по рѣкамъ которой, какъ мы знаемъ, уже въ концѣ XII-го вѣка возникаютъ новгородскія поселенія, съ городомъ Хлыновымъ (Вятка) въ ихъ главѣ. Если первоначальное движеніе сюда новгородскихъ піонеровъ колонизаціи совершилось торнымъ волжско-камскимъ путемъ, то несомнѣннымъ представляется, что дальнѣйшія сообщенія ихъ съ новгородскимъ и сѣвернымъ краемъ поддерживались, въ особенности же въ поры размирья съ Булгаромъ, заволжскими рѣчными путями. И здѣсь базисомъ этихъ сообщеній выступаетъ передъ нами сухоно-вычегодская водная магистраль, открывавшая пути въ земли сѣверныя и сѣверо-восточныя. Этотъ именно путь на Вятку извѣстенъ и Герберштейну, который пишетъ, что хотя „кратчайшая дорога къ ней идетъ на Кострому и Галичъ, но она трудна, ибо, кромѣ болотъ и лѣсовъ,

которые затрудняютъ путь, между Галичемъ и Вяткою еще разбойничаютъ бродящіе тамъ черемисы, поэтому,—продолжаетъ Герберштейнъ,—въ Вятку ѣдутъ черезъ Вологду и Устюгъ, путемъ болѣе долгимъ, но за то легкимъ и безопаснымъ“ [144]).

Карта XXIX покажетъ намъ, что первая и ближайшая къ Кубенскому волоку связь сухоно-вычегодской магистрали съ Вятскою землею установляется рѣкою Сухоною, именно черезъ посредство рѣки Юга, которая, соединивъ свои воды съ водами Сухоны, образуетъ одну рѣку, текущую къ Бѣлому морю подъ именемъ Сѣверной Двины. Рѣка Югъ въ нижнемъ теченіи своемъ принимаетъ съ правой стороны два притока—рѣки Пушму и Лузу, теченія которыхъ близко сходятся съ верховьями рѣкъ Маломы и Кобры, впадающихъ съ правой стороны въ рѣку Вятку, чѣмъ и обусловливаются два волоковыя протяженія, вводящія въ связь бассейны Юга и Вятки.

Рѣка Малома имѣетъ двойное волоковое сообщеніе съ Югомъ: съ одной стороны—съ теченіемъ самого же Юга, съ другой стороны—съ его притокомъ Пушмою, причемъ оба сообщенія въ равной мѣрѣ обслуживали, повидимому, торговые интересы этого района. Этотъ волокъ извѣстенъ и въ наши дни подъ названіемъ „Кай-Волока“. Рѣка Югъ съ точки зрѣнія судоходства по ней не потеряла значенія и до нашихъ дней; что же касается рѣки Маломы, то, по свидѣтельству Чулкова, она въ прежнія времена служила торговымъ воднымъ путемъ, который велъ отъ Вятки, черезъ Кай-Волокъ, на Югъ, Пушму и на другіе водные пути Сѣверно-Двинскаго бассейна.

Не меньшимъ значеніемъ пользовался и волокъ между рѣками Лузою и Коброю (Ѳедоровкою), обслуживавшій интересы тѣхъ же районовъ, которымъ служилъ и Кайскій Волокъ. Луза даже и въ настоящее время судоходна на протяженіи почти трехъ четвертей всего своего теченія и ея судоходство имѣетъ весьма важное значеніе для всего сѣвера Россіи, такъ какъ эта рѣка служитъ путемъ, которымъ и въ наши дни сплавляются къ Архангельску произведенія омываемыхъ ею вологодской и вятской губерній.

Только что упомянутая нами рѣка Кобра служила и къ установленію связи между бассейнами вятскимъ и вычегодскимъ. Верховья р. Кобры, сходясь въ западномъ направленіи съ верховьями рѣки Лузы, въ восточномъ направленіи

144) Герберштейнъ: „Записки о Московіи“, стр. 128.

также близко подходятъ къ верховьямъ рѣки Сысолы, лѣваго притока Вычегды, отдѣляясь отъ нихъ волокомъ протяженіемъ не свыше 15-ти—20-ти верстъ; любопытнымъ представляется, что эта рѣка до самаго послѣдняго времени служила еще для сплава на нижегородскую ярмарку изъ Устьсысольскаго уѣзда желѣза, слѣдовательно находилась въ тѣсномъ сообщеніи съ вычегодскимъ рѣчнымъ бассейномъ [145])

И такъ, мы установили три водныхъ пути сообщенія, связывавшихъ Вятскій край съ сухоно-вычегодскою рѣчною системою, а черезъ ея посредство и со всѣми водными путями, къ ней примыкающими. Это пути: маломо-югскій (маломо-пушминскій), кобро-лузинскій и кобро-сысольскій. Всѣ три пути примыкаютъ къ верхнему теченію р. Вятки (выше г. Котельнича, древняго Кокшарова), гдѣ, какъ извѣстно, раньше всего возникли новгородскія колоніи, этими путями, конечно, и поддерживавшія свои сношенія съ метрополіею.

Порубежно съ Вяткою, лишь нѣсколько восточнѣе ея, раскинулась Пермская земля или Пермь Великая, имѣвшая въ своемъ сосѣдствѣ Печору и Югру—съ сѣвера, булгарскія владѣнія – съ юго-запада. Рѣка Кама, образующая собою главную водную артерію Пермской земли, сдѣлалась рано извѣстна русскимъ людямъ, хотя успѣхи ихъ колонизаціи въ бассейнѣ этой рѣки долго задерживались сначала—булгарами, а затѣмъ—татарами. Еще въ 985-мъ г., при великомъ князѣ Владимірѣ Святомъ, русская рать ходила войною на булгаръ рѣкою Камою; этою рѣкою веденъ былъ въ 1180-мъ г. походъ на булгаръ князя Георгія Суздальскаго; на Каму посылаетъ въ 1220-мъ г. свои полки князь Василько Константиновичъ. Надо предполагать, что уже къ концу второй половинѣ XI-го вѣка стали проникать сюда новгородцы, а съ конца XII-го вѣка, укрѣпившись на Вяткѣ, не преминули распространить свою колонизаціонную дѣятельность и на сосѣдній Пермскій край, который представлялъ богатую арену для торгово-промысловой дѣятельности, хотя на этой почвѣ новгородцамъ и довелось столкнуться съ конкурренціею булгаръ, уже издревле бывшихъ торговыми и промышленными хозяевами края, о чемъ свидѣтельствуютъ намъ и данныя археолого-нумизматическія, и свидѣтельства арабскихъ авторовъ (Ибнъ-Батута); въ числѣ предметовъ пермскаго вывоза не послѣднее мѣсто занимало

[145]) „Геогр.-Статист. Словарь“ Семенова, II, стр. 645, III, стр. 101 и 152, V, стр. 893.

„закамское серебро“, шедшее отсюда въ Русь и явившееся раннимъ прововѣстителемъ будущихъ минеральныхъ богатствъ Пріуральскаго края. Правильная и твердая, хотя все таки медленная, колонизація камскихъ и закамскихъ земель сдѣлалась для русскихъ возможною, впрочемъ, только послѣ паденія Казанскаго царства, когда эта колонизація достигла подножія Урала и даже перешагнула черезъ него, открывъ русскимъ людямъ пути въ далекую и широко раскинувшуюся Сибирь.

Многоводная Кама, еще и въ наши дни судоходная почти отъ самыхъ своихъ источниковъ и являющаяся по своей значительности четвертою изъ всѣхъ рѣкъ Европейской Россіи, предоставляющею къ услугамъ русской передаточной промышленности до 11-ти тысячъ верстъ судоходнаго и сплавнаго пути (около трехъ четвертей всей линіи общаго протяженія ея бассейна), сыграла великую историческую роль въ судьбахъ русскаго движенія и русской колонизаціи на востокъ. Обильный водными путями бассейнъ Камы явился тою почвою, на которой русская Европа впервые встрѣтилась съ будущею русскою Азіею, обезпечивъ русской національности доступъ къ сибирскимъ богатствамъ, въ самыя нѣдра „Сибири золотого дня“ и къ великимъ сибирскимъ воднымъ путямъ, открывшимъ Руси дорогу къ крайнимъ пунктамъ азіатскаго сѣверо-востока и къ далекимъ побережьямъ Тихаго океана.

Еще и до нашихъ дней водные пути представляются почти единственными средствами лѣтняго сообщенія въ значительной части сѣверно-камскаго края. Тѣмъ большее значеніе имѣли здѣсь эти пути въ старинной Руси, не вѣдавшей ни искусственныхъ путей сообщенія, ни сколько нибудь правильно поставленной ямской гоньбы, мало заботившейся и объ улучшеніи существующихъ дорогъ и дорожныхъ сооруженій. Говоря о „Перміи, большой и обширной области“,—какъ характеризуетъ ее этотъ авторъ,—Герберштейнъ замѣчаетъ, что „по причинѣ множества болотъ и рѣкъ туда едва можно доѣхать сухимъ путемъ, развѣ только зимою; лѣтомъ же легче совершить этотъ путь на судахъ, черезъ Вологду, Устюгъ и рѣкою Вычегдою“. Говоритъ авторъ нашъ и объ обратномъ пути съ Перми: „Ѣдущимъ изъ Перми въ Устюгъ надобно плыть по Вишерѣ; пройдя нѣсколько рѣкъ и въ иныхъ мѣстахъ перетаскивая суда землею въ другія рѣки, они приходятъ къ Устюгу, въ трехъ стахъ миляхъ отъ Перми“ [146]).

---

[146]) Герберштейнъ: „Записки о Московіи“, стр. 129; Семеновъ: „Геогр.-Стат. Словарь“. II, стр. 456; „Энциклоп. Словарь“ Ефрона и Брокгауза, полут. XXVII, стр. 123, 132.

Такимъ образомъ, передъ нами снова выступаетъ великая сухоно-вычегодская рѣчная магистраль въ качествѣ воднаго пути, открывавшаго сообщеніе и съ Пермью, какъ открывала она его и въ другія земли русскаго сѣвера и сѣверо-востока.

Сѣверные водные пути въ Пермскую землю найдемъ мы на той же картѣ № XXIX, которая служила намъ и къ выясненію путей вятскихъ. Здѣсь намъ представляется два основныхъ пути, соединяющихъ бассейнъ Сѣверной Двины съ бассейномъ Камы въ направленіи, указанномъ Герберштейномъ, т. е. черезъ городъ Устюгъ и, затѣмъ, рѣкою Вычегдою. Первый изъ этихъ путей значительною частью своею совпадаетъ съ третьимъ (кобро-сысольскимъ) изъ установленныхъ нами вятскихъ путей. Покидая вычегодскую магистраль у города Усть-Сысольска, этотъ путь шелъ вверхъ по рѣкѣ Сысолѣ до ея верховьевъ. Отъ этихъ послѣднихъ грузы, слѣдовавшіе на Вятку, передавались волокомъ въ р. Кобру (или ея притокъ Ташнакъ), грузы же, имѣвшіе своимъ назначеніемъ Пермь, передавались отсюда волокомъ на р. Каму, къ Кайской пристани (существовала уже несомнѣнно во второй половинѣ XVI-го в.), причемъ эта волоковая передача могла значительно упрощаться при помощи лѣваго камскаго притока Порыша, впадающаго въ р. Каму нѣсколько ниже Кая (Кай-Городъ). Отъ Кая рѣка Кама является судоходною даже и въ настоящее время, а потому дальнѣйшій сплавъ по ней карановъ и не могъ представлять уже никакихъ затрудненій.

Второе направленіе вычегодско-камскаго воднаго пути является болѣе восточнымъ, сравнительно съ только что отмѣченнымъ, и представляетъ собою нѣкоторыя особенности, побуждающія насъ остановиться на немъ поподробнѣе.

Въ сѣверо-западной части нынѣшней Пермской губерніи, какъ разъ на водораздѣлѣ между рѣками Вычегдою и Камою и на границѣ этой губерніи съ Вологодскою, находится обширное и возвышенное болото „Гуменцо“ (несомнѣнно новгородское происхожденіе этого названія), въ которомъ берутъ свой истокъ двѣ одноименныя рѣки Кельтмы. Одна изъ этихъ рѣкъ, Кельтма Сѣверная—впадаетъ въ р. Вычегду; вторая, Кельтма Южная—образуетъ собою лѣвый притокъ р. Камы, причемъ волоковое разстояніе между вершинами обѣихъ Кельтмъ не превышаетъ протяженія въ 8—10 верстъ. Этотъ волокъ служилъ издревле соединительнымъ путемъ сообщенія между бассейнами Камы и Вычегды, а послѣдняя четверть XVIII-го столѣтія ознаменовалась даже попыткою устроить здѣсь искусственную водною систему

для соединенія двухъ морскихъ бассейновъ—Бѣломорскаго (Вычегдою и Сѣв. Двиною) и Каспійскаго (Камою и Волгою). Это искусственное сооруженіе было проектировано въ видѣ канала въ 16¾ верстъ длины, при 6-ти саженяхъ ширины, имѣющаго связать между собою обѣ рѣки Кельтмы. Къ работамъ по устройству этого канала было приступлено въ 1786-мъ году, но вспыхнувшая вскорѣ послѣ того турецкая война ихъ пріостановила до 1803-го г., когда работы были возобновлены и благополучно закончены къ 1822-му г., причемъ этому сооруженію дано было наименованіе канала Сѣверо-Екатерининскаго. Но непродолжительнымъ было пользованіе этимъ гидротехническимъ сооруженіемъ: ко второй половинѣ тридцатыхъ годовъ каналъ засорился, а сооруженія его обветшали; между тѣмъ расходы, требовавшіеся на приведеніе этой системы въ состояніе надлежащаго благоустройства, не оправдывались размѣрами движенія по ней, почему въ 1838-мъ году Сѣверо-Екатерининскій каналъ и былъ объявленъ закрытымъ, хотя возобновленіе его, по мнѣнію г. П. Бѣлявскаго, и являлось бы въ настоящее время желательнымъ въ виду благопріятныхъ судоходныхъ условій какъ обѣихъ Кельтмъ, такъ и самой Вычегды, вливающейся въ Сѣверную Двину у селенія Котласъ, т. е. у крайней сѣверной оконечности пермско-котласской желѣзной дороги [147]).

Приведенная нами выше цитата изъ „Записокъ о Московіи“ Герберштейна способна вызвать нѣкоторое недоумѣніе, въ виду только что установленныхъ направленій водныхъ сообщеній между Вычегдою и Камою. О какомъ пути изъ Перми въ Устюгъ говоритъ Герберштейнъ, заявляя, что „ѣдущимъ изъ Перми въ Устюгъ надобно плыть по Вишерѣ“, на этомъ пути „пройдя нѣсколько рѣкъ и въ иныхъ мѣстахъ перетаскивая суда землею“? Рѣка Вишера, служащая, какъ мы увидимъ это ниже, связью между Камою и Печорою, остается въ сторонѣ, именно къ востоку отъ разсмотрѣнныхъ нами путей кельтминскаго и камско-сысольскаго. Намъ кажется, что это недоумѣніе вполнѣ разъяснится, если мы примемъ здѣсь путь рѣкою Вишерою, затѣмъ Колвою и Вишеркою, до волока, соединяющаго эту послѣднюю рѣку съ рѣкою Печорою (рѣками Вогулкою и Волосицею), о которомъ мы скоро будемъ говорить, а затѣмъ уже извѣстнымъ намъ во-

---

147) Гершельманъ: „Историч. очеркъ внутренн. водныхъ сообщеній“, стр. 71; статья П. Бѣлявскаго: „Кама“, въ Энцикл. Словарѣ Ефрона и Брокгауза, XXVII, стр. 123.

локомъ между двумя рѣчками Мылвами, соединяющимъ рѣки Печору и Вычегду. Эта комбинація, при которой довелось бы и на самомъ дѣлѣ „проходить нѣсколько рѣкъ“ (Вишерку, Березовку, Вогулку, Волосицу, обѣ Мылвы) и „въ иныхъ мѣстахъ (волоки волосицкій и мыльнинскій) перетаскивать суда землею“, дала бы намъ (см. карты №№ XXVIII и XXIX) направленіе воднаго пути: Кама—Вишера—Вогулка и Волосица, волокомъ между ними—Печора—обѣ Мыльвы, съ волокомъ между ними—Вычегда, вполнѣ гармонирующее свидѣтельству Герберштейна о водномъ пути изъ Перми въ Устюгъ.

Могли существовать, да несомнѣнно существовали, еще и другіе, вспомогательные, волоковые пути сообщенія Пермскаго края съ волжскимъ и сѣверо-двинскимъ бассейнами, относительно которыхъ мы можемъ говорить, впрочемъ, лишь гадательно. Для пермско-волжскаго сообщенія укажемъ, напримѣръ (карта № XXIX), путь отъ Камы, ея правымъ притокомъ Обвою, до верховьевъ вятскаго притока Чепцы, затѣмъ рѣками Чепцою и Вяткою до устья Маломы, а отъ послѣдняго волокомъ къ верховьямъ р. Ветлуги и, далѣе, въ рѣку Волгу. Для пермско-двинскаго сообщенія можно указать пути: Кама—Обва—Чепца—Малома Югъ—Сухона, или: Кама—Волосица—Вятка—Кобра (Ѳедоровка)—Луза—Югъ—Сухона. Только что указанные пути служили и интересамъ сообщенія между рѣками Камою и Вяткою, не затрогивая уже вопроса о другихъ, менѣе значительныхъ, путяхъ сообщенія между обоими бассейнами, обусловливаемыхъ обиліемъ водъ, которымъ отмѣченъ верховый водораздѣлъ Камы и Вятки.

Имѣла Пермская земля прямое, помимо сухоно-вычегодской магистрали, водное сообщеніе и съ своею сѣверною сосѣдкою—областью Печорскою, а черезъ эту послѣднюю съ Югрою и съ нижнимъ бассейномъ р. Оби. Мы только что упоминали, впрочемъ, объ этомъ сообщеніи, комментируя свидѣтельство Герберштейна о водномъ пути изъ Перми къ Устюгу. Остановимся на этомъ водномъ сообщеніи нѣсколько подробнѣе.

Почти на самомъ пересѣченіи 60-го градуса сѣверной широты съ 74-мъ градусомъ восточной долготы, нѣсколько ниже того пункта своего теченія, въ которомъ она измѣняетъ направленіе изъ сѣверо-восточнаго въ южное, Кама принимаетъ въ себя лѣвый притокъ—рѣку Вишеру. Караваны, слѣдовавшіе изъ Перми въ р. Печору, входили въ эту рѣку и поднимались ею до устья впадающей въ нее рѣки Колвы, которою затѣмъ и шли

до ея притока Вишерки, берущаго свое начало въ довольно значительномъ и глубокомъ Чусовскомъ озерѣ. Поднявшись Вишеркою въ Чусовское озеро, караваны въ сѣверной части его входили въ устье впадающей въ него рѣки Березовки. Карта № XXIX покажетъ намъ, что р. Березовка принимаетъ въ себя съ лѣвой стороны рѣчку Еловку, въ которую съ правой стороны, въ свою очередь, изливается рѣчка Вогулка. Эта то сложная гидрографическая система и служила средствомъ соединенія бассейна Камы съ бассейномъ Печоры. Дѣло въ томъ, что рѣчка Вогулка приближается своимъ теченіемъ на разстояніе не свыше 4-хъ верстъ къ теченію рѣчки Волосицы, впадающей въ Печору, и этотъ то волокъ (такъ называемый „Печорскій") служилъ уже изъ глубины вѣковъ путемъ сообщенія между камскимъ и печорскимъ бассейнами; его имѣлъ, несомнѣнно, въ виду и Герберштейнъ въ своемъ описаніи пути отъ Перми къ Устюгу. О глубокой древности этого воднаго пути говоритъ и П. П. Семеновъ: по рѣкѣ Колвѣ встрѣчаются городища, въ которыхъ находили восточныя монеты, могущія свидѣтельствовать о существованіи здѣсь весьма древняго торговаго пути. Значеніе разсматриваемаго нами пути не утратилось и до нашихъ дней; и теперь по системѣ образующихъ его рѣчекъ существуетъ нѣсколько пристаней (Усть-Еловская, Пупово и Остожье—на Вогулкѣ), черезъ которыя доставляются изъ Чердыни на Печору хлѣбъ, вино, соль и нѣкоторыя мануфактурныя издѣлія, а обратно идутъ мѣха, рыба и точильный камень. Впрочемъ, въ наши дни суда уже не перетаскиваются здѣсь черезъ волокъ, но кладь ихъ подвергается двумъ перегрузкамъ: у г. Чердыни (устье Колвы)—изъ судовъ глубокоосадныхъ въ суда мелкіе, и у Якшинской пристани (на Печорѣ)—изъ судовъ мелкихъ снова въ суда глубокоосадныя; на волокѣ между рѣчками Вогулкою и Волосицею (4 и 10 верстъ, смотря по времени года) грузы перевозятся гужомъ.

Любопытною представляется частная иниціатива въ дѣлѣ устройства на Печорскомъ волокѣ искусственнаго воднаго сообщенія: эта иниціатива принадлежала чердынскому купцу Валуеву, прорывшему здѣсь каналъ, устроенный, впрочемъ, настолько неудачно, что существенной пользы судоходству приносить онъ не могъ, будучи доступенъ для плаванія по немъ только весною. Г. Бѣлявскій высказываетъ мысль о крайней необходимости радикальныхъ мѣръ къ устройству камско-печорскаго воднаго сообщенія, въ видахъ дороговизны волоковой передачи

здѣсь грузовъ, главнымъ образомъ хлѣбныхъ, что, по его словамъ, значительно возвышаетъ стоимость привознаго груза и обезцѣниваетъ грузы вывозные, порождая въ Печорскомъ краѣ, въ которомъ не произростаетъ никакихъ хлѣбовъ, почти постоянный голодъ и чрезвычайную дороговизну“ [148]).

Изобиловала Пермская земля и водными путями для внутреннихъ сообщеній между отдѣльными составными районами своими, какъ наглядно покажетъ намъ это карта № XXX, на которой представленъ образуемый отрогами Уральскаго горнаго хребта водораздѣлъ, служащій истокомъ рѣкамъ Чусовой, Бѣлой и Уфѣ—камскаго бассейна, рѣкѣ Уралу и рѣкамъ Исети, Міясу и Уйю—тобольскаго бассейна. Вся мѣстность, представленная на нашей картѣ, положительно изрѣзана цѣлою сѣтью водъ въ видѣ рѣкъ, рѣчекъ и озеръ, образующихъ огромное количество волоковъ, несомнѣнно утилизировавшихся и утилизируемыхъ для цѣлей внутреннихъ сообщеній въ предѣлахъ всего этого района, соотвѣтствующаго южной и юго-восточной части нынѣшней Пермской губерніи, восточной половинѣ Уфимской и сѣверо-восточному отрѣзу Уральской области. Мы должны положительно отказаться отъ попытки прослѣдить все разнообразіе открывающихся здѣсь средствъ внутреннихъ водныхъ сообщеній между отдѣльными пунктами Пермскаго края. Каждый изъ читателей лично убѣдится въ этомъ подавляющемъ разнообразіи ихъ, взявъ за базисъ болѣе крупныя водныя артеріи, прорѣзывающія этотъ край и принадлежащія къ бассейну р. Камы. Сюда относятся рѣки: Чусовая, съ своими притоками Усьвою и Сылвою; рѣки Бѣлая и Уфа съ ихъ притоками (Ай, Юрезань, Симъ, Инзеръ); наконецъ верхне-камскіе притоки Косьва, Яйва, Вишера (съ притоками Язвою и Колвою), Коса, Инва, Обва,—изъ которыхъ Вишера съ Колвою служили, какъ мы это видѣли, сообщенію съ Печорою, а Обва, посредствомъ волока къ вятскому притоку Чепцѣ, открывала путь въ Вятскую землю. Въ той же мѣстности камско-тобольскаго водораздѣла, въ которой берутъ свое начало (см. карту № XXX) рѣки Ай, Юрезань, Бѣлая, Уй и Міясъ, получаетъ свой истокъ и рѣка Уралъ, сплавная еще и въ наши дни начиная отъ своихъ верховьевъ въ Верхнеуральскомъ уѣздѣ; эта рѣка явилась исходнымъ базисомъ для будущей колонизаціи юго-восточныхъ заволжскихъ степей, въ предѣлахъ нынѣшняго Ураль-

[148]) Семеновъ: „Геогр.-Статист. Словарь“, I, стр. 481, II, стр. 686; „Энцикл. Словарь“ Ефрона и Брокгауза, XXVII, стр. 123—124.

ско-Оренбургскаго края, хотя колонизація въ XVII-мъ и XVIII-мъ вѣкахъ въ равной мѣрѣ направлялась сюда и изъ средняго, нынѣшняго самарскаго, Поволжья (волжскими лѣвыми притока Самарою съ Кинелью, Мочею и Иргизомъ). Но это движеніе на юго-востокъ явилось достояніемъ уже позднѣйшихъ эпохъ колонизаціонно-исторической жизни русскаго народа.

Мы видѣли въ своемъ мѣстѣ, что русское промышленно-колонизаціонное движеніе на сѣверо-востокъ, достигнувъ Печоры и западныхъ предѣловъ Югры, не на долго задержалось здѣсь и уже весьма рано перебросилось за сѣверные отроги Урала, вступивъ въ низовья рѣки Оби, т. е. сдѣлавъ райономъ своей дѣятельности сѣверо-восточныя страны нынѣшней Сибири.

Разъ проникнувъ въ восточные предѣлы камскаго бассейна, русское поступательное движеніе не на долго задержалось здѣсь и стало искать себѣ выхода еще далѣе на востокъ, за хребетъ Уральскихъ горъ и за ту среднюю демаркаціонную линію между бассейнами камскимъ и западно-сибирскимъ, каковою можетъ быть принята мысленная черта, соотвѣтствующая 78-му градусу восточной долготы. Несомнѣнно, что Закамье уже весьма рано сдѣлалось извѣстнымъ русскимъ и, прежде всего, новгородскимъ промышленникамъ и торговцамъ, но русское движеніе отсюда за Уралъ долго сдерживалось двумя татарскими царствами: Казанскимъ—на западѣ, въ низовьяхъ Камы, Сибирскимъ—на востокѣ, въ бассейнахъ рѣкъ Оби, Иртыша и Тобола. Только въ началѣ второй половины XVI вѣка покончивъ съ западно-татарскимъ Казанскимъ царствомъ, русское движеніе, уже не опасаясь диверсіи съ тыла, съ неудержимою силою прорвалось отъ береговъ Камы далѣе на востокъ, въ Закамье и Зауралье, положивъ начало покоренію западной Сибири и дальнѣйшему поступательному движенію русской народности въ глубь азіатскаго востока, съ необыкновенною интенсивностью продолжавшемуся въ теченіи XVII-го—XVIII-го вѣковъ, не прекращавшемуся и въ продолженіе всего XIX-го столѣтія, достигнувъ далекихъ портовъ Великаго океана, одно время успѣвъ даже перебросить и по ту сторону Берингова (вѣрнѣе—Дженева) пролива.

Пермская земля и Закамье послужили естественными воротами для русскаго движенія въ Сибирь, что и обязываетъ насъ закончить нашъ обзоръ восточныхъ камскихъ водныхъ путей изслѣдованіемъ тѣхъ рѣчныхъ сообщеній, которые открыли русскому промышленнику, колонизатору и, наконецъ, воину торные

пути за Уралъ—на просторъ степей и многоводныхъ рѣчныхъ системъ Западной Сибири.

На обширномъ (почти въ 8 градусовъ по меридіану) водораздѣлѣ, отграничивающемъ бассейнъ Камы отъ рѣчного бассейна Оби, водные пути изъ Европы въ Азію установляются лѣвыми притоками Камы—съ европейской стороны, и лѣвыми притоками рѣки Тобола, черезъ посредство Иртыша изливающейся въ р. Обь—со стороны азіатской. Рѣка Тоболъ, берущая свое начало въ восточныхъ отрогахъ южной части Уральскаго хребта, течетъ почти параллельно этому послѣднему, принимая въ себя съ запада нѣсколько притоковъ, своими верховьями близко сходящихся на уральскомъ водораздѣлѣ съ верховьями камскихъ притоковъ, отъ которыхъ они отдѣляются горными волоковыми перевалами. Со стороны европейской сюда относятся слѣдующія рѣки камскаго бассейна, которыя мы и перечисляемъ, начиная съ сѣвера: Вишера, Чусовая, Уфа и Бѣлая, съ ихъ восточными притоками. Со стороны азіатской относятся сюда слѣдующія рѣки тобольскаго бассейна, перечисляемыя нами въ томъ же порядкѣ: Тавда, составляющаяся изъ рѣкъ Лозвы и Сосвы; Тура, съ рѣками ея системы Тагиломъ, Нейвою, Рѣжемъ и Пышмою; Исеть, съ ея притоками Течею и Міясомъ, и Уй, съ его притоками Увелькою и Тагалукомъ. Эту двойную и въ высшей степени характерную рѣчную систему, стоящую на самомъ рубежѣ двухъ частей свѣта, читатели найдутъ представленною на нашей картѣ № XXX, за исключеніемъ самой сѣверной пары рѣкъ этой системы,—Вишеры, съ камской стороны, и Тавды (Лозвы и Сосвы), съ тобольской стороны,—вышедшихъ за сѣверные предѣлы географической сѣти, на которой построена эта карта.

Что касается рѣкъ, фигурирующихъ на картѣ № XXX, то весьма нетруднымъ является установленіе здѣсь слѣдующихъ волоковыхъ соединеній между рѣками камскаго и тобольскаго бассейновъ:

Съ камской стороны.	**Съ тобольской стороны.**
Койва (притокъ Чусовой)	Верховья Туры.
Серебрянка (тоже)	Тагиль (притокъ Туры).
Верховье Чусовой	Верховья Исети.
Верховья Уфы	Теча (притокъ Исети).
Верховья Ая	Верховья Міяса (притокъ Исети) и Уя.

Трудно опредѣленнымъ образомъ высказаться въ наши дни за ту долю участія, какую принимали отдѣльныя изъ только что

перечисленныхъ нами волоковыхъ системъ въ дѣлѣ поддержанія воднаго сообщенія между Пермскимъ краемъ и нынѣшнею Западною Сибирью; трудно отвѣтить и на вопросъ о томъ, какая именно изъ этихъ системъ послужила древнѣйшимъ путемъ, открывшимъ русскимъ піонерамъ доступъ въ тобольское Зауралье, тѣмъ болѣе, что въ это Зауралье русскіе промышленники очень рано могли проникать отъ Печоры нижне-обскимъ воднымъ путемъ, о которомъ мы въ своемъ мѣстѣ уже говорили [149]).

Критеріемъ въ разрѣшеніи вопроса о первенствующемъ значеніи того или другого воднаго пути въ дѣлѣ начальныхъ сообщеній между бассейнами рѣкъ Камы и Тобола—удобнѣе всего будетъ принять тотъ путь, которымъ во второй половинѣ XVI-го вѣка направился на завоеваніе Сибирскаго царства Ермакъ съ своею вольницею. Несомнѣнно, что Ермакъ повелъ за Уралъ свои дружины путемъ уже протореннымъ; если же этимъ путемъ двинулась въ Сибирь цѣлая военная экспедиція, то тѣмъ доступнѣе былъ этотъ путь для сравнительно небольшихъ промысловыхъ или торговыхъ каравановъ, конечно уже передъ тѣмъ посѣщавшихъ берега Тобола и Иртыша.

Исторія сохранила намъ подробное описаніе маршрута Ермака въ его движеніи за „Каменный Поясъ“, на владѣнія сибирскаго царя Кучума. Выступивъ въ походъ 1 сентября 1581-го г., дружина Ермака поднялась въ стругахъ вверхъ по рѣкѣ Чусовой до устья ея притока рѣки Серебрянки (см. нашу карту), по которой поднялась до волока, отдѣляющаго эту рѣку отъ рѣчки Жеравли, принадлежащей уже къ бассейну Тобола. Перетащивъ свои суда черезъ этотъ волокъ и выйдя Жеравлею въ рѣку Баранчу, притокъ Тагила, дружина Ермака, за позднимъ временемъ года, вынуждена была здѣсь зазимовать и мѣст-

[149]) Этотъ сѣверный путь въ Сибирь имѣетъ, повидимому, въ виду и „Книга Большому Чертежу“ въ своей рубрикѣ: „А въ Сибирь ѣздятъ“. Здѣсь сибирскій маршрутъ ведется отъ г. Устюга Великаго на Соль-Вычегодскую: „А въ Сибирь ѣздятъ: съ Устюга Великаго до Соли до Вычегодской 60 верстъ,—читаемъ мы здѣсь.—Отъ Устюга жъ, какъ сошлась рѣка Югъ съ рѣкою Сухоною, и потекла рѣка Двина, и пала въ море ниже Архангельскаго города“. Слѣдомъ за тѣмъ тотчасъ же начинается описаніе рѣки Оби и ея притоковъ: „Рѣка Обь великая, а по Оби рѣкѣ и по рѣкамъ, которыя въ нея впали и пр.“ Къ описанію рѣки Оби непосредственно примыкаетъ описаніе системы р. Тобола и рѣкъ этой системы, соединяющихъ бассейны обскій и камскій. Такое расположеніе матеріала, пріуроченнаго къ рубрикѣ: „А въ Сибирь ѣздятъ“—даетъ основаніе предполагать, что рѣчь ведется здѣсь именно о сѣверномъ водномъ пути въ Сибирь, черезъ Югру и низовья р. Оби („Кн. Больш. Черт.,“ стр. 210—220).

ные жители до сихъ поръ указываютъ остатки городка, которымъ укрѣпилась зимовавшая здѣсь казацкая вольница. Съ наступленіемъ весны рать Ермака вышла изъ Баранчи въ р. Тагилъ („Танга“ или „Талга“ Книги Большому Чертежу), этою послѣднею спустилась въ р. Туру, а отсюда выплыла въ Тоболъ и, далѣе, въ Иртышъ и Обь. Только что описанный водный путь, которымъ совершилось начальное покореніе Сибири, и долженъ быть признанъ магистральнымъ рѣчнымъ сообщеніемъ между бассейнами Камы и системою западно-сибирскихъ рѣкъ, прилегающихъ къ восточнымъ отрогамъ Урала.

Волокъ, находящійся между рѣками Серебрянкою и Баранчею (Тагиломъ) и которымъ воспользовалась въ 1581-мъ г. рать Ермака, былъ извѣстенъ пермичамъ еще раньше того. Ясное указаніе на него находимъ мы въ Уставной Пермской Грамотѣ 1553-го года, въ которой, вслѣдствіе жалобы пермяковъ, царскимъ намѣстникамъ пермскимъ запрещается чинить пермякамъ затрудненія въ ихъ торговлѣ на волокѣ Тюменскомъ, въ Вогулахъ и на Сылвѣ. Городъ Тюмень находится въ нижнемъ теченіи р. Туры, уже на сплошномъ и безпрепятственномъ водномъ пути въ рѣку Тоболъ, слѣдовательно ни о какомъ волокѣ у этого города рѣчи быть и не можетъ, единственный же волокъ, который нужно было предолѣвать на водномъ пути (рѣками Чусовою, Серебрянкою, Баранчею, Тагиломъ и Турою) изъ Перми къ Тюменю—это былъ волокъ именно серебрянско-баранчинскій. Онъ то и разумѣется здѣсь подъ наименованіемъ волока „Тюменскаго“,—не въ смыслѣ волока, находящагося у этого города, но въ смыслѣ волока, которымъ открывался путь къ г. Тюменю, т. е. въ такомъ же смыслѣ, въ какомъ употребляются выраженія: дорога смоленская, калужская и т. п. Вполнѣ опредѣлительное указаніе на этотъ Тюменскій (или серебрянско-баранчинскій) волокъ, какъ на уже бойкій торговый пунктъ [150]), имѣемъ мы, такимъ образомъ, отъ самаго начала второй половины XVI-го вѣка,—отъ слѣдующаго же за покореніемъ Казани года и на 28 лѣтъ раньше прохожденія здѣсь дружинъ Ермака.

Послѣдняя четверть XIX столѣтія въ огромной степени измѣнила экономическую физіономію Пріуралья, измѣнила и вѣками сложившіяся здѣсь направленія путей сообщенія. Рельсовые пути

---

[150]) См. нашъ трудъ: „Уставныя грамоты XIV-го—XVI-го в.в.“, Каз. 1876 г., II, стр. 15—16. „И они посылаютъ къ волоку Тюменскому, и въ Вогуличи, и въ Сылву своихъ людей съ пермскими со всякими товарами торговати“,—читаемъ мы здѣсь.

въ нѣсколькихъ пунктахъ пересѣкли собою Уральскій хребетъ, а параллельная послѣднему желѣзнодорожная линія перерѣзала верховья всѣхъ рѣкъ системы Тобола, о которыхъ шла у насъ рѣчь и которыми опредѣлялось направленіе водныхъ путей, сообщавшихъ между собою Пермскій край и Западную Сибирь. Эти водные пути въ настоящее время все болѣе и болѣе теряютъ свое значеніе, но въ прежнее время неоднократно, съ легкой руки извѣстнаго академика Палласа, заговорившаго объ этомъ еще въ 1770-мъ г., возбуждался вопросъ о соединеніи искусственною водною системою бассейновъ Камы и Тобола. Этотъ вопросъ принималъ неодинаковыя версіи: были проекты искусственнаго соединенія рѣкъ Чусовой и Тагила (уже извѣстный намъ путь въ Сибирь Ермака), Чусовой съ Турою, Ницею и Исетью, Уфы и Исети, даже Уфы и Тобола. Во второй четверти XIX-го столѣтія разработана была и смѣта подобнаго гидротехническаго сооруженія (въ направленіи Чусовая—Исеть), но высокая стоимость его (до 34-хъ милл. рублей), въ связи съ размѣрами той пользы, какую можно было бы ожидать отъ осуществленія этого начинанія, заставила правительство совершенно оставить мысль объ искусственномъ водномъ соединеніи Прикамья и Сибири [151]).

Обзоръ сибирскихъ внутреннихъ водныхъ путей сообщенія, которыми направлялось послѣдующее за первымъ покореніемъ Сибири распространеніе русскаго владычества въ Сѣверной Азіи—уже выходитъ за предѣлы рамокъ нашего настоящаго изложенія.

---

[151]) Болѣе подробныя указанія на эти проекты желающіе найдутъ въ обстоятельной статьѣ г. П. Бѣлявскаго: „Кама“, въ Энциклоп. Словарѣ Ефрона и Брокгауза, полут. XXVII, стр. 124.

ОЧЕРКЪ ВТОРОЙ.

Водные пути сообщенія въ Московскомъ государствѣ.

ГЛАВА IV.

Татарскій погромъ и его послѣдствія для русской исторической жизни.—Паденіе юго-западной Руси и ея торговыхъ путей.—Поднятіе значенія водныхъ путей волжскаго и донскаго.—Новый центръ и новыя направленія русской передаточной промышленности.—Московскіе торговые пути XVI-го и XVII-го вѣковъ.—Южные Московскіе пути. Общій очеркъ ихъ.—Московско-малороссійскій или украинскій путь.—Головной отъ Москвы участокъ его.—Значеніе города Вязьмы, въ качествѣ передаточнаго пункта малороссійскаго воднаго пути.—Московско-сѣверскій путь. Общій очеркъ его.—Направленія головнаго отъ Москвы участка этого пути.—Различные пункты соединенія донскаго и окинскаго бассейновъ.—Древнѣйшее описаніе донскаго воднаго пути.—Торговые центры сѣверскаго пути: Тана (Азовъ), Данковъ и др.—Деснинская или западная версія сѣверскаго пути.—Значеніе здѣсь городовъ Брянска, Путивля и Ливенъ.—Донъ, въ качествѣ выхода въ Азовское море.—Западные и сѣверо-западные московскіе пути. Общій очеркъ ихъ.—Западный или московско-литовскій путь. Этнографо-гидрографическій очеркъ Литвы и Волынско-Галицкой Руси.—Значеніе Смоленска и двинскаго воднаго пути.—Характеръ торговыхъ отношеній Москвы къ Литвѣ и Польшѣ.—Пути отъ Москвы къ Смоленску и значеніе Смоленска, въ качествѣ исходнаго пункта литовскихъ путей.—Путь къ Вильно и три его версіи.—Путь къ Варшавѣ и три его версіи.—Путь къ Кракову.—Общія условія торговаго движенія по этимъ путямъ въ XVI-мъ и XVII-мъ вѣкахъ.—Сѣверо-западный или новгородско-псковскій путь. Древнѣйшіе новгородскіе водные пути и судьба ихъ въ XVI-мъ—XVII-мъ вѣкахъ.—Торговое значеніе Новгорода и Пскова въ Московской Руси.—Историческія судьбы невско-ладожскаго воднаго пути и устремленіе Руси къ Балтійскому морю.—Городъ Тверь, какъ передаточный пунктъ въ сношеніяхъ Новгородскаго сѣвера съ Москвою и московскимъ понизовьемъ.—Водныя соединенія Новгорода съ Тверью и Твери съ Москвою. Три версіи послѣдняго соединенія.—Значеніе рѣки Яхромы и города Дмитрова.—Сѣверо-восточный отъ Москвы или двинско-бѣломорскій путь. Раннее происхожденіе этого пути и судьба заволочныхъ путей въ Московской Руси.—„Открытіе“ англичанами Бѣломорскаго пути и истинный смыслъ этого событія.—Англичане на русскомъ двинскомъ сѣверѣ.—Начало Архангельска и архангельскаго порта.—Торговые пути отъ Москвы къ Архангельску.—Значеніе города Вологды.—Древнія извѣстія о порядкѣ плаванія по сухонодвинскому водному пути.—Путешествіе де-Бруина отъ Москвы въ Архангельскъ.

Въ половинѣ XIII-го столѣтія совершилось событіе, которому было суждено произвести коренной переворотъ въ историческихъ

судьбахъ русской земли и русской народности. Этимъ событіемъ явилось татарское нашествіе и послѣдовавшее за нимъ монгольское иго, давшее совершенно новое направленіе теченію русской жизни, складывавшемуся въ продолженіи IX-го—XII-го вѣковъ.

Татарское покореніе наложило свой отпечатокъ на всѣ стороны исторической жизни русскаго народа, но рельефнѣе всего сказалось оно на измѣненіи условій политическаго строя Руси эпохи удѣльно-вѣчеваго уклада. Въ задачи нашего изложенія не можетъ входить сколько нибудь детальное выясненіе всѣхъ послѣдствій, оказанныхъ татарскимъ игомъ въ только что отмѣченномъ нами отношеніи, и мы считаемъ возможнымъ ограничиться указаніемъ на то, что ближайшимъ и наиболѣе наглядымъ изъ этихъ послѣдствій явилось распаденіе Руси на три составныя части, изъ которыхъ каждая, вскорѣ послѣ монгольскаго погрома, начинаетъ жить своею обособленною, своею независимою, жизнью.

Первую изъ этихъ составныхъ частей образовала собою система княженій центральной, сѣверо-восточной по отношенію къ Приднѣпровью, Руси—Руси ростовско-суздальской, раскинувшейся по верховьямъ бассейновъ рѣкъ Волги, Днѣпра, Западной Двины и Дона и, въ особенности, по бассейнамъ рѣкъ Оки и Клязьмы съ ихъ притоками. Эта часть русской земли всецѣло испытала на себѣ гнётъ татарскаго владычества, въ сущности обратившись въ улусъ монгольскаго царства Золотой или Кипчакской Орды, обосновавшагося въ низовьяхъ Волги, какъ разъ въ тѣхъ же степныхъ пространствахъ, на которыхъ когда то процвѣтало царство волжскихъ хазаръ. Послѣ того, какъ подпало (въ 1400-мъ г.) подъ власть Литвы расположенное по верховью Днѣпра княжество Смоленское, въ разсматриваемой нами центральной части русской земли развиваются три великихъ княженія: Московское (первоначально Владимірское), Рязанское и Тверское, изъ которыхъ каждое представляло изъ себя цѣлую систему удѣльныхъ княжествъ, объединенныхъ гегемоніею великаго князя.

Подъ воздѣйствіемъ историческихъ условій и явленій, разсмотрѣніе которыхъ завлекло бы насъ слишкомъ далеко за предѣлы ближайшихъ рамокъ настоящаго труда, Московское великое княженіе, уже съ первой четверти XIV-го вѣка начавшее обогащаться, усиливаться и округлять свои владѣнія за счетъ сосѣднихъ русскихъ княженій, ко второй половинѣ XV-го вѣка образуетъ изъ себя сильное Московское государство, уже совершенно открыто преслѣдующее централизаціонныя, по отношенію ко всей русской землѣ, стремленія, свергающее съ себя болѣе нежели

двухвѣковой гнетъ монголовъ и къ половинѣ XVI-го вѣка выливающееся въ мощный обликъ единодержавнаго и самодержавнаго Московскаго царства. Не долго въ силахъ оказались противостоять Москвѣ всѣ крупные и самостоятельные центры русской политической жизни: въ 1478-мъ г. склонилъ передъ московскимъ могуществомъ свою вольную голову Великій Новгородъ, въ 1485-мъ г.—Тверь, въ 1510-мъ г.—Псковъ, въ 1521-мъ г.—Рязань, а въ 1522-мъ г. возвращена была подъ московскую державу и старорусская Смоленская волость.

Вторую составную часть русской земли, рѣзко выдѣлившуюся послѣ татарскаго погрома, представило собою Новгородское народоправство со всѣми своими, уже знакомыми намъ, пятинами, пригородами и волостями; во второй половинѣ XIV-го вѣка великое Новгородское государство въ свою очередь выдѣляетъ изъ себя Псковское народоправство, образовавшееся изъ псковской общины, до той поры бывшей простымъ пригородомъ своего старшаго брата—Великаго Новгорода. Новгородъ и Псковъ избѣгли татарскаго погрома въ томъ суровомъ смыслѣ, въ какомъ познала его Русь центральная, продолжая жить по прежнимъ, до-татарскимъ, земско-вѣчевымъ устоямъ политическаго строя и продолжая развивать свою гражданственность и свои широкія торговыя отношенія въ то самое время, когда средне-русскія княжества томились подъ тяжелымъ, парализующимъ духовныя силы народа, монгольскимъ игомъ.

Третьею составною частью русской земли, выдѣленною татарскимъ завоеваніемъ—явилась Русь Юго-Западная, та самая Русь, гдѣ въ IX-мъ и X-мъ вѣкахъ впервые забилась русская государственная жизнь. Татарскій погромъ явился для юго-западной, кіевской и галицкой, Руси роковымъ въ томъ отношеніи, что онъ порвалъ связь ея съ Русью сѣверо-восточною: вскорѣ послѣ татарскаго погрома эта часть русской земли утратила свою независимость, подпавъ подъ власть польско-литовскаго государства. Только въ 1654-мъ году, съ присоединеніемъ Малороссіи, возвратилась Приднѣпровская Русь къ политическому единенію съ Русью сѣверо-восточною,—теперь уже Московскимъ царствомъ,—хотя часть юго-западной Руси (австрійская Галиція), продолжаетъ и до нашихъ дней пребывать отторгнутою отъ остальной массы русской народности.

Вліяніе татарскаго погрома и новаго склада политической жизни русской земли, создавшагося на почвѣ монгольскаго ига и на развалинахъ разрушенныхъ имъ устоевъ жизни удѣльно-вѣче-

вой Руси, отразилось на всѣхъ сторонахъ народной жизни. Оно отразилось на условіяхъ промышленно-экономической жизни русскаго народа, отразилось на характерѣ и направленіи русской торговли,—отразилось, слѣдовательно, и на системѣ древне-русскихъ водныхъ путей сообщенія.

Прежде всего и рѣзче всего,—притомъ въ смыслѣ совершенно отрицательномъ,—отразился татарскій погромъ на характерѣ торговли и на торговыхъ путяхъ юго-западной, въ частности приднѣпровской, Руси. Нашествіе монголовъ тяжелымъ ударомъ пало на русское Приднѣпровье, разоривъ его и подорвавъ его торговое значеніе; оно нанесло южной Руси ударъ, отъ котораго та не въ силахъ была оправиться въ теченіи цѣлаго ряда вѣковъ. Подвергся полному разоренью и Кіевъ—этотъ крупнѣйшій узелъ древнихъ южно-русскихъ водныхъ путей сообщенія, въ которомъ, по свидѣтельствамъ современниковъ, въ XIII-мъ вѣкѣ насчитывалось не болѣе 200 домовъ и въ который, послѣ татарскаго погрома, развѣ только по старой памяти отъ времени до времени заѣзжали еще иноземные купцы. Пало, послѣ татарскаго погрома, и прежнее значеніе древняго днѣпровскаго пути „изъ варягъ въ греки"; утраченъ былъ и старый „залозный" торговый путь, соединявшій Приднѣпровье съ низовьями Дона и Волги....

Съ паденіемъ южной и юго-западной Руси, прежній кіевскій торговый узелъ, бывшій, какъ мы знаемъ, и центральнымъ узломъ южно-русскихъ водныхъ путей сообщенія, утрачиваетъ свое старое значеніе. Послѣ татарскаго погрома этотъ центръ передвигается на сѣверо-востокъ, къ Москвѣ, все болѣе и болѣе овладѣвающей значеніемъ средоточія русскаго міра, а прежнее, въ качествѣ артерій южной и восточной торговли, значеніе днѣпровскихъ водныхъ путей—отходитъ къ рѣкамъ Волгѣ и Дону, движеніе по которымъ быстро возрастаетъ и оживляется, параллельно съ паденіемъ старыхъ кіевскихъ путей.

Мы уже знаемъ, что волжскій путь въ Булгарію былъ издавна извѣстенъ руссамъ, которые постоянно поддерживали торговыя сношенія съ булгарскими городами, являясь здѣсь обычными гостями. Татарское вторженіе въ предѣлы восточной Европы, такъ пагубно отразившееся на историческихъ судьбахъ русскаго народа, не осталось безъ вліянія и на судьбы царства волжскихъ булгаръ, испытавшаго рядъ тяжкихъ ударовъ, отъ которыхъ уже не въ силахъ было оправиться, вынужденное уступить свою историческую роль новому царству—Казанскому, создавшемуся на развалинахъ сокрушенной монголами булгар-

ской культуры. Паденіе торговаго значенія булгарскихъ городовъ и утвержденіе въ нижнемъ и среднемъ теченіяхъ Волги татарскаго могущества—не только не подорвало торговаго вліянія здѣсь русскихъ, какъ этого можно было бы, повидимому, ожидать, но, наоборотъ, въ значительной степени подняло его, какъ оживило, и вообще, значеніе Волги въ качествѣ магистральнаго воднаго пути сообщенія. Золотая Орда становится теперь посредницею въ русско-азіатской торговлѣ, а Волга вступаетъ въ рѣшительную роль торнаго торговаго пути изъ Европы въ Азію. Сарай пріобрѣтаетъ значеніе этапа для русско-азіатской торговли; сюда пріѣзжаютъ русскіе купцы для обмѣна своихъ товаровъ на произведенія Средней Азіи; здѣсь постоянно имѣлась на лицо русская торговая колонія настолько значительная, что въ 1265-мъ г. въ низовьяхъ Волги учреждается даже особая „сарайская“ епархія. „Послѣ утвержденія татарскаго владычества, ханы и баскаки ихъ для собственной выгоды должны были благопріятствовать русской торговлѣ,—пишетъ нашъ покойный историкъ С. М. Соловьевъ...—По прошествіи перваго двадцатипятилѣтія тяжесть ига начинаетъ уменьшаться и, послѣ, видимъ значительное развитіе восточной торговли и волжскаго судоходства; даже съ достовѣрностью можно положить, что утвержденіе татарскаго владычества въ средней Азіи, а также въ низовьяхъ Волги и Дона, и вступленіе Россіи въ число зависящихъ отъ Орды владѣній, очень много способствовало развитію восточной торговли“. Соловьевъ утверждаетъ, что „время отъ Калиты до Димитрія Донскаго должно считать самымъ благопріятнымъ для восточной торговли, ибо непосредственной тяжести болѣе не чувствовалось, а между тѣмъ татары, успокоенные покорностью князей, ихъ данью и дарами, не пустошили русскихъ владѣній, не загораживали путей“. Только послѣ русскихъ попытокъ свергнуть татарскую зависимость, въ особенности же послѣ Куликовской битвы, обстоятельства становятся менѣе благопріятными для нашей восточной торговли и со стороны татаръ сказываются репрессаліи, отразившіяся на русской торговлѣ, вообще, и на волжской торговлѣ, въ особенности [153]). Но это была пора уже переходная: съ паденіемъ царствъ Казанскаго и Астраханскаго русское вліяніе на Волгѣ сразу быстро поднимается и со второй половины XVI-го вѣка русскіе становятся на Волгѣ полновластными и нераздѣльными хозяевами, а

[152]) Соловьевъ: „Исторія Россіи“, IV, стр. 284—286; Иловайскій: „Исторія Россіи“, т. II, стр. 383—384; Борзаковскій: „Исторія Тверскаго княжества (СПБ. 1876), стр. 63—64; Аристовъ: „Промышл. др. Руси“, стр. 189—193.

самая Волга принимаетъ значеніе „великой артеріи русской земли“, сохраняемое за нею и до нашихъ дней.

Донъ выступилъ вторымъ магистральнымъ воднымъ путемъ, къ которому, наряду съ Волгою, переходитъ транзитное торговое значеніе послѣ паденія юго-западной Руси и юго-западныхъ путей сообщенія. Мы уже видѣли, что Дону и рѣкамъ его бассейна принадлежала и до татарскаго погрома видная роль въ торговыхъ сношеніяхъ Приднѣпровья съ Приазовскими и Прикаспійскими странами. Съ потерею западно-русскими княжествами своей политической самостоятельности и съ паденіемъ южно-русскихъ торговыхъ путей, съ путями греческимъ и залознымъ въ ихъ главѣ, Донъ отвоевываетъ себѣ значеніе прямого и торнаго пути для сношеній ростовско-суздальской (московской) Руси съ Крымомъ, а отчасти и—Ордою. Города Данковъ—въ верховомъ бассейнѣ Дона, и городъ Тана—въ его низовьяхъ, становятся важными складочными и передаточными пунктами южно-русской торговли. Дономъ приходили въ Москву, изъ крымскаго города Сурожа (Суды), купцы, бывшіе на Руси извѣстными подъ названіемъ „сурожанъ“, а также купцы „хопыльскіе“, являвшіеся изъ предѣловъ нынѣшней Кубанской области; Дономъ ходили московскіе торговцы въ Грецію, Кафу и Оду; Донъ служилъ путемъ для иностранныхъ (итальянскихъ и восточныхъ) купцовъ, приходившихъ въ Русь. Водный путь Дономъ уже издревле находился въ самомъ близкомъ соотношеніи къ волжскому водному пути, благодаря великому волго-донскому волоку, настолько сближающему обѣ рѣки въ ихъ нижнемъ теченіи, что древніе географы впадали въ заблужденіе, признавая Донъ простымъ рукавомъ или протокомъ Волги; торговые караваны могли, поэтому, съ удобствомъ ходить изъ Москвы въ волжскія низовья и обратно болѣе для нихъ прямымъ и легкимъ (въ особенности до паденія булгарскаго и казанскаго царствъ) донскимъ путемъ, пользуясь услугами низового волго-донскаго волока. Имѣются, и въ дѣйствительности, опредѣленныя историческія указанія на то, что Донъ служилъ однимъ изъ обыкновенныхъ путей для сношеній между татарами и верховыми районами центральной Руси [153]).

Въ 1478-мъ г. пала политическая самостоятельность Великаго Новгорода; тридцать два года спустя такая же судьба постигла и второе сѣверное русское народоправство—Псковское. Мы уже знакомы съ тѣмъ выдающимся значеніемъ, какое представлялъ

[153]) Аристовъ: „Пром. др. Руси“, стр. 189—190.

новгородско-псковскій край въ торговлѣ древней Руси и при которомъ Великій Новгородъ выступалъ въ роли центральнаго узла сѣверно-русскаго торговаго оборота и сѣверно-русскихъ водныхъ путей сообщенія, являясь посредствующимъ звеномъ въ торговыхъ сношеніяхъ Запада съ Востокомъ. Паденіе Новгородской вольности не могло не отразиться и на торговлѣ русскаго сѣверо-запада, не могло не повліять и на измѣненіе направленія торговыхъ путей, начинающихъ и здѣсь тяготѣть къ тому же новому политическому центру—Москвѣ, въ особенности же послѣ того, какъ, слѣдомъ за присоединеніемъ Новгорода, великимъ княземъ Іоанномъ III-мъ предпринято было массовое выселеніе отсюда во внутреннія области Московскаго государства значительнѣйшихъ купеческихъ родовъ, съ поселеніемъ на ихъ мѣста уже коренныхъ московскихъ представителей торговли; этимъ актомъ Іоаннъ III разрушилъ, какъ справедливо отмѣчаетъ это Костомаровъ, крѣпкую и вѣками складывавшуюся корпорацію новгородскихъ гостей, державшую въ своихъ рукахъ торговую дѣятельность всего русскаго сѣвера и управлявшую торговыми сношеніями съ прибалтійскимъ Западомъ. Такая же мѣра примѣнена была великимъ княземъ Василіемъ Іоанновичемъ и по отношенію къ Пскову, послѣ подчиненія его московской державѣ; и здѣсь послѣдовало массовое выселеніе мѣстнаго купечества, съ водвореніемъ взамѣнъ его купечества московскаго. Эта политика оказала рѣшительное вліяніе на измѣненіе характера торговли Новгорода и Пскова, искоренивъ торговыя корпораціи мѣстныхъ старожилыхъ родовъ и поставивъ на ихъ мѣста новыхъ, уже московскихъ, представителей торговли, не имѣвшихъ за собою традицій стараго новгородско-псковскаго купечества и которымъ, въ силу новыхъ условій политическаго и общественнаго характера, уже немыслимымъ явилось стать, въ свою очередь, тѣмъ, чѣмъ было до того коренное купечество нашихъ сѣверныхъ народоправствъ; новое же новгородское и псковское купечество тянуло, конечно, сторону Москвы, въ Москвѣ видѣло и искало центръ и опору своего торговаго значенія.

Паденіе новгородской вольности повлекло за собою и другое послѣдствіе: въ 1494-мъ г. вел. княземъ Іоанномъ III-мъ упраздненъ былъ въ Новгородѣ „Нѣмецкій дворъ“, т. е. имѣвшаяся здѣсь торговая факторія нѣмецкаго ганзейскаго союза, что не могло, конечно, не отозваться на непосредственности торговыхъ сношеній русскаго сѣверо-запада съ европейскимъ Западомъ, въ теченіи ряда вѣковъ составлявшей характерную особенность нов-

городскаго общественно-промышленнаго строя. Въ русской исторической литературѣ высказывались различные взгляды на эту крутую мѣру. Карамзинъ усматривалъ въ ней крупную ошибку политики Іоанна III-го, къ обоюдному вреду Руси и Ганзы однимъ ударомъ разрушившую культурную работу ряда вѣковъ. Бережковъ, наоборотъ, видитъ въ этомъ актѣ московской политики лишь проявленіе стремленія Іоанна уничтожить тормазъ для западной торговли Руси, какой представляло въ его глазахъ торговое посредничество ганзейскаго союза и прибалтійскихъ городовъ; намѣреніе Іоанна, утверждаетъ этотъ авторъ, отнюдь не сводилось къ прекращенію торговли нѣмцевъ въ Новгородѣ: онъ желалъ лишь подчинить эту торговлю общегосударственнымъ интересамъ и, уничтоживъ корпоративныя, таможенныя и иныя привиллегіи нѣмцевъ въ Новгородѣ, заставить ихъ торговать здѣсь на всей его княжеской волѣ.

Какъ бы то ни было, но паденіе политической самостоятельности Новгорода и Пскова, измѣнивъ общій характеръ торговли ихъ, подчинивъ эту торговлю общегосударственнымъ интересамъ и поставивъ ее въ тѣснѣйшую связь съ общерусскимъ центромъ—Москвою, на первое время еще не подорвало значенія этихъ городовъ въ качествѣ важнѣйшихъ узловыхъ пунктовъ западноевропейской торговли, въ качествѣ крупныхъ рынковъ для обмѣна русскаго сырья на произведенія иностранной индустріи. Съ разныхъ сторонъ Россіи торговыми путями, хорошо намъ теперь уже знакомыми,—съ Волги, Оки, Клязьмы и Москвы-рѣки, изъ тверскихъ и другихъ верховыхъ областей, съ верховьевъ Днѣпра и Западной Двины, изъ Заволочья и сѣвернаго Поморья,—съѣзжаются сюда торговцы съ мѣхами, рыбою, медомъ, воскомъ, пенькою, льномъ и т. п. сырьемъ, возвращаясь отсюда съ сукнами, разнаго рода тканями винами и другими предметами ввозной иноземной торговли. Новгородъ, а слѣдомъ за нимъ и „младшій братъ“ его Псковъ, продолжали служить узловыми пунктами торговыхъ сношеній Россіи съ Европою вплоть до открытія Бѣломорскаго морского пути и до возникновенія Архангелогородскаго порта (вторая половина XVI-го в.), къ которому теперь и отходитъ преобладающая роль въ торговыхъ сношеніяхъ Москвы съ Западною Европою [154]).

[154]) Бережковъ: „О торговлѣ Руси съ Ганзой“ (стр. 256—264); Костомаровъ: „Очеркъ торговли Московскаго госуд.“ (стр. 2—4) и „Сѣверноруссkія народоправства“ (II, стр. 216—222); Иловайскій: „Исторія Россіи“ (II, стр. 385—388).

Съ начала XVI-го вѣка Москва, завершивъ къ этому времени вѣковое дѣло централизаціи русской земли, становится центромъ всей торговой дѣятельности единодержавнаго теперь Московскаго государства, пріобрѣтаетъ значеніе жизненнаго пульса, дающаго тонъ и направленіе всей русской торговой промышленности,—роль, остающаяся за Москвою въ теченіи всего XVI-го и XVII-го вѣковъ; роль, съ которою довелось серьезно считаться впослѣдствіе и излюбленному дѣтищу Преобразователя Россіи, новой столицѣ С.-Петербургу. Весьма мѣткую и яркую картину центральнаго торговаго значенія Москвы далъ въ свое время историкъ русской торговли—Н. И. Костомаровъ: „Сильная правительственная централизація, соединившая всю Россію, отразилась и на торговлѣ,—заявлялъ Костомаровъ.—Торговля всей Россіи управлялась Москвою; Москва давала ей вѣсъ, мѣру, монету, направленіе; московскіе гости и торговые люди были ближе къ правительству, чѣмъ торговцы другихъ городовъ, и потому переходъ въ московскіе списки торговыхъ людей изъ другихъ городовъ былъ почетенъ и совершался не иначе, какъ по милости правительства.... Значеніе торговли возвышалось и тѣмъ, что московское правительство само занималось торговыми операціями и самъ царь, какъ выразился одинъ англичанинъ—былъ первый купецъ въ Россіи. Царская казна получала лучшіе узорочные товары, металлическія вещи и всякія драгоцѣнности; все, что европейцы привозили лучшаго въ Россію—шло въ царскую казну, лучшіе русскіе мѣха и продукты сѣвера, напримѣръ моржовая кость и проч.—были достояніемъ казны; цари жаловали изъ своихъ сокровищъ товарами и продавали ихъ иноземцамъ и русскимъ... Въ Москвѣ жили богатѣйшіе оптовые торговцы,—гости и гостинные люди,—а потому значительнѣйшая часть вывозныхъ товаровъ собиралась здѣсь“.... Иностранные торговцы,—нѣмцы, шведы, поляки, англичане, греки, персы, армяне,—были постоянными посѣтителями московской столицы; здѣсь имѣлись гостинные дворы персидскій, литовскій, армянскій, была особая нѣмецкая слобода, а до второй половины XVII-го вѣка существовалъ англійскій дворъ (факторія), игравшій видную роль въ западно-европейскихъ торговыхъ сношеніяхъ Россіи [155]).

Весьма естественно, что централизація Москвою русской торговли параллельно съ собою повлекла и централизацію русскихъ торговыхъ путей сообщенія; старые, когда то самостоятельные,

[155]) Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.“, стр. 83—84.

центры путей сообщенія начинаютъ теперь тяготѣть къ Москвѣ, подчиняться московскимъ интересамъ, принимать значеніе служебное по отношенію къ московской торговой промышленности. Москвѣ не довелось создавать, при этомъ, новыхъ путей сообщенія,—за исключеніемъ, само собою разумѣется, тѣхъ, которые вновь возникли въ потребностяхъ новыхъ торговыхъ рынковъ и новыхъ направленій торгово-промышленной дѣятельности. Москва воспользовалась уже готовыми, исторически выработанными путями сообщенія, унаслѣдованными ею отъ предшествовавшаго, удѣльнаго, періода русской исторической жизни. Она также точно централизуетъ русскіе пути сообщенія, какъ централизовала и самыя русскія земщины; она принимаетъ характеръ центра, къ которому радіусами стягиваются теперь великіе торговые пути, соединяющіе Москву съ перефиріями, образуемыми, главнымъ образомъ—морями, прилегающими къ территоріи государства, а также передаточными порубежными пунктами западныхъ и восточныхъ его окраинъ.

Намъ уже въ достаточно детальномъ видѣ знакомъ тотъ исторически слагавшійся гидрографическій матеріалъ, который унаслѣдованъ былъ Московскимъ государствомъ отъ перваго періода русской исторической жизни и которому суждено было лечь въ основу позднѣйшаго развитія нашихъ водныхъ путей сообщенія. Поэтому, не возвращаясь уже болѣе къ этому вопросу, мы попытаемся сдѣлать очеркъ системъ водныхъ путей сообщенія, которыя обслуживали интересы московской,—иначе обще-русской,—передаточной промышленности въ XVI-мъ и XVII-мъ вѣкахъ, т. е. до эпохи реформъ Петра Великаго, когда совершается новое передвиженіе русскихъ торгово-промышленныхъ центровъ.

Всѣ системы водныхъ путей сообщенія, представляемыя намъ Русью XVI-го—XVII-го вѣковъ, всего цѣлесообразнѣе находимъ мы разсмотрѣть въ слѣдующихъ пяти рубрикахъ: а) Пути южные (малороссійскій и сѣверскій), б) Пути западные и сѣверо-западные (литовскій и новгородско-псковскіе), в) Путь сѣверо-восточный (двинско-бѣломорскій), г) Путь волго-каспійскій и д) Пути сибирскіе, причемъ послѣднія двѣ рубрики, какъ наиболѣе богатыя историческимъ матеріаломъ, мы выдѣлимъ въ самостоятельныя главы.

Въ только что указанной послѣдовательности мы и приступаемъ къ нашему дальнѣйшему изложенію.

Южные московскіе пути.

Къ южнымъ московскимъ воднымъ путямъ мы относимъ двѣ крупныя рѣчныя магистрали, берущія свое начало не въ далекомъ разстояніи отъ Москвы и затѣмъ несущія свои воды къ двумъ южнымъ морямъ—Черному и Азовскому. Это уже хорошо знакомыя намъ рѣки Днѣпръ и Донъ, обширные бассейны которыхъ, въ особенности же бассейнъ первой изъ нихъ, дали обильный гидрографическій матеріалъ для древнѣйшихъ водныхъ сообщеній южной Руси.

Днѣпръ беретъ свое начало къ западу отъ Москвы, верстахъ въ 215-ти прямого протяженія отъ этого города: „А вытекла рѣка Днѣпръ отъ Бѣлыя (городъ Бѣлый) за 40 верстъ“,—говоритъ Книга Большому Чертежу, и слѣдующимъ образомъ исчисляетъ разстояніе отъ Москвы до верховьевъ Днѣпра: „Отъ царствующаго града Москвы до Можайска 90 верстъ... а отъ Можайска 80 верстъ до Вязьмы, а городъ Вязьма на рѣкѣ на Вязьмѣ, а Вязьма пала въ рѣку въ Днѣпръ отъ Вязьмы 30 верстъ“. Вся путина отъ Москвы до впаденія въ Днѣпръ рѣки Вязьмы исчисляется здѣсь, такимъ образомъ, ровно въ 200 старыхъ верстъ, что составитъ около 262½ нынѣшнихъ верстъ, такъ какъ наша старая верста эпохи цитируемаго памятника равнялась приблизительно 656-ти современнымъ намъ саженямъ.

Донъ беретъ свой истокъ къ юго-востоку отъ Москвы, верстахъ въ 180-ти прямого протяженія отъ столицы. „Рѣка Донъ вытекла изъ Иваня—озера, отъ Дѣдилова верстъ съ 30, и потекла подъ Епифань... а городъ Епифань отъ Дѣдилова 40 верстъ“ [156]),—говоритъ та же Книга Большому Чертежу. Городъ Епифань считается въ наши дни въ 266-ти верстахъ отъ Москвы; слѣдовательно, истокъ Дона долженъ быть принятъ верстахъ въ 214-ти современнаго намъ путевого протяженія отъ первопрестольной столицы.

Что касается прямого протяженія между истоками Днѣпра и Дона, то оно не превышаетъ 300 верстъ, нынѣшнее же желѣзнодорожное разстояніе между городами Епифанью (на Дону) и станціею Дорогобужъ (на Днѣпрѣ),—пункты, отъ которыхъ обѣ рѣки являлись уже сплавными,—составляетъ 401 версту.

Только что приведенныя нами цифровыя данныя разстояній несомнѣннымъ образомъ свидѣтельствуютъ въ пользу того, что

---

[156]) „Книга Большому Чертежу“, стр. 76—77, 40.

Москва дѣйствительно могла считаться центромъ, отъ котораго брали свое начало обѣ разсматриваемыя нами рѣчныя магистрали.

Остановимся на каждой изъ нихъ въ отдѣльности.

Мы въ своемъ мѣстѣ уже познакомились съ огромнымъ значеніемъ днѣпровскаго рѣчнаго бассейна въ системѣ древне-русскихъ южныхъ путей сообщенія, познакомились и съ тѣми водными и волоковыми соединеніями, которыми этотъ бассейнъ входилъ въ связь съ бассейнами другихъ рѣкъ западной, сѣверо-западной, сѣверной, восточной и южной Руси. Паденіе послѣ татарскаго погрома южной Руси повлекло за собою и паденіе днѣпровскаго воднаго пути, конечно продолжающаго еще сохранять значеніе въ качествѣ чисто внутренняго, мѣстнаго, средства сообщенія, но теперь уже утратившаго прежнее значеніе колоссальной транзитной магистрали, прежняго великаго пути „изъ варягъ въ греки". Подпавъ власти враждебнаго польско-литовскаго государства, Приднѣпровье совершенно выходитъ изъ подъ вліянія передаточной промышленности Руси сѣверо-восточной, а со второй половины XVI-го по половину XVII-го вѣковъ становится ареною упорной и ожесточенной борьбы Польши съ буйною Запорожскою Сѣчью, основавшеюся въ нижнемъ теченіи Днѣпра около половины XVI-го вѣка. Съ этой поры днѣпровское Поморье оказывается въ полномъ распоряженіи запорожцевъ, болѣе заинтересованныхъ своими удалыми морскими набѣгами на турецкія и крымскія владѣнія, нежели поддержкою торговыхъ сношеній, которымъ въ продолженіи цѣлаго ряда предшествовавшихъ вѣковъ такъ славно служилъ великій днѣпровскій водный путь. Только съ начала второй половины XVII-го столѣтія, послѣ того какъ (въ 1654-мъ г.) совершилось присоединеніе къ Московскому государству Малороссіи, снова возстановляется русское вліяніе въ верхнемъ и среднемъ Приднѣпровьи, но кіевскій водный путь уже не въ состояніи былъ возвратить себѣ своего былого значенія, которое успѣло рѣшительнымъ образомъ отойти къ другимъ торговымъ путямъ и, прежде всего—бѣломорскому и волжскому, тѣмъ болѣе, что выходъ изъ Днѣпра въ Черное море заступался для насъ враждебно настроенною Крымскою Ордою, за которою стояли мощныя силы сюзеренной по отношенію къ Крыму Турціи.

Утративъ значеніе транзитнаго торговаго пути, Днѣпръ сохранялъ для Московскаго государства лишь значеніе воднаго пути, соединявшаго Москву съ малороссійскими городами; древній магистральный путь „изъ варягъ въ греки"—обращается теперь въ простой и далеко не первостепенной важности московско-ма-

лороссійскій или украинскій водный путь. Неблагопріятнымъ былъ и XVIII-ый вѣкъ для возможности возвращенія Днѣпромъ его древняго торговаго значенія: Черное море продолжало находиться въ распоряженіи Турціи и Крыма, созданіе же С.-Петербурга отвлекло торговыя силы государства къ вновь прорубленному,—вѣрнѣе сказать, къ вновь возвращенному Руси,—„окну въ Европу", на время заставивъ насъ позабыть о древнемъ „Русскомъ" (Черномъ) морѣ, еще въ IX-мъ и X-мъ вѣкахъ видѣвшемъ расцвѣтъ силы и морскаго могущества южной Руси. Съ возстановленіемъ въ началѣ XVIII-го вѣка русскаго владычества на Невѣ и въ Финскомъ побережьѣ—возстановленъ былъ головной, сѣверный, участокъ великаго воднаго пути „изъ варягъ въ греки", но южный, днѣпровскій участокъ этого пути—уже не возсоздался: онъ направился теперь къ востоку—въ Волгу-матушку, сдѣлавшуюся тою „великою артеріею" земли русской, въ значеніи каковой выступалъ когда то и древній Днѣпръ-батюшка.

Свыше двухсотверстное прямое разстояніе отдѣляетъ Москву отъ истоковъ Днѣпра; разстояніе въ 297 верстъ пути (желѣзнодорожнаго) отдѣляетъ Москву отъ станціи Дорогобужъ на Днѣпрѣ, т. е. пункта, отъ котораго Днѣпръ считается уже судоходнымъ. Съ этими промежуточными разстояніями доводилось считаться грузамъ и путникамъ, направлявшимся отъ Москвы по малороссійскому или украинскому днѣпровскому водному пути. Какими же путями слѣдовали малороссійскіе караваны отъ Москвы до ближайшихъ пристаней рѣки Днѣпра? Отвѣтъ на этотъ вопросъ уже не представитъ для насъ затрудненій въ виду гидрографическихъ соображеній, которыя читатели найдутъ выше [157]). Четыре водныхъ соединенія связываютъ верховья Днѣпра съ Москвою-рѣкою, а слѣдовательно и съ нынѣшнею первопрестольною столицею. Это направленія: а) Днѣпръ—Вазуза—Гжать—Москва-рѣка, съ днѣпровско-вазузинскимъ и гжать-московскимъ волоками (см. карты №№ XIII и XVIII), б) Днѣпръ—Угра—Ока—Москва-рѣка, съ днѣпровско-угринскимъ волокомъ (см. карту № XIV), в) Днѣпръ—Десна—Болва—Жиздра—Ока—Москва-рѣка, съ болво-жиздринскимъ волокомъ (см. карту № XV) и г) Днѣпръ—Вязьма—Москва-рѣка (см., въ ихъ градусной связи, карты №№ XIII и XVIII). Мы видимъ, такимъ образомъ, что не было недостатка въ направленіяхъ головного участка малороссійскаго воднаго отъ Москвы пути,—участка, соединяющаго столицу съ пристанями верх-

157) См. главу II-ую.

няго днѣпровскаго бассейна, съ Дорогобужемъ (на Днѣпрѣ), Брянскомъ (на Деснѣ) и Вязьмою (на Вязьмѣ) въ ихъ главѣ, которыя и служили главными передаточными пунктами московско-малороссійскаго воднаго пути.

Надо полагать, что четвертое изъ отмѣченныхъ нами направленій малороссійскаго пути (на г. Вязьму) и являлось въ XVI-мъ—XVII-мъ вѣкахъ преобладающимъ, причемъ разстояніе отъ Москвы до Можайска московскіе караваны могли проходить водою, пользуясь для этого Москвою-рѣкою. По крайней мѣрѣ именно это направленіе приводится Книгою Большому Чертежу при описаніи пути отъ Москвы „къ тѣмъ городамъ, которые города по Днѣпру стоятъ", т. е. именно пути малороссійскаго: „Отъ царствующаго града Москвы до Можайска 90 верстъ,—заявляетъ цитируемый нами памятникъ,—городъ Можайскъ стоитъ на рѣкѣ на Москвѣ, на правомъ берегу; а отъ Можайска 80 верстъ до Вязьмы, а промежь Можайска и Вязьмы село Царево Займище; а городъ Вязьма на рѣкѣ на Вязьмѣ, а Вязьма вытекла выше города 20 верстъ и пала въ рѣку въ Днѣпръ отъ Вязьмы 30 верстъ". Село Царево Займище, находившееся на этомъ пути, въ концѣ XVI-го и въ началѣ XVII-го вѣковъ почиталось важнымъ торговымъ пунктомъ; здѣсь была застава для досмотра торговыхъ и всякаго рода проѣзжихъ людей: „А въ Царевѣ Займищѣ,—свидѣтельствуетъ тотъ же памятникъ,—изъ Вязьмы стоитъ застава для торговыхъ и всякихъ проѣзжихъ людей". [158])

И такъ, Книга Большому Чертежу даетъ намъ вполнѣ точное описаніе направленія головного отъ Москвы участка малороссійскаго пути: оно шло отъ столицы на г. Можайскъ, село Царево Займище и на г. Вязьму. Это—направленіе до послѣдняго времени существовавшаго почтоваго тракта, упраздненнаго лишь съ проведеніемъ московско-брестской желѣзной дороги и по которому село Царево Займище являлось почтовою станціею, находившеюся на 41-ой верстѣ отъ г. Вязьмы; это—тотъ самый путь, по которому въ 1812-мъ г. отступала отъ Москвы великая армія Наполеона I-го.

Городъ Вязьма игралъ въ XV-мъ—XVII-мъ вѣкахъ видную роль какъ въ борьбѣ Московскаго государства съ Польшею и Литвою, такъ и въ торговомъ круговоротѣ сѣверной и сѣверо-восточной Руси. Покоренный въ 1403-мъ г. Литвою, этотъ городъ въ 1493-мъ г. былъ снова возвращенъ Москвѣ; въ эпоху смутнаго

---

[158]) „Книга Больш. Чертежу", стр. 77 и 123.

времени Вязьма нѣсколько разъ переходила изъ рукъ русскихъ въ руки поляковъ и только въ 1634-мъ г. была окончательно и уже навсегда закрѣплена за Россіею. Торговому значенію г. Вязьмы, въ качествѣ передаточнаго пункта между Москвою и бассейнами Днѣпра и верхней Волги (посредствомъ верховьевъ Днѣпра и р. Вазузы), способствовала рѣка Вязьма, въ наши дни даже не сплавная, но въ XV-мъ и XVI-мъ вѣкахъ бывшая еще судоходною. Выдающееся торговое значеніе г. Вязьмы было извѣстно и барону Герберштейну (первая полов. XVI-го в.), который свидѣтельствуетъ въ своихъ извѣстныхъ „Запискахъ о Московіи", что „обыкновенно корабли, нагруженные товарами, идутъ изъ Вязьмы въ Борисѳенъ (Днѣпръ) и, наоборотъ, вверхъ по Борисѳену ходятъ до Вязьмы". Вязьма являлась въ ту пору однимъ изъ выдающихся складочныхъ и передаточныхъ пунктовъ русской торговли. Въ эпоху процвѣтанія Ганзейскаго союза сюда свозились товары изъ княжествъ Суздальскаго и Тверского, а вяземскіе купцы вели въ XVI-мъ вѣкѣ заграничную торговлю съ Нарвою, экспортируя черезъ этотъ портъ медъ, ленъ и пеньку; въ XVII-мъ вѣкѣ насчитывалось до 44-хъ городовъ, которые вели торгъ съ Вязьмою или черезъ Везьму [159]).

Центральное географическое положеніе г. Вязьмы, въ связи съ ея выдающимся торговымъ значеніемъ, дѣлали, такимъ образомъ, этотъ городъ однимъ изъ естестественныхъ посредствующихъ звеньевъ между водными путями, направлявшимися отъ Москвы на югъ, западъ и сѣверо-западъ. Городъ этотъ являлся, вмѣстѣ съ тѣмъ, ключемъ къ южному отъ Москвы малороссійскому водному пути; неудивительнымъ представляется, въ силу этого, что Вязьма, находившаяся на торномъ перепутьи къ среднему Приднѣпровью и къ Бѣлоруссіи, не переставала въ теченіи XV-го, XVI-го и первой половины XVII-го вѣковъ служить яблокомъ раздора между польско-литовскимъ государствомъ и Москвою.

Переходимъ къ изслѣдованію второго воднаго пути, пролегавшаго къ югу отъ Москвы и открывавшаго собою сообщеніе съ другимъ южнымъ моремъ—Азовскимъ. Это—путь рѣкою Дономъ.

---

[159]) Герберштейнъ: „Записки о Московіи" (стр. 109); Замысловскій: „Герберштейнъ и пр." (стр. 169—170); „Геогр.-Стат. Словарь" Семенова (I, стр. 589—590, V, стр. 549); „Энциклоп. Словарь" Брокгауза и Ефрона (полут. XIV, стр. 726—728).

Мы уже имѣли въ своемъ мѣстѣ случай познакомиться съ значеніемъ Дона въ системѣ древнѣйшихъ русскихъ водныхъ путей сообщенія—въ качествѣ вспомогательнаго, главнымъ образомъ по отношенію къ Днѣпровской рѣчной магистрали, южнаго воднаго пути: Донъ и притоки его средняго и нижняго теченія послужили, наравнѣ съ приазовскими рѣками Молочною и Кальміусомъ, средствомъ для выхода изъ Приднѣпровья къ южнымъ морямъ въ ту пору, когда устья Днѣпра стали оказываться труднодоступными, не говоря уже объ естественномъ препятствіи, съ которымъ, въ лицѣ днѣпровскихъ пороговъ, сталкивались караваны въ нижнемъ участкѣ великаго пути „изъ варягъ въ греки". Бассейнъ Дона, какъ мы это видѣли, уже издревле открывалъ также и болѣе или менѣе самостоятельные пути какъ къ Приазовью и Черноморью, такъ и къ низовьямъ Волги и странамъ Прикаспійскимъ [160]).

Съ возвышеніемъ Ростовско-Суздальской Руси, а въ особенности же послѣ, обусловленнаго татарскимъ погромомъ, запустѣнія приднѣпровской Руси и приднѣпровскихъ водныхъ путей—Донъ пріобрѣтаетъ значеніе уже совершенно самостоятельнаго и магистральнаго воднаго пути, соединяющаго съ южнымъ Поморьемъ бассейнъ Оки, а слѣдовательно и все верхнее Поволжье, съ возвышающимся Московскимъ великимъ княжествомъ въ его главѣ; эта рѣчная магистраль открываетъ Москвѣ водные пути къ морямъ Азовскому и Черному, къ берегамъ Крыма и кавказскаго Черноморья, къ Босфору и побережьямъ старой Византіи, а посредствомъ низоваго волго-донскаго волока она становится въ связь съ устьями Волги и съ Каспіемъ.

Въ системѣ интересующихъ насъ въ настоящее время собственно московскихъ водныхъ путей сообщенія, рѣка Донъ послужила магистральною артеріею южнаго сообщенія, которое можетъ назваться путемъ московско-сѣверскимъ, такъ какъ это сообщеніе пролегало по восточной окраинѣ Сѣверской земли и обслуживало, помимо интересовъ Москвы, также и интересы расположенныхъ здѣсь сѣверскихъ городовъ. Излишнимъ будетъ распространяться о томъ, что сѣверскій путь долженъ былъ получить особенное развитіе и значеніе въ ту пору, пока не былъ еще вполнѣ свободенъ для русскаго пользованія великій волжскій путь, т. е. до паденія приволжскихъ мусульманскихъ царствъ—булгарскаго, а затѣмъ казанскаго и астраханскаго; только съ подчи-

---

[160]) См. выше стран. 88 и слѣд. и карты №№ VIII и IX.

неніемъ московской державѣ двухъ послѣднихъ царствъ очищенъ былъ для Руси весь волжскій путь, начиная отъ его истоковъ и до впаденія Волги въ Каспійское море и этимъ сплошнымъ и свободнымъ воднымъ путемъ поддерживаются теперь оживленныя и постоянныя сообщенія Москвы съ нижнимъ Поволжьемъ и съ странами прикаспійскими и закаспійскими.

Торговое значеніе донскаго Приазовья восходитъ къ эпохамъ весьма отдаленной древности. Еще въ V-мъ вѣкѣ до Р. Хр. существовалъ близь устья Дона греческій городъ Танаисъ, одноименный самой рѣкѣ, на которой онъ былъ расположенъ (греки называли Донъ—Танаисомъ), развившій, благодаря предпріимчивости греческихъ колонистовъ, весьма обширную торговлю, въ исходѣ II-го вѣка до Р. Хр. подпавшій власти понтійскаго царя Митридита, а затѣмъ, уже на зарѣ и въ первые вѣка русской исторической жизни, принадлежавшій казарамъ, позже—половцамъ, и лишь въ исходѣ X-го вѣка и въ первую половину XI-го вѣка временно находившій въ русскомъ обладаніи. Въ XIII-мъ вѣкѣ, съ паденіемъ половецкаго могущества, городъ перешелъ въ обладаніе генуэзскихъ колонистовъ, укрѣпившихъ его и давшимъ ему измѣненное названіе Таны. Разоренная въ 1395-мъ г. Тамерланомъ, Тана оставалась въ рукахъ генуэзцевъ до 1471-го г., когда городъ былъ взятъ турками, укрѣпившими его подъ названіемъ Азака (Азовъ), приданномъ ему, впрочемъ, еще половцами; временный захватъ Азова (1637—1643 г.г.) донскими казаками и такое же временное (1696—1712 г.г.) нахожденіе его во власти Петра Великаго—были лишь случайными перерывами турецкаго владычества здѣсь: только въ 1736-мъ г. перешелъ Азовъ въ безповоротное обладаніе Россіи.

Довольно раннія извѣстія имѣемъ мы и о русскихъ торговыхъ отношеніяхъ къ Дону и рѣкамъ его бассейна, хотя и несомнѣнно что Донъ, въ качествѣ рѣчного пути сообщенія, сдѣлался извѣстенъ нашимъ предкамъ много позже Волги. По крайней мѣрѣ наша начальная лѣтопись, хорошо знакомая съ гидрографическими особенностями Днѣпра, Западной Двины и Волги и отмѣчающая обусловливаемые этими рѣками магистральные пути сообщенія („...потече Волга на востокъ и втечеть семьюдесять жерелъ въ море Хвалиськое, тѣмъ же и изъ Руси можетъ идти въ Булгары и въ Хвалисы, на востокъ доити въ жребій Симовъ“,—говорится здѣсь про Волгу), ничего не повѣствуетъ намъ о рѣкѣ Донѣ, берущей свой истокъ отъ того же средне-русскаго возвышеннаго водораздѣла, отъ котораго принимаютъ свое теченіе и

перечисляемыя лѣтописью рѣчныя магистрали. Какъ бы то ни было, но уже въ XIII-мъ вѣкѣ иноземные купцы пользовались рѣкою Дономъ и его притокомъ Воронежемъ для торговыхъ сношеній съ Русью. Послѣ татарскаго погрома этимъ же путемъ (черезъ посредство волго-донского волока) поддерживались сношенія Руси съ Ордою, сношенія какъ политическія, такъ и торговыя: русскіе Дономъ сплавляли свои товары къ татарамъ, а послѣдніе, тѣмъ же путемъ, доставляли въ Русь на продажу своихъ коней. Дономъ сплавляли русскіе въ генуэзскую Тану (Азовъ) мѣха, воскъ и рыбу, получая взамѣнъ итальянскія и восточныя шелковыя и бумажныя ткани; въ 1286-мъ г. татары, воевавшіе рыльскую и липецкую волости, захватили здѣсь шедшихъ по своимъ торговымъ дѣламъ нѣмецкихъ и цареградскихъ купцовъ, которыхъ съ миромъ и отпустили.

Въ торговыхъ сношеніяхъ съ югомъ, производившихся рѣкою Дономъ при посредствѣ ея верховыхъ притоковъ, особенно видное мѣсто выпало на долю Окскаго бассейна и великаго княженія Рязанскаго, благодаря расположенію послѣдняго на торговомъ пути между югомъ, сѣверомъ и востокомъ. Изъ волжской Булгаріи шли сюда металлическія издѣлія, ткани и различные предметы роскоши; новгородскіе купцы привозили сюда полотна, оружіе и другія нѣмецкія издѣлія; постоянно проживали здѣсь и южные купцы, доставлявшіе сюда греческіе товары. Изъ окинскаго бассейна вывозили иноземные купцы мѣха, кожи, воскъ и т. п. сырье.... Все это обусловило собою, конечно, въ высшей степени важное значеніе бассейна р. Оки въ культурной исторіи Московской Руси XV-го—XVII-го вѣковъ.

Со второй половины XV-го вѣка южными гостями Москвы и московскихъ владѣній уже постоянно являются греки, турки и итальянцы, которымъ издавна вѣдомы были морскіе пути къ Азовскому побережью. Торговыя сношенія Москвы съ греками особенно оживились послѣ завоеванія Константинополя турками (1453 г.) и послѣдовавшаго вскорѣ послѣ того (1472 г.) брака великаго князя Іоанна III Васильевича съ греческою царевною Софіею Палеологъ. Въ теченіи XVI-го и XVII-го вѣковъ греки, турки и итальянцы не переставали пріѣзжать въ русскіе города и проживать здѣсь по своимъ торговымъ дѣламъ, а въ сѣверскомъ городѣ Путивлѣ, какъ это усматривается изъ русскихъ торговыхъ уставовъ второй половины XVII-го вѣка, находилась значительная торговая греческая колонія; въ самой Москвѣ грече-

скіе купцы имѣли собственную факторію („греческое подворье"), которая и служила мѣстомъ жительства ихъ здѣсь [161]).

Сообщенія Москвы и Окинскаго бассейна съ Черноморьемъ и Приазовьемъ не ограничивались однимъ донскимъ воднымъ путемъ. Мы уже видѣли выше, что изъ Окинскаго бассейна, именно изъ района рѣкъ Упы и Шати, вели на югъ, къ Перекопскому перешейку, еще и три сухопутныхъ тракта, носившіе названія дорогъ (или „шляховъ") Муравской, Изюмской и Кальміусской. Эти три дороги, направлявшіяся по теченіямъ и водораздѣламъ рѣкъ, съ бродами и перевозами черезъ послѣднія, были обычнымъ итинеріемъ татаръ и южныхъ кочевниковъ въ ихъ набѣгахъ на южные московскіе предѣлы, почему въ наиболѣе опасныхъ пунктахъ этихъ путей постоянно содержались сторожи и заставы. Всѣ три дороги до города Ливенъ имѣли одно общее направленіе и только отъ этого города развѣтвлялись, въ сущности представляя собою три различныя версіи одного и того же пути, вновь соединяющагося у города Перекопа (см. выше стр. 87—88).

Познакомившись въ общихъ чертахъ съ значеніемъ донскаго пути въ системѣ водныхъ сообщеній Московской Руси, постараемся теперь установить, какъ въ своемъ мѣстѣ сдѣлали мы это и относительно малороссійскаго (днѣпровскаго), направленіе головнаго участка интересующаго насъ въ настоящее время пути, вводящаго верховья Дона въ связь съ Москвою-рѣкою и съ расположенною на ней столицею. Москва-рѣка имѣетъ подъ г. Коломною совершенно прямой и свободный выходъ въ Оку; слѣдовательно, рѣчь будетъ у насъ идти, въ сущности, объ установленіи связи между рѣками Окинскаго и верхне-Донскаго бассейновъ.

Бросивъ взглядъ на карту средняго и верхняго бассейновъ р. Оки, въ ея теченіи между городами Орломъ и Спасскомъ (Рязанскимъ), мы увидимъ, что Ока, принимая отъ своихъ истоковъ сѣверное направленіе, которое нѣсколько выше г. Калуги рѣзко измѣняется ею въ восточное, какъ бы полукружіемъ охватываетъ здѣсь съ запада и съ сѣвера верховья и верховое теченіе Дона. Здѣсь то, въ этомъ районѣ, и слѣдуетъ намъ, конечно, искать точекъ соприкосновенія между рѣками обоихъ интересующихъ

---

[161]) Аристовъ: „Промышл. др. Руси" (стр. 190); Иловайскій: „Исторія Россіи" (II, стр. 281); Замысловскій: „Герберштейнъ и пр." (стр. 193—194); Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр." (стр. 40—42); „Торговый Уставъ" и „Новоторговый Уставъ" 1667 г. (Полн. Собр. Зак. I, № 408, и Собр. Гос. Гр. и Дог., IV, № 55).

насъ бассейновъ. Рѣка Донъ не богата въ этомъ районѣ болѣе или менѣе значительными притоками, изъ которыхъ мы отмѣтимъ: съ лѣвой стороны—рѣку Воронежъ, впадающую въ Донъ въ 8-ми верстахъ ниже находящагося на ней одноименнаго города и съ правой стороны принимающую въ себя притокъ Рясу; съ правой стороны (въ порядкѣ, слѣдующемъ вверхъ по теченію)—рѣки Красивую Мечу и Сосну. Обращаясь съ представляющимъ для насъ интересъ правымъ притокомъ Оки, мы отмѣтимъ, начиная отъ верховьевъ этой рѣки, слѣдующіе изъ нихъ: рѣки Зушу, Упу, съ ея правымъ притокомъ Шатомъ, Проню, съ ея правымъ притокомъ Рановою, въ свою очередь принимающимъ въ себя съ правой стороны Хупту, а съ лѣвой стороны Верду и, наконецъ, Пару. Присмотрѣвшись къ взаимному расположенію рѣкъ обоихъ бассейновъ, мы найдемъ слѣдующія точки соприкосновенія между ними.

Донской бассейнъ.	**Окинскій бассейнъ.**
Воронежъ.	Пара.
Ряса.	Хупта—Ранова—Проня—Ока.
Донъ (у г. Данкова).	Ранова—Проня—Ока.
Донъ (верховье).	Шатъ—Упа—Ока,
Красивая Меча.	Упа (верховье)—Ока.
Красивая Меча.	Зуша—Ока.

Таковы шесть версій сближенія между собою рѣкъ донского и окинскаго бассейновъ, въ которыхъ можемъ мы искать пункты старыхъ волоковыхъ передаточныхъ сообщеній Москвы съ донскимъ сѣверскимъ путемъ. Изъ этихъ версій особенное вниманіе останавливаютъ на себѣ четвертая (Донъ—Шитъ—Угра—Ока) и третья (Донъ—Ранова—Проня—Ока).

Обращаясь къ четвертой изъ этихъ версій, мы увидимъ, что рѣка Шатъ, разсматриваемая въ связи съ истокомъ Дона, представляетъ весьма любопытную гидрографическую особенность: эта рѣка беретъ свое начало изъ того же Иванъ-Озера, въ которомъ получаетъ свое начало и Донъ, особенность, извѣстная и Книгѣ Большому Чертежу, заявляющей, что „рѣка Донъ вытекла изъ Иваня озера.. да изъ тогожь Иваня—озера потекла рѣка Шать, и пала въ рѣку въ Упу“; на подробныхъ географическихъ картахъ обѣ рѣки даже и изображаются слитно, раздѣленными лишь озеромъ Иваномъ. Какъ верховья Дона и Шата, такъ и питающее ихъ озеро Иванъ, въ наши дни обмелѣли и для судоходства уже совершенно непригодны; но въ старину они были многоводны, а наши предки слишкомъ дорожили водными путями сообщенія для

того, что бы не воспользоваться столь счастливою гидрографическою комбинаціею и не проторить здѣсь воднаго сообщенія между Окою и Дономъ. Ходаковскій высказывалъ предположеніе, что именно по этому направленію ходилъ въ 964-мъ г. великій князь Святославъ войною на казаръ, причемъ взялъ въ низовьяхъ Дона ихъ укрѣпленный городъ Саркелъ (Бѣлую Вежу).

На этомъ водномъ пути находится городъ Тула, расположенный на р. Упѣ, верстахъ въ десяти ниже впаденія въ послѣднюю Шата, и игравшій въ XVI-мъ и XVII-мъ вѣкахъ видную роль въ торговыхъ и другихъ сообщеніяхъ Москвы съ донскимъ понизовьемъ. Черезъ этотъ городъ пролегала отъ Москвы южная Муравская дорога, направленіе которой вполнѣ выясняется Книгою Большому Чертежу: „А отъ Москвы дорога до Серпухова 90 верстъ, а Серпуховъ стоитъ на рѣкѣ на Нарѣ, а отъ Оки рѣки съ версту... перевозъ отъ Серпухова дорога на Тулу; а до Тулы отъ Серпухова 70 верстъ“; здѣсь, близь Тулы, имѣлся „Костомаровъ Бродъ“ (переправа) черезъ р. Упу, находившійся на Муравской дорогѣ. Трактъ отъ Москвы на Тулу, описываемый Книгою Большому Чертежу, соотвѣтствовалъ позднѣйшему московско-тульскому почтовому тракту и совпадаетъ съ нынѣшнимъ направленіемъ московско-курской желѣзной дороги, пролегающей на Подольскъ, Серпуховъ и Тулу. Современныя желѣзнодорожныя разстоянія составляютъ: между Москвою и Тулою—182 версты, Москвою и Серпуховымъ—93 в., Серпуховымъ и Тулою—89 в.,—разстоянія весьма близкія къ исчисленіямъ только что цитированнаго нами памятника. Этотъ то древній трактъ (онъ же головной участокъ Муравской дороги) и связывалъ Москву съ упошатъ—донскимъ воднымъ путемъ, причемъ московскіе караваны могли слѣдовать гужевымъ путемъ отъ столицы до Тулы (около 160 в.), или же идти въ судахъ Москвою-рѣкою и Окою до Серпухова и уже отсюда направляться волокомъ (ок. 70 в.) до тульской пристани рѣки Упы, отъ которой сплошной водный путь открывался къ самымъ низовьямъ Дона.

Важное значеніе воднаго пути, черезъ посредство рѣкъ Шата и Упы соединявшаго бассейны окинскій и донской, не укрылось отъ проницательнаго генія Великаго Преобразователя Россіи, такъ высоко цѣнившаго водныя сообщенія и такъ много заботившагося о развитіи ихъ въ нашемъ отечествѣ. Петръ Великій намѣтилъ сооруженіе искусственнаго канала, имѣвшаго соединить собою верховья Дона и Шата, и съ этою цѣлью въ 1701-мъ г. приступлено было къ работамъ, которыя снова возобновлялись въ

1805-мъ г., но такъ и не были доведены до окончанія, оставивъ воспоминаніе о себѣ лишь въ видѣ недоорудованнаго гидротехническаго сооруженія, слѣды котораго еще и въ наши дни можно видѣть близь озера Ивана.

Что касается третьей версіи соединительныхъ водныхъ путей между р. Окою и донскимъ сѣверскимъ путемъ (Донъ-Ранова-Проня-Ока), то хотя мы и не имѣемъ прямыхъ свидѣтельствъ относительно пользованія нашими предками этимъ сообщеніемъ, какъ не имѣемъ такихъ свидѣтельствъ объ эксплоатаціи ими и другихъ изъ указанныхъ нами версій, но за практическое значеніе въ старину этого пути говоритъ намъ то обстоятельство, что этотъ путь беретъ на Окѣ свое начало (устье р. Прони) въ самомъ сердцѣ Рязанской земли, между городами Переяславлемъ-Рязанскимъ (нынѣшняя Рязань) и Старою Рязанью, а къ р. Дону выходитъ какъ разъ у города Данкова, съ выдающимся значеніемъ котораго въ торгово-передаточномъ движеніи по Дону мы скоро познакомимся и который отдѣляется отъ верховьевъ р. Рановы волокомъ не свыше 25-ти—30-ти верстъ.

Трудно высказать что либо опредѣленное и относительно весьма удобнаго, повидимому, соединенія окинскаго и донскаго бассейновъ, представляемаго сближеніемъ рѣкъ Пары и Воронежа, хотя и здѣсь мы снова сталкиваемся съ предпріимчивостью Петра Великаго, лелѣявшаго мысль о соединеніи обоихъ бассейновъ черезъ посредство рѣки Воронежи,—именно посредствомъ западной вѣтви верхового теченія этой рѣки, носящей названіе Воронежи „Лѣснаго“, въ отличіе отъ вѣточнаго развѣтвленія ея, принявшаго наименованіе Воронежи „Польнаго“. Но Петръ I хотѣлъ связать каналомъ Лѣсной Воронежъ не съ р. Парою, а съ рѣкою Хуптою,—правымъ притокомъ Рановы,—предпріятіе, которое осталось въ числѣ невыполненныхъ предначертаній Преобразователя Россіи, свидѣтельствуя, тѣмъ не менѣе, о томъ, что эта мѣстность не была когда то чужда передаточному сообщенію между бассейнами Оки и Дона. Несомнѣненъ, во всякомъ случаѣ, тотъ фактъ, что въ XVII-мъ вѣкѣ г. Воронежъ занималъ видное мѣсто среди заокскихъ торговыхъ городовъ, а его купцы являлись посредниками въ торговлѣ донскаго района съ Вологдою—передовымъ пунктомъ торговаго движенія сѣверо-восточной, заволочной, Руси.

Затронувъ вопросъ о путяхъ сообщенія, соединявшихъ Москву съ магистральнымъ донскимъ рѣчнымъ путемъ, мы считаемъ необходимымъ привести древнѣйшее русское описаніе

путешествія изъ Москвы къ низовьямъ Дона, относящееся къ 1389-му году и составленное діакономъ Игнатіемъ Смоленскимъ, совершившимъ хожденіе въ Константинополь вмѣстѣ съ митрополитомъ Пименомъ, смоленскимъ епископомъ Михаиломъ, спасскимъ архимандритомъ Сергіемъ и цѣлою свитою духовныхъ лицъ.

Путешественники выѣхали изъ Москвы 13 апрѣля, во вторникъ страстной недѣли, водою, и въ великую субботу пришли въ Коломну, т. е. на устье Москвы-рѣки, откуда на слѣдующій день, въ свѣтлое воскресенье, поплыли внизъ по Окѣ къ городу Переяславлю-Рязанскому (нынѣшняя Рязань). Торжественно встрѣченные здѣсь съ крестами, путешественники пробыли въ Переяславлѣ до Ѳомина воскресенья и въ этотъ день (18 апрѣля) двинулись въ дальнѣйшій путь, обласканные и напутствуемые великимъ княземъ рязанскимъ Олегомъ и его дѣтьми и боярами. Небезопасенъ былъ путь отсюда до рѣки Дона: „Великій князь, изъ опасенія разбойниковъ, отпустилъ съ нами боярина своего Станислава съ значительною дружиною, которые должны были сопровождать насъ до береговъ Дона“,—пишетъ Игнатій. Путь отъ Переяславля до р. Дона совершался на лошадяхъ, причемъ за путешественниками везли на колесахъ ихъ флотилію—три струга и одинъ насадъ. Четыре дня длился гужевой перевалъ черезъ волокъ, раздѣляющій здѣсь рѣки Оку и Донъ, такъ какъ только въ четвергъ (22 апрѣля) караванъ достигъ береговъ Дона, гдѣ и спустилъ свои суда на воду. Берегомъ Дона путешественники прослѣдовали до городища Киръ-Михайлова, куда прибыли на слѣдующій день (23 апрѣля) и откуда должно было начаться ихъ дальнѣйшее путешествіе уже рѣкою Дономъ.

Гужевой путь, которымъ направлялся караванъ митрополита Пимена черезъ волокъ, отдѣляющій Рязань отъ береговъ Дона, естественнѣе всего опредѣляется, конечно, существующею между этими двумя пунктами кратчайшею дорогою, а такая дорога въ наши дни пролегаетъ отъ Рязани (старый Переяславль) на города Пронскъ и Скопинъ, съ выходомъ къ Дону близь устья рѣки Кочура, на 1¼, приблизительно, разстоянія между городами Данковымъ (Новымъ) и Епифанью, ближе къ первому. Этотъ путь составляетъ около 140 верстъ протяженія (88 верстъ отъ Рязани до Скопина и около 52-хъ верстъ отъ послѣдняго до Дона); слѣдовательно, караванъ нашихъ путешественниковъ, переваливая этотъ волокъ въ продолженіи четырехъ дней въ сопровожденіи грузнаго транспорта поставленныхъ на колесные ходы судовъ,

дѣлалъ до 35-ти верстъ въ день,—перегонъ еще вполнѣ успѣшный при подобнаго рода условіяхъ передвиженія, свидѣтельствующій о навыкѣ нашихъ предковъ въ дѣлѣ преодолѣнія междурѣчныхъ волоковъ, игравшихъ такую видную роль въ древнерусскихъ водныхъ путяхъ сообщенія. Въ пользу выхода гужевого караваннаго пути митрополита Пимена къ берегамъ Дона именно въ предполагаемомъ нами пунктѣ, т. е. близь устья р. Кочура, говоритъ и древнее значеніе стараго Данкова, близь котораго этотъ путь какъ разъ и выходилъ къ Дону. Не скрывается ли въ описаніи Игнатія подъ наименованіемъ городища Киръ-Михайлова именно Старый Данковъ, о которомъ упоминаютъ и Герберштейнъ, и Книга Большому Чертежу, и который былъ предшественникомъ Новаго Данкова, поставленнаго на настоящемъ его мѣстѣ лишь въ 1571-мъ году?....

Но возвратимся къ повѣствованію діакона Игнатія. Распростившись съ провожатыми и погрузившись въ суда, наши путешественники въ воскресенье недѣли Женъ Мироносицъ (25 апрѣля) начали свое трудное плаваніе внизъ по Дону. Невеселыми чертами описываетъ нашъ авторъ это плаваніе, дающее намъ представленіе объ условіяхъ движенія по донскому водному пути въ исходѣ XIV-го вѣка: „Печально и уныло было наше плаваніе,—разсказываетъ Игнатій.—Со всѣхъ сторонъ раскрывались большія пустыни, по которымъ не видно было ни городовъ, ни селъ; пустыя и незаселенныя пространства обнаруживались и на мѣстахъ, гдѣ стояли нѣкогда красивые города. Въ этихъ пустыняхъ нигдѣ не видно было человѣка,—попадалось только великое множество звѣрья: козы, лоси, волки, лисицы, выдры, медвѣди, бобры; изъ птицъ: орлы, гуси, лебеди, журавли.... Со всѣхъ сторонъ растилалась одна обширная пустыня“. На второй день плаванія судовой караванъ Пимена прошелъ устья рѣкъ Красивой Мечи и Сосны, на шестой день достигъ устья рѣки Воронежа. Опасенія путешественниковъ относительно татаръ не оправдались, хотя татары „аки песокъ“ кишѣли,—по словамъ Игнатія,—вдоль береговъ Дона: „Никто изъ татаръ насъ не обидѣлъ,—пишетъ авторъ нашъ.—Татары повсемѣстно подвергали насъ опросамъ и, получивъ отъ насъ отвѣты, не дѣлали намъ никакого зла, но, напротивъ, снабжали молокомъ; и плыли мы, такимъ образомъ, въ полномъ мирѣ и спокойствіи“.....

Только въ канунъ праздника Св. Вознесенія (въ среду 19-го мая) достигли наши путешественники города Азова, гдѣ черезъ три дня, въ воскресенье недѣли Св. Отецъ (23-го мая), разстав-

шись съ своими рѣчными судами, пересѣли на морской корабль и, слѣдомъ затѣмъ, испытавъ корыстолюбивую прижимку со стороны владѣвшихъ Азовомъ (Таною) генуэзцевъ, пустились въ далекій морской путь къ Царьграду. Двадцать четыре дня употреблено было, такимъ образомъ, караваномъ митрополита Пимена для сплава въ судахъ по р. Дону отъ Данкова до Азова; тридцать шесть дней потребовалось ему для совершенія всей путины отъ Москвы до Азовскаго моря [162]).

Развивающееся послѣ татарскаго погрома значеніе Дона, въ качествѣ прямого воднаго пути сообщенія съ приазовскимъ югомъ, должно было вызвать за собою уже довольно раннее возникновеніе торговыхъ центровъ въ тѣхъ пунктахъ верхняго теченія этой рѣки, въ которыхъ производилась погрузка на суда товаровъ и путниковъ, имѣвшихъ своимъ назначеніемъ среднее и нижнее теченіе Дона.

Городъ Тана или Азовъ, начало торговаго значенія котораго восходитъ, какъ мы это видѣли, еще къ эпохамъ предшествовавшимъ нашей христіанской эрѣ, служилъ мѣстомъ передачи грузовъ и путешественниковъ, слѣдовавшихъ на крымскія и кавказкія побережья, а также въ Черное море, съ судовъ рѣчныхъ на суда морскія.

Въ верхнемъ теченіи Дона, т. е. на противоположной, сѣверной, оконечности донского рѣчнаго пути, уже рано возвышается городъ Данковъ (вѣрнѣе—Донковъ, какъ онъ въ старину и писался), въ качествѣ пристани, являющейся мѣстомъ погрузки и разгрузки карановъ, слѣдующихъ внизъ и вверхъ по Дону. Нынѣшній Данковъ,—уѣздный городъ Рязанской губерніи, расположенный при впаденіи въ Донъ р. Вязовни,—началомъ своимъ относится къ 1571-му г. и былъ поставленъ царемъ Іоанномъ IV въ качествѣ одного изъ оплотовъ нашей южной украины противъ набѣговъ крымцевъ. Книга Большому Чертежу, упоминая о г. Данковѣ, свидѣтельствуетъ, что „городъ Новый Донковъ перенесенъ съ стараго мѣста 20 верстъ,.... а ниже Стараго Донкова... пала въ Донъ рѣчка Рожны, а ниже Рожны 5 верстъ пала въ Донъ рѣчка Кочуръ“. Этимъ свидѣтельствомъ въ достаточной степени опредѣляется мѣсторасположеніе Стараго Донкова: онъ находился въ 20-ти (переводя на современныя въ 26-ти) верстахъ выше нынѣшняго Данкова и въ нѣсколькихъ (около 5-ти—6-ти)

162) Описаніе путешествія митропол. Пимена въ „Сказаніяхъ русскаго народа“ Сахарова (т. II, стр. 97 и слѣд.), а также въ Никоновской лѣтописи.

верстахъ выше устья р. Кочуры. Прямое протяженіе между нынѣшнимъ Данковымъ и устьемъ Кочуры даетъ намъ линію въ 20 верстъ; прибавивъ верстъ 12 на извилины теченія и на разстояніе отъ устья Кочуры до Стараго Данкова – получимъ количество современныхъ верстъ (ок. 32-хъ), близкое подсчету цитируемаго памятника (около 25—26 старыхъ верстъ). Существуетъ предположеніе, что Старый Данковъ былъ расположенъ на томъ мѣстѣ, гдѣ нынѣ находится село Стрѣшнево,—какъ разъ въ 32-хъ верстахъ выше нынѣшняго Данкова; здѣсь до нашихъ дней имѣется обширное городище, на которомъ и въ окрестностяхъ котораго находятъ старые кирпичи, оружіе, складни, монеты и т. п. предметы древности. Если мы примемъ высказанное выше предположеніе о томъ, что караванъ митрополита Пимена вышелъ отъ Рязани къ Дону близь устья Кочуры, въ такомъ случаѣ мы должны будемъ прійти къ заключенію, что его экспедиція садилась въ суда именно у Стараго Данкова.

За старымъ Данковымъ слѣдуетъ признать происхожденіе значительно раннее; для первой трети XVI-го вѣка этотъ городъ являлся уже „древнимъ, разрушеннымъ городомъ Данковымъ (Donco), гдѣ, на пути изъ Москвы въ Азовъ, обыкновенно переправлялись черезъ Донъ“,—какъ свидѣтельствуетъ намъ Герберштейнъ. Можно полагать, что въ эпоху Герберштейна города въ собственномъ смыслѣ слова здѣсь уже не существовало и что память о Старомъ Данковѣ въ ту пору сохранялась лишь его полуразрушеннымъ городищемъ, да еще тѣмъ, что мѣстность бывшаго города получила общее наименованіе „Данкова“; по крайней мѣрѣ Герберштейнъ пріурочиваетъ названіе „Данкова“ къ плесу теченія р. Дона, простирающемуся на цѣлыхъ 24 германскихъ миль: „Изъ Московіи ... на пространствѣ почти 24-хъ германскихъ миль Танаисъ (Донъ) течетъ въ мѣстности, называемой Донко; тамъ купцы, отправляющіеся въ Азовъ, Кафу и Константинополь, нагружаютъ свои корабли, что, по большей части, дѣлается осенью, въ дождливую пору года, потому что въ другія времена года Танаисъ въ этомъ мѣстѣ не такъ обиленъ водою, что бы по немъ могли ходить корабли съ грузомъ“. Говоритъ Герберштейнъ и о времени, потребномъ для сплава каравановъ отъ Данкова до устья Дона: „Отъ Данкова, гдѣ Танаисъ только что становится судоходнымъ, послѣ почти двадцатидневнаго плаванія можно прибыть въ Азовъ“; этотъ разсчетъ подтверждается и продолжительностью плаванія каравана митрополита Пимена, совершившаго тотъ же переходъ въ 24 дня.

Въ XV-мъ и XVI-мъ вѣкахъ Данковъ являлся не единственною пристанью верхняго теченія Дона, обслуживавшею интересы сѣверной и сѣверо-восточной Руси. Такъ, въ источникахъ упоминается пристань Каменный Конь или Конь-Камень, находившаяся на правомъ донскомъ притокѣ Красивой Мечѣ. Здѣсь въ 1499-мъ г. сѣло въ суда посольство Алексѣя Голохвастова, отправленное вел. княземъ Іоанномъ III къ турецкому султану Баязету и отсюда спустившееся Дономъ до Азова, въ сопровожденіи цѣлаго каравана московскихъ купцовъ Г. Вейнбергъ весьма рѣшительнымъ образомъ утверждаетъ, будто бы пристань эта находилась при впаденіи Красивой Мечи въ Донъ, ниже города Лебедяни; быть можетъ ближе къ истинѣ явится предположеніе, что эта пристань находилась на самой р. Красивой Мечи, притомъ въ среднемъ ея теченіи, именно верстахъ въ 25-ти выше города Ефремова, въ мѣстности нынѣшняго села Никольскаго (Козье тожъ), близъ котораго находится громадная гранитная эрратическая скала, до сихъ поръ слывущая подъ названіемъ „Конь-Камня“. Древнія верховыя пристани р. Дона предполагаются также въ Тешевѣ (въ мѣстности нынѣшняго г. Задонска) и въ Червленномъ Ярѣ (на устьи р. Воронежа)[163]).

Рѣчь шла у насъ до сихъ поръ о непосредственной связи Дона съ Окинскимъ бассейномъ, черезъ которую устанавливалось и ближайшее сообщеніе донского рѣчнаго пути съ Москвою. Но этотъ путь имѣлъ въ XVII-мъ столѣтіи еще и другое весьма важное значеніе въ общемъ круговоротѣ передаточной промышленности Московскаго государства: это связь Дона съ сѣверскими городами, расположенными по рѣкѣ Деснѣ, съ ея притокомъ Сеймомъ. Мы уже знакомы съ тѣми сообщеніями, которыми устанавливалась связь между бассейнами донскимъ и деснинско-сейминскимъ, иначе говоря — между среднимъ бассейномъ Днѣпра и верхнимъ бассейномъ Дона. Эти сообщенія, образуемыя сейминскимъ притокомъ Ратью и верховьями самаго Сейма—съ одной стороны, донскими притоками Сосною и Осколомъ – съ другой стороны, изложены нами выше и графически представлены на картѣ № XII (а и б). Мы

163) Герберштейнъ: „Записки о Московіи“ (стр. 101, 103); „Книга Больш. Чертежу“ (стр. 41); Замысловскій: „Герберштейнъ и пр.“ (стр. 453); Карамзинъ: „Ист. госуд. Росс.“ (VI, стр. 286); Иловайскій: „Исторія Россіи“ (III, стр. 383—384); Вейнбергъ: „Донъ“ (въ Энцикл. Слов. Брокгауза и Ефрона, XXI полут.); „Энциклоп. Слов.“ Брокгауза и Ефрона (XIX пол., стр. 108); „Геогр.-Стат. Словарь“ Семенова II, стр. 9 и 675).

знаемъ также и то (см. карту № XV), что, черезъ посредство своего лѣваго притока Болвы, р. Десна входитъ въ близкую связь съ окинскимъ притокомъ Жиздрою, а своими верховьями (см. карту № XIV) соприкасается съ окинскимъ же притокомъ Угрою, чѣмъ и устанавливается связь р. Десны и ея бассейна какъ съ бассейномъ р. Оки, такъ и съ бассейномъ р. Дона. Получается, такимъ образомъ, кружное, уклоняющееся къ западу, сообщеніе между бассейномъ р. Оки (слѣдовательно и Москвою) и донскимъ магистральнымъ путемъ, опредѣляющееся слѣдующими направленіями: Ока—Жиздра—волокъ—Болва—Десна—Сеймъ—Рать—волокъ—Тимъ, Щигорь или Кшенева—Сосна—Донъ (карты №№ XV и XIIa), или же: Ока—Угра—волокъ—Десна—Сеймъ—волокъ—Сосна—Донъ (карта № XIV). Это кружное сообщеніе бассейновъ Оки и Дона, устанавливаемое черезъ посредство Десны и Сейма, представляетъ собою ту именно особенность, что оно захватываетъ въ сферу своего непосредственнаго вліянія сѣверскіе города, расположенные по этимъ послѣднимъ двумъ рѣкамъ (Брянскъ, Трубчевскъ, Новгородъ Сѣверскій, Путивль, Рыльскъ, Курскъ).

Въ эпоху послѣдовавшую за татарскимъ погромомъ, этотъ западно-сѣверскій путь, соединявшій бассейны Оки и Дона, не могъ представлять значенія для Ростовско-Суздальской (Московской) Руси, такъ какъ бассейнъ р. Десны и низовья Сейма (до г. Путивля включительно) раздѣлили судьбу Приднѣпровья, подпавъ подъ власть Литвы. Новая эра настала для этого края съ самаго начала XVI-го столѣтія, когда, въ силу мирныхъ условій между московскимъ великимъ княземъ Іоанномъ III и литовскимъ великимъ княземъ Александромъ (1500 г.), интересующіе насъ сѣверскіе города, расположенные по верхней половинѣ (до впаденія Сейма) р. Десны и по ея притоку Сейму—отошли къ Московскому государству. Съ этой поры начинается торговое оживленіе западно-сѣверскаго воднаго пути, пролегающаго рѣками Десною, Сеймомъ и Сосною, въ обходъ верховьямъ Дона; этому способствовало какъ обмеленіе самаго Дона, выше устья р. Сосны бывшаго судоходнымъ только въ дождливое время года (свидѣтельство Герберштейна), такъ и превосходныя и уже извѣстныя намъ гидрографическія условія, ставившія верховья Десны и Днѣпра въ ближайшую связь съ верхнимъ бассейномъ Волги и Западной Двины, иначе говоря—съ обширнымъ русскимъ сѣверо-западомъ, сѣверомъ и сѣверо-востокомъ.

Торговое движеніе, съ начала XVI-го вѣка охватывающее собою сѣверскіе города и достигающее особаго развитія въ XVII-мъ столѣтіи, выдвинуло здѣсь нѣсколько крупныхъ торговыхъ пунктовъ, изъ которыхъ наибольшее значеніе отвоевываютъ себѣ г. Брянскъ—на р. Деснѣ, близь впаденія въ нее Болвы, и г. Путивль—на р. Сеймѣ, что всецѣло объясняется, конечно, чрезвычайно выгоднымъ географическимъ положеніемъ этихъ городовъ, находившихся на торныхъ, съ начала XVI-го вѣка, водныхъ путяхъ, о которыхъ рѣчь только что шла у насъ.

Особенно благопріятнымъ было, въ только что указанномъ отношеніи, положеніе города Брянска, благодаря р. Деснѣ пользующагося удобнымъ воднымъ сообщеніемъ съ югомъ, а рѣкою Болвою связаннаго такимъ же точно путемъ съ сѣверомъ,—географическое положеніе и до нашихъ дней сохраняющее за этимъ городомъ довольно крупное торговое значеніе. Брянскъ (также Брынь, Дебрянскъ, Добрянскъ), первыя достовѣрныя лѣтописныя извѣстія о которомъ восходятъ еще къ половинѣ XII-го вѣка, сталъ особенно возвышаться послѣ татарскаго погрома, когда къ нему, съ разореніемъ Чернигова и Новгорода Сѣверскаго, перешло главенство среди всѣхъ другихъ сѣверскихъ городовъ какъ въ политическомъ, такъ и въ церковномъ отношеніяхъ. Съ половины XIV-го вѣка начинается полуторовѣковой литовскій періодъ исторіи этого города, заканчивающійся присоединеніемъ его (въ 1500-мъ г.) къ московскимъ владѣніямъ. Выгодное географическое положеніе Брянска было оцѣнено и Петромъ I, основавшимъ здѣсь, въ интересахъ черноморскаго флота, верфь для строенія гребныхъ судовъ. Торговому значенію Брянска не мало способствовала и въ свое время славившаяся Свинская ярмарка, ежегодно, съ 15 августа, продолжавшаяся въ теченіи цѣлаго мѣсяца и получившая свое наименованіе отъ подгороднаго Свинскаго или Свѣнскаго монастыря, при которомъ она происходила и который расположенъ при впаденіи въ Десну рѣчки Свиной; къ мѣсту ярмарки пролегала съ юга, отъ Рыльска, особая Свиная дорога, которая въ XVI-мъ вѣкѣ служила, впрочемъ, не однимъ мирнымъ торговымъ цѣлямъ: по свидѣтельству Книги Большому Чертежу, „Свиною дорогою прихаживали отъ Днѣпра бѣлогородскіе татары на рыльскіе, и на карачевскіе, и на орловскіе, и на болховскіе уѣзды“. Во второй половинѣ XVII-го вѣка на Свинскую ярмарку происходилъ значительный съѣздъ торговцевъ, которые подолгу заживались здѣсь „для торговыхъ своихъ промысловъ“; особенно славилась эта ярмарка своими сафьянами, ко-

торые и шли отсюда въ Москву подъ названіемъ „свинскихъ“. Еще во второй половинѣ XVIII-го вѣка Свинская ярмарка привлекала къ себѣ „множество купцовъ изъ отдаленныхъ мѣстъ“, а обороты ея исчислялись милліонами рублей даже въ первой половинѣ XIX-го вѣка, но въ настоящее время и значеніе и обороты этого торжища совершенно пали.

Городъ Путивль, еще до половины XII-го вѣка создавшійся на самомъ рубежѣ средняго и нижняго теченій р. Сейма, на торномъ водномъ пути между бассейнами Днѣпра и Дона, въ раннія поры своего существованія служилъ базисомъ борьбы русскихъ князей съ половцами; черезъ этотъ городъ въ 1185-мъ г. велъ и сѣверскій князь Игорь Святославичъ свой злополучный походъ противъ половецкаго хана Кончака. Присоединенный къ московскимъ владѣніямъ изъ подъ литовскаго владычества въ 1500-мъ г., одновременно съ Брянскомъ и другими восточно-сѣверскими городами, Путивль началъ быстро возвышать свое торговое значеніе, а къ половинѣ XVII-го в. становится крупнымъ центромъ южной торговли: сюда сосредоточиваются южные заморскіе товары, греческіе и волошскіе (итальянскіе), и отсюда передаются въ Москву и другіе торговые пункты сѣверной Руси. Изъ торговыхъ уставовъ второй половины XVII-го в. мы узнаемъ, что въ Путивлѣ былъ особенно развитъ въ ту пору торгъ съ греками, которые постоянно проживали здѣсь, производя съ русскими купцами, пріѣзжавшими отъ Москвы, торговлю какъ мѣновую, такъ и торговлю „на золотые и на ефимки“; Новоторговый Уставъ 1667-го г. ставитъ Путивль въ параллель съ важнѣйшими русскими торговыми центрами—Архангельскомъ, Астраханью, Новгородомъ, Псковомъ, Смоленскомъ.

Городъ Ливны, основанный въ 1586-мъ г. въ началѣ средняго теченія р. Сосны, далеко не въ состояніи былъ конкурировать въ торговомъ отношеніи съ Путивлемъ и значеніе этого города было, прежде всего, стратегическое, обусловливавшееся тѣмъ, что отсюда расходились уже извѣстныя намъ три южныхъ дороги — муравская, изюмская и кальміусская, по которымъ обыкновенно производились набѣги татаръ на наши южныя украины. Значеніе г. Ливенъ съ точки зрѣнія исторіи русскихъ водныхъ путей сообщенія обусловливается, впрочемъ, тѣмъ, что здѣсь производилась постройка судовъ, сплавлявшихся отсюда на Донъ—къ устью р. Воронежа [164]).

---

[164]) „Полн. Собр. Росс. Зак.“, I, № 408; „Собр. Госуд. Гр. и Дог.“, IV, № 55; „Географическій Словарь Росс. государства“ Максимовича (V, стр. 95—97); „Книга

Разсмотрѣнный нами магистральный донской водный путь представлялъ для Московскаго государства серьезное значеніе въ качествѣ выхода къ Азовскому морю. Московская передаточная промышленность пользовалась, на сколько представлялось возможнымъ, этимъ значеніемъ донского пути, но въ полной мѣрѣ экплоатировать его—ей было не подъ силу. Выходъ изъ р. Дона въ море былъ запертъ для нея турецкимъ владычествомъ здѣсь, и хотя донскимъ казакамъ въ половинѣ XVII-го вѣка и удалось было временно овладѣть ключемъ отъ этого выхода, турецкою крѣпостью Азовомъ, но московское правительство не рѣшилось удержать его за собою изъ опасенія передъ серьезной войною съ Турціею и Крымомъ и знаменитое казацкое „азовское сидѣнье“ 1641-го г. осталось единственнымъ воспоминаніемъ этой славной эпопеи изъ жизни нашего южнаго казачества. Петръ Великій прекрасно сознавалъ значеніе для Россіи обладанія Азовомъ и связаннаго съ нимъ свободнаго выхода въ Азовское море. Хорошо извѣстны труды и старанія въ этомъ направленіи Преобразователя Россіи, но и его желѣзной волѣ не было суждено удержать за собою Азова, послѣ временнаго шестнадцатилѣтняго обладанія которымъ (1696—1711 г. г.) Петру, въ силу условій мирнаго договора 1711-го года, снова довелось возвратить эту крѣпость туркамъ.

Извѣстно, что первыя три четверти XVIII-го столѣтія не были, вообще, благопріятными для развитія русскаго вліянія въ южныхъ моряхъ: все заслонялось въ ту пору интересами новой столицы С.-Петербурга и нуждами ея военнаго и коммерческаго портовъ. Слишкомъ сильна была еще въ ту пору сила инерціи могучаго толчка, даннаго въ этомъ направленіи славнымъ творцомъ вновь прорубленнаго Россіею сѣвернаго „окна въ Европу“.....

Западные и сѣверо-западные московскіе пути.

Та группа московскихъ торговыхъ путей, къ которой мы должны въ настоящее время перенести наше вниманіе и которою открывались торговыя сообщенія Москвы съ западомъ и сѣверо-западомъ, въ основѣ своей имѣетъ гидрографическій матеріалъ, эксплоатировавшійся уже въ весьма раннія эпохи, въ зна-

---

Больш. Чертежу“ (стр. 83, 123); Багалѣй: „Исторія Сѣверской земли“ (стр. 308); Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.“ (стр. 123); „Геогр.-стат. словарь“ Семенова (III, стр. 45—46); „Энцикл. Словарь“ Бр. и Ефрона (VIII пол., стр. 815—819)).

чительной степени уходящій въ этомъ отношеніи даже за предѣлы вѣковъ историческихъ.

Въ Московскомъ государствѣ на почвѣ этого матеріала создались два пути: путь литовскій и путь новгородско-псковскій, изъ которыхъ первый велъ отъ Москвы на западъ и, отчасти, на юго-западъ, въ предѣлы древнихъ территорій Литвы и впослѣдствіе подпавшей ея власти Волынско-Галицкой Руси; второй—въ предѣлы бывшихъ Новгородскаго и Псковскаго народоправствъ, стянувъ къ себѣ ту группу древнихъ водныхъ путей, которые уже извѣстны намъ подъ общимъ наименованіемъ „путей варяжскихъ".

Разсмотримъ каждый изъ этихъ служебныхъ, по отношенію къ Москвѣ, путей въ отдѣльности, начавъ съ западнаго или московско-литовскаго пути.

Литовскій путь велъ отъ Москвы въ западныя области, въ начальную эпоху русской исторической жизни населенныя славянскими племенами Дулебовъ, Дреговичей и сѣверною отраслью славянскаго же племени Древлянъ, давшихъ этнографическій матеріалъ для образованія Галицко-Волынской Руси, которая въ XI-мъ—XIV-мъ вѣкахъ представляла собою федерацію юго-западныхъ русскихъ удѣльныхъ княженій, судьбы которыхъ были до татарскаго погрома тѣсно связаны съ судьбами Руси Приднѣпровской; территорія этой Галицко-Волынской Руси опредѣлялась бассейномъ рѣкъ Вислы, съ ея притоками Западнымъ Бугомъ, Вѣпржемъ и Саномъ, верховымъ теченіемъ Днѣстра и бассейномъ верхнихъ притоковъ Припяти - Ясельды, Пины, Стыра и Горыни. Къ сѣверу и сѣверо-западу отъ этого района, въ предѣлахъ бассейна рѣки Нѣмана и ея притока Виліи, находились въ ту же пору мѣста разселенія племени Литвы, сформировавшагося въ великое княжество Литовское, впослѣдствіе, уже послѣ татарскаго погрома, распространяющее свое владычество и надъ оторванною теперь отъ сѣверо-восточной Руси Русью Галицко-Волынскою; эта Русь теперь сливается съ Литвою и Польшею въ понятіе Литовско-Польскаго государства, которое не замедлило, какъ извѣстно, вступить въ соперничество и неумолимую борьбу съ государствомъ Московскимъ. Предполагая общеизвѣстнымъ ходъ этой измѣнчивой, сопровождавшейся обоюдными удачами и неудачами, борьбы, припомнимъ здѣсь, что только въ 1772-мъ году, по первому раздѣлу Польши, Россія пріобрѣла Бѣлоруссію (за исключеніемъ Смоленска, съ 1515-го года, хотя и съ перерывами, бывшаго уже въ русскомъ обладаніи), а по второму и третьему раздѣламъ Польши (1793 и 1795 г.г.) включила въ свои владѣнія

старую Литву и старую Волынь, за исключеніемъ юго-западной части послѣдней, до сихъ поръ остающейся во власти Австріи (австрійская Галиція).

Гидрографическія условія Галицко-Волынской Руси уже достаточно подробно извѣстны намъ съ точки зрѣнія какъ связи ихъ съ водными путями Приднѣпровской (Кіевской) Руси, такъ и съ точки зрѣнія связи ихъ съ Балтійскимъ побережьемъ, устанавливавшей западный балтійско-черноморскій путь [165]). Несомнѣнно, что Русь Галицко-Волынская, въ территоріи которой уже весьма рано достигаютъ выдающагося политическаго и торговаго значенія города Галичь, Новгородъ Волынскій, Перемышль, Холмъ, Червень—на югѣ, Берестье (нынѣшній Брестъ-Литовскій), Дрогичинъ, Пинскъ и Мѣнскъ (Минскъ)—на сѣверѣ, уже довольно рано почувствовала потребность въ торговыхъ путяхъ на сѣверъ и сѣверо-востокъ, за Двину и за верховья Днѣпра, въ предѣлы новгородско-псковской и ростовско-суздальской Руси; къ берегамъ Ильменя и Чудскаго озера—съ одной стороны, къ верховьямъ Волги—съ другой стороны. На почвѣ этой то ранней потребности и создались тѣ передаточные пути сообщенія, которые въ Московскомъ государствѣ выдвигаютъ интересующій насъ въ настоящее время западный отъ Москвы или Литовскій торговый путь.

Уже бѣглый взглядъ на карту западной Россіи невольно натолкнетъ насъ на предположеніе относительно того пункта, которому всего подручнѣе и всего естественнѣе было выступить въ значеніи передового этапа западно-литовскаго отъ Москвы пути; недаромъ же этотъ пунктъ не переставалъ въ теченіи XVI-го и XVII-го вѣковъ служить предметомъ соперничества между двумя смежными государствами, московскимъ и польско-литовскимъ, являясь тѣмъ буферомъ, на долю котораго доводилось принимать на себя и выдерживать первые удары при всѣхъ столкновеніяхъ между враждебными государствами—сосѣдами. Этимъ посредствующимъ пунктомъ служилъ городъ Смоленскъ, уже знакомое намъ и чрезвычайно выгодное расположеніе котораго въ центрѣ русскихъ водныхъ путей сообщенія, въ непосредственной связи съ бассейномъ днѣпровскимъ и въ ближайшей связи съ бассейномъ западно-двинскимъ и ловать-ильменскимъ (посредствомъ днѣпровско-двинскаго и днѣпровско-ловатинскаго волоковъ, см. карту № II), а также и бассейнами верхне-волжскимъ (днѣ-

165) См. выше главу II и соотвѣтствующія карты.

провско-вазузинскій волокъ, см. карту № XIII), окинскимъ (волоки вяземскій и осминскій, см. карту № XIV) и донецкимъ (вязьмо-угринскій и шать-донской волоки, см. карту № XIV и I) — не могло не создать этому городу въ высшей степени выгоднаго положенія въ русской передаточной промышленности. Особенно выдающимся являлось торговое положеніе Смоленска въ эпоху его политической самобытности (до начала XV-го вѣка,—эпохи покоренія вел. княземъ литовскимъ Витовтомъ), когда Смоленскъ поддерживалъ оживленныя торговыя связи съ Ригою, Готландомъ и городами прибалтійскаго нѣмецкаго ганзейскаго союза, заключая съ ними договоры, любопытный образецъ каковыхъ дошелъ до нашихъ дней въ лицѣ договора 1229-го г., заключеннаго смоленскимъ княземъ лично отъ своего имени и отъ имени подручныхъ князей полоцкаго и витебскаго; Западная Двина являлась тѣмъ торнымъ воднымъ путемъ, по которому какъ смоленскіе купцы отправлялись для торга въ Ригу и др. торговые пункты балтійскаго побережья, такъ пріѣзжали для той же цѣли въ Смоленскъ и купцы нѣмецкіе, пользуясь извѣстнымъ намъ касплинскимъ волокомъ между Днѣпромъ и Двиною, выходившимъ къ первой изъ этихъ рѣкъ подъ самымъ г. Смоленскомъ. Съ потерею Смоленскомъ политической самобытности и съ водвореніемъ на среднемъ теченіи Западной Двины владычества Литвы, въ то самое время, какъ рыцари Ливонскаго ордена полновластными хозяевами распоряжались въ ея низовьяхъ, торговое значеніе этой рѣки, по которой еще въ эпоху начальной лѣтописи Русь свободно могла ходить „въ варяги, изъ варягъ до Рима, отъ Рима до племени Хамова“—было въ огромной степени утрачено для нашихъ предковъ, оказавшихся въ возможности пользоваться этимъ удобнымъ и издревле протореннымъ ими воднымъ путемъ лишь постольку, поскольку терпѣли это литовцы или ливонцы; а послѣдніе сплошь и рядомъ препятствовали имъ въ этомъ отношеніи, закрывая русскимъ свободный путь по Двинѣ и не пропуская въ Русь иноземцевъ, что и служило поводомъ къ постояннымъ пререканіямъ и даже къ открытымъ враждебнымъ дѣйствіямъ между обѣими сторонами, какъ это было, напримѣръ, въ 1558-мъ г., когда ожесточенная война между Москвою и Ливоніею вспыхнула изъ-за непропуска въ Москву магистромъ ливонскаго ордена Кетлеромъ саксонца Шлитте, съ набранными имъ для русской службы мастерами.

Съ присоединеніемъ Смоленска къ Московскимъ владѣніямъ (въ 1515-мъ и до 1618-го года, и съ 1667-го г. уже окончательно),

этотъ когда то процвѣтавшій торговый пунктъ уже не въ состояніи былъ возвратить себѣ утраченнаго значенія: среднее теченіе р. Двины оставалось во власти Литвы вплоть до перваго польскаго раздѣла, когда оно отошло къ Россіи, рижское же низовье этой рѣки, перейдя въ концѣ XVI-го вѣка къ Польшѣ, съ 1621-го г. отходитъ по завоеванію къ Швеціи, подъ владычествомъ которой и пребываетъ до 1710-го года, когда г. Рига, взятый Петромъ I, былъ безвозвратно присоединенъ имъ къ составу русскаго государства; тѣмъ не менѣе Преобразователь Россіи, поглощенный заботами о своей новой столицѣ и о развитіи петербургскаго порта, мало заинтересованъ былъ судьбами порта рижскаго. Только со второй половины XIX-го вѣка русское правительство проявляетъ сколько нибудь серьезное вниманіе къ нуждамъ рижскаго порта, а съ половины семидесятыхъ годовъ этого столѣтія приступило къ радикальнымъ гидротехническимъ работамъ по улучшенію рижскаго порта и по урегулированію приморскаго участка р. Двины.

Если, по присоединеніи его къ Россіи, Смоленску и не суждено было возстановить прежняго торговаго значенія своего, то этому городу, тѣмъ не менѣе, все таки выпала на долю роль одного изъ видныхъ центровъ русской передаточной промышленности, въ особенности же въ качествѣ передового этапа русскихъ торговыхъ сношеній съ Польшею и Литвою. Новоторговый Уставъ 1667-го года говоритъ о торговыхъ людяхъ „изъ литовскія страны", какъ о постоянныхъ посѣтителяхъ Смоленска, предписывая торговымъ головамъ и цѣловальникамъ допрашивать ихъ по пріѣздѣ сюда и подвергать ихъ товары досмотру. Н. И. Костомаровъ не безъ основанія заключаетъ, однако, что торговля Руси съ Польшею и Литвою въ XVI-мъ и XVII-мъ вѣкахъ процвѣтать не могла, вслѣдствіе обоюднаго враждебнаго настроенія обѣихъ сторонъ и постоянныхъ военныхъ столкновеній между ними, при которыхъ положеніе торговцевъ никогда не было вполнѣ безопаснымъ, а задержаніе купцовъ и конфискація ихъ товаровъ—было явленіемъ вовсе не исключительнымъ; къ этимъ правительственнымъ репрессаліямъ слѣдуетъ присоединить частые порубежные наѣзды, набѣги и обиды, являвшіеся результатомъ взаимнаго непріязненнаго настроенія обѣихъ національностей. Пріѣзжіе изъ Польши и Литвы торговцы, въ особенности же католики и евреи, не пользовались въ Московскомъ государствѣ ни благосклонностью правительства, ни расположеніемъ народныхъ массъ; въ 1678-мъ г., напримѣръ, по царскому повелѣнію высланы были изъ

Москвы польскіе (могилевскіе и шкловскіе) торговцы, съ предоставленіемъ имъ права торговли исключительно въ городахъ порубежныхъ, и только по договорнымъ условіямъ 1686-го года (условія „вѣчнаго“ мира) разрѣшено было свободно ѣздить для торга польскимъ подданнымъ—въ Москву, русскимъ людямъ—въ Варшаву, Вильно и Краковъ, съ предоставленіемъ русскимъ и свободнаго торговаго плаванія по Двинѣ.

Сдѣлавъ общую характеристику торговыхъ отношеній Московскаго государства къ Польшѣ и Литвѣ, переходимъ къ обзору водныхъ путей сообщенія, какъ непосредственно входившихъ въ московско-литовскій торговый путь, такъ и къ нему примыкавшихъ, причемъ мы будемъ вести рѣчь о водныхъ путяхъ сообщенія съ тремя крупнѣйшими центрами польско-литовскаго государства—Вильно, Варшавою и Краковомъ.

Мы уже знаемъ, что г. Смоленскъ выступалъ въ XVI-мъ и XVII-мъ вѣкахъ въ качествѣ посредствующаго пункта въ торговыхъ сношеніяхъ между Россіею и Польшею—Литвою, былъ первымъ, съ московской стороны, этапомъ уходившаго на западъ литовскаго пути. Водное сообщеніе Москвы съ Смоленскомъ представляется вполнѣ наглядным и хорошо уже извѣстно намъ изъ обзора точекъ соединенія бассейновъ верхнеднѣпровскаго и верхне-волжскаго. Изъ Москвы вели къ Смоленску два водныхъ сообщенія: а) Днѣпръ—Угра (черезъ Вязьму или Осму)—Ока—Москва-рѣка (карта № XIV) и б) Днѣпръ—Вазуза—Гжать—Москва-рѣка (карта № XVIII); оба только что указанныя направленія объединялись въ направленіи сухопутнаго тракта отъ Москвы къ Смоленску (на города Можайскъ, Гжатскъ, Вязьму и Дорогобужъ), которое совершенно совпало съ позднѣйшимъ почтовымъ московско-смоленскимъ трактомъ (378 верстъ протяженія) и почти совпадаетъ съ направленіемъ нынѣшней московско-брестской желѣзной дороги (392 версты между Москвою и Смоленскомъ).

Принявъ, такимъ образомъ, г. Смоленскъ за исходный пунктъ, постараемся возстановить тѣ водные пути сообщенія, которые вели отсюда въ упомянутые выше три крупнѣйшіе центра польско-литовскаго государства, представляя собою дальнѣйшія версіи и развѣтвленія основнаго московско-литовскаго торговаго пути, направлявшагося отъ Москвы на Смоленскъ.

Начнемъ съ города Вильно—политическаго центра стараго литовскаго государства. Вглядѣвшись по картѣ въ гидрографическія условія мѣстности, расположенной между городами Смоленскомъ и Вильно, мы невольно должны будемъ прійти къ

заключенію, что рѣки Днѣпръ и Западная Двина выступали главными факторами въ поддержаніи воднаго сообщенія между обоими городами. Путь Днѣпромъ представляется весьма несложнымъ: отъ Смоленска водою, внизъ по Днѣпру, до г. Орши, подъ которымъ эта рѣка рѣзко мѣняетъ свое западное направленіе на южное, отъ Орши сухопутно до верховьевъ р. Виліи (около 175 верстъ разстоянія) и отсюда, внизъ по Виліи, уже до самаго г. Вильно. Правда, что при этомъ маршрутѣ караванамъ приходилось считаться съ огромнымъ, до 175-ти верстъ протяженія, волокомъ между Днѣпромъ и Виліею, но если мы примемъ во вниманіе, что весь сухопутный трактъ между Смоленскомъ и Вильно составляетъ 486 верстъ [166]), то за этимъ направленіемъ все таки остается крупная выгода, такъ какъ оно сберегало свыше 300 верстъ пути гужевого, съ замѣною его воднымъ, притомъ отъ Смоленска все время сплавнымъ, путемъ. Въ настоящее время р. Вилія считается (по Семенову) сплавною отъ самой границы Виленской губерніи, именно отъ впаденія въ нее лѣваго притока Двиносы, судоходною же отъ г. Вилейки; три-четыре вѣка тому назадъ она была, конечно, доступною для сплава съ еще болѣе верховыхъ пунктовъ своего теченія.

Представлялась возможность еще несравненно болѣе значительнаго сокращенія сухопутнаго пути между Смоленскомъ и Вильною. Это, именно, путь отъ Смоленска Касплинскимъ волокомъ до р. Западной Двины, этою послѣднею до устья р. Уллы; рѣкою Уллою и, затѣмъ, волокомъ до верховья р. Сергута, Сергутомъ въ р. Березину и отъ послѣдней волокомъ въ р. Вилію, —т. е. пользуясь тѣмъ гидрографическимъ матеріаломъ (см. карту № IIIа), на почвѣ котораго впослѣдствіе создалась искусственная Березинская система. При этомъ маршрутѣ гужевой путь сокращался всего до 70 приблизительно, верстъ, а именно: Касплинскій волокъ—около 30 верстъ, волокъ между р. р. Уллою и Сергутомъ—ок. 15 в., волокъ между р. р. Березиною (нѣсколько выше г. Борисова) и верховьями Виліи—ок. 30 верстъ, хотя трудно сказать, насколько пользовался практическимъ значеніемъ этотъ довольно кружный и сложный, съ тремя волоковыми передачами на немъ, водный путь.

---

166) По „Россійскому Почтъ-Календарю“ 1801-го года, которымъ мы пользуемся и при всѣхъ другихъ исчисленіяхъ сухопутныхъ разстояній. Только что упомянутая нами дорога, съ переходомъ р. Березины близъ г. Борисова—та самая, по которой отступали въ 1812 г. остатки великой арміи Наполеона I.

Большее значеніе должна была имѣть третья версія воднаго пути между Смоленскомъ и Вильно, которымъ эксплоатировалась р. Западная Двина, ея притокъ Дисна и правый притокъ Виліи—рѣка Жеймяна, впадающая въ Вилію верстахъ въ 30-ти (по прямому разстоянію) выше г. Вильно. Начинаясь у Смоленска тѣмъ же Касплинскимъ волокомъ, этотъ путь шелъ внизъ по Двинѣ до устья р. Дисны и, затѣмъ, этою послѣднею поднимался до волока, отдѣляющаго ее отъ верховьевъ р. Жеймяна, по теченію которой, а затѣмъ по теченію Виліи, караваны достигали г. Вильно. Рѣка Дисна въ наши дни является сплавною (по Семенову) начиная отъ устья ея лѣваго притока Дрисвяты, причемъ по ней отправляется къ рижскому порту пенька, льняное семя и лѣсъ; рѣка Жеймяна и въ наши дни служитъ къ сплаву въ Вильно лѣса, начиная отъ мѣстечка Колтыняны, расположеннаго при выходѣ этой рѣки изъ системы питающихъ ее озеръ. Разстояніе между устьемъ Дрисвяты и мѣстечкомъ Колтыняны образуетъ между Дрисою и Жеймяною волокъ протяженіемъ около 80-ти верстъ; это протяженіе должно быть принято, понятно, значительно меньшимъ для XVI-го—XVII-го вѣковъ, о которыхъ идетъ у насъ рѣчь, такъ что эти 80 верстъ могутъ выразить собою, для данной эпохи, сумму протяженій обоихъ волоковъ, и касплинскаго и дисно-жеймянинскаго, что обусловливаетъ собою водный путь достаточно еще прямой и удобный въ виду общихъ условій древнерусскихъ волоковыхъ сообщеній. Мы имѣемъ данныя въ пользу того, что Касплинскій волокъ уже издавна имѣлъ всѣ возможныя приспособленія и надлежащую организацію для передачи черезъ него грузовъ между Днѣпромъ и Двиною; несомнѣнно, что торговые интересы г. Вильно и необходимость удобнаго сообщенія литовской столицы съ Западною Двиною должны были вызвать соотвѣтствующія заботы и о возможномъ благоустройствѣ волока Жеймяно-Диснинскаго, открывавшаго ближайшее водное сообщеніе съ бассейномъ Западной Двины и съ находившимися съ нимъ въ связи западными, сѣверными и восточными путями.

Переходя къ воднымъ путямъ сообщенія Смоленска съ Варшавою, мы укажемъ также три возможныя версіи этихъ путей, изъ которыхъ первыя двѣ версіи (сѣверныя) выходятъ къ г. Вильно, составляя естественное продолженіе на западъ только что разсмотрѣнныхъ нами смоленско-виленскихъ водныхъ путей, третья же представляетъ собою южную версію того же пути. Первая версія воднаго пути Варшава—Вильно, болѣе кружная, выразится слѣдующимъ направленіемъ: отъ Варшавы внизъ по

Вислѣ до устья р. Наревы и этою послѣднею до уже извѣстнаго намъ нарево-ясельдинскаго волока, которымъ караваны достигали верховьевъ р. Ясельды; рѣкою Ясельдою до волока въ рѣку Шору (нынѣшняя система Огинскаго, см. карту № XVII); рѣкою Шорою въ р. Нѣманъ, изъ которой, черезъ ея притокъ Вилію, шелъ уже сплошной водный путь до самаго г. Вильно и, далѣе, до Смоленска однимъ изъ только что разсмотрѣнныхъ нами путей. Этотъ путь значительно упрощался въ томъ случаѣ, если караваны, слѣдуя рѣкою Наревомъ, не доходили до ясельдинскаго волока, но, пройдя нынѣшній заштатный городъ Наревъ и достигнувъ устья праваго Наревскаго притока, р. Колонной, слѣдовали отсюда волокомъ къ верховьямъ р. Россы, лѣваго притока Нѣмана; городъ Волковискъ на р. Россѣ, въ XVI-мъ вѣкѣ находившійся въ числѣ важнѣйшихъ литовскихъ городовъ, самымъ названіемъ своимъ (относящимся еще къ эпохѣ галицко-волынской Руси) свидѣтельствуетъ о производившейся здѣсь нѣкогда волоковой передачѣ грузовъ изъ бассейна Нарева въ бассейнъ Нѣмана. Въ наши дни разстояніе между устьемъ Колонной и г. Волковискомъ не превышаетъ 45-ти—50-ти верстъ; это разстояніе между обѣими рѣками уменьшается до 25-ти—30-ти верстъ, если мы будемъ брать его отъ устья Колонной до болѣе верхнихъ пунктовъ теченія Россы, отъ которыхъ сплавъ могъ начинаться за нѣсколько вѣковъ тому назадъ. Отъ Волковиска до г. Вильно шелъ уже непрерывный водный путь рѣками Нѣманомъ и Виліею и весьма вѣроятно, что только что отмѣченный нами водный путь, съ однимъ сравнительно небольшимъ волокомъ на всемъ его протяженіи, и служилъ наиболѣе торнымъ воднымъ путемъ изъ Варшавы въ Вильно, а слѣдовательно въ Смоленскъ и, еще далѣе на востокъ—къ Москвѣ.

Южная и, вмѣстѣ съ тѣмъ, третья версія варшаво-смоленскаго воднаго пути оставляла въ сторонѣ г. Вильно. Направляясь отъ г. Варшавы рѣками Вислою и, затѣмъ, западнымъ Бугомъ, этотъ путь изъ послѣдней рѣки шелъ рѣкою Муховецомъ до ея верховья, отсюда волокомъ въ 60—65 верстъ до верховья р. Пины (мѣстность нынѣшней днѣпровско-бугской системы, см. карту № VI); отъ верховья Пины, этою послѣднею рѣкою, а затѣмъ рѣками Припятью и Днѣпромъ сплошной и безпрепятственный водный путь велъ уже до самаго г. Смоленска. Бѣглый взглядъ на карту покажетъ намъ, что этотъ водный путь былъ слишкомъ растянутъ для пользованія имъ въ сношеніяхъ Варшавы съ Смоленскомъ и Москвою и не могъ конкуррировать съ только что от-

мѣченною нами второю версіею варшаво-смоленскаго пути; за то путь этотъ былъ неоцѣнимъ для воднаго сообщенія Варшавы съ Кіевомъ и со всѣмъ среднимъ и нижнимъ днѣпровскимъ бассейномъ.

Водные пути къ Смоленску и Москвѣ, пролегавшіе отъ г. Варшавы, вполнѣ опредѣляютъ собою и направленіе сюда же водныхъ путей отъ города Кракова, расположеннаго по теченію той же рѣки Вислы: спустившись рѣкою Вислою до Варшавы, краковскіе караваны оказывались у западнаго головнаго пункта всѣхъ польско-литовскихъ водныхъ путей, сходившихся у г. Смоленска, какъ главнаго передаточнаго этапа московско-литовскаго торговаго пути.

Только что изслѣдованные нами водные пути, въ связи съ уже знакомыми намъ водными соединеніями между рѣками Черноморскаго бассейна (Днѣпромъ, Южнымъ Бугомъ и Днѣстромъ) и рѣками Балтійскаго бассейна (Висла, Нѣманъ и Западная Двина съ ихъ притоками)[167]), въ достаточной степени выясняютъ намъ гидрографическую связь, устанавляемую между сѣверо-восточною (Московскою) Русью и значительнѣйшими пунктами старой Руси Галицко-Волынской, послѣ татарскаго погрома вошедшей въ составъ польско-литовскаго государства.

Труднымъ и утомительнымъ представлялось караванное передвиженіе по нашимъ стариннымъ воднымъ путямъ сообщенія, со всѣми сопряженными съ нимъ опасностями и случайностями, съ хлопотливыми переправами черезъ волоки и мелководныя верховья рѣкъ. Нелегки были такія передвиженія въ эпохи спокойнаго теченія жизни и по мирно настроеннымъ территоріямъ. Тяжелыми и исполненными всяческихъ страховъ являлись эти передвиженія въ эпохи внутреннихъ смутъ и внѣшнихъ размирій, по территоріямъ враждебнымъ или, въ лучшемъ случаѣ, недружелюбно или подозрительно настроеннымъ. А именно въ этомъ послѣднемъ положеніи почти постоянно находились русскіе купцы и торговые люди, ходившіе за рубежъ литовскихъ владѣній; то непріязненное отношеніе, какое встрѣчали на Руси польскіе и литовскіе торговые люди, не оставлялось безъ репрессалій и съ противной стороны: не мало обидъ и утѣсненій выпадало и на долю русскихъ людей, ходившихъ съ торгомъ въ польскіе и литовскіе города.

---

[167]) См. главу II и соотвѣтствующія карты.

Все это невольно заставляетъ насъ прійти къ заключенію, что врядъ ли часто пользовались русскіе торговые люди и русскіе караваны тѣми водными путями сообщенія, которые вели отъ Смоленска въ внутреннія области Польши и Литвы, предпочитая имъ менѣе мѣшкотныя и болѣе безопасныя грунтовыя дороги. Въ данномъ случаѣ магистральнымъ грунтовымъ путемъ, прорѣзывавшимъ польско-литовское государство по направленію съ сѣверо-востока къ юго-западу, являлся путь отъ Смоленска къ Бресту, шедшій на города Оршу, Борисовъ, Минскъ, Слонимъ, Пружаны и Кобринъ, общимъ протяженіемъ въ 861 версту; этотъ магистральный путь отъ г. Минска, т. е. почти съ половины дороги, отдѣлялъ отъ себя вѣтвь къ сѣверо-западу, на г. Вильно, направлявшійся на городъ Ошмяны и имѣвшій 178½ верстъ протяженія; наконецъ Вильно соединялся съ Брестомъ трактомъ въ 374½ версты, пролегавшимъ на городъ Лиду и у г. Слонима выходившимъ къ тракту смоленско-брестскому. Всѣ эти грунтовыя дороги впослѣдствіе обратились въ почтовые тракты, существовавшіе до проложенія въ тѣхъ мѣстностяхъ желѣзныхъ дорогъ, направленіе которыхъ опять таки почти совпадаетъ съ направленіемъ этихъ старыхъ путей, а именно: линія Смоленскъ-Брестъ (на тѣ же Оршу, Борисовъ и Минскъ, протяженіемъ въ 633 версты), линія Минскъ Вильно (172 версты) и, наконецъ, линія Вильно-Барановичи (188 верстъ, выходитъ на московско-брестскую жел. дорогу у ст. Барановичи, въ 44-хъ верстахъ отъ г. Слонима). Сопоставленіе—во всякомъ случаѣ любопытное, какъ наглядно доказывающее совпаденіе направленій только что указанныхъ рельсовыхъ путей съ направленіемъ древнихъ гужевыхъ дорогъ, пролегавшихъ отъ Москвы и Смоленска въ нѣдра территоріи стараго польско-литовскаго государства.

Покончивъ съ изслѣдованіемъ польско-литовскихъ водныхъ путей сообщенія, примыкавшихъ къ московскому и литовскому пути, мы должны перейти теперь къ воднымъ путямъ, примыкавшимъ къ московскому сѣверо-западному или новгородско-псковскому пути.

Глава III-я настоящаго труда уже въ достаточной степени познакомила насъ съ обиліемъ и разнообразіемъ водныхъ путей сообщенія, пролегавшихъ во всѣ стороны отъ Великаго Новгорода, какъ отъ сѣвернаго центра русскаго торговаго круговорота, сохранявшаго таковое значеніе вплоть до окончательнаго сформированія единодержавнаго Московскаго государства. Мы видѣли, что это обиліе водныхъ путей обезпечивало Великому Новгороду

удобныя сообщенія и съ западомъ, до балтійскаго поморья включительно, и съ бассейномъ Западной Двины, съ лежащими за нимъ системами южныхъ рѣкъ, впадающихъ въ Черное море, и съ верхнимъ Поволжьемъ, открывающимъ широкій путь къ низовымъ и Прикаспійскимъ странамъ, и съ сѣверными и сѣверо-восточными землями, до самыхъ береговъ Норвегіи и Ледовитаго океана, и съ востокомъ—до Уральскаго хребта и раскинувшихся за нимъ обширныхъ пространствъ западной Сибири.

Съ паденіемъ Новгорода въ качествѣ самостоятельнаго политическаго цѣлаго, въ качествѣ независимаго народоправства, и съ возвышеніемъ Москвы, въ качествѣ политическаго центра объединеннаго русскаго государства—Новгородъ утрачиваетъ значеніе средоточія для всей сѣверно-русской передаточной промышленности, отошедшее теперь къ Москвѣ, и волею-неволею принимаетъ въ торговомъ отношеніи мѣсто уже подчиненное, посредствующее, служебное. Когда то самостоятельные новгородскіе торговые интересы —подчиняются теперь интересамъ Москвы, интересамъ единаго Московскаго государства. Къ Москвѣ стягиваются теперь всѣ нити обширной сѣверо-русской торговли; въ связи съ этимъ Москва принимаетъ значеніе и исходнаго центра для всѣхъ сѣверно-русскихъ водныхъ путей сообщенія: подъ воздѣйствіемъ измѣнившихся условій политическаго и соціально-экономическаго характера, старый центръ поколебался и рѣзко передвинулся съ береговъ Волхова и Ильменя озера—къ берегамъ Москвы-рѣки, незначительнаго и еще въ XIII-мъ вѣкѣ безвѣстнаго окинскаго притока.

Если, съ потерею своей автономіи, Новгородъ утратилъ значеніе центра сѣвернаго круговорота русской передаточной промышленности, то это не значитъ еще, будто городъ этотъ потерялъ въ московскую пору исторической жизни свое старое торговое значеніе. Напротивъ, какъ Новгородъ и Псковъ, такъ и ихъ важнѣйшіе пригороды, продолжаютъ и теперь сохранять выдающееся, хотя и служебное уже по отношенію къ Москвѣ, торговое положеніе на сѣверо-западѣ, обусловливаемое, прежде всего, какъ и въ старые годы новгородской самобытности, торговымъ обмѣномъ съ заморскими западными сосѣдями. Важное торговое значеніе свое сохранялъ Новгородъ и новгородскій край даже и послѣ открытія сѣвернаго бѣломорскаго пути въ западную Европу, конкуррируя съ англичанами въ русской заграничной торговлѣ, и только основаніе на устьяхъ Невы новой столицы и послѣдовавшее затѣмъ развитіе с.-петербургскаго порта

убили многовѣковое торговое значеніе Новгорода, оставивъ этотъ городъ простымъ попутнымъ пунктомъ на одномъ изъ древнихъ водныхъ путей (мстинскомъ), обслуживающимъ теперь торговыя сообщенія С.-Петербурга съ внутренними, преимущественно приволжскими, областями государства. Въ началѣ второй половины XVI-го вѣка Ченслеръ и его спутники, явившіеся піонерами нашей бѣломорской заграничной торговли, застали Новгородъ еще „большимъ и многолюднымъ городомъ—не менѣе Москвы"; долгое время спустя послѣ утраты имъ своей политической самостоятельности, за Новгородомъ признавалось московскимъ правительствомъ даже право чеканки собственной монеты. Въ Новгородѣ постоянно проживали по торговымъ дѣламъ иностранцы—нѣмцы и шведы; изъ прибалтійскихъ инородцевъ—литвины, латыши, чухны. Нѣмцы и шведы въ XVI-мъ и XVII-мъ вѣкахъ производили черезъ Новгородъ и Финское поморье такую же точно иностранную торговлю, какую производили англичане черезъ Вологду и Архангельскій портъ. Нѣмцы имѣли на новгородской Торговой сторонѣ свой собственный дворъ; такой же дворъ отведенъ былъ и для пріѣзжихъ чухонъ и латышей; для торговли иноземцевъ, къ услугамъ послѣднихъ, имѣлись въ Новгородѣ четыре пристани и торговые ряды.

Другимъ важнымъ центромъ западной заграничной торговли выступалъ Псковъ, служившій складочнымъ мѣстомъ для русскихъ вывозныхъ товаровъ,—преимущественно льна, пеньки, сала, кожъ и юфти,—которые, подъ общимъ наименованіемъ „товаровъ русскихъ", закупались здѣсь нѣмцами и шли отсюда въ Ригу, Дерптъ и Ревель; для мѣновой торговли съ иностранцами существовали въ Псковѣ даже двѣ безпошлинныя ярмарки—январьская и майская, продолжавшіяся каждая свыше мѣсяца, хотя иноземные купцы пользовались правомъ привоза сюда своихъ товаровъ и во всякое другое время года.

Часто бывали въ XVI-мъ—XVII-мъ вѣкахъ поѣздки и русскихъ людей за-границу какъ черезъ Новгородъ, такъ и черезъ Псковъ, причемъ въ этихъ поѣздкахъ принимали участіе купцы не только мѣстные, но также московскіе и изъ другихъ низовыхъ городовъ. Какъ иноземныя суда свободно плавали по Ладожскому и Чудскому озерамъ, съ прилегающими къ нимъ рѣчными путями, такъ и русскія суда также свободно хаживали въ XVI-мъ и XVII-мъ вѣкахъ въ Выборгъ, Ревель и даже Стокгольмъ (городъ „Стекольный" у нашихъ предковъ). Свобода обоюдныхъ торговыхъ сношеній русскихъ съ шведами неоднократно служила предметомъ

договоровъ между обоими государствами, а по условіямъ Кардисскаго мира 1661-го года русскіе получили право имѣть свои торговыя факторіи въ Стокгольмѣ, Ригѣ, Ревелѣ и Нарвѣ, шведы—въ Москвѣ, Новгородѣ, Псковѣ и Переяславлѣ. Главными передаточными пунктами иностранной торговли, вообще, служили: для Новгорода—Нарва, Иванъ-Городъ, Выборгъ, Ніенъ (на р. Невѣ, въ ея устьяхъ), Орѣшекъ (будущій Шлиссельбургъ) и Ладога (у устья р. Волхова), для Пскова—Рига, Дерптъ и Ревель [168]).

Новгородско-псковскій край, съ его выходами къ Балтійскому морю, не переставалъ въ теченіи XVI-го и XVII-го вѣковъ интересовать собою московское правительство, болѣе или менѣе ясно сознававшее необходимость для Россіи доступа къ морскимъ побережьямъ, необходимость для нея того „окна въ Европу“, которое въ началѣ XVIII-го столѣтія такъ смѣло прорублено было мощною рукою Преобразователя Россіи. Намъ извѣстно, что ладожско-невскій водный путь уже въ древнѣйшія времена находился въ распоряженіи новгородскихъ славянъ и затѣмъ перешелъ въ обладаніе новгородскаго государства, въ XIII-мъ вѣкѣ выдержавшаго изъ-за него ожесточенную борьбу съ шведами. Съ паденіемъ новгородской независимости, этотъ путь отошелъ, вмѣстѣ со всю остальною территоріею бывшаго народоправства, во владѣніе Московскаго государства. Послѣднее, не смотря на неоднократныя войны съ Швеціей, удерживало за собою невскій путь вплоть до Столбовскаго мира 1617-го года, которымъ закончилась несчастная для Россіи война съ шведами и по условіямъ котораго Нева, вмѣстѣ съ ключемъ къ ней отъ Ладожскаго озера, городомъ Орѣшкомъ (Нотенбургъ, позже Шлиссельбургъ), сдѣлалась достояніемъ Швеціи; это подтверждено было и мирными условіями 1656-го г., по которымъ Нева, со всею ея побережною полосою, укрѣплена за шведами. Въ такомъ положеніи находилось дѣло до начала XVIII-го вѣка, когда древній русскій невскій путь снова и уже безповоротно возвращенъ былъ Россіи Петромъ Великимъ. Естественное стремленіе Московскаго государства къ выходамъ въ Балтійское море встрѣчало, какъ извѣстно, постоянное недоброжелательное къ себѣ отношеніе, временами доходившее до открытаго противодѣйствія, со стороны нашихъ западныхъ сосѣдей—ливонцевъ и шведовъ, старавшихся всѣми мѣрами задерживать непосредственное общеніе Россіи съ государствами

---

168) Костомаровъ; „Очеркъ торговли и пр.“ (стр. 34 и сл., 89 и сл.); Иловайскій: „Исторія Россіи“ (II, стр. 191—192).

западной Европы, которое грозило лишить ихъ крупныхъ торговыхъ выгодъ. Прекрасно сознавая, что такое непосредственное общеніе легче всего могло бы создаться усвоеніемъ русскими началъ западно-европейской культуры, наши ревнивые сосѣди и въ этомъ отношеніи не переставали ставить всевозможные тормазы и создавать всевозможныя затрудненія русскимъ людямъ XVI-го—XVII-го вѣковъ, запирая для нихъ пути къ морю, задерживая на рубежѣ иноземныхъ мастеровъ и инструкторовъ, призывавшихся на службу Московскаго государства. Можно безъ преувеличенія сказать, что стремленіе Россіи къ морю и систематическое противодѣйствіе этому стремленію со стороны нашихъ западныхъ сосѣдей—являлись основнымъ мотивомъ всѣхъ многочисленныхъ войнъ, которыя велись нашими предками съ Швеціею и Ливоніею, вплоть до великой Сѣверной войны и основанія С.-Петербурга.

Мы въ своемъ мѣстѣ уже подробно изслѣдовали тѣ водные пути сообщенія, куторые вели отъ Новгорода и Пскова къ различнымъ пунктамъ Балтійскаго побережья, что избавляетъ насъ отъ обязанности возвращаться въ настоящее время къ этому вопросу; мы разсмотрѣли и тѣ водные пути, которыми поддерживались сообщенія Новгорода и Пскова съ верхнею Волгою, слѣдовательно—и съ Москвою [169]). Всѣ эти пути всецѣло перешли въ наслѣдіе и Руси XVI-го—XVII-го вѣковъ, а нѣкоторые изъ нихъ сохранили свое значеніе и въ новой Россіи, послуживъ даже матеріаломъ дли созданія цѣлыхъ системъ искусственныхъ водныхъ путей сообщенія (системы вышневолоцкая, тихвинская, маріинская, герцога Александра Вюртембергскаго).

Въ виду выдающагося значенія рѣки Волги въ общей системѣ водныхъ путей сообщенія, прилегавшихъ изъ Новгородскаго края къ центральнымъ городамъ Московскаго государства, съ стольнымъ городомъ Москвою въ ихъ главѣ, вполнѣ естественнымъ должно было явиться раннее возникновеніе въ верховьяхъ Волги торговаго пункта, который былъ бы въ состояніи служить передаточнымъ центромъ въ сношеніяхъ новгородскаго сѣвера съ московскимъ понизовьемъ,—такимъ же, напримѣръ, передаточнымъ центромъ, какимъ, какъ мы видѣли, служилъ Смоленскъ въ торговыхъ сношеніяхъ Москвы съ Польшею и Литвою. Такимъ передаточнымъ пунктомъ и явился

---

[169]) См. выше главу III и относящіяся къ ней карты.

городъ Тверь, уже весьма рано завязавшій оживленныя торговыя связи съ Новгородомъ—съ одной стороны, съ Ростовско-Суздальскою землею—съ другой стороны.

Тверь вела съ Новгородомъ, еще въ эпоху его самостоятельности, постоянныя торговыя сношенія, о чемъ съ полною опредѣленностью свидѣтельствуютъ договоры Новгорода съ тверскими великими князьями, играя видную роль въ низовой торговлѣ новгородцевъ, чему способствовалъ торный мстинско-тверецкій водный путь (будущая вышневолоцкая система), начинавшійся на сѣверо-западѣ отъ самаго Новгорода, а на юго-востокѣ примыкавшій къ Волгѣ у города Твери; на этомъ пути находились пригороды Торжокъ и Вышній Волочокъ, также принимавшіе дѣятельное участіе въ этомъ торговомъ движеніи. Новгородскій край бѣденъ былъ хлѣбомъ и главный подвозъ его сюда производился отъ Волги, черезъ Тверь и Торжокъ, купцами, носившими въ Новгородѣ названіе „низовыхъ". Стоило, при этомъ, тверскимъ князьямъ задержать этотъ низовой подвозъ—и весь новгородскій край охватывался продовольственнымъ кризисомъ; такъ когда, въ началѣ XIV-го вѣка, тверской вел. князь Михаилъ Ярославовичъ задержалъ на пути слѣдовавшіе въ Новгородъ хлѣбные транспорты, закрывъ для нихъ водный путь рѣкою Тверцою, тогда новгородцамъ довелось выплатить Твери 1500 серебряныхъ гривенъ за то, что бы грузамъ были „отворены ворота", т. е предоставленъ свободный путь. Тверскіе купцы, наравнѣ съ другими низовыми торговцами, постоянно ѣздили въ Новгородъ и его пригороды, равно какъ и новгородскіе гости ходили съ торгомъ въ Тверь и далѣе за Волгу—въ московскіе, владимірскіе и рязанскіе предѣлы. Кромѣ воднаго пути рѣками Тверцою и Мстою, Тверь располагала и весьма прямымъ сухопутнымъ сообщеніемъ съ Новгородомъ, пролегавшимъ на города Торжокъ, Вышній Волочокъ и Валдай. Это то самое сообщеніе, которое впослѣдствіе обратилось въ новгородско-тверской почтовый трактъ (316 верстъ протяженія) и которое еще позже, съ небольшимъ отклоненіемъ отъ Новгорода и Валдая къ востоку, легло въ основу соотвѣтствующаго участка Николаевской желѣзной дороги; въ общемъ, направленіе этого сухопутнаго тракта шло почти параллельно мстино-тверецкому водному пути. Этотъ сухопутный трактъ былъ извѣстенъ и Павлу Іовію, иностранному автору XVI-го вѣка, который пишетъ, что „Москва отстоитъ отъ Новгорода на 500 тысячъ шаговъ", что „на срединѣ этого пути построенъ городъ Тверь,

при рѣкѣ Волгѣ", и что „путь отъ Твери въ Новгородъ лежитъ чрезъ дикіе лѣса и пустыни" [170]).

Что бы покончить съ вопросомъ о торговыхъ путяхъ отъ Москвы на сѣверо-западъ, въ территорію бывшихъ народоправствъ новгородскаго и псковскаго, намъ остается еще обратить наше вниманіе на водные пути, соединявшіе Москву съ Тверью и Тверскимъ Поволжьемъ, черезъ которые пролегали оба сообщенія съ Новгородомъ—и водное, и сухопутное. Разобраться въ этихъ путяхъ помогутъ намъ наши карты №№ XVIII, XIX и XX.

Только что цитированныя карты даютъ намъ три водныхъ пути, сообщавшихъ Москву съ Тверскимъ Поволжьемъ, черезъ которое пролегали дальнѣйшіе пути къ Новгороду. Эти три водныхъ пути соотвѣтствуютъ тремъ рѣкамъ, впадающимъ въ Волгу, съ правой ея стороны, въ предѣлахъ нынѣшней Тверской губерніи, именно: Вазуза (впадаетъ въ Волгу, по теченію, въ 143-хъ верстахъ выше г. Твери), Шоша (56 верстъ ниже г. Твери) и Дубна (117 верстъ ниже г. Твери). Эта то береговая линія въ 260 верстъ протяженія и является райономъ соприкосновенія московской и тверской областей въ пунктахъ, соотвѣтствующихъ устьямъ трехъ упомянутыхъ рѣкъ—съ московской стороны, городу Твери и устью рѣки Тверцы—съ новгородской стороны.

Вазузинскій водный путь отъ Москвы къ Твери ясенъ изъ карты № XVIII. Онъ направляется отъ столицы вверхъ по Москвѣ-рѣкѣ до ея верховьевъ, отсюда волокомъ въ р. Гжать, изъ послѣдней въ р. Вазузу и, наконецъ, рѣками Вазузою и Волгою до Твери.

Шошинскій водный путь уясняется изъ совмѣстнаго разсмотрѣнія картъ №№ XVIII и XIX. Этотъ путь идетъ отъ столицы вверхъ по той же Москвѣ-рѣкѣ до устья впадающей въ нее р. Рузы, изъ послѣдней, выше города Рузы, переходитъ волокомъ въ р Ламу (карта № XVIII) и этою послѣднею спускается въ р. Шошу; отсюда, рѣками Шошою и Волгою, уже сплошной водный путь до самой Твери (карта № XIX).

Дубненскій путь является наиболѣе восточнымъ изъ всѣхъ трехъ интересующихъ насъ водныхъ путей. Онъ направляется отъ столицы опять таки Москвою-рѣкою, являющеюся, такимъ образомъ, исходнымъ звеномъ всѣхъ этихъ путей, но доходитъ ею

---

[170]) Борзаковскій: „Исторія Тверскаго княжества" (стр. 61—62); Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр." (стр. 89); Аристовъ: „Промышленность и пр." (стр. 176).

только до устья р. Истры, въ которую и переходитъ, поднимаясь по ней до верховьевъ, откуда волокомъ ведетъ въ р. Сестру, а изъ этой послѣдней въ р. Яхрому притокъ Дубны; наконецъ, Дубною и Волгою—до г. Твери (карта № XX) [171]).

Дубненскій водный путь получилъ въ интересующую насъ эпоху особенно важное значеніе въ смыслѣ выхода отъ Москвы къ Волгѣ, благодаря счастливой гидрографической комбинаціи, представляемою системами рѣкъ Дубны и Москвы и ихъ притоками Сестрою и Яхромою—съ одной стороны, Истрою и Яузою—съ другой стороны, причемъ между верховьями Яхромы и Яузы мы на картѣ № XX увидимъ еще верховья рѣки Клязьмы, по которой открывается путь на востокъ—въ область Владимірскую и, далѣе, въ низовья Оки. Верховья рѣки Яхромы представлялись, такимъ образомъ, райономъ, отъ котораго шли водные пути сообщенія и на сѣверъ—къ Волгѣ и, далѣе, въ предѣлы тверскіе, новгородскіе и (рѣкою Шексною) въ Заволочье (къ Вологдѣ и двинско-бѣломорскому бассейну), и на западъ—къ верховьямъ Днѣпра и Западной Двины, и на югъ—въ предѣлы московскіе и рязанскіе, съ верховьями Дона, и на востокъ—въ предѣлы владимірскіе, нижегородскіе и къ среднему бассейну Волги. Вполнѣ естественнымъ являлось возникновеніе здѣсь болѣе или менѣе значительнаго торговаго центра; такой центръ съ начала XVI-го вѣка и возвышается здѣсь въ лицѣ московскаго пригорода города Дмитрова, расположеннаго на правомъ берегу р. Яхромы, въ 64-хъ верстахъ сухопутнаго протяженія отъ Москвы. Дмитровъ пользовался крупнымъ торговымъ значеніемъ уже въ эпоху Герберштейна, которому это значеніе и было вполнѣ извѣстно: „Черезъ г. Дмитровъ,—пишетъ Герберштейнъ,—протекаетъ рѣка Яхрома, которая впадаетъ въ рѣку Сестру. Кромѣ того, Сестра принимаетъ (sic) Дубну и сама вливается въ Волгу. Такое удобное расположеніе рѣкъ представляетъ большія выгоды купцамъ, которые безъ большого труда ввозятъ товары изъ Каспійскаго моря по Волгѣ въ различныя страны и даже въ самую Москву“ [172]). Мы выше уже видѣли, что г. Дмитровъ пользовался въ XVI-мъ и XVII-мъ вѣкахъ значеніемъ и въ качествѣ складочнаго мѣста для рыбныхъ товаровъ, которые шли сюда съ Волги и, главнымъ образомъ, съ устьевъ Шексны.

Заканчивая обозрѣніе московско-новгородскихъ водныхъ путей напомнимъ еще разъ читателямъ, что торговое значеніе пря-

[171]) Подробный обзоръ этихъ путей см. выше, главу III.

[172]) Герберштейнъ; „Записки о Московіи“ (стр. 117—118).

мыхъ сообщеній Москвы съ Новгородомъ все болѣе и болѣе понижалось по мѣрѣ отдаленія отъ эпохи паденія новгородской самостоятельности и по мѣрѣ приближенія къ эпохѣ петровскихъ реформъ, которая рѣзко измѣнила условія и направленія нашей западной торговли. Еще раньше того, именно со второй половины XVI-го столѣтія, новгородская иноземная торговля стала встрѣчать себѣ соперничество со стороны торговли бѣломорской, выдвинувшей впередъ крупное значеніе сѣверо-восточнаго отъ Москвы или двинско-бѣломорскаго воднаго пути, къ изслѣдованію котораго мы теперь и должны будемъ обратиться.

Сѣверо-восточный отъ Москвы или двинско-бѣломорскій путь.

Намъ уже извѣстно, что знакомство новгородцевъ съ сѣверо-восточными землями, раскинувшимися по теченіямъ великихъ сѣверныхъ рѣкъ, несущихъ свои воды къ побережьямъ Сѣвернаго Ледовитаго океана, равно какъ и съ самыми побережьями этого послѣдняго—должно быть отнесено своимъ началомъ къ эпохамъ весьма раннимъ, на цѣлые вѣка опередившимъ собою паденіе новгородской вольности. Не ограничиваясь задачами рѣчного плаванія, новгородскіе промышленники безстрашно достигали устьевъ этихъ рѣкъ и отсюда пускались, по морскимъ волнамъ, къ берегамъ Корелы, Мурмана и даже Норвегіи, привлекаемые сюда морскими промыслами—добываніемъ мѣховъ, тюленьихъ и моржовыхъ кожъ и жира, моржовой кости, ловлею рыбы и выварокою соли. Издавно проторены были новгородскими промышленниками и водные пути къ этому далекому сѣверо-востоку, главнымъ переволочнымъ пунктомъ которыхъ являлись, какъ мы это видѣли, Бѣлоозеро и Славянскій Волокъ, къ которому стягивались караваны, направлявшіеся или отъ Новгорода къ Заволочью, или изъ Заволочья къ Новгороду, и отъ котораго открывался долгій, но за то уже сплошной, водный путь, доводившій до береговъ Студенаго моря и шедшій удобными для судоходства рѣками Сухоною и Сѣверною Двиною.

Съ конца XIV-го вѣка возвышающееся великое княженіе Московское пріобрѣтаетъ рѣшающее вліяніе въ Заволочьи, а съ пріобрѣтеніемъ имъ бывшей новгородской Двинской области—Москва начинаетъ уже рѣшительнымъ образомъ хозяйничать на двинскомъ водномъ пути, установляя здѣсь свои пошлины и свои распорядки, какъ это уже съ полною силою сказывается въ Ус-

тавной грамотѣ 1398-мъ г., данной вел. княземъ Іоанномъ III вновь присоединенной имъ Двинской области.

Паденіе политической независимости Великаго Новгорода, повлекшее за собою концентрацію къ Москвѣ новгородской торговли и, какъ прямой результатъ этого явленія, и концентрацію къ Москвѣ новгородскихъ водныхъ путей сообщенія, не преминуло отразиться, и притомъ отразиться съ особенною силою, на бывшихъ новгородскихъ сѣверо-восточныхъ или „заволочныхъ" водныхъ путяхъ сообщенія, начинающихъ теперь также тяготѣть къ Москвѣ, какъ къ центру, какъ къ пульсу всей русской передаточной промышленности. Москва уже съ конца XIV-го вѣка твердою ногою становится на двинско-бѣломорскомъ торговомъ пути, располагая ключемъ къ нему—шекснинско-кубенскимъ (Славянскимъ) волокомъ, но рѣшительнымъ моментомъ въ дѣлѣ возвышенія значенія этого пути слѣдуетъ считать то историческое событіе третьей четверти XVI-го вѣка, которое извѣстно подъ не вполнѣ удачнымъ наименованіемъ „открытія англичанами сѣвернаго бѣломорскаго пути". Признаемъ это названіе неудачнымъ именно потому, что русскимъ мореходамъ еще много раньше половины XVI-го хорошо знакомы были сѣверные морскіе пути и даже условія лоціи по этимъ морямъ; что задолго еще до историческаго „событія", русскіе смѣльчаки хаживали на своихъ судахъ въ полярныя страны, огибая берега Норвегіи, достигая полярныхъ острововъ и устьевъ великихъ сибирскихъ рѣкъ; что это „открытіе" явилось таковымъ развѣ только для Ченслера и его спутниковъ, но никакъ не для русскихъ поморянъ. Объ „открытіи" можетъ въ данномъ случаѣ идти, слѣдовательно, рѣчь только въ смыслѣ торговомъ, въ смыслѣ открытія черезъ Бѣлое море правильной торговли Россіи съ западною Европою, но отнюдь не въ смыслѣ географическомъ; въ смыслѣ открытія пути торговаго, но не въ смыслѣ открытія пути географическаго,—въ каковомъ, именно, смыслѣ очень часто принимаетъ у насъ ходячее мнѣніе это любопытное событіе русской исторіи второй половины XVI-го вѣка. Только съ этою необходимою оговоркою приступаемъ мы къ вопросу „объ открытіи англичанами бѣломорскаго пути" на сѣверъ Россіи,—событію, занимающему видное мѣсто въ исторіи русскихъ водныхъ путей сообщенія.

Появленіе англичанъ въ устьяхъ Сѣверной Двины стоитъ въ тѣсной связи съ поисками англійскихъ мореплавателей за сѣвернымъ морскимъ путемъ въ Китай и Индію, вызванными соперничествомъ Англіи съ Испаніею и Португаліею,

пожинавшими уже въ ту пору плоды открытій новыхъ великихъ океанскихъ путей, сдѣланныхъ Колумбомъ, Васко-де-Гамо и ихъ послѣдователями. Образовалось въ Англіи съ этою цѣлью даже особое общество („The Mistery"), которое въ 1552-мъ году снарядило три корабля, подъ общимъ начальствомъ Гуга Виллоби, на котораго возлагалась миссія найти путь на дальній Востокъ въ сѣверный обходъ европейскаго и азіатскаго материковъ. Экспедиція окончилась неудачею по отношенію къ основной ея задачѣ: осенью 1553-го г. два корабля этой эскадры погибли, вмѣстѣ съ самимъ Виллоби и со всѣмъ экипажемъ, затертые льдами,—извѣстіе о чемъ доставлено было на слѣдующую весну промышленниками, напавшими на остатки погибшихъ кораблей и ихъ экипажа. Болѣе посчастливилось третьему кораблю эскадры—носившему названіе „Эдуардъ Бонавентура", отдѣлившемуся отъ остальныхъ двухъ кораблей, случайно занесенному въ Бѣлое море и здѣсь благополучно бросившему якорь въ устьяхъ Сѣверной Двины. Въ этомъ то и заключается вся, весьма несложная, исторія „открытія" англичанами морского пути къ сѣверно-двинскимъ устьямъ.

Событіе было не изъ обыкновенныхъ для приказной практики мѣстныхъ властей. По общепринятымъ административнымъ порядкамъ того стараго времени, командира корабля „Бонавентура", капитана Ричарда Ченслера, отправили въ Холмогоры, для явки тамошнему воеводѣ, которому Ченслеръ и заявилъ о своемъ желаніи лично ѣхать въ Москву ударить челомъ великому Государю. Дали знать о томъ въ Москву, но Ченслеръ, не дождавшись царскаго соизволенія на пріѣздъ въ столицу, самовольно выѣхалъ туда, получивъ ожидаемое разрѣшеніе уже въ дорогѣ. Милостиво принятый Грознымъ Царемъ въ аудіенціи, англійскій капитанъ предъявилъ ему циркулярное посланіе своего короля, адресованное на имя всѣхъ правительствъ, съ которыми могла имѣть дѣло экспедиція, заключавшее въ себѣ ходатайство о содѣйствіи и покровительствѣ. Отвѣтомъ на это посланіе явилось письмо царя Іоанна Васильевича къ англійскому королю Эдуарду VI, съ изъявленіемъ согласія на предоставленіе англичанамъ свободной торговли въ Россіи, съ которымъ Ченслеръ весною 1554-го года тѣмъ же морскимъ путемъ и выѣхалъ обратно на родину.

Благосклонное предложеніе московскаго царя произвело въ Лондонѣ вполнѣ понятную сенсацію, раззадоривъ аппетиты англійскихъ капиталистовъ. Образовалась особая „Компанія для торговли съ Россіею", уставъ которой предписывалъ, между прочимъ,

оказывать рѣшительное противодѣйствіе всѣмъ иностранцамъ, которые вздумали бы выступать конкуррентами англичанамъ въ ихъ торговлѣ съ Россіею,—чѣмъ уже съ самаго начала высказались будущія монопольныя тенденціи англійской торговли въ предѣлахъ Московскаго государства. Дѣла новой компаніи стали на особенно твердую и выгодную почву послѣ дарованія ей царской жалованной грамоты 1555-го г., въ силу которой Іоаннъ IV предоставлялъ компаніи право не только свободной, но и безпошлинной торговли, съ правомъ собственной юрисдикціи и дозволеніемъ содержать дворы (факторіи) въ Москвѣ, Вологдѣ и Холмогорахъ, съ запрещеніемъ русскимъ властямъ всякаго вмѣшательства въ ихъ торговыя дѣла и т. п. Въ 1567-мъ году королева Елизавета дала новый и еще болѣе широкій уставъ „Компаніи для торговли съ Россіею“. Съ своей стороны и царь Іоаннъ Васильевичъ пожаловалъ компаніи новую грамоту, еще болѣе распространявшую ея права: къ праву безпошлинной торговли въ Россіи присоединено монопольное право торговли черезъ русскую территорію съ восточными странами, право заводить по русскимъ торговымъ центрамъ конторы, подворья и заводы, исключительное для компаніи право торговли въ Холмогорахъ, на Соловецкихъ островахъ и по рѣкамъ Двинѣ, Печорѣ, Мезени и Оби, такое же исключительное пользованіе всѣми бѣломорскими и двинскими гаванями и пр.

Англійскіе торговцы не замедлили, конечно, широко воспользоваться предоставленными имъ Грознымъ Царемъ монопольными и совершенно исключительными правами и привиллегіями, эксплоатируя въ свою пользу интересы и русской торговли, и русскаго народонаселенія, и русской казны. Положеніе англичанъ было настолько блестящимъ въ Россіи при Іоаннѣ IV, что, по свидѣтельству одного иностранца, заклятой врагъ ихъ, думный дьякъ Щелкаловъ, не могъ удержаться, что бы по смерти этого царя не уколоть англійскаго посла замѣчаніемъ о томъ, что „умеръ англійскій царь“..... Захвативъ въ свои руки важнѣйшіе пункты русской торговли и вытѣсняя отсюда представителей торговли другихъ европейскихъ государствъ, англійскіе купцы самовольно установляли цѣны на товары, втридорога сбывая русскимъ заваль своихъ складовъ и примѣняя по отношенію къ нимъ тѣ же неразборчивые пріемы торговли, какими, по мѣткому замѣчанію Костомарова, и сами предки наши пользовались по отношенію къ сѣверо-восточнымъ инородцамъ, стоявшимъ на низшей противъ нихъ ступени своего культурнаго развитія. Заносчивость англичанъ по

отношенію къ Россіи въ достаточной степени характеризуется хотя бы только проектомъ извѣстнаго Флетчера, предлагавшаго своему правительству грозить русскому правительству репрессаліею въ видѣ захвата товаровъ значительной Печорской ярмарки въ томъ случаѣ, если оно окажется слишкомъ неподатливымъ по отношенію къ англійскимъ притязаніямъ. Если добавить ко всему сказанному выше высокомѣріе англичанъ по отношенію къ русскимъ, временами доходившее до открыто-презрительнаго отношенія къ нимъ, то для насъ не покажется удивительнымъ повсемѣстное неудовольствіе, господствовавшее среди нашихъ предковъ противъ англичанъ и ихъ торговой политики и образованіе въ Москвѣ цѣлой партіи, болѣе или менѣе громко протестовавшей противъ исключительнаго положенія, созданнаго себѣ англичанами въ Россіи, открыто заявлявшей, что англійскіе торговцы „оголодили московское государство“ и грозятъ ему конечнымъ раззореніемъ [173]).

Въ задачи нашего изложенія не можетъ войти сколько нибудь подробный пересказъ всѣхъ перепитій въ обоюдныхъ отношеніяхъ англичанъ и русскихъ за время торговаго господства первыхъ въ Московскомъ государствѣ. Замѣтимъ только, что къ половинѣ XVII-го столѣтія массовое неудовольствіе противъ англичанъ достигло своего апогея, выразившись въ открытыхъ народныхъ волненіяхъ и смутахъ и, наконецъ, въ челобитной 1646-го года, поданной русскимъ торговымъ классомъ на англичанъ царю Алексѣю Михаиловичу. Царь Алексѣй, воспользовавшись совершившеюся передъ тѣмъ въ Англіи революціею и сославшись на неблагонамѣренность англичанъ, которые „своего короля Карлуса до смерти убили“—лишилъ англійскихъ купцовъ ихъ прежнихъ непомѣрныхъ преимуществъ и льготъ, ограничивъ право въѣзда и торга ихъ въ Россіи однимъ лишь Архангельскимъ портомъ. Съ той поры англичанамъ уже не удавалось, не смотря на всѣ старанія и происки, возвратить себѣ прежнее торговое положеніе въ русскомъ государствѣ; Петръ же Великій былъ слишкомъ глубоко заинтересованъ интересами вновь созданнаго имъ петербургскаго порта, что бы имѣть досугъ заниматься устарѣвшимъ вопросомъ объ исключительныхъ правахъ англичанъ на побережьяхъ Бѣлаго моря.

Въ ту пору, къ которой относится первое появленіе англичанъ въ устьяхъ Сѣверной Двины, города Архангельска еще не существовало и административнымъ центромъ края служилъ г.

[173]) Костомаровъ: „Очерки торговли и пр.“ (стр. 13 и слѣд.)

Холмогоры, расположенный верстахъ въ 70-ти отъ взморья и въ которомъ находилось воеводское управленіе. На мѣстѣ будущаго города стоялъ въ то время въ устьи Двины одинокій монастырь, носившій названіе „Архангельскаго“, основаніемъ своимъ относящійся еще къ XII-му вѣку и въ началѣ XV-го вѣка (въ 1419 г.) подвергшійся раззоренію со стороны норвежцевъ, послѣ чего лишь съ трудомъ вновь отстроился. Весьма вѣроятно, что уже въ первой половинѣ XVI-го вѣка существовало возлѣ Архангельскаго монастыря поселеніе, служившее убѣжищемъ для бѣломорскихъ промышленниковъ, которое стало пріобрѣтать значеніе послѣ того, какъ завязались въ этомъ пунктѣ торговыя связи съ англичанами и въ мѣстности котораго возникъ вскорѣ приморскій портовый городъ. Несложно было возникновеніе новыхъ городовъ въ старой Россіи: посланные въ 1584-мъ году къ Архангельскому монастырю воеводы соорудили вокругъ обители деревянный острогъ (стѣны), водворили здѣсь стрѣльцовъ, къ которымъ года три спустя присоединено было 130 семействъ, выселенныхъ изъ двинскихъ пригородовъ—и основаніе будущаго Архангельска стало фактомъ совершившимся. Первоначально вновь возникшій городъ носилъ названіе Новыхъ Холмогоръ и лишь постепенно, во всякомъ случаѣ еще въ концѣ XVI-го вѣка, за нимъ установилось его нынѣшнее наименованіе; Книга Большому Чертежу уже знаетъ этотъ городъ подъ названіемъ „города Архангельскаго“ или „города Двинскаго Архангельскаго“. Новый городъ быстрыми шагами пошелъ по пути развитія своего торговаго и административнаго значенія и сталъ съ самаго начала перетягивать къ себѣ торговлю Старыхъ Холмогоръ; здѣсь учредились конторы англійскихъ и русскихъ торговыхъ фирмъ, возникли гостинные дворы, склады, верфи и уже въ 1693-мъ г., т. е. девять лѣтъ спустя послѣ основанія города, въ Архангельскѣ имѣлись конторы 29-ти иноземныхъ торговыхъ домовъ, а въ архангельскій портъ ежегодно приходило не менѣе сорока иностранныхъ кораблей. Кромѣ Архангельска, другими средоточіями нашей сѣверной торговли выступали Кола, Кемь, Варзужскій погостъ, селеніе Лампожня (на р. Мезени) и Пустозерскій острогъ (въ устьяхъ Печоры).

Само собою разумѣется, что торговое значеніе Архангельска и архангельскаго порта вызывало рядъ мѣропріятій московскаго правительства, направленныхъ какъ къ благоустройству этого важнаго торговаго пункта, такъ и къ облегченію прибытія сюда иноземныхъ кораблей и стоянки ихъ здѣсь. Не мало заботъ доставляли русскимъ властямъ и борьба съ контрабандою, сильно

развившеюся здѣсь, а также сборъ пошлинъ и всякаго рода другихъ казенныхъ доходовъ, для вѣданія которыхъ имѣлся здѣсь цѣлый штатъ должностныхъ лицъ финансоваго вѣдомства. Къ услугамъ иноземныхъ шкиперовъ при архангельскомъ портѣ имѣлась карпорація „вожей“ или лоцмановъ, состоявшая подъ надзоромъ мѣстныхъ портовыхъ властей и, кромѣ ввода и вывода изъ порта кораблей, до извѣстной степени отправлявшая и обязанности портовой полиціи; существовали особыя приспособленія для нагрузки и выгрузки кораблей, имѣлись доки, мастерскія, склады и цейхгаузы,—словомъ, полнымъ ключемъ била здѣсь жизнь, свойственная всякому крупному портовому центру.

Торгово-промышленное значеніе двинского устья вызвало раннее развитіе здѣсь и судостроенія какъ рѣчного, такъ, отчасти, и морского. Бѣломорское судостроеніе даже предшествовало основанію г. Архангельска. Въ первой половинѣ XV-го вѣка соловецкіе монахи плавали по Бѣлому морю, а въ половинѣ XVI-го вѣка они имѣли уже собственныя корабельныя верфи; въ концѣ XVII-го вѣка въ Архангельскѣ существовали частныя корабельныя верфи Бармина, Амосова и Пругавина, а въ 1696-мъ г. Петръ I далъ разрѣшеніе на производство, въ широкихъ размѣрахъ, кораблестроенія гостю Баженину, которому предоставлены были въ этомъ отношеніи большія льготы и сооруженныя которымъ морскія суда охотно покупались даже иностранцами. Впрочемъ, въ XVII-мъ вѣкѣ русскій торговый флотъ оставлялъ желать многаго лучшаго. Его суда были разсчитаны, преимущественно, на каботажное плаваніе и русскіе люди прибѣгали къ услугамъ иностранныхъ кораблей въ тѣхъ случаяхъ, когда имъ доводилось пускаться въ плаванія океанскія; проектъ Густава фонъ-Кампена о созданіи Россіею собственнаго торговаго флота, относящійся къ третьей четверти XVII-го вѣка, не получилъ въ ту пору осуществленія. Извѣстна любовь, съ которою относился Петръ I къ развитію въ Россіи морского дѣла. Въ первую пору своего царствованія не мало вниманія удѣлялъ Петръ и архангельскому порту, что и не преминуло отразиться на оживленіи прихода сюда иностранныхъ судовъ, которыхъ и было въ приходѣ: въ 1694 г.—50, въ 1700 г.—64, въ 1702 г.—149, въ 1708 г.—208, въ 1716 г.—уже 233. Основаніе С.-Петербурга и петербургскаго порта нанесло тяжелый ударъ бѣломорской торговлѣ, такъ какъ Петръ, сосредоточивъ всѣ свои заботы на русской балтійской торговлѣ, сталъ уже холоднѣе относиться къ архангельскому порту; рѣшительный же ударъ нанесенъ былъ этому послѣднему указомъ 1722-го г., въ силу кото-

раго привозъ сюда товаровъ долженъ былъ ограничиваться впредь въ своемъ размѣрѣ лишь предѣлами потребительныхъ нуждъ самаго города Архангельска.

Позволивъ себѣ это небольшое отступленіе, возвратимся къ непосредственному предмету нашего настоящаго изложенія—описанію торговыхъ путей отъ Москвы къ Архангельску.

Основнымъ московско-архангелогородскимъ торговымъ путемъ служилъ въ XVI-мъ и XVII-мъ вѣкахъ путь водный, направлявшійся отъ Кубенскаго (Славянскаго) волока рѣкою Вологдою и, затѣмъ, рѣками Сухоною и Сѣверною Двиною до самаго устья послѣдней. Большое удобство представлялъ этотъ сплошной и безволочный водный путь для каравановъ, шедшихъ къ Архангельску, такъ какъ на всемъ протяженіи своемъ онъ идетъ внизъ по теченію всѣхъ трехъ рѣкъ. Де-Бруинъ, авторъ начала XVIII-го столѣтія, въ 1707-мъ году лично совершившій этотъ путь въ направленіи отъ Вологды къ Архангельску, опредѣляетъ его протяженіе въ 1000 русскихъ верстъ (старыхъ, т. е. въ 1312 современныхъ намъ верстъ), причемъ весь переходъ отъ Вологды до Архангельскаго порта сдѣланъ былъ имъ (на веслахъ) въ 11 дней. Кромѣ этого воднаго пути, имѣлся между Вологдою и Архангельскомъ еще и гужевой путь, шедшій отъ г. Вологды на посады Вельскъ и Шенкурскъ (Вага), и на г. Холмогоры; Де-Бруинъ опредѣляетъ протяженіе этого сухопутнаго сообщенія въ 630 старыхъ верстъ, что составитъ (припомнимъ, что старая русская верста заключала въ себѣ 656 саженъ) 826½ верстъ намъ современныхъ; это послѣднее число почти совпадаетъ съ данными „Россійскаго Почтъ-Календаря“ на 1801-й г., по которому трактъ между Вологдою и Архангельскомъ, при направленіи на тѣ же Вельскъ, Шенкурскъ и Холмогоры, показанъ въ 808½ верстъ,—краснорѣчивое доказательство древности почтоваго вологодско-архангельскаго тракта, существовавшаго до самаго сооруженія московско-архангельской желѣзной дороги и отъ Вологды къ Москвѣ шедшаго на города Грязовецъ, Даниловъ, Ярославль, Ростовъ, Переяславль и на Сергіевскій посадъ (429½ верстъ, что составляетъ 1238 верстъ сухопутнаго тракта между Москвою и Архангельскомъ).

Изъ только что сказаннаго становится очевиднымъ, что отъ г. Вологды,—начальнаго пункта сѣвернаго воднаго пути,—можно было слѣдовать въ Москву двоякимъ способомъ: сухопутнымъ и воднымъ. Сухопутное сообщеніе шло на города Ярославль (переправа черезъ р. Волгу), Ростовъ и Переяславль; объ этомъ сообщеніи Вологды съ Москвою говоритъ и Герберштейнъ. Водное

сообщеніе шло черезъ шекснинско-кубенскій (Славянскій) волокъ и затѣмъ рѣкою Шексною въ Волгу; изъ Волги однимъ изъ уже разсмотрѣнныхъ нами выше водныхъ же путей—въ Москву [174]). Для насъ становится, такимъ образомъ, вполнѣ яснымъ направленіе московско-двинскаго или бѣломорскаго торговаго пути: отъ г. Москвы на Ярославль и Вологду (сухопутное сообщеніе), или къ устью Шексны и далѣе Кубенскимъ волокомъ до Вологды же (водное сообщеніе). Въ Вологдѣ оба пути соединялись и отсюда открывался уже торный путь,—опять таки двоякій, и грунтовый и рѣчной,—до самаго Архангельска. Внутреннія водныя сообщенія русскаго сѣверо-востока (Заволочья и земель Мезенской, Печорской и Югорской) нами въ своемъ мѣстѣ уже подробно изслѣдованы, причемъ указаны были и тѣ пункты, въ которыхъ эти пути примыкали къ магистральному сухоно-двинско-вычегодскому рѣчному сообщенію [175]); всѣ эти пути, сдѣлавшись достояніемъ Московскаго государства, вмѣстѣ со всѣмъ остальнымъ наслѣдіемъ трудовой промышленно-колонизаціонной жизни стараго Новгородскаго народоправства, въ XVI-мъ—XVII-мъ вѣкахъ явились дальнѣйшими развѣтвленіями и продолженіями на востокъ и сѣверо-востокъ основного московско-двинскаго воднаго пути.

Само собою разумѣется, что на этомъ длинномъ,—до 2 тысячъ верстъ считая водою, и свыше 1200 верстъ, считая сухопутно,—протяженіи, отдѣляющемъ Москву отъ Архангельска, должны были возникнуть промежуточные торговые центры, съ значеніемъ сборныхъ и передаточныхъ этаповъ для грузовъ, слѣдующихъ между обоими конечными пунктами этого пути, а равно и попадающихъ на него съ прилегающихъ, питательныхъ по отношенію къ нему, путей сообщенія. Среди этихъ торговыхъ пунктовъ уже весьма рано пріобрѣтаетъ особое значеніе городъ Вологда, какъ расположенный у самаго начала великаго сухоно-двинскаго пути, какъ разъ въ той мѣстности, гдѣ еще въ новгородскую эпоху производилась передача грузовъ черезъ оживленный шекснинско-кубенскій (Славянскій) волокъ,—грузовъ, стекавшихся къ Бѣлому озеру и р. Шекснѣ и съ сѣвера, изъ края Прионежскаго, и съ запада, отъ Новгорода и Ладоги, и съ юга, изъ верхняго Поволжья и отъ верховьевъ Западной Двины и Днѣпра.

Еще въ новгородскую эпоху Вологда имѣла значеніе складочнаго и передаточнаго пункта для всей торговли Великаго Нов-

---

[174]) См. карту № XXVI.

[175]) См. выше стр. 153 и слѣд. и соотвѣтствующія карты.

города съ сѣверо-востокомъ, востокомъ и, отчасти, Поволжьемъ. Въ московскую эпоху, послѣ основанія г. Архангельска и его порта, Вологда пріобрѣтаетъ значеніе второго по своей важности центра сѣверно-московской торговли, признавая первымъ самый Архангельскъ. Здѣсь имѣлась контора англійской „Компаніи для торговли съ Россіею"; здѣсь компанія эта содержала и свои торговые склады. Въ Вологду, въ теченіи зимы, со всѣхъ сторонъ свозились грузы, которые скоплялись здѣсь до вскрытія рѣкъ, съ тѣмъ, что бы съ открытіемъ навигаціи быть сплавленными къ архангельскому порту для погрузки ихъ на иностранныя суда; сюда же собирались и архангельскіе грузы, поступавшіе съ иностранныхъ кораблей, и уже отсюда передавались на другіе русскіе внутренніе пути сообщенія. Навигаціонное значеніе Вологды развило здѣсь спеціальные промыслы, направленные къ постройкѣ и приспособленію плававшихъ по сухоно-двинскому пути судовъ и къ проводкѣ ихъ по этому пути; въ послѣднихъ видахъ къ услугамъ грузоотправителей здѣсь всегда имѣлись артели лоцмановъ и простыхъ гребцовъ, взимавшихъ рублей по 13-ти съ каждаго судна за проводку его до архангельскаго порта, или же по 15 копѣекъ попуднаго фрахта съ принятаго къ доставкѣ туда же груза. Вологда дѣйствительно носила, такимъ образомъ, характеръ складочно-передаточнаго центра для торговли между Москвою и Архангельскомъ, Россіею и Европою,—значеніе, остававшееся за нею до самаго паденія заграничнаго архангельскаго торга, явившагося послѣдствіемъ возвышенія вновь основаннаго петербургскаго порта. Де-Бруинъ характеризуетъ г. Вологду въ качествѣ „мѣста, черезъ которое проходятъ всѣ товары, идущіе изъ Архангельска"; въ его время, кромѣ англійскихъ складовъ, здѣсь имѣлось и до четырехъ складовъ, принадлежавшихъ голландскимъ торговымъ фирмамъ. Важное торговое значеніе города было также причиною образованія здѣсь значительной иностранной колоніи; такъ, въ Вологдѣ имѣлась цѣлая зарѣчная слобода („Фрязиновая",—отъ слова „фрязинъ", въ смыслѣ иностранца), исключительно заселенная иностранными купцами и ихъ агентами.

Слѣдующими, по своему значенію, торговыми пунктами, создавшимися по протяженію сухоно-двинскаго пути, были: городъ Устюгъ—Великій, расположенный у сліянія рѣкъ Сухоны и Юга, слѣдовательно въ низовьяхъ первой изъ нихъ и поддерживавшій мѣновый торгъ мѣхами, доставлявшимися сюда съ сѣверо-востока и здѣсь обмѣнивавшимися на шедшіе отъ Кубенскаго волока хлѣбъ и другое сырье; Холмогоры, до основанія Ар-

хангельска главный торговый и административный центръ нижнедвинской земли, гдѣ уже въ XV-мъ вѣкѣ существовала значительная, преимущественно для пушного товара, ярмарка; второстепенными торговыми пунктами являлись на томъ же пути городъ Тотьма, почти на половинѣ рѣчнаго пути между Вологдою и Устюгомъ, Соль-Вычегодскъ, близь пункта сліянія рѣкъ Сѣверной Двины, Сухоны и Вычегды, посады Усть-Пинега и Усть-Важскъ, при впаденіи въ Двину ея важнѣйшихъ притоковъ Пинеги и Ваги и нѣк. др.

Въ заключеніе приведемъ нѣкоторыя, дошедшія до нашихъ дней, свѣдѣнія о самомъ порядкѣ и способахъ плаванія каравановъ по сухоно-двинскому водному пути, между его обоими конечными пунктами—Вологдою и Архангельскомъ.

Путь этотъ шелъ, какъ мы знаемъ, отъ города Вологды,—иначе говоря, отъ Кубенскаго (Славянскаго) волока,—рѣками Вологдою, Сухоною и Сѣверною Двиною, представляясь, такимъ образомъ, сплошнымъ и непрерывнымъ на всемъ своемъ 1300-тъ верстномъ протяженіи. Грузовое движеніе поддерживалось на этомъ пути судами, носившими названія „досчаниковъ“ и „насадовъ“. Первые имѣли до десяти саженъ длины; вторые, строившіеся исключительно изъ дерева, были длинными и широкими плоскодонными, съ небольшою осадкою (не болѣе четырехъ футовъ), судами, съ крытымъ грузовымъ трюмомъ. Цѣлямъ пассажирскаго движенія служили суда, носившія названія „каюковъ“ и „карбасовъ“, о которыхъ сказано будетъ ниже. Суда ходили, по возможности, подъ парусами, при невозможности же пользоваться ими—на веслахъ; если и работа веслами оказывалась недостаточною или же судно шло противъ теченія, въ такомъ случаѣ прибѣгали къ бичевой тягѣ, въ видахъ чего на попутныхъ пристаняхъ всегда можно было видѣть цѣлыя толпы бурлаковъ, занимавшихся этимъ дѣломъ и выжидавшихъ себѣ здѣсь заработка. Главнымъ пунктомъ мѣстнаго судостроенія де-Бруинъ называетъ деревню Шуйскую (Soeskooy) на р. Сухонѣ, у которой сооружалась большая часть судовъ, совершавшихъ плаваніе между Вологдою и Архангельскомъ.

Мы приведемъ и два современныхъ описанія воднаго пути отъ Вологды до Архангельска. Первое изъ нихъ принадлежитъ англичанину Джону Мильтону, знаменитому творцу „Потеряннаго рая“, лично не бывавшему въ Россіи, но свое сочиненіе „Краткая исторія Московіи“, относящееся къ по-

ловинѣ XVII-го вѣка, составившему на основаніи источниковъ, заимствованныхъ изъ вторыхъ рукъ. Второе описаніе составлено голландцемъ Корниліемъ де-Бруиномъ, лично совершившимъ въ 1708-мъ году интересующій насъ водный путь и оставившій въ своемъ „Путешествіи черезъ Московію“ весьма подробное и любопытное повѣствованіе о своемъ плаваніи отъ Вологды до Архангельска.

Сочиненіе Мильтона даетъ намъ лишь нѣсколько краткихъ замѣчаній относительно интересующаго насъ пути сообщенія: „Отсюда (т. е. отъ Холмогоръ) можно слѣдовать водою до Вологды, большого города, такъ названнаго по имени рѣки, проходящей черезъ его середину“,—пишетъ Мильтонъ, опредѣляя разстояніе этого города отъ устья Двины въ 1000 миль и рисуя этотъ путь въ довольно непривлекательныхъ чертахъ, заявляя, напримѣръ, что онъ можетъ совершаться „не иначе, какъ водою, съ остановками на берегу рѣки подъ открытымъ небомъ и безъ всякаго продовольствія, кромѣ взятаго съ собою“. Что касается пути отъ Вологды до Москвы, то нашъ авторъ говоритъ лишь о сухопутномъ направленіи его, идущемъ, по его словамъ, уже извѣстнымъ намъ трактомъ на Ярославль, Ростовъ и Переяславль.

Болѣе обстоятельными представляются намъ свѣдѣнія, оставленныя въ сочиненіи де-Бруина, который совершилъ два раза путину между Архангельскомъ и Москвою во время своего путешествія изъ Голландіи на дальній Востокъ, въ первый разъ въ 1701-мъ году—сухопутно, зимнимъ путемъ на Холмогоры, Шенкурскъ, Вологду, Грязовецъ, Ярославль, Ростовъ и Переяславль; во второй разъ въ 1708-мъ году, на обратномъ пути на родину—воднымъ путемъ, на Вологду, Устюгъ и Архангельскъ. Путешествіе де-Бруина относится, правда, уже къ первымъ годамъ XVIII-го вѣка, но несомнѣнно, что въ немъ сохранились всѣ тѣ условія и особенности плаванія по сухоно-двинскому пути, которыя имѣлись на лицо и въ предшествовавшемъ XVII-мъ вѣкѣ, почему мы и считаемъ возможнымъ утилизировать описаніе де-Бруина для характеристики состоянія этого воднаго пути и въ Руси Московской.

Выѣхавъ изъ Москвы 23-го марта 1708-го года, еще по зимнему пути, обычнымъ трактомъ на Переяславль, Ростовъ и Ярославль, де-Бруинъ 28-го числа былъ въ Вологдѣ, гдѣ и остался выжидать открытія навигаціи, съ тѣмъ, что бы слѣдовать далѣе уже лѣтнимъ, воднымъ, путемъ. Этому послѣднему рѣшенію содѣйствовало, по словамъ нашего путешественника, какъ желаніе

„основательно познакомиться съ воднымъ путемъ между Вологдою и Архангельскомъ“, такъ и толки о томъ, что „кромѣ красоты самыхъ рѣкъ, эта мѣстность богата чудесными видами и пріятными мѣстоположеніями, особенно лѣтомъ, такъ что поискать подобныхъ въ цѣлой Россіи“. Только въ первыхъ числахъ мая стало ломать ледъ на рѣкѣ, а 17-го іюня, запасшись всѣхъ необходимымъ, отвалилъ де-Бруинъ отъ вологодской пристани и пустился внизъ по рѣкѣ Вологдѣ.

Интересны свѣдѣнія, сообщаемыя нашимъ авторомъ относительно условій плаванія отъ Вологды къ Архангельску. „Кто желаетъ плыть лѣтомъ водою отсюда въ Архангельскъ,—повѣствуетъ де-Бруинъ,—тотъ долженъ запастись для этого особенными небольшими барками, на 3, 4 или 5 пассажировъ,—не болѣе. Барки эти дѣлаются со всѣми удобствами, а именно: съ деревянными постелями, столами, скамейками и, вообще, со всѣми необходимыми принадлежностями. Такія барки называются каюками и стоятъ обыкновенно 25 рублей или 125 гульденовъ; для нихъ нужно нанимать гребцовъ, 12 или 14 человѣкъ, изъ которыхъ каждому платится отъ 6 до 7 гульденовъ. Есть суда еще поменьше, называемыя карбасами,—продолжаетъ нашъ авторъ;—такія суда стоятъ только 5½ рублей и каждому гребцу на нихъ платится по 4 гульдена, а кормчему отъ 11-ти до 12-ти, такъ что весь проѣздъ на подобномъ суднѣ обойдется рублей въ 13“. Знакомитъ насъ де-Бруинъ и съ распорядками самаго плаванія: „Во время плаванія,—пишетъ онъ,—гребутъ только по два человѣка заразъ, день и ночь, такъ что черезъ каждыя 10, 15 или 20 верстъ гребцы мѣняются, по общему между собою уговору; мѣста, при которыхъ гребцы смѣняютъ другъ друга, называются перемѣнами и означаются или церковью, или селеніемъ, рѣчкою, деревомъ или крестомъ“.

Нашъ путешественникъ шагъ за шагомъ описываетъ далѣе свое плаваніе, точно указывая пункты всѣхъ „перемѣнъ“ сопровождавшихъ его гребцовъ, которыя слѣдовали черезъ каждыя десять верстъ и вторая изъ которыхъ была уже на рѣкѣ Сухонѣ. Десятая перемѣна (слѣдовательно въ ста верстахъ ниже Вологды) была у деревни Шуйской, вдоль побережья которой путешественники видѣли рядъ стапелей для построенія судовъ, предназначаемыхъ къ плаванію между Вологдою и Архангельскомъ. 24-ая перемѣна была у города Тотьмы, 49-ая—у города Устюга; здѣсь де-Бруинъ увидѣлъ засѣвшее на мели судно съ пенькою, грузъ съ котораго снимали на стоявшую рядомъ лодку (т. е. „паузили“,

выражаясь судоходнымъ терминомъ). За 53-ею перемѣною путники достигли устья р. Вычегды, за 72-ою перегнали шедшій изъ р. Ваги въ Архангельскъ караванъ плотовъ съ грузомъ дегтя; пройдя 74-ю перемѣну были на параллели города Холмогоръ, а послѣ 78-й перемѣны оказались уже въ виду города Архангельска, въ который и прибыли къ вечеру 28-го іюня, послѣ одинадцати дней плаванія. На архангельскомъ рейдѣ де-Бруинъ засталъ 22 корабля – 13 голландскихъ, 3 англійскихъ, 5 датскихъ и 1 гамбургскій; въ слѣдующіе дни „прибыло еще много кораблей голландскихъ, англійскихъ и другихъ“. 23-го августа состоялся отѣздъ нашего путешественника изъ Архангельска на родину. Небольшое судно, отваливъ отъ архангельской пристани, черезъ часъ доставило де-Бруина на стоявшій на морскомъ рейдѣ, подъ парусами, голландскій корабль „Первосвященникъ Ааронъ“, который вслѣдъ затѣмъ и снялся съ якоря. Немного спустя корабль сталъ на якорѣ противъ крѣпости Новая Двинка, гдѣ провѣрили корабельные документы и дали право выйти въ море безъ досмотра, удостовѣреніемъ чего послужилъ выкинутый въ крѣпости флагъ; благодаря противному вѣтру „Ааронъ“ задержался здѣсь, тѣмъ не менѣе, въ теченіи нѣсколькихъ дней и только къ вечеру 30-го августа голландскій корабль вышелъ на свободный просторъ Бѣлаго моря.

Не ранѣе какъ 9-го октября достигъ де-Бруинъ береговъ Голландіи,—конечной цѣли своего продолжительнаго путешествія, употребивъ 15 недѣль на рѣчной и морской переѣзды отъ русской Вологды до голландскаго Амстердама [177]).

---

[177]) Де-Бруинъ: „Путешествіе черезъ Московію“, М. 1873 (стр. 6—9, 29—35, 263—267, 281, 286); „Сочиненіе Мильтона о Россіи“ (Отеч. Зап. 1860 г., т. 131-й, стр. 107—108); Герберштейнъ: „Записки о Московіи“ (стр. 121); Костомаровъ: „Очерки торговли и пр.“ (стр. 7—9, 78—89); Семеновъ: „Геогр.-Стат. словарь“ (I, стр. 144—145, 521); „Энцикл. Слов.“ Бр. и Ефрона (пол. III, стр. 214—215).

ГЛАВА V.

Волга и Каспій.

Русскіе на волжскомъ водномъ пути до покоренія русской земли татарами.—Очеркъ историческихъ отношеній Руси къ Булгару.—Татарскій погромъ и его вліяніе на положеніе русскихъ и русской торговли въ среднемъ и нижнемъ Поволжьи.—Сѣверные ушкуйники на Волгѣ.—Русско-волжская торговля въ XIV и XV вѣкахъ.—Возникновеніе Казанскаго царства и очеркъ его отношеній къ Руси.—Русская торговля съ Казанью.—Казанская ярмарка и начало ярмарки Макарьевской.—Паденіе царствъ Казанскаго и Астраханскаго и значеніе этихъ фактовъ въ исторіи Поволжья и Прикаспійскаго края.—Значеніе г. Астрахани въ восточной торговлѣ XVI и XVII вѣковъ.—Волга и Каспій, въ качествѣ магистральныхъ русскихъ торговыхъ путей на востокъ.—Значеніе Нижняго-Новгорода и Казани, какъ центровъ волжской торговли и волжскаго судоходства.—Судостроеніе въ бассейнѣ р. Волги и волжскій рѣчной флотъ.—Волжскій путь отъ Москвы къ Каспійскому морю. Условія и мѣры обезпеченія плаванія имъ.—Описаніе плаванія по Волгѣ голштинскаго посольства (А. Олеарій).—Отъ Нижняго до Казани. Отъ Казани до Каспія.—Мелководье, разбои и другія невзгоды голштинцевъ на Волгѣ.

Каспійское море и каспійская торговля въ XIV—XVI вѣкахъ.—Древнѣйшія описанія и изслѣдованія Каспійскаго моря.—Кораблестроеніе при астраханскомъ портѣ.—Астраханскій „Дѣловой дворъ". Его организація и дѣятельность.—Попытки основанія военнаго флота на Каспійскомъ морѣ.—Кораблестроеніе въ селѣ Дѣдиновѣ. Корабль „Орелъ".—Проэктъ Андрея Виніуса. „Каторги" и „каторжная" служба.

Мы прослѣдили въ предшествовавшей главѣ водные пути сообщенія, направлявшіеся отъ Москвы къ югу, западу, сѣверо-западу, сѣверу и сѣверо-востоку.

Эти направленія обусловили собою, какъ мы это видѣли, различіе пяти торговыхъ путей, радіусами расходившихся отъ Москвы, какъ средоточія русской передаточной промышленности XVI—XVII вѣковъ. Это, именно, пути: малороссійскій, сѣверскій, литовскій, новгородскій и двинско-бѣломорскій. Мы могли въ достаточной степени убѣдиться въ томъ, что эти пути—не явились созданіемъ Московскаго государства, что они достались Москвѣ въ качествѣ уже готоваго наслѣдія перваго, удѣльнаго, періода русской исторической жизни; что на долю Москвы выпала лишь задача притянуть къ себѣ эти пути, сконцентрировать ихъ вокругъ себя, облечь ихъ въ подчиненное, служебное по отношенію къ ней, значеніе.

Наша задача изслѣдованія тяготѣвшихъ къ Москвѣ въ XVI—XVII вѣкахъ водныхъ торговыхъ путей сообщенія не исчерпана: намъ остается еще разсмотрѣть водный путь волжско-каспійскій и водные пути сибирскіе.

Волжскій водный путь уже хорошо извѣстенъ былъ Руси эпохи удѣльнаго уклада и знакомство съ нимъ нашихъ отдаленныхъ предковъ должно быть отодвинуто, какъ мы это видѣли, къ эпохамъ еще предшествующимъ первымъ историческимъ свидѣтельствамъ русской земли и русскаго народа. Но русскимъ на всемъ своемъ протяженіи отъ самыхъ истоковъ и до широкаго простора Каспійскаго (Хвалисскаго) моря, свободнымъ отъ чужеземныхъ вліяній, великій путь этотъ становится лишь въ Московскомъ царствѣ, дорогою цѣною выкупившемъ его изъ подъ власти мусульманскихъ царствъ, окрѣпшихъ въ его среднемъ и нижнемъ теченіяхъ. Только въ Московской Руси вполнѣ отвоевываетъ себѣ этотъ грандіозный водный путь то значеніе „великой артеріи земли русской", которое удерживается за нимъ и до нашихъ дней.

Что касается сибирскихъ водныхъ путей сообщенія, то они получаютъ свое развитіе и свое культурное значеніе уже несомнѣнно въ Московскомъ государствѣ, явившись всецѣлымъ продуктомъ колонизаціонной и торгово-промышленной дѣятельности московскаго правительства и московскихъ ратныхъ и торговыхъ людей.

Если ко всему сказанному выше мы присоединимъ еще и то соображеніе, что для исторіи волжско-каспійскаго и сибирскихъ водныхъ путей сообщенія источники XVI—XVII вѣковъ даютъ намъ весьма почтенный запасъ историческихъ свидѣтельствъ и фактическихъ данныхъ—то, смѣемъ думать, выдѣленіе нами этой части нашего труда въ форму двухъ отдѣльныхъ и самостоятельныхъ главъ найдетъ себѣ вполнѣ достаточное оправданіе.

Мы уже знаемъ, что привольный водный путь рѣкою Волгою къ булгарскимъ предѣламъ, въ районъ нынѣшняго Казанскаго края, и къ цвѣтущей казарской столицѣ Итилю, располагавшейся въ самыхъ устьяхъ одноименной ей рѣки Итиля (Волги), а затѣмъ и къ нынѣшнимъ персидскому и кавказскому побережьямъ Каспійскаго моря—былъ издавна проторенъ нашими предками. Это тотъ самый великій водный путь, которымъ и до нашихъ дней, черезъ протяженіе долгаго тысячелѣтія, направляется волжская низовая торговля.

Древніе руссы не были случайными посѣтителями средняго и нижняго Поволжья: они поддерживали съ нимъ постоянныя и болѣе или менѣе правильныя сношенія и богатыя данныя оставили намъ въ этомъ отношеніи арабскіе писатели X—XI вѣковъ. По свидѣтельству одного изъ этихъ авторовъ, извѣстнаго Ибнъ-Фадлана, ѣздившаго въ г. Булгаръ въ составѣ посольства калифа Мухтадира, руссы образовывали въ этомъ городѣ цѣлую торговую колонію. Другой арабскій писатель, Аль-Масуди, свидѣтельствуетъ, что руссы вели постоянную торговлю не только съ булгарами, но и съ казарами, и что количество ихъ бывало въ г. Итилѣ на столько значительнымъ, что здѣсь имѣлся даже особый судья, дававшій въ ихъ дѣлахъ судъ и расправу. О постоянныхъ торговыхъ сношеніяхъ руссовъ съ булгарами, казарами и Сиріею оставилъ намъ свидѣтельство и византійскій императоръ Константинъ Багрянородный. Спускаясь изъ г. Итиля въ Каспійское море, руссы иногда простирали свои торговыя путешествія и за его южные предѣлы, доходя (свидѣтельство араба Ибнъ-Хордадбе) до Багдада—столицы восточнаго халифата.

Не всегда ограничивались путешествія руссовъ къ каспійскимъ побережьямъ однѣми мирными торговыми цѣлями, временами принимая характеръ грозныхъ военныхъ набѣговъ. Сохранилось преданіе, что войною на волжскихъ булгаръ ходилъ легендарный полянскій князь Кій. На булгаръ „въ лодьяхъ“, т. е. Волгою-рѣкою, ходили войною великіе князья Святославъ, Владиміръ Святой, Юрій Долгорукій, Андрей Боголюбскій, Всеволодъ Юрьевичъ. Булгаръ не разъ громили новгородскіе ушкуйники, отважно сплывавшіе изъ устьевъ Вятки и Камы въ своихъ легкихъ лодкахъ—„ушкуяхъ“ [178]).

О торговыхъ сношеніяхъ руссовъ съ булгарами свидѣтельствуютъ и отечественныя лѣтописи. Въ 1006 г. вел. князь Владиміръ Святой заключилъ съ булгарами торговый договоръ, которымъ подтверждалось право руссовъ свободно ѣздить для торга въ булгарскіе предѣлы. Въ 1024 г. страшный голодъ постигъ Суздальскій край,—бѣдствіе, отъ котораго спасъ суздальцевъ булгарскій хлѣбъ: „Идоша,—свидѣтельствуетъ лѣтописецъ,—по Волзѣ

---

[178]) Длинный и обстоятельный рядъ указаній какъ на мирныя, такъ и на враждебныя отношенія между руссами и булгарами собранъ проф. С. М. Шпилевскимъ въ его трудѣ: „Древніе города и другіе булгаро-татарскіе памятники въ Казанской губерніи“ (Каз., 1877), къ которому мы и отсылаемъ читателей, интересующихся подробностями этого вопроса.

вси людье въ Болгары, и привезоша жито, и тако ожиша". Мы видимъ изъ этого послѣдняго свидѣтельства, что булгарскій край уже въ первой половинѣ XI вѣка являлся важнымъ центромъ волжской хлѣбной торговли, играя, въ тяжелые годы недородовъ, даже роль житницы для ростовско-суздальской Руси, не представлявшей благопріятныхъ условій къ процвѣтанію въ ней земледѣльческой промышленности. Несомнѣнно, что уже въ весьма раннія эпохи установилась въ г. Булгарѣ ярмарка, впослѣдствіе, послѣ паденія Булгара, перенесенная въ древнюю Казань и явившаяся прародительницею будущаго макарьевскаго „всероссійскаго торжища".

Все, и притомъ самымъ несомнѣннымъ образомъ, свидѣтельствуетъ намъ, такимъ образомъ, въ пользу того, что еще задолго не только до паденія мусульманскихъ царствъ Казанскаго и Астраханскаго, но даже задолго до татарскаго погрома, нашимъ предкамъ уже прекрасно знакомъ былъ великій водный путь, не безъ глубокаго смысла издавна прозванный русскимъ народомъ своимъ „кормильцемъ", своею „Волгою—матушкою, широкою рѣкою". Не даромъ издревле тянуло русскаго человѣка къ волжскому раздолью, ради обладанія которымъ выдержалъ онъ историческую миссію многовѣковой борьбы съ двумя могущественными мусульманскими царствами, преемственно возникшими здѣсь одно на мѣстѣ другаго..... Это былъ своего рода „Drang nach Osten", олицетворившій въ себѣ одну изъ первостепенныхъ культурныхъ задачъ русскаго народа.

Тяжелое испытаніе разразилось надъ русскою землею во второй четверти XIII-го столѣтія. Она подверглась всѣмъ ужасомъ татарскаго нашествія и, слѣдомъ затѣмъ, гнету монгольскаго ига, тяготѣвшаго надъ нею въ продолженіи почти двухъ съ половиною вѣковъ. Глубокія борозды оставила эта пора на исторической жизни русскаго народа, надолго затормозила она, а отчасти и обратила даже вспять, условія культурнаго роста русской народности.

Что же сталось послѣ татарскаго погрома съ Волгою—этимъ исконнымъ русскимъ путемъ на востокъ? Замерла ли на ней жизнь, зачахло ли на ней торговое движеніе, рельефные слѣды котораго дошли до насъ отъ X-го—XIII-го вѣковъ?

Этого не произошло, да и не могло произойти уже въ силу тѣхъ особенныхъ историческихъ условій, въ которыя встало Поволжье тотчасъ же вслѣдъ за татарскимъ погромомъ и въ которыхъ оно продолжаетъ оставаться во все время монгольскаго владычества.

Утвердившись въ низовьяхъ Волги, побѣдители—монголы основываютъ здѣсь, на развалинахъ бывшаго казарскаго царства, новое Золотоордынское царство, съ цвѣтущимъ городомъ Сараемъ въ его главѣ. Съ той поры русская земля сдѣлалась простымъ „улусомъ“ хановъ Золотой Орды, поддерживающимъ постоянныя сношенія съ своими монгольскими сюзеренами. Въ Орду ѣздятъ русскіе князья ставиться на свои княженія, сюда же приходятъ они то съ татарскимъ „выходомъ“ (данью) и дарами, то за разрѣшеніемъ своихъ взаимныхъ споровъ и усобицъ, то для отвѣта передъ грозными очами хана—Джючида..... Въ еще болѣе непосредственныя отношенія стало къ Золотой Ордѣ царство Булгарское. Оставивъ булгарамъ, какъ и русскимъ, внѣшнюю политическую самостоятельность, татары стремятся къ сліянію съ ними булгаръ: они разселяются въ предѣлахъ булгарскихъ владѣній, пріобрѣтаютъ здѣсь твердую осѣдлость, бьютъ въ Булгарѣ свою монету, — словомъ, стремятся исподволь ассимилировать себѣ булгаръ, сдѣлавъ ихъ такими же, какъ и сами, татарами.

При этомъ порядкѣ вещей Волга стала естественнымъ путемъ для сношеній Орды съ ея верховыми улусами—русскимъ и булгарскимъ. По Волгѣ разбросились поселенія завоевателей-татаръ, а это, въ свою очередь, не могло не содѣйствовать развитію здѣсь движенія, вообще, и торговаго, въ частности. И, дѣйствительно, въ то самое время, когда въ юго-западной Руси, подъ воздѣйствіемъ татарскаго погрома, наступилъ, какъ мы это уже знаемъ, застой въ торгово-промышленной дѣятельности, когда старый Днѣпръ сталъ утрачивать свое исконное значеніе великаго воднаго пути „изъ варягъ въ греки“—Волга оживилась и сдѣлалась ареною столкновеній и взаимной борьбы трехъ культуръ: русской, булгарской и монгольской. Не успѣли еще вполнѣ улечься треволненія и страсти, поднятыя татарскимъ нашествіемъ, какъ на будущей „артеріи земли русской“ не замедлили съ новою силою возродиться и мирныя торговыя сношенія. Въ Сараѣ,—столицѣ хановъ Золотой Орды,—образуется цѣлая русская колонія, мирно сплотившаяся здѣсь, въ цѣляхъ торговыхъ, благодаря національной и религіозной терпимости, составлявшей характерную черту побѣдителей—монголовъ; эта русская колонія становится, уже вскорѣ послѣ татарскаго покоренія, настолько значительною въ столицѣ и въ другихъ золотоордынскихъ городахъ, что въ 1265 г. возникаетъ здѣсь особая „сарайская епархія“. Въ 1263 г., слѣдовательно всего черезъ какихъ нибудь 20—25 лѣтъ спустя послѣ татарскаго покоренія, отправлявшіеся къ монгольскому хану по-

слы египетскаго султана уже видятъ русскія торговыя суда мирно плавающими по Волгѣ [179])....

Не повліяло татарское покореніе,—болѣе или менѣе серьезно, конечно,—и на продолженіе русской торговли съ булгарами: она и въ XIV-мъ вѣкѣ продолжаетъ поддерживаться точно также, какъ поддерживалась и до нашествія монголовъ. Существуютъ указанія на то, что не прекращаетъ своего существованія въ Булгарѣ и русская колонія, обосновавшаяся тамъ еще въ эпоху до-татарскую. Въ 1366 г., въ видѣ репрессаліи за разгромъ ушкуйниками булгарскаго города Жукотина, татары ограбили проживавшихъ въ Булгарѣ русскихъ; въ 1377 г., по свидѣтельству Никоновской лѣтописи, ордынскій царевичъ Арапша приказалъ ограбить и избить русскихъ купцовъ въ Булгарѣ; по словамъ той же лѣтописи, ханъ Тохтамышъ въ 1382 г. послалъ въ г. Булгаръ своихъ татаръ, приказавъ имъ перебить русскихъ торговцевъ и отобрать ихъ суда съ товарами. Изъ этихъ свидѣтельствъ мы вправѣ заключить, что татары не особенно таки благосклонно смотрѣли на торговыя сношенія русскихъ съ булгарами и старались всячески противодѣйствовать имъ, опасаясь усиленія русскаго вліянія въ среднемъ Поволжьи.

Отношенія русскихъ къ булгарамъ не ограничивались въ XIV вѣкѣ, какъ это было и до татарскаго погрома, одними мирными цѣлями. Не мало доводилось терпѣть булгарскимъ городамъ отъ буйныхъ и неустрашимыхъ новгородскихъ ушкуйниковъ, безпрестанно тревожившихъ волжскія и камскія побережья, къ которымъ они отважно спускались по хорошо протореннымъ ими сѣвернымъ воднымъ путямъ. Лѣтописи полны свидѣтельствъ о воинственныхъ набѣгахъ этихъ представителей сѣверно-русской вольницы. Такъ, въ 1359 г. новгородскіе ушкуйники взяли и разорили на Камѣ булгарскій городъ Жукотинъ; удальцы выданы были русскими князьями лишь по настоятельному требованію ордынскаго царя Хызръ-хана. Въ 1366 г. новгородскіе же ушкуйники спустились на двухъ стахъ судахъ рѣкою Волгою и, ограбивъ на пути татарскіе и армянскіе караваны, вошли въ устье Камы и воевали булгарскіе города, что снова повторили въ 1369—1370 годахъ. Въ 1374 г. ушкуйники, спустившись р. Вяткою на девяноста судахъ, вышли въ Каму, а отсюда въ Волгу; взявъ г. Булгаръ и истребивъ встрѣченные караваны, они раздѣлились на двѣ флотиліи, изъ которыхъ одна двинулась внизъ, а другая

---

[179]) Аристовъ Н. Я. „Промышленность древней Руси“, стр. 193.

вверхъ по Волгѣ, не давая спуска ничему, что только попадалось имъ на пути. Длинный рядъ лѣтописныхъ свидѣтельствъ объ удалыхъ авантюрахъ ушкуйниковъ въ предѣлахъ Прикамья и средняго Поволжья—непрерывною цѣпью тянется вплоть до первыхъ годовъ XV-го столѣтія.

Грозою являлись ушкуйники для булгарскихъ и татарскихъ побережій и каравановъ; не всегда бывали они безопасными и для русскаго торговаго движенія,—а на широкомъ волжскомъ раздольи было чѣмъ поживиться даже и въ ту далекую отъ нашихъ дней эпоху. Судя по всѣмъ дошедшимъ до насъ извѣстіямъ, оживленную картину торговаго движенія представляла собою Волга въ XIV-мъ вѣкѣ, когда въ достаточной степени успѣли уже сгладиться смуты и всеобщее броженіе, въ концѣ первой половины XIII-го вѣка вызванныя на европейскомъ востокѣ появленіемъ, изъ нѣдръ Азіи, могущественныхъ монголовъ—завоевателей. Торговые караваны татаръ, булгаръ, армянъ, персіанъ, индѣйцевъ и другихъ восточныхъ народовъ, которыхъ предки наши окрещивали общимъ наименованіемъ „бесерменъ"—неустанно бороздили привольныя волжскія воды. Много терпѣли всѣ эти бесермены отъ удали сѣверныхъ „пѣнителей рѣкъ": въ 1366 г., напримѣръ, ушкуйники перебили многихъ бесерменъ, попавшихся имъ подъ Нижнимъ-Новгородомъ; въ 1375 г., во время набѣга на волжскія низовья, они также поступили съ встрѣтившимися имъ на пути бесерменскими караванами.

Мы имѣемъ несомнѣнныя историческія указанія на то, что восточные и, въ частности, татарскіе купцы были въ XIV-мъ вѣкѣ постоянными посѣтителями русскихъ городовъ. Въ 1327 г., напримѣръ, въ Твери находились татарскіе и хопыльскіе гости, а въ 1409 г. царь Едигей пишетъ московскому великому князю Василію Дмитріевичу: „Не право у тебя чинится въ городахъ; послы царевы и гости изъ Орды къ вамъ пріѣзжаютъ, а вы ихъ на смѣхъ поднимаете,—а раньше у васъ гостей держали безъ истомы и безъ обиды, и ты бы пораспросилъ у старыхъ людей, какъ прежде дѣлалось". Съ своей стороны и русскіе купцы, слѣдуя изстари проторенному пути, въ теченіи XIV—XV вѣковъ постоянно ѣзжали въ низовья Волги и къ Каспію, а отсюда пробирались въ Закавказье и даже къ Самарканду: въ 1404 г. въ этомъ послѣднемъ городѣ видѣли русскихъ купцовъ наряду съ торговцами татарскими, индѣйскими и китайскими [180]).

---

[180] Аристовъ: „Промышленность древней Руси", стр. 194—195.

Имѣемъ мы свѣдѣнія и о самыхъ предметахъ вывозной торговли русскихъ купцовъ съ Булгаріею, нижнимъ Поволжьемъ и странами Азіи. Предметами вывоза изъ Россіи служили:

а) Мѣха—собольи, бобровые, лисьи, куньи и др. Рубрикв и с ъ свидѣтельствуетъ, что зажиточные монголы носили дорогіе мѣха, доставлявшіеся къ нимъ изъ Руси; русскіе мѣха достигали даже Дербента и Багдада.

б) Невольники. Въ 1375 г., напримѣръ, новгородскіе ушкуйники, приплывъ въ г. Булгаръ, продали здѣсь плѣнныхъ, захваченныхъ имъ въ костромскомъ и нижегородскомъ плесахъ.

в) Медъ, воскъ и рыбій зубъ (моржевые клыки).

г) Кожи и льняныя ткани, шедшія, преимущественно, въ среднюю Азію; эти товары русскіе купцы лично привозили въ Самаркандъ и русскія льняныя издѣлія, по свидѣтельству Шегабъэд-Дина (полов. XIV в.), славились даже въ сѣверной Индіи.

Что касается предметовъ торговли, ввозившихся въ русскіе предѣлы съ волжско-каспійскаго низовья и съ востока, то въ числѣ ихъ упоминаются: соль, пряности, степныя лошади, шелковыя ткани и камки, издѣлія изъ благородныхъ металловъ, самоцвѣтные камни, жемчугъ, оружіе, булатныя (стальныя) издѣлія. Доставляясь Волгою въ верховые города, часть этихъ товаровъ направлялась отсюда, уже извѣстными намъ путями, въ Новгородъ, служившій передаточнымъ пунктомъ для торговли Востока съ городами Ганзейскаго союза. Особенно много шло этимъ путемъ пряностей, что представляется вполнѣ понятнымъ, такъ какъ въ эту пору не былъ еще открытъ морской путь въ Индію; въ половинѣ XII-го вѣка въ Новгородѣ перцомъ брали даже торговую пошлину съ низовыхъ гостей [181]).

Все высказанное выше заставляетъ насъ, такимъ образомъ, прійти къ выводу, что татарское иго, такъ печально отразившееся на многихъ сторонахъ древней русской жизни, не въ силахъ было подорвать значенія русской низовой торговли; напротивъ, поставивъ Русь лицомъ къ лицу съ Востокомъ, оно дало лишь дальнѣйшій толчокъ русской восточной торговлѣ. Не въ силахъ оказалось татарское иго парализовать и значеніе Волги, въ качествѣ протореннаго и бойкаго торговаго пути изъ Руси въ Понизовье, Прикаспійскій край и въ среднюю Азію; оно содѣйствовало лишь оживленію Волги, какъ пути сообщенія, упрочило за этою водною артеріею то великое значеніе, которымъ она уже не

---

[181]) Ibid., стр. 195, 197.

поступалась въ теченіи всѣхъ послѣдующихъ вѣковъ своей исторической жизни.

Первая половина XV-го вѣка ознаменовывается возникновеніемъ въ среднемъ Поволжьи новаго мусульманскаго царства—Казанскаго, мало по малу принимающаго на себя историческую миссію разлагающагося царства Булгарскаго.

Существуютъ различныя мнѣнія относительно времени основанія Казани. Во всякомъ случаѣ представляется несомнѣннымъ, что слѣдуетъ различать старую Казань, находившуюся въ верховьяхъ р. Казанки, близь нынѣшняго селенія Князь-Камаево или Иски (т. е. старая) Казань и основаніе которой должно быть отодвинуто къ исходу XIII-го вѣка, отъ новой Казани, возникшей въ послѣдніе годы XIV-го или въ первые годы XV-го вѣковъ на нынѣшнемъ мѣстѣ расположенія этого города, близь впаденія въ Волгу р. Казанки, и сдѣлавшейся столицею новаго и могущественнаго татарскаго царства.

Въ ту пору, къ которой относится возвышеніе Казанскаго царства, уже готова была покончиться многовѣковая и упорная борьба между Русью и Булгаромъ, уживавшаяся наряду съ мирными торговыми сношеніями между обѣими странами. Булгару дѣлалось не подъ силу соперничество съ быстро возроставшею Москвою и къ началу второй четверти XV-го столѣтія дни когда то могущественнаго булгарскаго царства казались уже сочтенными: въ 1431 г. воевода московскаго вел. князя Василія Темнаго, князь Ѳедоръ Пестрый, ходилъ на волжскихъ булгаръ и, по лѣтописному свидѣтельству—„всю землю ихъ плѣни“. Москвѣ на этотъ разъ не удалось, однако же, укрѣпиться въ булгарскихъ владѣніяхъ: она въ западной окраинѣ ихъ натолкнулась на новаго соперника въ лицѣ татарскаго Казанскаго царства, начавшаго здѣсь со второй четверти XV-го вѣка свое самостоятельное существованіе. Медленно домираетъ теперь въ среднемъ Поволжьи разлагающееся Булгарское царство, передавъ Казани свои историческія задачи и, во главѣ послѣднихъ—борьбу съ поступательнымъ движеніемъ Руси и значеніе оплота противъ распространенія на востокъ русской культуры и русскаго вліянія. Уже очень рано довелось Москвѣ испытать на себѣ могущество новаго мусульманскаго царства: въ 1444 г. казанскій царь Улу-Махметъ предпринимаетъ побѣдоносный походъ на Москву и вел. князь Василій, всего лишь за тринадцать лѣтъ до того овладѣвшій всею булгарскою землею, былъ на-голову разбитъ татарами и плѣнникомъ отвезенъ въ Казань..... Съ тѣхъ поръ почти не прерывается борь-

ба Москвы съ Казанью,—борьба, въ которой русскіе упорно, хотя и шагъ за шагомъ, идутъ къ завѣтной цѣли, полное достиженіе которой лишь 108 лѣтъ спустя выпало на долю Грознаго Царя, покончившаго съ Казанскимъ царствомъ и открывшаго русскому государству и русской народности свободный и широкій путь на востокъ.

Не съ точки враждебныхъ только къ Руси отношеній унаслѣдовала Казань въ среднемъ Поволжьи роль Булгара. Она всецѣло унаслѣдовала здѣсь и торговое значеніе бывшаго царства Булгарскаго; враждебныя столкновенія продолжаютъ уживаться между русскими и казанцами наряду съ мирными отношеніями—торговыми. Въ Казани возникаетъ ярмарка, на которую пріѣзжаютъ русскіе купцы; русскіе поддерживаютъ, вообще, съ казанцами такія же постоянныя торговыя отношенія, какія до того поддерживали они и съ булгарами. Все осталось, въ сущности, по старому—перемѣстился лишь центръ торговли: отъ устья Камы, отъ древняго г. Булгара, онъ передвинулся нѣсколько сѣвернѣе, къ устью р. Казанки, къ новой Казани.

Краснорѣчивою иллюстраціею торговаго значенія Казани въ началѣ второй половины XV-го вѣка,—слѣдовательно уже вскорѣ послѣ начала самостоятельнаго существованія Казанскаго царства,—служитъ дошедшая до насъ грамота московскаго митрополита Іоны къ казанскому царю Ахмету, въ которой русскій іерархъ ходатайствуетъ передъ мусульманскимъ царемъ о покровительствѣ его слугѣ, посланному въ Казань съ мѣхами,—откуда мы вправѣ вывести заключеніе, что торговыхъ сношеній съ Казанью не чуждались даже первенствующіе іерархи русской церкви. Изъ этой же грамоты (относящейся къ 1460 или 1461 г.г.) выясняется, что поѣздки русскихъ купцовъ въ Казань были въ ту пору явленіемъ совершенно обыкновеннымъ и что русскіе купцы пользовались въ Казани,—по крайней мѣрѣ въ годины мирныхъ отношеній,—извѣстною безопасностью и даже покровительствомъ со стороны мѣстныхъ властителей [182]). На торговыя сношенія русскихъ

---

[182]) Акты Историческіе, I, № 67.—„Слыша,—читаемъ мы въ этой грамотѣ,—что вышняго Бога силою держишь ты свое государство и что всѣмъ купцамъ нашимъ и иныхъ земель купцамъ шкоты и убытковъ нѣтъ ни которыхъ ни отъ кого... и на то надѣяся, на твое великое имя и державу, послали есмо до Казани сего своего слугу со своею рухлядью... А о томъ молю Бога, что бы и напередъ такъ слышалось о твоемъ великомъ господствѣ, какъ нынѣ слышится по всѣмъ землямъ, что пакости никому нѣтъ ни отъ кого твоимъ великимъ государствомъ и жалованьемъ".

съ Казанью даютъ намъ указанія и иностранные источники. Барбаро свидѣтельствуетъ, что въ XV вѣкѣ черезъ Казань доставлялись въ Россію джагатайскіе мѣха и бухарскія шелковыя ткани, а по словамъ Герберштейна Казань же поставляла русскимъ съ Яика (Урала), доступъ къ которому для нихъ еще былъ закрытъ, бѣличьи мѣха [183]).

Въ самомъ концѣ первой четверти XVI-го вѣка разыгрались событія, которымъ суждено было оказать крупное вліяніе на торговыя отношенія между Русью и Казанью. Въ 1523 г. произошла, на почвѣ астраханскихъ дѣлъ, серьезная размолвка между московскимъ великимъ княземъ Василіемъ Ивановичемъ и казанскимъ царемъ Саибъ-Гиреемъ. Размолвка эта приняла очень острый характеръ: въ Казани были умерщвлены всѣ, находившіеся тамъ, русскіе купцы, съ государевымъ посломъ Поджогинымъ въ ихъ главѣ; дѣло произошло весною,—вѣроятно во время ежегодной казанской ярмарки, привлекавшей въ Казань большое количество торговцевъ изъ Россіи. Василій Ивановичъ рѣшилъ наказать вѣроломство казанцевъ и двинулъ на Казань рать; результатомъ этого похода было основаніе города Васильсурска и разгромъ западныхъ предѣловъ Казанскаго царства. Въ несравненно болѣе грандіозныхъ размѣрахъ возобновлены были военныя противъ Казани дѣйствія весною 1524 г., когда на татарскую столицу было двинуто до 150 тыс. ратниковъ, частью рѣкою Волгою, частью—сухопутно. Казань была уже обложена русскими войсками, но нерѣшительность московскихъ воеводъ, согласившихся на предложенный казанцами выкупъ, на цѣлыхъ 28 лѣтъ отсрочила уже готовившееся паденіе Казанскаго царства. Московскій великій князь не призналъ, однако, свои счеты съ Казанью покончеными. Василій Ивановичъ рѣшилъ нанести ударъ Казани съ другой, и весьма чувствительной, стороны—онъ рѣшилъ въ корень подорвать ея торговое значеніе, лишивъ Казань роли торговаго средоточія всего средняго Поволжья, характера передаточнаго пункта между Азіею и Россіею. Мы уже упомянули выше о томъ, что въ Казани происходила ежегодная лѣтняя (она открывалась 24 іюня, въ день христіанскаго празднованія рождества св. Іоанна Предтечи) ярмарка, безъ сомнѣнія унаслѣдованная еще отъ павшаго древняго Булгара. На эту ярмарку, происходившую на Арскомъ Полѣ (восточная окраина старой Казани), съѣзжались купцы русскіе, астраханскіе, персидскіе и армянскіе и эта то ярмар-

[183]) Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.“, стр. 9.

ка служила оживленнымъ торжищемъ, на которомъ русская торговля приходила въ соприкосновеніе съ торговлею азіатскою. И вотъ, задавшись цѣлью нанести рѣшительный ударъ торговому значенію Казани, вел. князь Василій въ 1524 г. запретилъ русскимъ купцамъ посѣщать казанскую ярмарку, назначивъ мѣстомъ ежегоднаго съѣзда русскихъ и восточныхъ торговцевъ пустынное мѣсто на лѣвомъ берегу Волги, въ предѣлахъ нижегородскаго края, гдѣ ютился уединенный монастырь, основанный св. Макаріемъ Унженскимъ. Такъ пала казанская ярмарка и такимъ путемъ нанесенъ былъ первый, въ историческомъ порядкѣ хода вещей, ударъ торгово-промышленному значенію г. Казани, отъ котораго она не могла уже оправиться и послѣ подчиненія ея русской державѣ, такъ какъ вновь избранный передаточно-торговый пунктъ развился въ знаменитую впослѣдствіе Макарьевскую ярмарку, остававшуюся на томъ же мѣстѣ до 1817 г., когда ярмарка эта была переведена въ Нижній-Новгородъ. Таково, въ общихъ чертахъ, происхожденіе нашего современнаго нижегородскаго „всероссійскаго“ торжища....

Перенесеніе казанской ярмарки къ Макарью—не вполнѣ достигло тѣхъ цѣлей, на которыя разсчитывалъ великій князь Василій: „Досадивъ казанскому народу, великій князь досадилъ и своему“,—замѣчаетъ по этому поводу нашъ историіографъ. Мѣра эта вызвала всеобщее неудовольствіе, въ особенности въ классахъ торговыхъ,—да оно и не должно представляться удивительнымъ, такъ какъ распоряженіемъ московскаго великаго князя рушились исконныя торговыя традиціи, еще изъ глубины вѣковъ сѣдой, доисторической, старины пріурочивавшія передаточный центръ волжской торговли къ тому историческому пункту, близь котораго сливаютъ свои воды два великіе восточные водные пути—волжскій и камскій. Въ результатѣ явилось то, что казанская ярмарка—пала, а цѣны на азіатскіе предметы торговли на Руси—возвысились, вслѣдствіе чего оказался въ русской землѣ недостатокъ во многомъ необходимомъ, въ особенности же въ соленой рыбѣ, которая доставлялась въ русскіе предѣлы именно черезъ Казань [184]). Но этотъ кризисъ не могъ быть продолжительнымъ. Онъ явился уже однимъ изъ послѣднихъ актовъ борьбы между Москвою и Казанью. Прошла еще четверть съ небольшимъ вѣка—и паденіе Казанскаго царства произвело рѣшительный переворотъ въ поло-

---

[184]) Карамзинъ: „Исторія госуд. Росс.“, т. VII, стр. 136 (изд. 1852 г.).

женіи Руси и русской торговли на всемъ протяженіи средняго и нижняго Поволжья.

Половина и начало второй половины XVI-го вѣка отмѣчены крупными явленіями въ русской исторической жизни, вообще, и въ исторіи русскаго поступательнаго движенія на востокъ, въ частности.

Объединившееся и окрѣпшее Московское великое княженіе, которому еще за 70 лѣтъ до того удалось свергнуть съ себя татарское иго, превратилось въ могущественное Московское царство. Это новое царство неудержимо рвалось на востокъ. Душно, тѣсно чувствовалось ему въ старыхъ рубежахъ русской земли. Неудержимая сила влечетъ его къ широкому Приволжью, къ необъятному простору заволжскихъ степей и лѣсовъ, въ сказочную Сибирь—Золотое Дно, къ берегамъ бурнаго Каспія... Неотразимою сдѣлалась для русской народности потребность стать полновластнымъ хозяиномъ въ тѣхъ восточныхъ странахъ, гдѣ русскій торговый человѣкъ до сихъ поръ появлялся лишь въ видѣ болѣе или менѣе случайнаго, хотя и желаннаго, гостя. Но на пути къ этому стремленію, завѣщанному еще первыми вѣками русской исторической жизни, стояли въ половинѣ XVI вѣка три мусульманскія царства, ревниво охранявшія востокъ отъ вторженія въ него русской колонизаціи и русской культуры. То были царства—Казанское, Астраханское и Сибирское.

Къ той порѣ историческая роль этихъ трехъ мусульманскихъ царствъ была, впрочемъ, уже выполнена и они готовились сойти съ арены своего самостоятельнаго политическаго бытія.

Первымъ пало передъ русскимъ могуществомъ (въ 1552 г.) Казанское царство, въ теченіи XIV—XV вѣковъ развившееся въ среднемъ Поволжьи, у точки пересѣченія двухъ великихъ водныхъ магистралей—рѣкъ Волги и Камы, открывавшихъ путь къ Каспію и азіатскому востоку. Въ лицѣ Казани пала преграда, которая, унаслѣдовавъ миссію бывшаго царства Булгарскаго, задерживала движеніе русской государственности и русской народности въ Прикамье и Пріуралье, въ равнины Сибири, въ низовья Волги.

Паденіе Казани было сигналомъ къ стремительному движенію Руси на востокъ,—сигналомъ, давно уже ожидавшимся историческимъ ходомъ событій. Разъ прорвавъ находившуюся у него на пути преграду, это движеніе неудержимымъ и могучимъ потокомъ разливается по востоку, въ теченіи трехъ вѣковъ охва-

ка служила оживленнымъ торжищемъ, на которомъ русская торговля приходила въ соприкосновеніе съ торговлею азіатскою. И вотъ, задавшись цѣлью нанести рѣшительный ударъ торговому значенію Казани, вел. князь Василій въ 1524 г. запретилъ русскимъ купцамъ посѣщать казанскую ярмарку, назначивъ мѣстомъ ежегоднаго съѣзда русскихъ и восточныхъ торговцевъ пустынное мѣсто на лѣвомъ берегу Волги, въ предѣлахъ нижегородскаго края, гдѣ ютился уединенный монастырь, основанный св. Макаріемъ Унженскимъ. Такъ пала казанская ярмарка и такимъ путемъ нанесенъ былъ первый, въ историческомъ порядкѣ хода вещей, ударъ торгово-промышленному значенію г. Казани, отъ котораго она не могла уже оправиться и послѣ подчиненія ея русской державѣ, такъ какъ вновь избранный передаточно-торговый пунктъ развился въ знаменитую впослѣдствіе Макарьевскую ярмарку, остававшуюся на томъ же мѣстѣ до 1817 г., когда ярмарка эта была переведена въ Нижній-Новгородъ. Таково, въ общихъ чертахъ, происхожденіе нашего современнаго нижегородскаго „всероссійскаго“ торжища....

Перенесеніе казанской ярмарки къ Макарью—не вполнѣ достигло тѣхъ цѣлей, на которыя разсчитывалъ великій князь Василій: „Досадивъ казанскому народу, великій князь досадилъ и своему“,—замѣчаетъ по этому поводу нашъ историографъ. Мѣра эта вызвала всеобщее неудовольствіе, въ особенности въ классахъ торговыхъ,—да оно и не должно представляться удивительнымъ, такъ какъ распоряженіемъ московскаго великаго князя рушились исконныя торговыя традиціи, еще изъ глубины вѣковъ сѣдой, доисторической, старины пріурочивавшія передаточный центръ волжской торговли къ тому историческому пункту, близъ котораго сливаютъ свои воды два великіе восточные водные пути—волжскій и камскій. Въ результатѣ явилось то, что казанская ярмарка—пала, а цѣны на азіатскіе предметы торговли на Руси—возвысились, вслѣдствіе чего оказался въ русской землѣ недостатокъ во многомъ необходимомъ, въ особенности же въ соленой рыбѣ, которая доставлялась въ русскіе предѣлы именно черезъ Казань [184]). Но этотъ кризисъ не могъ быть продолжительнымъ. Онъ явился уже однимъ изъ послѣднихъ актовъ борьбы между Москвою и Казанью. Прошла еще четверть съ небольшимъ вѣка—и паденіе Казанскаго царства произвело рѣшительный переворотъ въ поло-

---

[184]) Карамзинъ: „Исторія госуд. Росс.“, т. VII, стр. 136 (изд. 1852 г.).

женіи Руси и русской торговли на всемъ протяженіи средняго и нижняго Поволжья.

Половина и начало второй половины XVI-го вѣка отмѣчены крупными явленіями въ русской исторической жизни, вообще, и въ исторіи русскаго поступательнаго движенія на востокъ, въ частности.

Объединившееся и окрѣпшее Московское великое княженіе, которому еще за 70 лѣтъ до того удалось свергнуть съ себя татарское иго, превратилось въ могущественное Московское царство. Это новое царство неудержимо рвалось на востокъ. Душно, тѣсно чувствовалось ему въ старыхъ рубежахъ русской земли. Неудержимая сила влечетъ его къ широкому Приволжью, къ необъятному простору заволжскихъ степей и лѣсовъ, въ сказочную Сибирь—Золотое Дно, къ берегамъ бурнаго Каспія... Неотразимою сдѣлалась для русской народности потребность стать полновластнымъ хозяиномъ въ тѣхъ восточныхъ странахъ, гдѣ русскій торговый человѣкъ до сихъ поръ появлялся лишь въ видѣ болѣе или менѣе случайнаго, хотя и желаннаго, гостя. Но на пути къ этому стремленію, завѣщанному еще первыми вѣками русской исторической жизни, стояли въ половинѣ XVI вѣка три мусульманскія царства, ревниво охранявшія востокъ отъ вторженія въ него русской колонизаціи и русской культуры. То были царства—Казанское, Астраханское и Сибирское.

Къ той порѣ историческая роль этихъ трехъ мусульманскихъ царствъ была, впрочемъ, уже выполнена и они готовились сойти съ арены своего самостоятельнаго политическаго бытія.

Первымъ пало передъ русскимъ могуществомъ (въ 1552 г.) Казанское царство, въ теченіи XIV—XV вѣковъ развившееся въ среднемъ Поволжьи, у точки пересѣченія двухъ великихъ водныхъ магистралей—рѣкъ Волги и Камы, открывавшихъ путь къ Каспію и азіатскому востоку. Въ лицѣ Казани пала преграда, которая, унаслѣдовавъ миссію бывшаго царства Булгарскаго, задерживала движеніе русской государственности и русской народности въ Прикамье и Пріуралье, въ равнины Сибири, въ низовья Волги.

Паденіе Казани было сигналомъ къ стремительному движенію Руси на востокъ,—сигналомъ, давно уже ожидавшимся историческимъ ходомъ событій. Разъ прорвавъ находившуюся у него на пути преграду, это движеніе неудержимымъ и могучимъ потокомъ разливается по востоку, въ теченіи трехъ вѣковъ охва-

тивъ собою весь обширный сѣверъ Азіи и отсюда временно перебросившись даже на сѣверо-американскій материкъ, распространившись мало по малу въ центральной Азіи, по степямъ и оазисамъ древняго Оксуса, шагъ за шагомъ приближаясь къ богатой Индіи, путь въ которую былъ проторенъ простымъ русскимъ торговымъ человѣкомъ еще въ ту пору, когда Діацъ, Колумбъ и Васко-де-Гамо изощряли всѣ свои знанія и силы къ тому, что бы открыть морской путь въ эту, когда то таинственную, страну.....

Послѣ паденія Казани событія начинаютъ быстро слѣдовать одно за другимъ. Въ 1552 г. взята была Казань и уже черезъ четыре года, въ 1556 г., склонилась передъ Москвою и Астрахань, открывъ русскому вліянію всю Волгу—отъ ея истоковъ и до устьевъ, сдѣлавъ русскихъ полновластными обладателями великаго воднаго пути „въ Хвалисы и даже до предѣловъ Симовыхъ“, извѣстнаго еще нашему начальному лѣтописцу. Съ подпаденіемъ, въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ XVI-го вѣка, подъ „высокую руку“ Грознаго Царя и обширнаго царства Сибирскаго—образуется почти безпредѣльная территорія вновь присоединенныхъ къ Москвѣ областей, простирающаяся отъ Суры до Каспія, охватывающая собою средній и низовый бассейнъ Волги, весь бассейнъ Камы, Пріуралье, Сибирь.... Весь этотъ обширный восточный край, размѣрами своими превосходящій протяженіе цѣлой Европы, становится самостоятельною территоріально-административною единицею, ввѣренною высшему управленію особаго центральнаго правительственнаго установленія, получившаго наименованіе Приказа Казанскаго Дворца [185]).

Паденіе Казани и Астрахани открыло русскимъ людямъ свободный путь въ Прикаспійскій и въ Закаспійскій края, торговыя сношенія съ которыми начинаютъ теперь сильно интересовать собою московское правительство. Особенно важное значеніе должно было выпасть при этомъ на долю Астрахани, географическое положеніе которой дѣлало этотъ городъ естественнымъ ключемъ къ Каспійскому морю.

Современные источники даютъ намъ основаніе прійти къ заключенію, что до конца XV-го вѣка самостоятельное торговое значеніе Астрахани не было особенно крупнымъ, заслоняясь зна-

---

[185]) Сибирь оставалась въ вѣданіи Приказа Казанскаго Дворца съ конца XVI вѣка до второй четверти XVII вѣка, когда возникаетъ самостоятельный Сибирскій Приказъ, послѣ чего въ вѣданіи Приказа Казанскаго Дворца остается лишь среднее и нижнее Поволжье, съ прилегающими районами.

ченіемъ въ этомъ отношеніи Булгара, а затѣмъ Казани. Впрочемъ, еще въ XV-мъ вѣкѣ русскія суда ходили въ Астрахань за солью, хотя обычное сообщеніе волжскихъ низовьевъ съ московскими городами производилось въ ту пору преимущественно сухопутнымъ караваннымъ путемъ, направлявшимся нижнею Волгою до Донскаго волока, а отсюда, южными степями, на Рязань и Коломну. Несомнѣнно, что волжская торговля Астрахани встрѣчала себѣ въ то время ревнивыхъ и сильныхъ соперниковъ въ лицѣ государствъ Булгарскаго и Казанскаго, не желавшихъ поступаться далекому нижневолжскому улусу своимъ преобладающимъ значеніемъ на Волгѣ. Только въ концѣ XV-го вѣка, съ разложеніемъ золотоордынскаго царства, удается Астрахани возвысить свое значеніе, которое и удерживается ею за собою до покоренія царемъ Іоанномъ Грознымъ, когда торговое значеніе этого города сразу поднимается: не только московское правительство, но и иноземные купцы начинаютъ смотрѣть на Астрахань, какъ на важный посредствующій пунктъ для азіатской торговли. Извѣстно, что уже въ XV и въ XVI вѣкахъ, еще до подчиненія ея московскому царству, Астрахань являлась важнымъ пунктомъ торговли Венеціи съ Востокомъ, которая направлялась черезъ г. Тану (Азовъ), лежавшій отъ Астрахани въ восьми дняхъ пути. Въ ту пору въ Астрахани существовала ярмарка, на которую съѣзжались, съ своими товарами, персидскіе, армянскіе и другіе восточные купцы [186]).

Подчиненіе Астрахани русскому владычеству, сдѣлавъ для русскихъ людей свободнымъ выходъ въ Каспійское море, рѣзко выдвинуло впередъ торговое значеніе этого города. Уже въ первые годы по покореніи Астрахани, именно въ 1557—1558 г.г., явились къ царю Іоанну IV послы отъ хановъ Хивинскаго, Бухарскаго и Самаркандскаго съ „любовнымъ“ челобитьемъ, въ которомъ эти среднеазіатскіе властители просили у московскаго царя для своихъ гостей „дороги“, т. е. свободнаго торговаго пути, въ русскіе предѣлы. Одновременно получены были въ Москвѣ донесенія, что въ Астрахань прибыли „со всякими товарами“ восточные купцы изъ Шемахи, Дербента, Шавкала, Тюмени, Хивы, Сарайчика и другихъ городовъ, а слѣдомъ затѣмъ заключены были Москвою торговые договоры съ Шемахою (1563 г.) и Бухарою (1567—1569 г.г.) [187]).

---

[186]) Костомаровъ; „Очеркъ торговли Московскаго государства“, стр. 10—11.

[187]) Карамзинъ: „Исторія государства Росс.“, т. VIII, стр. 236 и примѣч. 415 (изд. 1852 г.).

Такимъ образомъ уже въ первые годы по присоединеніи Астраханскаго царства сразу возстановляется торговое значеніе Астрахани, временно подорванное смутами военнаго времени. Но теперь, съ подчиненіемъ русской власти и русскому вліянію всей великой Волги, и Астрахань становится уже русскимъ средоточіемъ восточной торговли. Восточный элементъ получаетъ здѣсь не только первостепенное значеніе, но и извѣстнаго рода осѣдлость. Въ Астрахани основываются особые „бухарскій“ и „гилянскій“ дворы, т. е. факторіи, въ которыхъ останавливаются и содержатъ свои склады товаровъ „тезики“,—нарицательное наименованіе, въ старину присвоивавшееся у насъ восточнымъ купцамъ, вообще. Астраханскимъ воеводамъ предписывается тщательно разузнавать относительно этихъ тезиковъ—„кто они именемъ, и которой страны и города, и какими товарами торгуютъ, и что съ нихъ идетъ въ государеву казну какихъ доходовъ“. Съ другой стороны, воеводамъ наказывается всячески склонять восточныхъ купцовъ къ поддержанію торговыхъ сношеній съ Московскимъ государствомъ: „А гилянцамъ, тезикамъ и иныхъ городовъ шаховы области (т. е. Персіи) велѣть о томъ говорити накрѣпко, чтобы они впередъ въ Астрахань торговать ѣздили“ [188]).

Рано завязываются русскія торговыя сношенія и съ Индіею. Еще въ 1533 г. пріѣзжалъ въ Москву нѣкій Хозя-Уссейнъ, посолъ индѣйскаго властителя Бабура, съ письмомъ отъ этого послѣдняго, въ которомъ Бабуръ просилъ у московскаго государя „братства“ и предлагалъ взаимныя торговыя и дипломатическія сношенія: чтобы купцы и послы свободно ѣздили изъ Индіи въ Москву, а изъ Москвы—въ Индію. Великій князь Василій Ивановичъ приказалъ отвѣтить индѣйскому повелителю, что онъ радъ будетъ видѣть его купцовъ въ своихъ владѣніяхъ, равно какъ не будетъ препятствовать и русскимъ людямъ ѣздить въ Индію,—что же касается вопроса о „братствѣ“, то этого вопроса въ переговорахъ съ Бабурою московскій великій князь касаться не велѣлъ, не зная навѣрное: „самодержецъ ли онъ индійской земли, или простой урядникъ индійскаго царства?“ [189]).

Караванный путь въ Индію былъ извѣданъ нашими предками еще во второй половинѣ XV вѣка. Общеизвѣстенъ тотъ выдающійся историческій фактъ, что еще въ 1470 г.,—слѣдовательно на 28 лѣтъ ранѣе открытія Васко-де-Гамо морского пути въ Индію,—простой тверитинскій торговецъ Аѳанасій Никитинъ

---

[188]) Акты Историческіе, III, № 154.

[189]) Карамзинъ: „Исторія государства Росс.“, т. VII, стр. 162—163.

совершилъ туда свое знаменитое, подробно описанное имъ, „хожденіе“: отважный русскій торговецъ ѣхалъ Волгою до Астрахани, затѣмъ Каспійскимъ моремъ на Дербентъ и Баку, а отсюда добрался до Декана и Голконды отчасти моремъ, отчасти сухимъ путемъ.

Съ покореніемъ Астрахани завязываются у насъ болѣе правильныя торговыя сношенія съ Индіею. Индѣйцы постоянно наѣзжали въ Астрахань, черезъ Персію, и поддержаніе съ ними торговыхъ отношеній въ теченіи всего XVII столѣтія не переставало озабочивать собою московское правительство. Такъ, въ 1646 г. царь Алексѣй Михаиловичъ отправилъ къ великому моголу посольство, которому не удалось, однако же, достигнуть Индіи вслѣдствіе интригъ персидскаго шаха, опасавшагося установленія непосредственныхъ сношеній между Россіею и Индіею; Алексѣй Михаиловичъ вынужденъ былъ ограничиться тѣмъ, что предписалъ астраханскимъ воеводамъ оказывать особое вниманіе пріѣзжающимъ въ Астрахань нндѣйскимъ купцамъ, предоставивъ имъ право свободно посѣщать не только Астрахань, но также всѣ внутренніе города государства и даже столицу. Въ 1651 г. русскіе гости просятъ царя о дозволеніи установить прямыя торговыя сношенія съ Индіею,—начинаніе и на этотъ разъ не увѣнчавшееся успѣхомъ благодаря какъ тѣмъ же персидскимъ проискамъ, такъ и смутамъ, происходившимъ въ то время въ самой Индіи. Были и другія попытки установить непосредственныя торговыя сношенія съ Индіею, но эти попытки оставались въ теченіи всего XVII-го вѣка безрезультатными: всѣ онѣ разбивались о противодѣйствіе Персіи, продолжавшей сохранять несомнѣнно выгодное для нея положеніе торговой посредницы между Россіею и имперіею великихъ моголовъ [190]).

Персія, пользовавшаяся въ XVI и XVII вѣкахъ выдающимся вліяніемъ на Каспійскомъ морѣ,—вліяніемъ, которое впослѣдствіе такъ упорно оспаривалъ у нея Петръ Великій,—играла въ ту пору важную, вообще, роль въ средне-азіатской торговлѣ. Это, въ свою очередь, не могло не интересовать московское правительство въ урегулированіи его торговыхъ отношеній къ Персіи,—отношеній, которыя, за небольшими исключеніями, носили въ теченіи XVII вѣка характеръ вполнѣ миролюбивый; и, дѣйствительно, во второй половинѣ XVI-го и въ продолженіе всего XVII-го

---

[190]) Карамзинъ: „Исторія государства Росс.,“ т. VI, стр. 370 и примѣч. 629; Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.,“ стр. 51 и слѣд.

вѣковъ персидскій и армянскій торгъ, главнымъ рынкомъ котораго являлись Астрахань и Каспійское море, не переставалъ обращать на себя усиленное вниманіе русскаго правительства.

На этой почвѣ русскимъ интересамъ уже довольно рано довелось, впрочемъ, столкнуться съ интересами и торговыми вожделѣніями западно-европейскихъ конкуррентовъ, съ англичанами въ ихъ главѣ. Намъ уже извѣстно, что въ 1553 г. одинъ изъ трехъ кораблей англійской экспедиціи для открытія сѣвернаго морскаго пути въ Китай и Индію, избѣгнувъ печальной участи своихъ собратьевъ, затертыхъ полярными льдами, благополучно вошелъ, подъ командою капитана Ричарда Ченслера, въ устья Сѣверной Двины. Намъ извѣстно уже и то, что съ этимъ событіемъ связано начало архангельскаго порта и морскихъ торговыхъ сношеній Россіи съ Англіею, а также учрежденіе цѣлой англійской „Компаніи для торговли съ Россіею, Персіею и сѣверными странами". Изыскивая на востокѣ новые торговые пути и рынки, предпріимчивые англичане не могли не обратить вниманія на Волгу и Каспій, какъ на превосходный торговый путь въ Среднюю Азію, и въ этомъ направленіи вновь организовавшаяся компанія уже съ самаго начала своей дѣятельности предпринимаетъ довольно рѣшительные шаги. Еще въ 1557 г.,—слѣдовательно уже на другой годъ послѣ покоренія Астрахани,—въ Москву прибылъ одинъ изъ членовъ „Русской компаніи" (такъ сокращенно называли новое англійское торговое товарищество), нѣкто Антоній Дженкинсонъ, предложившій вниманію царя Іоанна IV проэктъ торговаго пути въ Китай (Сибирь тогда еще не была присоединена къ русской державѣ) черезъ Бухару. Англійская идея понравилась царю и его совѣтникамъ—и ловкому англичанину дано было разрѣшеніе произвести необходимыя изысканія, съ каковою цѣлью выданы царскія грамоты для свободнаго проѣзда къ Астрахани и рекомендовательныя посланія къ средне-азіатскимъ властителямъ. Дженкинсонъ спустился отъ Москвы до Нижняго-Новгорода (рѣками Москвою и Окою) водою, отсюда сплавился Волгою до Астрахани, пробрался моремъ до среднеазіатскаго побережья, дошелъ до Бухары—но здѣсь долженъ былъ убѣдиться въ недостижимости англійской затѣи.

Волга и Каспій представляли собою слишкомъ выгодный торговый путь для того, что бы неудача могла охолодить пылъ и аппетиты англійскихъ предпринимателей, побудивъ ихъ оставить этотъ путь внѣ своей эксплоатаціи. Въ 1561 г. снова является въ Москву тотъ же Дженкинсонъ, но на этотъ разъ съ

проэктомъ уже менѣе грандіознаго характера: онъ предлагалъ воспользоваться Волгою и Каспійскимъ моремъ для установленія правильныхъ торговыхъ сношеній съ Персіею. И на этотъ разъ англійскіе аппетиты нашли себѣ поддержку въ московскомъ правительствѣ. Дженкинсонъ снова отправленъ былъ царемъ въ Астрахань—но и эта миссія осталась безрезультатною: англичанамъ такъ и не удалось сдѣлать русскую Волгу англійскимъ торговымъ путемъ въ Азію.

Впрочемъ и другія европейскія государства также не чужды были вождѣленій „прорубить“ себѣ черезъ Волгу „окно“ въ Азію. Такъ, въ 1634 г. образовалась голштинская компанія для торговли съ Персіею черезъ русскую территорію, заручившаяся даже отъ московскаго правительства десятилѣтнею привиллегіею на этотъ предметъ. И эта компанія не успѣла достигнуть ощутительныхъ результатовъ, оставивъ намъ въ наслѣдіе цѣнный историческій памятникъ въ лицѣ „Описанія путешествія голштинскаго посольства въ Московію и Персію“, составленнаго членомъ этого посольства, извѣстнымъ Адамомъ Олеаріемъ.

Со второй половины XVII вѣка московское правительство, отказавшись отъ услугъ въ этомъ направленіи иностранцевъ, всецѣло беретъ въ свои руки персидскую и армянскую торговлю, сдѣлавъ Астрахань складочнымъ для нея рынкомъ. Удалось заключить на этой почвѣ и нѣсколько выгодныхъ торговыхъ трактатовъ. Такъ, въ 1664 г. персидскій шахъ Аббасъ II предоставилъ русскимъ купцамъ право на безпошлинную торговлю въ своихъ владѣніяхъ въ теченіи десяти лѣтъ. Въ 1667 г. основывается особая „Армянская компанія“ для торговли въ Россіи персидскимъ шелкомъ-сырцомъ; привозя этотъ продуктъ, черезъ Астрахань, въ Москву, армянскіе торговцы сдавали его здѣсь въ казну, а эта послѣдняя отъ себя продавала его иноземнымъ купцамъ. Привиллегія, предоставленная правительствомъ армянской компаніи, вызвала неудовольствіе среди русскихъ торговцевъ и уже въ 1672 г. представители послѣднихъ приглашались въ Посольскій приказъ для дачи заключенія о томъ,—не причиняетъ ли имъ подрыва договоръ, заключенный въ 1667 г. съ армянскими купцами? Такое же совѣщаніе съ представителями торговыхъ людей имѣло мѣсто и въ 1676 г. по вопросу о торговлѣ шелкомъ съ Персіею, въ виду домогательства голландскихъ купцовъ относительно дозволенія имъ вести, съ тѣмъ же государствомъ, транзитную торговлю по Волгѣ и Каспію [191]).

[191]) Собраніе Госуд. Грам. и Дог., IV, №№ 56, 81, 105.

Среднеазіатскій и, въ частности, персидско-армянскій торгъ много содѣйствовалъ возвышенію Астрахани. Городъ этотъ былъ постоянно переполненъ восточными торговцами, пріѣзжавшими сюда какъ сухопутно, такъ и моремъ, и имѣвшими здѣсь свои „дворы“ или факторіи. Въ Астрахань, какъ это усматривается изъ „Новоторговаго Устава“ 1667 г., наѣзжали иноземные торговцы—„кизильбаши, индѣйцы, бухарцы, армяне, кумыки, черкасы“, многіе изъ которыхъ, не ограничиваясь Астраханью, поднимались р. Волгою до Казани и другихъ верховыхъ городовъ, иные же доходили и до Москвы [192]). Съ другой стороны, русскіе купцы постоянно наѣзжали, черезъ Астрахань, въ Персію, Бухару и Хиву.

Въ интересахъ поддержанія торговыхъ сношеній съ прикаспійскими странами, московское правительство стало, уже вслѣдъ за покореніемъ Астрахани, озабочиваться устройствомъ болѣе или менѣе правильнаго морскаго сообщенія между Астраханью и портами Каспійскаго моря, объявивъ каспійское мореходство дѣломъ государственнымъ—„царскимъ“. Между Астраханью и Корачанскою пристанью (на восточномъ побережьи Каспійскаго моря) два раза въ лѣто совершали рейсы царскія б у с ы (родъ морскихъ транспортныхъ судовъ), на которыхъ перевозились не только товары, но, за опредѣленную плату, и пассажиры; такія же царскія бусы совершали рейсы изъ Астрахани въ Баку и Дербентъ. Не взирая на государственный характеръ каспійскаго мореходства, эти рейсы представлялись далеко не всегда безопасными: русскія бусы нерѣдко дѣлались жертвами разбойничьихъ нападеній татаръ и другихъ побережныхъ хищниковъ. Вслѣдствіе этого, отправляя въ море бусу, астраханскіе воеводы ввѣряли ее кому либо изъ начальныхъ служилыхъ людей, снабжая пушками и эскортомъ изъ стрѣльцовъ, такъ что каждое такое отправленіе принимало характеръ небольшой военно-морской экспедиціи. Начальникъ судна обязанъ былъ имѣть наблюденіе за тѣмъ, что бы на ввѣренной ему бусѣ не находились пассажиры безъ установленныхъ проѣзжихъ грамотъ, досматривать сдаваемый къ перевозкѣ товаръ, въ пути же принимать мѣры къ береженію судна отъ разбоевъ и другихъ случайностей [193]).

Наряду съ Астраханью, со второй половины XVI вѣка на Волгѣ пріобрѣтаютъ выдающееся торговое значеніе еще два города—Нижній-Новгородъ и Казань.

---

[192]) Собр. Госуд. Грам. и Дог., I, № 408, ст. 77 и 94.

[193]) Костомаровъ: „Очеркъ торговли Моск. госуд.,“ стр. 42 и сл., 109 и сл.

Начавъ послѣ казанскаго взятья быстро возростать въ торговомъ отношеніи, Нижній-Новгородъ въ XVII вѣкѣ пріобрѣтаетъ значеніе крупнаго складочнаго мѣста для восточно-русской торговли, вслѣдствіе чего даже англичане находили удобнымъ и выгоднымъ для себя привозить сюда, черезъ Архангельскій портъ, свои товары и отсюда вывозить товары русскіе и азіатскіе, такъ что съ этой стороны Нижній выступалъ въ XVII вѣкѣ серьезнымъ торговымъ соперникомъ какъ Астрахани, такъ и Казани. Выдающемуся торговому значенію Нижняго не мало способствовали какъ географическое положеніе этого города при сліяніи рѣкъ Волги и Оки, слѣдовательно на перепутьи отъ Москвы и другихъ пунктовъ окскаго бассейна къ великой волжской водной магистрали, такъ и сосѣдство съ Макарьевскою ярмаркою. Въ Нижній-Новгородъ стекались товары: западно-европейскіе—черезъ Архангельскъ, Москву и Ярославль; средне-азіатскіе и персидскіе—черезъ Астрахань; сибирскіе — черезъ Казань. Нижній сдѣлался бойкимъ торговымъ центромъ. Въ навигаціонное время городъ оживлялся караванами судовъ, прибывавшими сюда съ волжскихъ верховьевъ и низовьевъ, а равно спускавшихся рѣкою Окою; въ зимнее время длинными вереницами во всѣ стороны тянулись отсюда обозы съ различнаго рода товарами. Въ XVII вѣкѣ Нижній-Новгородъ отвоевываетъ себѣ видное мѣсто и въ области хлѣбной торговли [194]).

Серьезнымъ конкуррентомъ Нижняго-Новгорода выступала, послѣ подчиненія ея русской державѣ — Казань, сохранявшая такое положеніе и въ теченіи всего XVII вѣка. Если Нижній сдѣлался складочнымъ и передаточнымъ мѣстомъ для торговли центральной и сѣверо-западной полосы Россіи, то Казань явилась такимъ же складочнымъ и передаточнымъ пунктомъ для торговли Сибири и русскаго сѣверо-востока, вмѣстѣ съ тѣмъ соперничая съ Нижнимъ и по отношенію къ низовой, астраханской, торговлѣ. Мы уже знаемъ, что въ XV-мъ еще вѣкѣ въ Казань шли джагатайскіе мѣха и бухарскія ткани. Изъ низовыхъ товаровъ въ особенно значительномъ количествѣ шла сюда соль, рыба, икра и др. рыбные продукты. Такъ, въ 1616 г. архимандриту свіяжскаго монастыря Корнилію дается жалованная грамота на безпошлинную вывозку изъ Астрахани соли, а въ 1654 г. изъ Казани препровождается въ Москву, черезъ г. Ярославль, низовый караванъ

---

[194]) Костомаровъ: „Очеркъ торговли Моск. госуд.," стр. 101 и сл.

съ рыбою и икрою [195]). Не безъизвѣстенъ былъ въ XVII вѣкѣ путь въ Казань и восточнымъ купцамъ изъ Прикаспійскихъ странъ. Въ 1667 г. упоминается о торгующихъ въ Казани кизыльбашахъ и армянахъ; въ 1686 г. дается бухарскимъ купцамъ царская жалованная грамота на свободный пріѣздъ въ Казань для торговыхъ цѣлей [196]). Уже въ XVII вѣкѣ представляла Казань нѣкоторое значеніе и въ качествѣ этапнаго пункта для препровождаемыхъ въ Сибирь ссыльныхъ; въ 1682 г. состоялся царскій указъ, въ силу котораго предписывалось направлять ихъ туда черезъ Казань, водою [197]). Но главное, жизненное значеніе Казани всегда поддерживалось,—и поддерживается до самаго послѣдняго времени,—ея торговыми сношеніями съ Пріуральемъ и Сибирью, чему способствовала близость устья р. Камы, этого естественнаго пути къ Уралу и за Уралъ—въ богатую и пространную Сибирь.....

Торговое значеніе Казани отражалось и въ процвѣтаніи ея волжской пристани. Уже во второй половинѣ XVI вѣка въ Казани упоминается пристань, на которой ставятся торговые люди, пріѣзжающіе сюда „изо всѣхъ верховыхъ городовъ съ товарами, и изъ Астрахани съ солью и съ рыбою и со всякими товары, и монастырскіе суда съ товары и съ солью, и вятчане, и пермячи“. Эта пристань располагалась на землѣ Казанскаго Зилантова монастыря, у монастырскаго селенія „Бежболды“, слѣдовательно на рѣкѣ Казанкѣ, какъ разъ въ районѣ, занимаемомъ нынѣшними весенними волжскими пристанями [198]). Въ 1585 г. нормированъ былъ и размѣръ пошлинъ, взимавшихся на казанской пристани въ пользу ея собственника, т. е. Зилантова монастыря, именно: съ соляной клади (мѣра емкости)—по 1 рублю, съ рыбной клади—по полуполтинѣ, съ большихъ судовъ бѣлозерскихъ, съ устюжскихъ насадовъ и съ пермскихъ дощаниковъ—по полтинѣ, съ струговъ и съ коломенокъ—по полуполтинѣ, съ кладныхъ лодокъ—по двѣ гривны, съ товарныхъ лодокъ—по гривнѣ, съ малаго однодеревнаго стружка и съ неводника—по алтыну, съ плавныхъ лодокъ—по двѣ деньги, съ ботниковъ по деньгѣ [199]).

---

[195]) Акты Археограф. Экспед., III, № 86; Дополн. къ Актамъ Истор., III, № 119 (58).

[196]) Собр. Госуд. Гр. и Дог., IV, № 55 (стр. 204); Полное Собр. Закон., II, № 1209.

[197]) Акты Археогр. Экспед., IV, № 259.

[198]) Въ то время р. Казанка была еще настолько многоводна, что даже большія суда могли въ меженное время подходить отъ Волги къ самому городу.

[199]) Акты Археограф. Экспед., I, № 328.

Извѣстно, что въ старинной Руси торговля была обставлена цѣлою системою внутреннихъ таможенныхъ пошлинъ, взимавшихся какъ съ самаго акта купли-продажи, такъ и съ передвиженія товаровъ и съ разнаго рода торговыхъ дѣйствій,—провоза товаровъ по дорогамъ, перевоза ихъ черезъ мосты и переправы черезъ рѣки, взвѣшиванія, мѣры и т. п. Такими таможенными пошлинами была обставлена и волжская торговля, причемъ для самаго взиманія этихъ пошлинъ существовали въ различныхъ пунктахъ, въ томъ числѣ и въ Казани, особыя заставы, до крайности стѣснявшія, само собою разумѣется, свободу торговли. И вотъ, въ самомъ концѣ XVII вѣка состоялся царскій указъ, который долженъ былъ оказать важное вліяніе на развитіе волжскаго торговаго движенія: въ 1699 г. повелѣно было упразднить таможенныя заставы какъ въ самой Казани, такъ и въ пунктахъ, расположенныхъ выше и ниже этого города [200]). Этотъ любопытный указъ явился мѣрою частичнаго характера, расчитанною, очевидно, на облегченіе условій волжской торговли, такъ какъ отмѣна тормозившихъ русскую передаточную промышленность внутреннихъ таможенныхъ пошлинъ, въ качествѣ общей законодательной мѣры, относится лишь къ царствованію императрицы Елизаветы Петровны (1753 г.).

Существовали вдоль великаго волжскаго воднаго пути и другіе торговые пункты изъ которыхъ одни возникли еще до казанскаго покоренія въ верхней, искони русской, части волжскаго теченія, другіе же появились во второй половинѣ XVI и въ XVII вѣкахъ въ среднемъ и нижнемъ Поволжьи по мѣрѣ утвержденія здѣсь русскаго владычества и проникновенія сюда русской колонизаціи, нерѣдко на развалинахъ бывшихъ городовъ еще булгаро-татарской эпохи. Всѣ эти города принимали свою, большую или меньшую, долю участія въ общемъ круговоротѣ волжской торговли,—или намѣчая собою новые, питательные по отношенію къ волжской магистрали, боковые торговые пути (наприм. уральско-волжскій, волжско-донской и др.), или создавая новые рынки, или же, наконецъ, выступая въ роли промежуточныхъ и стратегическихъ охранныхъ пунктовъ на далеко не безопасномъ въ ту пору долгомъ волжскомъ водномъ пути.

Параллельно съ развитіемъ волжскаго торговаго судоходства должно было, конечно, получить развитіе и с у д о с т р о е н і е въ бассейнѣ рѣки Волги. Если въ Астрахани, какъ мы ниже увидимъ

---

201) Полное Собр. Зак., № 1579 (п. 25).

это, получило въ XVII вѣкѣ развитіе морское судостроеніе, то за то рѣчное судостроеніе сосредоточивалось, главнымъ образомъ, въ Казани и Нижнемъ-Новгородѣ. Уже въ первые годы по завоеваніи Казани находимъ мы здѣсь рѣчныя флотиліи, на которыхъ крейсировали по рѣкамъ Волгѣ, Камѣ и Вяткѣ воинскіе отряды, подъ командою ратныхъ головъ, съ цѣлью умиротворенія мѣстныхъ инородцевъ, долго не желавшихъ примириться съ русскимъ владычествомъ надъ краемъ. Эти періодическіе походы носили техническое названіе „плавныхъ“ или „лѣтнихъ“ (въ противоположность „зимнимъ“) службъ и указанія на нихъ постоянно, изъ года въ годъ, встрѣчаются въ разрядныхъ записяхъ второй половины XVI вѣка [201]).

Въ Казани судостроеніе являлось дѣломъ „царскимъ“, казеннымъ, находившимся въ вѣданіи мѣстныхъ воеводъ; казенными мастерами строились здѣсь суда какъ для надобностей правительственныхъ, такъ и для цѣлей частной торговли. Современные акты даютъ намъ рядъ указаній на рѣчное судостроеніе въ Казани. Приведемъ нѣкоторыя изъ нихъ. Въ 1589 г., напримѣръ, Казань поставляетъ въ Астрахань и на Переволоку (волго-донской волокъ) суда для лѣсной возки и для царскаго дѣла; въ 1638 г. въ Казани придѣлываютъ „казанскую подѣлку,—шоглы и бечеву“ (т. е. мачты и оснастку) къ коломенкамъ, идущимъ изъ Москвы въ Каму; въ 1663 г. въ Казань доставляются изъ Нижняго-Новгорода и изъ казанскихъ пригородовъ лѣсные и другіе матеріалы, необходимые для мѣстнаго судостроенія. Развитость въ Казани въ XVII вѣкѣ судостроенія усматривается и изъ царскаго наказа казанскимъ воеводамъ отъ 1697 г., которымъ воеводамъ этимъ предписывается въ Казани „струговъ и всякихъ припасовъ, какъ снастей, такъ и лѣсовъ, безъ указа великаго государя и безъ грамотъ не дѣлать“,—откуда мы вправѣ заключить, что въ ту пору производилось въ Казани не только судостроеніе, но также разработка корабельныхъ лѣсовъ и заготовленіе снастей и другихъ принадлежностей судостроительнаго и судоходнаго дѣла [202]). Въ концѣ XVII и въ началѣ XVIII вѣковъ Нижній-Новгородъ и Казань были уже выдающимися центрами судостроенія. Голландецъ Де-Бруинъ, въ 1703 г. путешествовавшій по Волгѣ, ви-

---

[201]) „Древн. Росс. Вивліоика“ 1790 г., часть XIV, стр. 425—426; „Симбирскій Сборникъ“ Валуева, стр. 82, 96 и др.

[202]) „Симбирскій Сборникъ“, стр. 106; Дополн. къ Актамъ Истор., I, № 133; Акты, относ. до юридич. быта др. Россіи, II, № 195; Дополн. къ Актамъ Истор., IV, № 129.

дѣлъ у обоихъ городовъ обширныя верфи; въ Казани Де-Бруинъ засталъ свыше сорока большихъ судовъ, уже готовыхъ къ спуску изъ числа 380-ти судовъ, намѣченныхъ къ постройкѣ въ этомъ городѣ.

Съ вопросомъ о волжскомъ судостроеніи въ ближайшей связи стоитъ и вопросъ о типѣ судовъ, плававшихъ по Волгѣ во второй половинѣ XVI-го и въ теченіи XVII-го вѣковъ. Указанія на типы волжскихъ судовъ того времени даютъ намъ различные акты и сказанія современниковъ. Самыми крупными волжскими судами являлись „насады“ или „струги“, достигавшіе 16-ти—18-ти саженей длины, при осадкѣ до 12-ти футовъ и грузоподъемности до 100—120 тысячъ пудовъ, употреблявшіеся, преимущественно, для перевозки соли, рыбы и хлѣбныхъ грузовъ; затѣмъ „коломенки“, „каюки“ и „ладьи“, поднимавшіе по нѣсколько сотъ пудовъ груза, „дощаники“ и цѣлый рядъ мелкихъ судовъ—лодки „кладныя“ и „плавныя“, „завозни“ (для завозки якорей), „паузки“ (суда перегрузочныя), „неводники“, „ботники“ и пр. „Струги“ достигали иногда весьма почтенныхъ размѣровъ. Такъ, между Нижнимъ и Казанью Олеарій встрѣтилъ большой стругъ, плывшій изъ Астрахани, на которомъ находилось двѣсти человѣкъ рабочихъ. Олеарій разсказываетъ и о способѣ передвиженія этого судна, примѣнявшемся при взводномъ движеніи судовъ по Волгѣ, вообще: „Русскіе, если дуетъ вѣтеръ не попутный, не плаваютъ на парусахъ (т. е. не лавируютъ),—пишетъ этотъ авторъ,—но завозятъ на особой лодкѣ якорь одинъ за другимъ, за четверть мили впередъ, и за веревку, привязанную къ якорю, тянутъ съ судна человѣкъ сто разомъ и, такимъ образомъ, продвигаютъ его противъ теченія“. Этотъ способъ судоходства, являющійся первообразомъ будущихъ волжскихъ кабестанныхъ и коноводныхъ судовъ, былъ, по свидѣтельству Олеарія, весьма медлительнымъ: при грузоподъемности въ 400—500 ластовъ (4000—6000 бочекъ), такой стругъ проходилъ въ день съ небольшимъ двѣ мили [203]).

Случалось волжскимъ водамъ носить на себѣ въ XVII вѣкѣ и большія морскія суда, построенныя по всѣмъ требованіямъ западно-европейскаго кораблестроенія того времени. Не касаясь пока русскаго военнаго корабля „Орла“, рѣчь о построеніи и судьбѣ котораго будетъ у насъ впереди, упомянемъ въ данную минуту о кораблѣ „Фридрихъ“, на которомъ въ 1636 г. совершило

---

[203]) Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.“, стр. 105—106; Акты, относ. до юридич. быта и пр., II, № 169; Древн. Росс. Вивл., VIII, стр. 366; Акты Арх. Эксп., I. № 328; Олеарій: „Подробное описаніе путешествія въ Московію и Персію“ (М., 1870), стр. 405.

свое плаваніе по Волгѣ и Каспійскому морю голштинское посольство и подробное описаніе котораго оставлено намъ Олеаріемъ. Выстроенный въ Нижнемъ-Новгородѣ русскими плотниками, подъ руководствомъ любекскаго корабельнаго мастера Михеля Кордеса, „Фридрихъ“ имѣлъ 120 футовъ длины, при осадкѣ въ 7 футовъ; на кораблѣ, имѣвшемъ два дека, находились удобно расположенныя каюты, а три мачты, снабженныя полнымъ морскимъ такелажемъ, давали кораблю хорошій парусный ходъ, на случай же безвѣтрія устроены были приспособленія для плаванія на 24-хъ большихъ галерныхъ веслахъ. Корабль несъ на себѣ артиллерію и имѣлъ 126 человѣкъ экипажа. „Фридрихъ“ произвелъ на Волгѣ настоящую сенсацію: во всѣхъ попутныхъ городахъ, не выключая и Казани, населеніе толпами сбѣгалось посмотрѣть на диковинный нѣмецкій корабль [204]).

Быстро, удобно и безопасно совершается въ наши дни плаваніе по бассейну р. Волги. Не то было въ то доброе старое время, о которомъ идетъ у насъ рѣчь. Правда, съ паденіемъ царствъ казанскаго и астраханскаго уничтожены были тормозы политическаго характера, затруднявшіе волжское судоходство; Волга стала всецѣло русскою рѣкою,—но во всей силѣ своей остались тормозы географическаго, гидрографическаго и соціальнаго характера, дѣлавшіе въ XVII-мъ, XVIII-мъ а, отчасти, даже и въ XIX-мъ вѣкахъ, торговое плаваніе по Волгѣ дѣломъ далеко не легкимъ и не безопаснымъ. Громадныя разстоянія, почти безпредѣльныя пустынныя побережья, мимо которыхъ доводилось плыть торговымъ караванамъ, разбои, которыми до сравнительно еще недавняго времени славилась Волга, опасности со стороны понизовыхъ кочевниковъ, наконецъ меженное мелководье, съ которымъ уже въ то время приходилось считаться судовщикамъ—все это оказывало серьезное тормозящее вліяніе на успѣхи волжскаго судоходства.

И, дѣйствительно, не легки были условія стариннаго волжскаго судоходства, сохранявшаго свои архаическія черты почти до временъ сравнительно уже новѣйшихъ, совпадающихъ съ начальнымъ возникновеніемъ на Волгѣ пароходства. Въ XVI—XVII вѣкахъ два пути вели отъ Москвы къ Астрахани. Первый изъ нихъ шелъ Москвою-рѣкою до Коломны и отсюда, Окою, до Нижняго-Новгорода; вторымъ путемъ ѣздили сухопутно до Ярославля и отсюда, Волгою, до Астрахани. Дологъ и тяжелъ былъ

---

[204]) См. цитированное выше сочиненіе А. Олеарія.

этотъ неблизкій водный путь. Одинадцать сутокъ,—и то при благопріятныхъ условіяхъ,—требовалось только для того, чтобы спуститься отъ Москвы до Нижняго; около мѣсяца нужно было затѣмъ для того, что бы сплыть отъ Нижняго до Астрахани. Еще труднѣе былъ обратный путь изъ Астрахани,—противъ волжскаго теченія,—почему какъ русскіе, такъ и иноземные торговцы, не связанные судовыми караванами, предпочитали совершать эту долгую путину сухопутно, примыкая къ такъ называвшимся „ордобазарскимъ станицамъ", т. е. къ караванамъ татаръ, гонявшихъ въ Москву, на продажу, конскіе табуны.

Направляясь внизъ по Волгѣ, судовые караваны до устья Камы плыли по мѣстности сравнительно еще густо населенной, но Тетюши были на этомъ пути послѣднимъ,—по крайней мѣрѣ до половины XVII-го вѣка,—пунктомъ относительно населенной страны: ниже, вплоть до самой Астрахани, взоръ путешественника встрѣчалъ дикіе, пустынные, берега, вдоль которыхъ лишь спорадически, на большихъ разстояніяхъ одинъ отъ другого, разбросаны были незначительные острожки, каковыми являлись въ ту пору Самара, Саратовъ, Черный Яръ, позже Симбирскъ. Не мало тайныхъ опасностей со стороны „лихихъ" и „воровскихъ" людей угрожало путешественникамъ на этомъ долгомъ пути, вслѣдствіе чего самое плаваніе по Волгѣ торговыхъ судовъ и каравановъ принимало характеръ военныхъ экспедицій и обставлялось всевозможными мѣрами предосторожности.

Если въ недавнее относительно еще время,—время которое помнятъ развѣ немногіе уже волжскіе старожилы,—далеко небезопаснымъ представлялось для одиночныхъ судовъ плаваніе по широкимъ раздольямъ средняго и нижняго теченій Волги-матушки, то легко представить себѣ тѣ опасности, какія представлялись здѣсь торговому судоходству лѣтъ 200—300 тому назадъ. Неудивительно, что плаваніе въ 1636 г. отъ Нижняго до Астрахани голштинскаго посольства, напримѣръ, такъ обстоятельно описанное Олеаріемъ, носило характеръ настоящей военной экспедиціи и члены посольства, не взирая на внушительную артиллерію своего корабля, на численность и вооруженіе его экипажа—въ продолженіи всей своей долгой путины не переставали находиться подъ страхомъ нападенія со стороны удалой понизовой вольницы.

Рѣдко отваживались въ то время ходить по Волгѣ одиночныя суда. Они пускались въ путь, обыкновенно, цѣлыми партіями—караванами. Даже „царскія", казенныя, суда не были га-

рантированы отъ нападеній со стороны волжскихъ разбойниковъ. Олеарій разсказываетъ о встрѣчѣ голштинскимъ посольствомъ каравана возвращавшагося въ Москву терскаго воеводы: этотъ караванъ, состоявшій изъ восьми судовъ, конвоировался еще цѣлымъ стругомъ съ стрѣльцами.

Въ виду опасностей, представлявшихся плаваніемъ между устьемъ Камы и Астраханью, и торговые люди и простые путешественники старались пріурочить свои низовыя поѣздки ко времени отправленія въ Астрахань большихъ сборныхъ каравановъ, два раза въ годъ отваливавшихъ изъ Нижняго-Новгорода. Первый изъ этихъ каравановъ отправлялся съ вскрытіемъ Волги, по полой водѣ, и назывался—„весеннимъ“; второй отваливалъ осенью, почему и носилъ названіе—„осенняго“. Эти караваны носили оффиціальный характеръ и бывали очень велики; такъ, еще въ царствованіе Іоанна Грознаго, количество образовывавшихъ ихъ судовъ доходило до пятисотъ. Съ этими караванами отправлялись царскія посольства, приказные люди и торговцы различныхъ городовъ—москвичи, нижегородцы, ярославцы, костромичи, казанцы. Каждый такой караванъ ввѣрялся спеціально для того назначенному начальному человѣку изъ царскихъ служилыхъ людей, подъ командою котораго находился отрядъ изъ стрѣльцовъ и дѣтей боярскихъ. Этотъ воинскій эскортъ плылъ на передовомъ суднѣ, вооруженномъ пушками, а за нимъ длинною вереницею тянулись остальныя суда каравана. Прибытіе такого каравана въ Астрахань возвѣщалось пушечными выстрѣлами и было для этого города цѣлымъ событіемъ. Обширная астраханская пристань оживлялась и кишила массами съѣзжаго люда. Одни товары выгружались на берегъ, другіе распродавались съ самыхъ судовъ, третьи перегружались на государевы морскія бусы для слѣдованія въ персидскіе порты Каспійскаго моря [205])....

Тщетно боролось московское правительство съ разбоями, которые были на Волгѣ явленіемъ хроническимъ, страшно тормозившимъ развитіе здѣсь судоходства. Иногда цѣлые караваны, не взирая на сопровождавшіе ихъ воинскіе эскорты, дѣлались добычею шаекъ понизовой вольницы. Такъ, по свидѣтельству Олеарія, незадолго до проѣзда голштинскаго посольства воровскіе казаки ограбили въ низовьяхъ Волги цѣлый русскій караванъ, воспользовавшись тѣмъ, что суда растянулись на большое пространство и что шедшее во главѣ каравана конвойное судно не

[205]) Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.,“ стр. 104—105.

могло во время поспѣть, противъ теченія, для подачи помощи аттакованнымъ стругамъ; эта катастрофа, будто бы, и послужила ближайшею причиною построенія города Чернаго Яра. Существовали по Волгѣ особенно опасныя мѣста, въ которыхъ воровскія шайки постоянно сторожили проходящія суда и благополучное минованіе которыхъ чуть не праздновалось судовщиками; такою „недоброю" славою пользовались: устье рѣчки Уссы (въ Жигуляхъ), Казачья Гора (въ 115-ти верстахъ ниже Самары), устье р. Камышинки (мѣсто переволока въ р. Донъ) и нѣкоторыя другія урочища. Строились крѣпостцы и остроги съ цѣлью противодѣйствія волжскимъ разбоямъ, посылались цѣлыя воинскія экспедиціи для сыска и поимки понизовыхъ „добрыхъ молодцовъ"—но всѣ эти начинанія оставались съ характеромъ палліативовъ. Волжскіе разбои не прекращались почти до половины минувшаго XIX-го столѣтія, а подъ-часъ принимали даже характеръ крупныхъ политическихъ движеній, грандіознымъ образцомъ которыхъ явился такъ называемый „бунтъ Стеньки Разина".

До насъ дошли весьма любопытныя описанія плаваній по Волгѣ въ XVI—XVII вѣкахъ, дающія намъ болѣе или менѣе обстоятельныя свѣдѣнія объ условіяхъ стариннаго волжскаго судоходства. Трудно было бы, само собою разумѣется, обойти полнымъ вниманіемъ этотъ видъ источниковъ, разъ завели мы рѣчь о старой Волгѣ и о положеніи судоходства по ней.

Изъ дошедшихъ до нашихъ дней источниковъ этого вида мы остановимся на цитированномъ уже нами выше описаніи Адама Олеарія. Этотъ выборъ обусловливается: во-первыхъ—эрудиціею автора описанія, во-вторыхъ—общепризнанною добросовѣстностью и достовѣрностью его показаній, въ третьихъ—эпохою (тридцатые годы XVII-го в.), къ которой относится его путешествіе по Волгѣ [206]).

Мы уже знаемъ, что А. Олеарій совершилъ свое плаваніе по Волгѣ, отъ Нижняго-Новгорода до Астрахани и, обратно, отъ Астрахани до Казани, въ составѣ голштинскаго посольства, снаряженнаго для установленія торговыхъ сношеній съ Персіею. Еще въ Москвѣ не мало наслышались чины посольства толковъ объ опасностяхъ, сопряженныхъ съ продолжительнымъ плаваніемъ Волгою. Перспектива столкновеній съ волжскими разбойниками

---

[206]) Адамъ Олеарій: „Подробное описаніе путешествія голштинскаго посольства въ Московію и Персію въ 1633, 1636 и 1639 годахъ", М. 1870, стр. 389 и слѣд.

настолько пугала посольство, что оно исходатайствовало царское разрѣшеніе на наемъ прикрытія изъ тридцати человѣкъ (8 офицеровъ и 22 рядовыхъ) иноземцевъ, находившихся на службѣ московскаго царя и заручилось царскою грамотою, предоставлявшею экспедиціи право нанимать въ попутныхъ городахъ еще дополнительное прикрытіе въ количествѣ до сорока человѣкъ; не взирая на эти и на другія предпринятыя мѣры предосторожности, тревожный призракъ волжскихъ разбойниковъ и „воровскихъ“ казаковъ не переставалъ преслѣдовать голштинцевъ во все время ихъ плаванія до Астрахани.

Выѣхавъ изъ Москвы 30 іюня 1636 г. рѣкою Москвою, голштинское посольство 2-го іюля было въ Коломнѣ, гдѣ вступило въ воды р. Оки, затѣмъ 5-го іюля миновала Рязань, 9-го было въ Муромѣ и къ вечеру 11-го іюля достигло Нижняго-Новгорода, совершивъ весь переходъ водою отъ Москвы до устья р. Оки въ одинадцать дней. Дождавшись въ Нижнемъ окончательнаго снаряженія вновь выстроеннаго для него двухдечнаго корабля „Фридрихъ“, посольство поспѣшило пуститься въ дальнѣйшее плаваніе въ виду начавшагося въ р. Волгѣ спада водъ. Посольство было хорошо освѣдомлено относительно волжскаго мелководья въ меженную пору, которое еще въ XVII вѣкѣ составляло злобу мѣстнаго судоходства. Нерѣдко случается,—замѣчаетъ по этому поводу Олеарій,—что судно, ставшее на якорѣ для ночлега, къ утру оказывается, вслѣдствіе убыли за ночь воды, на мели, а съ дальнѣйшимъ спадомъ уровня рѣки обсыхаетъ и остается на сушѣ; нашъ авторъ лично видѣлъ на Волгѣ нѣсколько такихъ обсохшихъ и поломанныхъ судовъ.

Много нареканій раздается въ наши дни на нашу матушку-Волгу за тѣ докуки и неожиданные сюрпризы, которые доставляетъ она судоходству и прибрежнымъ поселеніямъ своимъ мелководьемъ и своимъ капризнымъ теченіемъ. То обмелѣетъ она въ цѣломъ плесѣ до такой степени, что дѣло доходитъ почти до прекращенія, а въ верхнихъ плесахъ и до полнаго прекращенія навигаціи; то затянетъ она перекатомъ „стрежень“, по которому еще въ предшествовавшій навигаціонный періодъ свободно двигались многогрузныя суда или прорветъ новый ходъ на мѣстѣ, гдѣ еще недавно было „воробью по колѣно“; то возьметъ да и пробьетъ себѣ совершенно новое русло, оставивъ цѣлый городъ при такомъ печальномъ интересѣ, въ какомъ въ наши дни оказался, напримѣръ, Саратовъ, отъ котораго на нѣсколько верстъ отошла его исконная кормилица—Волга.... Такія „проказы“ води-

лись за артеріею русской земли и въ старые вѣка. Терпѣливо мирились наши непретендательные предки съ капризами Волги-матушки. Стереотипныя причитанія, въ минорномъ тонѣ, на безконечныя темы объ „экономическихъ кризисахъ“, о „застояхъ“, о „промышленно-торговыхъ упадкахъ“—еще не были имъ извѣстны. Московскіе приказы не заливались безконечными слезницами на тѣ же скорбныя темы со стороны казанскихъ, нижегородскихъ, саратовскихъ и т. п. поволжскихъ „сиротъ“; правда, жаловались и тогда русскіе люди на разнаго рода „оскудѣнія“ и „разоренія“,—но врядъ ли пришла бы въ голову доморощенному поволжскому экономисту XVI—XVII вѣковъ мысль пенять въ данномъ случаѣ на русскую „кристальныхъ водъ царицу“. Какъ бы то ни было, но еще за три почти вѣка до нашихъ дней судоходству уже доводилось серьезно считаться съ капризами Волги-рѣки. Не мало огорченій довелось принять отъ этихъ капризовъ и членамъ голштинскаго посольства, 30 іюля снявшимся съ якоря у устья Оки и съ бодрымъ духомъ пустившимся внизъ по теченію Волги, подъ руководствомъ взятаго въ Нижнемъ волжскаго лоцмана.

Первые четыре дня плаванія „Фридриха“ прошли въ неустанной борьбѣ съ перекатами, встрѣченными экспедиціею подъ самымъ Нижнимъ. Особенно много хлопотъ причинилъ путникамъ и до нашихъ дней хорошо извѣстный волгарямъ перекатъ „Телячій“, для перехода черезъ который потребовалось до девяти часовъ борьбы съ мелководьемъ. Начало плаванія должно было сильно разочаровать голштинцевъ: въ первые три дня путешествія (30 іюля—2 августа) пройдено было ими всего 12 верстъ, т. е. пространство, которое въ наши дни всего въ какія нибудь 30—40 минутъ пробѣгаетъ пароходъ, вышедшій изъ Нижняго внизъ по Волгѣ. А впереди предстояло еще болѣе двухъ тысячъ верстъ пути по коварной русской рѣкѣ.....

Въ слѣдующіе дни условія плаванія улучшились. Къ вечеру 5 августа экспедиція достигла г. Васильсурска, къ которому, за мелководьемъ, подойти однако не могла, 7 числа прошла г. Козмодемьянскъ, 8—Чебоксары и 9 августа была у селенія Сундыря. Отъ этого послѣдняго началась для путешественниковъ новая серія мытарствъ, сопровождавшихъ ихъ до самаго Свіяжска. Всѣмъ, плававшимъ по Волгѣ въ періоды мелководья, хорошо извѣстенъ этотъ плесъ, до сихъ поръ представляющій, благодаря цѣлому ряду перекатовъ, серьезныя препятствія для судоходства. Оказывается, что такою же негостепріимною была эта часть Волги и въ первой половинѣ XVII вѣка. При своей семифутовой осадкѣ,

„Фридрихъ“ едва могъ идти въ этомъ плесѣ. По словамъ Олеарія, на кораблѣ не прекращались за время этого перехода крики: „Тяни! Греби! Назадъ!“ („Tenni, kribbi, nasat“). Неудивительно, что, при такихъ условіяхъ, „Фридрихъ“ за 10-ое августа сдѣлалъ всего только около полумили (3½ версты) и, пройдя 13 числа селеніе Вязовые и г. Свіяжскъ, лишь къ вечеру 13 августа, на четырнадцатый день по отвалѣ отъ Нижняго, бросилъ якорь въ виду г. Казани.

Покинувъ Казань 15 августа и изрядно помучившись на извѣстномъ до нашихъ дней Теньковскомъ перекатѣ, экспедиція къ вечеру 17 числа достигла устья р. Камы. Ниже г. Тетюшъ, за островомъ „Пролей-Каши“, наши путники встрѣтили караванъ возвращавшагося въ Москву терскаго воеводы, конвоиры котораго сообщили голштинцамъ тревожную вѣсть о томъ, что ниже, отдѣльными партіями, поджидаютъ ихъ прихода до 3-хъ тысячъ воровскихъ казаковъ. Зловѣщія розсказни о казакахъ не на шутку встревожили членовъ посольства. Да и было отъ чего тревожиться. По словамъ Олеарія, за г. Тетюшами лежала, плоть до Астрахани, пустынная и дикая страна, на которой не должно уже было встрѣчаться ни одного селенія, за исключеніемъ нѣсколькихъ укрѣпленныхъ городковъ,—оплотовъ московскаго владычества на этомъ безпредѣльномъ раздольи,—да остатковъ древнихъ городовъ, разрушенныхъ Тамерланомъ... Скоро должны были потянуться и Жигули, такъ недавно бывшія еще страшилищемъ волжскаго судоходства.... И вотъ въ ту же ночь, съ 18 на 19 августа, на бортѣ „Фридриха“ произведена была „генеральная репетиція“ отраженія вражескаго нападенія. Въ глухую полночь на палубѣ корабля раздался тревожный сигнальный выстрѣлъ, сопровождавшійся зловѣщимъ кликомъ: „Казаки!“ Вслѣдъ затѣмъ затрещали барабаны, раздался звонъ набата... Тихіе берега Волги-рѣки огласились гуломъ пушечной канонады и ружейныхъ залповъ—и въ теченіи одной минуты весь экипажъ „Фридриха“ оказался на своихъ мѣстахъ, готовый дать отпоръ предполагаемому врагу. Репетиція оказалась удачною и на время сгладила опасенія голштинской экспедиціи.

21 августа „Фридрихъ“ былъ въ виду урочища „Симбирская Гора“, на которомъ стоялъ нѣкогда городъ, разрушенный Тамерланомъ. За этимъ урочищемъ плаваніе сдѣлалось снова неудачнымъ: мелководье и противные вѣтры постоянно задерживали ходъ „Фридриха“. Экипажъ корабля, истомленный неустанною работою, вахтами и недостаткомъ продовольствія, началъ впадать

въ унынiе; по фигуральному выраженiю Олеарiя—„заботы, труды и непрiятности сдѣлались въ этой пустынной части Волги ежедневными завтраками и обѣдами экспедицiи“. Пройдя устье р. Уссы (въ Жигуляхъ), которое нашъ авторъ характеризуетъ, какъ излюбленный и надежный прiютъ волжскихъ разбойниковъ, 28 августа, на тринадцатый день по отплытiи изъ Казани, голштинская экспедицiя прошла г. Самару, въ которомъ привала не имѣла.

За Самарой, благодаря попутному вѣтру, плаваніе „Фридриха“ пошло удачнѣе. Пройдя 29 и 30 августа вполнѣ благополучно, хотя и въ полномъ боевомъ порядкѣ, нѣсколько урочищъ, въ которыхъ, по полученнымъ раньше свѣдѣніямъ, корабль подстерегали казацкія засады, экспедицiя 1 сентября достигла крѣпостцы Саратова, за 45 лѣтъ до того сооруженной для защиты лѣваго низовья Волги отъ набѣговъ калмыковъ. За г. Царицынымъ, пройденнымъ экспедицiею 5 сентября, голштинскихъ путешественниковъ встрѣтила однообразная, угрюмая и непривѣтливая природа низменной прикаспiйской равнины. Здѣсь не было уже и помина о докучливыхъ перекатахъ, которые такъ затрудняли плаваніе „Фридриха“ въ среднемъ теченiи Волги. Но взамѣнъ мелководья сказалась новая напасть: не взирая на относительно позднее время года, экипажъ корабля страшно страдалъ отъ зноя; по словамъ Олеарiя, экспедицiя встрѣтила здѣсь жары, какiе бываютъ у нихъ на родинѣ только во время „собачьихъ дней“, т. е. лѣтнихъ жаровъ, во время которыхъ бѣсятся собаки..... За Царицынымъ экспедицiя встрѣтила судно, разграбленное казаками. У экипажа этого судна, вышедшаго изъ Астрахани еще три недѣли назадъ, было отнято все продовольствiе, вслѣдствiе чего несчастные изнемогали отъ голода, пятый день оставаясь безъ всякой пищи. Голштинцы дали голодающимъ мѣшокъ сухарей, за что тѣ горячо благодарили ихъ, кланяясь въ ноги....

Долго лавируя, въ борьбѣ съ противными вѣтрами, среди множества волжскихъ рукавовъ, „Фридрихъ“ 13 сентября оказался всего въ восьмидесяти верстахъ отъ Астрахани. Въ этотъ день экипажъ корабля былъ пріятно пораженъ совпаденiемъ, показавшимся пророческимъ путешественникамъ, истомленнымъ 73-хъ—дневнымъ плаваніемъ. Въ это утро, на ежедневныхъ утреннихъ молитвенныхъ часахъ, читалась экипажу 13-ая глава четвертой книги Моисея, въ которой повѣствуется объ обѣтованной землѣ—землѣ Ханаанской, съ ея роскошными плодами и исполинскими виноградными гроздами..... И, вотъ, въ это самое время на встрѣчу кораблю плывутъ двѣ барки, наполненныя продуктами „обѣ-

тованной" астраханской земли: здѣсь оказался и превосходный виноградъ, ягоды котораго были величиною съ грецкій орѣхъ, и сочные персики, и ароматныя дыни, которыми наши аргонавты и не преминули пополнить свои продовольственные запасы.

14 сентября „Фридрихъ" шелъ по фарватеру въ 80 футовъ глубины,—глубина, которая сопровождала корабль уже до самой Астрахани. Рано утромъ 15 числа корабль достигъ острова Бузана, затѣмъ миновалъ устье рукава Бальчика и, наконецъ, въ 8 часовъ утра того же дня, ровно мѣсяцъ спустя по отплытіи изъ Казани, передъ глазами членовъ голштинскаго посольства развернулась панорама вожделѣнной Астрахани.

Ровно въ полдень 15 сентября „Фридрихъ" бросилъ якорь на астраханскомъ рейдѣ, отсалютовавъ городу залпомъ изъ всѣхъ своихъ орудій. „И такъ,—восклицаетъ по этому поводу Олеарій,—мы достигли, наконецъ, до славнаго города Астрахани и, при милостивой помощи Бога, сдѣлали первый шагъ изъ Европы въ Азію: ибо Астрахань лежитъ по ту сторону Волги,—рѣки, которая отдѣляетъ Европу отъ Азіи".....

Два слова о дальнѣйшихъ приключеніяхъ голштинской экспедиціи 1636—1639 годовъ. Оставивъ Астрахань 10 октября 1636 г. и пустившись въ открытое море во время года, наиболѣе неблагопріятное для плаванія, голштинцы наши почти цѣлый мѣсяцъ носились по бурнымъ волнамъ Каспія, пока вѣрный ихъ „Фридрихъ" не потерпѣлъ 14 ноября крушеніе близь г. Дербента. Высадившись на берегъ, посольство 22 декабря достигло г. Шемахи и только 3 августа слѣдующаго 1637 г. вступило въ г. Испагань, гдѣ и выполнило свои дипломатическія порученія.

Длиненъ и утомителенъ былъ обратный путь экспедиціи. Выѣхавъ 20 декабря 1637 г. изъ Испагани, она лишь въ августѣ слѣдующаго 1638 г. была снова въ Астрахани. Пріобрѣтя себѣ здѣсь двѣ большія барки, долженствовавшія замѣнить погибшій „Фридрихъ", экспедиція 7 сентября пустилась въ обратный путь по Волгѣ. На этотъ разъ плаваніе, совершавшееся противъ теченія, было несравненно продолжительнѣе. Миновавъ 24 сентября Царицинъ, 6 октября—Саратовъ, 24 октября—Самару и 6 ноября—устье р. Камы, голштинская экспедиція только 8 ноября вошла въ рѣку Казанку, какъ разъ наканунѣ волжскаго ледостава, отъ котораго ей едва удалось укрыться. Шестьдесятъ дней потребовалось, такимъ образомъ, экспедиціи для совершенія перехода Волгою отъ Астрахани до Казани. Выждавъ въ Казани сан-

наго пути, посольство продолжало отсюда путь свой на Москву уже сухопутно, возвратившись на родину лишь къ августу 1639 года.

Мы позволили себѣ остановиться съ нѣкоторою подробностью на описаніи Олеарія, такъ какъ его живой разсказъ представляется весьма характернымъ для обрисовки условій плаванія по Волгѣ во второй четверти XVII столѣтія, т. е. три четверти, слишкомъ, вѣка спустя послѣ присоединенія Казани и Астрахани.

Каспійское море,—„Хвалисское“ у древнихъ руссовъ, „Джурджанское“ и Хазарское у арабовъ, „Гурземъ“ у персовъ,—было извѣстно уже нашимъ отдаленнѣйшимъ предкамъ, посѣщавшимъ его, какъ это намъ извѣстно, съ цѣлями не только торговыми, но и воинственными, причемъ ихъ набѣги на каспійскія побережья временами принимали характеръ грандіозныхъ и организованныхъ морскихъ походовъ. Мы знаемъ также, что въ XIV—XVI вѣкахъ русскіе купцы, вмѣстѣ съ купцами татарскими и генуэзскими, ѣзжали въ Каспійское море, на кавказскія побережья, въ Самаркандъ.

Не взирая на это изстаринное знакомство нашихъ предковъ съ Каспійскимъ моремъ, тщетно стали бы мы искать у нихъ сколько нибудь основательныхъ географическихъ, а тѣмъ менѣе гидрографическихъ, свѣдѣній объ этомъ колоссальномъ внутреннемъ водномъ бассейнѣ, тѣмъ болѣе, что болѣе или менѣе точныхъ данныхъ о немъ долго не имѣла и западно-европейская географія. Первыми изслѣдователями Каспійскаго моря явились англичане въ лицѣ уже извѣстнаго намъ Дженкинсона, посѣтившаго, съ разрѣшенія царя Іоанна IV, это море и сдѣлавшаго первое его описаніе; послѣдователемъ Дженкинсона былъ англичанинъ же Христоферъ Барроу, сдѣлавшій въ 1579—1581 г.г. нѣсколько астрономическихъ и магнитныхъ наблюденій въ различныхъ пунктахъ этого моря. Болѣе точное описаніе Каспійскаго моря сдѣлано было въ тридцатыхъ годахъ XVII столѣтія Ад. Олеаріемъ, оставившимъ намъ карту этого бассейна, далеко, правда, не точную, но на которой Каспію впервые придана его продолговатая, по направленію меридіана, форма. Болѣе точныя геодезическія и гидрографическія изслѣдованія Каспійскаго моря относятся уже къ эпохѣ Петра Великаго, который крайне интересовался организаціею здѣсь русскаго мореплаванія, создавъ въ интересахъ послѣдняго обширное казанское адмиралтейство и при которомъ Россія впервые стала твердою ногою на сѣверо-запад-

номъ побережьи этого моря; по отношенію къ описанію Каспія не мало сдѣлано было въ ту пору экспедиціями Бековича (1714 г.), Кожина (1716 г.), фонъ-Вердена, Соймонова и Урусова (1719—1720), а также участниками персидскаго похода 1722—1723 годовъ [207]).

Не смотря на трудности плаванія по Каспійскому морю, въ особенности при отсутствіи данныхъ гидрографическаго и метеорологическаго характеровъ, русское мореходство по Каспію уже вскорѣ по покореніи Астрахани является, какъ мы это въ своемъ мѣстѣ видѣли, довольно правильнымъ, сдѣлавшись здѣсь дѣломъ государственнымъ—„царскимъ“. Мы знаемъ, что во второй половинѣ XVI и въ XVII вѣкахъ царскія „бусы“, перевозившія какъ товары, такъ и пассажировъ, совершали регулярные рейсы между Астраханью—съ одной стороны, и портами Караганскимъ, Бакинскимъ и Дербентскимъ—съ другой стороны.

Ходячее мнѣніе утверждаетъ, что Петру Великому принадлежала первая идея заведенія у насъ флота. Это утвержденіе, по крайней мѣрѣ въ такой категорической формѣ, можетъ быть принято только относительно, такъ какъ мечты о созданіи у насъ морского флота не были чужды и московскому правительству, временами отливаясь, какъ мы это видимъ изъ только что приведеннаго свидѣтельства, въ формы болѣе или менѣе реальныя.

Какъ бы то ни было, но во второй половинѣ XVII вѣка морское, притомъ даже правительственное, судостроеніе имѣло въ Астрахани уже вполнѣ организованный характеръ. Здѣсь, въ ближайшемъ вѣданіи мѣстныхъ воеводъ, имѣлся особый Дѣловой дворъ,—адмиралтейство съ точки зрѣнія современной намъ терминологіи,—на обязанности котораго лежало сооруженіе судовъ для Каспійскаго моря. До насъ дошла цѣлая серія актовъ, дающихъ намъ возможность познакомиться съ организаціею и дѣятельностью этого весьма интереснаго, для своей эпохи, учрежденія [208]).

При астраханскомъ „дѣловомъ дворѣ“ состоялъ цѣлый штатъ мастеровъ корабельнаго дѣла, находившихся подъ начальствомъ особаго лица, носившаго наименованіе „головы дѣлового двора“;

---

[207]) См. статью В. Е. Рудакова: „Каспійское море“, въ 28-мъ полутомѣ Энциклопедическаго Словаря Ефрона и Брокгауза, гдѣ указывается и литература предмета.

[208]) См. рядъ актовъ въ „Дополненіяхъ къ Актамъ Историческимъ“, изд. Археограф. Коммиссіи, т. VIII, подъ № 60.

здѣсь же вѣдались „кормщики“, т. е. шкипера, которымъ ввѣрялось управленіе царскими мореходными бусами. Необходимый для кораблестроенія лѣсъ сплавлялся въ Астрахань изъ Казани, въ плотахъ; отсюда же доставлялись на дѣловой дворъ канаты, веревки, инструменты для судостроенія, якоря, весла и т. п., такъ что въ этомъ отношеніи Казань, еще до основанія въ ней адмиралтейства, имѣла уже близкое соотношеніе къ каспійскому кораблестроенію. Такъ, напримѣръ, въ 1679 г. изъ Казани доставлено было въ Астрахань: 150 пятисаженныхъ бревенъ, 203 бревна четырехсаженныхъ, 3002 бревна трехсаженныя, 1950 тесинъ, 4850 драницъ, четырехпудовый якорь, 20 бухтъ канатовъ и т. п.

Сохранилась до насъ и выпись относительно морскихъ судовъ, числившихся въ 1679 г. причисленными къ астраханскому порту и состоявшихъ въ вѣданіи мѣстнаго дѣлового двора. Въ этой выписи читаемъ мы, напримѣръ:

„Корабль, да полукорабль, а стоятъ въ Кутумовѣ рѣкѣ; корабль—ветхой, дно и бока сгнили, въ ходъ не годится, а на немъ припасовъ: три дерева шеголныхъ (т. е. мачты), съ кругами деревянными, а на носу, на водорѣзѣ, перила рѣшетчатые, а подъ перилами левъ рѣзной, крашенный; на носу чердакъ (каюта), а на кормѣ два чердака—верхніе да нижніе.... Въ кораблѣ четыре якоря лапчатыхъ большихъ; по сторонамъ 22 окошка (т. е. порты) безъ закрышекъ“ и т. д.

Въ вѣданіи астраханскаго дѣлового двора числились не только корабли и полукорабли каспійской флотиліи, но и такъ называвшіеся „ясаульные струги“—нѣчто въ родѣ позднѣйшихъ „гардкоутовъ“ волжско-каспійской военно-морской охранной флотиліи. На этихъ стругахъ, которые раздѣлялись на „волжскіе“ и „морскіе“, крейсировали по Волгѣ и Каспію стрѣлецкіе отряды „для береженья“,—т. е. для охраны судоходства отъ разбойничьихъ нападеній.

Мы видимъ, такимъ образомъ, что во второй половинѣ XVII вѣка астраханское кораблестроеніе было поставлено уже на болѣе или менѣе правильно организованную почву.

Не чужда была московскому правительству и мысль объ учрежденіи у насъ в о е н н а г о ф л о т а. Были даже попытки практическаго осуществленія этой мысли, относящіяся къ царствованію Алексѣя Михайловича, хотя, какъ мы знаемъ, уже тотчасъ за покореніемъ Казани возникаетъ здѣсь флотилія военно-рѣчныхъ судовъ для несенія лѣтнихъ „плавныхъ“ службъ. Въ царствованіе Алексѣя Михайловича, послѣ присоединенія къ Рос-

сіи части Ливоніи, бояринъ Ордынъ-Нащокинъ, которому ввѣрено было управленіе вновь присоединеннымъ краемъ, завелъ такую же рѣчную флотилію на рѣкѣ Западной Двинѣ, просуществовавшую, впрочемъ, не долго: она была уничтожена въ силу условій Кардисскаго мира съ Швеціей (1661 г.).

Эта неудача не остановила правительство „тишайшаго“ царя: мысль о военномъ флотѣ не была заброшена и ее рѣшили осуществить на Каспійскомъ морѣ, причемъ во главѣ всего дѣла поставленъ тотъ же бояринъ А. Л. Ордынъ-Нащокинъ, бывшій, вѣроятно, и его иниціаторомъ. Задуманное кораблестроеніе было сосредоточено въ вѣдомствѣ Приказа Новгородской Чети, первоприсутствующимъ котораго и состоялъ Ордынъ-Нащокинъ, мѣстомъ же для судостроительныхъ работъ избрано дворцовое с е л о Дѣдиново, на рѣкѣ Окѣ (въ коломенскомъ уѣздѣ), такъ какъ эта мѣстность представлялась весьма удобною съ точки зрѣнія разработки лѣсныхъ кораблестроительныхъ матеріаловъ. 19 іюня 1667 г. состоялся по этому поводу слѣдующій царскій указъ:

„Великій государь царь и великій князь Алексѣй Михаиловичъ, всея Великія и Малыя и Бѣлыя Россіи Самодержецъ, указалъ для посылокъ изъ Астрахани на Хвалынское море дѣлать корабли въ коломенскомъ уѣздѣ, въ селѣ Дѣдиновѣ, и то корабельное дѣло вѣдать въ Приказѣ Новгородской Чети, боярину Аѳанасью Лаврентьевичу Ордынъ-Нащокину, да думнымъ дьякамъ Герасиму Дохтурову, да Лукьяну Голосову, да дьяку Ефиму Юрьеву“.

На Москвѣ не оказалось, однако же, людей, знакомыхъ съ кораблестроеніемъ. Стали, тѣмъ не менѣе, наводить справки и оказалось, что на царской службѣ имѣется иноземецъ, полковникъ Корниліусъ Ванъ-Буковенъ, который „на многія моря хаживалъ на корабляхъ, и морской корабельный бой ему за обычай, и корабельное дѣло знаетъ“; этого то Ванъ-Буковена и было рѣшено приспособить къ дѣлу дѣдиновскаго кораблестроенія. Одновременно съ тѣмъ подряжены были въ Голландіи, для русской службы, и спеціалисты корабельнаго дѣла, именно: а) Давидъ Бутлеръ, обязавшійся за 100 гульденовъ въ мѣсяцъ, не считая кормовыхъ денегъ, „его царскому величеству служити на морѣ Хвалынскомъ капитаномъ и кормщикомъ-генераломъ“ и поставленный во главѣ всей будущей каспійской флотиліи; б) Ламбертъ Гельтъ, договорившійся за 80 гульденовъ въ мѣсяцъ и кормовыя деньги „служити его царскому величеству корабельщикомъ, ѣхати въ Астрахань и тамо на кораблѣ или суднѣ, которое къ тому

потребно обрящется или сдѣлано будетъ, ѣздить на море Хвалынское и къ берегамъ персидскимъ"; в) и г) Вильямъ и Тимоѳей Ванъ-денъ-Стреки—„быти въ службѣ царскаго величества въ кормщикахъ и корабельныхъ плотникахъ" и д) Антонъ Минстеръ—„работный корабельный человѣкъ". Сверхъ этихъ лицъ въ Голландіи же были заподряжены еще 9 человѣкъ младшихъ корабельныхъ мастеровъ и 17 человѣкъ разныхъ другихъ спеціалистовъ. Главными производителями работъ назначены Ванъ-Буковенъ и Ламбертъ Гельтъ; общее вѣданіе работами возложено на прикомандированныхъ для этой цѣли изъ Москвы Якова Леонтьева Полуехтова и подъячаго Степана Петрова.

Осенью 1667 г. на дѣдиновскихъ верфяхъ заложены были два крупныхъ судна—корабль „Орелъ" и яхта, да три мелкихъ судна—два шняка и одинъ ботъ. Кораблестроительныя работы пошли не особенно то успѣшно,—чувствовался ощутительный недостатокъ и въ мастерахъ, и въ матеріалахъ: то не могли найти хорошихъ плотниковъ, то не оказывалось знающаго дѣло парусника или якорщиковъ; не находилось даже мастера, который сумѣлъ бы вырѣзать „коруну" (корону) для носового украшенія корабля. Завязалась на этой почвѣ безконечная переписка Дѣдинова съ Москвою, знакомящая насъ со всѣми перепетіями дѣдиновскаго кораблестроительнаго дѣла. Царь Алексѣй интересовался скорѣйшимъ окончаніемъ работъ и въ началѣ 1668 г. полученъ былъ въ Дѣдиновѣ царскій указъ о томъ, что бы „корабли дѣлать на-спѣхъ, что бъ къ веснѣ были готовы".—„И у меня, холопа твоего,—отписывался Яковъ Полуехтовъ,—корабль и яхту дѣлаютъ, а у корабля, государь, дно и стороны основаны и кривыя деревья (шпангоуты?) всѣ прибиты"; тѣмъ не менѣе, для ускоренія работъ, Полуехтовъ просилъ двадцать дополнительныхъ человѣкъ плотниковъ.

Только къ осени 1668 г. доведены были работы до благополучнаго окончанія. Рѣшили было тотчасъ же спускать суда на воду и вывести ихъ въ Волгу—но и тутъ вышла заминка: полковникъ Ванъ-Буковенъ и подъячій Кишмутинъ донесли въ Москву, что „въ Окѣ рѣкѣ вода мала,—идти кораблямъ не мочно". Очевидно, что на этой почвѣ между дѣдиновскими кораблестроителями возникли распри; по крайней мѣрѣ въ октябрѣ Полуехтовъ отписываетъ, въ свою очередь, въ Москву, что „въ Окѣ рѣкѣ вода, де, велика и кораблямъ идти мочно, а подъячій съ полковникомъ пьютъ и бражничаютъ, и о государевѣ дѣлѣ не радѣютъ, что бъ кораблямъ въ селѣ Дѣдиновѣ зимовать".....

Такъ оно и вышло: въ ту же осень прибыли изъ Амстердама капитанъ Давидъ Бутлеръ съ нанятыми вмѣстѣ съ нимъ голландскими моряками, наступила зима—а дѣдиновская флотилія все еще покоилась на стапеляхъ дѣдиновской верфи. Тутъ пошли новыя пререканія: возникли сомнѣнія въ пригодности корабля „Орелъ“ для плаванія по Каспійскому морю. Въ виду этого въ началѣ марта 1669 г. потребовано заключеніе отъ капитана Бутлера съ его моряками, а также отъ нѣкоего астраханца, хорошо знакомаго съ условіями мореходства, по вопросу: „мочно ли на томъ кораблѣ на Хвалынскомъ морѣ ходити?“ Голландскіе моряки отвѣтили, что „корабль и яхта на Хвалынскомъ морѣ для хода сдѣланы—годны“, а астраханецъ добавилъ къ этой экспертизѣ, что „и бусы, де, на Хвалынскомъ морѣ ходятъ, а дѣлаютъ ихъ на тотъ же образецъ“.

Весною 1669 г. начались приготовленія къ спуску судовъ на воду. Одновременно съ тѣмъ въ Нижній-Новгородъ и въ Казань посланы царскія грамоты относительно встрѣчи и дальнѣйшаго препровожденія флотиліи. Артиллерія „Орла“, заключавшаяся изъ шести пушекъ фунтового калибра, въ Дѣдиново къ снятію флотиліи съ якоря поспѣть не могла и была отправлена на стругахъ въ Казань, гдѣ корабль и долженъ былъ ее принять. Любопытны сохранившіяся данныя относительно стоимости всего дѣдиновскаго кораблестроенія 1667—1669 годовъ: корабль „Орелъ“, яхта, два шняка и ботъ обошлись казнѣ, со всѣмъ вооруженіемъ и припасами, всего въ 9021 рубль 25 алтынъ и ½ деньги.

Наконецъ, 12 мая 1669 г., спущенная на воду флотилія отвалила отъ села Дѣдинова и пустилась внизъ по Окѣ-рѣкѣ. Интересныя свѣдѣнія объ этомъ плаваніи оставилъ намъ иностранецъ Іоганъ Стрюсъ, исходатайствовавшій себѣ разрѣшеніе спуститься на „Орлѣ“, по торговымъ дѣламъ, до Персіи. По словамъ этого автора, экипажъ „Орла“ составлялся изъ полковника, подполковника, капитана (Д. Бутлеръ), лекаря, переводчика, писаря, корабельнаго мастера, штурмана, плотника и его подмастерья, парусныхъ дѣлъ мастера и комплекта матросовъ; въ составѣ экипажа было двадцать человѣкъ голландцевъ.

Плаваніе открылось вполнѣ благополучно. 17 мая флотилія была у Рязани, 23—въ Муромѣ, 8 іюня вышла на Волгу и бросила якорь у Нижняго-Новгорода; 12 іюня флотилія отвалила отъ Нижняго, 29 прошла Васильсурскъ, а 5 іюля подошла къ Казани, втянувшись въ рѣку Казанку. Принявъ здѣсь артиллерію, фло-

тилія пустилась въ дальнѣйшій путь и 24 августа прибыла въ Астрахань.

Судьба корабля „Орелъ“ была весьма печальна: онъ былъ сожженъ бандами Стеньки Разина, попавъ въ волжскихъ низовьяхъ въ самый водоворотъ мятежнаго движенія, поднятаго въ 1669 г. удалымъ предводителемъ понизовой вольницы. Такъ окончилась неудачная попытка правительства царя Алексѣя Михаиловича создать на Каспійскомъ морѣ военный флотъ [209]).

Почти едновременно съ эпохою дѣдиновскаго кораблестроенія возникъ и другой проэктъ оживленія каспійскаго мореплаванія. Этотъ проэктъ, предложенный въ 1668 г. переводчикомъ Посольскаго Приказа Андреемъ Виніусомъ, имѣлъ въ виду созданіе на Каспійскомъ морѣ галернаго флота, по образцу такихъ же флотовъ, имѣвшихся въ государствахъ Западной Европы.

Андрей Виніусъ предлагалъ строить для Каспійскаго моря суда особаго типа—„на подобіе каторги, съ веслами“, въ виду того, что „такія каторги по свойству того Хвалынскаго моря лучше и пригоднѣйше кораблей тѣмъ, что то море глубокостью не какъ океанъ, а того ради во время бури валы ходятъ не таковы велики, но часты, и тѣмъ кораблю чинится великая шкода, а тою каторгою мочно угрести“.... Для гребли на этихъ судахъ авторъ проэкта рекомендовалъ употреблять колодниковъ—„всякихъ воровъ и бусурманскихъ полоняниковъ, на цѣпяхъ, что бы не разбѣжались и зла не учинили“ [210]). Вскорѣ послѣ того заведенныя у насъ, съ принудительными работами на нихъ преступниковъ, эти „каторги“ (или—„галеры“) и дали начало термину „каторжныя работы“, до сихъ поръ сохраняющемуся въ нашемъ уголовномъ кодексѣ.

Таковы были первыя попытки заведенія на Каспійскомъ морѣ военнаго флота, предшествовавшія учрежденію Казанскаго адмиралтейства.

Исторія этого послѣдняго выходитъ за предѣлы рамокъ нашего настоящаго изложенія.

---

[209]) Для исторіи кораблестроенія въ с. Дѣдиновѣ см. „Дополненія къ Актамъ Историч.“, т, V, №№ 46—47. См. также „Древн. Росс. Вивліоѳ.“ (1788 г.), ч. III, стр. 463 и слѣд.

[210]) Дополн. къ Актамъ Историч., т. V, № 80.

ГЛАВА VI.

Сибирскіе водные пути сообщенія.

Общая характеристика поступательнаго движенія русской народности на азіатскій востокъ.—Роль водныхъ путей сообщенія въ дѣлѣ распространенія русскаго владычества въ Сибири.—Гидрографическія условія сѣверно-азіатскаго материка.—Великій магистральный сибирскій водный путь.—Историческій взглядъ на начало русскаго знакомства съ сибирскимъ Зауральемъ.—Начальное покореніе Сибири и его пути.—Дальнѣйшіе успѣхи русскаго движенія въ Сибири въ концѣ XVI и въ первые годы XVII вѣковъ. Основаніе остроговъ и городовъ.—Открытіе береговъ Енисея и начальное распространеніе русскаго владычества въ бассейнѣ этой рѣки.—Успѣхи русскаго движенія на сибирскій востокъ въ первое двадцатипятилѣтіе XVII вѣка.—Основаніе городовъ Енисейска и Красноярска.—Кеть-Кемскій волоковой путь между бассейнами Оби и Енисея.—Исторія открытія рѣки Лены и первые успѣхи русскаго движенія въ ленскій бассейнъ.—Соперничество сибирскихъ сѣверянъ и южанъ.—Водные пути между бассейнами Енисея и Лены.—„Ленскій волокъ"; его значеніе, описаніе и условія передвиженія имъ.—Русское движеніе внизъ по р. Ленѣ и основаніе Якутска.—Гидрографія восточной Сибири и ея содѣйствіе дѣлу присоединенія и колонизаціи края.—Русскіе успѣхи на Заленскомъ востокѣ.—Русскіе на р. Амурѣ.—Экспедиція Василія Пояркова и другія экспедиціи въ Даурскую землю. Начало отношеній къ Китаю.—Роль г. Якутска и якутскихъ воеводъ въ дѣлѣ распространенія надъ восточною Сибирью русскаго владычества.—Открытіе путей къ Охотскому морю и Ледовитому океану. „Охотскій волокъ".—Очеркъ русскихъ экспедицій на сѣверъ и сѣверо-востокъ Сибири послѣ основанія Якутска.—Современное описаніе восточно-сибирскихъ остроговъ, зимовьевъ и водныхъ къ нимъ путей.—Описаніе Амурскаго воднаго пути.—Общій взглядъ на сибирскіе водные пути сообщенія.

Исторія присоединенія Сибири и постепеннаго проникновенія въ нѣдра ея русскаго вліянія и русской колонизаціи—представляетъ собою, безспорно, одну изъ любопытнѣйшихъ страницъ въ исторіи поступательнаго движенія русской культуры, вообще.

Невольно въ изумленіи останавливаешься передъ интенсивностью неудержимаго стремленія русекой народности на далекій азіатскій востокъ послѣ того момента, когда піонерамъ ея удалось перешагнуть черезъ Уральскій хребетъ и твердою ногою стать въ равнинахъ нынѣшней Западной Сибири; невольно поражаешься тѣмъ неустрашимымъ упорствомъ, тою энергіею труда, тою находчивостью и доморощенною „смекалкою", съ которыми шелъ здѣсь впередъ піонеръ русской колонизаціи, углубляясь въ невѣдомыя дебри, тайги и пустыни, не останавливаясь въ своемъ по-

ступательномъ движеніи ни передъ физическими препятствіями, ни передъ тяжелыми лишеніями, ни передъ противодѣйствіемъ аборигеновъ края....

Шагъ за шагомъ слѣдуя, въ утлыхъ суденышкахъ или на плотахъ, вдоль направленія безчисленныхъ сибирскихъ рѣкъ, преодолѣвая междурѣчные волоки, переваливая черезъ горные хребты, прорубая себѣ пути въ дѣвственныхъ лѣсахъ, смѣло перебрасывался здѣсь русскій человѣкъ изъ бассейна одной великой сибирской рѣки—въ бассейнъ другой такой же рѣки. Едва успѣлъ онъ утвердиться въ громадномъ бассейнѣ рѣки Оби, въ который проникъ черезъ рѣки восточной части сосѣдняго Камскаго бассейна, какъ мы видимъ его уже властно хозяйничающимъ въ бассейнѣ рѣки Енисея, слѣдомъ затѣмъ—въ бассейнѣ „великой рѣки Лены"; наконецъ—у побережій Охотскаго и нынѣшняго Берингова морей; одновременно съ этимъ движеніемъ на востокъ, быстрыми налетами распространяетъ онъ свое владычество, на сѣверъ—до Ледовитаго океана, на югъ—до озера Байкала и рѣки Амура. Менѣе нежели въ сто лѣтъ,—отчасти съ оружіемъ въ рукахъ, отчасти путемъ мирнаго, трудового, движенія впередъ,—отвоевываетъ себѣ здѣсь русскій человѣкъ безъ малаго 120 градусовъ по широтѣ, т. е. почти одну треть соотвѣтственнаго пояса земнаго шара!....

Мы имѣемъ въ данномъ случаѣ дѣло съ явленіемъ, положительно безпримѣрнымъ въ всеобщей исторіи, въ особенности въ виду тѣхъ условій, при которыхъ совершилось это колоссальное движеніе Руси въ глубь негостепріимной сѣверной Азіи. Это движеніе не представляетъ ничего общаго съ великими поступательно-завоевательными движеніями народовъ, примѣры каковыхъ даетъ намъ исторія и какими выступаютъ передъ нами, напримѣръ, азіатскіе походы Александра Македонскаго, великое переселеніе народовъ, движеніе тюрко-монгольскихъ выходцевъ изъ Азіи въ Европу, военныя авантюры Наполеона I, взбаломутившія собою всю Европу, и т. п. историческія явленія, творившія исторію или перекраивавшія карту современнаго имъ политическаго міра.

Въ совершенно иномъ свѣтѣ представляется намъ совершившееся въ XVII вѣкѣ движеніе русской культуры отъ подножія Урала къ крайнимъ восточнымъ предѣламъ сѣверно-азіатскаго материка. Оно не было результатомъ систематически-задуманнаго завоевательнаго плана, оно не было и стихійнымъ народнымъ движеніемъ. Мало того: въ этомъ движеніи на востокъ почти не замѣчаемъ мы государственнаго почина, подъ лозунгомъ котораго

совершилось бы неустанное стремленіе русскихъ людей впередъ, черезъ горы, рѣки, лѣса и пустыни, подъ могучимъ знаменемъ котораго совершено было бы присоединеніе къ Руси всего необъятнаго сѣвера Азіи, отъ Урала до Камчатки, отъ Сѣвернаго Ледовитаго океана до предѣловъ Китая. Частный починъ, иниціатива отдѣльныхъ, единичныхъ, силъ—вотъ что поражаетъ насъ и что представляется въ высшей степени характернымъ въ исторіи присоединенія Сибири. Частнымъ починомъ, въ лицѣ именитыхъ людей Строгоновыхъ и гулящаго казака Ермака Тимоѳеевича, открылось великое дѣло присоединенія Сибири; въ огромномъ большинствѣ случаевъ частная иниціатива сопутствуетъ, въ теченіи всего XVII-го вѣка, и дальнѣйшему успѣху этого историческаго процесса, какъ мы подробнѣе убѣдимся въ этомъ въ своемъ мѣстѣ. Личное усмотрѣніе мѣстныхъ городовыхъ воеводъ и прикащиковъ, всемѣрно обязанныхъ, въ силу данныхъ имъ наказовъ, „великаго государя прибыли искати“ и съ этою цѣлью посылающихъ развѣдочныя партіи для сыска „новыхъ землицъ“, съ которыхъ можно было бы собирать на великаго государя ясакъ и другіе доходы; служебныя экскурсіи мѣстныхъ служилыхъ и ратныхъ людей, временами принимавшія характеръ трудныхъ экспедицій и приводившія къ совершенно новымъ и неожиданнымъ открытіямъ; своекорыстная дѣятельность промышленниковъ („опытовщиковъ“), на собственный страхъ углублявшихся въ невѣдомыя страны для розыска мѣховъ, „рыбьяго зуба“ (моржевыхъ клыковъ), мамонтовой кости, рудъ и другихъ предметовъ вывозной торговли—таковы тѣ скромные, не всегда даже и для глазъ историка замѣтные, факторы, которые не только отдали всю великую Сибирь подъ высокую руку московской державы, но и впервые обогатили географическую науку болѣе или менѣе обстоятельными свѣдѣніями о сѣверо-азіатскомъ материкѣ.

Мы уже въ достаточной степени знакомы съ тою огромною ролью, которая выпала на долю рѣчныхъ путей сообщенія въ государственной и экономической жизни древней Руси. Еще болѣе значительная роль выпала на ихъ долю въ дѣлѣ первоначальнаго покоренія Сибири и дальнѣйшаго распространенія русскаго владычества въ Сѣверной Азіи.

Это и не представляется, впрочемъ, удивительнымъ. Уже бѣглый взглядъ на карту Сѣверной Азіи знакомитъ насъ съ ея чрезвычайно выгодными гидрографическими условіями. Весь необъятный сѣверно-азіатскій материкъ, ограничиваемый съ юга непрерывною цѣпью горныхъ хребтовъ и пред-

ставляющій уклонъ на сѣверъ, по направленію къ Ледовитому Океану, прорѣзывается въ этомъ послѣднемъ направленіи тремя величественными рѣками—Обью, Енисеемъ и Леною. Всѣ три рѣки образуютъ обширные бассейны, причемъ отдѣльные притоки этихъ рѣкъ, въ особенности же въ среднемъ и верхнемъ теченіяхъ ихъ, весьма близко сходятся между собою, установляя между всѣми тремя рѣчными бассейнами самую тѣсную гидрографическую связь, легко возстановляемую на предлагаемой вниманію читателей картѣ (см. карту № XXXI), въ той именно зонѣ ея, которая заключена между 55-мъ и 60-мъ градусами сѣверной широты. Эта связь настолько тѣсна, что ею намѣчается почти сплошной, прерываемый всего тремя междурѣчными волоками, водный путь, простирающійся отъ Уральскаго хребта до побережья Охотскаго моря, на протяженіи 4500 верстъ—высчитывая его по географической параллели, 5500 верстъ—высчитывая его по прямой (безъ излучинъ) линіи теченія образующихъ его рѣкъ и, конечно, не менѣе 8-ми тысячъ верстъ, принимая въ расчетъ дѣйствительную линію теченія.

Мы еще будемъ имѣть случай возвратиться къ болѣе подробному историческому обслѣдованію этого колоссальнаго воднаго пути, являющагося магистральнымъ въ историческомъ процессѣ поступательнаго движенія русской народности на Дальній Востокъ, пока же ограничимся лишь самымъ общимъ и схематическимъ указаніемъ его направленія, что мы полагаемъ полезнымъ въ виду лучшей оріентировки читателя въ нашемъ послѣдующемъ изложеніи. Путь этотъ достаточно рельефно выступаетъ на нашей картѣ № XXXI. Начинаясь отъ верховьевъ рѣки Туры, гдѣ онъ вступаетъ въ связь (ср. нашу карту № XXX) съ камскимъ бассейномъ черезъ посредство р. Чусовой, этотъ путь направляется изъ Туры, черезъ части теченій рѣкъ Тобола и Иртыша, въ рѣку Обь (возможнымъ представляется здѣсь также перевалъ изъ Иртыша въ Обь черезъ посредство рѣкъ Демьяна и Васюгана) и этою послѣднею до устья ея праваго притока Кети. Рѣкою Кетью интересующій насъ путь поднимался до ея верховьевъ, гдѣ находился волокъ къ рѣкѣ Большему Касу—притоку Енисея. Этотъ волокъ хорошо извѣстенъ современной русской гидротехникѣ: въ мѣстности именно этого волока, при посредствѣ цѣлой системы рѣчекъ и озеръ [211]), сооруженъ въ наши дни Обь-

[211]) Масштабъ нашей карты не позволилъ намъ въ деталяхъ возстановить гидрографію этого волока,—спеціалистамъ же она въ полной мѣрѣ извѣстна.

Енисейскій каналъ, соединяющій бассейны обѣихъ рѣкъ какъ разъ по исторически сложившемуся направленію торгово-промышленнаго и колонизаціоннаго движенія на востокъ. Преодолѣвъ кетьскасинскій волокъ и вступивъ въ воды рѣки Енисея, нашъ путь поднимается, вверхъ по теченію послѣдней, до устья Верхней Тунгуски, которою шелъ до устья ея праваго притока Илима, въ верховьяхъ котораго уже въ половинѣ XVII в. возникъ городъ Илимскъ. Здѣсь находился историческій „Ленскій волокъ", которымъ, черезъ посредство ленскаго притока Кута, путь переходилъ въ рѣку Лену, спускаясь послѣднею до устья рѣки Алдана. Вступивъ въ воды Алдана, наша магистраль поднималась ею до устья р. Мая, послѣднею шла до устья р. Юдомы, Юдомою поднималась до ея верховьевъ. Здѣсь находился другой, также историческій, волокъ—„Охотскій", которымъ нашъ путь переваливалъ въ рѣку Охоту, а этою послѣднею спускался до ея впаденія въ Охотское море, гдѣ уже въ 1649 г. возникло поселеніе „Косой Острожекъ" (будущій г. Охотскъ).

Только что описанный нами великій сибирскій водный путь не сразу сдѣлался достояніемъ русской торгово-промышленности и русской колонизаціи и, коснувшись его, мы нѣсколько опередили послѣдовательность повѣствованія объ историческомъ ходѣ русскаго движенія въ глубь сѣверно-азіатскаго материка.

Возвратимся же къ изложенію историческаго хода событій.

Долго оставалась Сибирь загадочною, окруженною ореоломъ сказочной таинственности, страною не только для западно-европейскихъ географовъ, но и для русскихъ людей, разселенныхъ почти на рубежѣ Азіи. Баснословный характеръ древнѣйшихъ русскихъ свѣдѣній относительно странъ, прилегающихъ къ Уральскому хребту (въ его сѣверной части), съ достаточною рельефностью обрисовывается въ извѣстномъ лѣтописномъ разсказѣ (конца XI вѣка) о невѣдомыхъ и недоступныхъ горахъ, расположенныхъ у Лукоморья и въ нѣдрахъ которыхъ заключены люди, издающіе изъ глубины этихъ горъ „кличъ великъ и говоръ", будучи заклепанными въ нихъ Александромъ, царемъ македонскимъ. Ранѣе всѣхъ другихъ извѣстною сдѣлалась сѣверо-западная Сибирь новгородцамъ, знавшимъ ее подъ довольно неопредѣленнымъ наименованіемъ „Югры" или „Югорской земли" и эксплоатировавшимъ естественныя богатства этой области, считавшейся крайнимъ сѣверо-восточнымъ предѣломъ владѣній Великаго Новгорода, еще въ XII и XIII вѣкахъ. Сношенія Новгорода съ Югрою

поддерживались и въ позднѣйшія эпохи. Такъ, къ 1364 году относится извѣстное лѣтописное свидѣтельство о походѣ новгородцевъ въ Югру, во время котораго новгородскимъ дружинамъ удалось достигнуть рѣки Оби, т. е. перваго западнаго звена обширной водной системы, орошающей сѣверно-азіатскій материкъ.

Что касается Руси центральной, то болѣе или менѣе обстоятельныя свѣдѣнія ея о странахъ, лежащихъ за Уральскимъ хребтомъ, относятся лишь къ эпохамъ, послѣдовавшимъ за татарскимъ покореніемъ. Долго, тѣмъ не менѣе, не могъ быть открытымъ для русскихъ тотъ магистральный путь въ Сибирь, которымъ пользовались позднѣйшіе піонеры русскаго движенія въ Сѣверную Азію, по историческому направленію котораго врѣзалась въ нѣдра послѣдней и нынѣшняя великая сибирская желѣзнодорожная магистраль—путь, пролегающій черезъ среднее Пріуралье, по водораздѣлу между восточными притоками Камы и системою западнаго притока Оби, рѣки Иртыша. Этотъ кратчайшій путь изъ центральной Руси въ Сибирь долго оставался закрытымъ для насъ, загражденный могуществомъ Булгарскаго царства, а затѣмъ и возникшаго на развалинахъ его царства Казанскаго, ревниво стоявшихъ на стражѣ камскаго воднаго пути, открывавшаго торный естественный путь въ среднее Пріуралье. Этотъ путь могъ сдѣлаться для насъ открытымъ лишь съ паденіемъ политической самостоятельности Казани, какъ это, въ дѣйствительности, и оправдалось на событіяхъ второй половины XVI вѣка. Въ 1552 году пала Казань, и уже въ 1567 году посланцы Грознаго московскаго царя, казаки Иванъ Петровъ и Бурнашъ Ялычевъ, отправляются провѣдывать до тѣхъ поръ неизвѣстныя зауральскія страны, побывавъ въ Монголіи, Манджуріи и Китаѣ, достигнувъ Пекина и составивъ для своего государя подробное описаніе земель, расположенныхъ между озеромъ Байкаломъ и нынѣшнимъ Японскимъ моремъ [212]).

Мы имѣемъ, впрочемъ, свидѣтельства и о болѣе раннихъ, еще предшествующихъ паденію Казани, попыткахъ Московскаго государства пробить себѣ путь на азіатскій востокъ, пользуясь съ этою цѣлью сѣверными, проторенными еще новгородцами, путями въ Югорскую землю; мы уже знакомы съ этими сѣверными водными путями, гидрографическимъ матеріаломъ для которыхъ послужили сближающіеся притоки двухъ сѣверныхъ рѣчныхъ бас-

---

[212]) См. подробности у Карамзина: „Исторія госуд. росс.," т. IX (изд. 1852 г.), стр. 373 и примѣч. 648.

сейновъ—печорскаго и нижне-обскаго. Въ 1483 г. сѣверными путями ходили на Югру и на вогуличей полки великаго князя Іоанна III, достигнувшіе рѣкъ Оби и Иртыша; въ 1499 г. рѣкою Печорою ходила войною къ Каменному Поясу (Уралу) московская рать подъ предводительствомъ воеводъ князей Семена Курбскаго м Петра Ушатаго. Эти походы мало содѣйствовали, однако, усвоенію на Руси болѣе или менѣе точныхъ свѣдѣній о Сибири, за исключеніемъ, развѣ только, района нижняго (отъ устья до впаденія Иртыша) теченія Оби, гдѣ русскіе люди временами появлялись съ сѣверо-запада то въ качествѣ мирныхъ торговцевъ и промышленниковъ, то въ качествѣ военныхъ авантюристовъ. Насколько слабы были у насъ познанія о Сибири даже въ первой трети XVI вѣка, нагляднѣйшимъ примѣромъ тому служатъ „Записки о Московіи“ барона С. Герберштейна, черпавшаго географическія свѣдѣнія о сопредѣльномъ Россіи востокѣ изъ русскихъ источниковъ и, тѣмъ не менѣе, сообщающаго лишь баснословія относительно странъ, лежащихъ по р. Оби, выше впаденія въ послѣднюю Иртыша. Рѣка Обь, по словамъ Герберштейна, вытекаетъ изъ „озера Китая“, отдаленнаго отъ устья Иртыша на пять мѣсяцевъ пути; самыя верховья р. Оби населяетъ онъ какими то лишенными дара слова „черными людьми“, обладающими чуднымъ свойствомъ ежегодно умирать на зимнее время съ тѣмъ, что бы снова оживать съ наступленіемъ весенняго тепла и т. п.

Да и мудрено было русскимъ людямъ, какъ мы объ этомъ уже упоминали, пробить себѣ торную дорогу въ Сибирь, а вмѣстѣ съ тѣмъ пріобрѣсти и болѣе точныя свѣдѣнія о Сѣверной Азіи въ ту пору, когда стояло еще самостоятельное Казанское царство, заступавшее Руси пути на востокъ. Пала Казань—и слѣдомъ затѣмъ мощнымъ и неудержимымъ потокомъ прорывается русское движеніе въ Азію, кладется твердое и безповоротное начало покоренію великаго сѣверно-азіатскаго материка. Но уже не трудными и окольными сѣверными путями совершается теперь это движеніе: оно направляется черезъ бассейнъ рѣки Камы, изъ самаго сердца павшаго Казанскаго царства, намѣтивъ собою головной (западный) участокъ упомянутаго уже нами выше великаго воднаго пути, прорѣзывающаго всю Сибирь—отъ Урала и вплоть до Великаго океана.

Мы полагаемъ общеизвѣстными подробности частнаго почина Строгановыхъ, которымъ, въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ XVI вѣка, кладется основа подчиненію всей Сибири власти московской державы, а потому и не станемъ останавливаться ни на

критикѣ, ни на пересказѣ относящихся сюда лѣтописныхъ повѣствованій и непосредственно перейдемъ къ столь прославленному и даже получившему эпическую окраску подвигу атамана Ермака Тимоѳеевича и его вольной, гулящей, дружины,—подвигу, который справедливо почитается начальнымъ моментомъ болѣе нежели вѣкового процесса покоренія Сибири.

Путь, которымъ 1 сентября 1581 года двинулись въ походъ дружины Ермака для войны съ сибирскимъ „безбожнымъ салтаномъ“ Кучумомъ, подробно описанъ лѣтописными сказаніями и, въ своемъ мѣстѣ, нами уже приводился. Поднявшись въ стругахъ вверхъ по камскому притоку Чусовой, казаки изъ этой рѣки свернули въ ея притокъ р. Серебряную или Серебрянку и послѣднею поднялись до „сибирскаго волока“, отдѣляющаго Серебрянку отъ рѣки Жеравли (или Жаравли),—ближайшей рѣчки, принадлежащей уже къ обскому бассейну. Оставивъ въ сторонѣ болѣе нежели сомнительную хронологію, которою лѣтописи обставляютъ походъ Ермака [213]), отмѣтимъ лишь то обстоятельство, что, за позднимъ временемъ года, Ермаку на р. Жеравлѣ пришлось, повидимому, зазимовать, хотя нѣкоторыя лѣтописи указываютъ мѣсто его зимовки на р. Турѣ, въ мѣстности нынѣшняго города Тюмени. Миллеръ, извѣстный исторіографъ Сибири, передаетъ извѣстіе, будто въ его время (вторая четверть XVIII вѣка) на сибирскомъ волокѣ еще видны были остатки брошенныхъ имъ здѣсь камскихъ судовъ, днища которыхъ проросли высокими деревьями; Карамзинъ упоминаетъ о существовавшихъ еще въ его время остаткахъ укрѣпленій, сооруженныхъ Ермакомъ на р. Жеравлѣ. Съ наступленіемъ весенняго вскрытія рѣкъ (въ 1582 г.—по современному намъ, въ 1581 г.—по старинному, сентябрьскому, лѣтосчисленію) рать Ермака двинулась въ дальнѣйшій походъ. Рѣками Жеравлею, Баранчою и Тагиломъ казацкая флотилія выплыла въ рѣку Туру, гдѣ Ермаку довелось имѣть первыя удачныя для него столкновенія съ татарами. Выйдя въ рѣку Тоболъ, казаки на-голову разбили здѣсь высланнаго противъ нихъ сибирскаго царевича Маметкула и выплыли въ рѣку Иртышъ, на которой окончательно разгромили полчища царя Кучума, занявъ въ концѣ октября 1582 г. покинутую имъ столицу, городъ Искеръ или Сибирь (невдалекѣ отъ нынѣшняго г. Тобольска). Перезимовавъ

---

[213]) Такъ, напримѣръ, Строгановская лѣтопись утверждаетъ, будто дружина Ермака, выйдя въ походъ 1 сентября, 9 сентября вышла уже въ р. Туру,—несообразность очевидная.

здѣсь и ограничивая свою дѣятельность развѣдочными экспедиціями по Иртышу, съ наступленіемъ весны слѣдующаго года Ермакъ спустился этою рѣкою въ Обь, повоевавъ ее до нынѣшнихъ березовскихъ предѣловъ, т. е. войдя въ связь съ сѣвернымъ обскимъ воднымъ путемъ, уже издавна протореннымъ новгородцами.

Между тѣмъ дошедшія до Москвы извѣстія о самовольномъ походѣ „воровскихъ“ атамановъ на Сибирь, вызвавшемъ отвѣтныя нападенія сибирскихъ инородцевъ на камскія мѣста, не только не встрѣтили здѣсь сочувствія, но, наоборотъ, вызвали гнѣвъ Грознаго царя, вылившійся въ форму грозной царской грамоты на имя предполагаемыхъ коноводовъ всей этой затѣи—Строгановыхъ: „Послали вы,—читаемъ въ этой грамотѣ, отправленной изъ Москвы въ половинѣ ноября 1582 г., слѣдовательно всего нѣсколькими днями позже занятія Ермакомъ столицы сибирскаго царства,—волжскихъ атамановъ и казаковъ, Ермака съ товарищами, воевать сибирскія мѣста.... И то сталося вашимъ воровствомъ и измѣною, а только бы намъ служили, и вы бъ тѣхъ казаковъ на войну не посылали, а послали бъ ихъ и своихъ людей нашей земли Пермской оберегать“. Исчисливъ всѣ предшествовавшія воровства самовольныхъ „покорителей Сибири“, Грозный царь грозитъ имъ висѣлицею, а самимъ Строгановымъ—великою опалою въ томъ случаѣ, если они не возвратятъ въ Пермь, для „покрытія своихъ винъ“, посланныхъ на Кучума войною атамановъ и казаковъ[214]).

Ермакъ и его „воровскіе“ товарищи оказались, тѣмъ не менѣе, въ положеніи тѣхъ побѣдителей, которыхъ, по извѣстному афоризму—„не судятъ“. Самовольные покорители царства Кучума не только не были перевѣшаны, но посланная ими въ Москву, послѣ взятія Искера, депутація съ челобитьемъ о принятіи Сибири подъ цареву „высокую руку“ милостиво принята царемъ Иваномъ Васильевичемъ, всѣмъ атаманамъ и казакамъ объявлено великое царское жалованье, а въ Сибирь отправлено къ нимъ, подъ начальствомъ двухъ воеводъ, подкрѣпленіе ратными людьми.

Такимъ путемъ, не только безъ вѣдома государства, но даже въ противность его видамъ, совершено „воровскимъ“ атаманомъ Ермакомъ,—этимъ „русскимъ Пизарро“, какъ назвалъ его нашъ историографъ,—великое дѣло начальнаго покоренія Сибири. Дальнѣйшія перепетіи борьбы изъ за обладанія Сибирью, черезъ нѣсколько лѣтъ увѣнчавшіяся окончательнымъ водвореніемъ здѣсь

214) Дополн. къ Актамъ Историч., т. I, № 128.

русскаго владычества, не могутъ войти въ задачи настоящаго нашего изложенія.

Военныя предпріятія Ермака и замѣнившихъ его въ Сибири московскихъ воеводъ, въ связи съ колонизаціонными начинаніями правительства, быстро укрѣпили русское владычество въ бассейнѣ рѣки Оби. Отъ средняго теченія этой рѣки русское движеніе стало неуклонно распространяться внизъ и вверхъ по ея теченію, розыскивая себѣ дальнѣйшіе водные пути въ глубь сѣверно-азіатскаго материка. Распространеніе здѣсь русскаго владычества не преминуло, какъ и всегда, ознаменоваться поставленіемъ новыхъ городовъ и остроговъ, долженствовавшихъ сдѣлаться опорными пунктами для дальнѣйшаго утвержденія русскаго вліянія въ Сибири. Эта задача дальнѣйшаго покоренія Сибири, отмѣченная наиболѣе дѣятельными и серьезными шагами въ дѣлѣ укрѣпленія за Россіею вновь открываемыхъ и вновь присоединяемыхъ территорій, пріурочивается уже къ царствованіямъ Ѳеодора Ивановича и Бориса Годунова, такъ какъ Грозный Царь немногимъ пережилъ принесенную ему казаками вѣсть о совершившемся завоеваніи царства Кучума. Уже въ 1585 г. въ низовьяхъ р. Туры, на торномъ водномъ пути изъ Руси въ Сибирь, основывается воеводами Сукинымъ и Мяснымъ городъ Тюмень, на мѣстѣ бывшаго сибирскаго городка Чингія, а двумя годами позже, въ 1587 г., воевода Чулковъ закладываетъ при сліяніи Тобола и Иртыша городъ Тобольскъ, расположенный невдалекѣ отъ разореннаго искерскаго городища и получившій значеніе центральнаго военно-административнаго пункта вновь присоединеннаго края. Слѣдомъ затѣмъ русское разселеніе направилось, отъ устья р. Иртыша, внизъ и вверхъ по Оби: въ первомъ направленіи оно было отмѣчено построеніемъ города Березова (1592 г.), во второмъ—городовъ Сургута (1592 г.), Нарыма (1596 г.) и Томска (1604 г.), достигнувъ, такимъ образомъ, верхне-обскаго бассейна.

Слѣдуя отъ устья Иртыша вверхъ по теченію Оби и достигнувъ устья праваго ея притока Ваха, піонеры русскаго сѣверно-азіатскаго движенія вступили въ ту область средняго теченія р. Оби, въ которой, какъ это усматривается изъ нашей карты (XXXI), правые притоки этой рѣки весьма близко сходятся съ лѣвымъ притокомъ слѣдующей, въ направленіи къ востоку великой сибирской рѣки — Енисея, а именно: Вахъ — Елогуй, Тымъ-Сымъ, Кеть-Касъ и Кемь, Чулымъ-Качь (у г. Красноярска). Здѣсь, такимъ образомъ, представлялись русскому движенію крайне благопріятныя гидрографическія условія для того, чтобы

перебросится отсюда въ бассейнъ р. Енисея и, спускаясь внизъ по теченію послѣдняго, овладѣть всѣмъ этимъ бассейномъ, тѣмъ болѣе, что въ 1604 г. возникаетъ г. Томскъ, слѣдовательно все среднее теченіе Оби къ этому времени находилось уже въ русскомъ обладаніи. Не можетъ подлежать никакому сомнѣнію то, что уже въ первые годы XVII и даже въ послѣдніе годы XVI вѣковъ русскіе ратные и промышленные люди должны были узнать берега Енисея этими верхними путями, тѣмъ болѣе, что впослѣдствіе, какъ мы ниже увидимъ это, именно здѣсь создался ближайшій передаточный волоковой путь изъ бассейна Оби въ бассейнъ Енисея,—но объ этомъ начальномъ движеніи къ Енисею свѣдѣній до насъ не дошло и оно, во всякомъ случаѣ, не привело къ укрѣпленію русскаго владычества въ верхне-енисейскомъ бассейнѣ.

Утвержденіе московскаго могущества въ енисейскомъ бассейнѣ совершилось совершенно инымъ и, повидимому, нѣсколько неожиданнымъ путемъ: оно началось съ крайняго сѣвера, отъ береговъ Ледовитаго океана, и отсюда шло постепенно на югъ, слѣдуя противъ теченія р. Енисея.

Открытіе береговъ Енисея находится въ связи съ торгово-промышленными, а затѣмъ и фискальными, каботажными морскими плаваніями, совершавшимися русскими людьми вдоль западной части сибирскаго побережья Ледовитаго океана и въ особенно значительной степени развившимися, конечно, послѣ начальнаго покоренія Сибири. Въ литературѣ высказывались предположенія, что енисейскій край сдѣлался русскимъ извѣстнымъ еще въ восьмидесятыхъ годахъ XVI-го вѣка, вскорѣ послѣ смерти Ермака. Впрочемъ, первое историческое указаніе на открытіе береговъ нижняго теченія Енисея относится лишь къ 1598-му году; въ этомъ году достигъ ихъ Ѳедоръ Дьяковъ, посланный изъ г. Березова для разслѣдованія района рѣки Таза и для сбора здѣсь съ инородцевъ ясака. Два года спустя, въ 1600 году, посланы были сюда же, изъ Тобольска, письменные головы князья Шаховской и Хрипуновъ, которые болѣе обстоятельно обслѣдовали этотъ край и заложили на правомъ берегу р. Таза, верстахъ въ двухстахъ отъ ея устья, городъ Мангазею, который и становится базисомъ для утвержденія русскаго владычества какъ по этой рѣкѣ, такъ и по вновь открытому Енисею. Съ основаніемъ Мангазеи быстро стали развиваться здѣсь русская промышленность и русская колонизація, изыскивая себѣ отсюда новые пути какъ на югъ, такъ и на востокъ. Такъ, уже въ томъ

же 1600-мъ году дается царская жалованная грамота пинежскимъ и мезенскимъ промышленнымъ людямъ, которою, согласно ихъ челобитья, предоставляется разрѣшеніе „въ Мунгазею, моремъ и Обью рѣкою, и на Тазъ, и на Пуръ, и на Енисей имъ—ходити, и съ самоѣды, которые живутъ на тѣхъ рѣкахъ, на Тазу, и на Пурѣ, и на Енисеѣ—торговати повольно", ввозя сюда русскіе товары и вывозя отсюда сырье (преимущественно мѣха) и другія естественныя произведенія края. Очевидно, такимъ образомъ, что низовья р. Енисея уже въ самомъ началѣ XVII-го столѣтія пріобрѣтаютъ значеніе рынка для русской ввозной и вывозной торговли [215]).

Съ кончиною Бориса Ѳеодоровича Годунова (1605 г.), въ управленіе котораго, сначала въ качествѣ „изряднаго правителя", а затѣмъ и русскаго самодержца, сдѣлано было такъ много для распространенія русскаго владычества въ Сибири, русское государство вступило въ печальной памяти эпоху смутнаго времени, которое, тяжкимъ гнетомъ отозвавшись на условіяхъ внутренней жизни Европейской Россіи, не затормозило, однако же, инерціи мощнаго движенія Руси въ глубь Сѣверной Азіи, толчокъ которому данъ былъ за два десятка лѣтъ до того. „Въ сей періодъ времени,—замѣчаетъ по этому поводу К. И. Арсеньевъ,—русскіе прошли и покорили своей власти всѣ обширныя пустыни между Обью и Енисеемъ, съ запада на востокъ, и всѣ страны отъ Обской и Тазовской губы и Енисейскаго залива, вверхъ по теченію Енисея.... слѣдственно, остальную часть Томской и около трети Енисейской губерніи, что прибавило Россіи около 30 тысячъ квадратныхъ миль [216]).

Русское движеніе вверхъ по Енисею сопровождалось и основаніемъ новыхъ городовъ, въ которыхъ сосредоточивается административное вѣданіе вновь присоединяемыхъ территорій и которые, слѣдомъ затѣмъ, становятся центрами торгово-промышленной дѣятельности края. Явившись въ низовьяхъ Енисея, русскіе передовые отряды привели въ покорность въ его устьяхъ самоѣдовъ, а слѣдомъ за ними остяковъ, тунгусовъ и татарскія племена аринцевъ и качинцевъ (1607—1608 гг.). Поднимаясь вверхъ по Енисею, они въ 1607 г. основываютъ здѣсь,

---

[215]) Семеновъ: „Геогр.-Статист. Словарь", т. II, стр. 203; I. Е. Фишеръ: „Сибирская Исторія" (СПБ. 1774, стр. 204—206); „Энциклопедич. Словарь" Брокгауза и Ефрона, полут. XXII, стр. 648; „Акты Историческіе", т. II, № 30.

[216]) Арсеньевъ: „Статистическіе очерки Россіи" (СПБ., 1848), стр. 40.

вблизи впаденія въ Енисей рѣки Туруханa, Туруханскій острожекъ (впослѣдствіе г. Туруханскъ), въ разстояніи около трехсотъ верстъ какъ отъ Мангазеи, такъ и отъ Енисейской губы [217]). Въ 1618 г. сынъ боярскій Петръ Албычевъ и сотникъ Рукинъ кладутъ основаніе городу Енисейску, дѣлающемуся административнымъ центромъ средне-енисейскаго бассейна, а въ 1628 г. воевода Дубенскій приводитъ въ подчиненіе область, расположенную еще выше по теченію Енисея и основываетъ здѣсь, близь впаденія въ послѣдній р. Качи, острогъ Красный Яръ (г. Красноярскъ). Изъ дошедшаго до насъ подлиннаго акта объ основаніи г. Красноярска мы узнаемъ, что Дубенскій въ 1628 г. посланъ былъ изъ г. Енисейска мѣстнымъ воеводою Яковымъ Хрипуновымъ, съ отрядомъ ратныхъ людей, „вверхъ по Енисею рѣки, въ новыя землицы, приводити подъ государеву царскую высокую руку и для ясачнаго сбора". Собравъ здѣсь съ инородцевъ ясакъ, Дубенскій присмотрѣлъ „въ Новой Качинской землицѣ на рѣкѣ Енисеѣ, на яру, мѣсто угоже, высоко и красно, и лѣсъ всякой близко есть, и пашенныхъ мѣстъ и сѣнныхъ покосовъ много и государевъ, де, острогъ на томъ мѣстѣ поставить мочно"... „И только, де, — отписываетъ въ Москву воевода Хрипуновъ, представляя и чертежъ предположеннаго новаго острога,—государь царь и великій князь велитъ поставить на томъ мѣстѣ острогъ и которыя немирныя землицы приведутъ подъ государеву царскую высокую руку и ясакъ съ нихъ учнетъ сбираться—и великому государю будетъ прибыль немалая". Докладъ енисейскаго воеводы удостоился царскаго утвержденія и Дубенскому велѣно ставить новый острогъ и „всякими крѣпостьми укрѣпить" его, а для населенія новаго города подобрать служилыхъ людей „изъ Тобольска и изо всѣхъ сибирскихъ городовъ"; жить въ новомъ острогѣ предписывается царскимъ указомъ „съ великимъ береженіемъ, чтобъ на нихъ Качинскія землицы и иныхъ ордъ люди безвѣстно не пришли и дурна какого не учинили; и велѣно Андрею Дубенскому и служилымъ людямъ призывати иныхъ землицъ людей подъ государеву царскую высокую руку ласкою, и ясакъ съ тѣхъ со всѣхъ землицъ велѣно имати, какъ будетъ пригоже, чтобъ ихъ не ожесточить и пр." [218]). Такъ

[217]) Семеновъ: „Географо-Стат. Словарь", т.т. II, стр. 205, 283, 771, V, стр. 281; В. Берхъ: „Царствованіе царя Михаила Ѳеодоровича" (СПБ., 1832), I, стр. 171—172.

[218]) Собраніе Госуд. Грамотъ и Договоровъ, III, № 78; Фишеръ: „Исторія Сибири", стр. 281—282.

возникъ городъ Красноярскъ—такимъ же точно образомъ возникалъ и рядъ другихъ сибирскихъ городовъ, ставившихся на вновь открываемыхъ „землицахъ“ и содѣйствовавшихъ все большему и большему распространенію московскаго владычества въ глубь сѣверно-азіатскаго материка. Мы не безъ цѣли привели нѣкоторыя подробности, касающіяся основанія г. Красноярска: онѣ представляются типичными для возстановленія общей картины русскаго разселенія и русской политики во вновь присоединяемомъ обширномъ сибирскомъ краѣ.

Съ основаніемъ Красноярскаго острога весь бассейнъ р. Енисея могъ уже считаться подчиненнымъ русскому владычеству и послѣднее стало быстрыми шагами распространяться на сосѣднія „землицы“—какъ къ востоку отъ Красноярска, такъ и къ югу отъ него. Одновременно съ основаніемъ Краснаго Яра, въ 216-ти верстахъ къ востоку отъ него, на берегу енисейскаго притока Кана, тѣмъ же Дубенскимъ ставится Канскій острогъ (г. Канскъ), для приведенія въ покорность кочевавшаго здѣсь племени коттовъ. Въ слѣдующіе затѣмъ годы русскіе отряды, направляясь къ югу отъ Красноярска, заняли края Ачинскій и Минусинскій, а въ 1634 г. принесъ присягу на московское подданство монгольскій ханъ Алтынъ, кочевавшій въ верховьяхъ Енисея. Въ 1627 и 1628 гг. казакъ Максимъ Перфильевъ и сотникъ Петръ Бекетовъ, а въ 1630 г. Иванъ Галкинъ, направившись къ востоку, достигли, какъ увидимъ это ниже, рѣки Ангары, озера Байкала и верховьевъ р Лены [219]) и т. д.

Подчиненіе русскому господству обширныхъ территорій, расположенныхъ по среднему и верхнему теченію Енисея; начавшееся движеніе отсюда далѣе, на югъ—къ предѣламъ Монголіи, на востокъ—къ бассейну р. Лены, къ Байкалу и Амуру; интересы административнаго вѣданія новыми областями,—все это вызывало настоятельную потребность въ кратчайшемъ водномъ сообщеніи, которое соединяло бы южную часть Сибири съ протореннымъ еще Ермакомъ головнымъ участкомъ будущей великой сибирской рѣчной магистрали, а, слѣдовательно, и съ средоточіемъ русской государственной жизни—Москвою. Для цѣлей такого сообщенія можно было, конечно, пользоваться тѣмъ же путемъ, которымъ съ начала XVII вѣка и направлялось „оффиціальное“ движеніе

---

[219]) Семеновъ: „Географ.-Стат. Словарь“, II, стр. 355, 484; „Энциклопед. Словарь“ „Брокгауза и Ефрона“, XXII, стр. 648—649; Фишеръ: „Сибирская исторія“, стр. 284—285, 342—344, 353—355.

русскаго владычества вверхъ по Енисею—низовьями Енисея и Оби и, затѣмъ, вверхъ по Оби до г. Тобольска. Этотъ кружный путь, пролегавшій по далекимъ приполярнымъ, труднымъ и пустыннымъ пространствамъ, вполнѣ пригодный къ обслуживанію административныхъ задачъ сибирскаго сѣвера и интересовъ сѣверно-сибирской торговли и промышленности, былъ совершенно непригоденъ для цѣлей общегосударственнаго управленія Сибирью. Въ этомъ дѣлѣ на пользу интересамъ послѣдняго выступила сама гидрографія средняго теченія Оби и Енисея, особенности которой мы уже указывали выше, высказавъ предположеніе, что кратчайшее сообщеніе между бассейнами обѣихъ рѣкъ могло быть установлено здѣсь еще до оффиціальнаго появленія московскихъ воеводъ и ратныхъ людей въ предѣлахъ будущихъ енисейскаго и красноярскаго округовъ.

Въ нашемъ предшествовавшемъ изложеніи мы не разъ имѣли случаи отмѣчать весьма нерѣдкую связь между древними естественными водными путями сообщенія и позднѣйшими искуственными системами таковыхъ же сообщеній, создававшихся гидротехникою по рѣчнымъ путямъ, исторически протореннымъ русскою передаточною промышленностью. Съ такою именно преемственною связью сталкиваемся мы и на водораздѣлѣ среднихъ теченій рѣкъ Оби и Енисея, гдѣ уже въ XVII-мъ вѣкѣ существовалъ передаточный волоковой путь изъ бассейна Оби въ бассейнъ Енисея, входившій составнымъ звеномъ въ колоссальный водный путь, прорѣзывающій Сибирь отъ Урала до береговъ Охотскаго моря. Если мы прослѣдимъ по картѣ среднее теченіе р. Оби, то между 58-ою и 59-ою параллелями широты найдемъ рѣку Кеть, съ восточной (правой) стороны вливающуюся въ Обь. Направляя свое теченіе отъ востока, р. Кеть своими верховьями весьма близко сходится съ двумя лѣвыми притоками р. Енисея—Касомъ и Кемью, намѣчая собою удобный передаточный путь между обоими рѣчными гигантами сѣверно-азіатскаго материка. Вопросъ лишь въ томъ, къ которому изъ двухъ названныхъ притоковъ Енисея,—Касу или Кеми,—примыкалъ въ старину волоковой путь отъ верховья Кети; несомнѣнно, что—ко второму изъ этихъ притоковъ, такъ какъ р. Кемь впадаетъ въ Енисей всего верстахъ въ двѣнадцати ниже города Енисейска, административнаго центра всего енисейскаго края. Въ пользу р. Кеми свидѣтельствуетъ и нашъ извѣстный географъ П. П. Семеновъ, заявляющій, что Кемь „служила въ прежніе годы воднымъ путемъ для перевозки товаровъ съ р. Енисея въ р. Обь“,

причемъ г. Семеновъ приводитъ и самое направленіе этого пути: „Лодки,—пишетъ онъ,—подымались по Кеми до устья рѣки Песчанки; оттуда товары отправлялись волокомъ въ 89 верстъ до селенія Маковскаго—на р. Кети, притокѣ Оби“ [220]). Въ началѣ XVII столѣтія на берегахъ Кети поставлены были, даже, для охраны этого пути, два острога—Кетскій и Маковскій [213]). Гидрографическія условія интересующей насъ мѣстности не разъ порождали мысль объ искусственномъ соединеніи здѣсь бассейновъ обѣихъ великихъ сибирскихъ рѣкъ. По словамъ инженера Э. Ф. Гершельмана, эта мысль зародилась еще въ началѣ XIX-го столѣтія. По свидѣтельству П. П. Семенова, въ 1841 г. проэктъ соединенія обоихъ бассейновъ, притомъ именно черезъ посредство рѣкъ Кети и Кеми, уже находился на пути своего осуществленія, но дѣло остановилось за значительностью (до $2^1/_2$ милл. рублей) исчисленныхъ на это сооруженіе расходовъ. Извѣстно, что мысль объ искусственномъ соединеніи бассейновъ Оби и Енисея получила осуществленіе лишь въ самое послѣднее время (80-ые—90-ые годы закончившагося столѣтія), сооруженіемъ Обь-Енисейскаго канала, съ тѣмъ отличіемъ отъ проэкта сороковыхъ годовъ, что со стороны Енисея исходнымъ звеномъ всей системы принята не р. Кемь, но рѣка Касъ, причемъ общее направленіе системы получилось слѣдующее: а) рѣка Кеть, притокъ Оби; б) Рѣка Озерная, притокъ Кети; в) Рѣка Ломоватая, притокъ Озерной; г) Рѣка Язевая, притокъ Ломоватой; д) Большое озеро, истокъ р. Язевой; е) Водораздѣльный каналъ на семиверстномъ волокѣ отъ Большого озера къ рѣкѣ Малому Касу, притоку Боль-

---

[220]) Мы, въ своемъ мѣстѣ (см. выше стр. 174), уже имѣли случай отмѣтить весьма типичную особенность въ наименованіи рѣкъ, служившихъ въ старину, а отчасти служащихъ и въ настоящее время, къ установленію междурѣчныхъ волоковыхъ сообщеній. Эта особенность сводится къ характерному созвучію въ названіяхъ такихъ рѣкъ. Она сказывается и въ названіяхъ нѣкоторыхъ сибирскихъ рѣкъ. Примѣры: Кеть—Кемь и Тымъ—Сымъ (между Обью и Енисеемъ); Чуня—Чона (между Подкаменною, Тунгускою и Вилюемъ); Уръ—Уркъ (лѣвые притоки Амура); Казымъ—Надымъ (между низовьями Оби и Надымомъ); Демьянъ и Васьюганъ (между Иртышемъ и Обью).... Гидрографическое положеніе этихъ рѣкъ, и въ дѣйствительности, обусловливаетъ ихъ значеніе съ точки зрѣнія волоковыхъ междурѣчныхъ сообщеній. Чѣмъ объяснить это странное, но, во всякомъ случаѣ, систематическое совпаденіе созвучія въ названіяхъ? Весьма возможно, что историческая географія вправѣ ожидать себѣ въ данномъ отношеніи содѣйствія со стороны сравнительно-филологическаго знанія, въ частности—со стороны финно-тюрко-монгольскаго языковѣдѣнія.

[221]) Фишеръ: „Сибирская исторія“, стран. 196 и 276.

шого Каса; ж) Рѣка Большой Касъ, впадающая въ Енисей. Сооруженіе Обь-Енисейскаго канала было разсчитано на то, что бы дать смыкающее звено къ образованію непрерывнаго, простирающагося на три слишкомъ тысячи верстъ въ длину, воднаго сообщенія отъ Тюмени до Енисейска. Кромѣ пути изъ Оби въ Енисей рѣкою Кетью, существовалъ еще другой, болѣе южный, путь между обоими бассейнами. Это—путь обскимъ притокомъ Чулымомъ, слѣдуя которымъ караваны достигали р. Енисея у г. Красноярска; въ 1768 г. состоялся даже указъ, предоставлявшій купцамъ, отправляющимъ товары отъ Тобольска къ Енисейску, право избранія одного изъ двухъ водныхъ путей: или рѣкою Кетью, или рѣкою Чулымомъ [222]).

Стоитъ только бросить бѣглый взглядъ на карту Сибири что бы убѣдиться въ томъ, что утвержденіе русскаго владычества въ среднемъ теченіи Енисея и основаніе городовъ Енисейка и Красноярска должно было открыть путь къ дальнѣйшему распространенію русскаго вліянія и русскаго могущества на востокъ—въ предѣлы бассейна рѣки Лены, этого третьяго, по порядку, воднаго гиганта сѣверно-азіатскаго материка.

Всматриваясь, по картѣ, въ сѣть рѣкъ, заключающихся между теченіями Енисея и Лены и принадлежащихъ къ бассейнамъ этихъ двухъ послѣднихъ, мы въ числѣ правыхъ притоковъ Енисея найдемъ двѣ рѣки—Нижнюю и Верхнюю Тунгуски, тѣсно соприкасающіяся съ бассейномъ Лены, первая—посредствомъ ленскаго притока Вилюя, вторая—посредствомъ своего притока Илима и ленскаго притока Кута. Эти то двѣ рѣки Тунгуски и послужили естественными водными путями, открывшими русскимъ промышленникамъ и воинскимъ экспедиціоннымъ отрядамъ доступъ къ берегамъ „великой Лены-рѣки“. Спорнымъ, какъ мы ниже это увидимъ, представляется, тѣмъ не менѣе, вопросъ о томъ, которою изъ этихъ двухъ рѣкъ ранѣе попали русскіе въ бассейнъ Лены.

Несомнѣннымъ является, во всякомъ случаѣ, тотъ фактъ, что вновь поставленный въ 1618 г. городъ Енисейскъ, расположенный на уже проторенномъ кратчайшемъ водномъ пути изъ Европейской Россіи въ Сибирь, послужилъ главнымъ исходнымъ пунктомъ для русскаго движенія къ рѣкѣ Ленѣ. Уже вслѣдъ за

---

222) Семеновъ: „Географ.-Стат. Словарь“, т. II, стр. 564 и 578; Э. Ф. Гершельманъ: „Историческій очеркъ внутреннихъ водныхъ сообщеній“, стр. 77—78; Полное Собр. Зак., т. XVIII, № 13,152.

основаніемъ Енисейска начались поѣздки мѣстныхъ служилыхъ людей на р. Верхнюю Тунгуску ради обычныхъ цѣлей—развѣдыванія „новыхъ землицъ“ и сбора ясака съ мѣстныхъ инородцевъ. Мирно платили мѣстныя тунгусскія племена свой ясакъ въ первые годы утвержденія здѣсь русскаго владычества—но въ 1624 г. открылось между ними броженіе, вслѣдствіе чего въ томъ же году посланъ былъ на р. Тунгуску стрѣлецкій пятидесятникъ Савинъ, но верстахъ въ 90 отъ устья этой рѣки подвергся нападенію тунгусовъ, перерубившихъ часть русскаго отряда, такъ что только съ остатками послѣдняго удалось Савину возвратиться въ Енисейскъ. Такая же неудача постигла на слѣдующую весну и атамана Василія Тюменца, снаряженнаго для покоренія тунгусовъ, а также и послѣдующую экспедицію атамана Алексѣева.

Умиротвореніе тунгусовъ представлялось енисейскимъ властямъ дѣломъ въ высшей степени настоятельнымъ и въ 1627 г. съ этою цѣлью снаряжена была новая экспедиція изъ 40 человѣкъ казаковъ, ввѣренная начальству атамана Максима Перфильева. Поднимаясь по Верхней Тунгускѣ, Перфильевъ первый достигъ устья ея праваго притока, рѣки Илима, открывающей собою (см. карту) дальнѣйшій путь на востокъ, къ Ленѣ, и начиная отъ котораго Тунгуска принимаетъ названіе Нижней Ангары, сохраняемое ею вплоть до ея истока изъ озера Байкала; достигнувъ пороговъ, находящихся по Ангарѣ выше устья Илима и перезимовавъ здѣсь, Перфильевъ весною 1628 г. возвратился въ Енисейскъ, обремененный собраннымъ имъ ясакомъ. Экспедиція Перфильева и послѣдовавшая за нею экспедиція (1628 г.) сотника Бекетова положили начало утвержденію русскаго владычества среди бурятскихъ племенъ, разселенныхъ по Нижней Ангарѣ и у озера Байкала, но входить въ разсмотрѣніе русскихъ успѣховъ въ этомъ южномъ направленіи—мы не станемъ [223]).

Рядъ экспедицій, снаряженныхъ на р. Нижнюю Ангару и къ озеру Байкалу для приведенія въ покорность бурятъ, не отвлекъ вниманія енисейскихъ воеводъ и отъ рѣки Илима, въ 1627 г. достигнутой, какъ мы это видѣли, атаманомъ Перфильевымъ и открывавшей путь на востокъ—въ дальнѣйшія и еще невѣдомыя, пока, сибирскія дебри.

---

[223]) Фишеръ: „Сибирская исторія“, стр. 339 и слѣд.

Уже въ 1628 г. по дорогѣ, въ предшествовавшемъ году проторенной Перфильевымъ, посланъ былъ на рѣку Илимъ десятникъ Василій Бугоръ, съ тою же непремѣнною задачею разслѣдованія „новыхъ землицъ“ и приведенія къ ясаку инородцевъ. Съ ничтожнымъ отрядомъ, состоявшимъ всего изъ десяти казаковъ, Бугоръ вошелъ въ устье Илима, а изъ Илима, по его притоку Игирыму, поднялся до водораздѣла между бассейнами Енисея и Лены; перейдя горы этого водораздѣла и достигнувъ рѣки Тальмышака, построилъ здѣсь плоты, на которыхъ рѣчками Тальмышакомъ и Куною спустился въ р. Кутъ—лѣвый притокъ Лены. Выйдя на просторъ „славной въ свѣтѣ и великой рѣки Лены“, Бугоръ спустился по ея теченію до устья рѣки Чаи. Проведя въ этой экспедиціи около двухъ лѣтъ, Бугоръ въ 1630 г. возвратился въ Енисейскъ съ огромными запасами ясака, отдѣливъ отъ своего ничтожнаго отряда сторожи, оставленныя имъ на р. Ленѣ, у устьевъ Киренги и Кута.

Успѣхъ экспедиціи Василія Бугра побудилъ енисейскія власти продолжать поиски по р. Ленѣ, вслѣдствіе чего туда снаряжена въ 1630 г. новая экспедиція, порученная атаману Ивану Галкину, съ отрядомъ изъ тридцати ратныхъ людей. Находя путь своего предшественника, Бугра, слишкомъ кружнымъ и сложнымъ, Галкинъ сталъ развѣдывать болѣе краткій путь на Лену и узналъ отъ какого то тунгуса, что можно избѣгнуть пути рѣкою Игирымомъ, продолжая въ теченіи еще двухъ дней плаваніе по самому Илиму, а затѣмъ, перебравшись волокомъ въ р. Купуй, притокъ Кута, прямо спуститься въ Лену этими рѣками. Воспользовавшись указаннымъ ему путемъ, Галкинъ въ томъ мѣстѣ теченія р. Илима, отъ котораго начинается волоковой путь, поставилъ нѣсколько зимовьевъ (впослѣдствіе Илимскій острогъ),ославъ отсюда на Лену, съ пятью казаками, десятника Илью Ермолина, который также доходилъ р. Леною до устья Чаи, едва не погибнувъ на обратномъ пути, за позднимъ временемъ года, отъ голода. Экспедиція Галкина ознаменовалась основаніемъ въ 1631 г. при впаденіи р. Кута въ Лену Усть-Кутскаго зимовья (впослѣдствіе острогъ) и открытіемъ того кратчайшаго воднаго пути, которымъ и въ послѣдующіе вѣка пользовались для сообщенія между бассейнами Енисея и Лены.

Галкина смѣнилъ на Ленѣ сотникъ Петръ Бекетовъ, передъ тѣмъ оперировавшій въ верховьяхъ Лены и Ангары, а въ

1632 г. отправившійся внизъ по Ленѣ, по слѣдамъ экспедицій Бугра и Галкина. Бекетовъ спустился Леною несравненно ниже своихъ предшественниковъ и, достигнувъ центра разселенія племени якутовъ, основалъ здѣсь острогъ (впослѣдствіе городъ) Якутскъ.

Здѣсь енисейскую экспедицію встрѣтила совершенно неожиданная конкурренція. Оказалось, что сюда же, въ центръ земли якутовъ, явилась и другая экспедиція, состоявшая изъ нѣсколькихъ партій казаковъ, вышедшихъ изъ городовъ Мангазеи и Туруханска и проникшихъ на Лену сѣвернымъ воднымъ путемъ: рѣками Нижнею Тунгускою, притокомъ Енисея, и Вилюемъ, притокомъ Лены. Между енисейцами и мангазейцами возникло соперничество, перешедшее въ открытое столкновеніе, причемъ мангазейцы, отстаивая свое преимущественное право на сборъ съ якутовъ ясака, ссылались на то обстоятельство, что путь въ землю ленскихъ якутовъ открытъ былъ ими раньше енисейцевъ. Утвердивъ свое вліяніе по р. Нижней Тунгуски еще въ 1607 г.,—разсказывали мангазейцы,—они въ 1620 г. достигли якутскихъ поселеній въ верховьяхъ р. Вилюя и здѣсь впервые провѣдали о рѣкѣ Ленѣ и о пути къ ней, которымъ тогда же и воспользовались: этотъ путь идетъ рѣкою Размахнихою, притокомъ Нижней Тунгуски, а отъ нее волокомъ къ рѣкѣ Чону, притоку Лены. Если придать вѣру этимъ объясненіямъ мангазейскихъ казаковъ, то придется прійти къ выводу, что сѣверноленскій путь (Нижнею Тунгускою и Вилюемъ) былъ открытъ и уже проторенъ десятью годами ранѣе открытія южно-ленскаго воднаго пути (Верхнею Тунгускою, Илимомъ и Кутомъ) и что честь перваго открытія береговъ Лены должна остаться не за енисейцами, какъ утверждаетъ это господствующее мнѣніе, но за мангазейцами. Во всякомъ случаѣ это, нерѣдко доходившее до открытой борьбы, соперничество отдѣльныхъ центровъ изъ за своего вліянія и права на сборъ ясака съ инородцевъ—представляетъ явленіе весьма характерное въ исторіи сибирскихъ городовъ: мангазейцы препирались на этой почвѣ съ енисейцами; енисейцы, въ свою очередь, не въ менѣе рѣзкой формѣ соперничали на той же почвѣ съ красноярцами изъ за преобладающаго положенія въ землѣ бурятъ[224]).

---

[224]) Фишеръ: „Сибирская исторія“, стр. 352—363; Семеновъ: „Географ.-Стат. Словарь“, III, стр. 32.

Нельзя не отмѣтить и еще одного характернаго явленія, невольно бросающагося въ глаза въ исторіи распространенія русскаго владычества въ Сибири. Это—близкое и нерѣдко рѣшающее содѣйствіе, которое оказывали здѣсь промышленники и промышленныя партіи воинскимъ экспедиціямъ, снаряжавшимся для развѣдыванія новыхъ земель и для сбора ясака. Тѣ и другіе дѣйствовали въ данномъ отношеніи не только рука объ руку, но весьма нерѣдко частная предпріимчивость сибирскихъ промышленниковъ подготовляла здѣсь пути, по которому направлялось затѣмъ дѣло оффиціальнаго открытія и присоединенія новыхъ странъ. Русскіе промышленники первые открыли низовья великихъ сибирскихъ рѣкъ и каботажные пути вдоль сибирскаго побережья Ледовитаго океана; интересы промышленности вызвали и первое появленіе русскихъ за Уральскимъ хребтомъ. И впослѣдствіе сибирскіе промышленники „обыкновенно показывали казакамъ дорогу къ завоеваніямъ и были, такъ сказать, ихъ предшественниками“,—какъ выражается одинъ изъ историковъ Сибири. Промышленники помогли и мангазейскимъ казакамъ найти путь въ область Нижней Тунгуски и Лены, содѣйствуя имъ не только знаніемъ дорогъ, но и своимъ оружіемъ. Въ 1626 г. партія промышленниковъ въ 189 человѣкъ сопутствовала мангазейскимъ казакамъ въ ихъ походѣ на Нижнюю Тунгуску; въ томъ же году партія промышленниковъ изъ 312-ти человѣкъ ходила съ казаками, на 44-хъ судахъ, въ экспедицію на р. Среднюю или Подкаменную Тунгуску [225]). Весьма вѣроятно, что ничѣмъ инымъ, какъ именно участіемъ въ дѣлѣ хорошо обставленныхъ вольныхъ промышленныхъ ватагъ, могутъ быть объяснены тѣ слишкомъ ничтожныя силы (десять человѣкъ—у Бугра, всего пять человѣкъ—у Ермолина), съ которыми пускались казацкіе предводители въ свои отчаянныя экспедиціи въ глубь таинственныхъ для нихъ странъ, къ берегамъ невѣдомыхъ рѣкъ, по столь же невѣдомымъ имъ путямъ, въ нѣдра разселенія неизвѣстныхъ и не всегда мирно настроенныхъ инородческихъ племенъ...

Уже изъ всего сказаннаго выше не трудно убѣдиться въ томъ, что, съ утвержденіемъ русскаго владычества въ верхнемъ и среднемъ теченіяхъ Лены, выдающееся значеніе должно было выпасть на долю воднаго сообщенія, соединяющаго, посредствомъ рѣкъ Илима и Кута, бассейны Енисея и Лены. Здѣсь уже въ тридцатыхъ годахъ XVII вѣка образовался передаточный пунктъ,

---

225) Фишеръ: „Сибирская исторія“, стр. 360—361.

получившій наименованіе Ленскаго волока и занявшій такое же посредствующее положеніе между бассейнами Енисея и Лены, какое незадолго до того занялъ „Кеть-кемскій волокъ“ по отношенію къ бассейнамъ Оби и Енисея, способствуя установленію магистральнаго рѣчного пути изъ Европейской Россіи къ отдаленнѣйшимъ странамъ сѣверно-азіатскаго востока.

На „Ленскомъ волокѣ“ въ концѣ тридцатыхъ годовъ XVII-го вѣка существовалъ уже цѣлый поселокъ, созданный нуждами какъ мѣстнаго передаточнаго движенія, такъ и задачами административно-фискальными. Построенный на берегу р. Илима и ввѣренный управленію особаго, непосредственно подчиненнаго енисейскимъ воеводамъ, таможеннаго цѣловальника, этотъ поселокъ, носившій названіе Илимскаго волока, вмѣщалъ въ себѣ таможенную избу, особое зданіе („гостинная изба)“ для пріѣзда торговыхъ людей и амбары для склада въ нихъ товаровъ, слѣдовавшихъ черезъ волокъ; здѣсь же съ торговыхъ людей, переправлявшихъ черезъ волокъ свои товары, взимали на государя „таможенную и десятинную мягкую рухлядь и всякіе таможенные денежные доходы“ съ такимъ разсчетомъ, чтобы царская таможенная прибыль „и впредь была прочна и стоятельна, а торговымъ бы и промышленнымъ и всякимъ людямъ не въ тягость и не въ налоги“ [226]).

Начиная съ тридцатыхъ годовъ XVII-го вѣка, вслѣдъ за установленіемъ волокового пути между бассейнами Енисея и Лены, уже не прекращаются посылки изъ Енисейска государевыхъ ратныхъ людей, черезъ Ленскій волокъ, на р. Лену и по другимъ рѣкамъ Восточной Сибири; указаніями на такія посылки переполнены дошедшіе до насъ сибирскіе акты интересующаго насъ столѣтія, причемъ далеко не всегда легко доставались служилымъ людямъ командировки подобнаго рода, какъ свидѣтельствуетъ о томъ поданная ими въ 1640 г. коллективная челобитная съ жалобами на трудности и лишенія, сопряженныя для нихъ съ дальними посылками на р. Лену. Направляясь въ бассейнъ Лены, эти посылки подъ-часъ простирались до самаго морского побережья; такъ, въ 1640—1641 г.г. енисейскіе служилые люди совершаютъ, черезъ Ленскій волокъ, рядъ экскурсій на Яну-рѣку, въ Юкагирскую землю и къ Ледовитому океану, съ задачами „провѣдыванія Ламы-рѣки и иныхъ падучихъ въ море рѣкъ, и новыхъ землицъ, и ясаковъ“ [227]).

---

[226]) Дополненія къ Актамъ Историческимъ, т. II, №№ 67, 85, 87, 88 и мн. др.

[227]) Дополненія къ Актамъ Историческимъ, т. II, №№ 71, 88 и др.

Въ енисейскомъ воеводскомъ управленіи сосредоточивались даже гидрографическія данныя относительно путей сообщенія. Такъ, здѣсь имѣлся чертежъ, т. е. карта, воднаго пути между бассейнами Енисея и Лены, снабженный весьма подробнымъ описаніемъ „рѣкамъ и порогамъ отъ Енисейскаго острога вверхъ до Ленскаго волока, и сколько до которой рѣки судового хода, и стороннихъ рѣкъ, которыя пали въ Тунгуску и въ Илимъ-рѣку". Это весьма любопытное и до нашихъ дней сохранившееся описаніе рисуетъ намъ довольно обстоятельную картину той продолжительности и тѣхъ трудностей, съ которыми былъ сопряженъ переходъ, съ помощью Ленскаго волока, изъ бассейна Енисея въ бассейнъ Лены. Вся путина требовала 62½ дня хода, изъ которыхъ 58½ дней выпадали на большую и труднѣйшую часть пути—отъ г. Енисейска до Ленскаго волока (рѣками Енисеемъ, В. Тунгускою и Илимомъ), и 4 дня—на перевалъ черезъ волокъ и на сплавъ въ Лену рѣками Мукою, Купою и Кутомъ; въ эту продолжительность путины включенъ лишь дѣйствительный ходъ карауановъ, съ исключеніемъ изъ нея тѣхъ неизбѣжныхъ задержекъ, которыя вызывались различными судоходными препятствіями и требовали, въ среднемъ, еще до 28 дней, такъ что общая длительность перехода карауановъ изъ Енисея въ Лену доходила до 90 дней, т. е. до трехъ мѣсяцевъ! Главное судоходное препятствіе заключалось въ порогахъ рѣкъ Тунгуски и Илима, на которыхъ суда приходилось взводить съ помощью канатовъ, а на нѣкоторыхъ порогахъ грузы приходилось паузить (выгружать) въ лодки и въ этихъ послѣднихъ перевозить черезъ порожистыя части теченія, или же переносить, вдоль берега, людьми: „А отъ Илимскаго устья до Илимскаго Большаго порога два дни ходу,—читаемъ мы, напримѣръ, въ этомъ описаніи.—А промежъ камени быстрыя мѣста, взводили суда канатами три дня; а на Большомъ порогѣ пушки и пушечные и хлѣбные запасы выгружали и обносили на себѣ за порогъ триста саженъ, и стояли за выгрузкою двѣ недѣли два дня, а суда взводили канатами, всѣми людьми". Благополучно достигнувъ волока, грузы отправляли черезъ послѣдній сначала на лошадяхъ, вьючнымъ способомъ, а затѣмъ, преодолѣвъ горы водораздѣла, грузили въ телѣги, на которыхъ и доставляли къ верховьямъ р. Муки. Здѣсь товары грузили на плоты, такъ какъ мелководье не допускало перевозки ихъ въ судахъ, и рѣками Мукою, Купою и Кутомъ сплавляли въ Лену, гдѣ уже ожидали ихъ ленскіе суда; эти послѣдніе строились на Мукѣ и Купѣ и съ вешнимъ половодьемъ

сплавлялись въ р. Лену. Такой же чертежъ и такое же, также сохранившееся до нашихъ дней, описаніе къ нему имѣлись у енисейскихъ воеводъ и для пути къ верховьямъ Верхней Тунгуски (Ангары) и Лены, до предѣловъ Забайкалья и верхне-Амурскаго края [228]),

Далеко не легкимъ являлось, какъ мы видимъ, сообщеніе черезъ водораздѣльную лено-енисейскую рѣчную систему и въ ту пору, когда въ достаточной мѣрѣ былъ проторенъ и даже описанъ и нанесенъ на „чертежъ“ путь по ней. Отсюда лишь въ слабой степени въ состояніи мы составить себѣ представленіе о тѣхъ неимовѣрныхъ лишеніяхъ и трудахъ, которые вынуждено было преодолѣвать самоотверженное и по истинѣ изумительное упорство русскаго піонера, впервые пробивавшагося сквозь эти препятствія, боровшагося съ стремительными теченіями и бурными порогами, шагъ за шагомъ поднимавшагося противъ теченія неизвѣстныхъ ему еще рѣкъ, среди чуждыхъ ему страны, природы, населенія.....

Еще болѣе пространное поприще тяжелой дѣятельности, еще болѣе широкіе горизонты для распространенія его вліянія и владычества открылись русскому піонеру послѣ того, какъ удалось ему твердою ногою стать въ верховьяхъ Лены. Стоитъ только бросить бѣглый взглядъ на карту Сибири, чтобы сразу составить себѣ ясное представленіе о тѣхъ сподручныхъ и привольныхъ водныхъ путяхъ, которые открывались отсюда русскому человѣку по всѣмъ, еще неизвѣданнымъ имъ, направленіямъ—на юго-востокъ, востокъ, сѣверъ и сѣверо-востокъ. Мож-

---

[228]) Дополненія къ Актамъ Историческимъ, т. II, № 88 (I и II).

Даваемый въ цитируемомъ актѣ маршрутъ перехода изъ Енисея въ Лену настолько любопытенъ, что мы считаемъ не лишнимъ привести его здѣсь,—конечно въ сокращеніи, но съ указаніемъ длительности отдѣльныхъ переходовъ:

1) Г. Енисейскъ—устье Тунгуски (3 дня), 2) Первый тунгусскій порогъ ($^1/_2$ дня), 3) устье р. Татарской (2 дня), 4) устье р. Тасѣевы (2 дня), 5) Рыбные острова (2 дня), 6) устье р. Кіянки (3 дня), 7) устье р. Каменки (1 день), 8) устье р. Иркинеевы (2 дня), 9) устье р. Карабулы (1 день), 10) устье р. Муры (4 дня), 11) устье р. Чадобши (2 дня), 12) устье р. Коды (2 дня), 13) Кашинъ порогъ (2 дня), 14) устье р. Ковы (2 дня), 15) Аплинскій порогъ (1 день), 16) устье р. Каты (5 дней), 17) устье р. Олевы (2 дня), 18) устье р. Тушамы (3 дня), 19) устье р. Кандарепши (3 дня), 20) устье р. Богдармы (1 день), 21) устье р. Илима (1 день), 22) рѣкою Илимомъ до Большого порога (2 дня), 23) Второй илимскій порогъ (1 день), 24) устье р. Тубы (3 дня), 25) устье р. Тушамы (3 дня), 26) устье р. Яра (1 день), 27) устье р. Игирмы (1 день), 28) устье р. Туры (1 день), 29) Ленскій волокъ (2 дня), 30) Ленскимъ волокомъ (2 дня), 31) рѣками Мукою, Купою и Кутомъ, до впаденія послѣдней въ р. Лену (2 дня).

но безъ преувеличенія сказать, что конецъ первой половины и вся вторая половина XVII-го вѣка отмѣчены въ исторіи Сибири непрерывнымъ рядомъ извѣстій какъ о коллективныхъ,—въ формѣ цѣлыхъ экспедицій,—такъ и объ единичныхъ подвигахъ русскихъ служилыхъ и промышленныхъ людей, содѣйствовавшихъ распространенію русскаго владычества на дальнемъ азіатскимъ востокѣ и обогащенію нашихъ свѣдѣній о Сибири [229]). Мы не пишемъ исторіи присоединенія и колонизаціи Сибири, а потому сколько нибудь полное или подробное разсмотрѣніе всѣхъ относящихся сюда фактовъ и не можетъ войти въ задачи нашего изложенія, въ которомъ мы уже и безъ того вынуждены были допускать довольно значительныя, хотя и необходимыя, уклоненія отъ непосредственнаго предмета нашихъ изслѣдованій. Въ силу этого соображенія, мы ограничимся лишь самыми общими чертами въ дальнѣйшемъ повѣствованіи объ успѣхахъ русскаго поступательнаго движенія въ сѣверо-восточной Азіи.

Русское движеніе по направленію къ юго-востоку открылось вслѣдъ за появленіемъ на Ленѣ русскихъ передовыхъ отрядовъ и за основаніемъ Усть-Кутскаго острога (1631 г.), сдѣлавшагося базою для дальнѣйшихъ нашихъ оперированій на сибирскомъ востокѣ. Уже въ 1631 г. извѣстный намъ сотникъ Петръ Бекетовъ, выйдя изъ Усть-Кутска, направился вверхъ по Ленѣ и, достигнувъ мѣстности нынѣшняго г. Верхоленска, проникъ отсюда въ прилегающія къ озеру Байкалу бурятскія степи, но, встрѣтивъ здѣсь упорное сопротивленіе, вынужденъ былъ возвратиться обратно, основавъ на устьѣ р. Тутуры, при своемъ отступленіи, Тутурскій острогъ. Мѣры къ болѣе твердому упроченію за Россіею верхоленскаго бурятскаго края („Братской“ земли) послѣдовали лишь въ началѣ сороковыхъ годовъ, съ основаніемъ (1641 г.) Верхоленскаго острога.

Довольно рано удалось русскимъ людямъ познакомиться и съ четвертымъ рѣчнымъ колоссомъ сѣверно-азіатскаго материка—Амуромъ. Существуютъ указанія, что еще въ 1636 г. впервые узналъ отъ тунгусовъ о существованіи р. Амура томскій казакъ Иванъ Москвитинъ; въ началѣ 40-хъ годовъ привезъ въ Якутскъ вѣсть о существованіи той же рѣки енисейскій атаманъ Максимъ Перфильевъ, сообщившій слухъ о томъ, что Амуръ изливается въ большое море „Ламъ“. Всѣ эти извѣстія и толки,

229) Сюда относится длинный рядъ актовъ, напечатанныхъ, преимущественно, въ первыхъ пяти томахъ „Дополненій къ Актамъ Историческимъ“, изд. Археографической Коммиссіи.

въ связи съ слухами объ естественныхъ богатствахъ Амурскаго края,—до мѣсторожденія здѣсь серебряной руды включительно,—въ 1643 г. побудили якутскаго воеводу, стольника Петра Головина, снарядить на Амуръ развѣдочную экспедицію, начальство надъ которою и было имъ ввѣрено письменному головѣ Василію Пояркову. Трехлѣтнее путешествіе Пояркова по Амурскому и Охотскому краямъ и совершенныя имъ при этомъ открытія, самымъ простодушно-скромнымъ образомъ возстановляемые имъ самимъ въ донесеніяхъ якутскому воеводѣ, представляютъ собою, несомнѣнно, одну изъ видныхъ страницъ въ исторіи русскихъ путешествій и географическихъ открытій, почему мы и позволимъ себѣ остановиться съ нѣкоторою подробностью на этомъ выдающемся подвигѣ простого русскаго ратнаго человѣка и небольшой кучки его неустрашимыхъ сотоварищей [230]).

Экспедиція Пояркова была организована изъ 132-хъ человѣкъ; преобладающій контингентъ ихъ и на этотъ разъ составляли промышленные люди, которымъ, передъ выступленіемъ въ долгій и опасный походъ, всѣмъ предложено было, однако, записаться въ казаки. Экспедиція была снабжена чугунною полуфунтовою пушкою и надлежащимъ количествомъ съѣстныхъ и боевыхъ запасовъ. Выступивъ въ путь изъ Якутска въ началѣ іюля 1643-го года, Поярковъ въ два дня сплылъ Леною до устья ея праваго притока Алдана (см. нашу карту № XXXI) и вошелъ въ этотъ послѣдній. Поднимаясь Алданомъ, экспедиція черезъ четыре недѣли достигла устья р. Учура, по которой намѣченъ былъ ея дальнѣйшій маршрутъ. Учуромъ экспедиція шла десять дней и отсюда вступила въ воды весьма порожистой рѣки Гонама. Благодаря затруднительнымъ условіямъ плаванія по этой послѣдней рѣкѣ, экспедиція въ продолженіи пяти недѣль успѣла преодолѣть лишь около половины ея протяженія и наступившее позднее время года (исходъ сентября) побудило Пояркова расположиться здѣсь на зимовку. Воспользовавшись зимнимъ временемъ, Поярковъ предпринялъ развѣдочныя экскурсіи по направленію дальнѣйшаго пути экспедиціи, выяснилъ наиболѣе удобные пункты перевала, черезъ водораздѣльный Становой хребетъ, въ бассейнъ Амура, но люди его имѣли неосторожность вступить въ непріязненныя отношенія къ туземцамъ-даурамъ, результатомъ

---

230) Подлинные акты объ экспедиціи Пояркова интересующіеся найдутъ въ „Дополненіяхъ къ Актамъ Историческимъ“, томъ III, № 12 (I—III). См. также въ „Сибирской исторіи“ Фишера, стр. 571 и слѣд.

которыхъ былъ большой уронъ въ русскомъ отрядѣ, съ трудомъ продержавшемся здѣсь до весны. Донесенія Пояркова рисуютъ намъ яркую картину отчаяннаго положенія, въ которое поставлена была экспедиція въ эту злосчастную зиму, при совершенномъ отсутствіи продовольствія, среди суровой природы, окруженная враждебнымъ и постоянно тревожившимъ ее даурскимъ населеніемъ. Въ русскихъ зимовьяхъ свирѣпствовалъ такой ужасный голодъ, что члены экспедиціи вынуждены были питаться кореньями, древесною корою и даже человѣческими трупами....

Съ наступленіемъ весны 1644-го года Поярковъ собралъ свою, уже сильно уменьшившуюся въ численности, экспедицію и двинулся въ дальнѣйшій путь, который лежалъ теперь рѣками, входящими уже въ бассейнъ Амура. Этотъ путь направлялся рѣкою Бряндою, притокомъ Зеи, и, этою послѣднею—въ Амуръ. Плаваніе сдѣлалось теперь сплавнымъ, по теченію, а потому экспедиціи, вышедшей въ Амуръ у нынѣшняго города Благовѣщенска, удалось въ три недѣли достичь устья р. Сунгари, впадающей въ Амуръ съ манджурской стороны и на долю которой выпала такая громкая роль въ нашихъ послѣднихъ замѣшательствахъ съ Китаемъ. Желая совершить отсюда рекогносцировку къ низовьямъ Амура, Поярковъ задержался здѣсь, отправивъ впередъ развѣдочную партію изъ 25 человѣкъ, которая и была перебита туземцами, такъ что только двое случайно спасшихся ратниковъ принесли своему вождю скорбную вѣсть о катастрофѣ. Поярковъ поспѣшилъ двинуться впередъ со всѣми своими силами. Въ шесть дней доплылъ онъ до устья р. Уссури и еще 28 дней спустя былъ уже въ устьяхъ Амура. Между тѣмъ снова приблизилось осеннее время года. Положеніе сдѣлалось затруднительнымъ: о возвращеніи назадъ путемъ уже пройденнымъ, пробиваясь, съ болѣе нежели на половину порѣдѣвшимъ отрядомъ, сквозь территоріи враждебно настроеннаго туземнаго населенія—безумно было бы и думать; болѣе нежели рискованнымъ представлялось пускаться въ это время года и въ море, съ тѣмъ, чтобы достигнуть устья одной изъ впадающихъ въ Охотское море восточно-сибирскихъ рѣкъ. Поярковъ рѣшилъ зазимовать въ устьи Амура, среди обитавшихъ здѣсь гиляковъ, посвятивъ зиму приготовленіямъ къ предстоявшему весною морскому плаванію.

Весною 1645 г. остатки экспедиціи Пояркова двинулись въ морской путь, направившись къ сѣверу и придерживаясь западнаго побережья нынѣшняго Охотскаго моря. Три мѣсяца потребовалось экспедиціи для морского перехода отъ устья Амура до

устья сибирской рѣки Ульи, войдя въ которое Поярковъ столкнулся съ необходимостью новой зимовки, такъ какъ надвигавшаяся осенняя пора не давала ему возможности пуститься въ немедленный путь въ глубь Сибирскаго материка. Въ концѣ зимы Поярковъ, оставивъ двадцать человѣкъ своей дружины на мѣстѣ зимовки, въ цѣляхъ удержанія въ повиновеніи мѣстныхъ тунгусовъ, самъ отправился на саняхъ, съ остальными уцѣлѣвшими людьми своего отряда, къ верховьямъ рѣки Маи, принадлежащей уже къ бассейну Лены. Здѣсь Поярковъ выстроилъ судно, на которомъ, съ вскрытіемъ рѣкъ, и поплылъ къ Якутску, слѣдуя по теченіямъ Маи и Алдана. Благополучно возвратившись въ Якутскъ лѣтомъ 1646 г., Поярковъ привезъ съ собою якутскому воеводѣ не только первое описаніе полусказочной до той поры рѣки Амура, но и богатый ясакъ, собранный имъ при двухъ послѣднихъ зимовкахъ среди гиляковъ и тунгусовъ. Любопытенъ практическій выводъ, сдѣланный Поярковымъ изъ его трехлѣтней экспедиціи: онъ представилъ, между прочимъ, донесеніе, въ которомъ высказался за легкость и государственную полезность пріобрѣтенія Приамурскаго края, для покоренія котораго онъ полагалъ достаточнымъ отряда всего въ триста человѣкъ казаковъ.

Справедливость требуетъ отмѣтить, что еще за пять лѣтъ до экспедиціи Пояркова, именно въ 1638 г., предпринята была казацкимъ атаманомъ Перфильевымъ попытка проникнуть на Амуръ (собственно—на Шилку) рѣкою Витимомъ, правымъ притокомъ Лены, но ему удалось подняться лишь до устья р. Ципы, что не помѣшало, однако, Перфильеву составить подробный чертежъ пройденнаго имъ воднаго пути. Такою же неудачею окончилась въ 1641 г. и аналогичная попытка якутскаго письменнаго головы Бахтеярова.

Знакомясь по картѣ съ фигурировавшими передъ нами до сихъ поръ водными путями между рѣками Леною и Амуромъ, мы должны будемъ прійти къ неизбѣжному заключенію въ томъ, что оба пути представляли весьма существенныя неудобства: путь р. Витимомъ ведетъ собственно не къ самому Амуру, но къ р. Шилкѣ, путь же р. Алданомъ и его притоками,—тотъ самый путь, который былъ проторенъ экспедиціею Пояркова,—является слишкомъ кружнымъ, сложнымъ и, въ верхней части своей, сверхъ того порожистымъ. Новый и наиболѣе краткій водный путь изъ Лены въ Амуръ найденъ былъ, впрочемъ, уже въ 1647 г. и, притомъ, найденъ совершенно случайно: его открыли русскіе промышленники, ловившіе соболей по ленскому притоку Олекмѣ.

Этотъ путь направляется р. Олекмою, продолжается притокомъ послѣднею Тунгиромъ, переходитъ, затѣмъ, волокомъ къ верховью р. Урка и послѣднею спускается до Амура [231]). Немедленно по полученіи свѣдѣній объ открытіи этого пути, якутскія власти прислали на Тунгиръ партію казаковъ, съ предписаніемъ поставить здѣсь острогъ. Только что указаннымъ воднымъ путемъ воспользовался въ 1649 г. „русскій Пизарро", извѣстный казацкій авантюристъ Ерофей Хабаровъ, отправляясь въ свою знаменитую экспедицію на Амуръ. Подвиги Хабарова хорошо извѣстны въ исторіи Сибири, вообще, и въ исторіи Приамурскаго края, въ частности, и сколько нибудь подробное повѣствованіе о нихъ не можетъ найти себѣ мѣста въ настоящемъ нашемъ изложеніи. Военныя дѣйствія Хабарова на Амурѣ, сопровождавшіяся основаніемъ города Албазина и возбудившія враждебныя столкновенія Россіи съ Китаемъ, продолжались его преемниками Зиновьевымъ, Степановымъ и Никифоромъ Черниговскимъ, имѣли своимъ результатомъ болѣе близкое ознакомленіе русскихъ съ Приамурьемъ и Сѣверною Манджуріею—но не привели, какъ извѣстно, къ прочному утвержденію русскаго владычества въ этомъ краѣ: по Нерчинскому мирному договору 1689 г. съ Китаемъ, Россія вынуждена была поступиться послѣднему большею частью своихъ пріобрѣтеній по Амуру.

Въ связи съ походомъ Хабарова стоитъ и большая экспедиція на Амуръ, снаряженная въ 1652 г. якутскимъ воеводою Францбековымъ, съ цѣлью розысканія потерянной изъ вида экспедиціи отчаяннаго амурскаго авантюриста. Эта экспедиція, находившаяся подъ начальствомъ служилаго человѣка Уварова, выдержавъ на Амурѣ рядъ столкновеній съ инородцами, вышла этою рѣкою въ море, гдѣ судно ея было затерто льдами, вслѣдствіе чего членамъ экспедиціи довелось идти берегомъ Охотскаго моря, испытывая крайнія лишенія, до устья приморской рѣки Тугира, откуда Уваровъ могъ уже подать о себѣ вѣсть въ Якутскъ [232]). Къ тому же 1652 году относится и описаніе р. Амура, составленное казачьимъ десятникомъ Никитою Прокофьевымъ, спеціально съ этою цѣлью посланнымъ на Амуръ лѣтомъ упомянутаго года.

Русскіе успѣхи въ восточной Сибири, въ особенности же рядъ экспедицій въ Забайкалье и въ Пріамурье и упорная, почти сорокалѣтняя, борьба, завязавшаяся здѣсь съ половины XVII-го

---

[231]) Фишеръ: „Сибирская Исторія", стр. 381 и сл., 584.

[232]) Дополненія къ Актамъ Историч., т. III, № 100.

вѣка изъ-за обладанія Амуромъ, положили начало торговымъ и дипломатическимъ отношеніямъ между Россіею и Китаемъ. Водные пути, которыми завязались и поддерживались эти отношенія, въ достаточной степени знакомы уже намъ изъ предшествовавшаго изложенія, самая же исторія этихъ отношеній общеизвѣстна, получивъ надлежащее освѣщеніе въ исторіи русской торговли и русской дипломатики.

Переходимъ теперь, въ связи съ обозрѣніемъ вновь открываемыхъ водныхъ путей сообщенія, къ очерку распространенія русскаго владычества на востокъ, сѣверъ и сѣверо-востокъ, по направленіямъ къ Охотскому морю, Сѣверному Ледовитому океану и Берингову проливу.

Исходнымъ моментомъ въ дѣлѣ поступательнаго движенія русскихъ въ только что указанныхъ направленіяхъ слѣдуетъ, по всей справедливости, считать основаніе Якутска; Якутскъ становится административнымъ пунктомъ, отъ котораго, какъ отъ центра къ периферіямъ, до тѣхъ поръ респространяется во всѣ стороны русское владычество, пока распространеніе его не встрѣчаетъ себѣ естественныхъ преградъ: рѣки Амура—на юго-востокѣ, морей и океана—на востокѣ и на сѣверѣ.

Основаніе Якутска находится въ непосредственной связи съ движеніемъ внизъ по теченію Лены, начавшимся немедленно же за появленіемъ русскихъ отрядовъ по ту сторону Ленскаго волока, у вновь поставленнаго Усть-Кутскаго острога. Основанный въ 1632 г. казацкою дружиною сотника Петра Бекетова подъ наименованіемъ „Якутскаго острога“, первоначально верстахъ въ 15-ти ниже нынѣшняго мѣстоположенія этого города, Якутскъ нѣкоторое время зависилъ отъ Енисейска, но съ 1640-го г. получилъ административную самостоятельность и собственныхъ, непосредственно подчиненныхъ Москвѣ, воеводъ, которые, выполняя предписаніе даваемыхъ имъ наказовъ, дѣятельно заботились о розысканіи „новыхъ землицъ“ и объ обложеніи ясакомъ инородцевъ, подводя и эти земли и этихъ инородцевъ „подъ государеву цареву высокую руку“. Цѣлый рядъ посылокъ и экспедицій явился результатомъ такого направленія дѣятельности якутскихъ воеводъ, нерѣдко облекаясь въ форму обширныхъ, даже полярныхъ, путешествій, невольно и въ наши дни еще возбуждающихъ дань заслуженнаго удивленія къ предпріимчивости, находчивости и отчаянной неустрашимости русскихъ людей XVII-го вѣка. Русскимъ открытіямъ въ восточной Сибири въ равной мѣрѣ способствовали какъ казаки и другіе ратные люди воеводскаго

управленія, такъ и вольные промышленники,—„опытовщики“, какъ называли ихъ въ ту пору. И тѣ и другіе далеко заходили въ дебри сибирскаго сѣвера и сѣверо-востока, первые—добывая ясакъ на великаго государя, вторые—преслѣдуя задачи своей промышленной дѣятельности; безстрашно пробирались они, слѣдуя направленіямъ рѣкъ, въ невѣдомыя до тѣхъ поръ европейцамъ пустыни, достигли побережій дальнихъ морей и льдовъ студенаго „моря—Окіяна“, всюду оставляя слѣды своего пребыванія въ видѣ „зимовьевъ“, становищъ и острожковъ, дѣлавшихся опорными пунктами распространенія русскаго владычества въ странѣ.

Широкій, почти безпредѣльный, горизонтъ раскрылся передъ русскимъ человѣкомъ послѣ того, какъ только удалось ему твердою ногою стать на Ленѣ, и въ этомъ отношеніи верховья Лены явились для него ключомъ къ упроченію владычества его подъ всею сѣверо-восточною Азіею. Отъ самаго устья рѣки Кута, къ которому, какъ мы это видѣли, примкнула великая сибирская водная магистраль—на протяженіи около 4-хъ тысячъ верстъ несетъ величественная Лена свои воды, сначала на сѣверо-востокъ, а затѣмъ на сѣверъ, изливая ихъ въ Ледовитый океанъ и представляя собою торный сплавный путь, какъ нельзя болѣе сподручный для доморощенныхъ россійскихъ „Кортецовъ“ и „Пизарро“, не преминувшихъ въ теченіи немногихъ лѣтъ сдѣлать все необъятное пространство сѣверо-восточной Сибири и части прилегающихъ морей ареною своихъ удалыхъ и отчаянныхъ поисковъ и авантюръ. Дѣйствительно, быстрымъ налетомъ овладѣли русскіе авантюристы всѣмъ великимъ ленскимъ воднымъ путемъ—отъ его истоковъ и до самаго устья: уже въ 1637-мъ году казацкій сотникъ Буза, выступивъ на судахъ изъ вновь основаннаго передъ тѣмъ (въ 1635 г.) Олекминскаго острога, благополучно достигъ внутренняго устья Лены, впервые открывъ этотъ водный путь русскимъ промышленникамъ и сборщикамъ ясака.

Обращаясь къ водныхъ путямъ отъ Якутска на востокъ, къ берегамъ Охотскаго моря, мы должны будемъ снова возвратиться къ обширной экспедиціи Пояркова (1643—1646 г.г.), въ своемъ мѣстѣ уже нами разсмотрѣнной. Поярковъ былъ первымъ русскимъ путешественникомъ, установившимъ прямое сообщеніе между побережьемъ Охотскаго моря и среднимъ теченіемъ р. Лены. Мы уже знаемъ, что, совершивъ морской переходъ отъ устья Амура къ устью приморской рѣки Ульи, впадающей въ Охотское море подъ 59-мъ градусомъ сѣв. широты, Поярковъ сухопутно перевалилъ отсюда къ верховьямъ р. Маи и, сѣвъ

здѣсь весною 1646 г. на сооруженное имъ судно, спустился до Якутска рѣками Маею, Алданомъ и Леною. Подвигъ Пояркова не остался безъ подражанія. Уже въ слѣдующемъ 1647 г. казакъ Семенъ Шелковниковъ, спустившись рѣкою Амуромъ въ Охотское море, поплылъ, берегомъ этого послѣдняго, по стопамъ Пояркова, но поднялся нѣсколько сѣвернѣе своего предшественника, достигнувъ устья рѣки Охоты. Повоевавъ мѣстныхъ тунгусовъ, Шелковниковъ поставилъ на р. Охотѣ, въ трехъ верстахъ отъ ея устья, зимовье, гдѣ и водворился, собирая на государя ясакъ; по смерти Шелковникова, товарищи его въ 1649 г. поставили на мѣстѣ бывшаго зимовья городокъ, которому дали названіе Косого Острожка — впослѣдствіе приморскій городъ Охотскъ. Основаніе русскаго становища въ низовьяхъ р. Охоты измѣнило направленіе воднаго пути отъ Якутска къ берегу Охотскаго моря, открытаго въ 1646 г. Поярковымъ, въ томъ смыслѣ, что восточнымъ главнымъ участкомъ этого пути сдѣлалась уже не рѣка Улья, но рѣка—Охота. Поярковъ сухопутно перевалилъ въ 1646 г. отъ устья Ульи къ верховьямъ Маи; новое направленіе пути шло вверхъ по р. Охотѣ до водораздѣла этой рѣки съ верховьями рѣки Юдомы, притока Маи,—водораздѣла, получившаго наименованіе Охотскаго волока. Этотъ путь, образовавшій собою послѣднее звено великаго сибирскаго воднаго пути, прорѣзывающаго всю Сибирь отъ камскаго бассейна и вплоть до побережья Охотскаго моря, обстоятельно очерченъ въ одномъ изъ актовъ начала второй половины XVII вѣка: „Итти имъ (ясачнымъ сборщикамъ),—читаемъ мы здѣсь,—изъ Якутскаго острогу внизъ по Ленѣ рѣкѣ до устья Алдана, и съ усть Алдану Алданомъ рѣкою до устья Маи, и Маею рѣкою до усть Юдомы, и Юдомою рѣкою до Охотскаго волока, и волокомъ на Охоту рѣку въ острожекъ".

Что касается направленія русскаго движенія къ сѣверу и сѣверо-востоку отъ Якутска, то мы уже знаемъ, что путь рѣкою Леною до ея впаденія въ Ледовитый океанъ былъ еще въ 1637 г. пройденъ сотникомъ Бузою. Съ образованіемъ (съ 1640 г.) самостоятельнаго якутскаго воеводства, подчиненный этому послѣднему весь обширный сибирскій сѣверо-востокъ начинаетъ именоваться „Новою Сибирскою землею на великой рѣкѣ Ленѣ"—въ противоположность Старой Сибири, пріурочиваемой теперь къ бассейнамъ Оби и Енисея. Эта „новая" и малоизвѣстная еще „Сибирь" въ высокой степени интересуетъ собою московское правительство съ точки зрѣнія естественныхъ богатствъ своихъ и на якутскихъ воеводъ возлагается нелегкая обязанность

изслѣдованія образующихъ ее невѣдомыхъ странъ и изысканія здѣсь для государства новыхъ источниковъ дохода. Обложеніе инородцевъ ясакомъ, розысканіе мѣстностей для моржеваго промысла и для добыванія цѣннаго „рыбьяго зуба“, сыскъ серебряныхъ рудъ, жемчуга, сердолика, даже лекарственныхъ растеній—все это въ высокой степени занимало собою вниманіе якутскихъ воеводъ и служило задачею снаряженія цѣлыхъ экспедицій, длинный рядъ которыхъ не прекращается съ самаго основанія якутскаго воеводства. Еще въ 1638 г. посылались царскіе люди къ морю (Ледовитому океану) „для провѣдыванья рѣкъ, падучихъ въ море, и новыхъ неясачныхъ землицъ“. Въ 1641 г. снаряжается якутскими воеводами цѣлая географическая экспедиція на сѣверъ, которой поручается идти отъ устья Лены вдоль океанскаго побережья и „смотрѣть того накрѣпко, которыя рѣки впали устьемъ въ море, и сколько отъ которой рѣки отъ устья и до устья ходу парусомъ или греблею, и распрашивать про тѣ рѣки подлинно—какъ тѣ рѣки словутъ (называются), и отколева вершинами выпали, и какіе люди по тѣмъ рѣкамъ живутъ и т. п.“ Въ слѣдующемъ 1642 г. снова командируется на сѣверъ уже извѣстный намъ Буза для собиранія свѣдѣній о впадающей въ океанъ рѣкѣ Нерогѣ: дѣйствительно ли существуетъ такая рѣка, правда ли, что по ней родится серебряная руда, какіе люди живутъ при этой рѣкѣ и пр. [233]).

Приводимъ еще нѣсколько, наиболѣе любопытныхъ, данныхъ относительно сѣверныхъ экспедицій, предпринимавшихся изъ Якутска русскими служилыми и промышленными людьми.

Къ 1648-му году относится полярное плаваніе якутскаго казака Семена Дежнева, во время котораго онъ, какъ предполагаютъ, обогнулъ съ сѣверо-восточной стороны материкъ Азіи и, такимъ образомъ, за 80 лѣтъ до Беринга прошелъ проливомъ, получившимъ впослѣдствіе имя этого мореплавателя. Почти двадцатилѣтняя дѣятельность Дежнева въ Якутской области и въ сибирскихъ приполярныхъ странахъ уже неоднократно затрогивалась въ русской историко-географической литературѣ.

1649-ый годъ отмѣченъ полярною экспедиціею якутскаго служилаго человѣка Тимоѳея Булдакова, предпринявшаго переходъ океаномъ изъ устья Лены на рѣку Колыму. Претерпѣвъ рядъ злоключеній на морѣ, страдая отъ холода, голода и цынги,

---

[233]) Дополн. къ Актамъ Истор., II, №№ 69, 88 (стр. 243), 95, 98, т. IV, № 81; Семеновъ: „Геогр.-Стат. Слов.“, III, стр. 731; „Энциклоп. Словарь“ Брокгауза и Ефрона, полут. XXXIV, стр. 529 (статья Н. В. Латкина).

члены этой экспедиціи потерпѣли, въ концѣ концовъ, крушеніе: кочи, на которыхъ плыли они по океану, были раздавлены льдами и отважные путешественники съ трудомъ перебрались по льдинамъ, употребивъ на это девять дней, до твердой земли, достигнувъ отсюда Индигирскаго зимовья, куда они и пришли „съ великою нужею,—холодни и голодни, наги и босы". Любопытно указаніе Булдакова, что въ то время вдоль побережья Ледовитаго океана, между устьями Лены и Колымою, плавали уже суда частныхъ промышленниковъ [234]).

Къ этому же году относится плаваніе въ полярныхъ водахъ промышленнаго человѣка Юшки Селиверстова, описавшаго Колыму и нѣкоторыя другія рѣки, впадающія въ океанъ, и выяснившаго обиліе въ этихъ мѣстахъ „рыбьей (моржевой) кости" [235]).

Въ 1651-мъ г. могутъ быть отмѣчены экспедиціи къ Ледовитому океану казацкихъ десятника Мокрошубова и сотника Тархова, совершившихъ океанскія плаванія, первый—на рѣки Индигерку и Алазею, второй—на Индигерку [236]).

Въ 1652-мъ г. посылается изъ Якутска на р. Ковыму, рѣкою Леною и, далѣе, моремъ, казачій пятидесятникъ Ребровъ; ему поручается принять Ковымскій острогъ, а также собрать свѣдѣнія относительно мѣстнаго моржоваго промысла и разспросить промышленныхъ людей „про островъ, что противъ Ковыма рѣки"—есть ли на этомъ островѣ моржовый ловъ [237]).

Въ 1655-мъ году снаряжаются экспедиціи промышленныхъ и служилыхъ людей (Дежнева и Семенова) для изслѣдованія приморской рѣки Анадыра: правда ли, что эта „новая захребетная рѣка" близко подошла своими вершинами къ вершинѣ рѣки Анюя? [238]). Эти свѣдѣнія интересовали собою якутскихъ воеводъ въ виду установленія между обѣими рѣками волоковаго сообщенія, которое представлялось существеннымъ для созданія прямого воднаго пути отъ океанскаго побережья и, слѣдовательно, отъ устья Лены—къ побережьямъ нынѣшнихъ Берингова и Камчатскаго морей, безъ необходимости огибанія азіатскаго материка нынѣшнимъ Беринговымъ проливомъ [239]).

---

[234]) Дополн. къ Актамъ Истор., т. III, № 79.

[235]) Дополн. къ Актамъ Истор., т. III, № 97.

[236]) Додолн. къ Актамъ Истор., т. III, №№ 76 и 78.

[237]) Дополн. къ Актамъ Истор., т. III, № 98.

[238]) Дополн. къ Актамъ Истор., т. IV, №№ 6 и 7.

[239]) На нашей картѣ видно только устье рѣки Анюя. Рѣка Анадыръ верховьями своими, дѣйствительно, близко сходится съ верховьями р. Анюя, впадая

Въ 1656-мъ г. посылается на р. Анадыръ, для вѣданія мѣстныхъ служилыхъ и промышленныхъ людей, стрѣлецкій сотникъ Амосъ Михайловъ. Въ силу даннаго ему наказа [240]), Михайлову предписывалось идти къ цѣли своей командировки рѣкою Леною до ея устья, а отсюда слѣдовать океаномъ до рѣки Алазеи; поднявшись Алазеею, достигнуть волокомъ рѣки Ковымы; поднявшись послѣднею, перейти волокомъ въ рѣку Анадыръ—къ мѣсту своей миссіи. Этотъ сложный маршрутъ до извѣстной степени явился, такимъ образомъ, практическимъ осуществленіемъ пути, ради изысканія котораго были снаряжены только что приведенныя экспедиціи предшествовавшаго года.

Къ 1668-му г. относится рядъ въ высшей степени интересныхъ актовъ относительно посылокъ якутскими воеводами служилыхъ людей на рѣки Чондону, Охоту и Кухтыю, для провѣдыванія жемчуга, серебряной руды, самоцвѣтныхъ камней и „всякихъ морскихъ узорочей“ [241]).

Мы ограничимся сдѣланными нами указаніями лишь на нѣкоторыя, притомъ преимущественно начальныя по времени, экспедиціи и путешествія русскихъ людей въ приполярныя страны сѣверной и сѣверо-восточной Сибири, отсылая ближе интересующихся этимъ вопросомъ къ подлиннымъ актамъ [242]).

Само собою разумѣется, что всѣ эти посылки и экспедиціи, нѣкоторыя изъ которыхъ носили чисто-географическій характеръ, способствовали сосредоточенію при якутскомъ воеводскомъ управленіи значительнаго количества болѣе или менѣе цѣнныхъ и практически-полезныхъ свѣдѣній относительно малоизвѣстныхъ или и совершенно до тѣхъ поръ неизвѣстныхъ странъ сѣверно-восточнаго азіатскаго материка; съ особеннымъ интересомъ собирали здѣсь данныя относительно, искони столь излюбленныхъ русскимъ человѣкомъ, водныхъ путей сообщенія по этимъ безпредѣльнымъ и пустыннымъ пространствамъ сѣверной и сѣверо-восточной Сибири. Всѣ эти разнообразныя свѣдѣнія и данныя,—географическаго, этнографическаго, гидрографическаго, административнаго, финансоваго, колонизаціоннаго, торговаго и промышленнаго характера,—соотвѣтствующія разнообразію и тѣхъ сти-

---

въ Анадырскую губу Берингова моря. Система Анюй—Анадыръ въ нашу карту не вошла.

240) Дополн. къ Актамъ Истор., т. IV, № 30.

241) Дополн. къ Актамъ Истор., т. V, № 73.

242) См. Дополненія къ Актамъ Историческимъ, изд. Археографическою Коммиссіею, преимущественно томы II—V.

муловъ, которыми руководилось русское движеніе въ глубь сѣверно-азіатскаго материка, тщательно собирались, систематизировались и разрабатывались органами якутскаго воеводскаго управленія, въ видахъ задачъ практическаго использованія ихъ.

Мы уже познакомились въ своемъ мѣстѣ съ подробнымъ описаніемъ путей по рѣкѣ Верхней Тунгускѣ и черезъ Ленскій волокъ, имѣвшимся при Енисейскомъ воеводскомъ управленіи Такія же подробныя описанія путей,—преимущественно водныхъ,—составлялись и при Якутскомъ воеводскомъ управленіи, являясь, быть можетъ, матеріаломъ для составленія предполагавшагося, а возможно что и просто не сохранившагося до нашихъ дней, общаго „Дорожника“ по Восточной Сибири.

Такой именно характеръ носятъ крайне любопытные „Акты о подвѣдомственныхъ якутскому воеводѣ острожкахъ и зимовьяхъ“, дошедшіе до насъ отъ второй половины семидесятыхъ годовъ XVII-го вѣка (1675—1676 г.г.) и содержащіе въ себѣ подробное описаніе путей (морскихъ, рѣчныхъ и волоковыхъ) отъ г. Якутска до подвѣдомственныхъ ему остроговъ и зимовьевъ, съ указаніемъ средствъ сообщенія и съ статистическими, финансово-экономическими и т. п. практическими данными относительно отдѣльныхъ мѣстностей [343]). Эти „Акты“ представляютъ настолько значительный интересъ для предмета нашего изслѣдованія, что мы полагаемъ цѣлесообразнымъ нѣсколько подробнѣе ознакомить нашихъ читателей съ ихъ любопытнымъ содержаніемъ.

Интересующіе насъ акты, принимая г. Якутскъ за центръ своихъ путевыхъ исчисленій, даютъ намъ, прежде всего, точныя данныя для продолжительности (въ недѣляхъ и дняхъ) плаванія отъ Якутска до различныхъ пунктовъ рѣки Лены, именно:

Отъ г. Якутска внизъ по р. Ленѣ—до: устья р. Лены—5 недѣль, устья р. Моловы 4 недѣли, Жиганскаго зимовья (онъ же Красный острожекъ)—2½ недѣли, устья р. Вилюя—10 дней, устья р. Алдана—5 дней.

Отъ г. Якутска вверхъ по р. Ленѣ—до: Олекминскаго острога (устья р. Олекмы)—2 недѣли, устья р. Витима—3 недѣли и 5 дней, Чичуйскаго острога (устье р. Чичуя)—5 недѣль и 5 дней.

Только что указанныя протяженія приняты основою для описанія маршрутовъ до различныхъ остроговъ и зимовьевъ, кото-

---

[343]) Дополненія къ Актамъ Истор., т. VI, № 136. Дальнѣйшее изложеніе рекомендуемъ прослѣдить по нашей картѣ № XXXI.

рые и перечисляются по теченіямъ рѣкъ,—порядокъ, котораго будемъ держаться и мы въ нашемъ изложеніи:

I. Рѣка Лена.

1. Олекминскій острогъ—при впаденіи въ Лену р. Олекмы. 2 недѣли плаванія отъ Якутска, вверхъ по Ленѣ.

2. Чичуйскій острожекъ—при впаденіи въ Лену р. Чичуя. 6 недѣль и 5 дней плаванія отъ Якутска, вверхъ по Ленѣ.

3. Жиганское зимовье—на лѣвомъ берегу Лены. 2½ недѣли плаванія отъ Якутска, внизъ по Ленѣ.

II. Рѣка Олекма.

4. Усть-Патомское зимовье—при впаденіи въ Олекму р. Патомъ. 2 недѣли и 6 дней плаванія отъ Якутска (2 недѣли Леною и 5 дней по Олекмѣ).

5. Чаринское зимовье—на Олекмѣ, выше предыдущаго. 3 недѣли и 3 дня плаванія отъ Якутска (2 недѣли Леною и 10 дней Олекмою [244]).

III. Рѣка Алданъ и его притокъ Мая.

6. Буталское зимовье—при впаденіи въ Алданъ р. Маи. 4 недѣли и 5 дней плаванія отъ Якутска (5 дней Леною и 4 недѣли Алданомъ) или 2 недѣли ѣзды отъ Якутска на коняхъ.

7. Тонторское зимовье—на р. Алданѣ. 8 недѣль и 5 дней плаванія отъ Якутска (5 дней Леною и 8 недѣль Алданомъ) или 2½ недѣли ѣзды отъ Якутска на коняхъ.

8. Майское зимовье—въ верховьяхъ Алданскаго притока Маи. 8 недѣль и 5 дней плаванія отъ Якутска (5 дней Леною, 4 недѣли Алданомъ и 4 недѣли Маею) или 3½ недѣли ѣзды отъ Якутска на коняхъ. Отъ Майскаго зимовья считалось до моря (Охотскаго) 4 недѣли ѣзды на оленяхъ; путь лежалъ на р. Улью.

IV. Рѣка Вилюй.

9. Вилюйское Нижнее зимовье—у впаденія р. Вилюя въ Лену. 10 дней плаванія отъ Якутска р. Леною или столько же времени ѣзды на коняхъ.

---

[244]) Не находилось ли это послѣднее зимовье, судя по его названію, на р. Чарѣ—лѣвомъ притокѣ Олекмы? Если судить, впрочемъ, по точному смыслу относящагося сюда текста подлиннаго памятника—оно лежало по теченію самой р. Олекмы.

10. Вилюйское Среднее зимовье. 22 дня плаванія отъ Якутска (10 дней Леною и 12 дней Вилюемъ) или 10 дней ѣзды на коняхъ.

11. Вилюйское Верхнее зимовье—впослѣдствіе г. Вилюйскъ. 4 недѣли и 10 дней плаванія отъ Якутска (10 дней Леною и 4 недѣли Вилюемъ) или 2 недѣли ѣзды на коняхъ.

До сихъ поръ рѣчь шла о рѣкахъ, входящихъ въ бассейнъ Лены. Переходимъ къ острогамъ и зимовьямъ, расположеннымъ по теченію рѣкъ не входящихъ въ этотъ рѣчной бассейнъ и, прежде всего, по теченію сѣверныхъ рѣкъ, изливающихся въ Ледовитый океанъ:

V. Рѣка Оленекъ.

12. Оленское зимовье. 4 недѣли и 10 дней пути отъ Якутска, въ томъ числѣ: 4 недѣли судового хода внизъ по Ленѣ, до устья р. Молова, и 10 дней ѣзды отсюда на нартахъ, „черезъ хребетъ“.

VI. Рѣка Яна.

13. Нижне-Янское зимовье—въ началѣ дельты р. Яны. 5 недѣль и 6 дней плаванія отъ Якутска, въ томъ числѣ: 5 недѣль судового хода Леною, до ея устья; 3 сутокъ (по разсчету паруснаго хода) плаванія губою до устья р. Яны; 3 сутокъ плаванія вверхъ по р. Янѣ до зимовья.

14. Верхне-Янское зимовье — впослѣдствіе г. Верхоянскъ. 5 недѣль ѣзды на коняхъ отъ Якутска, „а судового ходу нѣтъ“.

VII. Рѣка Индигирка.

15. Индигирское Верхне-Зашиверское зимовье—впослѣдствіе г. Зашиверскъ. Путь отъ Якутска черезъ Верхоянское зимовье, отъ котораго находится въ 4-хъ недѣляхъ ѣзды на коняхъ.

16. Индигирское Средне—Подшиверское зимовье, въ 2-хъ дняхъ пути на нартахъ отъ предшествующаго зимовья, считая внизъ по теченію Индигирки.

17. Индигирское Нижне-Уяндинское зимовье, еще въ 3-хъ дняхъ нартовой ѣзды ниже предъидущаго.

До всѣхъ трехъ приведенныхъ Индигирскихъ зимовьевъ „судового хода отъ Якутска—нѣтъ“.

VIII. Рѣка Алазея.

18. Алазейское зимовье. Путь отъ Якутска лежитъ черезъ зимовье Верхоянское, Зашиверское, Подшиверское и Уяндинское (отъ послѣдняго въ 3-хъ недѣляхъ переѣзда на нартахъ); всего отъ Якутска въ 12-ти недѣляхъ и 5-ти дняхъ переѣзда.

IX. Рѣка Колыма.

19. Верхне-Колымское зимовье, въ верховьяхъ рѣки Колыма.

20. Средне-Колымское зимовье—въ 4-хъ недѣляхъ нартоваго пути ниже предыдущаго.

21. Нижне-Колымское зимовье—въ 3-хъ недѣляхъ нартоваго же пути ниже предшествующаго.

Далѣе слѣдуютъ зимовья, расположенныя по бассейнамъ рѣкъ, впадающихъ въ нынѣшнія моря Берингово и Охотское:

X. Рѣка Анадыръ.

22. Анадырское зимовье—на р. Анадырѣ, впадающей въ одноименную губу Берингова моря, самый восточный приполярный острожекъ Сибири XVII-го вѣка. Путь къ нему лежалъ на Нижне-Колымское зимовье, „черезъ хребетъ“ (6 недѣль)—„а воднаго пути нѣтъ, потому что хребетъ перетянулся въ море“.

XI. Рѣка Пенжина.

23. Чондонское зимовье—въ бассейнѣ впадающей въ Охотское море рѣки Пенжины. Маршрутъ до него: отъ Нижне-Колымскаго зимовья 8 недѣль пути вверхъ по р. Омолону, притоку Колымы; волокъ „по хребту“ до р. Пенжины—2 недѣли; на нартахъ вдоль р. Пенжины—18 дней. Всего пути отъ Нижне-Колымска—12 недѣль и 4 дня.

XII. Рѣка Охота.

24. Охотскій острожекъ близь устья р. Охоты. Маршрутъ отъ Якутска: рѣкою Леною до устья Алдана—5 дней; рѣкою Алданомъ до устья Маи—4 недѣли; рѣкою Маею до устья р. Юдомы — 8 дней; рѣкою Юдомою до Усть-Горбинскаго зимовья—10 дней; отъ этого послѣдняго зимовья до Охотскаго ост-

рожка „къ морю черезъ хребетъ“—4½ недѣли переѣзда на нартахъ. Мы знаемъ, впрочемъ, что между верховьями Юдомы и р. Охотою существовалъ также „Охотскій волокъ“, которымъ переваливали изъ Юдомы въ Охоту и послѣднею рѣкою спускались уже къ морю.

XIII. Рѣка Амуръ.

25. Албазинскій острогъ. Путь до него отъ Якутска: рѣкою Леною до устья Олекмы—2 недѣли судового хода; Олекмою до устья Тунгира—8 недѣль; р. Тунгиромъ до Тунгирскаго острожка—2 недѣли; отсюда на нартахъ до рѣки Амура, „черезъ хребетъ“—12 дней; Амуромъ до Албазинскаго острога—2 дня. Всего отъ Якутска до Албазина 14 недѣль пути.

Кромѣ исчисленія маршрута отъ Якутска до Албазина, въ Якутскомъ воеводскомъ управленіи имѣлось росписаніе судового хода внизъ по Амуру, начиная отъ устья р. Урка до „Ачанскаго города“, составленное на основаніи показаній ходившихъ по Амуру казацкихъ экспедицій. Вотъ это росписаніе въ томъ видѣ, въ какомъ приведено оно І. Е. Фишеромъ [245]):

Отъ устья Урки до Албазина	1 день	пути.
Отъ Албазина до „Государева города“ . . .	3 дня	„
Отъ Государева города до Банбулаева города.	1 день	„
Отъ Банбулаева города до устья Сеи (Зеи) . .	2 дня	„
Отъ устья Сеи до Толгина города	1 день	„
Отъ Толгина до Каменистыхъ горъ	4 дня	„
Отъ Каменистыхъ горъ до устья Шингала (Сунгари)	4 дня	„
Отъ устья Шингала до Ачанскаго города . . .	4 дня	„
Всего	20 дней	пути.

Всѣмъ изложеннымъ выше почитаемъ мы возможнымъ ограничить наше историческое обозрѣніе водныхъ путей сообщенія Сибири въ предѣлахъ начальной эпохи развитія ихъ, каковою и принимаетъ мы XVII-ый вѣкъ. Факты послѣдующихъ двухъ столѣтій уже выходятъ за предѣлы интересующей насъ эпохи.

Впрочемъ, и не представляется обильною фактами исторія сибирскихъ водныхъ путей сообщенія въ теченіи XVIII-го и закончившагося XIX-го вѣковъ. Отдаленность Сибири, громадность

245) Фишеръ: „Сибирская Исторія“, стр. 603.

и малая изслѣдованность образующихъ ее пространствъ, подавляющая колоссальность ея рѣчныхъ системъ, климатъ Сибири, рѣдкость ея народонаселенія, неразработанность и, во многихъ случаяхъ, даже совершенная неизвѣстность ея естественныхъ богатствъ, зачаточное состояніе промышленно-экономической жизни края—все это, вмѣстѣ взятое, мало способствовало привлеченію вниманія центральнаго правительства къ дѣлу устройства и урегулированія мѣстныхъ водныхъ путей сообщенія, почти до самыхъ послѣднихъ временъ эксплоатировавшихся въ той же примитивной формѣ, въ какой эксплоатировались они уже знакомыми намъ казаками и „опытовщиками“ добраго стараго времени. За весьма немногими,—да и то, въ большинствѣ случаевъ, неудачнаго характера,—исключеніями, естественные водные пути Сибири далеко не являлись предметомъ той усиленной заботливости, какая, съ легкой руки Великаго Преобразователя Россіи, выпадала въ послѣдніе два вѣка на долю русско-европейскихъ водныхъ путей сообщенія.

Подъ мощнымъ наплывомъ новыхъ условій промышленно-экономическаго характера, сказавшихся съ половины закончившагося XIX-го столѣтія, съ измѣненіемъ направленій и центровъ торгово-передаточной дѣятельности, съ появленіемъ и лихорадочно-быстрымъ развитіемъ усовершенствованныхъ грунтовыхъ способовъ сообщенія—многіе изъ древнѣйшихъ водныхъ путей сообщенія Европейской Россіи могутъ нынѣ почитаться уже выполнившими круговоротъ своего экономическаго развитія, выполнившими свое историческое назначеніе въ культурной исторіи русской земли и русскаго народа.

Въ совершенно иныхъ условіяхъ остаются водные пути сообщенія Сибири. На нашихъ, можно сказать, еще глазахъ совершилось зарожденіе ихъ культурно-экономическаго значенія; на глазахъ исторіи,—и еще весьма недавней исторіи,—совершились генезисъ и начальное развитіе ихъ культурной роли въ жизни русской народности,—той роли, начальные моменты которой выпали на долю европейскихъ естественныхъ водныхъ путей сообщенія за многіе вѣка до переживаемыхъ нами дней, во многихъ случаяхъ (исторія Днѣпра, Западной Двины, Волхова, Волги) во времена даже до-историческія..... Врядъ ли впадемъ мы въ парадоксъ, высказавъ мысль, что исторія сибирскихъ водныхъ путей сообщенія—даетъ намъ лишь наглядное переживаніе тѣхъ условій и тѣхъ усилій почти титаническаго характера, при наличности которыхъ въ теченіи долгаго ряда вѣковъ совершалось

движеніе и разселеніе русско-славянской народности по обширнымъ равнинамъ Восточной Европы, слѣдуя, какъ мы это уже знаемъ, именно по направленію рѣчныхъ и озерныхъ бассейновъ.

Необъятная Сибирь въ весьма многихъ отношеніяхъ лишь начинаетъ свою экономическую жизнь. Въ начальной стадіи своего развитія находится еще и судоходство по ея богатымъ воднымъ путямъ сообщенія, т. е. тотъ экономическій факторъ, который всегда и неизбѣжно шелъ, рука объ руку, съ поступательнымъ культурнымъ движеніемъ русской народности.

Стальной рельсовый путь,—это излюбленное дѣтище и неизмѣнный спутникъ цивилизаціи закончившагося XIX-го вѣка,—уже успѣлъ, тѣмъ не менѣе, прорѣзать собою мощную грудь необъятной Сибири по всему ея протяженію отъ Урала и до побережьевъ Великаго океана. Онъ прорѣзалъ ее,—что представляется въ высшей степени знаменательнымъ,—въ направленіи весьма близкомъ направленію уже возстановленнаго нами магистральнаго воднаго пути, проторенная еще въ половинѣ XVII-го столѣтія неустрашимыми піонерами русскаго движенія на востокъ, нашими доморощенными „Кортецами“ и „Пизарро“, въ теченіи одной сотни лѣтъ своимъ потомъ и кровью заработавшими и подарившими Россіи добрую пятую долю всего Стараго Свѣта.....

Въ какія экономическія отношенія станетъ этотъ великій рельсовый путь къ богатымъ воднымъ путямъ сообщенія Сибири? Убьетъ ли онъ, въ своемъ дальнѣйшемъ и несомнѣнномъ развѣтвленіи, ихъ едва начавшееся развитіе, или дружно, рука объ руку, пойдетъ онъ съ ними по пути колонизаціоннаго и экономическаго преуспѣянія этой колоссальной русской окраины?

Все это—вопросы болѣе или менѣе отдаленнаго будущаго, хотя позволительно думать, и думать это съ большою степенью вѣроятности, что исторія сибирскихъ водныхъ путей сообщенія—еще впереди.

ОЧЕРКЪ ТРЕТІЙ.

Судовое дѣло и судостроеніе въ древней Россіи.

Въ двухъ предшествовавшихъ очеркахъ мы познакомились съ водными путями сообщенія, эксплоатировавшимися нашими предками въ первые два періода исторической жизни ихъ: въ періодъ Руси удѣльной и въ періодъ Руси Московской.

Мы разсмотрѣли значеніе водныхъ путей въ историческомъ процессѣ начальнаго разселенія и дальнѣйшаго поступательнаго движенія нашихъ предковъ въ предѣлахъ обширныхъ пространствъ восточной Европы и сѣверной Азіи; возстановили роль ихъ въ историческомъ ходѣ развитія русской торговли и промышленности; старались выяснить значеніе водныхъ путей сообщенія, въ качествѣ одного изъ могущественныхъ факторовъ культурной жизни до—Петровской Руси, вообще; въ предѣлахъ возможнаго, возстановили мы и самыя системы водныхъ путей сообщенія, которыя были извѣстны нашимъ предкамъ IX-го—XVII-го вѣковъ и которыми пользовались они въ обнимаемыя этими вѣками эпохи своей исторической жизни.

Задачи, положенныя въ основу нашего настоящаго труда, не могутъ быть сочтены, тѣмъ не менѣе, исчерпанными, такъ какъ данными, собранными и систематизированными нами до сихъ поръ—не въ достаточной еще полнотѣ обрисовывается общая картина нашихъ древнихъ водныхъ путей сообщенія и нашего древняго судоходнаго дѣла.

При содѣйствіи какихъ средствъ передвиженія пользовались наши предки богатыми оро-гидрографическими дарами, которыми въ такомъ изобиліи и въ такомъ разнообразіи надѣлила ихъ природа страны? Таковъ вопросъ, логически вытекающій изъ нашего предшествовавшаго изложенія и которому мы посвящаемъ третій, такъ сказать дополнительный, очеркъ нашего труда.

Приступая къ изложенію вопроса о состояніи судового дѣла въ до-Петровской Россіи, мы полагаемъ наиболѣе цѣлесообразнымъ распредѣлить матеріалъ, собравшійся у насъ въ данномъ отношеніи, по слѣдующимъ шести рубрикамъ: А) Древнѣйшія извѣстія о судахъ и судостроеніи у нашихъ предковъ. Судовое дѣло въ Приднѣпровской Руси; Б) Судовое дѣло въ бассейнѣ Балтійскаго моря; В) Судовое дѣло въ Бѣломорскомъ бассейнѣ; Г) Судовое дѣло въ Волжско-Каспійскомъ бассейнѣ; Д) Судовое дѣло на Дону и на Азовскомъ морѣ и Е) Судовое дѣло въ Сибири.

Только что намѣченныя рубрики, которымъ мы удѣлимъ двѣ заключительныя главы нашего изслѣдованія, представятъ то весьма существенное удобство, что онѣ будутъ вполнѣ соотвѣтствовать историко-гидрографической системѣ изложенія, которой мы старались придерживаться въ первыхъ двухъ очеркахъ настоящаго труда.

ГЛАВА VII.

Древнѣйшія извѣстія о судахъ и судостроеніи у нашихъ предковъ. Судовое дѣло въ Приднѣпровской Руси и въ бассейнахъ Балтійскомъ и Бѣломорскомъ.

А.

Древнѣйшія извѣстія о судахъ и судостроеніи у нашихъ предковъ. Судовое дѣло въ Приднѣпровской Руси.

Общая характеристика древнѣйшихъ свидѣтельствъ о судахъ и судостроеніи у нашихъ предковъ.—Древнѣйшіе судовые термины.—К о р а б л ь. Происхожденіе и значеніе этого термина. Вопросъ о самобытномъ генезисѣ его въ славяно-русской лексикологіи.—Л о д ь я. Происхожденіе этого термина, его значеніе и соотношеніе къ другимъ судовымъ названіямъ.—Судовые термины: н а с а д ъ, с к е д і я, к у б а р а, с т р у г ъ, ч е л н ъ, с а н д а л е ц ъ.—Древнѣйшее русское судостроеніе и вѣроятныя формы и стадіи его развитія.—Свидѣтельство Константина Багрянороднаго о судостроеніи у южныхъ руссовъ.—Древнія русскія лодки-однодеревки (моноксилы).—Ихъ постройка, снаряженіе и грузоподъемность.—Военно-морской казацкій бытъ XVI—XVII вѣковъ, въ качествѣ наслѣдія такового же быта южныхъ руссовъ IX—X вѣковъ.—Судовые термины подробной Русской Правды.—Позднѣйшія судьбы Южной Руси и южнорусскаго судового дѣла.

Судоходство и судоходное дѣло, не только рѣчное, но и морское, было знакомо народамъ славянскаго корня уже на первыхъ ступеняхъ ихъ исторической жизни, углубляясь своимъ началомъ въ эпохи еще до-историческія. Мы коснулись этого вопроса въ первой главѣ настоящаго труда, а потому снова возвращаться къ нему—не станемъ. Представляется безспорнымъ, что въ этомъ то исконномъ и близкомъ знакомствѣ древне-славянскаго міра съ водами, какъ путями сообщенія, слѣдуетъ искать источникъ знакомства съ водоходнымъ дѣломъ и нашихъ отдаленнѣйшихъ предковъ.

Такъ называемая „Начальная“ (иначе Несторова) лѣтопись представляетъ собою древнѣйшій русскій источникъ, изъ котораго почерпаемъ мы свѣдѣнія о судоходномъ дѣлѣ у нашихъ предковъ. Далеко не обильными являются, однако, свѣдѣнія въ

этомъ отношеніи оставленныя намъ только что названнымъ источникомъ, хотя древнѣйшій лѣтописецъ и даетъ весьма обстоятельныя указанія на водные пути, орошающіе нынѣшнее наше отечество, не скупится и на сообщеніе данныхъ относительно морскихъ и рѣчныхъ предпріятій нашихъ предковъ. „За море", по преданію начальной лѣтописи, ходили представители сѣверныхъ племенъ искать себѣ князя, моремъ же ходили войною на Византію Аскольдъ съ Диромъ, Олегъ, Игорь и Владиміръ; рѣкою Днѣпромъ спустились съ сѣвера на югъ Аскольдъ и Диръ, а позже—Олегъ; водными (волжскими) путями ходили древніе русскіе князья войною на волжскихъ булгаръ и на казаровъ и т. п.

Сообщая намъ рядъ свѣдѣній подобнаго рода, древній лѣтописецъ весьма скупъ, однако же, на данныя, касающіяся самыхъ средствъ и условій, при наличности которыхъ совершались нашими предками ихъ многочисленныя морскія и рѣчныя предпріятія. Какихъ типовъ морскія и рѣчныя суда были у нихъ въ употребленіи, гдѣ и какъ они строились; каково было ихъ снаряженіе; съ какими условіями положительнаго и отрицательнаго характера сопрягалось для нашихъ предковъ плаваніе на этихъ судахъ—все это вопросы, на которые не даетъ, или почти не даетъ, отвѣтовъ наша древнѣйшая лѣтопись, вслѣдствіе чего относящіяся сюда данныя должны быть восполняемы какъ источниками другихъ видовъ,—не выключая и иноземныхъ,—такъ и памятниками болѣе позднихъ, сравнительно, эпохъ. Выражаемъ напередъ, впрочемъ, опасеніе, что даже и при наличности этого послѣдняго пріема изслѣдованія, наше дальнѣйшее изложеніе врядъ ли въ состояніи будетъ достигнуть желательныхъ полноты и обстоятельности.

Просматривая свидѣтельства нашей Начальной лѣтописи, мы наталкиваемся здѣсь съ нѣсколькими наименованіями, присваиваемыми лѣтописцемъ морскимъ и рѣчнымъ судамъ, бывшимъ въ употребленіи въ IX—XI вѣкахъ. Нашъ древнѣйшій лѣтописатель знаетъ пять такихъ наименованій,—а именно: к о р а б л ь, л о д ь я, с к е д і я, к у б а р а и н а с а д ъ.

Не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію тотъ фактъ, что приведенными пятью судовыми терминами далеко не можетъ почитаться исчерпанною номенклатура всего разнообразія судовъ, извѣстныхъ первымъ тремъ вѣкамъ русской исторической жизни. Дѣло въ томъ, что и въ исторіи нашего древняго судостроенія и судоходства доводится стать лицомъ къ лицу съ тѣмъ началомъ областного и племенного партикуляризма, съ которымъ при-

ходится считаться въ изученіи древнѣйшей русской исторіи, вообще. Уже и въ ту, отдаленную отъ насъ, пору русская земля включала въ свои предѣлы громадныя протяженія территоріи и большое разнообразіе водныхъ путей сообщенія. Первое изъ этихъ двухъ условій, въ связи съ факторами этнологическаго, географическаго, климатическаго и соціально-экономическаго характера, создавая различіе въ строѣ внутренняго быта отдѣльныхъ частей русской территоріи и русскаго населенія, вносило начало партикуляризма въ общее теченіе культурной жизни русской земли и русскаго народа; второе изъ этихъ условій вносило такія же начала партикуляризма въ судостроительное и судоходное дѣло нашихъ предковъ, въ его примѣненіи къ отдѣльнымъ областямъ и къ отдѣльнымъ воднымъ бассейнамъ. Различіе водныхъ путей сообщенія вносило, само собою разумѣется, такое же различіе и въ судостроеніе древнихъ руссовъ, вносило разнообразіе и въ самыя наименованія старинныхъ судовъ, изъ которыхъ одни носили названія—по своему типу, другія—по тѣмъ воднымъ бассейнамъ, передвиженіе по которымъ они обслуживали [246]).

Сдѣлавъ только что приведенную оговорку, перейдемъ къ свидѣтельствамъ Начальной лѣтописи о древне-русскихъ судахъ IX—XI вѣковъ, бывшихъ въ употребленіи въ Южной, Приднѣпровской Руси, историческихъ судебъ которой почти исключительно и касается нашъ древнѣйшій лѣтописецъ.

Остановимся прежде всего на словѣ к о р а б л ь—древнѣйшемъ изъ судовыхъ терминовъ, фигурирующихъ въ нашей начальной лѣтописи. „К о р а б л я м и“ названы здѣсь суда, на которыхъ въ 866-мъ году, по преданію Повѣсти Временныхъ Лѣтъ, ходили на Царьградъ кіевскіе князья Аскольдъ и Диръ: „Буря въста съ вѣтромъ и безбожныхъ Руси корабль смяте“,—читаемъ мы здѣсь. „Кораблями“ называетъ тотъ же памятникъ суда, на которыхъ ходилъ въ 907-мъ году войною на Византію великій князь Олегъ: „Поиде Олегъ на конѣхъ и въ кораблѣхъ“, „повѣда Олегъ дань даяти на двѣ тысячи кораблій“. Терминъ „корабль“, въ значеніи судна не только морского, но и рѣчного, встрѣчается и въ позднѣйшихъ текстахъ Начальной лѣтописи. „Кораблями“ названы здѣсь суда морскаго похода Игоря (944 г.) на Царьградъ и тѣ суда, на которыхъ ходили въ Грецію русскіе послы и торговцы (Договоръ Игоря съ греками 945 г.); „кораблями“ названы и морскія суда греческаго похода князя Владиміра (1043 г.). Подъ

246) Ср. Костомарова: „Очеркъ торговли Московскаго государства“, стр. 125.

1015-мъ годомъ термины „корабль“ и „насадъ“ безразлично употреблены лѣтописцемъ для обозначенія днѣпровскаго рѣчнаго судна, на которомъ палъ отъ руки убійцъ князь Глѣбъ: „...Ста (Глѣбъ) на Смядинѣ въ насадѣ“; нѣсколькими же строками ниже этотъ насадъ названъ уже кораблемъ: „..и ту абье посланіи (т. е. убійцы) яша корабль Глѣбовъ“. Въ другихъ двухъ текстахъ терминъ „корабль“ является однозначущимъ термину „лодья“. Такъ, въ описаніи греческаго похода Игоря (944 г.), морскія суда этого князя именуются то кораблями, то лодьями: „...поиде (Игорь) на греки въ лодьяхъ“, а слѣдомъ затѣмъ читаемъ: „се идуть Русь безъ числа корабль, покрыли суть море корабли“. Равнымъ образомъ и Владиміръ Ярославовичъ идетъ (1043 г.) на Царьградъ въ лодьяхъ („...поиде Володимеръ въ лодьяхъ“), слѣдомъ же за этимъ свидѣтельствомъ лодьи эти именуются уже—кораблями: „...и бысть буря велика и разби корабли Руси“, „взя князя въ корабль Иванъ Творимиричъ“, „възвратися въ Русь, ссѣдавшеся въ кораблѣ своѣ“ [247]).

Уже на основаніи только что процитированныхъ свидѣтельствъ нашей Начальной лѣтописи не трудно прійти къ тому заключенію, что слово „корабль“—не имѣло у древнихъ руссовъ характера опредѣленнаго, видового, наименованія: этимъ словомъ выражалось понятіе „судна“, вообще, и оно имѣло нѣкогда (да и въ наши дни въ значительной степени сохраняетъ еще его, въ особенности въ просторѣчьи) такое же общее, нарицательное, значеніе, какое соединяемъ мы и съ этимъ послѣднимъ терминомъ, прилагая его ко всякому водоходному сооруженію—отъ грознаго и массивнаго эскадреннаго броненосца и до легкой рѣчной душегубки. Такое общее значеніе,—въ его примѣненіи къ судамъ какъ морскимъ, такъ и рѣчнымъ,—представляетъ терминъ „корабль“ какъ въ позднѣйшихъ памятникахъ древней русской книжности, такъ и въ русскомъ народномъ эпосѣ. Съ такимъ значеніемъ этого термина встрѣчаемся мы и въ церковно-славянскомъ языкѣ: „Во время оно влѣзе Іисусъ въ корабль“ (переводъ греческаго слова πλοῖον), „и ины придоша корабли (греческое πλοιάρια) отъ Тиверіады“ [248]) и т. п.; ясно, что въ этихъ текстахъ слово „корабль“ употреблено для означенія понятія „лодки“, которымъ оно и замѣнено въ русскомъ переводѣ этихъ и другихъ,

---

[247]) Полн. Собр. Лѣтоп., I, стр. 9, 12, 19, 20, 59, 66, 67.

[248]) См. Срезневскаго; „Матеріалы для словаря древне-русскаго языка“, I, ст. 1283—1284.

аналогичныхъ имъ, новозавѣтныхъ текстовъ. Въ извѣстномъ стихѣ объ „Алексѣѣ—человѣкѣ Божіемъ“ (памятникъ XII-го в.) корабль названъ—„легкою лодкою“:

„...Садился Алексѣй во корабликъ,
„Пущался на синее море;
„Гдѣ не взялись буйные вѣтры,
„Раскачали легкую лодку [249].....

Любопытно, что даже „Уставъ купеческаго водоходства“ 1781-го г., законодательный памятникъ Россіи пореформенной, называетъ рѣчныя суда—„кораблями“ (см. гл. I, ст. 9—10), употребляя выраженіе: „рѣчной корабль или судно“. Нарицательное значеніе термина „корабль“ находитъ себѣ, такимъ образомъ, официальное подтвержденіе даже въ концѣ XVIII-го вѣка.

Откуда же взялся у нашихъ древнихъ предковъ терминъ „корабль“ въ этомъ широкомъ, нарицательномъ, значеніи водоходнаго судна, вообще?

Только что поставленный вопросъ вызываетъ необходимость небольшой экскурсіи въ чуждую для насъ,—и въ значительной степени чуждую, откровенно сознаемся въ томъ,—область сравнительной филологіи [250]. Интересующій насъ терминъ, въ фонетической формѣ—*κάραβος*, извѣстенъ былъ уже классическому греческому языку; ему соотвѣтствуютъ среднелатинское (VII вѣка) слово—carabus и новогреческое—*καράβι*. Въ параллель этимъ лингвистическимъ формамъ можно привести судоходные термины: corbita, golabus, golebrus, golabius, golafri—въ латинскомъ языкѣ; caravella—у итальянцевъ; carabella—у португальцевъ и испанцевъ (такъ именно назывались суда Христофора Колумба); „караб“ и „гураб“—у арабовъ. Судовой терминологіи сѣверно-европейскихъ народовъ интересующая насъ лингвистическая форма—неизвѣстна. Во французскомъ языкѣ ей соотвѣтствуютъ названія: navire (римское navis, греческое *ναῦς*), vaisseau, batiment; въ нѣмецкомъ—schiff, въ англійскомъ—ship, vessel. Обращаясь къ византійскимъ писателямъ, мы нерѣдко встрѣтимъ у нихъ формы *κάραβος* и *καράβιον*, а въ „Тактикѣ“ Льва Мудраго наименованіе *πρωτοκάραβοι* (протокарабъ) присвоено начальникамъ императорскаго флота.

---

[249] Безсоновъ: „Калики перехожіе“, I, стр. 99 и сл.

[250] Считаю своимъ долгомъ выразить здѣсь глубокую признательность моему уважаемому товарищу по университету, доктору сравнительнаго языковѣдѣнія, профессору Александру Ивановичу Александрову, любезно предложившему мнѣ необходимыя свѣдѣнія и указанія.

Перейдемъ къ славянской филологіи—представляющей для насъ, само собою разумѣется, наибольшій интересъ въ области затронутаго нами вопроса. Здѣсь долженъ быть отмѣченъ тотъ фактъ, что словосочетанія, соотвѣтствующія русскому термину „корабль“, неуклонно имѣются во всѣхъ нарѣчіяхъ славянскаго корня: старо-славянское—„корабь“, „корабль“; болгарское—„корабъ“; сербское—„кораб“, „корабь“; чешское—„koráb“; польское—„korab“. Невольно бросающееся здѣсь въ глаза измѣненіе гласной въ корнѣ, въ сравненіи съ формою греческою—не можетъ насъ смущать: переходъ въ славянскихъ нарѣчіяхъ греческой группы звуковъ „кар“ въ группу звуковъ „кор“, и наоборотъ—представляетъ собою вполнѣ обычное фонетическое явленіе. Въ церковно-славянскомъ языкѣ термины „корабль“, „кораблица“—носятъ даже самостоятельный характеръ, сравнительно съ греческимъ прототекстомъ, являясь переводомъ греческихъ словъ πλοῖον, πλοιάριον. Въ древнихъ чешскихъ глоссахъ слово „korab“ является переводомъ латинскаго выраженія „liburnus trieris“. Древне-русскій языкъ знаетъ производныя, отъ основной формы, существительныя: „кораблець“, „корабица“, „корабиць“, „корабльдьржа“, „корабльникъ“, „кораблеликъ“, и прилагательныя: „корабльничь“, „корабльскій“, „корабьный“ и др. Интересующій насъ терминъ, со всѣми производными отъ него формами, представляется, такимъ образомъ, общимъ для всѣхъ народовъ славянскаго корня и нашъ покойный славяновѣдъ И. И. Срезневскій, анализируя слово „корабль“, могъ прійти къ заключенію, что „нѣтъ ни одного славянскаго нарѣчія, въ которомъ бы это слово не было с в о и м ъ, такъ что и у сербовъ лужицкихъ, чеховъ, словаковъ, далекихъ отъ всякаго моря и всякой большой воды, слово korab, kòrabi—живетъ, какъ народное [251]). Лишнимъ было бы распространяться о томъ, что слово: „корабль“, „корабь“—такимъ же народнымъ всегда жило и до сихъ поръ живетъ и въ лексикологіи русскаго народа.

Задачею весьма неблагодарною явилось бы отрицаніе или хотя бы только умаленіе тѣхъ услугъ, которыя уже оказаны и не перестаютъ оказываться дѣлу историческаго изученія наукою сравнительнаго языковѣдѣнія, преслѣдующею цѣли изслѣдованія одного изъ первостепенныхъ продуктовъ духовной жизни человѣка. Всегда надлежитъ, тѣмъ не менѣе, историку имѣть въ виду и то обстоятельство, что сравнительно-лингвистическій методъ истори-

[251]) Срезневскій: „Матеріалы для словаря древне-русскаго языка“ I, ст. 1284

ческаго изученія представляетъ орудіе обоюдоострое, требующее величайшей осмотрительности и осторожности въ обращеніи съ собою. Наглядный примѣръ тому являетъ хотя бы пресловутый вопросъ о происхожденіи Руси, считающій за собою болѣе полутора вѣка давности и нынѣ доставшійся въ наслѣдіе новому XX-му столѣтію въ положеніи, все еще далекомъ отъ своего безповоротнаго разрѣшенія. Врядъ ли возможно указать какую нибудь другую отрасль русскаго историческаго изученія, на почвѣ которой было бы примѣнено столько лингвистической эквилибристики, высказано столько гипотезъ и домысловъ, сдѣлано столько, болѣе или менѣе остроумныхъ и удачныхъ, сопоставленій, сравненій, сближеній,—и все это на почвѣ сравнительнаго языковѣдѣнія, то дѣйствительнаго, то воображаемаго.

Мы въ своемъ мѣстѣ уже познакомились съ лингвистическими потугами нашихъ норманистовъ и антинорманистовъ въ дѣлѣ объясненія древнихъ названій днѣпровскихъ пороговъ. Познакомимся теперь съ попытками, направленными къ объясненію появленія въ русскомъ языкѣ слова „корабль“—въ смыслѣ водоходнаго судна, вообще. Эти попытки представляютъ для насъ непосредственный интересъ, такъ какъ онѣ стоятъ въ тѣсной связи съ вопросомъ о самобытности или о заимствованіи у другихъ народовъ нашими предками ихъ судостроительнаго и судоходнаго дѣла.

Основатели и дальнѣйшіе послѣдователи норманской теоріи происхожденія Руси не преминули, само собою разумѣется, объявить судоходство нашихъ предковъ, вообще—развившимся, а мореходство, въ частности—и зародившимся подъ непосредственнымъ воздѣйствіемъ скандинавскихъ „пѣнителей моря“. Остановившись на судовыхъ терминахъ, они объявили заимствованнымъ у норманновъ наше слово „лодья“ [252]), но не рѣшились сдѣлать того же относительно слова „корабль“, не найдя для него подходящаго созвучія въ скандинавской лингвистикѣ.

А. Л. Шлецеръ, производя русское наименованіе „корабль“ отъ греческаго слова κάραβος, находитъ „страннымъ“, что „руссы мореходныя названія, которыми такъ богатъ норманскій языкъ, заняли отъ грековъ“. Такое же объясненіе давалъ, позже, и Ф. Кругъ.

---

[252]) Погодинъ: „Изслѣдованія, замѣчанія и лекціи“, II, стр. 90. Погодинъ считаетъ норманскими не только слово „лодья“, но даже и слово „якорь“, не взирая на близкое сходство его съ греческимъ ἄγκυρας.

Н. М. Карамзинъ, категорически утверждая что наши предки, „подобно другимъ славянамъ мужественные на сушѣ, заимствовали отъ варяговъ (норманновъ—по убѣжденію историографа) искусство мореплаванія“, въ вопросѣ о генезисѣ русскаго названія „корабль“ держится діаметрально противоположнаго Шлецеру воззрѣнія: „Корабль и καραβος есть одно имя,—заявляетъ Карамзинъ:—греки заимствовали его, кажется, отъ славянъ“. Нашъ историографъ придерживается, слѣдовательно, мнѣнія о самобытномъ возникновеніи у нашихъ предковъ интересующаго насъ термина.

Г. Эверсъ признаетъ туземно-славянское происхожденіе лишь за названіемъ „лодья“, расходясь на этой почвѣ съ норманистами, всѣ же остальные древне-русскіе судовые термины, не выключая и „корабля“, считаетъ заимствованными отъ грековъ, причемъ рѣшительнымъ образомъ заявляетъ, вслѣдъ за Шлецеромъ, что руссы „не переняли отъ норманновъ ни одного названія своихъ кораблей и принадлежащихъ къ нимъ снастей и орудій“ [253]).

Въ пользу греческаго происхожденія русскаго слова „корабль“ высказывались и тѣ представители науки сравнительнаго явыковѣдѣнія, съ которыми доводилось намъ лично бесѣдовать по этому предмету.

Изъ всего приведеннаго нами выше не трудно усмотрѣть, что даже убѣжденные и свѣдущіе сторонники норманскаго ученія о происхожденіи Руси не рисковали открыто ставить вопроса о заимствованіи нашими предками отъ скандинавовъ какъ искусства водоходства, вообще, такъ и основного судового термина—наименованія „корабль“. Мы видимъ, съ другой стороны, что значительною распространенностью пользуется за то мнѣніе о заимствованіи нашими предками какъ этого термина, такъ и самаго искусства мореплаванія—отъ грековъ.

Но наряду съ изложенными нами историческими воззрѣніями могутъ быть приведены и другія, провозглашающія самобытное зарожденіе и развитіе у древнихъ славянъ, вообще, и у славяно-руссовъ, въ частности, какъ самаго водоходнаго дѣла, не выключая отсюда и мореплаванія, такъ и относящейся къ нему терминологіи. Изъ воззрѣній этой категоріи мы остановимся лишь на положеніяхъ, высказанныхъ С. А. Гедеоновымъ,—однимъ изъ

---

253) Гедеоновъ: „Варяги и Русь“, I, стр. 374 и слѣд.; Шлецеръ: „Несторъ“, III, стр. 152; Карамзинъ: „Исторія госуд. Росс.“, I, стр. 243 и прим. 508.

видныхъ противниковъ норманизма и ярымъ поборникомъ славянской школы происхожденія Руси,—въ его капитальномъ трудѣ „Варяги и Русь".

С. А. Гедеоновъ исходитъ изъ того положенія, что наши предки ни у кого,—ни у скандинавовъ, ни у грековъ,—не заимствовали названій бывшихъ у нихъ въ употребленіи судовъ. Да они и не имѣли никакой надобности въ такомъ заимствованіи. „Славяне,—пишетъ Гедеоновъ,— охотно плавали по морямъ и по рѣкамъ, въ особенности Венды и Русь (черноморская по преимуществу) отличались наклонностью къ мореплаванію; они находили въ своемъ языкѣ всѣ нужныя слова для обозначенія морскихъ и рѣчныхъ судовъ, снастей и т. д." Сохраняя для своихъ туземныхъ судовъ и свои туземныя названія, наши предки обыкновенно прилагали къ судамъ иноземныхъ народовъ и названія взятыя изъ языковъ этихъ же народовъ, но никогда не переносили этихъ названій на свои собственныя суда,—замѣчаетъ цитируемый нами авторъ. Нашимъ предкамъ извѣстны были слѣдующія наименованія иноземныхъ судовъ: финскихъ—„лойва", германо- норманскихъ—„шнека", греческихъ—„дроманы", „трырѣи" (триремы), „кубары" или „кувары" (κονβαριον), „скедіи" (σκεδια); тѣмъ не менѣе руссы,—заключаетъ Гедеоновъ,—не удержали для своихъ судовъ ни одного изъ этихъ наименованій иноземныхъ судовъ. Исконно-славянскими почитаетъ Гедеоновъ и древнѣйшія общія наименованія судовъ—„лодья" и „корабль". Нашъ авторъ энергически протестуетъ противъ предположеній относительно заимствованія нашими предками этого послѣдняго слова—у грековъ [254]).

Заняли ли славяне слово „корабль" отъ грековъ?—вопрошаетъ С. А. Гедеоновъ, и отвѣчаетъ на этотъ вопросъ, что такому предположенію противорѣчитъ, не говоря уже о наличности интересующаго насъ термина во всѣхъ славянскихъ нарѣчіяхъ, и его вполнѣ славянская этимологія. Корень „кор", „кора"—чисто славянскаго происхожденія. Слова: „кора", „корка" „корье", „коробъ", „коробка", „корзина", „коробить"—врядъ ли возможно серьезно заподозрить въ совершенно славянскомъ ихъ происхожденіи. „Korábъ"—по чешски: древесная кора, большая лодка (magna navis—по „Mater Verborum"). Слово „корабль"—является притяжательною формою только что приведеннаго слова (подобно: Святославль—

---

[254]) Гедеоновъ: „Варяги и Русь", I, стр. 374, 380, 384. Приводимые здѣсь авторомъ факты и соображенія тщательно подкрѣплены соотвѣтствующими выписками изъ славянскихъ и иноземныхъ источниковъ.

отъ Святославъ, Премышль—отъ Премыслъ), въ смыслѣ сдѣланнаго изъ древесной коры (вспомнимъ нашъ современный „коробъ“). У Экзарха Болгарскаго встрѣчаемъ формы: „корабъ“, „кораби“, „корабль“.

Еще Кругъ, остановившись на тожествѣ греко-латинской формы κάραβος, καράβιον, carabus—съ славянскою формою „корабль“, высказываетъ предположеніе, что одинаковою должна была быть нѣкогда и система сооруженія судовъ, обозначаемыхъ этими наименованіями. „Родство этихъ названій съ словами кора, корзина, corbis, korb наводитъ на мысль,—писалъ Кругъ,—что стѣны тогдашнихъ русскихъ судовъ были сплетены изъ прутьевъ“. Эта вѣроятность находитъ себѣ, по словамъ того же автора, подтвержденіе и въ свидѣтельствахъ нѣкоторыхъ писателей; такъ Исидоръ даетъ слѣдующее толкованіе интересующему насъ термину: „Carabus,—говоритъ онъ,—есть малая ладья изъ сплетенныхъ прутьевъ, обтянутыхъ кожею“. Любопытно, что о кожахъ, какъ припасахъ для снаряженія этихъ судовъ, говоритъ и императоръ Константинъ Багрянородный. Гедеоновъ вполнѣ раздѣляетъ взглядъ Круга на происхожденіе корабля: „Первобытный славянскій корабль,—читаемъ у этого автора,—былъ сплетенъ изъ прутьевъ и древесной коры, впослѣдствіе же это названіе могло перейти на лодьи, обшитыя воловьею кожею, о которыхъ говоритъ Исидоръ“. Такіе корабли изъ прутьевъ и кожи имѣлись у британцевъ, лузитанцевъ, египтянъ; аналогичной конструкціи лодками пользовались и половцы [255]). Ниже убѣдимся мы въ томъ, что весьма первобытнаго,—хотя уже не изъ корья, ивняка и кожъ,—устройства были и тѣ лѣтописные „корабли“ или „лодьи“, на которыхъ отваживались древніе руссы ходить грозою на столицу Византіи.

Если не греки дали руссамъ наименованіе для ихъ древнѣйшихъ судовъ, то не можетъ ли быть принято обратное воздѣйствіе: не перешло ли славянское слово „корабъ“, „корабль“—въ греческое κάραβος и въ латинское carabus? Таковъ второй вопросъ, выдвигаемый С. А. Гедеоновымъ. Нашъ авторъ не отрицаетъ возможности такого заимствованія, въ пользу котораго высказался въ свое время, какъ мы это видѣли, и Карамзинъ. Эта возможность подкрѣпляется въ его глазахъ какъ тѣмъ обстоятельствомъ, что выраженія κάραβος и carabus, въ значеніи судна, по-

---

255) Подробности, а равно доказательныя цитаты и выписки изъ источниковъ, см. у Гедеонова (I, стр. 380—382).

являются сравнительно уже поздно, такъ и тѣмъ любопытнымъ фактомъ, что Константинъ Багрянородный примѣняетъ это наименованіе только къ русскимъ кораблямъ императорской морской службы, снабжая это наименованіе и соотвѣтствующимъ поясненіемъ: *ρουσικα καράβια*, Ῥῶς *καράβια* (т. е. русскіе корабли, корабли руссовъ). Гедеоновъ признаетъ, впрочемъ, возможность и совершенно самостоятельнаго появленія у грековъ занимающаго насъ судового термина изъ зоологическаго названія *κάραβος*, cancer (т. е. ракъ, крабъ), какъ скандинавскій судовой терминъ snaecka (шнека, шняка, шнява) ведетъ свое начало отъ названія snäcka (т. е. змѣй), малороссійскій „чайка"—отъ одноименной морской птицы, норманскій „драконъ"—отъ одноименнаго миѳическаго чудовища и т. п. [256]).

Вторымъ древнѣйшимъ судовымъ терминомъ нашихъ предковъ является наименованіе л о д ь я. Имѣя своею основною формою древне-славянское существительное ѧѧдиѩ, ѧѧдиѩ, это слово встрѣчается также въ формахъ: „лоди", „лодія", „ладія", „ладья", „лодка", собирательная—„лодь" и „лодье", уменьшительная—„лодочка", отъ которыхъ произошла притяжательная форма „лодейный", „лодинный" и производныя существительныя: „лоденникъ", „лоденщикъ", „лодьникъ", „лодейникъ" и др. Въ начальной лѣтописи (Повѣсть Временныхъ Лѣтъ) интересующій насъ терминъ встрѣчается также въ архаической, повидимому, формѣ—„лядь", „олядь", „олядья"; греки въ 941 г. встрѣчаютъ русскій флотъ „въ лядехъ", по другимъ спискамъ—„въ олядѣхъ".

Позволимъ себѣ снова небольшую экскурсію въ область сравнительной филологіи разбираемаго нами термина. Слово „лодья", подобно слову „корабль", является „своимъ",—употребляя выраженіе И. И. Срезневскаго,—для всѣхъ славянскихъ нарѣчій. Древне-славянское ѧѧдиѩ, русское—лодія, лодья, чешское—lod, lodj, lódie, польское—lodz, lodzia, вендское—lodja, даже испорченное поморское (люнебурское)—lîda, все это, очевидно, производныя формы одного и того же основного слова. Въ греческомъ языкѣ соотвѣтствующее понятіе выражается словами *πλοῖον*, *πλοιάριον*, *πλοιάρια*, слѣдовательно вопросъ о заимствованіи руссами интересующаго насъ наименованія у византійцевъ, — вопросъ, выдвигаемый примѣнительно къ слову корабль,—въ данномъ случаѣ упраздняется самъ собою. Не найдемъ мы аналогичнаго словопроизводства и въ языкахъ сѣверно-европейскихъ народовъ. Французы

256) Гедеоновъ: „Варяги и Русь", I, стр. 381—382.

имѣютъ для выраженія понятія лодки слова bateau, canot, англичане—boat, canoe, германцы—Boot, Kahn. Исключительное явленіе представляютъ намъ языки шведскій и финскій, для выраженія понятія лодки имѣющія слова, первый—lodja, второй—lotja. Не подлежитъ сомнѣнію, что оба слова заимствованы этими народностями у своихъ сосѣдей славянъ, сѣверныя отрасли которыхъ (славяне прибалтійскіе и новгородскіе) являлись исконными водоходами, а финскія племена, сверхъ того, стояли съ новгородскими славянами въ самыхъ тѣсныхъ культурныхъ и даже политическихъ (легенда о призваніи князей) соотношеніяхъ. Все заставляетъ, такимъ образомъ, признать самобытно-славянское происхожденіе слова лодія, ладья, лодка и, вопреки утвержденію Погодина, отстаивающему его норманское происхожденіе (почему же, спрашивается, не навязали норманны этого слова другимъ европейскимъ народамъ, въ историческомъ прошломъ которыхъ довелось имъ сыграть такую видную роль?!)—счесть его, наряду съ наименованіемъ „корабль“, самостоятельно образовавшимся общеславянскимъ судовымъ терминомъ [257]).

Слово „лодья“ имѣло у нашихъ предковъ, въ смыслѣ судового термина, такое же общее значеніе, какое имѣло, какъ мы это видѣли, и слово „корабль“. Подобно этому послѣднему слову, наименованіе „лодья“ прилагается въ древней лѣтописи къ судамъ какъ морскимъ, такъ и рѣчнымъ. „Лодьями“, чередуя этотъ терминъ съ названіемъ „корабль“, именуетъ Начальная лѣтопись морскія суда, на которыхъ совершали наши предки свои походы на Византію; лодьями и впослѣдствіе назывались у насъ мореходныя суда (см. договоръ новгородцевъ съ нѣмцами 1195 г.); это названіе до нашихъ дней примѣняется къ плавающимъ по Бѣлому морю довольно большимъ грузовымъ судамъ; наименованіе „мореходная лодка“ (лодки канонерскія, малые броненосцы береговой обороны) и въ настоящее пользуется правомъ гражданства въ нашемъ военномъ флотѣ. Подробная Русская Правда, предусматривая кражу водоходныхъ судовъ, различаетъ три вида лодьи, установляя и соотвѣтствующій размѣръ пени за ихъ кражу: за кражу „морской лодьи“ взимается высшая пеня—3 гривны, „набойной лодьи“—2 гривны, обыкновенной лодьи—60 кунъ.

---

[257]) „Словарь Академіи Россійской“ (СПБ. 1792), III, стр. 1127—1129; Старчевскій: „Словарь древняго славянскаго языка“, стр. 370; Полн. Собр. Лѣтоп. I, стр. 19; Первольфъ: „Германизація балтійскихъ славянъ“, стр. 56; Гедеоновъ: „Варяги и Русь“, I, стр. 378—380.

Весьма многочисленны свидѣтельства древней лѣтописи о лодьяхъ, въ смыслѣ рѣчныхъ судовъ: въ лодьяхъ прибыло въ Кіевъ въ 945 г. древлянское посольство къ вел. княгинѣ Ольгѣ; въ лодьяхъ выручаютъ русскіе воины Кіевъ отъ печенѣжской осады (968 г.); лодьи имѣлись у вел. князя Святослава во время послѣдняго греческаго похода, въ лодьѣ выѣзжалъ этотъ князь на свиданіе съ византійскимъ императоромъ, въ лодьяхъ же возвращается онъ Днѣпромъ изъ этого похода; въ 1041 г. въ лодьяхъ ходилъ Ярославъ войною на мазовшанъ; въ лодьѣ спускаетъ въ 1071 г. Янъ Вышатичъ внизъ по Шекснѣ захваченныхъ имъ кудесниковъ; въ 1103 г. въ лодьяхъ, Днѣпромъ, идутъ русскіе князья въ походъ противъ половцевъ и мн. др. Лодья, въ смыслѣ даже палубнаго судна, извѣстна Псковской Судной Грамотѣ, предусматривающей случай кражи товара изъ подъ палубы лодки.

Все выше приведенное ясно свидѣтельствуетъ въ пользу такого же нарицательнаго значенія слова „лодья“ у нашихъ предковъ, какое имѣло и слово „корабль“ и какое получило позже слово „судно“, въ собирательной формѣ—„суды“, „суда“. Изъ древнѣйшихъ примѣненій этого послѣдняго наименованія, укажемъ на „Легенду о муромскомъ князѣ Петрѣ и супругѣ его Ѳевроніи“, плывущихъ по р. Окѣ „въ соудѣхъ“ (здѣсь употреблено слово это и въ единственномъ числѣ—„судно“), а также на Бѣлозерскую Уставную Грамоту 1488 г., различающую судно „большое“ и судно „малое гребное“. Въ примѣненіи ихъ къ военному дѣлу, лодьи иногда снабжались особыми боевыми приспособленіями; намъ уже извѣстно описаніе боевыхъ, „дивно исхитренныхъ“, лодокъ, въ 1151-мъ г. устроенныхъ великимъ княземъ Изяславомъ (см. выше стр. 50—51) [258]).

Что бы покончить съ терминомъ „лодья“ въ общемъ значеніи его, соотвѣтствующемъ значенію позднѣйшаго термина—„судно“, „суда“, намъ остается лишь отмѣтить, что съ теченіемъ времени этотъ терминъ все болѣе и болѣе вытѣсняетъ собою названіе—„корабль“. Этотъ послѣдній терминъ уже довольно рано становится достояніемъ преимущественно книжной рѣчи, а также сохраняетъ свое нарицательное значеніе, въ качествѣ лингвистическаго переживанія глубокой старины, въ произведеніяхъ народнаго

---

[258]) Веселаго: „Очеркъ русской морской исторіи“, стр. 13; Полное Собр. Лѣтоп., I (см. подъ соотвѣтствующими годами); Русская Правда по Троицкому списку (изд. Калачова), статья 73; Псковская Судная Грамота (изд. Мурзакевича), статья 1; Акты Археогр. Экспед., I, № 123.

эпоса и въ просторѣчьи. Въ противоположность слову „корабль“, названіе „лодья“, „лодки“, наряду съ другими судовыми терминами, стремится пріобрѣсти у насъ значеніе уже въ практическомъ примѣненіи его къ условіямъ русскаго судоходнаго дѣла. Только во второй половинѣ XVII-го вѣка появляется у насъ практическое и болѣе или менѣе конкретное представленіе о кораблѣ, въ смыслѣ морского, притомъ значительнаго ранга, военнаго и грузового судна.

Названіе насадъ пополняетъ собою весьма ограниченный запасъ русскихъ судовыхъ терминовъ, извѣстныхъ нашему древнѣйшему лѣтописцу. Въ Начальной Лѣтописи слово это встрѣчается всего только одинъ разъ,—именно подъ 1015-мъ годомъ, въ повѣствованіи объ убіеніи св. князя Глѣба,—откуда вправѣ мы вывести заключеніе, что въ эпоху, обнимаемую нашимъ древнѣйшимъ лѣтописнымъ сводомъ, т. е. до первой четверти XII-го вѣка, этотъ судовой терминъ былъ еще мало употребителенъ въ Приднѣпровской Руси, заслоняясь общесудовыми терминами „корабль“ и „лодья“; мы въ своемъ мѣстѣ видѣли даже, что въ цитируемомъ лѣтописномъ разсказѣ безразлично употреблены названія „насадъ“ и „корабль“ для обозначенія судна, на которомъ спускался по Днѣпру, отъ Смоленска, злополучный князь Глѣбъ.

Считаемъ необходимымъ пополнить свидѣтельство Начальной Лѣтописи еще нѣсколькими указаніями на насады, относящимися къ XII-му вѣку и къ той же Приднѣпровской Руси. Въ 1149 г. великій князь Изяславъ посылаетъ изъ Кіева свой „насадъ“ за княземъ Ростиславомъ Юрьевичемъ; этотъ насадъ былъ настолько помѣстителенъ, что былъ въ состояніи принять на себя и находившуюся при Ростиславѣ часть дружины его. Въ 1160-мъ г. великій князь Ростиславъ посылаетъ изъ Кіева „въ насадѣхъ“ рать противъ берладниковъ, воевавшихъ низовья Днѣпра. Подъ 1169-мъ и 1194-мъ годами „насадами“ именуются суда, плавающія по Деснѣ. Указаніе на насады почерпается и изъ извѣстнаго „Слова о полку Игоревѣ“, повѣствующагося въ эпической формѣ о половецкомъ походѣ 1185-го года: „О Днѣпре словутицю,—плачетъ здѣсь княгиня Ярославна,—ты лелѣялъ еси на себѣ Святославли носады до полку Кобякова!“ [259]).

Немногочисленны свидѣтельства о „насадахъ“, пріурочиваемыя къ южной Руси IX—XII вѣковъ. Если въ этихъ свидѣтельствахъ наименованіе это и является съ характеромъ, до извѣстной

---

[259]) Полное Собр. Лѣтоп. I, стр. 59, II, стр. 41, 86 (два мѣста), 143.

степени, неологизма, за то мы неоднократно будемъ встрѣчаться съ нимъ, въ качествѣ вполнѣ установившагося уже судового термина, въ позднѣйшія эпохи развитія русскаго судоходнаго дѣла,—до волжскаго судоходнаго дѣла XVII-го вѣка, включительно.

Возвращаясь къ повѣствованію нашей Начальной лѣтописи, мы должны указать еще два наименованія судовъ, встрѣчающіяся здѣсь и относящіяся къ судамъ уже несомнѣнно греческимъ. Это—названія: скедія и кубара.

Намъ не придется долго останавливаться на первомъ изъ этихъ названій. Слово скедія (греческое—σκεδία) единственный разъ употреблено въ нашей Начальной лѣтописи, въ разсказѣ о первомъ походѣ Игоря на Византію. По словамъ лѣтописца, дунайскіе болгары, запримѣтивъ идущій по морю русскій флотъ—дали знать въ византійскую столицу „яко идутъ Русь на Царьградъ, скедій десять тысячъ". Въ данномъ случаѣ мы имѣемъ единственное упоминаніе о „скедіяхъ"; въ дальнѣйшемъ повѣствованіи лѣтописецъ замѣняетъ это греческое наименованіе русскихъ судовъ уже туземнымъ названіемъ ихъ—лодья. Совершенно случайное появленіе этого наименованія въ лѣтописи, очевидно лишь возстановившей греческое названіе чисто-русскаго судна, не позволяетъ намъ согласиться ни съ Н. Я. Аристовымъ, ставящимъ это судовое названіе въ параллель съ славянскимъ словомъ „олядія„(?), ни съ И. Е. Забѣлинымъ, высказывающимъ предположеніе о родствѣ его съ позднѣйшими „ушкуями" и „ушкалами" [260]),—сопоставленія нѣсколько, во всякомъ случаѣ, смѣлыя.

Несомнѣнно греческимъ названіемъ является и судовой терминъ кубара, встрѣчающійся также и въ формѣ—кувара. „Кубара" или „кувара" нашихъ древнихъ лѣтописей—это ничто иное, какъ русская транскрипція греческаго судового названія κομβάριον, κομπάριον или κουμπάρα, бывшаго въ Византіи въ ходу въ эпоху императора Льва Философа, слѣдовательно какъ разъ въ эпоху греческаго похода Олега, а у латинянъ имѣвшаго формы—comba, cumba, gombaria. Слово „кубара", „кувара", не прилагаясь руссами къ ихъ собственнымъ судамъ, употреблялось ими, повидимому, для обозначенія греческихъ судовъ, вообще, и въ этомъ смыслѣ являлось аналогичнымъ нашимъ общесудовымъ терминамъ „корабль", „лодья". Названіе „кубара" могло распространяться, такимъ образомъ, на всѣ виды судовъ греческаго

---

[260]) Полное Собр. Лѣтоп., I, стр. 18; Аристовъ: „Промышленность др. Руси", стр. 98, сноска 314; Забѣлинъ: „Исторія русской жизни", II, стр. 153.

флота, въ числѣ которыхъ греческіе источники упоминаютъ: дромоны (боевыя морскія суда большого ранга), памфилы (меньшія суда того же типа), хеландіи (транспортныя суда), либурны или галеасы (таранныя и огнеметательныя суда легкаго типа). Словомъ „кубара“ передаются греческія нарицательныя названія судовъ ναῦς и πλοῖα въ славянскомъ переводѣ греческой хроники Григорія Амартола. „Кубарою“ или „куварою“, съ эпитетомъ „греческая“, называются византійскія морскія суда въ договорѣ съ греками 945-го года: „Аще обрящютъ Русь кубару (кувару) греческую въвержену (т. е. потерпѣвшую аварію) на коемъ любо мѣстѣ, да не преобидятъ ея“. Тоже слово употреблено лѣтописцемъ подъ 988-мъ годомъ для обозначенія морского судна, на которомъ отправлена была изъ Царьграда въ Херсонесъ греческая царевна Анна—невѣста русскаго князя Владиміра: „Она же сѣдъши въ кубару, съ плачемъ поиде чрезъ море“. Наконецъ, подъ 1159-мъ годомъ, кубарами названы торговыя суда, плававшія въ низовьяхъ р. Дуная: „Иванъ же (Берладникъ) тогда.... ста въ городѣхъ Подунайскихъ и изби двѣ кубарѣ и взя товара много въ нею и пакостяше рыболовомъ галичьскымъ“ [261]).

Мы прослѣдили всѣ судовые термины, извѣстные Начальной лѣтописи и примыкающимъ къ ней памятникамъ. Намъ остается разсмотрѣть еще четыре названія судовъ, извѣстныхъ Приднѣпровской Руси до-татарскаго періода и указанія на которыя почерпаются изъ другихъ источниковъ. Это названія: стругъ, челнъ—коренныя русскія, сандальцы и галея—несомнѣнно чужеземныя.

Названіе струг ъ, съ уменьшительною его формою „стружокъ“—судовой терминъ хорошо знакомый исторіи русскаго судоходнаго дѣла, а на Волгѣ бывшій крайне популярнымъ вплоть до возникновенія по этой рѣкѣ пароходства, вытѣснившаго здѣсь старинные типы судовъ. Названіе „стругъ“—несомнѣнно русское, какъ и названіе „насадъ“, и едва ли не одного корня съ словами „струя“, „струиться“. Трудно сказать что нибудь опредѣленное относительно практическаго примѣненія этого термина въ южнорусскомъ судоходномъ дѣлѣ X—XIII вѣковъ, такъ какъ единственное указаніе на судовое наименованіе „стругъ“ встрѣчается въ предѣлахъ даннаго періода лишь въ Русской Правдѣ подробной редакціи, въ статьѣ о денежныхъ взысканіяхъ за кражу судовъ:

---

261) Срезневскій: „Матеріалы для словаря и пр.“, I, ст. 1356; Веселаго: „Очеркъ русской морской исторіи“, стр. 20—21; Полное Собр. Лѣтоп., I, стр. 22 и 47, II, стр. 83—84.

„Аже лодью оукрадеть то 60 кунъ продажи (пени), а лодію лицемъ (т. е. натурою) воротити, а морскую лодью—3 гривны, а за набойную лодью—2 гривны, за челнъ—20 кунъ, а за стругъ—гривна". Изъ этой статьи вытекаетъ, что стругъ интересующей насъ эпохи по размѣру пени за его похищеніе—значитъ и по своему судовому „рангу"—уступаетъ мѣсто морской и набойной лодьямъ, оцѣниваясь втрое дешевле первой и вдвое дешевле второй и занимая среднее мѣсто между набойною лодьею и челномъ; отсюда вытекаетъ, равнымъ образомъ, и то заключеніе, что русскій стругъ XI—XII вѣковъ не представлялъ ничего общаго съ позднѣйшими стругами, изъ которыхъ волжскіе въ концѣ XVII вѣка обладали грузоподъемностью до тысячи ластъ, при осадкѣ до двѣнадцати футовъ. Интересно, что названіе „малаго стружка" въ послѣдней четверти XVI вѣка употреблено русскимъ человѣкомъ примѣнительно къ морскимъ судамъ, ходившимъ въ Венецію [232]).

Судовой терминъ ч е л н ъ, въ уменьшительной формѣ —„челнокъ", поясненій не требуетъ: онъ выражаетъ собою понятіе легкой лодки, до сихъ сохранившееся за этимъ, несомнѣнно славянскаго происхожденія, типомъ рѣчного судна (цаунъ—у балтійскихъ славянъ czoln или czolno—у поляковъ, clun—у чеховъ). Въ цитированной уже нами статьѣ Русской Правды кража „челна" облагается наименьшею пенею,—всего восемью кунами,—въ сравненіи съ пенями за кражу струга (1 гривна=50 кунъ), набойной лодьи (2 гривны=100 кунъ) и морской лодьи (3 гривны=150 кунъ) [233]).

Слово с а н д а л і я, с а н д а л е ц ъ (греческое σανδαλις, σανδαλιον, латинское sandalus), въ смыслѣ названія небольшого, повидимому, морского судна—встрѣчается въ русскихъ источникахъ съ такимъ же случайнымъ характеромъ, съ какимъ встрѣчается въ нихъ и слово „скедія". Единственнымъ памятникомъ, заключающимъ въ себѣ указаніе на этотъ видъ судна, является „Хожденіе" въ Царьградъ и Іерусалимъ діакона Игнатія Смоленскаго, по времени своему относящееся къ исходу XIV-го вѣка. Повѣствуя о злоключеніяхъ, постигшихъ его, вмѣстѣ съ другими русскими духовными путешественниками, въ приморскомъ городѣ Азовѣ со стороны проживавшихъ здѣсь „фрязовъ и нѣмцевъ" (генуэзцовъ), Игнатій разсказываетъ о нападеніи, произведенномъ азовскими

---

[232]) Русская Правда, Троицкій списокъ (въ изд. Калачова), статья 73; Костомаровъ: „Очеркъ исторіи торговли и пр.", стр. 106.

[233]) Гедеоновъ: „Варяги и Русь", I, стр. 383; Первольфъ: „Германизація и пр.", стр. 56.

иноземцами на отошедшее къ морскому рейду русское судно: „...Догнаша насъ ѳрязове въ сандалцехъ и наскакаша въ корабль нашъ борзостію". Тѣмъ же названіемъ обозначаетъ Игнатій и морское судно, на которомъ шли русскіе путешественники къ Константинополю: „Поидохомъ въ сандаліяхъ къ Царюгороду",— пишетъ онъ [264]). Нельзя ли, въ виду сказаннаго выше, видѣть въ „сандаліяхъ" морское судно не только иноземное, но именно— генуэзское?

Непосредственнаго указанія на гребное судно, извѣстное подъ наименованіемъ галеры (въ русской транскрипціи XII-го вѣка— „галея"), южно-русскіе памятники X—XIII вѣка намъ не даютъ, хотя на Волгѣ суда, носившія названіе „галей", наряду съ насадами и учанами, упоминаются лѣтописями уже въ XII-мъ вѣкѣ. Извѣстно, тѣмъ не менѣе, что еще въ XII—XIII вѣкахъ генуэзцы, основавшіе по рѣкѣ Днѣстру рядъ своихъ колоній, ввели на этой рѣкѣ въ употребленіе, для сплава грузовъ, особаго рода суда, представлявшія форму прямоугольнаго ящика и получившія названіе галеръ,—названіе, удержавшееся на Днѣстрѣ, вмѣстѣ съ самымъ судномъ, вплоть до новѣйшихъ временъ. Былъ ли терминъ „галера", „галея" въ ходу въ южной Руси X—XIII вѣковъ—отвѣта на этотъ вопросъ источники намъ не даютъ, но мы вправѣ искать эти днѣстровскія галеры подъ другими судовыми наименованіями, выше нами уже разсмотрѣнными [265]).

Несомнѣнно, что судостроеніе у нашихъ отдаленныхъ предковъ восходитъ къ эпохамъ еще до-историческимъ и даже носило характеръ промысла въ тѣ поры, отъ которыхъ дошли до насъ древнѣйшія историческія свидѣтельства. Мы видѣли, что судовые термины „корабль", „лодья"—встрѣчаются уже на первыхъ страницахъ нашей древней лѣтописи, въ значеніи наименованія судовъ какъ морскихъ, такъ и рѣчныхъ.

Несомнѣннымъ представляется и то, что судостроеніе нашихъ отдаленныхъ предковъ еще во времена до-историческія должно было пройти болѣе или менѣе продолжительную стадію своего развитія, отдѣляющую архаическій древне-славянскій „корабль" отъ тѣхъ кораблей-лодій, на которыхъ совершали руссы IX—XI вѣковъ свои славные морскіе набѣги на Византію.

---

[264]) Аристовъ: „Промышленность древней Руси", стр. 98 и примѣч. 314; Сахаровъ: „Сказанія русскаго народа", т. II, кн. 8, стр. 97 и слѣд.

[265]) Полное Собр. Лѣтоп., II, стр. 125—126; „Энциклопед. Словарь" Брокгауза и Ефрона, полут. XX, стр. 812.

Мы должны отказатся отъ заманчивой попытки въ подробностяхъ востановить типъ и конструкцію древне-славянскаго корабля, но уже самая этимологія этого слова способна навести насъ на мысль о томъ, что древесная „кора“, а затѣмъ ивнякъ, древесные прутья, обшитые корою, а впослѣдствіе кожами (см. выше предположенія Круга и Гедеонова и свидѣтельство Исидора), служили древнѣйшими судостроительными матеріалами нашихъ предковъ. Въ этомъ смыслѣ наименованіе „корабль“ является въ живомъ русскомъ языкѣ такимъ же лингвистическимъ переживаніемъ архаической поры развитія судостроенія, какимъ еще въ XV-мъ вѣкѣ являлось въ сѣверной Руси (Псковская Судная Грамота), а также и у славянъ юго-западныхъ, наименованіе „доска“, въ значеніи письменнаго акта, остававшееся переживаніемъ того архаическаго періода развитія письменности, когда матеріаломъ для послѣдней служили выструганныя изъ дерева дощечки. Съ развитіемъ судоходства, а въ связи съ нимъ и судостроенія, такой ненадежный строительный матеріалъ, какимъ являются древесная кора, прутья и даже кожи—пересталъ отвѣчать условіямъ и требованіямъ сколько нибудь далекихъ и продолжительныхъ рѣчныхъ, а тѣмъ болѣе морскихъ, плаваній. Пришлось изыскивать новые пріемы судостроенія и отъ древесныхъ коры и прутьевъ всего ближе былъ переходъ къ самымъ древеснымъ стволамъ, которые, надлежащимъ образомъ выдолбленные и отесанные, давали даже и безъ болѣе утонченной обработки форму посудины, способной не только держаться на водѣ, но и принять въ себя болѣе или менѣе значительное количество груза [266]). Этимъ путемъ возникаетъ новый и болѣе прочный и совершенный типъ водоходнаго судна, типъ лодки-однодеревки (труба, ботникъ, душегубка позднѣйшихъ временъ), а отсюда оставался уже одинъ шагъ до улучшенія конструкціи такой лодки-однодеревки и до усиленія ея устойчивости и грузоподъемности посредствомъ увеличенія ея надводной части нашивкою къ бортамъ досокъ („набоевъ“), что, въ свою очередь, отъ типа простой лодки-однодеревки, привело уже къ болѣе усовершенствованному типу лодки—„набойной“. Наконецъ додумались,—на

266) Выдолбленный для хозяйственныхъ цѣлей древесный стволъ до сихъ поръ носитъ въ русскомъ языкѣ названіе—„к о р ы т а“, слово общаго, повидимому, корня съ названіемъ „к о р а б л ь“. Извѣстно, что недалеко ушли отъ этого первоначальнаго типа тѣ лодки-ботники, которые еще и въ наши дни въ употребленіи у волжскихъ плотовщиковъ, предоставляя собою грубо выдолбленный древесный стволъ.

этотъ разъ не остался, быть можетъ, внѣ вліянія и примѣръ болѣе культурныхъ сосѣднихъ народовъ,—до типа водоходнаго судна, уже цѣликомъ сшитаго изъ досокъ; вмѣстѣ съ тѣмъ возникаетъ и новое судовое названіе—лодья „досчатая“ (досчаникъ, дощаникъ). И такъ: корабль архаическій, лодка однодеревка, лодка набойная и лодка досчатная или досчаникъ—таковы тѣ четыре стадіи, которыя могутъ быть намѣчены въ развитіи древняго судостроенія. Весьма возможно, что досчатки или досчаники, какъ суда величины болѣе произвольной въ сравненіи съ однодеревками и даже лодками набойными, впослѣдствіе получили преимущественное примѣненіе для морскихъ плаваній,—и въ этомъ то, по всей вѣроятности, кроется различіе лодьи „морской“ и лодьи „набойной“, проводимое, какъ мы это видѣли и ниже снова увидимъ это, въ Подробной Русской Правдѣ.

Что же представлялъ собою „корабль“ или „лодья“ южныхъ руссовъ, фигурирующій въ древнѣйшихъ памятникахъ нашей исторіи и обезсмерченный многократными походами нашихъ предковъ на Царьградъ? Этотъ вопросъ стоитъ въ самой тѣсной связи съ вопросомъ о томъ типѣ судна, какой былъ имъ необходимъ въ ихъ плаваніяхъ какъ по рѣчнымъ, такъ, главнымъ образомъ, и по морскимъ путямъ сообщенія; этотъ же, наиболѣе пригодный, типъ судна долженъ быть поставленъ въ ближайшее соотношеніе какъ съ географическими условіями мѣстности, занятой приднѣпровскою Русью, такъ и самымъ характеромъ судоходныхъ предпріятій нашихъ южныхъ предковъ.

Гидрографическій характеръ южной Руси уже въ достаточной степени знакомъ намъ изъ второй главы нашего настоящаго труда; извѣстны намъ и тѣ нелегкія условія, съ которыми сопряжено было судоходство между отдѣльными системами рѣкъ Черноморскаго бассейна, требовавшее плаванія мелководными притоками, съ преодолѣніемъ междурѣчныхъ волоковъ и порожистыхъ плесовъ. Не легкимъ представлялось прямое водное сообщеніе и по Днѣпру—этой рѣчной артеріи южной Руси; мы уже видѣли тѣ трудности,—до необходимости на плечахъ, сухопутно, переносить суда въ обходъ пороговъ,—преодолѣвать которыя доводилось кіевскимъ судовымъ караванамъ, направлявшимся въ низовья Днѣпра. Очевидно, что все это обусловливало собою необходимость въ судахъ не только минимальной осадки, но и въ судахъ которыя, съ небольшимъ объемомъ и своею вѣсовою легкостью, обладали бы удовлетворительною грузоподъемностью; ко всему этому слѣдуетъ добавить еще и дешевизну сооруженія,—условіе

весьма существенное при случайностяхъ, которыми было обставлено судоходство того времени и при необходимости мѣстами даже бросать суда, прибѣгая къ способу гужевой перевозки грузовъ (напримѣръ на большихъ или труднопроходимыхъ волокахъ).

Только что указанныя условія должны были сохранять свою силу и примѣнительно къ руссскимъ судамъ, предназначавшимся къ трудному плаванію черезъ Черное море—къ побережьямъ Крымскаго полуострова, къ устьямъ Буга, Днѣстра, Прута и Дуная, даже къ берегамъ византійскаго Босфора. Руссы не стояли твердою ногою у сѣвернаго черноморскаго побережья, гдѣ они сталкивались съ конкурренціею грековъ, корсунцевъ и генуэзцевъ, а также оттирались отъ него ордами печенѣговъ и половцевъ,—слѣдовательно, не располагая здѣсь приморскими портами, наши предки X—XII вѣковъ и не могли развить здѣсь спеціально-морского судостроенія: въ ихъ отчаянныхъ морскихъ предпріятіяхъ имъ приходилось довольствоваться тѣми же, лишь до извѣстной степени приспособленными къ требованіямъ морского плаванія, судами, которыя были типичными и для ихъ днѣпровскаго рѣчнаго флота, вообще, хотя для этой цѣли и выбирались, конечно, лодьи наиболѣе надежныя и значительныя по размѣрамъ.

Чрезвычайной легкости, подвижности, слѣдовательно и относительно небольшихъ размѣровъ, требовалъ отъ русскихъ морскихъ судовъ и самый характеръ походовъ, предпринимавшихся нашими предками на Царьградъ. Приготовленія къ этимъ походамъ и самые походы велись настолько скрытно, что въ 866 году греки лишь тогда узнали о грозящей имъ опасности, когда русскіе „корабли“ уже проходили въ виду Константинополя, а въ 941 году византійскіе императоры лишь черезъ дунайскихъ болгаръ провѣдали о томъ, что русскій флотъ огибаетъ западное побережье Понта, направляя свой курсъ къ византійской столицѣ. Полная неожиданность похода, стремительность аттаки, возможность быстраго отступленія въ открытое море или къ мелководнымъ побережьямъ, плавнямъ и рѣчнымъ устьямъ, гдѣ не въ состояніи были бы настигнуть ихъ тяжелыя суда греческаго флота—такова была морская тактика нашихъ предковъ, требовавшая флота если и многочисленнаго („покрыли суть море корабли“—говорится про походъ Игоря 945 года), но, вмѣстѣ съ тѣмъ, не громоздкаго, легкаго и подвижнаго, способнаго, смотря по обстоятельствамъ, идти какъ на веслахъ, такъ и подъ парусами.

Такой то именно типъ судна, въ равной мѣрѣ пригоднаго для цѣлей какъ рѣчного, такъ и морского плаванія, притомъ типъ

судна, соединяющаго въ себѣ указанныя выше практическія требованія, и выработала древняя приднѣпровская Русь въ лицѣ „корабля—лодьи“ нашихъ древнѣйшихъ лѣтописей.

Мы имѣемъ историческія свидѣтельства, которыя даютъ намъ возможность въ довольно опредѣленныхъ чертахъ возстановить типъ этого древнѣйшаго южно-русскаго судна.

Первое и важнѣйшее изъ этихъ свидѣтельствъ принадлежитъ царственному византійскому писателю—императору Константину Багрянородному и почерпается изъ его извѣстнаго сочиненія „De administrando Imperio“ (949—952 г.г. по Р. Хр.),—сочиненія, являющагося, такимъ образомъ, современнымъ Руси эпохи вел. князя Игоря. Въ 9-й главѣ этого сочиненія, носящей заглавіе: „О Руссахъ, отправляющихся на однодеревкахъ изъ Руси въ Константинополь“, Константинъ даетъ русскимъ судамъ названіе μονοξύλα, т. е. „моноксилы“ (въ латинскомъ текстѣ—„monoxyla, sive lintres“), что въ точномъ и буквальномъ смыслѣ соотвѣтствуетъ русскому слову—„однодеревки“. Мы отчасти уже знакомы съ затрогиваемымъ нами свидѣтельствомъ византійскаго автора (см. выше стр. 51—52). Остановимся на немъ въ настоящее время съ нѣсколько большею подробностью [267]).

Императоръ Константинъ повѣствуетъ, что русскія однодеревки, приходящія въ Константинополь, „идутъ изъ Новгорода, и изъ Смоленска, и изъ Любеча, и изъ Чернигова, и изъ Вышгорода; всѣ онѣ,—продолжаетъ онъ,—спускаются рѣкою Днѣпромъ и собираются около города Кіева“. Разсказываетъ Константинъ и о способѣ приготовленія этихъ судовъ: „Славяне на своихъ возвышенностяхъ вырубаютъ въ зимнее время однодеревки (μονοξύλα), налаживаютъ ихъ [268]) ко времени вскрытія рѣки и когда пройдетъ ледъ, вводятъ ихъ въ ближнія заводи; и какъ онѣ (т. е. заводи) втекаютъ въ Днѣпръ, то и онѣ (т. е. однодеревки) черезъ это входятъ въ рѣку и спускаются въ Кіевъ“—для оснащенія и продажи ихъ здѣсь. Руссы, по словамъ византійскаго императора, покупали пригнанныя въ Кіевъ суда въ неотдѣланномъ видѣ—„только выдолбленныя колоды“, и уже сами оснащивали ихъ, поль-

---

[267]) Мы пользуемся трудомъ императора Константина Багрянороднаго въ переводѣ г. Ласкина: „Сочиненія Константина Багрянороднаго о Θемахъ и о Народахъ“ (М. 1899), стр. 70—71.

[268]) Переводъ не вполнѣ удачный: „in aptam formam concinnatos“,—точнѣе сказано въ латинскомъ текстѣ этого сочиненія, то есть: „по придачѣ имъ надлежащей формы“, въ смыслѣ обработки, выдалбливаніемъ или выжиганіемъ, срубленныхъ подъ суда древесныхъ стволовъ.

зуясь для этой цѣли „уключинами, веслами и другими снастями съ старыхъ однодеревокъ“. Съ наступленіемъ іюня мѣсяца, снаряженныя суда собирались въ одинъ общій караванъ и пускались въ свой трудный и далекій путь, въ своемъ мѣстѣ (глава II, стр. 52 и слѣд.) уже подробно нами описанный.

Свидѣтельство императора Константина въ достаточной степени возстановляетъ намъ, такимъ образомъ, общій типъ тѣхъ судовъ,—кораблей или лодій нашихъ лѣтописей,—на которыхъ отваживались древніе руссы совершать свои плаванія къ Царьграду; это были однодеревки, въ смыслѣ судовъ, корпусъ которыхъ составлялъ выдолбленный стволъ дерева и которыя, для цѣлей дальняго, въ особенности морского, плаванія, могли увеличиваться въ своемъ объемѣ „набоями“, т. е. пришитыми къ бортамъ досками, такими же набоями носовымъ и кормовымъ, снабжаться мачтами, реями и другими приспособленіями. Такіе славянскіе корабли-однодеревки упоминаются еще во второй половинѣ VII-го вѣка, въ повѣствованіи греческой хроники объ осадѣ славянами въ 676 году города Солуня: „Въ правленіе блаженной памяти епископа Іоанна,—разсказывается здѣсь,—случилось, что славянскій народъ возсталъ въ неизмѣримомъ числѣ, какъ то: дреговичи, сагодиты, белезиты, веуниты, березиты и другіе, которые въ первый разъ (?) приготовили тогда изъ одного дерева вооруженныя суда и опустошили всю Ѳессалію и лежавшіе около нея и Греціи острова“ и пр. [269]).

Тоже свидѣтельство царственнаго византійскаго писателя указываетъ намъ на Кіевъ, въ качествѣ центра судоходной предпріимчивости древнихъ руссовъ: сюда съ верховьевъ рѣкъ пригонялись на продажу неотдѣланные остовы („трубы“) судовъ; здѣсь каждую весну, съ открытіемъ навигаціи, происходило нѣчто вродѣ судовой ярмарки; здѣсь остовы судовъ оснащивались и вооружались; вблизи отъ Кіева (у Вятичева) находился и сборный пунктъ для карававановъ, готовившихся къ выходу въ Черное море [270]). Интересующее насъ свидѣтельство даетъ намъ, наконецъ,

---

[269]) Собѣстіанскій: „Ученія о національныхъ особенностяхъ характера и юридическаго быта древнихъ славянъ“, стр. 84.

[270]) Въ связи съ этимъ центральнымъ судоходнымъ значеніемъ Кіева, Константинъ Багрянородный отмѣчаетъ и существовавшее въ его время весьма загадочное прозваніе этого города: Самбатасъ (Σαμβατάς),—прозваніе, до сихъ поръ возбуждающее большое недоумѣніе. Различныя попытки интерпретаціи этого прозванія интересующіеся найдутъ у г. Ласкина („Сочиненія Константина Багрянороднаго и пр.“, стр. 70, примѣч. 281).

указаніе на выработку судовыхъ остововъ, какъ на цѣлую отрасль лѣсодѣльной промышленности, существовавшей у славянскихъ племенъ, населявшихъ обильные въ то время лѣсами возвышенные водораздѣлы рѣкъ, образующихъ бассейнъ Днѣпра [271]).

Познакомившись съ общимъ типомъ судовъ, бывшихъ въ употребленіи у нашихъ южно-русскихъ предковъ, обратимся къ болѣе подробному изслѣдованію какъ способа сооруженія, такъ и самого внѣшняго устройства этихъ лѣтописныхъ „кораблей“ или „лодій“.

Мы уже отмѣтили тѣ качества, которыя должна была совмѣщать въ себѣ древне-русская лодья: дешевизна сооруженія, легкость судна какъ на ходу, такъ и въ вѣсовомъ отношеніи (качество, необходимое для переволакиванія судна изъ одной рѣки въ другую и при ручной переноскѣ его въ обходъ пороговъ),— слѣдовательно и относительно небольшіе размѣры его, должны были соединяться съ достаточною устойчивостью и грузоподъемностью, при которой судно было бы въ состояніи поднять достаточное количество людей и груза, а при морскихъ плаваніяхъ—также запасъ провіанта и прѣсной воды. Этимъ требованіямъ ближе всего соотвѣтствовалъ типъ именно лодьи-однодеревки, образцы каковыхъ, и, притомъ, съ весьма порядочною грузоподъемностью, можно еще и въ наши дни въ изобиліи видѣтъ на Волгѣ, а равно и въ другихъ рѣчныхъ бассейнахъ.

Сооруженіе такой лодьи требовало, прежде всего, выбора подходящаго по размѣрамъ древеснаго ствола—преимущественно осиноваго или осокореваго (какъ наиболѣе легкихъ древесныхъ породъ); для судовъ болѣе солидной конструкціи останавливались на стволахъ дубовыхъ. Трудно въ наши дни, при современномъ положеніи лѣсныхъ богатствъ въ центральныхъ мѣстностяхъ нашего отечества, представить себѣ древесный стволъ, пригодный послужить основою дня судна, способнаго принять въ себя нѣсколько десятковъ людей, съ соотвѣтствующимъ количествомъ груза. Мы врядъ ли, однако, имѣемъ въ данномъ случаѣ право переносить современныя намъ представленія объ естественныхъ условіяхъ нашей страны къ тѣмъ условіямъ ея, которыя имѣлись на лицо за тысячу лѣтъ тому назадъ. Суровѣе былъ въ ту пору климатъ Европейской Россіи, многоводнѣе были орошающія ее

---

271) И. Е. Забѣлинъ приводитъ замѣчаніе („Исторія русской жизни“, II, стр. 358), что плавающія на Днѣпрѣ суда и въ наши дни строятся, главнымъ образомъ, въ Любечѣ, Гомелѣ и Брянскѣ, т. е. въ верховомъ бассейнѣ Днѣпра.

рѣки, дѣвственно-мощны были и громадныя лѣсныя пространства (вспомнимъ лѣтописный „Оковскій“ лѣсъ, лѣса брынскіе, литовскіе, муромскіе и др.), покрывавшія собою рѣчные водораздѣлы и таившія въ своихъ крѣпяхъ источники великихъ водныхъ артерій. И въ наши дни, въ особенности же въ сѣверо-восточныхъ и восточныхъ лѣсныхъ районахъ Европейской Россіи, порою легко еще встрѣтить экземпляры древесныхъ породъ, къ которымъ свободно можетъ быть примѣнено названіе „исполиновъ“ растительнаго царства; въ тѣ же эпохи, о которыхъ идетъ у насъ рѣчь, такіе „исполины“ были не въ рѣдкость и въ средней полосѣ Россіи. Мы уже упоминали (см. выше сноску 54-ю) о колоссальномъ дубѣ на днѣпровскомъ островѣ Хортицѣ, числившемъ за собою десятки вѣковъ и подъ сѣнью котораго собирались запорожцы на свои „рады“; еще въ XVI и XVII вѣкахъ плавали запорожцы по Черному морю въ лодкахъ-однодеревкахъ, поднимавшихъ въ себѣ до 70-ти человѣкъ; венеціанскій путешественникъ Барбаро (XV вѣкъ) свидѣтельствуетъ о липахъ, выдолбленные стволы которыхъ служили корпусами для лодокъ, поднимавшихъ 8—10 человѣкъ, съ такимъ же количествомъ коней при нихъ.

Выбравъ и срубивъ подходящій древесный стволъ, приступали къ его дальнѣйшей обработкѣ. Эта довольно трудная и требующая значительной сноровки операція производилась, безъ сомнѣнія, такимъ же точно способомъ, которымъ производится еще и теперь нашими волжскими и иными доморощенными судостроителями. На Волгѣ способъ этотъ заключается въ томъ, что срубленному (преимущественно осиновому или осокоревому) стволу придаютъ путемъ обтесанія, долбленія или выжиганія, ладьеобразную форму, а затѣмъ вымачиваютъ полученный остовъ, распирая корпусъ его особыми распорками, для приданія ему желательной формы; эта операція длится годъ и два, послѣ чего полученный остовъ, носящій наименованіе „ботника“ или „трубы“, поступаетъ въ продажу,—преимущественно съ плотовъ, слѣдующихъ изъ лѣсистыхъ притоковъ верхняго плеса средняго теченія Волги. Г. Богословскій сообщаетъ о другомъ, еще болѣе сложномъ, способѣ обработки лодочныхъ „трубъ“, практикуемомъ на нашемъ сѣверѣ. Выбравъ годное къ дѣлу осиновое дерево, производятъ въ немъ посредствомъ вбиванія клиньевъ трещину, величиною соразмѣрную длинѣ будущей лодки, а затѣмъ вбиваніемъ болѣе толстыхъ клиньевъ и распорокъ расширяютъ трещину до полученія ею ладьеобразной формы,—долгая операція, требующая отъ двухъ

до пяти лѣтъ времени. Срубивъ затѣмъ дерево, излишнюю древесину выжигаютъ или вырубаютъ, послѣ чего во внутренность полученной колоды наливаютъ воду, которую и держатъ около недѣли, послѣ чего, сливъ воду, по всей длинѣ размокшей колоды раскладываютъ огонь, который не сжигаетъ, но только распариваетъ дерево; разбухшему, благодаря этому, дереву придаютъ уже желательную форму и надлежащимъ образомъ обтесываютъ его. Труба—теперь получена: для окончательной отдѣлки корпуса внутри его укрѣпляютъ еловыя „опруги“ (шпангоуты, ребра) и нашиваютъ по бортамъ одинъ или нѣсколько поясовъ досокъ („нашвы“), послѣ чего лодка готова къ спуску на воду [272]). Несомнѣнно, что такой же, идущій отъ временъ сѣдой до-исторической старины, способъ судостроенія практиковался еще за тысячу лѣтъ назадъ тѣми приднѣпровскими славянскими насельниками, которые, по Константину Багрянородному, каждую весну пригоняли въ Кіевъ на продажу заготовленныя ими трубы, преобразовавшіяся здѣсь въ грозные сосѣдямъ „корабли“ и „лодьи“ нашихъ предковъ.

Доставленныя къ Кіеву съ верховьевъ Днѣпра судовые остовы (современныя „трубы“) подлежали здѣсь дальнѣйшей обработкѣ, особенно серьезной примѣнительно къ судамъ, предназначавшимся къ выходу въ море. Главная задача этой обработки сводилась къ усиленію водоизмѣщенія будущаго судна путемъ искусственнаго увеличенія его ширины и высоты бортовъ. Эта цѣль достигалась, какъ и въ наши дни, нашивкою по бортамъ одного или нѣсколькихъ рядовъ досокъ—„набоевъ“, откуда и самый терминъ „набойная лодка“, извѣстный Русской Правдѣ. Если даже въ XVI и XVII вѣкахъ русскіе судостроители умѣли обходиться въ своей работѣ безъ гвоздей и металлическихъ скрѣпленій, то представляется весьма вѣроятнымъ, что и судостроеніе нашихъ предковъ IX—XI вѣковъ производилось исключительно съ помощью дерева и, вообще, растительныхъ матеріаловъ, безъ употребленія желѣза. По свидѣтельству Ѳ. Ѳ. Веселаго, наши сѣверные поморы еще въ XVIII вѣкѣ употребляли суда, носившія наименованіе „шитиковъ“, у которыхъ бортовыя доски буквально „пришивались“ къ однодеревному корпусу ивовыми прутьями; у поморовъ же имѣются суда, называемыя „шняками“, у которыхъ

---

272) Мы не имѣли подъ руками сочиненія г. Богословскаго („О купеческомъ судостроеніи въ Россіи“) и цитируемъ его свидѣтельство по перефразу Ѳ. Ѳ. Веселаго (см. стр. 16, сноску 1).

бортовыя доски едва ли и не до нашихъ еще дней пришиваются къ днищу „вицею“, т. е. тонкою бечевкою или даже корнемъ можжевельника; аналогичную конструкцію представляютъ собою „бѣлозерки“—въ бассейнѣ Бѣлоозера, „набойни“ (любопытнымъ является въ данномъ случаѣ переживаніе термина еще эпохи Русской Правды)—на рѣкахъ Сухонѣ и Югѣ; въ XVI—XVII вѣкахъ такой же постройки были и лодьи запорожскихъ казаковъ.

По изготовленіи корпуса лодьи, оставалось еще озаботиться ея вооруженіемъ и оснасткою,—операціи, производившіяся также въ Кіевѣ, гдѣ всегда имѣлось не мало людей знающихъ и опытныхъ, искусившихся въ судоходствѣ какъ рѣчномъ, такъ и морскомъ, побывавшихъ и на притокахъ днѣпровскаго бассейна, не разъ спускавшихся опасными днѣпровскими порогами, видавшихъ побережья Чернаго моря, знакомыхъ и съ цвѣтущими берегами византійскаго Босфора. Къ судну прилаживали весьма несложный рангоутъ,—мачту съ реею,—устраивали уключины для гребного хода, навѣшивали руль, снабжали парусами, веслами, якоремъ и самымъ примитивнымъ текучимъ такелажемъ—и оснащенная лодья оказывалась готовою къ плаванію. Тѣ суда, которымъ предстояло преодолѣвать междурѣчные волоки или полосы прибрежной суши—снабжались еще специфическими техническими приспособленіями для этой цѣли: катками и колесами, подводившимися, въ случаѣ надобности, подъ корпусъ судна, или полозьями („волокуши“), которыя иногда прикрѣплялись (конечно, для рѣчныхъ плаваній) къ самому днищу лодьи. По свидѣтельству Ѳ. Ѳ. Веселаго, на русскомъ сѣверѣ еще и въ наши дни нерѣдко прилаживаютъ къ днищамъ плоскодонныхъ судовъ особыя полозья, облегчающія перетаскиваніе ихъ сухимъ путемъ,—конструкція, хорошо извѣстная и современнымъ спасательнымъ лодкамъ, оперирующимъ во время рѣчныхъ ледоходовъ. Въ 1392 г. изъ Рязани въ Воронежъ, т. е. изъ Оки въ Донъ, на колесахъ перевозили три струга и одинъ насадъ, предназначавшіеся къ плаванію внизъ по этой послѣдней рѣкѣ, что дало Н. Я. Аристову въ свое время поводъ высказать замѣчаніе, что „стало быть въ описаніи похода Олега въ Царьградъ мало сказочнаго: если въ XIV в. возили струги да насады, то и Олегъ могъ поставить свои лодки на колеса и ѣхать (конечно не на парусахъ,—добавимъ отъ себя) на нихъ сухимъ путемъ“. Въ томъ случаѣ, если сооружаемымъ лодьямъ опредѣлялось военное назначеніе, къ ихъ вооруженію присоединялись еще и нѣкоторыя другія приспособленія; такъ, намъ уже извѣстно, что русскія лодьи греческаго похода 1043-го года были

снабжены деревянными таранами, которыми они дѣйствовали противъ византійскаго флота; нами были уже описаны и спеціальнаго устройства военныя лодки, введенныя въ 1151-мъ году въ бой великимъ княземъ Изяславомъ. Вполнѣ вѣроятнымъ представляется предположеніе Ѳ. Ѳ. Веселаго о томъ, что всѣ добавочныя части снаряженія русскихъ лодій погружались въ Кіевѣ на послѣднія въ разобранномъ (не включая и „набоевъ“) видѣ и окончательно приспособлялись къ нимъ уже по переходѣ пороговъ, именно въ устьяхъ Днѣпра, у острова Св. Евѳерія, гдѣ, по словамъ Константина Багрянороднаго, руссы дѣлали привалъ и окончательно изготовляли свои суда къ выходу въ море [273]).

Снаряженный указаннымъ выше способомъ „корабль“ или „лодья“ являлся судномъ или торговымъ или военнымъ, смотря по его назначенію, въ случаѣ же необходимости—и тѣмъ и другимъ одновременно. Древне-русскій торговый корабль настолько же легко обращался въ судно военное, насколько легко преобразовывался въ воина и древне-русскій купецъ. Согласно лѣтописному преданію, подъ видомъ мирнаго торговаго каравана пристала въ 882 г. къ кіевскимъ горамъ дружина Олега, положившая конецъ княженію здѣсь Аскольда и Дира; не даромъ и греки требуютъ въ договорѣ 945 г. отъ прибывающихъ въ Царьградъ русскихъ пословъ и купцовъ удостовѣреній въ томъ—„оже съ миромъ приходятъ“. Если въ глубокой тайнѣ умѣли руссы сохранять свои приготовленія къ большимъ походамъ на Византію, то съ еще большею неожиданностью и внезапностью совершались ихъ мелкіе морскіе набѣги. Выходъ въ днѣпровскій лиманъ кіевскихъ весеннихъ карановъ—былъ явленіемъ вполнѣ обычнымъ, и только покинувъ устья Днѣпра такой караванъ ясно обнаруживалъ свой характеръ: или мирнаго торговаго предпріятія, или хищническаго воинскаго набѣга. Воинъ и купецъ,—какъ на сушѣ, такъ и на морѣ, очень мало различались одинъ отъ другого въ ту героическую пору русской исторической жизни.

Мы замѣтили выше, что древне-русскіе „корабли“ или „лодьи“ не могли отличаться слишкомъ крупными размѣрами своими. Какова же была ихъ грузоподъемность? Это—вопросъ, для разрѣшенія котораго мы имѣетъ въ распоряженіи лишь данныя,

---

273) Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.“, стр. 125; Веселаго: „Очеркъ русской морской исторіи“, стр. 16—18; Рагозинъ: „Волга отъ Оки до Камы“, т. 1, стр. 116—117; Аристовъ: „Промышленность древней Руси“, стр. 97 и прим. 306; см. выше стр. 60 настоящаго труда.

касающіяся количества людей, поднимавшихся этими судами. Приведемъ дошедшія до насъ въ этомъ отношеніи историческія указанія. Лодьи, въ которыхъ въ 882 г. приплылъ Олегъ къ Кіеву, были настолько помѣстительны, что, по лѣтописному преданію, Олегъ, устраивая кіевскимъ князьямъ ловушку могъ скрыть въ нихъ свою дружину. Въ русскомъ походѣ 913—914 г. на Каспій принимали участіе пятьсотъ кораблей, на каждомъ изъ которыхъ помѣщалось, будто бы, по 100 воиновъ. Корабли флотиліи великаго князя Олега, съ которыми предпринялъ онъ въ 907 г. походъ на Царьградъ, поднимали по 40 человѣкъ экипажа каждый, хотя и возбуждаетъ сильное сомнѣніе свидѣтельство лѣтописи о самомъ количествѣ судовъ (двѣ тысячи), яко бы участвовавшихъ въ этомъ нашествіи. Съ этимъ свидѣтельствомъ русской лѣтописи небезинтересно сопоставить свидѣтельство императора Константина Багрянороднаго о русскихъ корабляхъ, принимавшихъ въ 935 г. участіе въ греческомъ походѣ на Италію: этихъ кораблей было—семь, съ 415-ью руссами на нихъ, что даетъ намъ около 60 человѣкъ экипажа на каждое судно. Норма экипажа въ 20—60 человѣкъ была, повидимому, обычною для южно-славянскихъ кораблей, вообще: въ эпоху Константина Багрянороднаго хорваты поставили для византійскаго флота 120 морскихъ судовъ, носившихъ наименованіе „сагинъ“ и „контуръ“, изъ которыхъ первые вмѣщали въ себѣ по 40, а вторые по 20 человѣкъ экипажа; первая цифра совершенно совпадаетъ съ свидѣтельствомъ нашей лѣтописи о количествѣ людей на русскихъ корабляхъ греческаго похода 907-го года [274]).

Существуетъ еще одна группа историческихъ свидѣтельствъ, представляющая несомнѣнный интересъ въ вопросѣ о судоходномъ дѣлѣ у нашихъ южно-русскихъ предковъ первыхъ вѣковъ ихъ исторической жизни. Эти свидѣтельства пріурочиваются, правда, къ XVI и XVII вѣкамъ и къ быту запорожскихъ казаковъ той эпохи, но они крайне цѣнны для насъ въ виду той генетической связи, которая должна быть признана между позднѣйшими коренными насельниками средняго и нижняго Приднѣпровья и южною Русью IX—XIII вѣковъ. Мы признаемъ эти свидѣтельства настолько существенными, что считаемъ необходимымъ остановиться на нихъ съ нѣкоторою подробностью.

Основное изъ свидѣтельствъ этой категоріи принадлежитъ французскому инженеру польской службы Боплану, въ первой по-

---

[274]) Забѣлинъ: „Исторія русской жизни“, II, стр. 117, 145, 153; Макушевъ: „Сказаніе о бытѣ и нравахъ славянъ“, стр. 135—136.

ловинѣ XVII вѣка служившему въ Малороссіи и издавшему, по возвращеніи на родину, свое извѣстное „Описаніе Украйны“ [275]), въ 4-ой главѣ котораго этотъ авторъ даетъ интересныя свѣдѣнія о бытѣ и нравахъ украинскихъ казаковъ. Приводимыя Бопланомъ въ этомъ послѣднемъ отношеніи данныя были во второй половинѣ XVIII вѣка использованы Гиббономъ въ его „Исторіи упадка и разрушенія Римской имперіи“, но съ тою особенностью, что англійскій историкъ счелъ себя вправѣ перенести нѣкоторыя изъ чертъ жизни и быта запорожскихъ казаковъ къ приднѣпровскимъ руссамъ, приходившимъ въ столкновеніе съ Византіею; данными Боплана и Гиббона въ свою очередь пользовались позднѣйшіе историки Малороссіи и Запорожья.

Описывая морскіе набѣги запорожцевъ, Бопланъ даетъ свѣдѣнія и о бывшихъ у нихъ въ употребленіи судахъ—свѣдѣнія, которыя Гиббонъ, какъ мы это только что видѣли, прилагаетъ къ судамъ древнихъ руссовъ. Эти суда въ основѣ своей имѣли выдолбленное изъ липоваго или ивоваго дерева днище (это были, слѣдовательно—однодеревки, моноксилы), къ бортамъ котораго нашивалось нѣсколько рядовъ досокъ (набои), соединявшихся въ кормѣ и въ носу и придававшихъ послѣднимъ совершенно одинаковую, острую и нѣсколько возвышенную, форму. Любопытно, что эти запорожскіе суда въ книжномъ языкѣ XVII вѣка назывались—„моноксилами“, т. е. тѣмъ именно наименованіемъ, которымъ окрещиваетъ императоръ Константинъ Багрянородный древніе суда руссовъ [276]). Палубъ запорожскіе суда не имѣли; они снабжались мачтою, позволявшею ходить не только на веслахъ, но и на парусахъ, и двумя рулями—на кормѣ и на носу. Обыкновенные размѣры такихъ судовъ достигали 60-ти футовъ въ длину (при длинѣ днища въ 45 футовъ), 12-ти футовъ въ ширину и высоту, съ осадкою до 9-ти футовъ. Поднимали они отъ 40 до 70 человѣкъ экипажа, съ необходимымъ запасомъ провизіи и воды, причемъ отъ 20 до 30 людей работали въ веслахъ. Такое же количество экипажа (50—60 чел.) указывается и Симоновскимъ въ его „Описаніи малороссійскаго народа“. Бопланъ называетъ эти суда челнами или лодками (bateaux). Они носили у запорожцевъ

---

[275]) Guillaume de Beauplan: „Description d'Ukraine etc.,“ Rouen, 1660.

[276]) Симоновскій: „Краткое описаніе о казацкомъ малороссійскомъ народѣ и о военныхъ дѣлахъ его, 1765 года“, М., 1847, стр. 7. „Богданъ Хмельницкій на морѣ Черномъ воюючи въ своихъ моноксилахъ, многіе корабли и каторги турецкія опановалъ“,—читаемъ здѣсь.

также наименованіе „чаекъ“ и „дубовъ“; послѣднее названіе до сихъ поръ еще въ ходу для обозначенія вида судовъ, плавающихъ на Днѣпрѣ ниже пороговъ, поднимающихъ до 6 тысячъ пудовъ груза и своими размѣрами близко подходящихъ къ описанію Боплана и Гиббона.

Интересно приспособленіе, имѣвшееся на этихъ судахъ для приданія имъ большей устойчивости на валахъ: вокругъ бортовъ судна прикрѣплялся особый поясъ (кранецъ) изъ свитыхъ и перевязанныхъ между собою пучковъ камыша, поддерживавшій лодью во время волненія или поврежденія въ корпусѣ; во время шторма казаки связывали между собою по нѣсколько судовъ, снабженныхъ такими кранцами, что и придавало имъ значительную степень непотопляемости. Быстрота хода казачьихъ лодокъ усматривается изъ того, что, при благопріятныхъ условіяхъ, онѣ достигали береговъ Малой Азіи сутокъ черезъ двое—трое по выходѣ изъ устьевъ Днѣпра.

Описаніе набѣговъ запорожцевъ на турецкія владѣнія живо возстановляетъ въ нашемъ представленіи такіе же набѣги руссовъ IX—X вѣковъ на предѣлы Византійской имперіи: таже отчаянная отвага и дерзость, таже неожиданность и стремительность рѣшительнаго удара. „Казаки могутъ явиться ежеминутно,—доноситъ королю Людовику XIII его посланникъ въ Константинополѣ De Cesy;—они нагнали здѣсь такой ужасъ, что съ большимъ трудомъ, при помощи палочныхъ ударовъ, сгоняютъ солдатъ на посылаемыя противъ нихъ галеры“. По словамъ того же донесенія—„появленіе въ морѣ четырехъ казацкихъ челновъ наводило на Константинополь большій страхъ, нежели появленіе чумы въ Морѣ“. Лѣтомъ 1624 г. казаки на ста судахъ вошли въ самый Босфоръ, гдѣ, въ виду столицы, пограбили и пожгли окрестности, въ числѣ которыхъ пострадалъ и городъ Неокорисъ. Неожиданные набѣги казаковъ на берега Турціи и Крыма побуждали турецкихъ султановъ вступать съ ними въ мирные договоры, которыми запорожцамъ, подобно тому какъ нѣкогда и южнымъ руссамъ, константинопольскіе властители предоставляли, за прекращеніе набѣговъ, свободу морского плаванія и торговли, договаривались съ ними относительно взаимнаго охраненія товаровъ, взаимной помощи судамъ и ихъ экипажамъ,—словомъ, входили въ соглашенія, близко напоминающія собою соотвѣтствующія опредѣленія старыхъ русскихъ договоровъ съ греками. Морскія экспедиціи запорожцевъ, какъ нѣкогда и такія же экспедиціи древнихъ руссовъ, носили регулярный характеръ: они обыкновенно выходили

въ море во второй половинѣ іюня и въ августѣ возвращались обратно въ свои курени.

Наслѣдіемъ морской тактики древнихъ руссовъ являлся, безъ сомнѣнія, и запорожскій способъ веденія войны. Моремъ шли казацкія суда съ величайшею бдительностью, зорко высматривая непріятеля; замѣтивъ непріятельскую эскадру, казаки отдавали паруса, снимали мачты и старались оставаться незамѣченными до наступленія темноты, когда они стремительно бросались на абордажъ турецкихъ судовъ. Въ случаѣ безнадежности или неуспѣшности аттаки, казаки также стремительно отступали и тогда, по словамъ одного современника—„челны ихъ разсыпались по морю, какъ стая скворцовъ“. Не ограничивая свои морскія похожденія раздольемъ Чернаго моря, казаки, подобно своимъ предшественикамъ IX—X вѣковъ, временами ходили на Донъ, перебирались отсюда волокомъ въ Волгу и спускались въ Каспій, разгромляя здѣсь торговые караваны [277]). Всѣ приведенные выше факты и сопоставленія несомнѣннымъ образомъ убѣждаютъ насъ въ томъ, что военно-морской бытъ запорожскихъ казаковъ XVII вѣка былъ лишь прямымъ наслѣдіемъ условій аналогичнаго быта нашихъ южно-русскихъ предковъ IX – XI вѣковъ и что англійскій историкъ XVIII вѣка, прибѣгнувъ къ своему остроумному методу сближенія обоихъ, явилъ лишь доказательство своей исторической прозорливости.

Представивъ попытку возстановить, въ общихъ чертахъ, состояніе судостроенія у нашихъ древнѣйшихъ южно-русскихъ предковъ, мы должны отказаться отъ дальнѣйшихъ деталей этого вопроса. Мы уже познакомились съ весьма немногими судовыми терминами, извѣстными нашимъ древнимъ памятникамъ, съ Начальною лѣтописью въ ихъ главѣ. Весьма возможно, что существовали у южныхъ, приднѣпровскихъ, руссовъ и видовыя наименованія судовъ, но эти наименованія совершенно заслонялись, повидимому, нарицательными терминами—„корабль“ и „лодья“. Разнообразіе въ названіи водоходныхъ судовъ, съ одной стороны—по различію обслуживаемыхъ ими рѣчныхъ бассейновъ, съ другой стороны—по центрамъ судостроенія, съ третьей стороны—по типу и самому способу сооруженія судовъ, представляетъ собою явленіе слишкомъ хорошо извѣстное въ исторіи

---

277) Гиббонъ: „Исторія упадка и разрушенія Римской имперіи“, М. 1883—1886, ч. VI, стр. 300—303; Карамзинъ: „Исторія госуд. Росс.,“ т. I, 513; Брунъ: „Черноморье“, ч. I, стр. 98—99; Веселаго: „Очеркъ русской морской исторіи“, стр. 47—51; „Энциклоп. Словарь“ Брокгауза и Ефрона, полут. XXI, стр. 220; Самойловичъ: „Краткое описаніе о казацкомъ малороссійскомъ народѣ“, стр. 4—5.

русскаго рѣчного судоходства для того, что бы мы вправѣ были отрицать его въ исторіи южно-русскаго судоходства IX—XII вѣковъ. Мы въ своемъ мѣстѣ (см. главу II настоящаго труда) уже предложили вниманію читателей обзоръ южно-русскихъ водныхъ путей сообщенія, тяготѣвшихъ къ Приднѣпровью и его центру—Кіеву; мы видѣли, вмѣстѣ съ тѣмъ, что еще въ эпоху до-татарскую бассейны не только Днѣпра, но также Днѣстра и Южнаго Буга, служили ареною оживленнаго судоходнаго движенія,—а разъ процвѣтало здѣсь судоходство и создались центры его, должны были возникнуть и центры судостроенія, должны были выработаться и особые для каждаго бассейна типы и наименованія судовъ. Мы знаемъ, что еще генуэзцами введены были на Днѣстрѣ особыя, приспособленныя къ условіямъ плаванія въ этомъ бассейнѣ, плоскодонныя суда, до нашихъ дней сохраняющія за собою названіе „галеръ“. Въ днѣпровскомъ бассейнѣ крупнымъ центромъ судостроенія уже рано должны были служить крайне лѣсистыя въ старину верховья р. Десны, гдѣ г. Брянскъ не даромъ же впослѣдствіе намѣченъ былъ Петромъ Великимъ такимъ же центромъ судостроенія для нуждъ Чернаго моря, какими сдѣланы были имъ Воронежъ и Азовъ для моря Азовскаго; извѣстно, что даже въ тридцатыхъ годахъ XVIII столѣтія фельдмаршалъ Минихъ избралъ г. Брянскъ пунктомъ строенія обширной „брянской флотиліи“, долженствовавшей содѣйствовать успѣху русскихъ военныхъ дѣйствій въ днѣпровскомъ лиманѣ.

Что бы покончить съ вопросомъ о судостроеніи въ древнѣйшей южной Руси, намъ слѣдуетъ остановиться еще на одномъ свидѣтельствѣ историко-юридическаго происхожденія, о которомъ мы упоминали, впрочемъ, выше. Это—уже извѣстная статья Подробной Русской Правды, предусматривающая кражу предметовъ судоходства и носящая заглавіе: „О лодьи“.

Приведемъ подлинной текстъ этой статьи:

„Аже кто лодью украдетъ, то 7 кунъ продажи, а лодію лицемъ воротити; не будетъ ли лицемъ, то за морскую (въ одномъ спискѣ добавлено—„русскую“) лодью 3 гривны, а за набойную лодью 2 гривны, а за челнъ 8 кунъ, а за стругъ гривна“ [278])

Ясно, что эта статья заключаетъ въ себѣ сравнительную расцѣнку различныхъ водоходныхъ судовъ, установляемую въ видахъ матеріальнаго вознагражденія собственника за ихъ покражу.

---

[278]) Калачовъ: „Предварительныя юридическія свѣдѣнія для полнаго объясненія Русской Правды“ (изд. 1880 г.), статья CXIV, стр. 200.

Естественно, что за кражу судна высшаго достоинства, ранга, назначалась и высшая норма вознагражденія, а отсюда можемъ мы установить слѣдующую классификацію упоминаемыхъ здѣсь судовъ: а) Лодка морская (въ нѣкоторыхъ спискахъ значится „заморская“, но это, очевидно, лишь ошибочное повтореніе въ текстѣ предлога „за“), кража которой вознаграждается 3-мя гривнами; б) Лодка набойная,—вознагражденіе уменьшается на 1/3, имено 2 гривины; в) Стругъ—вознагражденіе уменьшается еще на 1/3, именно 1 гривна; г) Челнъ—вознагражденіе низводится до 8 кунъ, т. е. является почти въ 6 разъ меньшимъ сравнительно съ вознагражденіемъ за кражу струга (1 гривна= 50-ти кунамъ) и почти въ 19 разъ меньшимъ вознагражденія за кражу морской лодьи. Отсюда вправѣ мы прійти къ заключенію, что первые три вида судовъ,—лодки морская и набойная и стругъ,—представляли собою типъ судовъ сравнительно крупныхъ, своимъ значеніемъ рѣзко отграничивавшихся отъ мелкаго рѣчного судна—обыкновенной лодки, челна.

Умѣстнымъ считаемъ привести здѣсь соображеніе проф. П. Н. Мрочекъ-Дроздовскаго, отожествляющаго слово лодка „набойная“—съ судовымъ терминомъ „насадъ“: „Набойная лодья—рѣчное судно съ насадами, т. е. съ поднятыми, наддѣланными, бортами“. Слова: „набой“ (отъ набивать) и „насадъ“ (отъ насаживать)—понятія, дѣйствительно, однозначущія. Если мы примемъ интерпретацію г. Мрочекъ-Дроздовскаго, то должны будемъ почесть терминъ „набойная лодья“ и „насадъ“—различными (быть можетъ областными) наименованіями одного и того же судостроительнаго типа, но во всякомъ случаѣ не типа судна военнаго, какъ думаетъ это цитируемый авторъ, предполагающій въ этихъ „набояхъ“ или „насадахъ“—судовые брустверы, брони, щиты, предназначавшіеся для защиты экипажа отъ непріятельскихъ стрѣлъ [279]).

Въ половинѣ XIII-го вѣка южной, приднѣпровской, Руси суждено было раздѣлить печальную участь, постигшую передъ тѣмъ только Русь Ростовско-Суздальскую: она пала подъ ударомъ татарскаго нашествія, которое и накладываетъ особый отпечатокъ на дальнѣйшія судьбы Руси какъ Кіевской, приднѣпровской, такъ и Галицко-Волынской, прикарпатской. Эта юго-западная Русь послѣ татарскаго погрома обособляется отъ Руси сѣверной и сѣверно-восточной и соединяетъ свои судьбы съ Литовско-Поль-

[279]) Мрочекъ-Дроздовскій: „Изслѣдованія о Русской Правдѣ“, вып. I (М. 1885), стр. 205—206.

скимъ государствомъ въ то самое время, когда на сѣверо-востокѣ начинаетъ формироваться Московское государство, которое, побѣдоносно завершивъ свои централизаціонныя стремленія, къ половинѣ XVI-го вѣка превращается въ единодержавное и самодержавное Московское царство.

Съ покореніемъ его татарскими полчищами, на цѣлыхъ четыре столѣтія отторгается Приднѣпровье отъ участія въ передвинувшейся теперь на сѣверъ, сѣверо-востокъ и востокъ общерусской государственной жизни; рѣзко-отрицательно сказалось татарское покореніе и на ходѣ экономической жизни южной Руси, окончательно оттертой теперь отъ Чернаго моря, память о древнемъ вліяніи руссовъ на которомъ продолжаетъ еще жить развѣ только въ удалыхъ морскихъ набѣгахъ днѣпровскихъ казаковъ, то и дѣло тревожившихъ своими неожиданными нападеніями крымско-турецкія черноморскія побережья и отъ времени до времени напоминавшихъ побережьямъ Анатоліи и Босфора ужасы русскихъ морскихъ нашествій IX и X вѣковъ.....

Какъ бы то ни было, но, примѣнительно къ Руси Южной—исторія русскаго судоходства представляетъ собою едва ли не tabula rasa для четырехъ слишкомъ вѣковъ, послѣдовавшихъ за покореніемъ ее татарами. Правда, въ началѣ второй половины XVII-го вѣка совершилось возсоединеніе Приднѣпровья съ общерусскимъ отечествомъ, но еще болѣе вѣка довелось ожидать русскому государству возвращенія ему его древняго достоянія—Русскаго или Чернаго моря, лишь твердою ногою укрѣпившись на берегахъ котораго оказалось оно въ состояніи направить свои заботы на развитіе и урегулированіе судоходнаго дѣла въ рѣчныхъ бассейнахъ сѣвернаго Черноморья.

Эта новая эра въ исторіи южно-русскаго судоходства и судового дѣла зародилась, какъ извѣстно, лишь въ послѣдней четверти XVIII-го столѣтія и явилась достояніемъ уже новой, переформенной, Россіи.

Б.

Судовое дѣло въ бассейнѣ Балтійскаго моря.

Древность торговыхъ сношеній русскаго сѣверо-запада.—Два основные водные пути отсюда къ Балтійскому поморью: сѣверный и западный.—Древнѣйшіе центры судостроенія. Ладога.—Самостоятельность зарожденія и развитія сѣверно-русскаго судового дѣла.—К о р а б л ь и л о д і я въ судовой терминологіи русскаго сѣвера.—Архаическій сѣверный корабль. Корабль скандинавскій; его описаніе.—Иноземныя вліянія въ судовомъ дѣлѣ русскихъ сѣверянъ.—Сѣверно-русскій корабль въ произведеніяхъ народнаго эпоса.—Сѣверные судовые термины русскаго происхожденія: н а с а д ъ, с т р у г ъ, у ч а н ъ, у ш к у й. Происхожденіе и значеніе этихъ судовыхъ наименованій.—Сѣверные судовые термины иноземнаго происхожденія: г а л е я, ш н е к а, б у с а, л о й в а.—Позднѣйшія судьбы судоходнаго дѣла на русскомъ сѣверо-западѣ.

Излагая въ своемъ мѣстѣ (см. выше главу III настоящаго труда) исторію древне-русскихъ сѣверныхъ, новгородскихъ, путей сообщенія, мы уже имѣли случай привести доводы въ пользу весьма глубокой, несомнѣнно еще до-исторической, древности торговыхъ сношеній той сѣверо-западной части современнаго намъ русскаго государства, которая обнимаетъ собою такъ называемые „Прибалтійскій край“ и „Озерную область“,—торговыхъ сношеній, которыя поддерживались какъ съ странами, прилегающими къ побережьямъ Балтики, такъ и съ странами юга (Приднѣпровье и Черноморье) и востока (Пріуралье и Прикаспійскій край).

Древность торговыхъ сношеній неминуемымъ образомъ обусловила собою и такую же древность знакомства нашихъ сѣверно-русскихъ предковъ съ водными путями сообщенія, которыми въ такомъ изобиліи надѣлила ихъ природа страны, а слѣдовательно—съ судоходнымъ дѣломъ и съ судостроеніемъ.

„Повѣсть Временныхъ Лѣтъ“ уже знаетъ русскихъ сѣверянъ IX-го и X-го вѣковъ хозяевами сѣвернаго участка великаго воднаго пути „изъ варягъ въ греки“, посредствомъ котораго приходили они въ соприкосновеніе съ Русью Южною, черноморскою, знаетъ она и западный путь отъ нихъ Варяжскимъ моремъ „до Рима, а отъ Рима ко Царюгороду, а отъ Царягорода въ Понтъ море“, т. е. знаетъ длинный морской путь отъ озера Ильменя до моря Чернаго, въ объѣздъ всего европейскаго материка; извѣстенъ ей и восточный путь Волгою, которымъ „можетъ ити въ Болгары и въ Хвалисы, на востокъ доити до жребій Симовъ“.

Постоянныя сношенія съ Балтійскимъ сѣверомъ характеризуютъ собою и начальную историческую жизнь русскихъ сѣверянъ нынѣшней Озерной области. Сѣверные варяги брали дань

съ древнихъ насельниковъ этого края, которые, по лѣтописному преданію, шлютъ за-море, къ варягамъ же, искать себѣ князя; сношенія русскаго сѣвера съ варягами, въ смыслѣ обитателей балтійскаго побережья вообще, не прекращаются и въ первые три вѣка исторической жизни русскаго сѣвера, когда на смѣну этихъ нарицательныхъ „варягъ“ выступаютъ уже народности болѣе опредѣленнаго характера: готы, нѣмцы, ливы, фины, шведы, датчане, голландцы, англичане.....

Весьма рано, съ опредѣленною физіономіею, обрисовываются и два основные водные пути, сообщавшіе русскій сѣверъ съ Балтикою; это путь сѣверный—озерами Ильменемъ и Ладожскимъ и рѣками Волховымъ и Невою, и путь западный—рѣкою Западною Двиною: къ этимъ основнымъ путямъ примыкаетъ и уже подробно обслѣдованная нами группа водныхъ путей Псковскихъ.

Судоходныя сношенія всегда влекутъ за собою и появленіе опредѣленныхъ центровъ судостроенія, возникающихъ вдоль важнѣйшихъ водныхъ путей. Несомнѣнно, что такіе судостроительные центры должны были весьма рано возникнуть и на древнемъ русскомъ сѣверѣ,—напримѣръ въ верховьяхъ р. Западной Двины, гдѣ совершалась волоковая передача грузовъ на водные пути новгородскій и кіевскій, и въ Ладогѣ, гдѣ совершалась перегрузка товаровъ съ большихъ морскихъ судовъ на мелкія рѣчныя суда, рейсировавшія по Волхову, между Ладогою и Новгородомъ. Особенно значительнымъ судовымъ центромъ должна была служить въ старину Ладога, повидимому бывшая, въ значеніи метрополіи, предшественницею Великаго Новгорода. Слово: „ладья“, „лодья“—едва ли не звучитъ даже въ самомъ наименованіи этого древняго города, какъ звучитъ оно и въ географическихъ именахъ собственныхъ: Лодейное Поле,—городъ, уѣздъ котораго до сихъ поръ считаетъ судостроеніе однимъ изъ первостепенныхъ своихъ промысловъ, Лодейная губа, Лодейная бухта. Скандинавскія саги говорятъ о городѣ Альдогѣ (Ладога), какъ о древнемъ складочномъ мѣстѣ въ торговлѣ Запада съ Востокомъ; весьма важное связующее значеніе имѣлъ г. Ладога (Альдагенъ) и въ ганзейской торговлѣ съ Новгородомъ; извѣстно, что Новоладожскій уѣздъ еще и въ наши дни является центромъ судового промысла для всего петербургскаго края [280]).

---

[280]) „Россія. Полное географическое описаніе нашего отечества“, подъ ред. В. П. Семенова, т. III (СПБ. 1900), стр. 73, 77, 169; Семеновъ: „Географ.-стат. словарь“, т. III, стр. 80—82.

Не можетъ подлежать ни малѣйшему сомнѣнію тотъ фактъ, что судоходное и судовое дѣло сѣверныхъ, новгородскихъ, руссовъ, и судоходное и судовое дѣло южныхъ, кіевскихъ, руссовъ—развивались совершеннно самостоятельно одно по отношенію къ другому, такъ что праздными явились бы всякаго рода домыслы на тему о заимствованіи знакомства съ этимъ дѣломъ южанами у сѣверямъ или обратно. Судоходное дѣло южанъ опиралось на Черное море и приходило въ ближайшее соприкосновеніе съ Византіею; судоходное дѣло сѣверянъ имѣло своимъ базисомъ Балтійское море и здѣсь приходило въ соприкосновеніе съ населявшими его побережья этнологическими элементами, обнимавшимися у нашихъ предковъ общимъ понятіемъ „варяговъ"—такимъ же общимъ понятіемъ, какимъ впослѣдствіе явились выраженія „нѣмецъ", „нѣмцы", „нѣметчина", въ смыслѣ иноземнаго, западноевропейскаго, вообще.

Далеко небогатыми представляются памятники древнѣйшей исторической жизни русскаго сѣвера съ точки зрѣнія свидѣтельствъ относительно судоходнаго и судового дѣла у новгородскихъ славянъ, въ этомъ отношеніи уступая даже свидѣтельствамъ „Повѣсти временныхъ лѣтъ", съ ея повѣствованіями о византійскихъ морскихъ походахъ южныхъ руссовъ. Но и на русскомъ сѣверѣ мы сталкиваемся съ тѣмъ же явленіемъ, которое было установлено нами для Руси южной. И здѣсь имѣются въ ходу тѣ же два термина, употребляющіеся для выраженія нарицательнаго понятія водоходнаго судна, вообще. Это уже знакомые намъ термины—„корабль" и „лодія", за которыми скрываются отдѣльные типы судовъ, имѣющихъ уже свою специфическую, видовую, номенклатуру, причемъ и здѣсь терминъ „корабль" сохраняетъ за собою преимущественно книжный и эпическій оттѣнокъ, въ то время какъ терминъ „лодія" является принадлежностью рѣчи, главнымъ образомъ, обыденной, разговорной.

Исторія свидѣтельствуетъ намъ, что мореплаваніе хорошо знакомо было народамъ, населявшимъ сѣверное и южное побережье Балтійскаго моря еще задолго до той поры, къ которой принято пріурочивать начало русской исторической жизни, и что въ IX—XI вѣкахъ насельники южнаго балтійскаго поморья,—славяне балтійскіе и готы,—успѣшно соперничали на этой почвѣ съ насельниками его сѣверныхъ побережій—пресловутыми скандинавскими „пѣнителями моря", когда то наводившими трепетъ и ужасъ на приморскія страны всего западно-европейскаго материка. Болѣе нежели страннымъ было бы предположить, что нов-

городскіе славяне оставались въ сторонѣ отъ этого общаго движенія, что бы они не раздѣляли мореходныхъ наклонностей своихъ поморскихъ сородичей, что бы судоходное дѣло не было и у нихъ жизненнымъ явленіемъ, уходящимъ за предѣлы свидѣтельствъ историческихъ.

Мы не имѣемъ твердыхъ данныхъ для возстановленія типа древнѣйшаго сѣверно-русскаго „корабля“, хотя бы въ тѣхъ же ограниченныхъ размѣрахъ, какія имѣлись въ нашемъ распоряженіи для возстановленія корабля—лодьи руссовъ южныхъ, приднѣпровскихъ. Исходя, однако же, изъ положенія, что условія морского плаванія были тожественными для всѣхъ народностей, населявшихъ Балтійское поморье, что эти народности постоянно сталкивались здѣсь и приходили на этой почвѣ во взаимное соприкосновеніе—мы врядъ ли сдѣлаемъ натяжку, предположивъ возможность выработки на Балтикѣ общаго типа корабля, въ равной степени знакомаго и готамъ, и скандинавамъ, и славянамъ поморскимъ, и славянскимъ новгородскимъ, предположивъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, и вѣроятность подчиненія въ мореходномъ отношеніи сѣверно-русскихъ славянъ вліянію скандинавовъ и своихъ поморскихъ соплеменниковъ.

Типомъ такого сѣвернаго корабля долженъ быть принятъ корабль—скандинавскій. Счастливая случайность сохранила намъ не только описанія скандинавскихъ судовъ, но даже цѣлый скандинавскій корабль, пережившій долгое тысячелѣтіе и найденный въ 1880-мъ году въ Сандефіордѣ (въ Норвегіи). Рисунокъ этого корабля, отнесеннаго сѣверными антикваріями къ IX-му вѣку и, слѣдовательно, современнаго эпохѣ предполагаемаго призванія князей, интересующіяся найдутъ въ описаніи путешествія А. Э. Норденшельда [281]). Этотъ археологическій корабль возстановленъ здѣсь въ видѣ узкаго и продолговатаго судна около 60-ти футовъ длины, съ 16-ю парами гребныхъ и парою рулевыхъ веселъ, съ одною мачтою, несущею большой четыреугольный парусъ, снабженный самымъ примитивнымъ (до нашихъ дней еще употребляемымъ на волжскихъ судахъ) текучимъ такелажемъ; остроконечныя корма и носъ круто вздернуты къ верху и представляютъ совершенно одинаковую конструкцію, вслѣдствіе чего передній ходъ судна обуславливается не самою формою его, но лишь различіемъ въ постановкѣ паруса и веселъ. Не трудно усмотрѣть поразительное внѣшнее сходство этого сѣвернаго ко-

[281]) „Путешествіе А. Э. Норденшельда на пароходѣ Вега, 1878—1880 г.“, русскій переводъ Барановскаго, часть I, вып. 1 (СПБ. 1881), стр. 49.

рабля,—и по конструкціи, и по размѣрамъ, и по количеству экипажа,—съ русскими „моноксилами“ византійской эпохи и запорожскими лодьями XVII-го вѣка. Такого типа были, безъ сомнѣнія, и тѣ простѣйшіе корабли, въ которыхъ ходили нѣкогда „за-море“ славяне новгородскіе.

Только что описанный нами скандинавскій,—вообще, сѣверный,—корабль принадлежалъ, очевидно, къ низшимъ рангамъ судовъ этого рода, извѣстныхъ у скандинавовъ подъ наименованіями „снековъ“ или „шнековъ“ (отъ слова snek—змѣй), „карфовъ“ и „холькеровъ“ (отъ готскаго слова holk, т. е. выдолбленный кряжъ дерева, иначе—однодеревка, моноксила), принадлежавшихъ къ типу галеръ и носившихъ одинъ парусъ и отъ 15-ти до 20-ти паръ веселъ. Но у скандинавовъ встрѣчались и болѣе крупные типы кораблей, среди которыхъ особенно выдѣлялись такъ называвшіеся „драки“, т. е. драконы (отъ датскаго drage—драконъ),—наименованіе объясняемое тѣмъ, что судамъ этого рода придавалась внѣшность, напоминающая миѳическое чудовище, большею частью дракона, или же фигура дракона составляла на такихъ судахъ массивное носовое украшеніе, нерѣдко вызолоченное или высеребренное. Иногда носъ и корма корабля принимали внѣшность головы и хвоста чудовища, а самому корпусу судна придавалась форма его туловища,—съ крыльями, лапами, чешуею. Богатые скандинавы заводили себѣ вычурно отдѣланныя и дорого стоившія драки, составлявшія предметъ ихъ гордости: обильно покрытые позолотою, съ золоченою мачтою, вышитыми парусами, шелковыми снастями, такіе корабли „казались сдѣланными изъ чистаго золота и блистали, подобно отраженнымъ океаномъ солнечнымъ лучамъ“—по выраженію скандинавскаго поэта [282]).

Слѣдуетъ предположить, что корабельная архитектура скандинавовъ, а слѣдомъ за ними ганзейцевъ, стоявшихъ на высотѣ современной имъ кораблестроительной техники, не оставалась безъ вліянія и на судостроеніе нашихъ сѣверныхъ предковъ, выразившись не только въ заимствованіи иноземныхъ судовыхъ названій, но и въ подражаніи самымъ типамъ судовъ, имѣвшихся у ихъ сосѣдей—поморянъ; и въ самомъ дѣлѣ, страннымъ было бы самое предположеніе о томъ, будто предпріимчивые новгородскіе торговые гости могли оставаться при своихъ архаическихъ корабляхъ—лодьяхъ въ то самое время, когда торговавшіе съ ними ганзейскіе и другіе поморскіе судовладѣльцы располагали усовер-

[282]) Веселаго: „Очеркъ русской морской исторіи“, стр. 23—26.

шенствованными морскими судами, постоянно появлявшимися въ русскихъ предѣлахъ.

Если письменные памятники не оставили намъ свидѣтельствъ относительно существованія у новгородцевъ усовершенствованныхъ типовъ морскихъ судовъ, то указанія подобнаго рода сохранились въ эпическихъ произведеніяхъ народной словесности и, главнымъ образомъ, въ былинахъ (былины о Садко богатомъ гостѣ, о Соловьѣ Будиміровичѣ, Вольгѣ Буслаевичѣ и др.). Въ былинахъ этого рода народная память сохранила преданія о цѣлыхъ мореходныхъ флотиліяхъ, составлявшихъ собственность богатыхъ новгородскихъ гостей, причемъ одинъ изъ кораблей, на которомъ ходилъ въ море самъ собственникъ флота, отличался отъ остальныхъ какъ своими размѣрами и устройствомъ, такъ и роскошью отдѣлки. Такъ, у эпическаго гостя Соловья Будиміровича было тридцать кораблей:

Хорошо корабли изукрашены,
Одинъ корабль получше всѣхъ—

повѣствуетъ былина. Описаніе этого корабля, носившаго названіе „Соколъ“, близко напоминаетъ намъ замысловатую скандинавскую драку. Кораблю была придана внѣшняя форма тура (дикаго буйвола). У него—

Носъ, корма—по туриному,
Бока взведены по звѣриному.

Гриву этого корабельнаго тура замѣняли подвѣшенные лисьи мѣха, хвостъ—шкуры бѣлыхъ медвѣдей. Соотвѣтствующею являлась и вся остальная отдѣлка корабля:

У того было у „Сокола“ у корабля
Вмѣсто очей было вставлено
По дорогу камню по яхонту;
Вмѣсто бровей было прибивано
По черному соболю якутскому;
Вмѣсто бровей было прибивано
Два остра копья мурзамецкія,
И два горностая повѣшаны,
Два горностая, два зимніе.

Палуба „Сокола“ была украшена росписною рубкою самого владѣльца корабля:

На томъ „Соколѣ“ кораблѣ
Сдѣланъ муравленъ чердакъ,
Въ чердакѣ бесѣда (т. е. сидѣнье) дорогъ рыбій зубъ,
Подернута бесѣда рытымъ бархатомъ:

На бесѣдѣ то сидѣлъ купецъ—молодецъ,
Молодой Соловей сынъ Будиміровичъ..... [283]).

Но—оставимъ область народнаго эпоса и возвратимся къ исторической дѣйствительности.

Систематизируя сохранившіяся до нашихъ дней свидѣтельства о морскихъ и рѣчныхъ судахъ, бывшихъ до Петра Великаго въ ходу на водныхъ путяхъ Балтійскаго бассейна, мы находимъ возможность раздѣлить ихъ на двѣ группы. Къ первой группѣ отнесемъ мы суда несомнѣнно русскаго происхожденія, ко второй—суда типа заимствованнаго, иноземнаго. Въ первой группѣ встрѣтимся мы съ судовыми названіями: „насадъ", „стругъ", „учанъ" и „ушкуй". Во второй съ наименованіями: „галея", „шнека", „буса" и „лойва". Начнемъ нашъ обзоръ съ судовъ первой группы.

Съ судовымъ терминомъ насадъ мы встрѣтились еще въ Руси Южной, причемъ отмѣтили неопредѣленный характеръ, который носилъ здѣсь этотъ терминъ. Мы имѣли случай привести и воззрѣнія проф. Мрочекъ - Дроздовскаго, склоняющагося къ весьма вѣроятному предположенію относительно возможности отожествленія словъ „набой" и „насадъ", а слѣдовательно и судовыхъ названій—„набойная лодка" и „насадъ". Если мы примемъ это предположеніе, въ такомъ случаѣ должны будемъ допустить, что терминъ насадъ съ XIII-го вѣка появился на русскомъ сѣверѣ въ томъ же значеніи, въ какомъ извѣстенъ былъ на югѣ терминъ набойная лодія, т. е. въ значеніи судна съ искуственно поднятыми и расширенными досчатою нашивкою (набои, насады) бортами. Въ лѣтописяхъ и въ другихъ письменныхъ памятникахъ сѣверной Руси насадъ фигурируетъ въ значеніи судна какъ морского, такъ и рѣчного, притомъ судна преимущественно гребного, слѣдовательно типа—галеръ. Въ такихъ насадахъ пускались новгородцы въ свои торговыя плаванія по Балтійскому морю; насадъ выступалъ у новгородцевъ и въ значеніи судна боеваго. Мы уже видѣли, что „Сказаніе объ убіеніи св. князей Бориса и Глѣба" отожествляетъ понятіе насада и корабля.

Приведемъ нѣкоторыя сѣверныя свидѣтельства о насадахъ. Въ 1228 г. новгородскій князь Ярославъ въ насадахъ идетъ въ Неву противъ Еми, вторгнувшейся въ „лодкахъ" въ новгородскіе предѣлы („новгородцы всѣдавше въ насады, вгребоша съ княземъ Ярославомъ"), въ то самое время, какъ ладожскій посад-

283) Сахаровъ: „Сказанія русскаго народа", ч. I, стр. 31 и слѣд.

никъ погнался за непріятелемъ въ лодіяхъ („гонися въ лодіяхъ по нихъ въ слѣдъ“): здѣсь, слѣдовательно, новгородскіе насады противопоставляются обыкновеннымъ лодьямъ—финскимъ и ладожскимъ. Въ своемъ насадѣ, въ ту же экспедицію, скрываетъ новгородскій князь Судиміра, котораго хотѣли убить новгородцы во время стоянки флотиліи въ р. Невѣ. Въ „Повѣсти о св. князѣ Александрѣ Невскомъ“, въ морскомъ гребномъ насадѣ является князю Александру видѣніе св. князей Бориса и Глѣба: „и слыша шумъ страшенъ по морю, и видѣ насадъ единъ гребущь, посредѣ насада стояща мученику Бориса и Глѣба въ одежахъ червленыхъ“; св. Борисъ торопитъ гребцовъ, что бы своевременно прибыть на помощь своему сроднику,—слѣдовательно рѣчь идетъ здѣсь о насадѣ боевомъ. Въ 1271 г. въ пяти насадахъ выѣзжаетъ псковскій князь Довмонтъ въ погоню за нѣмцами. Въ 1307 г., въ договорной грамотѣ своей съ вел. княземъ Михаиломъ, новгородцы предоставляютъ ему право „слати своего мужа за Волокъ въ дву насаду, по пошлинѣ“. Въ 1417 г. новгородскіе бѣглецы и вятчане, вмѣстѣ съ великокняжескимъ воеводою, „изъѣхаша въ насадѣхъ безъ вѣсти въ Заволочьскую землю“. Въ 1407 г., во время похода на нѣмцевъ, „псковичи, видѣвше безсилье свое и повергше семь насадовъ, поидоша пѣши“. Въ 1459 г. псковскій князь Александръ ходилъ на нѣмцевъ „въ насадѣхъ и въ лодьяхъ“,—опять противопоставленіе насадовъ и обыкновенныхъ лодокъ и т. п. Отъ XIV-го вѣка дошло до насъ (въ Сильвестровскомъ Сборникѣ) и изображеніе древне-русскаго насада: онъ нарисованъ здѣсь въ видѣ глубокой лодки, съ высоко поднятыми носомъ и кормою [284]). Нѣкоторыя дополнительныя свѣдѣнія о насадахъ, почерпаемыя изъ источниковъ иностранныхъ, будутъ приведены нами ниже, при описаніи судового дѣла на рѣкахъ Бѣломорскаго бассейна.

Трудно отграничить отъ насада понятіе струга,—судна, упоминаемаго, какъ мы это уже знаемъ, еще Подробною Русскою Правдою, но начинающаго особенно часто встрѣчаться въ памятникахъ лишь съ конца XIV-го вѣка, а въ XVII-мъ вѣкѣ уже постоянно фигурирующаго въ ряду наиболѣе употребительныхъ и популярныхъ судовыхъ, въ особенности же поволжскихъ, наименованій. Еще Н. Я. Аристовъ пришелъ къ заключенію, что „назна-

---

[284]) Полн. Собр. Русск. Лѣтоп., томы: I, стр. 205, III, стр. 106—107, IV стр. 42, 199; Срезневскій: „Матеріалы для словаря др.-русскаго языка“, томъ II, стр. 328—329; Аристовъ: „Промышленность др. Руси“, стр. 96—97.

ченіе струга и насада совершенно одинаково и они встрѣчаются вмѣстѣ въ древнихъ памятникахъ", а Н. И. Костомаровъ высказываетъ мысль, что въ ряду другихъ судовыхъ наименованій—„названіе струга самое употребительное и часто принималось для означенія судна, вообще", слѣдовательно было терминомъ такого же общаго характера, какимъ являлись и слова: „корабль", „лодья", позже—„судно". Такое общее значеніе интересующаго насъ судового названія быть можетъ способно найти себѣ объясненіе и въ самомъ его словопроизводствѣ, въ которомъ звучитъ корень „стр", напоминающій намъ существительныя: „струя" „стрежень", имя собственное: „Струвунъ" или „Строунъ" (названіе днѣпровскаго порога), глаголы: „струить", „струиться"; быть можетъ въ объясненіи этого термина способенъ помочь намъ и глаголъ „стругати", въ значеніи обработки дерева (откуда: струги, стружки), а также и древне-славянское существительное „строугъ"—въ значеніи орудія, средства, вообще, что сблизитъ судовое понятіе „струга" съ такимъ же понятіемъ „судна" (суды, сосуды), употребляемаго также въ значеніи средства, орудія (припомнимъ выраженіе: „сосудъ діавольскій", т. е. орудіе или средство діавольское). При всей трудности разграниченія понятій насада и струга нельзя не отмѣтить, тѣмъ не менѣе, несомнѣннаго различія, какое клала между этими двумя названіями судовая терминологія XIV—XV-го вѣковъ. Такъ, въ 1392 г. изъ Рязани въ Воронежъ перевезены были на колесахъ „три струга и одинъ насадъ", на которыхъ спустилась по р. Дону, слѣдуя въ Царьградъ, духовная миссія митрополита Пимена; ясное противопоставленіе здѣсь понятій насада и струга—свидѣтельствуетъ о томъ, что русская терминологія конца XIV-го вѣка полагала между этими двумя терминами болѣе или менѣе осязательное различіе.

Струги фигурируютъ въ памятникахъ въ качествѣ судовъ какъ рѣчныхъ, такъ и морскихъ. Мы уже приводили выше свидѣтельство русскаго человѣка конца XVI вѣка, примѣняющаго названіе „малыхъ стружковъ" къ морскимъ судамъ, ходившимъ въ Венецію; извѣстно, что стругами именовались въ XVII и XVIII вѣкахъ суда, плававшія не только по Волгѣ, но выходившія и на просторъ Каспійскаго моря [285]). Струги носили въ XVI и XVII вѣкахъ служебный характеръ, являясь транспортами для перевозки казенныхъ грузовъ и ратныхъ силъ; нерѣдко на стругахъ, формировавшихся въ болѣе или менѣе обширные караваны, совер-

[285]) Аристовъ: „Промышленность др. Руси", стр. 97; Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.", стр. 105; Старчевскій: „Словарь древн. Славянскаго яз.", 799 (см. слово „строугъ"); Сахаровъ: „Сказанія русскаго народа", т. II, ч. 8, стр. 97 и слѣд.

шались даже цѣлыя военныя экспедиціи. Такъ, весною 1656 года, во время войны съ Швеціею, царь Алексѣй Михаиловичъ лично пошелъ на стругахъ, во главѣ воинскаго отряда, внизъ по р. Западной Двинѣ; струги, на которыхъ совершенъ былъ этотъ походъ, ознаменовавшійся взятіемъ Динабурга и Кокенгаузена и неудачною осадою Риги, были построены дѣдиловскими мастерами, т. е. мастерами дворцоваго села Дѣдилова, расположеннаго на р. Окѣ, близь впаденія въ нее Москвы-рѣки и въ ту пору славившагося своимъ судостроеніемъ. Другой отрядъ направленъ былъ къ шведскому морскому побережью—„за свейскій рубежъ, на Варяжское море“; въ виду возможности перенесенія военныхъ дѣйствій на море, къ этому отряду, выступившему подъ начальствомъ воеводы Потемкина, были прикомандированы кормщики и 570 опытныхъ въ морскомъ дѣлѣ донскихъ казаковъ. Потемкину пришлось, дѣйствительно, сдѣлать морскую экспедицію, одержавъ надъ шведами (22 іюля) побѣду у острова Котлина. Третьему отряду, находившемуся подъ начальствомъ воеводы Пушкина и оперировавшему противъ Кореліи, довелось переваливать въ гребныхъ судахъ Ладожское озеро.

Къ только что приведеннымъ свидѣтельствамъ слѣдуетъ добавить, что половина XVII-го вѣка отмѣчена весьма любопытною и отчасти уже извѣстною намъ попыткою правительства царя Алексѣя Михаиловича завести на р. Западной Двинѣ военную флотилію, съ цѣлью обезпеченія свободнаго выхода въ Балтійское море; къ составу этой то флотиліи, вѣроятно, и принадлежали тѣ струги, на которыхъ предпринятъ былъ царскій судовый походъ весны 1656-го года. Душою этой попытки, на полвѣка опередившей великія начинанія державнаго сына Тишайшаго царя, явился бояринъ Ордынъ-Нащокинъ, убѣжденный поборникъ идеи сближенія Россіи съ Европою и необходимости внесенія въ русскую жизнь прогрессивныхъ начинаній. Извѣстно, что война съ Швеціею окончилась тягостнымъ для Россіи Кардисскимъ миромъ 1661-го г., на нѣсколько десятковъ лѣтъ отсрочившимъ положительное разрѣшеніе вопроса о русскомъ господствѣ на Балтійскомъ морѣ. Оставляя постъ намѣстника ливонскихъ уѣздовъ, по условіямъ этого мира снова возвращенныхъ Швеціи, Ордынъ-Нащокинъ вынужденъ былъ сжечь основанный имъ на Западной Двинѣ флотъ [286]).

---

[286]) Соловьевъ: „Исторія Россіи“, т. X, глава IV; Веселаго: „Очеркъ русской морской исторіи“, стр. 57—58; Медовиковъ: „Историческое значеніе царствованія Алексѣя Михаиловича“ (М. 1854), стр. 127—128.

Насады и струги были судами сравнительно крупными, удовлетворявшими потребностямъ не только рѣчного, но и морского судоходства. Между тѣмъ условія рѣчного судоходства вызывали необходимость и въ болѣе мелкихъ судахъ, приспособленныхъ къ обслуживанію мелководныхъ и порожистыхъ водныхъ путей, пригодныхъ къ цѣлямъ передачи (паузки) на нихъ грузовъ съ судовъ болѣе крупныхъ типовъ, приходящихъ съ моря, изъ озеръ или съ рѣчныхъ низовій,—въ такихъ судахъ, которыя могли легко и безпрепятственно входить въ притоки и подниматься до междурѣчныхъ волоковъ, недоступныхъ судамъ сколько нибудь значительныхъ размѣровъ и осадки, каковыми являлись насады и струги. А такихъ перегрузочныхъ и волоковыхъ узловъ, открывавшихъ пути не только для торговой передачи, но и для поступательнаго движенія русской колонизаціи, не мало было разбросано, какъ это намъ уже хорошо извѣстно, по сѣверно-русскимъ рѣчнымъ бассейнамъ. Такое значеніе имѣли верховья Западной Двины, гдѣ переплеталась цѣлая система волоковъ, установлявшихъ связь между бассейнами рѣкъ Западной Двины, Днѣпра, Волги и озера Ильменя; такое значеніе имѣлъ Бѣлозерскій водный районъ, устанавливавшій связь новгородскихъ водныхъ путей сообщенія съ рѣчными путями бассейна Бѣломорскаго; значительный перегрузочный центръ имѣлся и у впаденія въ Ладожское озеро рѣки Волхова, гдѣ передавались на мелкія судна, для слѣдованія ихъ къ Новгороду, нѣмецкіе грузы, прибывавшіе съ моря на болѣе крупныхъ судахъ и мн. др. Подобнаго рода суда встрѣтимъ мы, подъ различными наименованіями, въ бассейнахъ Бѣломорскомъ и Каспійскомъ, а также на рѣкахъ Сибирскихъ; этого типа мелкія суда встрѣчаемъ мы, подъ названіемъ „учановъ“, и въ бассейнѣ Балтійскомъ.

У ч а н ъ—рѣчное судно не исключительно бассейна Балтійскаго; съ этимъ судовымъ наименованіемъ столкнемся мы и на Волгѣ. Что такое—„учанъ“? Н. Я. Аристовъ, высказывая по поводу этого судна мысль, что самое „названіе показываетъ, что оно русскаго происхожденія, какъ насадъ и стругъ“, что „учанъ происходитъ отъ слова ч а н ъ и названіемъ показываетъ, что это судно было плоскодонное“, въ общемъ даетъ довольно туманное опредѣленіе этого судового типа, отожествляя его съ дощаникомъ: „Дощаникъ,—пишетъ онъ,—отличный отъ лодки и отъ другихъ большихъ судовъ, назывался въ древнее время учаномъ.“ Съ толкованіемъ Н. Я. Аристовымъ словопроизводства термина „учанъ“ легко можно было бы согласиться въ томъ случаѣ, если бы покой-

ному историку удалось доказать славянское происхожденіе самаго названія—„чанъ“, но въ томъ то и горе, что это слово несомнѣнно восточнаго происхожденія и древней славянской лексикологіи чуждое. Мы, съ своей стороны, сопоставимъ судовое наименованіе „учанъ“ съ словами: „цаунъ„ и „цаунакъ“—у балтійскихъ славянъ, czoln и czolno—у поляковъ, clun—у чеховъ, „челнъ“—у русскихъ славянъ, выражающими собою на всѣхъ этихъ нарѣчіяхъ понятіе небольшаго водоходнаго судна (челна). Производныя существительныя съ гласною „у“ („оу“) въ ихъ началѣ—представляютъ собою явленіе самое заурядное въ нашей лингвистикѣ (припомнимъ слова: у-рокъ, у-ставъ, у-покой, у-ломъ, у-долъ, у-крой, у-силіе, у-сѣвъ, у-блюдокъ, у-реканіе и мн. др.); отсюда нисколько не пародоксальнымъ явится и словопроизводство: челнъ=цаунъ=чаунъ=учаунъ=учанъ, которымъ мы, быть можетъ, вѣрно и доберемся до происхожденія интересующаго насъ судоваго термина. Сближая между собою только что приведенные лингвистическіе факты, мы легко можетъ прійти къ предположенію, что слова: „цаунъ“, „цаунакъ“, „чаунъ“, „учанъ“—являются наименованіями небольшихъ рѣчныхъ судовъ (челновъ) у сѣверныхъ, прибалтійскихъ и ильменскихъ, славянъ; слова же: „чолнъ“, „чолно“, „члунъ“, „челнъ“—наименованіемъ ихъ (припомнимъ „челнъ“ Подробной Русской Правды) у славянъ южныхъ и, въ частности, приднѣпровскихъ. Еще весьма любопытное сопоставленіе на той же почвѣ: въ „Договорной грамотѣ смоленскаго князя Мстислава Давидовича съ Ригою и Готскимъ берегомъ“, относящейся къ 1229-му году, мы находимъ слѣдующее опредѣленіе, касающееся такъ называемаго берегового права: „У кого ся избіеть (т. е. потерпитъ аварію,—рѣчь идетъ о рѣкѣ Западной Двинѣ) о у ч а н ъ, а любо ч е л н ъ.... товаръ (т. е. грузъ) его свободенъ на водѣ и на березѣ“. Въ только что цитированномъ нами текстѣ, относящемся ко второй четверти XIII-го вѣка, терминъ „учанъ“ фигурируетъ, наряду съ наименованіемъ „челнъ“, въ качествѣ понятія однозначущаго: не позволительно ли будетъ намъ видѣть здѣсь два названія,—одно сѣверно-русское, второе южно-русское,—приведенныя для выраженія одного и того же судового понятія, именно понятія небольшаго грузового рѣчнаго судна? Вопросъ—рѣшеніе котораго мы, во всякомъ случаѣ, предоставляемъ лингвистамъ по профессіи [287]).

---

[287]) Аристовъ: „Промышленность др. Руси“, стр. 97 и прим. 307; Гедеоновъ: „Варяги и Русь“, I, стр. 383; Первольфъ: „Германизація балт. славянъ“, стр. 56; Собраніе Гос. Грамотъ и Договоровъ, т. II, стр. 4.

Четвертый и, по своему назначенію, въ высшей степени своеобразный видъ новгородскихъ туземныхъ судовъ представляютъ собою у ш к у и,—типъ легкихъ судовъ исключительно сѣверно-русскаго происхожденія, фигурирующихъ въ памятникахъ, начиная съ XIV-го вѣка. Ушкуями назывались особаго устройства лодки, отличавшіяся небольшими размѣрами, легкостью хода и мелкою осадкою, дозволявшею имъ ходить по рѣкамъ сравнительно незначительной глубины; на такихъ лодкахъ въ XIV и XV вѣкахъ отважно разгуливали по Балтійскому морю и по рѣкамъ Волгѣ, Камѣ и Вяткѣ удалыя шайки новгородской вольницы, временами наводившія страхъ на морскія побережья Скандинавскаго полуострова и на волжскія побережья Булгара и Золотой Орды, не давая, при удобномъ случаѣ, спуска и караванамъ русскимъ. Лѣтописи того времени обильны свидѣтельствами о похожденіяхъ этихъ сѣверныхъ удальцовъ, извѣстныхъ подъ названіемъ „ушкуйниковъ“—прозваніе, ведущее свое начало отъ наименованія судовъ, на которыхъ совершали они свои набѣги. Въ свои авантюры ушкуйники отправлялись, обыкновенно, цѣлыми караванами, представлявшими собою грандіозныя разбойничьи предпріятія; въ 1366 году, напримѣръ, новгородскіе ушкуйники выплыли на Волгу въ двухъ стахъ ушкуяхъ, въ 1374 г. произвели нападеніе на Булгаръ въ девяноста ушкуяхъ; въ 1375 г. хозяйничали по Волгѣ, на пространствѣ отъ Костромы до Астрахани, семьдесятъ ушкуевъ, на которыхъ находилось двѣ тысячи ушкуйниковъ,—откуда мы почерпаемъ указаніе на то, что одно судно этого типа вмѣщало въ себѣ около 30 человѣкъ экипажа. Отваживались ушкуйники и на экспедиціи морскія. Такъ, въ 1320 г. нѣкій новгородецъ Лука ходилъ въ ушкуяхъ на Мурманъ, въ 1339 г. ушкуйники воевали шведскую Корелу, въ 1349 г. ходили они войною къ берегамъ Норвегіи....

Мы не имѣемъ данныхъ для возстановленія типа судовъ, извѣстныхъ у новгородцевъ подъ названіемъ ушкуевъ и далеко не пережившихъ паденія новгородской вольности. Трудно поддается объясненію и происхожденіе самаго наименованія—„ушкуй“, и врядъ ли возможно принять толкованіе И. Е. Забѣлина, пытающагося поставить его въ связь съ греческимъ названіемъ „скедія“, встрѣчающемся въ Начальной лѣтописи. Не ближе ли будетъ сопоставить этотъ терминъ съ уже знакомымъ намъ названіемъ „учанъ“ или съ древне-славянскимъ словомъ „шкаба“—въ значеніи лодки, челна? [288]) Что касается самаго внѣшняго устройства

[288]) Костомаровъ: „Сѣверноруссkія народоправства“, т. II, стр. 119—214: Аристовъ: „Промышленность др. Руси“, стр. 97—98; Забѣлинъ: „Исторія

„ушкуя“, то какъ характеръ и назначеніе этого судна (подвижность, легкость, возможность быстраго и внезапнаго нападенія, дѣйствіе массою), такъ и его размѣры (около 30 человѣкъ экипажа), невольно напоминаютъ намъ лодки-однодеревки старой Приднѣпровской Руси и легкіе корабли (снеки, холькеры) уже знакомаго намъ скандинавскаго типа.

До сихъ поръ рѣчь шла у насъ о сѣверно-русскихъ судахъ бассейна Балтійскаго моря, за которыми должно быть признано туземное происхожденіе. Переходимъ теперь къ судамъ того же бассейна, происхожденіе которыхъ,—а номенклатура ихъ уже во всякомъ случаѣ,—можетъ быть объяснено лишь иноземнымъ вліяніемъ въ области русскаго судостроенія. Здѣсь будемъ мы имѣть дѣло съ судовыми названіями: „галея“, „шнека“, „буса“ и „лойва“.

Галея или галія русскихъ памятниковъ—это ничто иное, какъ общеизвѣстный типъ гребныхъ судовъ, бывшій весьма распространеннымъ въ вѣка не только новые и средніе, но и въ мірѣ античномъ, оставившемъ намъ свидѣтельства о колоссальныхъ судовыхъ сооруженіяхъ этого рода (напримѣръ знаменитая галера сиракузскаго царя Гіерона, галера Птоломея Филипатра и др.); это типъ судовъ, не оставшихся безъ слѣда и въ исторіи уголовнаго права (каторжныя работы на галерахъ). Наименованіе этого типа судовъ принимало различныя формы: у грековъ—*γαλέα*, у римлянъ и итальянцевъ—galia, у англичанъ—galley, у датчанъ—galei, у голланцевъ galey, у нѣмцевъ—galeere, у шведовъ—galer, у далматинцевъ и у турокъ—katorga. Наши сѣверные предки называли эти суда „галеями“ или „галіями“, заимствовавъ это наименованіе отъ прибалтійскихъ варяговъ, и только съ Петра Великаго суда этого типа начинаютъ именоваться, на сѣверѣ—„галерами“, на югѣ (Каспійское и Черное море)—„каторгами“.

Въ древней Руси слово „галея“—врядъ ли имѣло опредѣленное значеніе. Извѣстное нашимъ предкамъ еще въ XI-мъ вѣкѣ („галеи“ упоминаются въ описаніи булгарскаго похода 1182 г. наряду съ лодьями, насадами и учанами), этотъ терминъ употреблялся, повидимому, въ качествѣ заимствованнаго у иноземцевъ названія гребнаго судна, вообще, безъ приложенія его къ какому либо опредѣленному виду судовъ. „Галеями“ называли наши предки греческія боевые суда начала XIII-го вѣка; „галеями“ именовали они гребныя суда, въ которыхъ ходили нѣмцы на Новгородъ;

русской жизни“, II, стр. 153; Старчевскій: „Словарь древняго славянскаго языка“, стр. 933.

этимъ же названіемъ окрещивали они суда (лодьи, насады, учаны), въ которыхъ вторгались въ XII-мъ вѣкѣ въ предѣлы волжскихъ булгаръ; даже князь А. М. Курбскій называетъ, во второй половинѣ XVI-го вѣка, „галіями“ суда, въ которыхъ слѣдовало продовольствіе за ратью казанскаго похода 1552 года („запасовъ,—читаемъ у Курбскаго,—было всякихъ множество съ русскія земли галіями напривожено“) [289]).

Такой же общій характеръ носило въ древней Руси и судовое названіе—ш н е к а, въ смыслѣ обозначенія понятія иноземнаго морского судна, вообще. Въ шнекахъ, наряду съ галеями и бусами, постоянно хаживали „нѣмцы“ войною на новгородскіе предѣлы. Мы въ своемъ мѣстѣ (см. выше стр. 387) уже видѣли, что у скандинавовъ „снеками“ или „шнеками“ (отъ слова snek—змѣй) назывались морскія гребныя суда, размѣрами своими уступавшія первоклассным судамъ скандинавскаго флота—дракамъ (драконамъ). Въ 1164 году свеи (шведы) напали на Ладогу въ 55-ти шнекахъ, изъ которыхъ сорокъ пять были взяты новгородцами съ боя. Въ „Повѣсти объ Александрѣ Невскомъ“ шнекою названо непріятельское морское судно (слѣдомъ за тѣмъ оно же именуется и „кораблемъ“), на которое мужественно наскакалъ по сходнямъ русскій богатырь Гаврило Олексичъ: „Сей бо наѣха на шнеку.... и изъѣха за ними по досцѣ до самого корабля“. Н. Я. Аристовъ высказываетъ предположеніе, что русскіе, зная интересующій насъ судовой терминъ, сами „кажется этихъ судовъ не строили и не имѣли“ [290]). Съ шнеками XII—XIII вѣковъ несомнѣнно должны быть поставлены въ связь „шнявы“ русскаго Балтійскаго флота, игравшія такую видную роль, въ качествѣ второстепеннаго ранга гребныхъ морскихъ судовъ, въ эпоху шведскихъ войнъ Петра Великаго.

Судами морского типа являются и б у с ы нашей до-петровской судовой терминологіи. Этотъ видъ судовъ, наряду съ шнеками, постоянно фигурируетъ въ лѣтописныхъ свидѣтельствахъ о походахъ противъ Новгорода нѣмцевъ, ливонцевъ и шведовъ: „Пришедши мурмане войною въ бусахъ и въ шнекахъ и повоеваша погостъ Корѣльскій“, „иныхъ (нѣмцевъ) на морѣ въ бусахъ много побиша“ и т. п. Въ 1556 году шведы „приходиша къ Орѣш-

[289]) „Энцеклопедическіе Словари“ Плюшара (XIII, стр. 155—157) и Брокгауза и Ефрона (XIV, стр. 894—895); Полное Собр. Русск. Лѣтоп. II, стр 125, III, стр. 128; „Сказанія князя Курбскаго“ (СПБ. 1868), стр. 15, 34.

[290]) Полное Собр. Русск. Лѣтоп., III, стр. 13, V, стр. 176 и слѣд.; Аристовъ: „Промышленность др. Руси“, стр. 98 и прим. 312.

ку въ бусѣхъ", но были отбиты русскими воеводами, взявшими у нихъ одну изъ этихъ бусъ. Это послѣднее извѣстіе любопытно тѣмъ, что даетъ намъ понятіе о размѣрахъ морскихъ бусъ того времени: на отбитой у шведовъ бусѣ находилось четыре пушки и полтораста человѣкъ экипажа, что свидѣтельствуетъ о довольно значительныхъ размѣрахъ этого судна.

Названіе „буса"—терминъ, хорошо извѣстный западно-европейской судовой терминологіи, встрѣчающійся въ слѣдующихъ формахъ: bussa, buza—у скандинавовъ, buss—у англовъ, boise—у датчанъ, buise—у голландцевъ. Н. Я. Аристовъ, затрогивая вопросъ о бусахъ, дѣлаетъ замѣчаніе, что „русскіе, кажется, этихъ судовъ не строили и не имѣли",—замѣчаніе, съ которымъ нельзя согласиться, такъ какъ въ XVI и XVII вѣкахъ именно это названіе придавалось у насъ казеннымъ судамъ, рейсировавшимъ по Каспійскому морю [291]).

Судами также заимствованнаго происхожденія были на русскомъ сѣверо-западѣ и л о й в ы (финское—loiwa, литовское—lojwas). Въ лойвахъ совершали нѣмцы и корелы свои набѣги на новгородскіе предѣлы, въ судахъ этого же наименованія ходили новгородцы на Балтійское взморье и въ Ладожское озеро какъ съ мирными торговыми цѣлями, такъ и для военныхъ дѣйствій противъ своихъ сосѣдей; такъ, въ 1310 г. новгородцы „въ лодьяхъ и лойвахъ" вошли черезъ Ладожское озеро въ р. Узерву [292]).

Мы полагаемъ въ достаточной степени извѣстными судьбы торговли, а слѣдовательно и судоходства, нашего сѣверо-западнаго края въ XVI-мъ и XVII-мъ вѣкахъ. Паденіе Великаго Новгорода и Пскова, а затѣмъ продолжительный періодъ войнъ съ Ливонскимъ орденомъ и Швеціею, не могли не повліять на торговыя отношенія этого края, которыя были въ еще болѣе значительной степени подорваны возвышеніемъ Архангельскаго порта, перетянувшаго центръ тяжести нашей заграничной морской торговли отъ побережьевъ Балтійскаго моря къ берегамъ Бѣлаго моря. Неудачею окончились, какъ мы видѣли, и попытки правительства царя Алексѣя Михаиловича утвердить русское морское владычество на берегахъ Финскаго и Рижскаго заливовъ. Только съ эпохи Петра Великаго, ознаменовавшейся завершеніемъ въ пользу Россіи

---

291) Полное Собр. Русск. Лѣтоп., IV, стр. 309; Никоновская Лѣтопись, ч. V, подъ 1556 г.; Срезневскій: „Матеріалы для словаря древнерусскаго языка", I, стр. 194—195; Аристовъ: „Промышленность др. Руси", стр. 98.

292) Полное Собр. Русск. Лѣтоп., III, стр. 69; Срезневскій: „Матеріалы и пр.", II, стр. 45.

вѣкового соперничества съ Швеціею и основаніемъ С.-Петербурга и петербургскаго порта, совершилось возрожденіе и колоссальный ростъ торговаго значенія нашего Прибалтійскаго сѣверо-запада, открылась и новая эпоха въ развитіи мѣстнаго судоходства и судового дѣла какъ морского, такъ и рѣчного.

В.

Судовое дѣло въ Бѣломорскомъ бассейнѣ.

Общій характеръ первоначальнаго знакомства новгородцевъ съ сѣверо-восточнымъ краемъ.—Возникновеніе здѣсь древнѣйшихъ центровъ торговли и судового дѣла. Архангельскій монастырь, Вологда (Воскресенскій посадъ), Соловецкая обитель.—Древнѣйшія суда Бѣломорскаго бассейна.—Значеніе половины XVI вѣка и начальной поры царствованія Петра Великаго въ исторіи бѣломорскаго судового дѣла.—Типъ судовъ, плававшихъ въ Бѣломорскомъ бассейнѣ: н а с а д ы, д о с ч а н и к и, п а у з к и и суда болѣе мелкихъ размѣровъ.—Суда пассажирскаго движенія: к а ю к и и к а р б а с ы.

Если въ бассейнахъ Черноморскомъ и Балтійскомъ зарожденіе и развитіе русскаго судоходнаго и судового дѣла носило черты самобытнаго и самостоятельнаго характера, примкнувъ къ двумъ центральнымъ пульсамъ древнѣйшей русской жизни, южному—кіевскому, и сѣверному—новгородскому, то нельзя сказать того же про другіе бассейны, омывающіе территорію нашего отечества, такъ какъ здѣсь судоходство и тѣсно связанное съ нимъ судовое дѣло выступили съ характеромъ явленія уже производнаго, возникающаго и развивающагося рука объ руку съ поступательнымъ движеніемъ русской колонизаціи, примѣняясь къ условіямъ и требованіямъ мѣстнаго характера и модифицируясь подъ вліяніемъ этихъ послѣднихъ. Такимъ именно вѣрнымъ и неизмѣннымъ спутникомъ русскаго колонизаціоннаго движенія, направлявшагося изъ сѣверно-западнаго или новгородскаго центра на востокъ и сѣверо-востокъ, къ побережьямъ Сѣвернаго Ледовитаго океана и къ подножію Сѣвернаго Урала, явилось и русское судоходное дѣло въ обширныхъ районахъ Бѣломорскаго бассейна.

Первоначальное знакомство новгородцевъ съ безпредѣльными и богатыми водными путями сѣверо-восточными пространствами, спускающимися къ Сѣверному Океану, должно быть отнесено, какъ мы уже имѣли случай отмѣтить это въ своемъ мѣстѣ, къ эпохамъ весьма раннимъ, во всякомъ случаѣ современнымъ, если только не предшествующимъ, древнѣйшимъ историческимъ извѣстіямъ относительно новгородскаго сѣвера. Столь же раннимъ

должно было явиться и зарожденіе здѣсь русскаго судохнаго дѣла, могучій толчокъ развитію котораго данъ былъ отважными новгородскими промышленниками, далеко углублявшимися въ дебри и тундры крайняго европейскаго сѣверо-востока въ своихъ неутомимыхъ поискахъ за естественными произведеніями этого обширнаго и непривѣтливаго края. Рано возникаютъ по рѣкамъ Бѣломорскаго бассейна и населенные центры, дѣлающіеся опорными пунктами колонизаціоннаго и торгово-промышленнаго движенія русской народности на сѣверъ и сѣверо-востокъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и узлами русскаго судоходнаго и судостроительнаго дѣла.

Уже въ первой половинѣ XII-го вѣка (1110—1130 г.г.) возникаетъ въ устьяхъ р. Сѣверной Двины Архангельскій монастырь, основанный новгородскимъ архіепископомъ Іоанномъ въ цѣляхъ миссіонерскихъ, но при которомъ не замедлилъ образоваться, какъ и при всѣхъ древне-русскихъ монастыряхъ, поселокъ или слободка, явившійся раннимъ предшественникомъ будущаго города Архангельска и Архангельскаго порта. Въ 1218 г. возникаетъ Устюгъ, въ 1264 г.—Вологда, въ 1353 г.—Холмогоры, въ 1492 г.—Сольвычегодскъ и др. населенные пункты, изъ которыхъ особенное заначеніе, съ точки зрѣнія торговаго судоходства и судостроенія, пріобрѣтаетъ Вологда, въ качествѣ пункта, расположеннаго въ близкомъ сосѣдствѣ междурѣчныхъ волоковъ, соединявшихъ новгородскіе водные пути съ рѣчными системами Волги и Сѣверной Двины и бывшаго исходною точкою великой сѣверо-восточной водной магистрали, съ рѣкою Сухоною въ ея головномъ участкѣ. Существуетъ предположеніе, что начало поселенію на мѣстѣ будущаго города Вологды положено было по крайней мѣрѣ въ началѣ XII-го вѣка: въ 1147 г. уже существовалъ здѣсь Воскресенскій посадъ, при которомъ основанъ былъ Троицкій монастырь въ этомъ году пришедшимъ сюда изъ Кіева вологодскимъ чудотворцемъ св. Герасимомъ. Къ началу второй четверти XV-го вѣка относится основаніе на одномъ изъ острововъ Бѣлаго моря знаменитой Соловецкой обители, самое мѣстоположеніе которой должно было вызвать развитіе здѣсь морского судостроенія и судоходства, современныхъ самому основанію монастыря; въ половинѣ XVI-го вѣка Соловецкій монастырь уже обладалъ собственными верфями, съ стапелей которыхъ спускались суда морского плаванія, служившія, конечно, не исключительнымъ цѣлямъ сообщенія монастырской братіи съ материкомъ, но и задачамъ Бѣломорской передаточной промышленности, вообще. Здѣсь вправѣ мы видѣть проявленіе того же содѣйствія монастыр-

ской колонизаціи дѣлу развитія русской торговли и промышленности, которое всегда было, какъ извѣстно, присуще историческому развитію нашего монастырскаго быта, вообще. Въ устьяхъ Сѣверной Двины именно такое положеніе занялъ Архангельскій монастырь, на Бѣломорскомъ просторѣ—обитель Соловецкая.

Новгородцы выступили первыми піонерами русскаго движенія на сѣверо-востокъ, за Славянскій волокъ, въ обширные бассейны Онеги и Сѣверной Двины и, даже, къ сѣвернымъ морскимъ побережьямъ; новгородскаго типа должны были быть, поэтому, и тѣ суда, на которыхъ впервые направились въ эти страны русская промышленность и, какъ неизбѣжная спутница ея, русская колонизація. Для цѣлей распространенія здѣсь руссскаго вліянія особенно пригоднымъ являлся тотъ легкій типъ новгородскихъ судовъ, который уже извѣстенъ намъ подъ наименованіемъ „ушкуевъ"; и дѣйствительно, на судахъ этого типа удалыя ватаги новгородской вольницы проникали не только въ крайніе восточные притоки сѣверно-двинскаго бассейна, недоступные для судовъ болѣе тяжелой конструкціи, но ухитрились пробраться отсюда въ сосѣдніе притоки сѣверно-камскаго и вятскаго бассейновъ, проторивъ здѣсь уже извѣстные намъ камско-вычегодскіе, камско-печорскія и пріуральскіе соединительные водные пути сообщенія, установившіе восточную связь Бѣломорскаго бассейна съ бассейномъ Каспійскаго моря и съ рѣчными системами Зауралья.

Новгородскаго типа были, безъ сомнѣнія, и древнѣйшія морскія суда, на которыхъ отваживались наши сѣверные поморы пускаться въ открытый океанъ, направляя свои морскіе поиски, на западъ—къ берегамъ Мурмана и Норвегіи, на востокъ—къ устьямъ великихъ сѣверныхъ океанскихъ рѣкъ. Мы въ своемъ мѣстѣ уже познакомились съ отчаянными морскими похожденіями нашихъ предковъ XIV-го — XV-го вѣковъ на просторѣ Сѣвернаго Ледовитаго Океана, которыя, даже при предположеніи плаваній преимущественно каботажныхъ, требовали, конечно, судовъ относительно солидной конструкціи, способныхъ бороться и съ непогодою, и съ полярными льдами,—условія, которымъ не могли отвѣчать рѣчныя суда, плававшія по Сухонѣ и Сѣверной Двинѣ. Мы не имѣемъ свѣдѣній о древнихъ морскихъ судахъ нашихъ поморянъ. Современники называли ихъ излюбленнымъ русскимъ судовымъ терминомъ—„лодья", „лодка", и мы можемъ лишь высказать несомнѣнную увѣренность въ томъ, что эти древнія суда врядъ ли многимъ отличались отъ тѣхъ незатѣйливыхъ и примитивной конструкціи мореходныхъ лодокъ, въ кото-

рыхъ еще и въ наши дни отважно пускаются въ открытое море наши сѣверные поморы-промышленники. Мѣстомъ постройки судовъ могли служить какъ Соловки, гдѣ, какъ мы это видѣли, уже рано возникло морское судостроеніе, такъ и селеніе Соломбала, въ устяхъ С. Двины, при которомъ въ XVII-мъ вѣкѣ (свидѣтельство де-Бруина) находился удобный и оживленный судостроительный пунктъ.

Новая эра настала для мореплаванія по Сѣверному океану и Бѣлому морю со второй половины XVI-го вѣка, съ открытіемъ англичанами морского пути къ устьямъ С. Двины, утвержденіемъ здѣсь англійской морской торговли и съ основаніемъ г. Архангельска и его порта. Съ этой поры Архангельскій портъ уже постоянно видѣлъ на своихъ рейдахъ иностранные корабли усовершенствованной постройки, стоявшіе на высотѣ заподно-европейской кораблестроительной техники XVI—XVIII вѣковъ, но эти иноземные образцы не дали толчка развитію туземнаго морского судостроенія: русскіе люди,—преимущественно представители дипломатическихъ миссій и торговыхъ классовъ,—охотно пользовались, при случаѣ, услугами заморскихъ кораблей, но для цѣлей своихъ собственныхъ торговыхъ и промышленныхъ морскихъ плаваній обходились тѣми же примитивнаго устройства судами, которыя и до появленія англичанъ строились на соловецкихъ и соломбальскихъ верфяхъ, на какихъ и въ наши дни ходятъ еще въ море архангельскіе и мезенскіе поморы. Впрочемъ, отъ начала второй половины XVII-го вѣка,—слѣдовательно отъ той же эпохи, къ которой относятся и неудавшіяся попытки правительства царя Алексѣя Михаиловича завести флоты на Западной Двинѣ и на Каспіѣ,—дошло до насъ указаніе на заботы московскаго государства объ учрежденіи на Бѣломъ морѣ казеннаго коммерческаго флота для вывозки алебастра изъ найденныхъ въ низовьяхъ Сѣверной Двины залежей этого минерала, съ каковою цѣлью въ 1666 г. посланъ былъ въ Архангельскъ иностранецъ русской службы, полковникъ Густавъ фонъ-Кампенъ, съ наказомъ „осмотрѣть лѣса, изъ которыхъ мочно рубить къ корабельному дѣлу“, а также выяснить—„по скольку пудъ каменю на плоту, или на лодьѣ, или въ кораблѣ мочно положить“. О дальнѣйшей судьбѣ этого начинанія свѣдѣній до насъ, впрочемъ, не сохранилось [293]).

Наступившій вѣкъ Петра Великаго началомъ своимъ казался благопріятнымъ возрожденію на Бѣломъ морѣ русскаго торговаго

---

[293]) Собраніе Госуд. Грам. и Догов., т. IV, № 49; см. также Костомарова: „Очеркъ торговли и пр.“, стр. 78—79.

мореходства и кораблестроенія. Въ этомъ отношеніи крайне знаменательными были двѣ побывки въ Архангельскѣ молодого царя—въ 1693-мъ и 1694-мъ годахъ, имѣвшія своимъ результатомъ рѣшеніе Петра завести при Архангельскомъ портѣ по европейскимъ образцамъ устроенный военный и коммерческій флотъ. Дальнѣйшая судьба этой попытки достаточно извѣстна изъ русской морской исторіи [294]): скоро вниманіе царя было отвлечено азовскими дѣлами и связанными съ ними заботами о сооруженіи южнаго флота (воронежско-азовское кораблестроеніе), а нѣсколько лѣтъ спустя вниманіе Преобразователя Россіи было всецѣло поглощено созданіемъ его излюбленныхъ дѣтищъ—новой столицы С.-Петербурга и балтійскаго флота, заставившихъ Петра не только забыть Архангельскъ и Бѣлое море, но побудившихъ его, въ интересахъ развитія вновь созданнаго петербургскаго порта и успѣховъ балтійской торговли, наложить даже свою властную руку на дальнѣйшее преуспѣваніе бѣломорской торговли нашей съ Европою. Ростъ балтійской торговли и С.-Петербургскаго порта, возвративъ Россіи старые новгородскіе торговые рынки и водные пути сообщенія, вмѣстѣ съ тѣмъ нанесъ бѣломорской заграничной торговлѣ и Архангельскому порту ударъ, отъ котораго уже не суждено имъ было оправиться.

Позволивъ себѣ эту небольшую экскурсію въ область исторіи нашего сѣвернаго мореходства, возвратимся къ вопросу о состояніи судового дѣла на рѣкахъ Бѣломорскаго бассейна.

Съ XIV-го вѣка новгородское господство начинаетъ встрѣчать себѣ на сѣверо-востокѣ серьезную конкурренцію со стороны вторгающагося сюда же вліянія Москвы, все болѣе и болѣе возростающаго параллельно съ возвышеніемъ Московскаго государства и достигающаго полнаго торжества вмѣстѣ съ паденіемъ вольности Великаго Новгорода. Такимъ образомъ, въ верховьяхъ р. Сухоны, у водораздѣла, разграничивающаго бассейны Волги и Сѣверной Двины, образуются два теченія, направляющіяся отсюда, внизъ по Сухонѣ, къ Бѣломорскому сѣверо-востоку: одно—старое, новгородское, другое—сравнительно новое, московское, изъ которыхъ каждое несомнѣнно вносило свою долю воздѣйствія на положеніе судоходнаго дѣла въ Бѣломорскомъ бассейнѣ. Съ паденіемъ Великаго Новгорода, московское вліяніе на Славянскомъ волокѣ,—этомъ ключѣ ко всему двинскому бассейну,—становится уже рѣшительнымъ и неоспоримымъ: „А на Волочкѣ на Словѣн-

294) См. у Веселаго: „Очеркъ русской морской торговли“, стр. 78 и слѣд.

скомъ,—читаемъ мы въ Бѣлозерской Уставной Грамотѣ третьей четверти XV-го столѣтія,—явку (т. е. пошлину) емлютъ съ гостей: съ большаго суда съ ватамана гривна, а съ людей съ головы по деньгѣ; а въ маломъ суднѣ въ гребномъ кто пріѣдетъ, ино съ головы по деньгѣ". Въ только что цитированномъ актѣ не дается классификаціи судовъ, вступающихъ въ воды двинского бассейна, но всѣ эти суда распредѣляются лишь на двѣ общія категоріи—на суда большія и малыя; равнымъ образомъ и Двинская Уставная Грамота половины XVI-го вѣка, данная нижней половинѣ Двинской земли, говоритъ лишь о судахъ, прибывающихъ сюда изъ верховыхъ городовъ („коли пріѣдутъ къ нимъ... изъ иныхъ городовъ изъ верхнихъ торговые люди лѣтѣ въ судахъ, а зимѣ на возѣхъ") вообще, не указывая отдѣльныхъ видовъ этихъ судовъ [295]).

Постараемся, тѣмъ не менѣе, возстановить типы судовъ, плававшихъ въ XV—XVII вѣкахъ по воднымъ путямъ Бѣломорскаго бассейна.

Мы имѣемъ для конца этого промежутка времени любопытное указаніе на бойкій пунктъ рѣчного судостроенія, создавшійся на рѣкѣ Сухонѣ, верстахъ въ ста ниже Вологды, при деревнѣ Шуйской, мѣстоположеніе которой опредѣляется пунктомъ впаденія въ р. Сухону ея притока Шуи: по свидѣтельству голландца де-Бруина, совершившаго въ первыхъ годахъ XVIII-го вѣка водный путь отъ Вологды до Архангельска—прилегающій къ этой деревнѣ берегъ Сухоны представлялъ собою въ ту пору сплошную верфь, гдѣ производилось „построеніе судовъ, изготовляемыхъ для отправленія товаровъ изъ Вологды въ Архангельскъ" [296]). Обращаясь къ судовымъ типамъ, извѣстнымъ въ описываемую эпоху рѣкамъ интересующаго насъ бассейна, мы встрѣтимся здѣсь,—кромѣ старыхъ новгородскихъ „ушкуевъ", которые несомнѣнно пережили паденіе новгородской вольности,—съ слѣдующими главными наименованіями судовъ: насадъ, дощаникъ, паузокъ, каюкъ и карбасъ. Остановимся на каждомъ изъ этихъ видовъ судовъ въ отдѣльности.

Въ лицѣ насадовъ Бѣломорскаго бассейна мы имѣемъ дѣло съ тѣмъ же судовымъ типомъ, съ которымъ встрѣчались уже въ Руси Приднѣпровской и, въ особенности, въ Руси Нов-

---

[295]) Загоскинъ: „Уставныя грамоты XIV—XV вѣковъ и пр." (Казань, 1876), вып. II, стр. 39 и 41.

[296]) Де-Бруинъ: „Путешествіе черезъ Московію" (М. 1873), стр. 267.

городской, съ которымъ встрѣтимся и въ бассейнѣ Каспійскомъ. Мы уже знаемъ, что насады представляли собою довольно крупный видъ судовъ, предназначавшихся для плаванія, на веслахъ и на парусахъ, не только по рѣчнымъ, но даже по озернымъ и морскимъ путямъ сообщенія. Въ случаѣ надобности насады получали, какъ мы это видѣли, назначеніе военно-транспортныхъ и даже боевыхъ судовъ. Будучи весьма распространеннымъ видомъ новгородскихъ судовъ, насады не замедлили появиться на рѣкахъ Онегѣ, Сухонѣ и Сѣверной Двинѣ, сдѣлавшись и здѣсь самымъ обыкновеннымъ средствомъ судоходнаго передвиженія.

До насъ дошли свидѣтельства двухъ иностранцевъ, англичанъ Дженкинсона (второй полов. XVI в.) и Карлейля (эпохи царя Алексѣя Михаиловича), знакомящія насъ съ насадами, плававшими въ XVI и XVII вѣкахъ по рѣкамъ Сухонѣ и Сѣверной Двинѣ, между Вологдою и Архангельскомъ. По свидѣтельству Дженкинсона, эти насады представляли собою плоскодонныя, длинныя и широкія, суда, сверху покрытыя и съ корпусомъ, возвышающимся надъ поверхностью воды около четырехъ футовъ. Эти суда отличались своею легкостью, что обусловливалось, между прочимъ, отсутствіемъ въ нихъ металлическихъ частей: они строились исключительно изъ одного дерева. Будучи судами гребными, насады при попутномъ вѣтрѣ пользовались и парусами, но противъ теченія ходили бечевою. Карлейль пишетъ, что бечевая тяга каравановъ въ значительной степени развила на Сухонѣ и Двинѣ промыселъ бурлачества: по берегамъ этихъ рѣкъ всегда можно было видѣть толпы рабочаго люда, предлагающаго судохозяевамъ свои услуги. По словамъ того же современника, иногда требовалось до трехъ сотъ рабочихъ для того, чтобы бы взводить бечевою большое нагруженное судно,—цифра, несомнѣнно, сильно преувеличенная [297])

Двинскіе д о щ а н и к и, наровнѣ съ насадами, принадлежали къ типу крупныхъ же рѣчныхъ судовъ и также плавали между Вологдою и Архангельскомъ; эти суда плавали, равнымъ образомъ, и въ бассейнѣ р. Онеги, какъ свидѣтельствуетъ о томъ Таможенная грамота 1592 г. относительно сбора торговыхъ пошлинъ въ Чарандѣ и Короткомъ. Эта грамота любопытна въ томъ отношеніи, что мы находимъ въ ней исчисленіе судовъ, плававшихъ въ озерѣ Воже, слѣдовательно и по рѣкѣ Онегѣ:... „Имати съ устюжны, и со ржевки, и съ н а с а д а, и съ подвозка, и съ бѣлозер-

[297]) Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.“, стр. 79—80.

ки, и съ матицы, и съ дощаника, которое судно десяти саженъ, и съ того судна по рублю, а болѣе будетъ десяти саженъ, и имъ имати по росчету; а съ завозни по два алтына, а съ лодки съ четверика съ однодеревки по четыре алтына, а съ шестерика по полуполтинѣ, а съ набасъ по полтинѣ". Мы видимъ изъ этого свидѣтельства, что крупныя суда Бѣломорскаго бассейна, къ каковымъ принадлежали насады и дощаники, бывали длиною свыше десяти саженъ. Двинскіе дощаники были судами, на которыя разгружались приходившіе въ устья Двины иностранные корабли; дощаники доставляли принятые ими съ кораблей грузы въ Холмогоры, гдѣ они грузились на болѣе легкія рѣчныя суда, иногда же везли ихъ безъ перегрузки до самой Вологды, что зависило, конечно, отъ времени года и положенія горизонта водъ въ Двинѣ и Сухонѣ. Въ половинѣ XVII вѣка цѣлая флотилія двинскихъ дощаниковъ (до сорока штукъ) принадлежала привиллегированной англійской компаніи для торговли съ Россіею. [298]).

Паузки представляли собой болѣе легкій, сравнительно съ двумя предыдущими, типъ судовъ, главнымъ назначеніемъ которыхъ, какъ и въ наши дни на Волгѣ, служила „паузка", т. е. перегрузка на нихъ товаровъ съ судовъ болѣе глубокой осадки, что вызывалось или затруднительностью прохода черезъ перекаты (мели), или постановкою судна на мель; такъ, де-Бруинъ подъ г. Тотьмою видѣлъ засѣвшее на мель судно съ пенькою, осадку котораго облегчали передачею (т. е. паузкою) съ него груза на рядомъ стоявшую лодку. На двинскомъ взморьѣ паузки несли службу по сообщенію берега съ моремъ или уходящими въ море кораблями, отправляя, слѣдовательно, обязанности судовъ портовыхъ. Въ рукахъ любителей легкой наживы тѣ же паузки служили и цѣлямъ предосудительнымъ: на нихъ производились по ночамъ контрабандныя сношенія между берегомъ и стоявшими на рейдѣ кораблями. Въ значеніи торговыхъ судовъ, паузки уже съ XIV-го вѣка извѣстны были на Волгѣ и Н. Я. Аристовъ рѣшался утверждать, что они „являются исключительно на Волгѣ, какъ суда товарныя". Суда подъ названіемъ „паузковъ"—извѣстны на Сѣверной Двинѣ и въ настоящее время, будучи, впрочемъ, грузовыми судами уже довольно значительныхъ размѣровъ: длиною до 8-ми и шириною до 3-хъ саженъ, при осадкѣ около семи футъ и грузоподъемности свыше тысячи пудовъ [299]).

---

[298]) Акты Археограф. Экспедиціи, т. I, № 356, стр. 432; Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.", стр. 64, 73, 79—80.

[299]) Аристовъ: „Промышленность др. Руси", стр. 97; Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.", стр. 75; Максимовъ: „Годъ на сѣверѣ", стр. 524.

Мы разсмотрѣли лишь болѣе крупные виды грузовыхъ судовъ Бѣломорскаго бассейна. Цитированная нами выше Таможенная грамота 1592 г. знакомитъ насъ, какъ мы видѣли, и съ менѣе значительными видами этихъ судовъ, одни изъ которыхъ носили свои наименованія по мѣстностямъ, изъ которыхъ приходили, другія—по своему назначенію или типу устройства. Къ первымъ относятся: „устюжны“, „ржевки“, „бѣлозерки“; ко вторымъ: „подвозки“ (паузки?), „матицы“, „завозни“, лодки - однодеревки „четверикъ“ (четырехвесельная) и „шестерикъ“ (шестивесельная), и какіе то „набасы“. Относительная значительность всѣхъ этихъ судовъ возстановляется сравнительнымъ размѣромъ взимаемой съ нихъ пошлины, который приводится въ выписанной нами выше цитатѣ.

Кромѣ перечисленныхъ нами судовъ грузовыхъ, сѣверно-двинской рѣчной магистрали были извѣстны и два типа судовъ, предназначавшихся для цѣлей пассажирскаго передвиженія между Вологдою и Астраханью. Свидѣтельство объ этихъ судахъ, носившихъ названіе „каюковъ“ и „карбасовъ“, оставилъ намъ уже не разъ цитированный нами голландскій путешественникъ де-Бруинъ.

Каюки являлись судами болѣе значительныхъ, сравнительно съ карбасами, размѣровъ и принимали отъ трехъ до пяти пассажировъ, при 12-ти—14-ти гребцахъ. Каюки не всегда имѣлись на продажу въ готовомъ видѣ, поэтому де-Бруинъ рекомендуетъ путешественникамъ, слѣдующимъ изъ Москвы въ Архангельскъ, озаботиться заблаговременнымъ ихъ заказомъ, съ тѣмъ, что бы, по прибытіи въ Вологду, найти судно уже готовымъ къ отвалу въ долгій тысячеверстный водный путь. Каюки дѣлались со всѣми, необходимыми для пассажирскаго движенія, приспособленіями: они имѣли каюты, снабженныя кроватями, столами, скамейками и т. п. принадлежностями. Стоимость такого судна доходила, обыкновенно, до 25-ти рублей (125 гульденовъ).

Карбасы были разсчитаны на плаваніе всего только одного или двухъ пассажировъ, при 6-ти гребцахъ. Такое судно стоило значительно дешевле каюка—5½ рублей.

Въ стоимость путешествія, кромѣ покупной цѣны каюка или карбаса, входила еще плата кормчему (11—12 гульденовъ) и гребцамъ (4—7 гульденовъ каждому). Во время плаванія гребцы образовывали смѣны, чередовавшіяся черезъ каждыя 10—20 верстъ путины.

Въ карбасахъ совершалъ въ 1693-мъ и въ 1694-мъ годахъ свои путешествія отъ Вологды до Архангельска царь Петръ Первый; въ первомъ случаѣ—въ семи, во второмъ случаѣ—въ двадцати двухъ карбасахъ. Во время плаванія 1694-го года адмираломъ флотиліи карбасовъ названъ былъ князь Ѳ. Ю. Ромодановскій, а самъ юный царь шелъ на своемъ карбасѣ въ званіи шкипера. Въ первое прибытіе свое въ Архангельскъ царь Петръ, желая выказать особое расположеніе къ преосвященному Аѳанасію, подарилъ ему свой карбасъ—„съ парусомъ, съ якоремъ, и съ заводы, и со всею прикрасою и снастію судовою"; флаги этого историческаго карбаса понынѣ сохраняются въ каѳедральномъ соборѣ г. Архангельска [300]).

[300]) Де-Бруинъ: „Путешествіе черезъ Московію", стр. 265—266; Веселаго: „Очеркъ русск. морской исторіи", стр. 78—80.

ГЛАВА VIII.

Судовое дѣло въ бассейнахъ Волжско-Каспійскомъ, Донецко-Азовскомъ и въ Сибири.

Г.

Судовое дѣло въ Волжско-Каспійскомъ бассейнѣ.

Этнологическіе элементы волжско-каспійскаго бассейна и ихъ вліяніе на развитіе въ немъ судоходнаго дѣла.—Русскіе судостроительные центры по Волгѣ и Окѣ: Тверь, Ярославль, Нижній-Новгородъ, село Дѣдиново, Казань, Астрахань.—Судостроительные центры по Камѣ и Вяткѣ: Хлыновъ (Вятка), Верхотурье и другіе пункты судостроенія.—Типы и названія судовъ, плававшихъ въ бассейнахъ Волги и Камы.—Судовые термины общаго значенія: судно, лодія, корабль, галея.—Критеріумы для классификаціи судовъ волжско-камскаго бассейна.—Отдѣльные виды судовъ: струги, кладныя, насады, дощаники, коломенки, каюки, завозни, подвозки, паузки и лодки различныхъ наименованій. — Древность Каспійскаго судоходства и судового дѣла. — Бусы Каспійскаго моря. — Положеніе Каспійскаго судового дѣла въ XVII вѣкѣ и относящіяся къ тому же вѣку попытки его урегулированія и улучшенія.—Дѣдиновское кораблестроеніе.—Проэкты Андрея Виніуса и Яна Вегрона.—Мѣропріятія Петра I по созданію Каспійскаго флота.

Весьма раннее знакомство нашихъ отдаленнѣйшихъ предковъ съ Волгою и Каспіемъ должно стоять для насъ въ настоящее время, послѣ всего, изложеннаго въ предшествовавшихъ главахъ нашего изслѣдованія, уже внѣ всякихъ сомнѣній. Намъ достаточно извѣстны теперь свидѣтельства о древнѣйшихъ походахъ руссовъ на Волгу и Каспій—походахъ то мирныхъ, торговыхъ, то враждебныхъ, военныхъ, доводившихъ нашихъ предковъ до отдаленнѣйшихъ странъ прикаспійскихъ и, даже, закаспійскихъ. Предки наши бывали на Волгѣ настолько обычными гостями, что арабскіе писатели, наряду съ древнимъ наименованіемъ этой рѣки—Итиль, называли ее также рѣкою „славянскою“ и „русскою“.

Близкія соотношенія нашихъ древнихъ предковъ съ Волгою сдѣлаются для насъ еще болѣе понятными, если мы вспомнимъ, что эта рѣка служила для нихъ исконнымъ воднымъ путемъ на

востокъ, что по верховьямъ волжскаго бассейна въ эпоху древнѣйшихъ историческихъ извѣстій о русскомъ европейскомъ востокѣ были разселены не только финскія племена, находившіяся въ ближайшемъ общеніи съ сѣверною Русью (Меря и Весь), но и племена корня славянскаго (Вятичи и восточная отрасль Кривичей).

Уже самый бѣглый взглядъ на этнологическіе элементы, бывшіе причастными прошлой жизни нынѣшней „великой артеріи русской земли"—знакомитъ насъ съ разнообразіемъ тѣхъ вліяній, которыя не могли остаться безъ слѣда въ историческомъ процессѣ развитія судоходства, а слѣдовательно и судового дѣла, на Волгѣ. Кромѣ вліянія русскаго, представляющагося, конечно, доминирующимъ въ свыше нежели тысячелѣтней исторической жизни этой рѣки, мы должны считаться здѣсь съ вліяніемъ финновъ, отдѣльныя племена которыхъ являлись, когда то, полновластными хозяевами территоріальныхъ районовъ, прилегающихъ къ верхнему и части средняго бассейна Волги; съ вліяніемъ казарскимъ, обнимавшимъ собою волжскія низовья, и, наконецъ, съ вліяніемъ булгаро-татарскимъ (въ частности—казанскимъ), господствовавшимъ въ среднемъ и нижнемъ бассейнахъ Волги вплоть до второй половины XVI-го вѣка, т. е. до эпохи паденія мусульманскихъ поволжскихъ царствъ, послѣ чего вся великая Волга, отъ ея истока и до устьевъ, становится воднымъ путемъ уже всецѣло—русскимъ. Мало дошло до нашихъ дней свидѣтельствъ относительно древнѣйшаго судоходнаго и судового дѣла на Волгѣ, а потому врядъ ли и имѣется возможность, при настоящемъ по крайней мѣрѣ состояніи источниковъ, разобраться въ исторической роли всѣхъ этихъ вліяній, возстановивъ мѣсто, значеніе и степень участія каждаго изъ нихъ въ позднѣйшихъ судьбахъ русскаго водоходнаго дѣла въ интересующемъ насъ бассейнѣ.

Несомнѣннымъ должно быть признано, что весьма видная роль выпала въ данномъ отношеніи на долю элемента булгарскаго и, вообще, восточно-мусульманскаго, занимавшаго выдающееся положеніе въ волжской торговлѣ не только до второй половины XVI-го вѣка, но и послѣ паденія царствъ Казанскаго и Астраханскаго. Еще древніе арабскіе авторы оставили намъ свидѣтельства о большихъ торговыхъ судахъ булгаръ, плававшихъ по Волгѣ и Шекснѣ, между устьемъ р. Камы и городомъ Бѣлоозеро, и употреблявшихъ около трехъ мѣсяцевъ на прохожденіе этой путины (въ 1165 верстъ); отъ г. Булгара, т. е. отъ устья Камы, арабскіе купцы спускались до Каспійскаго моря въ двад-

цать дней, на обратный же взводный путь (около 1700 верстъ) требовалось до трехъ мѣсяцевъ, такъ что до шести мѣсяцевъ нужно было употребить восточнымъ купцамъ для того, что бы подняться отъ устья Волги до города Бѣлоозера, т. е. до восточнаго передаточнаго узла новгородскихъ водныхъ путей. Восточная торговля оставила по себѣ въ исторіи волжскаго судоходства слѣды и въ нѣкоторыхъ названіяхъ судовъ, изъ которыхъ нѣкоторыя исчезли вслѣдъ за паденіемъ мусульманскаго господства на Волгѣ, другія же пережили это паденіе, не только сохранившись на Волгѣ, но сдѣлавшись достояніемъ и другихъ рѣчныхъ бассейновъ. Къ первымъ принадлежатъ судовыя названія: „пабусы“, „кербати“; „мишани“ и „баѳьты“; ко вторымъ—„каюки“ и „кербати“ (очевидно—карбасы). Подъ 1366-мъ годомъ Новгородская лѣтопись, сообщая о набѣгѣ новгородскихъ ушкуйниковъ на Волгу, разсказываетъ, что они избили подъ Нижнимъ-Новгородомъ множество татаръ, бесерменъ и армянъ, уничтоживъ ихъ суда, въ числѣ которыхъ приводятся—кербати, мишаны, баѳьты и пабусы [301]). Въ какихъ поволжскихъ пунктахъ и какимъ способомъ строились эти восточныя и, въ частности, булгарскія суда, плававшія до половины XVI-го вѣка по Волгѣ—данныхъ для выясненія этого вопроса мы не имѣемъ, хотя едва ли позволительно сомнѣваться въ томъ, что Астрахань (Итиль), Булгаръ и, наконецъ, Казань являлись крупными судостроительными центрами еще задолго до подчиненія средняго и нижняго Поволжья владычеству Московскаго государства.

Перейдемъ же къ обзору существовавшихъ по Волгѣ собственно уже русскихъ пунктовъ судостроенія.

Начиная нашъ обзоръ съ верховьевъ Волги, мы прежде всего должны остановиться на г. Твери. Этотъ городъ игралъ, какъ мы знаемъ, весьма видную роль въ верхне-волжской торговлѣ, являясь посредникомъ въ новгородской низовой торговлѣ и, кромѣ того, занималъ весьма выгодное положеніе съ точки зрѣнія прилегающихъ къ нему водныхъ путей сообщенія. Все это, вмѣстѣ взятое, должно было развить среди тверичей судостроительный промыселъ, какъ вполнѣ основательно предполагаетъ это историкъ тверскаго края В. С. Борзаковскій [302]). Тверь и въ эпохи болѣе позднія являлась значительнымъ судостроительнымъ

---

[301]) Веселаго: „Очеркъ русской морской исторіи“, стр. 19; Аристовъ: „Промышленность и пр.“, стр. 98, прим. 312; Карамзинъ: „Ист. госуд. росс.“. V, прим. 8.

[302]) Борзаковскій: „Исторія Тверского княжества“, стр. 60.

пунктомъ. Еще въ третьей четверти XVIII-го столѣтія здѣсь построены были четыре галеры, а въ числѣ ихъ и роскошно отдѣланная императорская галера „Тверь“, предназначенныя для знаменитаго путешествія (1767 г.) Екатерины Великой по Волгѣ [303]). Тверскія гребныя суда (ялики) до сихъ поръ пользуются большою популярностью на Волгѣ.

Слѣдующимъ важнымъ судостроительнымъ пунктомъ на Волгѣ явился г. Ярославль. Торговое значеніе Ярославля особенно возвысилось послѣ открытія англичанами морского пути въ Бѣлое море и основанія Архангельскаго порта, когда городъ этотъ сдѣлался, наряду съ Вологдою, важнымъ передаточнымъ этапомъ торговаго пути изъ Москвы къ Архангельску. Въ Ярославлѣ были учреждены тогда иностранныя торговыя конторы, которыхъ въ 1631 г. было здѣсь 29, а по заказу англичанъ построено было здѣсь же, для отправки товаровъ внизъ по Волгѣ,— „водоходное судно, какого дотолѣ не видывали въ Россіи“ и которое обошлось заказчикамъ въ сто серебряныхъ марокъ. Насколько развито было въ Ярославлѣ судостроеніе къ началу XVIII-го вѣка видно изъ того, что въ 1719 г. царь Петръ I далъ корабельному мастеру Сурмину повелѣніе передѣлать здѣсь на новый („ново-

---

303) Императорская галера „Тверь“, представляющая собою любопытный и рѣдкій образецъ русскаго судостроенія третьей четверти XVIII-го вѣка, до сихъ поръ хранится, по повелѣнію императора Александра I, въ г. Казани, въ особоустроенномъ зданіи, находящемся во дворѣ бывшаго адмиралтейства.

Приводимъ нѣкоторыя данныя относительно этого историческаго судна, весьма мало извѣстнаго въ литературѣ, но представляющаго, несомнѣнно, выдающійся интересъ съ точки зрѣнія исторіи судостроенія.

Галера „Тверь“, отдѣланная въ вычурномъ стилѣ половины XVIII-го вѣка, имѣетъ 154 фута 6 вершковъ длины по палубѣ, при 27 футахъ ширины (по палубѣ же). Весь, выкрашенный зеленею краскою, корпусъ судна украшенъ позолоченными рѣзными фигурами Посейдона, наядъ, тритоновъ и другихъ миѳологическихъ морскихъ существъ; широкая корма украшена Императорскимъ гербомъ и вензелевымъ изображеніемъ имени высокой путешественницы. Въ кормовой части галеры устроены надпалубныя постройки (рубки), заключающія въ себѣ восемь комнатъ, занимавшихся самою Императрицею; въ одной изъ этихъ комнатъ, когда то богато обитыхъ дорогими тканями, сохранилась бѣлая раззолоченная кровать Екатерины. Въ подпалубной кормовой части галеры устроено восемь каютъ для ближайшей свиты Императрицы; въ носовой части судна, отдѣляясь отъ Императорской рубки банками для гребцовъ, устроены двѣ небольшія рубки для кухонь.

Дворъ, на которомъ хранится эта выдающаяся казанская достопримѣчательность, находится всего въ какихъ нибудь двухъ минутахъ ѣзды отъ дороги съ пристани въ городъ и минутахъ въ 15-ти ѣзды отъ лѣтнихъ пароходныхъ пристаней.

манерный") образецъ всѣ мѣстныя, старинной постройки, суда. О значеніи г. Ярославля съ точки зрѣнія развитія въ немъ судового дѣла сохранились и свидѣтельства иностранныя [304]).

Г. Нижній-Новгородъ занималъ, по производившемуся въ немъ и въ его районѣ судостроенію, также выдающееся мѣсто на Волгѣ, чему не мало способствовала Макарьевская ярмарка, всецѣло находившаяся въ сферѣ его торгово-промышленнаго вліянія, что и побудило правительство, въ началѣ истекшаго XIX-го столѣтія, перенести это торжище отъ Макарьева—въ Нижній. Благодаря такому значенію Нижняго, судовый промыселъ получилъ здѣсь весьма широкое развитіе; въ Нижнемъ имѣлись судовладѣльцы, спеціально промышлявшіе какъ отдачею купцамъ въ наемъ принадлежащихъ имъ струговъ, такъ и заключеніемъ съ ними поставокъ на доставку грузовъ. Мы уже знаемъ, что въ Нижнемъ-Новгородѣ построенъ былъ мѣстными рабочими, хотя и подъ наблюденіемъ иноземнаго мастера, корабль „Фридрихъ", на которомъ въ 1636 г. спустилось въ Каспійское море голштинское посольство. Уже знакомый намъ голландецъ де-Бруинъ, спускавшійся къ Нижнему по Окѣ, видѣлъ, подъѣзжая къ городу, цѣлый рядъ верфей, тянувшихся вдоль рѣки до самаго городского предмѣстья. Извѣстно, что смежный съ Нижнимъ Балахнинскій уѣздъ до сихъ поръ славится своимъ судостроеніемъ, причемъ здѣсь строятъ какъ огромныя баржи, такъ и легкія рыбачьи лодки, сплавляемыя въ низовья Волги и даже къ прибрежьямъ Каспійскаго моря [305]).

Мы усматриваемъ изъ только что приведеннаго свидѣтельства де-Бруина, что нижегородскія верфи были расположены по р. Окѣ, близь самаго впаденія ея въ Волгу. Другимъ весьма крупнымъ судостроительнымъ центромъ служило на р. Окѣ село Дѣдиново (въ нынѣшнемъ Зарайскомъ уѣздѣ Рязанской губ., въ 38 верстахъ отъ уѣзднаго города), уже не разъ упоминавшееся нами въ предшествовавшемъ изложеніи. Въ XVII-мъ вѣкѣ въ этомъ селѣ строились суда не только рѣчныя, но и морскія, причемъ первыя шли даже въ Западную Двину. Мы уже видѣли, что дѣдиновской постройки были струги, въ которыхъ ходила въ 1656-мъ г. внизъ по Западной Двинѣ рать царя Алексѣя Михаиловича; здѣсь же,

---

304) К. Д. Головщиковъ: „Исторія города Ярославля" (Яр. 1889), стр. 81, 124, 159; Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.", стр. 101.

305) Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.", стр. 103; Де-Бруинъ: „Путешествіе черезъ Московію", стр. 159; М. Овчинниковъ: „Краткій историко-статистическій очеркъ Нижегородской губерніи" (Н.-Новг. 1885), стр. 12.

повидимому, сооружались и суда западно-двинской флотиліи, въ половинѣ XVII-го вѣка заведенной бояриномъ Ордынъ-Нащокинымъ. Въ Дѣдиновѣ, въ 1667—1669 годахъ, строились, по царскому указу, суда для Каспійскаго моря—корабль „Орелъ", яхта и три меньшихъ судна; изъ царскаго указа о построеніи этихъ судовъ усматривается, что московское правительство имѣло въ виду сдѣлать с. Дѣдиново мѣстомъ постояннаго кораблестроенія для Каспійскаго моря. По свидѣтельству Олеарія, берега Оки были покрыты близь Дѣдинова огромными дубовыми лѣсами, какихъ не доводилось этому путешественнику видѣть въ другихъ мѣстностяхъ Россіи; это обиліе лѣсныхъ богатствъ и было, конечно, причиною широкаго развитія здѣсь судостроенія.

Географическое положеніе г. Казани, расположеннаго почти у самаго пункта пересѣченія двухъ величайшихъ восточно-европейскихъ рѣчныхъ системъ—волжской и камской, должно было обусловить собою раннее развитіе здѣсь судостроенія, начало котораго, какъ мы уже имѣли случай замѣтить это выше, слѣдуетъ отнести къ эпохѣ, предшествовавшей русскому покоренію Казанскаго царства. Унаслѣдовавъ историческую роль Великаго Булгара, Казань, вмѣстѣ съ нею, унаслѣдовала и выдающееся положеніе на Волгѣ бывшаго Булгарскаго царства, а въ связи съ этимъ положеніемъ—и значеніе важнѣйшаго въ среднемъ Поволжьи и въ Прикамьи судоходнаго и судостроительнаго центра. Судостроительному значенію древней Казани не мало способствовала знаменитая въ свою пору по всему востоку Казанская ярмарка, бывшая предшественницею уже русской ярмарки Макарьевской, а также колоссальное въ то время обиліе въ краѣ лѣсовъ, въ началѣ XVIII-го вѣка обратившее на себя вниманіе Великаго Преобразователя Россіи, избравшаго именно Казань пунктомъ учрежденія адмиралтейства для сооруженія каспійскаго флота. Мы не располагаемъ данными для возстановленія судостроительнаго значенія Казани въ эпоху ея политической самостоятельности; историческая роль ея открывается въ этомъ отношеніи лишь съ водвореніемъ здѣсь русскаго владычества.

Во второй половинѣ XVI-го вѣка, уже въ первые годы по завоеваніи Казани, мы видимъ здѣсь значительныя рѣчныя флотиліи, принимавшія весьма дѣятельное участіе въ умиротвореніи вновь покореннаго края, далеко не сразу подчинившагося русской власти; извѣстно, что послѣдней довелось выдержать здѣсь упорную и длительную борьбу съ инородческими мятежами и движеніями. И вотъ, въ видахъ умиротворенія края, помимо разсылки

по городамъ гарнизоновъ и снаряженія воинскихъ экспедицій въ неспокойныя мѣстности, въ Казани организуются такъ называвшіяся „лѣтнія плавныя службы", т. е. регулярныя крейсированія по Волгѣ, Камѣ и Вяткѣ рѣчныхъ флотилій, съ посаженными на нихъ воинскими командами. На первое время эти флотиліи могли формироваться, конечно, изъ оставшихся подъ Казанью судовъ похода 1552 г., но дальнѣйшій ремонтъ этихъ судовъ и замѣна ихъ новыми, необходимость организаціи сношеній Казани съ обширною, приписанною къ ней территорію, а также съ Москвою, наконецъ—интересы торговые, все это должно было содѣйствовать быстрому росту здѣсь судостроительнаго дѣла.

Въ Казани судостроеніе явилось дѣломъ царскимъ, казеннымъ, что обусловливалось, конечно, важнымъ значеніемъ его для города и для края. Здѣсь, подъ главнымъ наблюденіемъ воеводъ, производилась казенными мастерами постройка судовъ какъ для правительственныхъ надобностей, такъ и для цѣлей торговыхъ. Приведемъ нѣсколько историческихъ фактовъ. Въ 1589 г., напримѣръ, изъ Казани отпускаются въ Астрахань и на Переволоку суда „для лѣсной возки и для царскаго дѣла"; въ 1638 г. въ Казани придѣлываютъ „казанскую поддѣлку",—„шоглы и бечеву", т. е. мачты и такелажъ,—къ коломенкамъ, слѣдовавшимъ съ письменными головами изъ Москвы въ Елабугу; въ 1663 г. въ Казань вытребовываются изъ Нижняго-Новгорода и изъ казанскихъ пригородовъ необходимые для судостроенія матеріалы и т. п. Кромѣ судостроенія, въ Казани производилась разработка корабельныхъ лѣсовъ, а также заготовленіе снастей и всякихъ принадлежностей для постройки судовъ. Это, между прочимъ, видно изъ царскаго наказа 1697 г., которымъ вновь назначеннымъ въ Казань воеводамъ предписывается „струговъ и всякихъ припасовъ, какъ снастей, такъ и лѣсовъ, безъ указу великаго государя и безъ грамотъ не дѣлать". Съ конца XVII вѣка вся дѣятельность по судостроенію и заготовкѣ лѣсовъ и другихъ корабельныхъ „припасовъ" сосредоточивается въ Казани подъ непосредственнымъ вѣданіемъ воеводскаго товарища Н. А. Кудрявцева [306]).

Казанскіе судовые мастера уже въ первые годы XVIII вѣка пользовались, повидимому, репутаціею опытныхъ и знающихъ дѣло

---

[306]) Древняя Росс. Вивл., ч. XIV, стр. 425—426; „Симбирскій Сборникъ" изд. Валуевымъ, стр. 82, 96, 106 и др.; Дополненія къ Актамъ Историч., I, № 133, IV, № 129; Акты, относящ. до юридическаго быта др. Россіи, II, № 195; Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.", стр. 103; Д. А. Корсаковъ: „Изъ жизни русскихъ дѣятелей XVIII вѣка" (Каз. 1891), стр. 1—88.

кораблестроителей. По крайней мѣрѣ въ 1703 г., когда, послѣ взятія Ніеншанца и заложенія новой столицы, принимались мѣры къ созданію балтійскаго флота, тогда выписаны были въ вновь основанный С.-Петербургъ, изъ Воронежа — матросы, а изъ Казани—плотники; равнымъ образомъ и позже (въ 1713 г.) препровождаются въ петербургское адмиралтейство плотники изъ Казанской губерніи [307]).

Но не одними мастерами своими служила Казань начала XVIII-го вѣка зарождающемуся русскому морскому дѣлу: уже въ первые годы этого столѣтія, еще до основанія казанскаго адмиралтейства, здѣсь производилось правильное кораблестроеніе для морей Балтійскаго и Азовскаго, какъ это усматривается изъ старыхъ архивныхъ дѣлъ морского министерства. Въ 1703—1706 г.г. состоялся рядъ указовъ о закупкѣ и доставкѣ въ Казань кораблестроительныхъ припасовъ, а въ 1706 г. отправляются сюда же, для строенія судовъ, командоръ съ офицерами, матросами и мастерами. Отъ 1710 г. сохранилось въ морскомъ архивѣ цѣлое дѣло „о проводѣ морскихъ судовъ изъ Казани въ Петербургъ",— въ числѣ пяти кораблей („Орелъ", „Солнце", „Полумѣсяцъ", „Сѣверная Звѣзда" и „Городъ Казань"), выстроенныхъ въ Казани; въ томъ же году отпущено отсюда и восемь судовъ, построенныхъ для Азовскаго моря. Въ 1712 г. отправлены изъ Казани въ Петербургъ „каты"—родъ довольно крупныхъ морскихъ судовъ, поднимавшихъ до 700 тонъ. Въ томъ же году присланъ былъ въ Казань буерный мастеръ, заложившій здѣсь цѣлую флотилію (сто штукъ) судовъ этого вида; въ 1716 г. повелѣвается заложить въ Казани 10—15 „тялокъ для ходу на морѣ" и т. п. [308]). Мы привели всѣ эти данныя, предшествующія основанію въ Казани (въ 1718 г.) адмиралтейства, въ видахъ подтвержденія того факта, что въ началѣ XVIII-го вѣка здѣсь была уже подготовлена почва для усиленнаго судостроенія не только рѣчного, но и морского,—а эта почва создалась, конечно, предшествовавшею судостроительною дѣятельностью, углубляющеюся далеко за предѣлы знаменательной эпохи петровскихъ реформъ. Здѣсь умѣстнымъ будетъ припомнить и свидѣтельство де-Бруина, который, проѣзжая въ 1703 г. Волгою черезъ Казань, говоритъ о здѣшнихъ корабельныхъ вер-

---

307) „Описаніе дѣлъ архива морскаго министерства" (СПБ. 1877), т. I, стр. 9 и 439.

308) „Описаніе дѣлъ архива морскаго министерства", стр. 16, 18, 191, 238, 239, 455, 480, 489, 624 и мн. др.

фяхъ, находившихся верстахъ „въ 6-ти—7-ми отъ города, въ мѣстѣ, гдѣ рѣка очень широка“, и на стапеляхъ которыхъ онъ засталъ сорокъ строющихся судовъ.

Городъ Казань даже во второй половинѣ XVII-го вѣка, не говоря уже о временахъ болѣе раннихъ, могъ считаться послѣднимъ значительнымъ судостроительнымъ центромъ въ районѣ средняго теченія Волги. Только во второй половинѣ этого вѣка начинается процессъ болѣе или менѣе дѣятельной колонизаціи Поволжья на его протяженіи между устьемъ Камы и Астраханью и еще А. Олеарій, путешествовавшій по Волгѣ въ 1636 г., свидѣтельствуетъ объ этомъ обширномъ плёсѣ волжскаго теченія, какъ о странѣ пустынной и почти не заселенной. При такомъ положеніи вещей тщетно стали бы мы искать въ интересующій насъ періодъ сколько нибудь замѣтныхъ пунктовъ судостроенія на всемъ протяженіи Волги отъ Казани до Астрахани, т. е. на протяженіи почти 1800 верстъ теченія этой рѣки.

Г. Астрахань, въ качествѣ выдающагося судостроительнаго центра, числитъ за собою весьма видное и долгое прошлое, могущее быть поставленнымъ на Волгѣ въ уровень развѣ только съ центромъ Булгаръ-Казань. Судостроеніе должно было получить здѣсь развитіе еще въ эпоху казарскую, когда въ устьяхъ Волги процвѣтала славная казарская столица Итиль, не безъ основанія считающаяся предшественницею позднѣйшей Астрахани. Итиль былъ посредствующимъ пунктомъ для торговаго движенія, совершавшагося между азіятскимъ Востокомъ и верхнимъ Поволжьемъ—съ одной стороны, Черноморьемъ—съ другой стороны. Здѣсь всегда имѣлось большое стеченіе торговцевъ странъ, заинтересованныхъ въ торговыхъ сношеніяхъ запада съ востокомъ, здѣсь находились торговыя колоніи разнообразныхъ народностей (не выключая и русской), здѣсь производилась передача товаровъ съ морского каспійскаго пути на рѣчной волжскій путь,—здѣсь какъ географическое положеніе мѣстности, такъ и интересы торговаго движенія, должны были дать, притомъ въ эпохи еще доисторическія, мощный импульсъ къ развитію судоходства, а слѣдовательно—и судостроенія, не только рѣчного, но и морского. Въ началѣ X-го вѣка казарскіе властители располагали флотомъ, при посредствѣ котораго содержали морскую стражу при входѣ въ Азовское море (въ нынѣшнемъ Керченскомъ проливѣ), а въ 913—914 г. наголову разбили въ устьяхъ Волги русскую судовую рать, предпринявшую хищническій набѣгъ на побережья Каспійскаго моря.

Обращаясь къ русскому періоду исторіи г. Астрахани, мы встрѣчаемся съ цѣлымъ рядомъ условій, которыя неминуемо должны были содѣйствовать развитію здѣсь судостроенія: близость Каспія, всегда придававшая Астрахани значеніе приморскаго порта; роль этого города въ качествѣ перегрузочнаго торговаго этапа на рубежѣ водныхъ путей рѣчного и морского; необходимость въ ремонтѣ судовъ, достигавшихъ устьевъ Волги долгимъ и труднымъ путемъ по этой рѣкѣ; необходимость въ судахъ, всегда готовыхъ къ безпрестаннымъ верховымъ посылкамъ и къ охранѣ низовыхъ водныхъ путей—все это не могло не вызвать громаднаго роста здѣсь судового дѣла и судовой промышленности, тѣмъ болѣе, что разстояніе въ двѣ тысячи, безъ малаго, верстъ отдѣляло Астрахань отъ ближайшаго волжскаго судостроительнаго центра—Казани.

Неудивительнымъ представляется, въ виду всего только что изложеннаго, что само московское правительство смотрѣло на астраханское судостроеніе, какъ на дѣло интереса общегосударственнаго, а потому и взяло его, какъ и въ Казани, въ свое непосредственное вѣданіе, признавъ его дѣломъ—казеннымъ, дѣломъ „царскимъ“. Во второй половинѣ XVII-го вѣка органомъ казеннаго судостроенія служило въ Астрахани особое приказное установленіе, носившее названіе „Дѣлового двора“ и находившееся въ ближайшемъ управленіи мѣстныхъ воеводъ. Мы отчасти уже знакомы съ этимъ своеобразнымъ астраханскимъ установленіемъ, явившимся въ Московскомъ государствѣ прообразомъ будущихъ „адмиралтействъ“, а теперь познакомимся съ нимъ нѣсколько подробнѣе [309]).

Астраханскій Дѣловой дворъ былъ учрежденіемъ, вѣдавшимъ все дѣло мѣстнаго судостроенія, и судостроенія морского—по преимуществу. При этомъ учрежденіи имѣлись верфи, для работъ на которыхъ числился особый штатъ мастеровыхъ (въ томъ числѣ, напримѣръ, сорокъ человѣкъ кузнецовъ и „молотобойцевъ“), состоявшихъ подъ начальствомъ особаго лица, носившаго названіе „головы Дѣлового двора“; здѣсь же вѣдались „кормщики“, т. е. шкипера, которымъ ввѣрялось управленіе царскими мореходными бусами. Лѣсъ для судостроенія сплавлялся, въ плотахъ, изъ

---

[309]) Весьма интереснымъ матеріаломъ для ознакомленія съ дѣятельностью астраханскаго Дѣлового двора является рядъ актовъ, напечатанныхъ въ томѣ VIII-мъ „Дополненій къ Актамъ Историч.“, подъ № 60-мъ, которые мы и кладемъ въ основу нашего изложенія.

Казани; отсюда же доставлялись инструменты для обработки дерева, а равно и разнаго рода судовые „припасы“—якоря, снасти, весла и пр., хранившіеся при дѣловомъ дворѣ, вмѣстѣ съ другими матеріалами, въ особыхъ пакгаузахъ. Дѣловымъ дворомъ вѣдались всѣ имѣвшіяся въ Астрахани на лице и готовыя казенныя суда—мореходные корабли и полукорабли, бусы, морскіе струги; здѣсь вѣдались и суда рѣчныя, а также „ясаульные струги“ (нѣчто въ родѣ позднѣйшихъ гардкоутовъ), на которыхъ рейсировали по Волгѣ и по Каспію стрѣлецкіе отряды (ясаулы) „для береженья“, т. е. для охраны судоходства отъ разбойничьихъ нападеній. Дѣловой дворъ принималъ мѣры къ утилизаціи старыхъ, негодныхъ къ дальнѣйшему плаванію, судовъ: ихъ свидѣтельствовали и затѣмъ разбирали, употребляя матеріалъ на другія казенныя надобности, или продавали на сломъ въ частныя руки.

Вотъ, напримѣръ, извлеченія изъ акта осмотра старыхъ морскихъ судовъ, находившихся въ вѣданіи двора въ 1679 году:

„...Корабль да полукорабль, а стоятъ въ Кутумовѣ рѣкѣ; а въ которомъ году и съ кѣмъ тотъ корабль и полукорабль въ Астрахань присланы.... того не сыскано, потому что въ смутное время отъ воровскихъ казаковъ (т. е. въ бунтъ Разина) приказные полаты письма (дѣла) всѣ изодраны“ [310]).

„Корабль—ветхой, дно и бока сгнили, въ ходъ не годится, а на немъ припасовъ: 3 дерева шеголныхъ (т. е. мачты), съ кругами деревянными, ветхими...,. На носу, на водорѣзѣ (т. е. форштевень), перилы рѣшетчатые, подъ перилами левъ рѣзной, крашеный (носовое украшеніе).... На носу чердакъ (каюта), а на кормѣ два чердака, верхніе да нижніе; кругомъ чердаковъ, на носу и на кормѣ, перилы. Въ кораблѣ двои полати (т. е. палубы), верхніе да нижніе“.....

„Въ кораблѣ 4 якоря лапчатыхъ большихъ корабельныхъ“.....

„У корабля по сторонамъ 22 окошка (порты) безъ закрышекъ, и въ томъ числѣ одно съ закрышкою“ и пр. и пр.

Мы видимъ изъ всего вышеизложеннаго, что во второй половинѣ XVII-го вѣка судостроительная дѣятельность астраханскаго

---

310) Дополн. къ Акт. Истор., VIII, № 60 (XII). Не были ли это суда дѣдиловскаго спуска 1669-го года? Извѣстно что, кромѣ корабля „Орелъ“, сожженнаго Разинымъ, въ этомъ году спущены здѣсь съ стапелей и сплавлены въ Астрахань еще яхта, два шняка и ботъ. Возможно, впрочемъ, что эти суда были произведеніями верхового судостроенія и болѣе ранняго, свѣдѣнія относительно котораго до насъ не дошли.

„Дѣлового двора“,—по позднѣйшей терминологіи „адмиралтейства“,—была уже поставлена на болѣе или менѣе твердую почву. Весьма вѣроятно, что начало этого своеобразнаго астраханскаго учрежденія, явившагося предшественникомъ идей Петра Великаго и будущаго Казанскаго адмиралтейства, стояло въ связи съ тѣми ранними стремленіями къ созданію у насъ морского флота, которыми, подъ ближайшимъ вліяніемъ боярина Ордынъ-Нащокина, отмѣчено начало второй половины XVII-го вѣка.

Мы прослѣдили наиболѣе крупные судостроительные центры, существовавшіе у насъ, до начала XVIII-го вѣка, по теченію рѣки Волги. Нашъ обзоръ судостроительной дѣятельности въ бассейнѣ этой рѣки не былъ бы, однако же, полонъ, если бы мы не коснулись еще состоянія судового дѣла въ обширной системѣ рѣки Камы, которой суждено было выполнить первенствующую роль въ процессѣ поступательнаго движенія русской народности на востокъ.

Въ низовьяхъ р. Камы, издревле входившихъ въ составъ Булгарскаго царства и поддерживавшихъ оживленныя торговыя сношенія и съ верховьями бассейна этой рѣки, и съ Поволжьемъ, судостроеніе должно было уже весьма рано получить свои опредѣленные центры, къ возстановленію которыхъ мы не имѣемъ, однако же, положительныхъ данныхъ.

Что касается собственно русскаго судоходства и судостроенія, то оно, въ предѣлахъ интересующаго насъ бассейна, раньше всего должно было возникнуть на рѣкѣ Вяткѣ, притомъ весьма рано, вслѣдъ за появленіемъ здѣсь новгородскихъ выходцевъ и основаніемъ ими Вятскаго (Хлыновскаго) народоправства, что пріурочивается, какъ извѣстно, еще къ послѣдней четверти XII-го вѣка. Предпріимчивый и воинственный духъ свободолюбивыхъ хлыновцевъ оставилъ по себѣ яркіе слѣды въ исторіи русскаго сѣверо-востока. Намъ уже знакомы судоходныя похожденія вятскихъ ушкуйниковъ, на этомъ поприщѣ явившихся достойными соперниками своихъ новгородскихъ собратій; легкія флотиліи хлыновскихъ ушкуйниковъ неоднократно наводили трепетъ на камско-волжскія булгарскія побережья, не разъ хаживали войною и на новгородскія владѣнія, не разъ тревожили и порубежныя волости московскаго великаго княженія. Вятскіе „пѣнители рѣкъ“,—эти истые прѣсноводные норманы XIII-го—XIV-го вѣковъ,—развили въ себѣ необычайную сноровку въ судоходномъ дѣлѣ и самыя гидрографическія условія вятскаго края должны были поддерживать и развивать въ нихъ эту черту характера; извѣстно,

что еще и въ наши дни вятчаче пользуются по Волгѣ репутаціею лучшихъ матросовъ, пользуются, наровнѣ съ поморами, такою же репутаціею и во флотѣ.

Но не одними разбойничьими набѣгами ограничивались водоходныя похожденія вятичей. Въ 1434 г. вятская судовая рать принимала участіе въ борьбѣ московскаго великаго князя Василія Васильевича съ галицкимъ княземъ Василіемъ Косымъ; въ 1499 г. вятчане участвовали въ извѣстной уже намъ грандіозной экспедиціи за Каменный Поясъ (Уралъ); въ 1545 г. судовая вятская рать оказывала содѣйствіе Іоанну IV въ походѣ на Казань и т. п. Преслѣдовало вятское судоходство и цѣли торговыя, въ особенности послѣ появленія англичанъ въ Бѣломъ морѣ, когда Хлыновъ (Вятка) сдѣлался на востокѣ такимъ же передаточнымъ пунктомъ въ дѣлѣ торговли съ Архангельскимъ портомъ, какими являлись Вологда и Ярославль—на западѣ, доставляя къ Бѣлому морю хлѣбъ, сало, щетину и другія естественныя произведенія края. Многіе состоятельные вятчане обладали судами, при помощи которыхъ отправляли свои торговыя дѣла; такъ, извѣстный самозванецъ начала XVII-го вѣка Илейка Коровинъ, назвавшійся царевичемъ Петромъ Ѳеодоровичемъ, до этого служилъ „въ казакахъ“ на суднѣ вятскаго торговаго человѣка Родіона Котельникова, съ караваномъ котораго сплылъ изъ Хлынова въ Астрахань. Судоходная дѣятельность вятчанъ поддерживалась, наконецъ, лежавшею на нихъ повинностью доставленія въ г. Верхотурье хлѣба, предназначавшагося для продовольствія сибирскихъ служилыхъ людей. Все это, вмѣстѣ взятое, содѣйствовало развитію по р. Вяткѣ судостроенія, находившаго себѣ подспорье въ обильныхъ лѣсныхъ богатствахъ края и которое, кромѣ г. Хлынова (Вятка), могло имѣть болѣе или менѣе значительные центры и въ важнѣйшихъ вятскихъ пригородахъ (Котельничъ, Орловъ, Слободской). Караваны вятскихъ торговцевъ хаживали, какъ мы это только что видѣли, до Астрахани. Любопытно, что въ судовомъ инвентарѣ астраханскаго Дѣлового двора значились въ 1679 г. какіе то „вятскіе струги“, предназначавшіеся „къ верховому ходу“, т. е. къ посылкѣ ихъ въ волжскія верховья; отсюда вправѣ мы вывести заключеніе, что суда вятской постройки (и даже струги—типъ судовъ крупнаго размѣра) предназначались не только къ удовлетворенію нуждъ мѣстнаго торговаго судоходства, но поставлялись даже въ казну, для надобностей судоходства волжскаго [311]).

---

[311]) С. Васильевъ и Н. Бехтеревъ: „Исторія Вятскаго края съ древнѣйшихъ временъ до начала XIX вѣка“, т. I (Вятка, 1870), стр. 23—25, 43—45, 57, 65—68, 81, 87, 195—196 и др.; Дополн. къ Актамъ Историч., VIII, стр. 251.

Мы не имѣемъ непосредственныхъ указаній на судостроительные центры по теченію рѣки Камы, хотя имѣемъ полное основаніе предположить ихъ въ городахъ Чердыни, Кунгурѣ и Соликамскѣ, бывшихъ главными административными и торгово-промышленными пунктами всего обширнаго верхне-камскаго и пріуральскаго края, обнимавшагося въ XVI и XVII вѣкахъ общимъ наименованіемъ „Перми Великой". Судостроительная дѣятельность должна была въ усиленной степени поддерживаться на Камѣ и Чусовой колонизаціонно-промышленною дѣятельностью мѣстныхъ именитыхъ людей Строгановыхъ, при непосредственномъ содѣйствіи которыхъ совершились знаменитый зауральскій походъ Ермака и первое покореніе Сибири; не можетъ быть сомнѣнія въ томъ, что дружина Ермака пустилась въ свою смѣлую экспедицію на судахъ мѣстной, камской, постройки, приспособленныхъ къ условіямъ плаванія по горнымъ рѣчкамъ великаго уральскаго водораздѣла.

Значительнымъ судостроительнымъ пунктомъ являлся въ пермскомъ краѣ г. Верхотурье, бывшій ключемъ къ воднымъ сообщеніямъ Западной Сибири и ближайшимъ образомъ тяготѣвшій къ Перми Великой, хотя самъ городъ этотъ относится, въ гидрографическомъ отношеніи, уже къ западно-сибирскому водному бассейну. Здѣсь сосредоточивались въ XVII вѣкѣ обширные хлѣбные грузы для Сибири, которые отсюда и сплавлялись рѣкою Турою къ Тобольску; сооруженіе необходимыхъ для этой цѣли судовъ составляло натуральную повинность, которая отправлялась подъ непосредственнымъ наблюденіемъ верхотурскихъ воеводъ. Суда камской постройки, подобно судамъ вятскимъ, ходили и въ волжскія низовья, достигая Астрахани. При астраханскомъ Дѣловомъ дворѣ, наряду съ упомянутыми нами выше вятскими стругами, имѣлись и „пермскія лодьи"; въ 1679 г. состоялось повелѣніе объ утилизаціи такой „пермской лодьи" на сооруженіе избныхъ строеній при мѣстномъ индѣйскомъ гостинномъ дворѣ,—что свидѣтельствуетъ о весьма значительныхъ размѣрахъ этого камскаго судна.

Судостроеніе въ камскомъ рѣчномъ бассейнѣ представляется весьма развитымъ въ наши дни, давая около 25% судостроенія всего волжскаго бассейна и въ десятилѣтіе 1879—1888 г.г. выразившись въ постройкѣ до 11-ти тыс. судовъ, на сумму 12-ти милліоновъ рублей. Несомнѣнно, что эта широко поставленная судостроительная дѣятельность, захватывающая собою до 159-ти судостроительныхъ пунктовъ (въ числѣ ихъ 29 постоянныхъ пунктовъ

по самой Камѣ) должна имѣть за собою почтенное прошлое, началомъ своимъ далеко уходящее за предѣлы новаго, послѣпетровскаго, періода русской исторической жизни [312]).

Познакомившись съ вопросомъ о судостроеніи на рѣкахъ волжскаго бассейна,—въ тѣхъ ограниченныхъ, къ сожалѣнію, предѣлахъ, которые были обусловлены находившимися въ нашемъ распоряженіи источниками,—перейдемъ къ типамъ судовъ, плававшихъ въ томъ же бассейнѣ до эпохи преобразованій Петра Великаго, оставившей, какъ мы знаемъ, глубокій слѣдъ и въ исторіи нашихъ внутреннихъ водныхъ путей сообщенія.

Въ области судовой терминологіи мы и на Волгѣ, прежде всего, встрѣтимся съ судовыми наименованіями общаго, нарицательнаго, характера, примѣняемыми къ обозначенію понятія водоходныхъ судовъ, вообще, безъ различенія отдѣльныхъ видовъ ихъ. Сюда относятся термины: „судно“, „лодія“, „корабль“ и „галія“, изъ которыхъ первые два, въ особенности терминъ „судно“, „суда“, имѣли, какъ мы знаемъ, самое широкое примѣненіе на всѣхъ русскихъ водныхъ путяхъ, вообще. „Судовою ратью“, „ратью въ судахъ“, безъ обозначенія отдѣльныхъ видовъ судовъ, постоянно назывались у насъ военно-транспортныя флотиліи, принимавшія въ XV—XVI вѣкахъ ближайшее участіе въ русскихъ военныхъ дѣйствіяхъ на Волгѣ, не выключая казанскаго похода 1552 г. и послѣдующаго умиротворенія вновь присоединеннаго края. Названіе „корабль“, въ значеніи рѣчного судна, рано вышло на Волгѣ изъ употребленія, сохранившись лишь примѣнительно къ тѣмъ изъ волжскихъ судовъ, которыя предназначались къ выходу въ Каспійское море (напримѣръ извѣстный корабль „Орелъ“ дѣдиловской постройки, верховой же постройки „корабль“ и „полукорабль“ астраханскаго дѣловаго двора 1679 г.), хотя князь А. М. Курбскій прилагаетъ еще наименованіе кораблей къ транспортнымъ рѣчнымъ судамъ казанскаго похода 1552-го года. „Галѣями“, наряду съ наименованіемъ „насады“, названы въ Ипатьевской лѣтописи русскія суда булгарскаго похода 1182-го года: „....и ту оставиши всѣ носады и галѣѣ“. „Галіями“, чередуя это наименованіе съ словами „суды“ и „корабли“, также называетъ кн. Курбскій русскія суда похода 1552-го года, очевидно выражая этимъ терминомъ понятіе гребного судна (галеры), вообще [313]).

---

[312]) В. Шишонко: „Пермская Лѣтопись съ 1263—1881 г.,“ періодъ II (Пермь, 1882), стр. 106—107, 384; Дополн. къ Актамъ Историч., VIII, стр. 247; „Энциклопед. Словарь“ Брокгауза и Ефрона., полут. XXVII, стр. 129.

[313]) Полное Собр. Русск. Лѣтоп., II, стр. 125; Князь Курбскій: „Сказанія“ (изд. 1868 г.), стр. 15, 18, 34.

Извѣстно, что видовая терминологія судовъ, плавающихъ по рѣкамъ волжскаго бассейна и образующихъ собою непаровой флотъ этого послѣдняго, представляетъ собою и въ наши дни большое разнообразіе, крайне затрудняющее классификацію всѣхъ этихъ судовъ по ихъ типамъ и названіямъ, тѣмъ болѣе, что, при громадномъ протяженіи волжско-камскаго бассейна, эта терминологія подвергается модификаціямъ въ отдѣльныхъ составныхъ частяхъ этого бассейна. Нельзя при этомъ не замѣтить, что въ основѣ современной терминологіи волжскихъ судовъ лежитъ двоякое основаніе: одни суда носятъ названіе по рѣкамъ, на которыхъ они построены или которыя ими обслуживаются, другія суда получили свои наименованія по самому типу или по своему назначенію.

Это разнообразіе въ видовыхъ названіяхъ судовъ и, въ связи съ нимъ, трудность ихъ классификаціи, не въ меньшей мѣрѣ сказывались и въ волжско-камскомъ бассейнѣ XVI—XVII вѣковъ. Ко второй половинѣ XVI-го вѣка уже исчезаютъ здѣсь многія старыя наименованія судовъ, какъ-то: баѳьты, учаны, мишаны, кербати, пабусы, и терминологія плавающихъ въ этомъ бассейнѣ судовъ начинаетъ все болѣе и болѣе приближаться къ современной намъ, при чемъ наблюдается тоже двоякое основаніе судовой терминологіи: одни суда стремятся получить свои названія по основаніямъ географическимъ, другіе—по самому своему типу. Къ первой категоріи относятся судовыя названія: коломенки, унжаки, ржевки, бѣлозерки, устюжны [314]); ко второй—струги, кладни, насады, досчаники, каюки, лодьи и лодки различныхъ наименованій. Нынѣшній терминъ „баржа“, столь популярный въ Поволжьи и употребляемый для обозначенія большихъ (до сорока и даже свыше сажень длины) грузовыхъ судовъ, въ ту пору вовсе не былъ у насъ въ ходу. Названіе баржа (французское—la barge, англійское—barge) судовой терминъ, появившійся на Волгѣ уже въ новое время и получившій здѣсь полное право гражданства лишь съ возникновеніемъ буксирнаго пароходства, вслѣдствіе чего и „Словарь Россійской Академіи“, изданіе конца XVIII-го вѣка, еще не знаетъ слова „баржа“ въ его современномъ значеніи, но развѣ только въ значеніи легкаго, гребного, пассажирскаго судна [315]).

[314]) См. Акты Археогр. Экспед., I, стр. 432; Акты относ. до юридич. быта, II, № 195.

[315]) Вотъ какъ объяснено здѣсь интересующее насъ слово: „Небольшое легкое гребное судно востроносѣе шлюпки, у коего боковыя доски, ради ихъ тонкости, сшиваются въ закрой; для сѣдоковъ же дѣлается на ней крытая съ оконницами бесѣдка“ (Словарь Росс. Акад., ч. I, СПБ. 1789, стр. 102).

Волжская судовая терминологія XVI—XVII вѣковъ знаетъ двѣ группы судовъ: суда „большіе“, къ которымъ должны быть отнесены струги, кладни, насады, досчаники и каюки, и суда малыя—лодьи и лодки разныхъ видовъ и назначеній. Критеріумомъ для уясненія сравнительной значительности всѣхъ этихъ судовъ могутъ служить таможенныя грамоты, нерѣдко нормирующія взимаемыя съ нихъ пошлины, такъ какъ представляется вполнѣ естественнымъ что, чѣмъ значительнѣе было то или другое судно, тѣмъ въ бо́льшемъ размѣрѣ взыскивалась съ него и пошлина. Въ этомъ отношеніи особенно крупный интересъ представляетъ собою „Приговорная грамота о пошлинахъ съ торговыхъ людей за складку товаровъ на землѣ Зилантовскаго монастыря“, какъ сравнительно ранняя (1585 г.) и, притомъ, относящаяся къ центральной въ Поволжьи казанской пристани; этою грамотою, въ которой пошлины съ различнаго типа судовъ, прибывающихъ къ казанской пристани, исчислены въ размѣрѣ отъ 1 рубля до 1 деньги, мы въ значительной степени ниже и будемъ пользоваться [316]).

Терминъ стругъ занимаетъ первое мѣсто въ старинной номенклатурѣ судовъ волжскаго бассейна какъ по своей широкой употребительности, такъ и по значительности судовъ, къ которымъ онъ прилагался, и, наряду съ характеромъ названія видового, имѣлъ и значеніе нарицательнаго, въ смыслѣ выраженія понятія судна, вообще; еще Н. И. Костомаровъ пришелъ къ заключенію, что „названіе струга самое употребительное и часто принималось для означенія судна, вообще“. Струги бывали различныхъ видовъ: въ 1585 г. упоминаются струги „устюжскіе“ и „кладные“; различались также струги „досчатые“. „полубленые“, „не полубленые“, „съ набоями“; „стружкомъ“ въ Таможенной грамотѣ 1585 г. называется даже лодка—однодеревка, оплачиваемая пошлиною всего въ одну деньгу, тогда какъ съ струга кладного она взимается въ размѣрѣ рубля. Все это свидѣтельствуетъ, несомнѣнно, въ пользу нарицательнаго значенія названія „стругъ“, уживающагося наряду и съ его значеніемъ видовымъ (подобно современному слову—„барка“).

Старинные волжскіе струги, бывшіе судами гребными, не отличались, вообще, крупными размѣрами; современные намъ волжскія грузовыя баржи—исполины, достигающія длины 40—50 сажень, продукты уже новыхъ условій судоходства, вызванные

316) Напечатана въ Актахъ Археограф. Экспедиціи, томъ I, подъ № 328-мъ.

возникновеніемъ паровой буксирной тяги. Длина въ 3—8 сажень бывала обыкновенною для струговъ XVI—XVII вѣковъ, причемъ для семисаженнаго струга считалось достаточнымъ двѣнадцати гребцовъ; суда болѣе десяти сажень длины были уже размѣра свыше средняго. Извѣстный намъ путешественникъ А. Олеарій видѣлъ русскіе струги (Strusen) во время своего плаванія въ 1636 г. по Волгѣ, въ составѣ голштинскаго посольства, и оставилъ намъ ихъ описаніе: это были, по его словамъ, плоскодонныя суда, съ грузоподъемностью до 300 ластовъ (т. е. около 36 тыс. пудовъ) и съ водоуглубленіемъ въ 12 футовъ; эти струги водили за собою малыя суда, для перегрузки (паузки) на нихъ въ мелкихъ мѣстахъ части груза, въ видахъ облегченія перехода черезъ перекаты. По мѣрѣ приближенія къ концу XVII-го вѣка волжскія суда значительно увеличиваются въ своихъ размѣрахъ; такъ, въ концѣ этого столѣтія крупнѣйшія изъ нихъ стали поднимать уже до 1 тысячи ластовъ груза, появились даже суда, принимавшія до 100—120 тысячъ пудовъ груза (соли).

Интересно описаніе волжскихъ струговъ, оставленное намъ де-Бруиномъ, спускавшимся по Волгѣ въ 1703-мъ году: „У русскихъ въ употребленіи,—пишетъ голландскій путешественникъ,—небольшія плоскодонныя суда, называемые у нихъ стругами (Straek), которые могутъ поднимать до 300 тюковъ шелку, составляющихъ 15 ластъ, и имѣютъ довольно значительную полость или вмѣстимость, одну мачту и одинъ громадный парусъ, съ которымъ плаваютъ только тогда, когда вѣтеръ дуетъ въ корму, когда же вѣтеръ противный, то плывутъ на 16-ти веслахъ“. Своеобразно устройство у этихъ судовъ руля: „Руль у нихъ состоитъ изъ длиннаго шеста, значительно расширеннаго на томъ концѣ, который находится въ водѣ; другой конецъ этого шеста проходитъ поверхъ судна и опирается на особо приспособленную для того деревянную стойку или подставку; кормчій судна управляетъ этимъ рулемъ помощью веревки, привязанной промежъ двухъ крыльевъ, которыя крѣпко держатъ руль и которыя можно поставить и отнять по желанію“. Судно (стругъ) на которомъ плылъ по Волгѣ самъ де-Бруинъ, принадлежавшее какому то армянину, вмѣщало въ себѣ, кромѣ большого груза сукна, 52 пассажира и 23 гребца. Таможенная грамота 1585 г. опредѣляетъ съ кладного струга и съ струга устюжскаго пошлину въ размѣрѣ одной полуполтины [317]).

[317]) Акты Археогр. Эксп., I, № 328; Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.“, стр. 105—106; Олеарій: „Подробное описаніе путешествія и пр.“, стр. 433—434;

Слѣдующій видъ крупнаго размѣра волжскихъ судовъ представляютъ собою к л а д и или к л а д н ы я. Трудно отграничить этотъ видъ судовъ отъ струговъ, вообще, тѣмъ болѣе, что размѣры и назначеніе и тѣхъ и другихъ являются тожественными и что одна разновидность волжскихъ струговъ носитъ даже, какъ мы видѣли, наименованіе „струговъ кладныхъ“. Клади или кладныя различались по своему грузу. Въ этомъ отношеніи въ источникахъ встрѣчаемъ мы разграниченіе кладей „соляныхъ“ и кладей „рыбныхъ“; первыя были, повидимому, болѣе значительны размѣрами и облагались въ 1585 г. у казанской пристани пошлиною въ одинъ рубль, тогда какъ съ вторыхъ взималось лишь по полуполтинѣ. Суда, въ которыхъ съ верховьевъ р. Камы, отъ г. Соли Камской (Соликамскъ), доставляли на Волгу соляные грузы, отличались, вообще, весьма большими размѣрами, какъ свидѣтельствуетъ намъ о томъ Эбергардъ Избраннедесъ, въ 1692 г. по царскому указу отправленный изъ Москвы въ Китай въ качествѣ посланника. По словамъ этого автора, соль отправляли изъ Соликамска въ большихъ судахъ, имѣвшихъ отъ 16-ти до 18-ти сажень длины и поднимавшихъ отъ 100 до 120 тысячъ пудовъ; суда эти, строившіяся исключительно изъ дерева, даже безъ желѣзныхъ гвоздей и скрѣпленій, имѣли мачту, снабженную огромнымъ парусомъ, хотя обыкновенною тягою ихъ была—гребля. Сплавившись р. Камою въ Волгу, эти соляныя суда шли въ Казань, Нижній и другіе верховые города.

Отъ кладей и кладныхъ, принадлежавшихъ къ типу крупныхъ судовъ, слѣдуетъ отличать „кладныя лодки“, относившіяся уже къ мелкому типу судовъ. Суда, носившія названіе „кладныхъ“, плавали по Волгѣ, Окѣ и Цнѣ и въ болѣе позднія эпохи,—до самыхъ послѣднихъ годовъ,—перевозя рогожные, лубяные и хлѣбные грузы, которыхъ поднимали до 3-хъ—7-ми тысячъ пудовъ. Этого вида суда могутъ считаться уже вышедшими изъ употребленія: за десятилѣтіе 1879—1888 г.г. въ волжскомъ бассейнѣ построено было всего девять судовъ этого типа [318]).

Терминъ н а с а д ъ, который мы видѣли столь обыкновеннымъ на другихъ русскихъ рѣчныхъ бассейнахъ, уже весьма рано

Древн. Росс. Вивл. (1789), ч. VIII, стр. 366—367; Де-Бруинъ: „Путешествіе черезъ Московію“, стр. 149—150.

[318]) Акты Археогр. Эксп., I, № 328; „Журналъ китайскаго посольства 1692 г.“ (Древн. Росс. Вивл., VIII, стр. 366—367); „Энциклоп. Словарь“ Брокгауза и Ефрона, полут. XXIX, стр. 284.

извѣстенъ былъ и на Волгѣ въ значеніи крупнаго размѣра, порою даже военнаго, судна. Въ 1409 г. насадами названы суда, въ которыхъ, Волгою и Камою, ходили новгородцы войною на Булгаръ. За нѣсколько лѣтъ до того, въ 1392 г., три струга и одинъ насадъ были на колесахъ перевезены изъ Рязани, т. е. съ р. Оки, въ Воронежъ, для употребленія ихъ къ плаванію по р. Дону. Своею грузоподъемостью насады близко подходили къ стругамъ и даже превосходили ихъ въ этомъ отношеніи; къ концу XVII вѣка появились насады, поднимавшіе до одной тысячи ластовъ (ок. 120 тыс. пудовъ) груза. Подобно стругамъ, существовалъ и видъ насадовъ, носившихъ названіе—„устюжскихъ“; такой насадъ въ 1585 г. облагался пошлиною въ одну полтину, т. е. въ размѣрѣ двойномъ сравнительно съ устюжскимъ стругомъ (полуполтина). Терминъ „насадъ“ не пережилъ преобразованій Петра Великаго въ области судостроенія и въ XVIII-мъ вѣкѣ на Волгѣ уже—не встрѣчается [319]).

Досчаникъ или дощаникъ представлялъ собою въ волжскомъ бассейнѣ типъ судна, размѣрами своими почти тожественной съ насадами и достигавшій десяти и болѣе сажень длины. Можно думать, что на Волгѣ преобладали въ старину досчаники камской постройки и что именно этого типа были тѣ большія соликамскія соляныя суда, о которыхъ говоритъ Избранне-десъ; по крайней мѣрѣ Таможенная грамота 1585 г. знаетъ „пермскіе дощаники“, облагаемые пошлиною въ размѣрѣ полтины, т. е. въ одной нормѣ съ устюжскимъ насадомъ. Подъ названіемъ досчаниковъ (или досчановъ) и въ наши дни извѣстны плоскодонныя суда съ палубою или полупалубою, употребляемыя на Волгѣ и Камѣ, достигающія 3-хъ—13-ти сажень длины и грузоподъемности отъ 500 до 10 тысячъ пудовъ [320]).

Въ числѣ судовъ съ мѣстными наименованіями, плававшихъ по Волгѣ и выводившихъ на нее грузы преимущественно изъ притоковъ, успѣлъ особенно выдѣлиться въ XVII-мъ вѣкѣ типъ судовъ, до нашихъ дней извѣстный подъ названіемъ коломенекъ. Имѣя своею первоначальною родиною, какъ показываетъ уже самое названіе, рѣку Оку, суда этого типа плавали въ XVII-мъ вѣкѣ, какъ и въ настоящее время, въ бассейнахъ не только Волги,

---

[319]) Полное Собр. Русск. Лѣт., т. VIII, стр. 84—85; Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.“, стр. 106; Акты Археогр. Эксп., I, № 328.

[320]) Акты Археогр. Экспед., I, №№ 328 (стр. 390) и 356 (стр. 432); „Энциклоп. Словарь“ Брокгауза и Ефрона, полут. XXXI, стр. 81.

но и Камы. Представляя собою судно 12-ти—22-хъ сажень длины, съ грузоподъемностью отъ 5-ти до 25-ти тыс. пудовъ и будучи употребляема, преимущественно, для сплава тяжеловѣсныхъ грузовъ (металлы, лѣсъ, дрова, хлѣбъ), коломенка врядъ ли на много измѣнила свое примитивное современное устройство,—съ парными рулями-потесями на носу и на кормѣ, съ мочальною даже снастью,—сравнительно съ своимъ первообразомъ до-петровской эпохи. Въ XVII-мъ вѣкѣ коломенки совершали весьма большіе рейсы по рѣкамъ волжско-камскаго бассейна. Такъ, въ 1638 г. отправленъ былъ изъ Москвы въ Елабугу, въ сопровожденіи письменныхъ головъ и подъячихъ, казенный караванъ изъ шести палубныхъ коломенокъ. Отъ Москвы до Казани караванъ этотъ шелъ сплавомъ, въ Казани же, въ видахъ предстоящаго взвода его противъ теченія Камы, къ коломенкамъ сдѣлана была казанская подѣлка—„шоглы и бечева“, т. е. мачты и приспособленія для бечевной тяги. По Таможенной грамотѣ 1585 г. коломенка облагалась пошлиною въ полуполтину, т. е. въ размѣрѣ одинаковомъ съ рыбною кладью и устюжскимъ стругомъ [321]).

Извѣстно было въ XVII-мъ вѣкѣ на Волгѣ и судовое названіе каюкъ, въ значеніи грузового судна,—въ противоположность бѣломорскому бассейну, гдѣ судно того же наименованія служило, преимущественно, цѣлямъ пассажирскаго передвиженія. Въ 1673 г. изъ Казани въ Астрахань отправляются, на каюкѣ и лодьѣ (кладная лодка?), 800 кадей (т. е. около 11,200 пудовъ) извести; транспортъ этотъ сопровождался, для гребли и „береженья“, эскортомъ изъ семидесяти двухъ стрѣльцовъ. Каюки еще и въ настоящее время извѣстны на Волгѣ, представляя собою килевыя суда, приспособленныя для хода греблею (6—8 веселъ) и на парусахъ, 5-ти—20-ти сажень длины и съ грузоподъемностью въ 3—18 тыс. пудовъ [322]).

Всѣ исчисленныя волжскія суда должны быть отнесены къ „большимъ судамъ“, т. е. къ судамъ крупнаго размѣра, имѣющимъ самостоятельное грузовое назначеніе для рейсовъ болѣе или менѣе значительнаго протяженія. При этихъ судахъ имѣлись меньшія суда, уже назначенія вспомогательнаго, служебнаго. Сюда относятся—завозни, предназначаемыя для маневрированія („за-

---

[321]) „Акты, относ. до юридич. быта др. Россіи“, т. II, № 195; „Энциклоп. Словарь“ Брокгауза и Ефрона, полут. XXX, стр. 729.

[322]) „Акты, относ. до юридич. быта др. Россіи“, т. II, № 169; „Энциклоп. Словарь“ Брокгауза и Ефрона, полут. XXVIII, стр. 831.

возки") якоремъ и тяговою бечевою, подвозки и паузки, служащія цѣлямъ сообщенія судна съ берегомъ и „паузки" его, т. е. облегченія въ мелкихъ мѣстахъ отъ части груза. Всѣ эти вспомогательныя суда подъ тѣми же наименованіями извѣстны въ волжско-камскомъ бассейнѣ и въ настоящее время. Болѣе крупные по размѣрамъ своимъ паузки иногда, впрочемъ, особенно въ болѣе раннія эпохи, принимали на Волгѣ и характеръ судовъ самостоятельнаго грузового назначенія [323]).

Переходимъ ко второй категоріи судовъ волжско-камскаго бассейна, представляющихъ собою болѣе мелкіе по размѣрамъ типы судовъ, употреблявшихся здѣсь въ XVI и XVII вѣкахъ. Сюда относятся небольшія суда, предназначавшіяся, главнымъ образомъ, для цѣлей мѣстной службы и мѣстнаго сообщенія, въ противоположность судамъ первой категоріи, которыя могутъ быть названы судами „дальняго" рѣчного плаванія. Къ этой категоріи судовъ относятся мелкія суда различныхъ наименованій, обозначаемыя общимъ нарицательнымъ понятіемъ—„лодка".

Памятники интересующей насъ эпохи знаютъ слѣдующіе виды лодокъ, которые мы и перечислимъ по порядку ихъ значительности, возстановляемой сравнительными размѣрами взимаемой съ нихъ таможенной пошлины

Лодки кладныя и товарныя, употреблявшіяся для перевозки грузовъ и представлявшія собою ступень какъ бы переходную отъ большихъ судовъ—къ лодкамъ въ тѣсномъ значеніи этого слова. Лодки кладныя считались судами болѣе значительными, сравнительно съ лодками товарными; съ первыхъ пошлина взималась въ размѣрѣ двухъ гривенъ, со вторыхъ—въ размѣрѣ одной гривны.

Неводникъ, судно, какъ показываетъ самое названіе его—рыбацкое, и стружокъ-однодеревка; съ обоихъ судовъ пошлина платилась въ равномъ размѣрѣ—одного алтына.

Низшіе типы лодокъ представляли собою: лодка плавная—пошлина въ размѣрѣ 2-хъ денегъ, и обыкновенный ботникъ (однодеревный челнъ)—наименьшая пошлина въ одну деньгу [324]).

---

[323]) Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.", стр. 105; Аристовъ: „Промышленность и пр.", стр. 97; Акты Археогр. Экспед., I, № 432, стр. 432.

[324]) Акты Археогр. Экспед., I, № 328, стр. 390.

Разсмотрѣвъ состояніе судового дѣла на рѣкахъ Каспійскаго бассейна, переходимъ къ обзору состоянія его на самомъ Каспійскомъ морѣ.

Мореплаваніе по Каспійскому морю началомъ своимъ должно быть отнесено къ эпохамъ глубокой древности. Оно было извѣстно древне-греческимъ мореплавателямъ и существуетъ даже предположеніе, что море это было посѣщено, черезъ рѣки Донъ и Волгу, еще аргонавтами. Руссы уже въ IX-мъ вѣкѣ появлялись здѣсь съ своими торговыми караванами и военными флотиліями. Каспійское мореплаваніе имѣетъ свою исторію, которая можетъ быть раздѣлена на періоды казарскій, булгарскій, татарскій и, наконецъ, русскій, открывающійся съ покоренія въ 1554-мъ году Астрахани. Исторія каспійскаго мореходства стоитъ, конечно, въ тѣснѣйшей связи и въ исторіею судового дѣла на этомъ морѣ, но сколько нибудь опредѣленныя данныя въ этомъ послѣднемъ отношеніи дошли до насъ лишь отъ послѣдняго, русскаго, періода исторіи Каспія, относясь, въ предѣлахъ интересующей насъ эпохи, преимущественно къ XVII-му столѣтію.

Трудно сказать, какого типа суда ходили по Каспійскому морю въ эпоху покоренія Астраханскаго царства и въ эпоху, непосредственно къ ней примыкающую. Несомнѣнно, что въ числѣ этихъ судовъ находились и суда русскія, и суда восточныя, снаряжавшіяся торговцами съ побережій Каспійскаго моря. Типомъ русскихъ судовъ являлись—струги, тѣже струги, которые ходили и по Волгѣ и которые, съ необходимыми на нихъ приспособленіями для морского плаванія, отважно пускались на просторъ Каспія въ XVII-мъ и даже въ XVIII-мъ вѣкахъ; а такъ какъ самое слово „стругъ“ имѣло въ старинной Россіи характеръ въ весьма значительной степени нарицательной, то мы вправѣ предположить, что въ открытое море рисковали выходить въ ту пору суда самыхъ различныхъ наименованій, не выключая и крупнаго размѣра лодокъ: такъ, въ 1578 г. цѣлая флотилія казенныхъ лодокъ выслана была изъ Астрахани въ море для преслѣдованія ограбившихъ англійское судно пиратовъ. Въ началѣ XVIII вѣка мы встрѣчаемъ наименованіе „стружокъ“ въ числѣ другихъ названій казенныхъ судовъ (бусы, шкуты, тялки, каты и пр.), плававшихъ по Каспійскому морю [325]).

Не смотря на значеніе Каспійскаго моря, въ качествѣ торнаго и древняго торговаго пути, судоходство и судовое дѣло были

---

[325]) А. Штылько: „Волжско-Каспійское судоходство“ (СПБ. 1896); стр. 15—16, Веселаго: „Очеркъ русской морской исторіи“, стр. 360.

поставлены на немъ крайне неудовлетворительнымъ образомъ даже въ первые годы XVIII вѣка, не говоря уже о XVII-мъ вѣкѣ и эпохахъ болѣе раннихъ. Въ значительной степени явленіе это находитъ себѣ объясненіе въ отсутствіи здѣсь тѣхъ усовершенствованныхъ образцовъ европейскаго кораблестроенія, которые предки наши могли, все таки, видѣть въ портахъ морей Балтійскаго и Бѣлаго. Здѣсь же, въ морѣ Каспійскомъ, съ русскими судами могли конкуррировать развѣ только корабли персидскіе, устройство и мореходныя качества которыхъ были ниже всякой критики. Адамъ Олеарій, плававшій по Каспію въ 1636 г., разсказывая о сенсаціи, произведенной среди персидскихъ мореходовъ появленіемъ въ этомъ морѣ корабля голштинскаго посольства „Фридрихъ“ („Кюльзюмъ, т. е. Каспійское море, съ тѣхъ поръ, какъ по немъ плаваютъ суда, никогда еще не видѣлъ такого громаднаго корабля“,—восторгались персы), приводитъ попутно свѣдѣнія и о плававшихъ по Каспію персидскихъ судахъ: „Ихъ маленькіе корабли,—повѣствуетъ Олеарій,—видомъ похожи на ванну для купанья; они стоятъ очень высоко надъ водою и скрѣпляются множествомъ балокъ или перекладинъ, выходящихъ на обѣ стороны и сколачиваемыхъ клиньями, и этими то балками все судно сдерживается снизу до верху; въ серединѣ эти суда совершенно открыты, не имѣютъ даже насосовъ и накопившуюся воду просто вычерпываютъ“. Соотвѣтствующими устройству судовъ были и условія плаванія на нихъ: „Плаваютъ они на этихъ судахъ съ однимъ большимъ парусомъ и лавировать не умѣютъ, а потому во время бури или отдаются на произволъ вѣтра, хотя съ великою опасностью, или же бросаютъ якорь; вообще же, никто охотно не отваживается плыть въ этомъ морѣ на глубинѣ болѣе десяти саженъ“. Мало знакомы были персидскіе мореходы и съ употребленіемъ компаса, почему и предпочитали каботажное плаваніе, не удаляясь отъ береговъ болѣе 3-хъ—4-хъ миль, выйдя же въ открытое море—держали курсъ по полярной звѣздѣ [326]).

Мы уже знаемъ, что во второй половинѣ XVI-го вѣка, открывъ морской путь къ устьямъ Сѣверной Двины, англичане обратили усиленное вниманіе на Волгу и Каспійское море, въ надеждѣ овладѣть этимъ воднымъ путемъ въ интересахъ своей торговли съ Персіею и Закаспійскими азіатскими странами; съ разрѣшенія московскаго правительства, ими организованъ былъ и рядъ развѣдочныхъ экспедицій (Дженкинсонъ и др.) въ Каспій-

326) Олеарій: „Подробное описаніе путешествія и пр.“, стр. 460 и 477.

ское море. Извѣстно и то, что замыслы англичанъ окончились въ этомъ отношеніи неудачею, временныя же экскурсіи ихъ по Каспію, благопріятно отозвавшись на смутныхъ до тѣхъ поръ географическихъ и гидрографическихъ свѣдѣніяхъ объ этомъ морѣ, не успѣли повліять на улучшеніе каспійскаго судостроенія и судоходства и оставили по себѣ слѣдъ, кажется, только въ иноземномъ названіи плававшихъ по Каспійскому морю судовъ—бусами, названіи, принадлежащемъ къ старинной англійской судовой терминологіи [327]). Англичане, разочаровавшись въ своихъ замыслахъ, съ Каспія ушли, русскіе же мореходы продолжали въ теченіи всего XVII-го вѣка плавать по этому морю въ дряннаго и примитивнаго устройства судахъ, удержавшихъ за собою названіе „бусъ“, которое примѣнялось ими не только къ собственнымъ, но и къ персидскимъ, судамъ, рейсировавшимъ между каспійскими портами. Мы уже знаемъ, что московское правительство содержало на Каспійскомъ морѣ казенныя бусы, предназначавшіяся какъ для правительственныхъ цѣлей, такъ и для цѣлей торговыхъ; состоя въ вѣданіи астраханскаго Дѣлового двора, эти бусы совершали регулярные рейсы между Астраханью и Караганскою пристанью (въ интересахъ торговли съ Хивою и Бухарою)—съ одной стороны, и съ персидскими портами Баку и Дербентомъ—съ другой стороны, принимая къ перевозкѣ какъ частные грузы, такъ и пассажировъ [328]).

Отрицательно отнесся А. Олеарій къ персидскимъ бусамъ-ваннамъ XVII-го вѣка. Не лучшими были и русскія бусы, плававшія по тому же морю: „Персы, татары и русскіе,—пишетъ онъ,—плаваютъ по Каспійскому морю, но такъ какъ у нихъ плохія и дурно снаряженныя суда, то они почти только и плаваютъ по вѣтру, не отваживаясь пускаться на средину моря“. Едва ли, впрочемъ, и не были пресловутыя русскія бусы того времени простымъ подражаніемъ судамъ персовъ, бывшихъ своими людьми на Каспійскомъ морѣ еще за много вѣковъ до появленія здѣсь русскаго мореплаванія. Не имѣя ни порядочнаго устройства, ни сколько нибудь сноснаго рангоута и оснастки, русскія бусы ходили на одномъ парусѣ, называвшемся у нихъ „гуляй-парусомъ“, и не могли держать курса круче галфвинда. Вотъ въ какихъ чертахъ характеризуетъ старинное русское судостроеніе и судоход-

---

327) См. Срезневскаго: „Матеріалы дла словаря древнерусскаго языка“, подъ словомъ „Буса“, т. I, стр. 194—195.

328) См. подробности у Костомарова: „Очеркъ торговли и пр.“, стр. 109—112.

поставлены на немъ крайне неудовлетворительнымъ образомъ даже въ первые годы XVIII вѣка, не говоря уже о XVII-мъ вѣкѣ и эпохахъ болѣе раннихъ. Въ значительной степени явленіе это находитъ себѣ объясненіе въ отсутствіи здѣсь тѣхъ усовершенствованныхъ образцовъ европейскаго кораблестроенія, которые предки наши могли, все таки, видѣть въ портахъ морей Балтійскаго и Бѣлаго. Здѣсь же, въ морѣ Каспійскомъ, съ русскими судами могли конкуррировать развѣ только корабли персидскіе, устройство и мореходныя качества которыхъ были ниже всякой критики. Адамъ Олеарій, плававшій по Каспію въ 1636 г., разсказывая о сенсаціи, произведенной среди персидскихъ мореходовъ появленіемъ въ этомъ морѣ корабля голштинскаго посольства „Фридрихъ“ („Кюльзюмъ, т. е. Каспійское море, съ тѣхъ поръ, какъ по немъ плаваютъ суда, никогда еще не видѣлъ такого громаднаго корабля“,—восторгались персы), приводитъ попутно свѣдѣнія и о плававшихъ по Каспію персидскихъ судахъ: „Ихъ маленькіе корабли,—повѣствуетъ Олеарій,—видомъ похожи на ванну для купанья; они стоятъ очень высоко надъ водою и скрѣпляются множествомъ балокъ или перекладинъ, выходящихъ на обѣ стороны и сколачиваемыхъ клиньями, и этими то балками все судно сдерживается снизу до верху; въ серединѣ эти суда совершенно открыты, не имѣютъ даже насосовъ и накопившуюся воду просто вычерпываютъ“. Соотвѣтствующими устройству судовъ были и условія плаванія на нихъ: „Плаваютъ они на этихъ судахъ съ однимъ большимъ парусомъ и лавировать не умѣютъ, а потому во время бури или отдаются на произволъ вѣтра, хотя съ великою опасностью, или же бросаютъ якорь; вообще же, никто охотно не отваживается плыть въ этомъ морѣ на глубинѣ болѣе десяти саженъ“. Мало знакомы были персидскіе мореходы и съ употребленіемъ компаса, почему и предпочитали каботажное плаваніе, не удаляясь отъ береговъ болѣе 3-хъ—4-хъ миль, выйдя же въ открытое море—держали курсъ по полярной звѣздѣ [326]).

Мы уже знаемъ, что во второй половинѣ XVI-го вѣка, открывъ морской путь къ устьямъ Сѣверной Двины, англичане обратили усиленное вниманіе на Волгу и Каспійское море, въ надеждѣ овладѣть этимъ воднымъ путемъ въ интересахъ своей торговли съ Персіею и Закаспійскими азіатскими странами; съ разрѣшенія московскаго правительства, ими организованъ былъ и рядъ развѣдочныхъ экспедицій (Дженкинсонъ и др.) въ Каспій-

[326]) Олеарій: „Подробное описаніе путешествія и пр.“, стр. 460 и 477.

ское море. Извѣстно и то, что замыслы англичанъ окончились въ этомъ отношеніи неудачею, временныя же экскурсіи ихъ по Каспію, благопріятно отозвавшись на смутныхъ до тѣхъ поръ географическихъ и гидрографическихъ свѣдѣніяхъ объ этомъ морѣ, не успѣли повліять на улучшеніе каспійскаго судостроенія и судоходства и оставили по себѣ слѣдъ, кажется, только въ иноземномъ названіи плававшихъ по Каспійскому морю судовъ—б у с а м и, названіи, принадлежащемъ къ старинной англійской судовой терминологіи [327]). Англичане, разочаровавшись въ своихъ замыслахъ, съ Каспія ушли, русскіе же мореходы продолжали въ теченіи всего XVII-го вѣка плавать по этому морю въ дряннаго и примитивнаго устройства судахъ, удержавшихъ за собою названіе „бусъ“, которое примѣнялось ими не только къ собственнымъ, но и къ персидскимъ, судамъ, рейсировавшимъ между каспійскими портами. Мы уже знаемъ, что московское правительство содержало на Каспійскомъ морѣ казенныя бусы, предназначавшіяся какъ для правительственныхъ цѣлей, такъ и для цѣлей торговыхъ; состоя въ вѣданіи астраханскаго Дѣлового двора, эти бусы совершали регулярные рейсы между Астраханью и Караганскою пристанью (въ интересахъ торговли съ Хивою и Бухарою)—съ одной стороны, и съ персидскими портами Баку и Дербентомъ—съ другой стороны, принимая къ перевозкѣ какъ частные грузы, такъ и пассажировъ [328]).

Отрицательно отнесся А. Олеарій къ персидскимъ бусамъ-ваннамъ XVII-го вѣка. Не лучшими были и русскія бусы, плававшія по тому же морю: „Персы, татары и русскіе,—пишетъ онъ,—плаваютъ по Каспійскому морю, но такъ какъ у нихъ плохія и дурно снаряженныя суда, то они почти только и плаваютъ по вѣтру, не отваживаясь пускаться на средину моря“. Едва ли, впрочемъ, и не были пресловутыя русскія бусы того времени простымъ подражаніемъ судамъ персовъ, бывшихъ своими людьми на Каспійскомъ морѣ еще за много вѣковъ до появленія здѣсь русскаго мореплаванія. Не имѣя ни порядочнаго устройства, ни сколько нибудь сноснаго рангоута и оснастки, русскія бусы ходили на одномъ парусѣ, называвшемся у нихъ „гуляй-парусомъ“, и не могли держать курса круче галфвинда. Вотъ въ какихъ чертахъ характеризуетъ старинное русское судостроеніе и судоход-

---

327) См. Срезневскаго: „Матеріалы дла словаря древнерусскаго языка“, подъ словомъ „Буса“, т. I, стр. 194—195.

328) См. подробности у Костомарова: „Очеркъ торговли и пр.“, стр. 109—112.

ство по Каспійскому морю одинъ изъ видныхъ морскихъ офицеровъ петровской эпохи, извѣстный изслѣдователь этого моря, лейтенантъ Соймоновъ: „Астраханскіе татары и россійскіе люди въ мореплаваніи неискусны были и за довольное искусство имъ казалось, что умѣли изъ брусьевъ съ перерубами, какъ избу-бусу срубить, и на ней по морю съ однимъ парусомъ ходить; а съ противными вѣтрами, сколько бы далеко не отошелъ, съ малымъ парусомъ, который у нихъ гуляй—парусъ назывался, назадъ на якорныя мѣста или въ какой нибудь заливъ возвращалися“ [329]).

Таково было, въ высшей степени печальное, состояніе судостроенія на Каспійскомъ морѣ до эпохи преобразованій Петра Великаго. Нисколько неудивительнымъ представляется, поэтому, то всеобщее удивленіе, съ которымъ встрѣченъ былъ на Волгѣ и на Каспійскомъ морѣ „Фридрихъ“, корабль голштинскаго посольства 1636-го года, описаніе котораго въ своемъ мѣстѣ, со словъ Олеарія, уже было нами приведено,—настолько рѣзко отличался этотъ трехмачтовый красавецъ-корабль, снабженный стройнымъ рангоутомъ и усовершенствованнымъ такелажемъ (рисунокъ „Фридриха“ сохраненъ въ нѣмецкомъ изданіи сочиненія Олеарія) отъ топорной и неуклюжей работы персидскихъ бусъ-ваннъ и русскихъ бусъ-избъ той же эпохи! Голштинскому правительству, желавшему завести, черезъ особую торговую компанію, морской торгъ съ Персіею, дано было разрѣшеніе на постройку для Каспійскаго моря десяти кораблей, но дѣло ограничилось, какъ извѣстно, сооруженіемъ одного „Фридриха“, въ первый же рейсъ потерпѣвшаго крушеніе въ морѣ, чѣмъ все это голштинское предпріятіе и закончилось.

Первая половина XVII-го вѣка не была благопріятною для попеченій правительства объ улучшеніи условій русскаго морскаго судостроенія и судоходства. Смутное время и вызванное имъ разстройство во внутренней жизни и въ благосостояніи русского государства, затѣмъ продолжительная эпоха борьбы съ внутренними и внѣшними врагами, рядъ разорительныхъ войнъ—все это отвлекало государственную власть отъ весьма многихъ и существенныхъ задачъ ея внутренней, попечительной, дѣятельности не оставляя мѣста и для сколько нибудь настойчивыхъ заботъ въ области вопроса объ урегулированіи торговаго мореплаванія на отдаленной прикаспійской окраинѣ, тѣмъ болѣе, что эта окраина

---

[329]) Веселаго „Очеркъ русской морской исторіи“, стр. 358, 360; Олеарій: „Подробное описаніе путешествія и пр.“, стр. 507.

въ теченіи всего почти XVII-го вѣка не переставала служить очагомъ стремленій и проявленій антигосударственнаго характера. Тѣмъ не менѣе и въ первой половинѣ XVII-го вѣка могутъ быть отмѣчены нѣкоторыя черты правительственной дѣятельности, въ которыхъ отражалось, хотя и въ слабой степени, сознаніе необходимости внесенія прогресса въ дѣло каспійскаго торговаго мореплаванія. Здѣсь можно сослаться на попеченія правительства объ устройствѣ болѣе или менѣе правильнаго казеннаго сообщенія бусами между Астраханью и портами Каспійскаго моря; на работы относительно „береженья" торговаго судоходства, въ смыслѣ охраны его отъ опасностей и, главнымъ образомъ, отъ разбойничьихъ нападеній; на мѣропріятія по устройству астраханскаго порта; организацію, посредствомъ особыхъ судовъ (паузковъ), сообщенія Астрахани съ взморьемъ, регламентацію здѣсь портовой жизни, устройство торговыхъ складовъ и гостинныхъ дворовъ и т. п. Несомнѣнно, что интересами развитія каспійскаго торговаго мореплаванія обусловлена была и уже извѣстная намъ торговая и кораблестроительная концессія, предоставленная голштинской торговой компаніи въ тридцатыхъ годахъ XVII-го вѣка. Любопытно, что однимъ изъ условій этой концессіи было вмѣненное иноземнымъ корабельнымъ мастерамъ обязательство отъ русскихъ плотниковъ, которые будутъ вмѣстѣ съ ними работать—„корабельнаго ремесла и ученья не таити и отъ нихъ не скрывати", съ тѣмъ, что бы эти русскіе мастеровые, понаучившись кораблестроенію на голштинскихъ верфяхъ, впослѣдствіе могли приложить пріобрѣтенныя знанія и къ дѣлу судостроенія отечественнаго; а насколько нужны были на Руси эти знанія, это видно уже изъ того, что нѣсколькими десятилѣтіями позже, ради пріобрѣтенія ихъ, самъ русскій царь преобразилъ себя въ корабельнаго плотника, въ потѣ лица своего, съ топоромъ и долотомъ въ рукѣ работая на голландскихъ судостроительныхъ верфяхъ. Мѣрою, направленною къ упорядоченію каспійскаго судостроенія и судоходства, явилось и основаніе въ Астрахани „Дѣлового двора", съ организаціею и дѣятельностью котораго мы уже въ достаточной степени знакомы. Намъ неизвѣстно время учрежденія астраханскаго Дѣлового двора; имѣются, однако, точныя указанія на существованіе его уже въ 1624-мъ году, когда этотъ дворъ, находясь подъ управленіемъ сына боярскаго и нѣсколькихъ цѣловальниковъ, вѣдалъ астраханскія казенныя суда и низовые рѣчные перевозы [320]).

[330]) Акты историческіе, т. II., №№ 130 и 181 (стран. 332).

Вторая половина XVII-го вѣка, къ началу которой успѣли въ значительной степени сгладиться и улечься неблагопріятныя условія, вызванныя смутнымъ временемъ и явившіяся его наслѣдіемъ, представляется во многихъ отношеніяхъ эпохою уже предрефармаціонною, болѣе или менѣе ясно указывающею государству и народу тотъ неизбѣжный путь преобразованій, на который вскорѣ суждено было поставить Россію могучей волѣ Петра Великаго. Эта эпоха отмѣчена рядомъ правительственныхъ предположеній и начинаній въ дѣлѣ урегулированія различныхъ сторонъ и условій внутренней жизни русскаго государства. Эта эпоха не осталась безслѣдною и въ исторіи русскаго судоходнаго и судового дѣла.

Намъ уже извѣстенъ тотъ интересъ, который въ началѣ второй половины XVII-го вѣка проявляется правительствомъ царя Алексѣя Михаиловича къ дѣлу созданія флота и поднятія русскаго торгового мореплаванія и ближайшимъ выразителемъ котораго явился бояринъ А. Л. Ордынъ-Нащокинъ. Этотъ интересъ сказался въ неудавшихся, впрочемъ, попыткахъ созданія флотилій на моряхъ Балтійскомъ и Бѣломъ; онъ отразился и въ такой же неудачной попыткѣ создать флотъ на Каспійскомъ морѣ.

Идея московскаго правительства создать флотъ для Каспійскаго моря поставлена была на почву практическаго осуществленія въ 1667-мъ году, царскимъ указомъ отъ 19 іюня этого года, которымъ предписывалось „для посылокъ изъ Астрахани на Хвалынское море дѣлать корабли въ Коломенскомъ уѣздѣ, въ селѣ Дѣдиловѣ“, причемъ все дѣло кораблестроенія поручено вѣданію Приказа Новгородской Чети, первоприсутствующимъ въ которомъ и состоялъ бояринъ Ордынъ-Нащокинъ, бывшій несомнѣнно иниціаторомъ и душою этого новаго на Руси дѣла [331]). Для предстоявшаго кораблестроенія выписаны были на русскую службу иноземные мастера корабельнаго дѣла и уже осенью того же года на дѣдиловскихъ верфяхъ заложены были пять морскихъ судовъ: корабль (получившій названіе „Орелъ“), яхта, два шняка и ботъ, которые весною 1769-го г. благополучно спущены на воду и, слѣдомъ затѣмъ, отправлены въ Астрахань, въ вѣданіе мѣстнаго Дѣлового двора. Мы не будемъ возвращаться къ исторіи постройки и перваго плаванія дѣдиловской флотиліи, въ своемъ мѣстѣ нами уже разсказанной. Припомнимъ лишь печальную участь этого перваго серьезнаго русскаго кораблестроительнаго начинанія:

---

[331]) Дополн. къ Актамъ Историч., т. V, №№ 46—47.

корабль „Орелъ“ былъ сожженъ вольницею Стеньки Разина, а остальныя суда, относительно которыхъ скоро забыли даже откуда, когда и какимъ образомъ попали они въ Астрахань, остались гнить въ протокѣ Кучумѣ, десять лѣтъ спустя числясь уже негодными „къ морскому ходу“ въ инвентаряхъ астраханскаго Дѣлового двора. Такъ окончилось неудачею народившееся было дѣло дѣдиловскаго кораблестроенія, которое, какъ это видно изъ точнаго смысла царскаго указа отъ 19 іюня 1667 г., было разсчитано не на случайную постройку пяти морскихъ судовъ, но на постоянное судостроительство для нуждъ задуманнаго каспійскаго флота [332]).

Къ эпохѣ дѣдиловскаго кораблестроительнаго начинанія относится и проэктъ Андрея Виніуса, выступившаго съ предложеніемъ сооруженія для Каспійскаго моря гребного галернаго флота. Весьма любопытный проэктъ этотъ изложенъ въ формѣ докладнаго письма отъ 5 декабря 1668-го года, поданнаго Виніусомъ въ Посольскій Приказъ. Принявъ основнымъ судовымъ типомъ намѣчаемаго имъ каспійскаго флота тотъ видъ гребныхъ судовъ (галеръ), который былъ въ ту пору распространенъ на Черномъ и Азовскомъ моряхъ подъ наименованіемъ „каторгъ“, авторъ проэкта приводитъ цѣлой рядъ доводовъ въ пользу дѣлаемаго имъ предложенія.

На первомъ планѣ выставляетъ онъ преимущества гребныхъ судовъ съ точки зрѣнія условій плаванія по Каспійскому морю: „Такія каторги,—говорится въ проэктѣ,—по свойству того Хвалынскаго моря лучше и пригоднѣйше кораблей тѣмъ, что то море глубокостью не какъ океанъ, и того ради во время бури валы ходятъ не таковы велики, но часты, а тѣмъ кораблю чинится великая шкода, а тою каторгою мочно угрести“; авторъ проэкта подкрѣпляетъ этотъ аргументъ ссылкою на корабль голштинскаго посольства, разбитый бурею на Каспійскомъ морѣ. Указываетъ Виніусъ и на преимущества въ маневрированіи рекомендуемыми имъ судами: при противномъ вѣтрѣ корабль не только не подвигается впередъ, но нерѣдко „отбивается“ даже назадъ, а при

---

332) Интереснымъ представляется совершенно случайное совпаденіе, ставящее дѣдиловское кораблестроеніе въ связь съ первыми морскими начинаніями Петра I. Голландецъ Карштенъ-Брантъ, служившій на кораблѣ „Орелъ“ товарищемъ пушкаря, а впослѣдствіе заработывавшій себѣ въ Москвѣ пропитаніе столярнымъ мастерствомъ, исправлялъ для юнаго Петра знаменитый ботикъ,—„дѣдушку русскаго флота“,—и былъ первымъ руководителемъ царя въ дѣлѣ судового плаванія, а затѣмъ руководилъ начальными опытами кораблестроенія на Переяславскомъ озерѣ.

безвѣтріи „шатается на однѣхъ мѣстахъ“, на каторгѣ же и при противномъ вѣтрѣ или безвѣтріи „спѣшно мочно впередъ плыти, а во время добраго вѣтра парусомъ ни тише корабля бѣжать“. Ставитъ авторъ проэкта на видъ и общее превосходство каторгъ надъ бусами Каспійскаго моря: „Тѣ каторги,—заявляетъ онъ,—гораздо лучше бусъ крѣпостью, обороною и поспѣшеніемъ въ ходу, и великими бурями ихъ не будетъ разбивать, какъ бусы разбиваетъ часто, и тѣмъ великія богатства погибаютъ“. Не малыя выгоды сулитъ введеніе новаго типа судовъ и въ торгово-экономическомъ отношеніи: каторги будутъ въ состояніи входить въ устья рѣкъ, достигая такихъ приморскихъ и рѣчныхъ пристаней, которыя бусамъ совершенно недоступны; авторъ проэкта фантазируетъ даже на тему о вѣроятной возможности найти, при помощи предлагаемыхъ имъ судовъ, рѣчной путь изъ Каспійскаго моря въ Индію. Для гребной службы на каторгахъ Виніусъ рекомендуетъ примѣнить подневольный трудъ преступниковъ и мусульманскихъ военно-плѣнныхъ: „Всякихъ воровъ и бусурманскихъ полоняниковъ мочно на каторги сажать для гребли на цѣпяхъ, что-бъ не разбѣжались и зла не учинили“; авторъ проэкта рекомендуетъ, слѣдовательно, ту же форму принудительныхъ галерныхъ работъ, которая въ такомъ ходу была въ то время и въ западной Европѣ, предлагая сдѣлать эти работы, „по обычаю иныхъ государствъ“, для преступниковъ, присужденныхъ къ тюремному заключенію срочными (начиная отъ 5-ти лѣтъ), для осужденныхъ на смертную казнь—пожизненными. Относительно способовъ сооруженія и эксплоатаціи каторгъ авторъ проэкта предлагаетъ ту же систему, которая примѣнялась и къ каспійскимъ бусамъ: онъ полагаетъ строить и эксплоатировать ихъ казенными средствами, взимая въ казну съ частныхъ лицъ особую пошлину за пользованіе услугами этихъ судовъ.

Проэктъ Виніуса,—какъ это указывается и самимъ авторомъ его,—былъ вызванъ докладною запискою, поданною передъ тѣмъ командиромъ корабля „Орелъ“, капитаномъ Бутлеромъ, въ которой этотъ послѣдній, въ видахъ охраны Каспійскаго моря и вновь сооружаемой флотиліи отъ „воровъ и казаковъ“, предлагалъ построить морское судно „на подобіе венеціанскихъ галеръ“, способное ходить подъ веслами (числомъ 36) и подъ парусомъ, а въ помощь этому судну построить еще другое—„барконтинъ или стругъ“, длиною въ семь сажень и вооруженное шестью или семью однофунтовыми пушками. Судьба проэкта Веніуса намъ неизвѣстна, хотя каторги были, въ дѣйствительности, заведены у

насъ въ концѣ XVII-го и въ началѣ XVIII-го вѣковъ, откуда и ведетъ свое начало нашъ криминальный терминъ—„каторжныя“ (иначе—галерныя) работы [333]).

Года четыре спустя, именно около 1672-го года, появился проэктъ еще и другого иноземца, нѣкоего „капитана и адмирала“ (какъ онъ самъ величалъ себя) Яна Вегрона, въ которомъ этотъ „адмиралъ“ рекомендовалъ московскому правительству строить, пользуясь обиліемъ необходимыхъ къ тому естественныхъ богатствъ страны, суда не только для собственныхъ потребностей, но и на продажу, завѣряя въ выгодности этого вида государственной промышленности. Вегронъ высчитываетъ возможность сооруженія правительствомъ, притомъ съ весьма небольшими затратами, до ста кораблей въ годъ, изъ которыхъ каждый корабль можетъ быть продаваемъ за цѣну десяти тысячъ рублей. Что касается кораблей, имѣющихъ быть оставленными казною для собственныхъ надобностей, то иностранный „адмиралъ“ проэктируетъ установленіе при посредствѣ ихъ обширныхъ торговыхъ сношеній съ Италіею, Протугаліею, Индіею и даже Бразиліею, а также эксплоатацію китоваго промысла въ Сѣверномъ океанѣ, предвидя отъ всего этого неисчислимыя для Россіи торгово-промышленныя выгоды [334]).

Таковы были попытки и проэкты созданія въ Россіи флота, которыми ознаменовалась вторая половина XVII-го вѣка и которые, не взирая на неуспѣшность первыхъ и на непрактичность или фантастичность вторыхъ, несомнѣннымъ образомъ свидѣтельствуютъ,—какъ справедливо замѣчаетъ не разъ цитированный нами историкъ русскаго флота,—въ пользу того, что сознаніе важности и пользы созданія морской силы стала уже въ ту пору въ Россіи значительно выясняться и укрѣпляться.

Это сознаніе мощно прорвалось въ дѣйствительную жизнь въ царствованіе Петра Великаго, не оставшись безслѣднымъ и въ исторіи Каспійскаго мореплаванія и кораблестроенія. Только въ царствованіе этого государя настала для плаванія по Каспійскому морю новая эра, смѣнившая собою ту примитивную и безпорядочную постановку здѣсь судостроенія и судоходства, на которую жаловались, въ первой половинѣ XVII-го вѣка—Олеарій,

---

333) Дополн. къ Актамъ Историч., т. V, № 80; Веселаго: „Очеркъ русской морской исторіи“, стр. 67—69.

334) Проэктъ Веграна, хранящійся въ дѣлахъ Московскаго Архива М-ва Иностр. Дѣлъ, сообщенъ въ трудѣ Веселаго: „Очеркъ русской морской исторіи“, стр. 69.

въ началѣ XVIII-го вѣка—Соймоновъ. Произведены болѣе или менѣе обстоятельныя описанія Каспійскаго моря, приняты дѣятельныя мѣры къ созданію на немъ флота.

Заботы Петра объ улучшеніи плаванія по Каспійскому морю относятся уже къ самымъ первымъ годамъ XVIII-го вѣка, причемъ мѣстомъ кораблестроенія для надобности этого моря избранъ городъ Казань, бывшій въ ту пору крупнымъ поволжскимъ судостроительнымъ центромъ Мы уже знаемъ, что въ началѣ XVIII-го вѣка казанскія верфи усиленно работали для нуждъ Балтійскаго и Азовскаго морей; еще болѣе дѣятельную работу ихъ вызвали петровскія начинанія въ области созданія флота каспійскаго. Въ Казани, подъ вѣдѣніемъ Приказа Казанскаго Дворца, уже въ 1701-го г. заложены были для Каспійскаго моря 4 ката (длиною до 130 фут. каждый) и 20 трехмачтовыхъ шмаковъ (по 90 фут. длиною), предназначавшихся для торговаго плаванія и долженствовавшихъ замѣнить собою пресловутыя царскія бусы; въ слѣдующемъ году съ казанскихъ верфей выпущено 15 шмаковъ меньшей величины и 1 „капръ“, а въ пригородномъ селѣ Услонѣ, расположенномъ на противоположномъ берегу Волги, заложено еще 39 шмаковъ. Суда казанской постройки въ 1706 г., въ виду бунта Булавина, несли и военно-морскую службу; въ этомъ году произведенъ былъ осмотръ всѣхъ судовъ каспійской флотиліи, въ составѣ которой и оказались 121 судно казанской постройки, большая часть которыхъ (96) были признаны подлежащими, вслѣдствіе своей плохой конструкціи, передѣлкѣ [335]). Что касается собственно военнаго флота, то дѣятельныя мѣры къ созданію его на Каспійскомъ морѣ были предприняты съ 1718-го года, въ виду задуманнаго Петромъ Великимъ персидскаго похода, и стоятъ въ тѣснѣйшей связи съ основаніемъ въ г. Казани, въ томъ же году, адмиралтейства для Каспійскаго моря.

Исторія Казанскаго адмиралтейства (1718—1829 г.г.) и его судостроенія, въ связи съ исторіею каспійскаго флота и нашихъ успѣховъ на персидскомъ и кавказскомъ побережьяхъ Каспійскаго моря, принадлежитъ уже новому, послѣ—петровскому, періоду общей исторіи русскаго судоходнаго и судового дѣла.

---

[335]) Веселаго: „Очеркъ русской морской исторіи“, стр. 358 и слѣд.

Д.

Судовое дѣло на Дону и на Азовскомъ морѣ.

Рѣка Донъ въ общей системѣ водныхъ путей сообщенія древней Руси.—Отсутствіе на Дону самостоятельнаго развитія русскаго судового дѣла и его причины.—Пользованіе въ донскомъ бассейнѣ судами другихъ рѣчныхъ бассейновъ.—Способы передачи этихъ судовъ въ рѣку Донъ.—Суда мѣстной, донской, постройки: л о д к и, с т р у г и.—Древность судоходства и судового дѣла на Азовскомъ морѣ.—Русскія г а л е р ы или к а т о р г и Азовскаго моря.—Азовскій гребной флотъ конца XVII вѣка.

Мы уже имѣли возможность познакомиться съ рѣкою Дономъ, въ качествѣ пути сообщенія. Мы видѣли, что судоходство по этой рѣкѣ числитъ за собою весьма почтенную древность; видѣли роль донского воднаго пути въ системѣ древнѣйшихъ южно-русскихъ путей сообщенія, разсмотрѣли и служебную роль этого пути въ развитіи передаточной промышленности Московскаго государства.

Не смотря на то, что донской водный путь имѣлъ въ древности значеніе вспомогательное по отношенію къ днѣпровскому водному пути; не взирая на то, что и въ Московской Руси путь этотъ имѣлъ серьезное значеніе въ качествѣ водной магистрали московско-сѣверскихъ путей, сообщавшей верхнее Поволжье и верхнее Приднѣпровье съ Черноморьемъ, Азовскимъ моремъ и низовьями Волги—Дону долго не суждено было сдѣлаться рѣкою вполнѣ русскою. Распространяя свое владычество на донскія верховья, гдѣ уже довольно рано возникли пристани, служившія исходными пунктами судоходства по р. Дону (Данковъ, Каменный Конь, Тешево, Червленный Яръ), Русь не располагала свободнымъ выходомъ изъ этой рѣки въ море. Низовья Дона находились въ послѣдовательномъ обладаніи половцевъ, генуэзцевъ, татаръ, наконецъ—турокъ, распространявшихъ свое вліяніе, конечно, и на среднее теченіе этой рѣки и съ соперничествомъ, а подъ часъ и враждебнымъ настроеніемъ которыхъ, русскимъ людямъ постоянно доводилось считаться. Если мы вспомнимъ, при этомъ, что среднія части теченія Дона представляли собою пустынныя степныя пространства, грозившія путникамъ не только всяческими лишеніями, но и постоянною опасностью со стороны татаръ, то для насъ сдѣлаются ясными причины, по которымъ наши предки, пользуясь р. Дономъ, въ качествѣ важнаго для ихъ сообщеній съ югомъ воднаго пути, долго не могли стать твердою ногою на среднемъ и нижнемъ теченіи этой рѣки, а слѣдовательно не могли развить здѣсь и сколько нибудь правильнаго судостроенія. Правда, еще

начиная съ эпохъ древнихъ и кончая безповоротнымъ (въ 1736 г.) присоединеніемъ къ Россіи донскихъ низовьевъ, временами отчаянно хозяйничали здѣсь русскіе люди,—сначала приднѣпровскіе руссы, затѣмъ запорожцы и донскіе казаки,—грозно и неожиданно появляясь съ своими легкими рѣчными флотиліями и наводя трепетъ на волжскія низовья, на Крымъ и даже на могущественную Турцію, но этого рода набѣги не могутъ быть принимаемы въ разсчетъ въ вопросѣ объ историческомъ ходѣ развитія русскаго судоходнаго и судового дѣла въ донскомъ бассейнѣ. Уже извѣстная намъ легкая казацкая лодка-однодеревка, непосредственная преемница древнихъ „моноксилъ“ русско-византійскихъ походовъ IX – XI вѣковъ, и была типомъ русскаго судна, съ которымъ раньше всего суждено было познакомиться водамъ Дона и Азовскаго моря; этотъ древній судовой типъ, переживъ долгій рядъ вѣковъ, и до сихъ поръ еще весьма популяренъ на Дону, представляя собою плоскодонное судно 16-ти—50-ти аршинъ длины, при 6-ти —10-ти аршинахъ ширины, съ точки зрѣнія своихъ размѣровъ отличающееся грузоподъемкостью, при чрезвычайной поворотливости и легкости хода.

Все высказанное нами выше дѣлаетъ въ достаточной степени понятнымъ тотъ фактъ, что, до исхода XVII-го вѣка, на Дону не только не могли появиться суда мѣстнаго типа, какія мы видѣли это въ другихъ русскихъ бассейнахъ, но не могло возникнуть и сколько нибудь твердо и самостоятельно поставленнаго судостроенія. Волею-неволею приходилось довольствоваться судовыми типами, выработанными другими рѣчными бассейнами и, главнымъ образомъ—бассейномъ волжскимъ, притомъ довольствоваться не простымъ заимствованіемъ типовъ, но даже готовыми судами, которыя или переволакивались на Донъ въ цѣльномъ видѣ, или доставлялись сюда въ разобранномъ видѣ и здѣсь уже собирались; всему этому, кромѣ причинъ собственно политическаго характера, не мало способствовала, конечно, и скудость края лѣсными богатствами.

Переволокиваніе на Донъ судовъ изъ ближайшихъ къ его теченію рѣкъ было въ старину,—и въ старину весьма еще недалекую,—явленіемъ самымъ обыкновеннымъ, которое вызывалось не только условіями гидрографическаго характера, но и отсутствіемъ судостроительной дѣятельности на самомъ Дону. Особенно часто практиковался этотъ способъ сообщенія на низовомъ волго-донскомъ волокѣ. Это былъ тотъ ближайшій путь сообщенія между низовьями рѣкъ Дона и Волги, которымъ, по преданію, когда то

воспользовались греческіе аргонавты, которымъ хаживали древніе руссы въ волжскія низовья, который былъ широко проторенъ запорожскими и донскими казаками, который не разъ ложился въ основу проэктовъ объ искусственномъ соединеніи бассейновъ обѣихъ этихъ рѣкъ. Любопытное описаніе тѣхъ способовъ, путемъ которыхъ совершалась на волжско-донскомъ волокѣ, во второй половинѣ XVII-го вѣка, передача судовъ изъ р. Волги въ р. Донъ, оставлено намъ голландскимъ путешественникомъ по Россіи Николаемъ Витзеномъ (N. Witsen), въ его сочиненіи „Noord en Oost Tartarye“ (Амстердамъ, 1692 и 1705 г.г.). По свидѣтельству этого автора, казаки, утилизируя систему рѣчекъ и протоковъ, представлявшихся имъ на волжско-донскомъ волокѣ, практиковали слѣдующіе способы переволакиванія здѣсь своихъ судовъ: они подводили подъ нихъ катки и на нихъ переталкивали суда изъ одной рѣки на другую; въ другихъ случаяхъ ставили суда на колесные ходы и перевозили ихъ черезъ волокъ; въ третьихъ случаяхъ, пользуясь поросшею скользкою травою ровною мѣстностью, волочили суда въ буквальномъ смыслѣ этого слова, въ болѣе трудныхъ мѣстахъ перетаскивая ихъ на рукахъ, какъ это практиковали когда то, на днѣпровскихъ порогахъ и приднѣпровскіе руссы [336]). Колесная передача судовъ на рѣку Донъ изъ сосѣднихъ рѣчныхъ бассейновъ, не говоря уже о столь широко практиковавшейся въ старинной Россіи волоковой передачѣ ихъ, врядъ ли была явленіемъ исключительнымъ: мы уже знаемъ, что этимъ именно путемъ были въ 1389-мъ году перевезены изъ Оки въ Донъ (изъ Рязани въ Воронежъ) три струга и одинъ насадъ, предназначавшіеся для путешествія въ Константинополь духовной миссіи митрополита Пимена.

Другимъ способомъ передачи судовъ на р. Донъ являлась передача ихъ сюда въ разобранномъ видѣ, причемъ суда снова собирались на берегу Дона и спускались въ послѣдній. Этотъ способъ, примѣнявшійся, конечно, къ судамъ болѣе значительныхъ размѣровъ, волоковая передача которыхъ въ цѣломъ видѣ представлялась затруднительною, еще и въ наши дни широко практикуется на Дону. По свидѣтельству Л. Б. Вейнберга, группа судовъ, плавающихъ по Дону подъ общимъ наименованіемъ „барокъ“ и заключающая въ себѣ нѣсколько отдѣльныхъ видовъ судовъ этого рода (барки ветлужскія, расторгуевскія, коломенки), достав-

[336]) Н. П. Дуровъ: „Матеріалы для исторіи строительнаго дѣла въ Россіи.— Проэктъ соединенія Волги съ Дономъ“ (Журналъ Главн. Управленія Путей Сообщенія, 1859—1862; томъ XLII, стр. 100—109).

ляются въ разобранномъ видѣ съ волжской пристани Дубовки на донскую Качалинскую пристань, гдѣ ихъ снова собираютъ и спускаютъ на воду; тоже свидѣтельствуетъ и Н. П. Дуровъ, заявляющій, что „барки разбираютъ на Волгѣ и матеріалъ, изъ котораго онѣ построены, вмѣстѣ съ транспортомъ груза, доставляется на Донъ, гдѣ барки сбираются вновь". Отсюда и наименованія донскихъ судовъ, заимствованныя отъ другихъ и, преимущественно, волжскаго, рѣчныхъ бассейновъ: барки ветлужскія, коломенки, мокшаны, бѣляны, бѣлозерки и др. [337]). Если этотъ трудный и кропотливый способъ снабженія Дона грузовыми судами является здѣсь и въ настоящее время заурядным, то тѣмъ бо́льшее примѣненіе долженъ былъ онъ имѣть въ старину, когда русскіе далеко не были полновластными хозяевами бассейна Азовскаго моря. Извѣстно что, въ эпоху начальнаго созданія Петромъ Великимъ азовскаго флота (1695—1696 г.г.), въ разобранномъ видѣ доставлены были въ Воронежъ суда (22 галеры и 4 брандера), построенныя подъ Москвою, въ селѣ Преображенскомъ.

Пользованіе для плаванія по рѣкѣ Дону судами, заимствуемыми отъ сосѣднихъ рѣчныхъ бассейновъ, не могло, конечно, совершенно исключить и судостроенія мѣстнаго, хотя это послѣднее никогда не достигало здѣсь тѣхъ размѣровъ и той оргинальности, какихъ достигало оно по другимъ русскимъ воднымъ путямъ. Кромѣ казачьихъ лодокъ, постройка которыхъ началась на Дону съ возникновеніемъ здѣсь казачества (т. е. со второй половины XVI-го вѣка), и которыя явились, какъ мы это видѣли, лишь подражаніемъ типу старыхъ приднѣпровскихъ (впослѣдствіе запорожскихъ) лодій, въ бассейнѣ Дона, именно на р. Воронежѣ, уже издавна существовала постройка струговъ. Эти донскіе струги не имѣли, впрочемъ, ничего общаго съ одноименными судами другихъ русскихъ бассейновъ: они представляли собою на-скоро сколоченныя суда, на которыхъ сплавляли внизъ по Дону грузы и которые обратно уже не возвращались, но разбирались на дрова. Передъ вторымъ азовскимъ походомъ, одновременно съ постройкою въ с. Преображенскомъ галеръ, Петръ Великій приказалъ строить для перевозки войскъ и транспортовъ 1300 струговъ, 300 морскихъ лодокъ и 100 плотовъ, которые и были заложены по притокамъ р. Воронежа; для этихъ судостроительныхъ работъ было собрано изъ городовъ Бѣлогородскаго полка до 26-ти тысячъ че-

[337]) См. статью Л. Вейнберга „Донъ", въ XXI-мъ полутомѣ Энциклоп. Словаря Брокгауза и Ефрона; Дуровъ: „Матеріалы для исторіи строительнаго дѣла въ Россіи", въ журналѣ Гл. Упр. Путей Сообщенія, т. XLII, стр. 92.

ловѣкъ. Заложенные здѣсь струги представляли собою плоскодонныя суда барочной конструкціи, съ заостренными оконечностями, длиною въ 12—22 и шириною въ 2—4½ саженъ; струги имѣли лубяныя крыши, а предназначавшіеся для перевозки начальственныхъ лицъ еще и „чердаки“, т. е. жилыя рубки, откуда и названіе такихъ струговъ—„чердачными“. Строившіяся одновременно съ ними лодки были липовыми однодеревками, длиною до 7½ саженъ; нѣкоторыя изъ нихъ имѣли для возвышенія бортовъ набойныя доски, называвшіяся „ошивенными“ [338]). Несомнѣнно, что эти струги и лодки сооружалась по мѣстнымъ образцамъ, съ тѣми необходимыми приспособленіями, которыя вызывались требованіями военнаго времени.

Если р. Донъ, представляя собою важный для русскихъ людей торговый путь, въ теченіи интересующаго насъ періода не могла сдѣлаться на протяженіи всего теченія своего достояніемъ Россіи, то тѣмъ менѣе могло сдѣлаться ея достояніемъ Азовское море. Господство на этомъ морѣ принадлежало всегда тѣмъ, кто обладалъ ключемъ къ нему—устьями Дона, а это послѣднее положеніе занимали послѣдовательно: казары, печенѣги, половцы (съ третьей четверти XI в.), генуэзцы (съ XIII в), наконецъ—турки (съ 1471 г.), и только съ 1736 г., послѣ цѣлаго ряда перепетій борьбы съ Турціею изъ за г. Азова, окончательно утверждается здѣсь русское владычество.

Мореплаваніе существовало на Азовскомъ морѣ въ времена еще весьма древнія, но несомнѣнно, что оно должно было получить здѣсь особое развитіе въ эпоху владычества генуэзцевъ—этихъ моряковъ по призванію. Генуэзцы ввели, по всей вѣроятности, на Азовскомъ морѣ и тотъ типъ мореходнаго судна, который извѣстенъ былъ у романскихъ и германскихъ народовъ подъ названіемъ „галей“ или „галеръ“, а впослѣдствіе у далматинцевъ и у турокъ назывался—„каторгами“, наименованіе, сдѣлавшееся достояніемъ и русской судовой терминологіи конца XVII-го вѣка. О каторгахъ у турокъ говорятъ уже наши памятники XV-го вѣка, причемъ на этихъ судахъ примѣнялся подневольный трудъ рабовъ и плѣнныхъ; въ числѣ послѣднихъ на турецкихъ каторгахъ въ XV—XVII вѣкахъ работало не мало и южно-руссовъ, уведенныхъ турками и крымцами въ полонъ.

Намъ уже извѣстенъ проэктъ Андрея Виніуса, еще въ 1668-мъ году предлагавшаго завести на Каспійскомъ морѣ цѣлый флотъ

---

[338]) Веселаго: „Очеркъ русской морской исторіи“, стр. 84—86.

изъ галеръ или каторгъ. Тѣмъ не менѣе появленіе въ русскомъ флотѣ галеръ, въ качествѣ судового типа вполнѣ установившагося образца и широкаго распространенія, относится лишь къ концу XVII-го вѣка, именно къ эпохѣ начальнаго созданія Петромъ Великимъ азовскаго флота. Образцомъ для галеръ петровскаго флота, строившихся въ с. Преображенскомъ и на Воронежѣ, послужила 32-хъ весельная галера, заказанная въ Голландіи и въ 1695 г. привезенная, въ разобранномъ видѣ, въ Москву. Ѳ. Ѳ. Веселаго даетъ намъ описаніе русской галеры конца XVII-го вѣка. Это было судно до 125-ти футовъ длины и до 20-ти футовъ ширины, при высотѣ отъ киля около 12-ти футовъ и водоуглубленіи до 6-ти футовъ, съ двумя съемными мачтами, каждая съ латинскимъ рейковымъ парусомъ. На носу, подъ помостомъ, на которомъ во время боя собирались солдаты, стояли три мѣдныя 5-ти и 2-хъ фунтовыя пушки. Вдоль середины судна шелъ досчатый помостъ около двухъ футовъ ширины, съ котораго миневрировали парусами и который служилъ къ сообщенію между носомъ и кормою; этотъ помостъ назывался—„куршея“. Отъ куршеи, косвенно направляясь къ бортамъ галеры, шли банки (скамьи) для гребцовъ, имѣвшія по 6-ти дюймовъ ширины, при разстояніи въ 4 фута между каждыми двумя банками; подъ банками имѣлись ступени, къ которымъ подневольные галерные гребцы приковывались лѣвыми ногами. По бортамъ судна тянулись банки—рундуки, на которыхъ гребцы въ свободное время сидѣли и спали. Въ кормѣ галеры устраивалось для командира помѣщеніе въ видѣ бесѣдки, сдѣланной изъ ряда покрытыхъ тентомъ дугъ; въ подпалубномъ пространствѣ находились каюты: въ кормѣ—для командирской спальни, въ носу—для больныхъ и раненыхъ, въ серединѣ—для провизіи, воды, запасовъ пороха и т. п. Галера могла, такимъ образомъ, ходить и на веслахъ, и на парусахъ; ходкія галеры, при благопріятной погодѣ и хорошо обученныхъ гребцахъ, дѣлали на веслахъ до шести узловъ (ок. 11½ верстъ) въ часъ. Эти галеры стали называться у насъ „каторгами“ уже вслѣдъ за появленіемъ ихъ въ русскомъ флотѣ; посольство, въ 1697 г. отправленное Петромъ для испрошенія у западно-европейскихъ великихъ державъ матеріальнаго содѣйствія Россіи въ войнѣ съ Турціею, должно было ставить на видъ, что у насъ уже приготовляется на Дону „воинской морской караванъ (т. е. флотъ), въ которомъ великихъ кораблей и каторгъ, кромѣ мелкихъ судовъ, будетъ до ста и болѣе“ [339])

[339]) Веселаго: „Очеркъ русск. морской исторіи“, стр. 88—89, 105.

Извѣстно, что въ западной Европѣ гребнымъ работамъ на галерахъ было уже издавно придано пенитенціарное значеніе: для этихъ работъ назначались осужденные преступники, откуда и выраженія: „галерныя работы“ (въ смыслѣ уголовнаго наказанія), „ссылка на галеры“ и т. п. Такое же пенитенціарное значеніе придано было и въ Россіи работамъ на введенныхъ у насъ галерахъ или каторгахъ, откуда и нашъ терминъ—„каторжныя работы“ или „работы на каторгахъ“. Мы видѣли, что переводчикъ Посольскаго приказа Андрей Виніусъ еще въ 1668 г. проэктировалъ у насъ именно такую утилизацію галернаго или каторжнаго труда, которая дѣлается у насъ примѣнимою, однако же, лишь въ самомъ исходѣ XVII-го столѣтія: въ 1699-мъ году къ работамъ на каторгахъ были обращены 269 стрѣльцовъ, уличенныхъ въ участіи въ бунтѣ 1698-го г., а 24 ноября того же года состоялся указъ, которымъ тоже наказаніе опредѣлялось посадскимъ людямъ за мздоимство въ общественныхъ службахъ [340]). Этотъ видъ наказанія былъ у насъ въ ходу и въ XVIII-мъ вѣкѣ,—вплоть до уничтоженія во флотѣ значенія гребныхъ судовъ, въ качествѣ самостоятельныхъ боевыхъ единицъ.

Кромѣ галеръ или каторгъ, въ составъ гребного флота Азовскаго моря введены Петромъ I и морскія лодки, бывшія еще ранѣе того извѣстными въ низовьяхъ Дона и являвшіяся, въ рукахъ отважныхъ казаковъ, могущественнымъ орудіемъ борьбы съ турками и крымцами. Флотилія такихъ лодокъ, въ количествѣ пятисотъ, изъ которыхъ каждая вмѣщала въ себѣ 50 человѣкъ экипажа и по двѣ небольшія пушки, оказала, какъ извѣстно, еще въ 1737-мъ году большое содѣйствіе арміи дѣйствовавшаго противъ крымцевъ генерала де-Ласси.

Кромѣ кораблей и каторгъ, турки въ концѣ XVII-го вѣка имѣли на Азовскомъ морѣ еще видъ тяжелыхъ грузовыхъ судовъ называвшихся „тумбасами“, и легкія гребныя суда, носившія наименованіе „ушкалъ“ и служившія прикрытіями для первыхъ. Оставляемъ открытымъ вопросъ о генетическомъ соотношеніи этихъ турецкихъ „тумбасовъ“ XVII-го вѣка съ современнымъ типомъ „трамбаковъ“, приазовскихъ, грузовыхъ же, судовъ каботажнаго плаванія [341]).

---

[340]) Полное Собр. Законовъ, № 1722.

[341]) Веселаго: „Очеркъ русск. морской исторіи“, стр. 92; „Энциклоп. Словарь“ Брокгауза и Ефрона, полут. I, стр. 234, XXI, стр. 40, XXVIII, стр. 757.

Е.

Судовое дѣло въ Сибири.

Древнѣйшія русскія сношенія съ Зауральемъ.—Первые рѣчные пути въ Сибирь.—Магистральный водный путь отъ Урала къ Восточному океану.—Судоходные и судостроительные пункты на этомъ пути.—Верхотурье.—Тобольскъ.—Енисейскъ и путь къ Ленскому вопоку.—Илимскій острогъ или Ленскій Волокъ. Судовая промышленность здѣсь и виды судовъ енисейскаго басоейна: д о с ч а н и к и, ш и т и к и, з ы р я н с к і е к а ю к и, н а б о й н и, с т р у г и, л о д к и.—Устье рѣки Куты (Усть-Кутскъ).—Судостроеніе на рѣкахъ Мукѣ, Купѣ и Кутѣ.—Якутскій острогъ (г. Якутскъ).—Охотскъ.—Сибирское мореплаваніе.—Древность сѣверныхъ морскихъ путей къ берегамъ Сибири.—Сибирское кораблестроеніе въ царствованіе Бориса Годунова. „М о р я н к и“ и значеніе этого названія.—Сибирскія морскія суда: ш и т и к и, к о ч и.—Описаніе старинныхъ сибирскихъ кочей. Ихъ устройство, снаряженіе и плаваніе на нихъ.—Сибирскіе мореходы XVII-го вѣка.

Торгово-промышленныя сношенія новгородскаго сѣвера съ Зауральемъ и съ нижнимъ бассейномъ рѣки Оби относятся, какъ это намъ уже извѣстно, къ эпохамъ довольно раннимъ; рано начали бѣломорскіе промышленники-поморы достигать, на своихъ утлыхъ морскихъ судахъ, и устьевъ впадающихъ въ Сѣверный океанъ сибирскихъ рѣкъ. Намъ извѣстны и раннія попытки Московскаго государства найти пути за „Каменный Поясъ“,—попытки, предшествовавшія знаменитой завоевательной авантюрѣ Ермака и Строгановыхъ. Намъ остаются, тѣмъ не менѣе, неизвѣстными судовыя средства, съ помощью которыхъ совершались эти раннія сношенія съ нынѣшнимъ Зауральемъ, хотя представляется несомнѣннымъ, что наши предки располагали въ данномъ отношеніи тѣми типами судовъ, которые были въ то время въ употребленіи на русскомъ сѣверѣ и въ волжско-камскомъ бассейнѣ и которые въ своемъ мѣстѣ уже были разсмотрѣны нами.

Пути, которыми совершено было начальное покореніе Сибири, намъ хорошо знакомы. Мы видѣли, что пути эти были—водные. Поднявшись рѣкою Чусовою и ея правымъ притокомъ Серебрянкою до водораздѣльнаго между бассейнами Камы и Туры волока, Ермакъ долженъ былъ бросить здѣсь свои тяжелыя, камской постройки, суда, съ которыми лишь съ великимъ трудомъ добрался до верховьевъ Серебрянки и которыя оказывались совершенно непригодными для условій плаванія по рѣчкамъ великаго Уральскаго водораздѣла. Перезимовавъ въ верховьяхъ р. Баранчи, Ермакъ выстроилъ здѣсь новыя суда, на которыхъ, съ наступленіемъ весны 1580-го года, онъ и выступилъ въ дальнѣйшій походъ, побѣдоносно спустившись въ Обь рѣками Турою,

Тоболомъ и Иртышемъ. Рѣкѣ Турѣ и суждено было сдѣлаться на будущее время исходнымъ звеномъ водныхъ путей сообщенія Сибири; на этой рѣкѣ уже довольно рано (въ 1585-мъ г.) возникаетъ г. Тюмень, а нѣсколько позже города Верхотурье (1598 г.) и Туринскъ (1600 г.), игравшіе въ послѣдующія эпохи, въ особенности первые два, выдающуюся роль въ исторіи сношеній Европейской Россіи съ Сибирью.

Городъ Верхотурье былъ въ XVII-мъ вѣкѣ первымъ сибирскимъ этапомъ на великомъ пути отъ Москвы къ бассейнамъ Енисея и Лены. Черезъ этотъ городъ шелъ правительственный путь въ Сибирь, по которому направлялось и главное торговое движеніе, имѣвшее, впрочемъ, и уже извѣстныя намъ болѣе южныя версіи (см. выше главу VI). Этотъ основной сибирскій путь шелъ отъ Москвы рѣками Москвою и Окою (на Коломну, Переяславль—Рязанскій, Касимовъ, Муромъ и Нижній-Новогородъ), рѣкою Волгою (Козмодемьянскъ и Казань), затѣмъ рѣкою Камою до г. Соликамска; переваливъ волокъ между городами Соликамскомъ и Верхотурьемъ, путь этотъ отъ послѣдняго города направлялся, сибирскими рѣками, на Туринскъ, Тюмень, Тобольскъ, Сургутъ, Нарымскъ до остроговъ Кетскаго и Енисейскаго и, далѣе, до бассейна р. Лены [342]). Уже самое направленіе этого великаго московско-сибирскаго пути предрѣшаетъ вопросъ о тѣхъ судоходныхъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и судостроительныхъ, центрахъ, которые неминуемо должны были возникнуть на его долгомъ протяженіи. Къ обозрѣнію этихъ судостроительныхъ центромъ мы и переходимъ въ нашемъ дальнѣйшемъ изложеніи.

Первымъ сибирскимъ судостроительнымъ центромъ было Верхотурье, считавшееся и первымъ отъ Москвы сибирскимъ городомъ. Здѣсь находился восточный конечный пунктъ большого камско-туринскаго междурѣчнаго волока (между городами Соликамскомъ и Верхотурьемъ), здѣсь находился сборный пунктъ для путешественниковъ и грузовъ, слѣдовавшихъ въ Сибирь, здѣсь снаряжались судовые караваны, предназначавшіеся къ слѣдованію на востокъ—въ бассейны великихъ рѣкъ сѣверно-азіатскаго материка. Представляется, въ силу всего этого, вполнѣ естественнымъ, что г. Верхотурье долженъ былъ развить значительное судостроеніе, способное удовлетворять весьма значительному уже и въ XVII-мъ столѣтіи русскому европейско-сибирскому транзиту. Мы уже знаемъ, что верхотурское судостроеніе было дѣломъ

342) Дополн. къ Актамъ Историч., т. II, № 69, стр. 170.

правительственнымъ, казеннымъ, находившимся въ непосредственномъ вѣданіи мѣстныхъ воеводъ; самая же постройка здѣсь судовъ вмѣнялась въ натуральную повинность какъ мѣстному населенію, такъ и поставщикамъ хлѣбныхъ грузовъ, доставлявшимъ сюда эти послѣдніе изъ ближайшихъ вятскихъ и пермскихъ районовъ. Любопытно, что въ Верхотурьи, какъ и въ портахъ Каспійскаго моря, правительство принимало на свое попеченіе устройство сообщенія по воднымъ путямъ: изъ г. Верхотурья отправлялись въ Сибирь казенные досчаники, предназначавшіеся, собственно, для правительственныхъ надобностей (перевозка посыльныхъ, начальныхъ и служилыхъ людей и казенныхъ грузовъ), но на которые, за плату, принимались также частные пассажиры и грузы. Надо полагать, что это казенное средство передвиженія успѣшно конкуррировало съ частными способами его, какъ представлявшее бо́льшія гарантіи скорости, удобствъ и безопасности долгаго плаванія по сибирскимъ рѣкамъ. Отправляясь изъ Верхотурья внутрь Сибири, проѣзжающіе какъ по казенной, такъ и по частной надобности, должны были имѣть установленныя подорожныя, которыя предъявлялись ими въ воеводскихъ канцеляріяхъ попутныхъ городовъ [343]).

Слѣдующимъ весьма важнымъ центромъ судоходной и судостроительной дѣятельности является г. Тобольскъ. Возникшій слѣдомъ за первымъ покореніемъ Сибири (въ 1587-мъ г.), Тобольскъ служилъ исходнымъ пунктомъ дальнѣйшаго русскаго движенія въ Сибирь и, будучи главнымъ административнымъ и торговымъ пунктомъ западной Сибири, первое время (до основанія городовъ Енисейска—1618 г., а затѣмъ Якутска—1632 г. и Иртутска—1669 г.) сохранялъ такое же первенствующее значеніе и по отношенію къ болѣе восточнымъ областямъ Сибири. Въ Тобольскѣ, съ его обширнымъ гостиннымъ дворомъ, сосредоточивались всѣ грузы, слѣдовавшіе какъ изъ Россіи въ Сибирь, такъ и изъ Сибири въ Россію; здѣсь находился сборный пунктъ для каравановъ, выходившихъ на р. Иртышъ болѣе южными, сравнительно съ верхотурскимъ, водными путями (именно рѣками Тагилемъ, Исетью, Міясомъ, Уйемъ); отъ Тобольска открывался уже свободный и многоводный путь въ рѣку Обь, а этою послѣднею на сѣверъ—къ побережьямъ Сѣвернаго океана, на востокъ и юго-востокъ—въ бассейнъ Енисея и къ подножью Алтая.

---

343) Шишонко: „Пермская Лѣтопись“, II, стр. 384; Васильевъ и Бехтеревъ: „Исторія Вятскаго края“, стр. 195—196; Дополн. къ Актамъ Историч., II, стр. 170; Костомаровъ: „Очеркъ торговли и пр.“, стр. 116.

Выдающееся гидрографическое и торговое положеніе Тобольска не могло не вызвать здѣсь усиленнаго судостроенія, во главѣ котораго опять таки, какъ и въ Верхотурьи, становится само правительство, организовавъ отправленіе отсюда царскихъ досчаниковъ, принимающихъ, въ дополненіе къ казеннымъ отправленіямъ, также частныхъ пассажировъ и частные грузы. Насколько значительными были казенные караваны, отправлявшіеся изъ Тобольска внизъ по Иртышу и Оби, видно уже изъ того, что весною 1639-го года, напримѣрь, здѣсь изготовлялись „въ Ленскую службу, въ ходъ до Маковскаго острогу", т. е. къ отправкѣ на Ленскій волокъ, сорокъ шесть досчаниковъ, на которыхъ предназначенъ былъ къ отправкѣ на р. Лену разнаго рода грузъ, въ томъ числѣ военные и хлѣбные запасы, жалованье служилымъ и разнымъ людямъ и пр. Изъ дошедшаго до насъ дѣла о снаряженіи этихъ досчаниковъ мы узнаемъ, что на каждый досчаникъ велѣно было отпустить по 300 аршинъ холста для парусовъ, по 32 сажени „варовыхъ" веревокъ, по 30-ти саженъ „возжей къ райнамъ", т. е. шкотовъ къ реямъ, по 14-ти саженъ „скутовъ" (шкотовъ?), по 34 сажени парусныхъ обшивокъ, по 100 саженъ бечевы, по 2 багра, по 100 скобъ, 10 ведеръ смолы и 3 пуда лыкъ для конопатки; сверхъ того, на каждые три дощаника положено было по одной завозной (служебной) лодкѣ. Каждый досчаникъ имѣлъ восемьнадцатисаженный парусъ (на который шло 300 аршинъ холста), но этотъ размѣръ не былъ для сибирскихъ досчаниковъ максимальнымъ: по поводу снаряженія казеннаго каравана 1639-го г. тобольскіе торговые люди, „которые хаживали до Маковскаго же острогу", представили замѣчаніе, что „у нихъ на досчаникахъ, для поспѣшенья (т. е. для скорости хода), бываютъ парусы по 600 и по 700 аршинъ въ парусѣ". Мы видимъ, такимъ образомъ, что въ вѣданіи тобольскихъ воеводъ находились готовыя суда и склады судовыхъ принадлежностей,—нѣчто въ родѣ рѣчного „адмиралтейства", при которомъ имѣлись, конечно, и судостроительныя верфи. Отсюда отпускались матеріалы и для судостроенія на другихъ сибирскихъ рѣкахъ; такъ, съ только что упомянутымъ нами казеннымъ караваномъ отправлены на Ленскій волокъ судостроительные и судовые матеріалы—„про запасъ для судоваго дѣла, которые суда дѣлать перешедши Ленскій волокъ на Ленѣ рѣкѣ: скобы и гвозди, и парусы, и канаты, и бечева, и всякія судовыя снасти и якори, сколько будетъ надобно" [344]).

[344]) Дополн. къ Актамъ Историч., II, стр. 166—169.

Часть судовъ и грузовъ тобольскихъ каравановъ разсѣявались по попутнымъ острогамъ и урочищамъ, остальная же часть ихъ вступала изъ Оби въ рѣку Кеть и достигала Маковскаго острога, откуда простирался 89-ти верстный волокъ къ рѣкѣ Кеми, лѣвому притоку Енисея, или же непосредственно къ г. Енисейску,—что давало, впрочемъ, нѣсколько бо́льшее волоковое протяженіе.

Г. Енисейскъ былъ слѣдующимъ, за Тобольскомъ, важнымъ пунктомъ сибирской торговли. Географическое положеніе этого города сдѣлало его и значительнымъ судовымъ центромъ, такъ какъ отъ этого города шелъ передаточный водный путь къ бассейну р. Лены,—къ столь извѣстному въ исторіи сибирскаго судоходства „Ленскому Волоку". Преодолѣвъ кеть—кемскій волокъ гужевымъ путемъ, тобольскіе грузы сосредоточивались у г. Енисейска, гдѣ ихъ снаряжали въ дальнѣйшій водный путь по рѣкамъ Верхней Тунгускѣ и Илиму—до Илимскаго острога или „Ленскаго Волока". На обязанности енисейскихъ воеводъ лежали заботы „обо всемъ ленскомъ отпускѣ", „о судахъ и о всякихъ судовыхъ снастяхъ", т. е. о снаряженіи каравановъ къ Ленскому волоку, причемъ дача для этихъ каравановъ гребцовъ составляла натуральную повинность мѣстныхъ служилыхъ и жилецкихъ людей, посадскихъ и крестьянъ,—повинность, отъ которой тѣ всемѣрно старались, какъ это усматривается изъ дошедшихъ до насъ актовъ, отдѣлаться, ссылаясь на трудность и разорительность для нихъ этого вида государевой службы [345]).

Намъ уже извѣстны тѣ непомѣрныя трудности, которыя, вмѣстѣ съ крайнею продолжительностью плаванія, ожидали енисейскіе караваны по пути къ Ленскому Волоку – на рѣкѣ Тунгускѣ и, въ особенности, на ея притокѣ Илимѣ. Рѣчной путь продолжался здѣсь до Илимскаго острога, болѣе извѣстнаго подъ наименованіемъ „Ленскаго Волока", такъ какъ отсюда начинался гужевой волоковый путь къ верховьямъ рѣки Муки, гдѣ снова возобновлялось водное сообщеніе,—но уже въ предѣлахъ бассейна „великой рѣки" Лены.

Положеніе Илимскаго острога или „Ленскаго Волока" на линіи сообщенія между двумя обширными водными бассейнами выдвинуло впередъ весьма серьезное торговое значеніе этого пункта, которое намъ уже въ достаточной степени извѣстно. Мы знаемъ, что здѣсь уже во второй четверти XVII-го вѣка возникли гостинный дворъ, таможня, товарные склады, казенные постоялые дворы для

---

[345]) Дополн. къ Актамъ Историч., II, стр. 170—171, 173.

пріѣзжихъ и всякаго рода приспособленія для зимовокъ. Возникли здѣсь и особые виды промышленности, направленные къ передачѣ грузовъ и путешественниковъ черезъ волокъ, возникла и весьма оживленная судостроительная дѣятельность.

Илимскій острогъ или Ленскій Волокъ явился четвертымъ крупнымъ центромъ судостроенія на великомъ сибирскомъ водномъ пути, причемъ это судостроеніе было здѣсь съ одной стороны—дѣломъ царскимъ, казеннымъ, съ другой же стороны служило предметомъ частной промышленности. Мы имѣемъ свидѣтельства о весьма значительной частной торговлѣ здѣсь какъ готовыми судами, такъ и принадлежностями для судостроенія и судоходства, благодаря чему Илимскій острогъ въ навигаціонное время принималъ отпечатокъ настоящей судовой ярмарки. Промышленность эта находилась въ вѣданіи таможенныхъ властей г. Енисейска, къ которому приписанъ былъ Илимскъ въ административномъ отношеніи, на мѣстѣ же вѣдалась таможеннымъ цѣловальникомъ, назначавшимся изъ Енисейска и въ рукахъ котораго сосредоточено было все управленіе таможенными торговыми сборами на Ленскомъ Волокѣ. Этотъ цѣловальникъ въ 1639 г. обязанъ былъ, въ силу даннаго ему наказа, взимать съ продаваемыхъ судовъ и судовыхъ принадлежностей „порублевую“ пошлину въ размѣрѣ: съ служилыхъ людей и пашенныхъ крестьянъ—по 2 деньги, съ посадскихъ, торговыхъ и промышленныхъ людей —по 1 алтыну отъ каждаго рубля. Продавались здѣсь, конечно, суда не только мѣстной постройки, но и суда, прибывшія съ рѣкъ енисейскаго и обскаго бассейновъ, изъ которыхъ суда легкой конструкціи, выполнивъ предназначенный имъ рейсъ, продавались (какъ и въ наши дни) на сломъ, суда же болѣе прочной конструкціи предназначались къ обратному, на этотъ разъ уже низовому, рейсу и могли служить предметомъ рыночной купле-продажи; въ ленскій бассейнъ суда эти не шли, такъ какъ немыслимымъ представлялось переправлять ихъ черезъ трудный и пересѣченный илимо-ленскій волокъ.

До нашихъ дней сохранилась „Наказная память“ 1639-го года о сборѣ на Ленскомъ Волокѣ пошлинъ, которая знакомитъ насъ съ видами судовъ, служившихъ въ Илимскомъ острогѣ предметомъ купле-продажи, а слѣдовательно и плававшихъ по рѣкамъ Енисейскаго бассейна. Въ этомъ любопытномъ актѣ говорится о продажѣ на Ленскомъ Волокѣ лѣса („хоромнаго, и тесъ, и драницы, и скалы“), судовыхъ принадлежностей („парусы и всякіе судовые снасти“) и, наконецъ, готовыхъ судовъ, причемъ дается перечис-

леніе видовъ этихъ послѣднихъ,—а именно: досчаники, шитики, каюки зырянскіе, струги, набойни, малыя лодки и „всякіе большіе и малые суда“ [346]).

Типъ старинныхъ русскихъ досчаниковъ намъ уже извѣстенъ. Это были плоскодонныя грузовыя суда, длиною въ десять и болѣе саженъ, приспособленныя къ ходу и на веслахъ, и на парусахъ, и при помощи бечевной тяги. Суда этого вида были въ большомъ употребленіи въ Камскомъ бассейнѣ („пермскіе досчаники“), откуда этотъ судовой типъ, конечно, и перешелъ на рѣки сибирскія. Мы уже знаемъ, что сибирскіе досчаники, служившіе главнымъ средствомъ сообщенія по рѣкамъ Сибири, отличались парусами огромныхъ размѣровъ: на одинъ такой парусъ (18-ти саженный) употреблялось 300 аршинъ холста,—средняя норма, увеличивавшаяся до 600—700 аршинъ въ томъ случаѣ, если судну хотѣли придать бóльшую скорость хода.

Шитики были судами исключительно сѣверными и существовали у нашихъ бѣломорскихъ поморянъ еще въ XVIII-мъ столѣтіи. Въ основу шитика, имѣвшаго до 35-ти футовъ длины, при ширинѣ до 14-ти футовъ, клалось выдолбленное изъ одного дерева днище („труба“), къ которому „нашивались“ (откуда и самое названіе судна)“,—обыкновенно ивовыми прутьями,—боковыя доски, пазы же проконопачивались мохомъ; снасти и паруса для шитиковъ часто дѣлались изъ оленьихъ кожъ, якоря—деревянные, съ подвязками изъ камней [347]). Не смотря на примитивную конструкцію этихъ судовъ, на нихъ рѣшались даже выходить въ море. Несомнѣнно, что шитики перешли на сибирскія рѣки съ водныхъ путей бѣломорскаго бассейна, появившись, прежде всего, въ сопредѣльныхъ съ печорскимъ бассейномъ низовьяхъ р. Оби, которымъ эти суда могли быть извѣстны много раньше эпохи начальнаго покоренія Сибири.

Съ судами, носившими названіе зырянскихъ каюковъ, мы уже встрѣтились при описаніи судовъ бѣломорскаго и волжскаго бассейновъ, причемъ имѣли случаи отмѣтить различіе въ типѣ и назначеніи каюковъ, плававшихъ въ этихъ двухъ бассейнахъ. Мы не имѣемъ свѣдѣній относительно типа одноименнаго судна рѣкъ сибирскихъ, но для насъ представляетъ интересъ эпитетъ „зырянскій“, прилагаемый къ сибирскому каюку. Этотъ эпитетъ указываетъ намъ путь, которымъ проникъ на рѣки Сиби-

---

346) Дополн. къ Актамъ Историч., II, № 67.

347) Веселаго: „Очеркъ русской морской исторіи“, стр. 16 и 53.

ри типъ судна, извѣстный подъ названіемъ каюка; онъ, очевидно, принесенъ сюда зырянами, задолго до эпохи Ермака выступавшими піонерами торгово-промышленной дѣятельности въ низовьяхъ р. Оби, давшими свои названія (напримѣръ—Сосва, Сыгва и др.) нѣкоторымъ нижне-обскимъ притокамъ и явившимися здѣсь предшественниками русскаго элемента. Такимъ образомъ эти „зырянскіе“ каюки, наряду съ шитиками, начальною и весьма раннею родиною своею въ Сибири должны считать рѣки обь-печорскаго водораздѣла.

Остальныя судовыя наименованія интересующаго насъ акта: набойня, стругъ и лодка—никакихъ поясненій не требуютъ; это суда тѣхъ же типовъ, съ которыми мы, подъ тѣми же названіями, познакомились при обзорѣ судового дѣла въ русско-европейскихъ рѣчныхъ бассейнахъ.

Разставшись съ своими судами въ Илимскомъ острогѣ, грузы и путешественники слѣдовали сухимъ путемъ къ верховьямъ рѣки Муки, принадлежащей уже къ ленскому бассейну. Этотъ переходъ былъ невеликъ—онъ требовалъ всего одного дня хода для пѣшаго человѣка съ ношею; тѣмъ не менѣе на рѣкѣ Мукѣ ленскій судовой караванъ составиться еще не могъ вслѣдствіе мелководья какъ этой рѣки, такъ и рѣкъ Купы и Куты, которыя нужно было преодолѣть, прежде нежели войти въ Лену. Эти рѣки были настолько мелководны, что по нимъ,—какъ выражается современный актъ,—„и порожее судно не пройдетъ“, почему грузы сплавлялись ими до р. Лены на плотахъ, что отнимало четверо сутокъ времени [348]).

Достигнувъ рѣки Лены, грузы собирались въ новый, уже ленскій, судовой караванъ, являвшійся по счету отъ г. Верхотурья четвертымъ (первый—отъ Верхотурья до Тобольска, второй—отъ Тобольска до Маковскаго, третій—отъ Енисейска до Илимска). Устье р. Куты, у котораго выходили на рѣку Лену обь-енисейскіе грузы, представляло собою весьма важный съ точки зрѣнія передаточной промышленности пунктъ. Здѣсь собирались караваны, предназначавшіеся къ отправленію внизъ по Ленѣ—обширному водному пути, открывавшему доступъ къ Ледовитому океану, Охотскому морю и къ бассейну р. Амура; отсюда открывался, верховьями Лены, путь и въ Прибайкалье. Этотъ пунктъ выхода на р. Лену великаго сибирскаго воднаго пути могъ быть названъ въ XVII-мъ вѣкѣ ключемъ русскихъ сообщеній съ вос-

348) Дополн. къ Актамъ Историч., II, стр. 245.

точною Сибирью и нынѣшнею Приморскою областью. Не представляется, поэтому, ничего удивительнаго въ томъ, что въ этой дикой и еще малозаселенной въ то время мѣстности уже рано, именно вслѣдъ за открытіемъ береговъ Лены, неминуемо долженъ былъ возникнуть значительный судостроительный центръ. Такимъ центромъ и явилось устье рѣки Куты, у котораго уже въ 1639-мъ году основанъ былъ извѣстнымъ восточно-сибирскимъ авантюристомъ Хабаровымъ солеваренный заводъ, существующій и до настоящаго времени подъ наименованіемъ казеннаго Усть-Кутскаго (Иркутской губ., киренскаго округа), а слѣдомъ затѣмъ, какъ это всегда практиковалось въ то время, возникъ при этомъ заводѣ и Усть-Кутскій острожекъ. Слѣдуетъ полагать, что этотъ то Усть-Кутскій острожекъ и сдѣлался мѣстнымъ центромъ судовой и судостроительной промышленности, что здѣсь образовалось такое же судовое торжище для судоходныхъ отправленій внизъ и вверхъ по р. Ленѣ, какое существовало въ Илимскомъ острогѣ для низовыхъ отправленій енисейско-обскихъ.

Мы имѣемъ вполнѣ опредѣленныя свидѣтельства относительно такого именно значенія интересующей насъ мѣстности. Дошедшее до нашихъ дней оффиціальное и весьма интересное описаніе пути отъ г. Енисейска до устья р. Куты, относящееся къ 1640—1641 г.г., констатируя мелководье рѣкъ Муки, Купы и Кута, благодаря которому въ меженное время грузы сплавлялись ими въ р. Лену лишь на плотахъ, добавляетъ, что „на Мукѣ и на Купѣ дѣлаютъ суды, и нагрузя съ запасомъ сплываютъ на Лену за льдомъ вешнею порою“. Это свидѣтельство даетъ намъ основаніе предположить, что судостроеніе уже въ концѣ первой половины XVII-го вѣка составляло по теченіямъ этихъ рѣкъ предметъ болѣе или менѣе развитой и обширной промышленности. Кромѣ частнаго судостроенія, при устьи Куты производилось и судостроеніе казенное, разсчитанное на потребности правительственныхъ транспортовъ, слѣдовавшихъ на рѣку Лену отъ Москвы, Верхотурья, Тобольска, Енисейска и попутныхъ пунктовъ отправленія. Въ 1639 г. съ казеннымъ караваномъ, снаряженнымъ въ Тобольскѣ „въ Ленскую службу“, отправляются судостроительныя и судовыя принадлежности „для судового дѣла, которые суды дѣлать перешедши Ленскій волокъ на Ленѣ рѣкѣ, въ чемъ дойти до Ленскаго острога (Якутска) и для судовъ же, что дѣлать въ Ленскомъ острогѣ“. Здѣсь ясно различается судостроеніе „перешедше Ленскій волокъ на Ленѣ рѣкѣ“, т. е. у Усть-Кутска, въ верхнемъ плёсѣ Лены, и

судостроеніе „въ Ленскомъ острогѣ“, т. е. въ Якутскѣ,—уже въ среднемъ теченіи Лены [349]).

Изъ только что цитированнаго текста усматривается, что слѣдующимъ судостроительнымъ центромъ на р. Ленѣ, уже въ серединной части теченія этой рѣки, являлся Якутскій (или Ленскій) острогъ. Съ возведеніемъ этого острога въ значеніе административнаго центра вновь основаннаго (съ 1640 г.) обширнаго Якутскаго воеводства, компетенція котораго была распространена на всю нынѣшнюю восточную Сибирь и области Приамурскую и Приморскую, казенное судостроеніе находилось здѣсь въ ближайшемъ вѣданіи мѣстныхъ воеводъ. Лѣсныя богатства края представляли обильныя средства къ судостроенію, необходимыя же принадлежности какъ для постройки судовъ, такъ и для ихъ снаряженія (металлическія скрѣпленія, гвозди, якоря, паруса, канаты, бечева и др.), доставлялись, какъ мы это видѣли, изъ городовъ западно-сибирскихъ и, преимущественно, изъ Тобольска.

Имѣется, наконецъ, указаніе (отъ 1660-го года) на производство торга судама,—что заставляетъ предполагать и постройку ихъ здѣсь,—и въ Охотскомъ острогѣ, т. е. въ пунктѣ выхода изъ бассейна Лены къ Охотскому морю, причемъ здѣсь имѣлись въ продажѣ тѣ же виды судовъ (досчаники, шитики, каюки, струги, набойни), какіе плавали и по рѣкамъ западной Сибири и которые въ третьей четверти XVII-го вѣка сдѣлались, слѣдовательно, свойственными и рѣчнымъ путямъ Сибири Восточной [350]).

Отмѣтимъ, въ заключеніе, еще одно свидѣтельство относительно судовъ, плававшихъ по р. Ленѣ между Усть-Кутскомъ и Якутскомъ, имѣющееся въ описаніи (1675 г.) остроговъ и зимовьевъ, подвѣдомственныхъ якутскимъ воеводамъ: „А плавають съ усть Куты рѣки до Якуцкого,—читаемъ здѣсь,—на кочахъ, и на дощаникахъ, и на баркахъ, и на плотахъ“. Въ этомъ свидѣтельствѣ любопытно указаніе на „кочи“, которыя были, какъ мы ниже увидимъ это, судами собственно мореходными, но которыя поднимались, такимъ образомъ, вверхъ по Ленѣ не только до Якутска, но даже до устья Куты; интересно здѣсь и наименованіе „барка“—въ значеніи рѣчнаго судна, вообще [351]).

Наше предшествовавшее изложеніе коснулось лишь наиболѣе значительныхъ, такъ сказать центральныхъ, пунктовъ судостроенія, возникшихъ съ конца XVI-го вѣка по протяженію магистраль-

[349]) Дополн. къ Актамъ Историч., II, стр. 245 (№ 89) и 168 (№ 69).
[350]) Дополн. къ Актамъ Историч., IV, № 81, стр. 211.
[351]) Дополн. къ Актамъ Историч., VI, № 136, стр. 403.

наго сибирскаго воднаго пути. Помимо этихъ центровъ, по многочисленнымъ рѣчнымъ теченіямъ Сибири въ XVII-мъ вѣкѣ имѣлось, конечно, не мало и другихъ, менѣе значительныхъ или чисто мѣстныхъ, судостроительныхъ пунктовъ, свѣдѣніями относительно которыхъ мы, однако, не располагаемъ.

Не однимъ рѣчнымъ воднымъ сообщеніямъ довелось сыграть выдающуюся роль въ историческихъ судьбахъ Сибири и въ начальномъ процессѣ русскаго торгово-промышленнаго и колонизаціоннаго движенія сюда. Значительная роль выпала въ этомъ отношеніи и на долю морскихъ путей сообщенія, пользованіе которыми не могло не вызвать къ жизни морского судостроенія, къ обзору котораго мы въ настоящее время и должны будемъ перейти.

Мы въ своемъ мѣстѣ уже имѣли случай убѣдиться въ томъ, что прилегающія къ западно-сибирскому материку прибрежныя части Сѣвернаго Ледовитаго океана рано сдѣлались извѣстными новгородскимъ и бѣломорскимъ поморамъ—промышленникамъ, во всякомъ случаѣ на много ранѣе не только эпохи начальнаго покоренія Сибири Ермакомъ, но, быть можетъ, ранѣе даже открытія сѣверныхъ континентальныхъ путей въ нижнюю долину р. Оби; поморскіе мореходы хаживали, въ своихъ утлыхъ судахъ, на промысловые поиски къ устьямъ рѣкъ Оби и Енисея еще тогда, когда нашимъ предкамъ совершенно невѣдомы были внутренніе водные пути къ низовьямъ этихъ рѣкъ,—пути, направляющіеся изъ глубины сѣверно-азіатскаго материка, отъ уже извѣстнаго намъ великаго сибирскаго воднаго пути, прорѣзывающаго весь сибирскій континентъ отъ средняго Урала до береговъ Охотскаго моря.

Само собою разумѣется, что начальное покореніе Сибири, отдавшее Московскому государству владычество надъ среднимъ бассейномъ Оби и открывшее русскимъ людямъ свободный выходъ этою рѣкою въ Обскую губу и въ Сѣверный океанъ, должно было дать толчокъ развитію сибирскаго морского судоходства и морского судостроенія, какъ болѣе поздними, по времени, стимулами ихъ развитія должно было послужить достиженіе нашими предками побережій восточной части Сѣвернаго океана—на сѣверовостокѣ, береговъ Охотскаго моря—на востокѣ.

Интереснымъ представляется тотъ фактъ, что въ концѣ XVI-го и въ началѣ XVII-го вѣковъ наблюдается стремленіе правительства взять въ свои руки дѣло сибирскаго морского судостроенія, подобно тому, какъ такая же правительственная иниціатива въ значительной степени проявляла себя, какъ мы это видѣли, и въ

дѣлѣ устройства сообщенія по рѣчнымъ воднымъ путямъ Сибири. Въ 1600-мъ г., въ царствованіе Бориса Годунова, на р. Тазѣ, впадающей въ восточную часть Обской губы, извѣстную подъ названіемъ губы Тазовской, основанъ былъ острогъ Мангазея (Старая), получившій значеніе этапа русскаго промышленнаго и колонизаціоннаго движенія къ низовьямъ Енисея, къ берегамъ котораго онъ, впослѣдствіе, и былъ перенесенъ (нынѣшній г. Туруханскъ). И вотъ, вслѣдъ за основаніемъ Мангазеи, состоялось царское повелѣніе о построеніи „для Мангазейскаго хода“ пятнадцати „судовъ морянокъ“,—т. е. цѣлой флотиліи“, предназначавшейся для плаванія по Сѣверному океану. Эти суда—морянки, какъ они названы въ современной царской грамотѣ, не должны вводить насъ въ заблужденіе своимъ наименованіемъ: эпитетъ „морянка“—имѣетъ въ данномъ случаѣ нарицательное значеніе, въ смыслѣ обозначенія морского судна, вообще, и мы не должны придавать ему характера видового, въ смыслѣ выраженія понятія точно опредѣленнаго судового типа; несомнѣнно, что мы имѣемъ здѣсь дѣло съ тѣмъ примитивнымъ типомъ морскихъ судовъ, которыя были въ XVII-мъ вѣкѣ, подъ названіемъ „кочъ“, весьма распространены по морскимъ побережьямъ Сибири. „Морянки“ эти строились въ Верхотурьи, откуда ихъ легко было сплавить на рѣку Тазъ рѣками Турою, Тоболомъ, Иртышемъ, Обью и Обскою губою; дѣло ихъ сооруженія находилось въ ближайшемъ вѣданіи мѣстнаго воеводы. Всѣ „судовыя снасти“, т. е. принадлежности для оснастки морянокъ, были въ 1602-мъ году доставлены на Верхотурье изъ Ярославля и Вологды; въ числѣ этихъ принадлежностей значатся: канаты и веревки для такелажа („шеймы“, веревки „варовыя“, „кубасныя“ и „завозныя“, „дроги“, „пайны“, „пояса“, „возжи“, „скуты“, парусныя обшивки), три тысячи аршинъ холста для парусовъ и двадцать якорей „двоерогихъ“ [352]). Дальнѣйшая судьба этой морской сибирской флотиліи царя Бориса—намъ неизвѣстна.

Признавъ мангазейскія морянки 1602-го года общимъ, нарицательнымъ, наименованіемъ мореходныхъ судовъ, мы будемъ имѣть передъ собою лишь два судовыхъ термина, встрѣчающихся въ источникахъ XVII-го вѣка для обозначенія сибирскихъ морскихъ судовъ. Это названія—„шитикъ“ и „коча“.

Первый изъ этихъ судовыхъ терминовъ намъ уже знакомъ. Шитиками, какъ мы это видѣли выше, назывались однодерев-

[352]) Акты Историческіе, т. II, № 345.

ныя набойныя суда какъ рѣчного, такъ и морского плаванія. Допетровская Русь, въ чемъ мы не разъ имѣли случаи убѣдиться, не знала твердаго разграниченія между судами морскими и рѣчными: морскія суда нерѣдко поднимались вверхъ по теченіямъ рѣкъ (напримѣръ кочи, доходившія до верховыхъ плёсовъ р. Лены); рѣчныя суда, въ свою очередь, отваживались покидать устья своихъ рѣкъ, неся вспомогательныя службы на взморьяхъ и предпринимая недалекія каботажныя плаванія. Во всякомъ случаѣ шитики, какъ суда малаго водоизмѣщенія и слишкомъ легкой конструкціи, едва ли могли имѣть значеніе сколько нибудь серьезныхъ морскихъ судовъ, ограничивая свою роль передаточною и промысловою службою въ устьяхъ рѣкъ и вдоль ближайшихъ морскихъ побережій.

Типомъ сибирскихъ судовъ уже исключительно почти морскаго назначенія были—к о ч и. Напрасными оказались бы наши попытки приложить къ этимъ своеобразнымъ русскимъ судамъ современныя намъ представленія о мореходныхъ судахъ хотя бы сколько нибудь серьезной и отвѣчающей требованіямъ корабельной архитектуры конструкціи. Къ постройкѣ старинныхъ русскихъ кочей не примѣнялись никакіе сложные технические пріемы и приспособленія, не требовалось для ихъ сооруженія и никакихъ знаній спеціальнаго характера. Традиціонныя русскія „смѣкалка“ и „сноровка“, съ придачею извѣстной дозы опыта—таковы тѣ строительныя данныя, съ которыми смѣло приступалъ русскій поморъ или „опытовщикъ“ къ нелегкому дѣлу кораблестроенія. Задумывалъ такой поморъ-опытовщикъ идти въ море за звѣремъ или „рыбьимъ зубомъ“, или попытать новыхъ промысловъ, или поискать „новыхъ землицъ“ подъ государеву высокую руку, собиралъ себѣ товарищей, составлялъ „ватагу“—и, вооружившись топоромъ, смѣло приступалъ къ сооруженію себѣ самодѣльнаго судна, благо лѣса повсюду росло много, контроля же надъ судостроеніемъ и регламентаціи судостроительнаго дѣла никакихъ въ ту пору еще не существовало. Грузилъ онъ свое утлое суденышко необходимымъ „запасцомъ“—и безстрашно пускался на открытые, нерѣдко еще невѣдомые, морскіе просторы, не только безъ необходимыхъ навигаціонныхъ знаній, но даже безъ картъ и компаса, все свое упованіе полагая на Бога, на счастье, да на пресловутое русское „авось“. Случалось и такъ, что, потерпѣвъ на морѣ крушеніе или же выйдя къ морю въ легкихъ рѣчныхъ судахъ, которыя приходилось здѣсь бросать, промышленники наскоро, нерѣдко на совершенно пустынномъ побережьи, сколачивали себѣ изъ ростущаго

вокругъ лѣса „кочу", кое-какъ вооружали ее, снабжали деревяннымъ якоремъ-„кошкою" и отчаянно пускались на ней въ морѣ. Исторія русско-сибирскихъ экспедицій XVII-го вѣка изобилуетъ эпизодами только что указаннаго характера. Одинъ изъ актовъ второй половины XVII-го вѣка, описывая путь отъ Майскаго (на р. Маѣ) зимовья къ тунгусамъ Охотскаго моря, заявляетъ: „Отъ того Майскаго зимовья къ морю ходу, черезъ хребетъ, на нартахъ, полсемы недѣли, а у моря сдѣлавъ кочи, моремъ, парусомъ, къ тѣмъ тунгусамъ четверты сутки". Можно представить себѣ мореходныя и иныя качества этихъ на живую руку сколоченныхъ кочъ, строить каковыя приходилось всѣмъ путникамъ, добравшимся до пустыннаго берега Охотскаго моря и отсюда желавшимъ попасть на заселенное тунгусами побережье этого моря, для чего требовалось четверо сутокъ морского паруснаго хода! [353]).

Не безинтереснымъ представляется описаніе морского плаванія на кочахъ, относящееся къ 1600-мъ году и находящееся въ ближайшемъ соотношеніи съ основаніемъ на р. Тазѣ города Мангазеи. Въ этомъ году партія изъ сотни березовскихъ казаковъ послана была, подъ начальствомъ князя Шаховскаго, изъ Березовскаго острога на рѣку Тазъ, для развѣдки мѣстности и для основанія здѣсь поселенія. Назначенные въ экспедицію казаки начали съ того, что построили себѣ въ Березовѣ суда—„такъ какъ могли", замѣчаетъ историкъ Сибири, академикъ І. Е. Фишеръ, добавляя, что суда этого рода въ Россіи назывались—„кочами". Суда эти были плоскодонныя, съ одною палубою; имѣя 12 саженъ длины, они были построены изъ одного дерева, такъ что деревянными были въ нихъ гвозди и другія судовыя скрѣпленія. Ходить въ этихъ судахъ можно было какъ греблею, такъ и на парусѣ, въ послѣднемъ случаѣ пользуясь только прямымъ вѣтромъ, такъ какъ на этихъ кочахъ нельзя было ни лавировать, ни даже пользоваться частью вѣтра. „Европеецъ,—замѣчаетъ Фишеръ,—едва отважился бы итти на такихъ худыхъ судахъ по морю, съ котораго никогда ледъ не сходитъ; между тѣмъ архангелогородцы въ прежнія времена не знали ни о какихъ другихъ морскихъ судахъ и ходили на нихъ въ Мезень, въ Пустозеро, да и въ Новую Землю". Изъ этихъ послѣднихъ словъ Фишера, лично знавшаго Сибирь половины XVIII-го столѣтія и, быть можетъ, еще заставшаго здѣсь подобіе старыхъ кочей, слѣдуетъ заключить, что родиною сибирскихъ кочей—было бѣломорское поморье, от-

[353]) Дополн. къ Актамъ Историч., VI, стр. 404.

куда этотъ судовой типъ проникъ и къ сѣвернымъ побережьямъ Сибири. Морская экспедиція кн. Шаховскаго окончилась печально: часть его кочей потерпѣла въ Обской губѣ аварію, самъ же онъ съ оставшимися судами ошибся въ курсѣ и, вмѣсто Таза, вошелъ въ другую рѣку, откуда добрался до мѣста назначенія, съ помощью самоѣдовъ, уже сухопутно [354]). Въ томъ же году основанъ былъ Мангазейскій острогъ, а въ г. Верхотурьѣ заложена была для него уже извѣстная намъ флотилія „морянокъ".

Изъ всего того, что сказано было нами о кочахъ, съ несомнѣнною ясностью подверждается крайняя примитивность и простота конструкціи этого своеобразнаго сибирскаго морского судна, на которомъ какъ нельзя ближе оправдывается, а, быть можетъ, находитъ себѣ и историческое объясненіе, извѣстная русская народная поговорка: „Тяпъ, да ляпъ—и вышелъ корабль". Въ этомъ отношеніи сибирская „коча" весьма тѣсно сближается съ своимъ собратомъ—старинною „бусою" Каспійскаго моря, которую, по ея конструкціи, иностранный писатель (Олеарій) сравнивалъ съ деревянною ванною для купанья, а русскій морякъ петровской эпохи (Соймоновъ)—съ брусяною избою топорной работы. Едва ли, даже, оба эти судна,—и каспійская буса, и сибирская коча,—не представляютъ собою одинъ и тотъ же судовой типъ, съ двумя различными, мѣстнаго характера, наименованіями.

Кочи, бусы,—да и большая часть остальныхъ старинныхъ, до-петровскихъ, русскихъ судовъ,—принадлежали, по способу своей постройки, къ типу судовъ, окрещенному Петромъ Великимъ названіемъ судовъ „старомандерныхъ". Характерными чертами этихъ старомандерныхъ судовъ являлись: постройка ихъ изъ бревенъ и досокъ топорной обработки и деревянныя скрѣпленія частей судна; и то и другое, помимо непроизводительной траты лѣсостроительнаго матеріала, способствовало крайней безформенности судна, его неуклюжсти, непрочности и тяжести на ходу. Обративъ свое зоркое вниманіе на крайнюю неудовлетворительность техники русскаго судостроенія, Петръ Великій велѣлъ строить впредь суда изъ досокъ пильной обработки, съ металлическими скрѣпленіями и съ нѣкоторыми другими техническими усовершенствованіями, давъ этимъ судамъ новой конструкціи, въ противоположность судамъ старой постройки, названіе судовъ—„новомандерныхъ". Преобразователь Россіи боролся весьма энергичными мѣрами съ приверженностью русскихъ водоходовъ къ

[354]) Фишеръ: „Сибирская исторія и пр." (изд. 1774 г.), стр. 204—206.

судамъ старой системы: староманерныя суда облагали пенями, собственникамъ ихъ угрожалось наказаніями, самыя суда рубили и жгли; запрещеніе топорной обработки судовыхъ досокъ, съ замѣною ея обработкою пильною, нашло себѣ откликъ и въ „Уставѣ купеческаго водоходства“ 1781-го года.

Если незатѣйливо было самое устройство старинныхъ сибирскихъ кочей, то еще болѣе упрощеннымъ бывало ихъ снаряженіе. Не говоря уже о деревянныхъ судовыхъ скрѣпленіяхъ, для кочей иногда дѣлали, по словамъ Фишера, даже деревянные якоря, къ которымъ подвязывали, для тяжести, „великіе камни“. Нужда иногда заставляла употреблять на этихъ судахъ, взамѣнъ канатовъ—ремни, вырѣзанные изъ оленьихъ кожъ, взамѣнъ парусовъ—сыромятныя оленьи кожи, что, впрочемъ, практиковалось въ Сибири еще и во времена самого автора „Сибирской исторіи“ [355]).

Таковы были тѣ немудрящія и примитивныхъ постройки и снаряженія морскія суда, на которыхъ русскіе сибиряки XVII-го вѣка неустрашимо пускались въ свои отчаянныя морскія экспедиціи, уже знакомыя читателямъ изъ VI-ой главы нашего настоящаго труда. Смѣло выходили они въ нихъ на негостепріимный просторъ приполярныхъ морей, выдерживая здѣсь борьбу съ бурями, льдами, лишеніями, достигая крайнихъ сѣверо-восточныхъ оконечностей азіатскаго материка, за цѣлое почти столѣтіе до капитана Беринга обогнувъ даже этотъ материкъ (экспедиція Дежнева) проливомъ, отдѣляющимъ Азію отъ Америки. Много безвѣстныхъ русскихъ смѣльчаковъ нашли себѣ смерть въ этихъ экспедиціяхъ, много костей отважныхъ піонеровъ русскаго движенія на крайній азіятскій востокъ погребено въ пучинахъ Сѣвернаго океана и восточно-азіятскихъ морей и заливовъ, но за то на этихъ безвѣстныхъ и далекихъ подводныхъ могилахъ созидалась вся исторія географическихъ открытій на сѣверо-востокѣ Азіи, созидалось мощное зданіе русскаго владычества у береговъ Тихаго океана, на Амурѣ, вдоль далекихъ побережій Сѣвернаго океана.....

Велики были силы почина, неустрашимой воли и настойчивой энергіи, проявленныя нашими сибирскими „Кортесами“ и „Пизарро“ XVII-го вѣка. Но пусть же современники мощныхъ морскихъ колоссовъ, силою пара разсѣкающихъ въ наши дни покорныя имъ воды океановъ и морей, вспомнятъ иногда благодарнымъ словомъ и тѣ несчастныя, „староманерныя“ даже для петровскй эпохи, сибирскія кочи добраго стараго времени, на которыхъ русскіе смѣль-

---

[355]) Фишеръ: „Сибирская исторія и пр.“, стр. 373, прим. 41.

чаки XVII-го вѣка стойко воспитывали въ себѣ морской духъ и морскія качества, всегда отличавшіе и отличающіе собою тружениковъ русскаго мореходнаго дѣла и съ такою неудержимою силою прорвавшіеся, въ концѣ того же вѣка, въ страстной и экспансивной натурѣ юнаго царя-Преобразователя.

Вѣкъ Петра Великаго, открывающій собою новую эру въ исторіи русскаго судоходства и русскаго судостроенія, въ настоящее время не можетъ служить предметомъ нашего изложенія.

Алфавитный указатель.

Цѣлесообразность предлагаемаго алфавитнаго указателя должна представляться безспорною для лицъ, которымъ приходилось имѣть дѣло съ работами историко-географическаго характера.

Въ разработкѣ плана указателя автору довелось считаться, съ одной стороны—съ желаніемъ дать въ немъ возможно подробный справочникъ къ включенному въ трудъ обширному историко-географическому матеріалу, съ другой стороны—съ необходимостью избѣгнуть излишней громоздкости указаній къ тексту.

Преслѣдуя задачу примиренія этихъ двухъ требованій, авторъ рѣшилъ *полностью* включить въ эту заключительную часть своего труда указанія, непосредственно касающіяся кардинальной части работы,—т. е. историческаго описанія водныхъ бассейновъ, системъ и путей сообщенія, по отношенію же къ остальнымъ предметамъ содержанія труда ограничиться указаніями *лишь самаго существеннаго характера.*

Только что высказаннымъ объясняется то обстоятельство, что предлагаемый указатель обнимаетъ собою содержаніе только первыхъ двухъ очерковъ настоящаго труда (главы I—VI), не распространяясь на третій очеркъ (главы VII—VIII), посвященный обзору судового дѣла и судостроенія въ древней Россіи и содержаніе котораго съ достаточною ясностью усматривается изъ вступительныхъ къ главамъ проспектовъ. Тѣмъ же соображеніемъ оправдывается и отсутствіе какъ указаній личныхъ именъ собственныхъ, такъ и указаній странъ, областей и городовъ, не имѣющихъ непосредственнаго соотношенія къ ближайшимъ задачамъ труда.

Водныя системы и сообщенія приводятся въ указателѣ по бассейнамъ, къ которымъ они принадлежатъ. Считаемъ не лишнимъ пояснить принятыя въ указателѣ въ этомъ отношеніи сокращенія (помѣщаемыя въ скобкахъ, послѣ наименованій водныхъ системъ и рѣкъ):

Аз. б. — бассейнъ Азовскаго моря.
Ам. б. — бассейнъ р. Амура.
Байк. б. — бассейнъ оз. Байкала.
Балт. б. — бассейнъ Балтійскаго моря.
Бѣлоз. б. — бассейнъ Бѣлаго озера.
Бѣлом. б. — бассейнъ Бѣлаго моря.
Буж. б. — бассейнъ р.р. Буговъ (Западнаго и Южнаго).
Висл. б. — бассейнъ р. Вислы.
Волж. б. — бассейнъ р. Волги.
Вят. б. — бассейнъ р. Вятки.
Днѣпр. б. — бассейнъ р. Днѣпра.
Днѣстр. б. — бассейнъ р. Днѣстра.
Дон. б. — бассейнъ р. Дона.
Дун. б. — бассейнъ р. Дуная.
Енис. б. — бассейнъ р. Енисея.
З. Дв. б. — бассейнъ р. Западной Двины.
Ирт. б. — бассейнъ р. Иртыша.
Кам. б. — бассейнъ р. Камы.
Лад. б. — бассейнъ Ладожскаго озера.
Лед. б. — бассейнъ Ледовитаго Сѣвернаго океана.
Лен. б. — бассейнъ р. Лены.
Мез. б. — бассейнъ р. Мезени.
Моск. б. — бассейнъ Москвы-рѣки.
Нѣм. б. — бассейнъ р. Нѣмана.
Об. б. — бассейнъ р. Оби.
Ок. б. — бассейнъ р. Оки.
Он. б. — бассейнъ р. Онеги.
Ох. б. — бассейнъ Охотскаго моря.
Печ. б. — бассейнъ р. Печоры.
С. Дв. б. — бассейнъ р. Сѣверной Двины.
Тоб. б. — бассейнъ р. Тобола.
Черн. б. — бассейнъ Чернаго моря.

Остальныя сокращенія (р.=рѣка, г.=городъ) ясны сами собою.

Аа Курляндская, р. (Балт. б.), 121.
Аа Лифляндская, р. (Балт. б.), 121, 123.
Азовское море, Приазовье, Азовскій край, 9, 10, 18, 19, 29, 30, 33, 34, 73, 74, 75, 78, 80—81, 83—89, 91—93, 96, 99, 100, 160, 206, 215—219, 225, 231.
Азовъ (Азакъ, Тана), г., 78, 79, 206, 217, 218, 224—227, 231, 277.
Ай, р. (Камскій бассейнъ), 195, 197.
Алазея, р. (Лед. б.), 337, 338, 342.
Албазинъ, г., 332, 343.
Алданъ, р. (Лен. б.), 308, 329, 331, 335, 340.
Амуръ, р. (Ох. б.), Амурскій край, 305, 317, 327—335, 343.
Анадыръ, р. (Лед. б.), 337, 338, 342.
Ангара, р. (Лен. б.), 317, 321, 327.
Архангельскій монастырь (въ устьяхъ р. Двины), 254.
Архангельскъ, г., Архангельскій портъ, 147, 162, 167, 168, 188, 198, 208, 230, 243, 253—262, 280, 283.
Астраханское царство, 205, 216, 266, 275, 276, 278.
Астрахань, г., 230, 276—292, 294—300, 303.

Байкалъ, озеро, 305, 309, 317, 321, 328.
Балтійско-Днѣпровско-Черноморскій водный путь (Путь „изъ варягъ въ греки"), 17, 33, 34, 44—48, 66, 70, 75, 80, 99, 101—105, 107, 113, 115, 116, 118, 124, 126, 129, 140, 141, 159, 204, 212, 213, 216, 233, 267.
Балтійское море, Балтійское поморье, Балтійское побережье, 3, 8, 9, 13, 26—28, 30, 31, 33—35, 38, 44—48, 61, 66—71, 73, 105, 106, 111—113, 115—118, 120, 121, 123, 124, 126—128, 130, 140, 160, 164, 208, 233, 234, 240, 244, 245.
Баранча, р. (Тоб. б.), 198, 199, 311.
Березина, р. (Днѣпр. б.), 48, 49, 126, 237.
Березинская искусственная водная система, 48, 68, 237.
Березовка, р. (Печ. б.), 193, 194.
Березовъ, г., 313, 314.
Берека, р. (Дон. б.), 86.
Берингово море, 21, 305, 337.
Беринговъ (Дженевъ) проливъ, 196, 333, 336, 337.
Болва, р. (Днѣпр. б.), 108, 109, 213, 228, 229.
Босфоръ Византійскій, 9, 14, 62, 74, 216.
Босфоръ Кимерійскій, 74, 84, 92.
Брестъ Литовскій (Берестье), г., 67, 73, 233, 241.
Брянда, р. (Ам. б.), 330.

Брянскъ, г., 97, 108, 109, 214, 228—230.
Бугъ Западный, р. (Висл. б.), 67—69, 71—73, 232, 239.
Бугъ Южный, р. (Черн. б.), 20, 61—67, 75, 83, 240.
Булгарія Камско-Волжская, Булгарское царство, 9, 27, 28, 34, 84, 91, 96, 101, 106, 113, 128—130, 138, 139, 186, 187, 189, 204, 206, 216—218, 266, 267, 270—272, 275, 277, 309.
Булгаръ, городъ, 24, 38, 97, 101, 106, 127, 129, 265—268, 270, 272, 273, 277.
Бѣлая, р. (Кам. б.), 195, 197.
Бѣлгородъ, г., 61, 78, 95, 96.
Бѣлое море (море Студеное, Бѣломорье, Бѣломорское побережье), 8, 21, 29, 30, 153, 156—158, 160—164, 168, 169, 171, 172, 176, 180, 188, 192, 249, 250, 251, 255, 262.
Бѣлозерскъ, г., 164—167.
Бѣлое озеро, Бѣлозерская область, 102, 113, 149, 151, 152, 154, 157, 158, 164, 165, 167, 168, 249, 257.
Бѣломорскій морской путь, 208, 242, 250, 251.

Вага, посадъ (г. Шенкурскъ), 170, 256, 260.
Вага, р. (С. Дв. б.), 170, 171, 259, 262.
Ваенга, р. (С. Дв. б.), 178.
Важенка, р. (Лад. б.), 159.
Важская земля, Вага, область, 154, 170, 171.
Вазуза, р. (Волж. б.), 103—105, 130, 133, 213, 215, 247.
Вайгачъ, островъ, 156, 163, 175.
Валдайская возвышенность, 8, 9, 26, 28, 29, 44, 45, 65.
Варзузскій острогъ, 254.
Варнецъ, р. (Балт. б.), 122.
Варшава, г., 67, 236, 238—240.
Васильсурскъ, г., 273, 293.
Васьюганъ, р. (Об. б.), 307.
Вахъ, р. (Об. б.), 313.
Вашка, р. (Мез. б.), 171, 177, 178.
Везелки, р. (Дон. б.), 95.
Великая, р. (Балт. б.), 117, 121—126.
Вель, р. (С. Дв. б.), 170, 171.
Вельскъ (Веля), посадъ, Вельская земля, 154, 170, 171, 256.
Вербовка, р. (Днѣпр. б.), 88, 89.
Верда, р. (Ок. б.), 220.
Верхоленскъ, г. и его округъ, 328.

Ветлуга, р. (Волж. б.), 193.
Византія (Грецiя), 4, 7, 8, 10, 12—16, 19, 27, 33—35, 38—40, 62, 75—78, 81, 91, 97, 112, 113, 128, 180, 206, 216.
Вилія, р. (Нѣм. б.), 232, 237—239.
Вилюй, р. (Лен. б.), 320, 323, 340.
Вильно, г., 236—239, 241.
Вирцъ-Ерва, озеро, 121.
Висла, р. и ея бассейнъ, 67—69, 71, 72, 232, 239, 240.
Витебскъ, г. и его область, 32, 33, 48, 118.
Витимъ, р. (Лен. б.), 331.
Вишера, р. (Кам. б.), 190, 192, 193, 195, 197.
Вишерка, р. (Кам. б.), 192—194.
Владиміръ, г. и его область, 131, 137, 138, 248.
Вогулка, р. (Кам. б.), 192—194.
Водла, р. (Он. б.), 158, 159, 165, 168.
Водло, озеро, 158.
Воже, озеро, 154, 157, 158, 164, 165, 168, 170.
Волга, р. (Волж. б.), 9, 17, 18, 19, 23, 24, 27—32, 34, 39—41, 65, 71, 73, 74, 78, 85—87, 96, 97, 100—108, 113, 115, 118, 127—140, 143—146, 148—152, 155, 166, 167, 170, 176, 186, 192, 193, 202, 204—206, 208, 213, 215—217, 228, 233, 245—248, 257, 263—271, 273—283, 285—297, 299, 301, 302.
Волго, озеро, 131.
Волжско-Московскій искусственный водный путь (упраздненный), 136, 137.
Вол(о)кота, р. (З. Дв. б.), 131, 132.
Волкъ (Волокъ), Волчокъ (Волочокъ), р. (Буж. б.), 64—66.
Вологда, г., 166, 167, 178—180, 188, 222, 243, 248, 252, 256—262.
Вологда, р. (С. Дв. б.), 166, 169, 178, 190, 256, 259.
Воложа, р. (Лад. б.), 146.
Волоковка, р. (Печ. б.), 183.
Волоковое (Волково), озеро (З. Дв. б.), 104.
Волоковы озера (Печ. б.), 179.
Волоковыя Губы (Сѣверное море), 180.
Волоколамскъ (Волокъ Ламскій), г., 134.
Волокъ Волго-Донской (Переволокъ), 9, 18, 19, 29, 74, 92, 96, 98, 101, 140, 206, 216, 218, 277, 286.
Волокъ Вышній (Вышній Волочокъ), 142, 143, 145, 246.
Волокъ Двинско-Днѣпровскій (см. волокъ Касплинскій).
Волокъ Держковъ (Нижній), 142, 143.
Волокъ Днѣстро-Днѣпровскій, 66.
Волокъ Жеймяно-Деснинскій, 238.

Волокъ Илимскій, 325.
Волокъ Касплинскій (Двинско-Днѣпровскій), 46—48, 104, 234, 237, 238.
Волокъ Кельтминскій (Камско-Вычегодскій), 191, 192.
Волокъ Кеть-Кемскій, 325.
Волокъ Кубенскій, 154, 188.
Волокъ Ламскій (см. Волоколамскъ).
Волокъ Ленскій, 325, 326, 333, 339.
Волокъ Оковскій (Волковскій), 28, 29, 31, 44—46, 130.
Волокъ Охотскій, 308, 335.
Волокъ Печорскій, 194.
Волокъ Славянскій (Шекснинско-Кубенскій), 166—169, 176, 249, 250, 256—259.
Волокъ Тюменскій (Серебрянско-Баранчинскій), 199.
Волосица, р. (Печ. б.), 192—194.
Волости Новгородскія, 154.
Волочанка, р. (Об. б.), 185.
Волоша, р. (Он. б.), 159.
Волховъ, р. (Лад. б.), 8, 24, 28, 32, 41, 45, 70, 106, 114, 116, 117, 140, 141, 145, 242, 244.
Волчья, Волчья Вода, р. (Днѣпр. б.), 81, 86, 90—93, 96.
Вора, р. (Ок. б.), 135.
Воронежъ, г., 97, 99, 220, 222.
Воронежъ, р. (Дон. б.), 218, 220, 222, 224, 230,
Ворскла, р. (Днѣпр. б.), 86, 88, 93—95, 97, 98.
Вселугъ, озеро, 131, 132.
Вуокса, р. (Лад. б.), 159.
Выгъ, озеро, 158.
Выгъ, р. (Он. б.), 158.
Вымь, р. (С. Дв. б.), 172, 174, 179.
Вытегра, р. (Он. б.), 140, 141, 148—151.
Вычегда, р. (С. Дв. б.), 169, 171—175, 177, 183, 184, 189—193, 257, 259, 262.
Вышневолоцкая искусственная водная система, 141—144, 148, 150, 151, 245, 246.
Выя, р. (С. Дв. б.), 178.
Вюртембергскаго герцога Александра искусственная водная система, 152, 166—169, 245.
Вѣпржъ, р. (Висл. б.), 71, 232.
Вяда, р. (Балт. б.), 122.
Вязовня, р. (Дон. б.), 225.
Вязьма, г., 50, 106, 211, 214, 215, 236.
Вязьма, р. (Днѣпр. б.), 50, 103, 105, 106, 211, 213—215, 236.

Вянгинская пристань (г. Вытегра), 149, 150.
Вятка, г. (Хлыновъ), 155, 187, 188.
Вятка, область, народоправство, 154, 155, 169, 186—189, 195.
Вятка, р. (Кам. б.), 154, 155, 186, 188, 189, 191, 193, 265, 268.

Галиція, Галицко-Волынская земля, Галицкое княжество, 65, 66, 69, 71, 80, 82, 83, 90, 203, 230, 232, 233, 240.
Галичъ (Западно-Русскій), г., 63, 66, 73, 83, 233.
Ганза, Ганзейскій союзъ, 8, 48, 112, 113, 118, 119, 123, 208, 215, 234, 270.
Гжатскъ, г., 133, 134, 236.
Гжать, рѣка (Волж. б.), 103, 133, 135, 213, 247.
Гнилопять, р. (Днѣпр. б.), 63.
Годенка, р. (Балт. б.), 116, 117, 120.
Гонамъ, р. (Лен. б.), 329.
Горынь, р. (Днѣпр. б.), 64, 66, 68, 69, 232.
Гостенки, р. (Дон. б.), 95.
Греческій путь, „гречники“, 79, 80, 82, 83, 206.
Грузская, р. (Дон. б.), 93, 94.
Гуйва, р. (Днѣпр. б.), 63.
Гуменцо, болото (Кам. б.), 191.
Гурія, р. (Днѣпр. б.), 67.

Данковъ (Донковъ), г., 206, 222—227.
Двина Западная, рѣка и ея бассейнъ, 9, 28, 29, 32, 33, 40, 46—48, 59, 65, 70, 71, 73, 104, 106, 107, 118, 121—126, 130—132, 176, 202, 208, 217, 228, 233, 234, 235, 237, 238, 240, 242, 248, 257, 300.
Двина Сѣверная, рѣка и ея бассейнъ, 8, 29, 32, 115, 140, 149, 151, 152, 154, 159, 161, 162, 165—171, 176—179, 188, 191, 192, 198, 249—256, 259, 260, 280.
Двиноса, р. (Нѣм. б.), 237.
Двинская земля, Двина, 154, 164, 170, 173, 176, 177, 186, 249, 250.
Десна, р. (Днѣпр. б.), 43, 49, 50, 64, 93, 97, 98, 107, 108, 110, 129, 135, 213, 214, 227—229.
Дисна, р. (З. Дв. б.), 238.
Дмитровъ, г., 135, 137, 248.
Днѣпровско-Бугскій каналъ, 68.
Днѣпровско-Черноморскій водный путь (см. Балтійско-Днѣпровско-Черноморскій путь).
Днѣпръ, рѣка и его бассейнъ, 9, 16—18, 20, 23, 25, 28, 29, 32, 33, 45—54, 57, 59, 60, 62—65, 68—71, 73, 75—86, 88, 89, 91—95.

97, 98, 102—108, 110, 113, 118, 126, 130, 131, 135, 176, 202, 208, 211—217, 227—230, 233, 234, 236—240, 248, 257, 267.

Днѣстръ, рѣка и его бассейнъ, 61—63, 65—69, 75, 76, 78, 80, 83, 104, 232, 240.

Донецъ Сѣверный, р. (Дон. б.), 86, 92—97, 99, 100.

Донъ, рѣка и его бассейнъ, 9, 18—20, 23, 28, 29, 32, 73—75, 78—80, 85, 86, 91—100, 135, 202, 204—206, 211, 215, 216—228, 230, 231, 234, 248, 291.

Дорогобужъ, г., 103—105, 107, 211, 213, 214, 236.

Дрисвята, р. (З. Дв. б.), 238.

Дрисса, р. (З. Дв. б.), 124, 125.

Дубна, р. (Волж. б.), 133, 135—137, 247, 248.

Дулѣбское озеро (Днѣпр. б.), 51.

Дунай, рѣка, 16, 23, 61, 62, 67, 72, 75, 78.

Дѣдиново, село, 300—302.

Ежуга, р. (С. Дв. б.), 178, 179.

Екатеринославъ, г. 52, 53, 81, 86, 93.

Ела, р. (С. Дв. б.), 172, 174.

Еловка, р. (Кам. б.), 194.

Елогуй, р. (Енис. б.), 313.

Емца, р. (С. Дв. б.), 159, 165, 168, 169, 177.

Енисей (Гиллиси), рѣка и ея система, 163, 305, 307, 308, 313—320, 322—326, 335.

Енисейскъ, г., 316, 318, 320—322, 325, 326, 333, 339.

Жванчикъ, р. (Днѣпр. б.), 65.

Жеймяна, р. (Нѣм. б.), 238.

Жеравля, р. (Тоб. б.), 198, 311.

Жиздра, р. (Ок. б.), 108—110, 213, 228.

Жукота, р. (Волж. б.), 131.

Забайкалье, 327, 332.

Заволочье, собирательное наименованіе сѣверо-восточныхъ Новгородскихъ волостей, 113, 115, 152, 154, 155, 164, 165, 167—173, 176, 177, 181, 183, 184, 208, 248, 249, 257.

Заволочье, Псковскій пригородъ, 125, 126.

Закамье, 154, 169, 186, 187, 196.

Залозный путь („залозники“), 79—83, 92, 100, 204, 206.

Замглай, р. (Днѣпр. б.), 43.

Збругъ, р. (Днѣстр. б.), 65, 66, 69.
Зельва, р. (Нѣм. б.), 69.
Зельвинка, р. (Нѣм. б.), 70.
Земля Новая, островъ, 162, 175.
Зея, р. (Ам. б.), 330.
Зимовья и остроги по теченіямъ Сибирскихъ рѣкъ, 339—343.
Золотча, р. (Днѣпр. б.), 51.
Зуша, р. (Ок. б.), 220.

Иванъ-Городъ, 119, 244.
Иванъ-Озеро (Дон. б.), 211, 220, 222.
Ивина, р. (Лад. б.), 159.
Игирымъ, р. (Лен. б.), 322.
Ижма, р. (Печ. б.), 174, 175.
Ижма, Новгородская волость, 154.
Изборскъ, г., 33, 118, 122.
Изюмская дорога, 87, 219.
Иква, р. (Днѣпр. б.), 68, 69.
Илекса, р. (Он. б.), 158.
Илимскій острогъ (Илимскъ), 308, 322.
Илимъ, р. (Лен. б.), 308, 320—326, 325.
Иловля, р. (Дон. б.), 86.
Илычъ, р. (Печ. б.), 183.
Ильмень, озеро (Ильменскій край), 8, 9, 23, 24, 28, 41, 45, 48, 106, 114, 116, 117, 122, 124, 126, 130—133, 140, 145, 151, 167, 233, 242.
Инва, р. (Кам. б.), 195.
Индигерка, р. (Лед. б.), 337, 341.
Инзеръ, р. (Кам. б.), 195.
Ипуть, р. (Днѣпр. б.), 50.
Ирва, р. (Мез. б.), 172, 174.
Иргизъ, р. (Волж. б.), 196.
Ирпень, р. (Днѣпр. б.), 63.
Иртышъ, рѣка, 196—199, 307, 309—313.
Исеть, р. (Тоб. б.), 195, 197, 200.
Истра, р. (Моск. б.), 136, 247.
Итиль, хазарская столица, 17, 19, 38, 74, 97, 129, 264, 265.
Итиль, рѣка (см. Волга).
Ича, р. (З. Дв. б.), 122.

Казанка, р. (Волж. б.), 271, 272, 284, 296, 302.
Казанское озеро (Волж. б.), 135.

Казанское царство, Казанскій край, городъ Казань, 143, 186, 187, 190, 196, 199, 204—206, 216, 266, 271, 272, 273—277, 282—288, 291, 294—297, 299, 302, 309, 310.
Кай-Волокъ (Вят. б.), 188.
Кай-Городъ (на р. Камѣ), 191.
Кай-Пристань (на р. Камѣ), 191.
Какшаровъ (Котельничъ), г., 155, 189.
Калка, р. (Аз. б.), 63.
Калуга, г., 105, 106, 219.
Кальміусская дорога, 87, 88, 219.
Кальміусъ, р. (Аз. б.), 81, 86, 90—93, 216.
Кама, рѣка и ея бассейнъ, 29, 30, 96, 101, 113, 154, 155, 164, 186, 187, 189—200, 265, 268, 272, 275, 276, 284, 287, 289, 290, 294, 296, 305, 309, 312, 335.
Камала, р. (С. Дв. б.), 165, 169.
Каменка, р. (Волж. б.), 138.
Камско-Печорское искусственное водное сообщеніе (предположеніе о немъ), 194, 195.
Камско-Тобольскій искусственный водный путь (предположенія о немъ), 200.
Камчатское море, 337.
Камышенка, р. (Волж. б.), 86, 291.
Каналъ Обь—Енисейскій, 307, 308, 319, 320.
Каналъ Огинскаго, 70, 109, 239.
Каналъ Сѣверно-Екатериненскій (упраздненный), 191, 192.
Каневъ, г., 79, 80, 82.
Канскъ (Канскій острогъ), г., 317.
Карачикракъ, р. (Днѣпр. б.), 88.
Каспійское море, Каспій, Прикаспійскій край, 9, 10, 17—20, 26—29, 34, 73, 74, 92, 96, 99, 100, 102, 113, 115, 128, 129, 136, 138, 160, 164, 192, 206, 216, 217, 242, 248, 263—265, 269, 270, 275—277, 279—282, 284, 288, 290, 296—298, 300—303.
Касплинское озеро (З. Дв. б.), 47.
Каспля, р. (З. Дв. б.), 47, 48, 104.
Касъ Большой, р. (Енис. б.), 307, 313, 318—320.
Касъ Малый, р. (Енис. б.), 319.
Кача, р. (Енис. б.), 316.
Кедва Вымская, р. (С. Дв. б.), 174.
Кедва Ижминская, р. (Печ. б.), 174.
Кельтма Сѣверная, р. (С. Дв. б.), 191, 192.
Кельтма Южная, р. (Кам. б.), 191, 192.
Кельтминская искусственная водная система (см. каналъ Сѣверно-Екатерининскій).

Кемь, Кемьское побережье, 156, 254.
Кемь, р. (Енис. б.), 313, 318—320.
Кена, р. (Он. б.), 158, 159, 165, 168.
Кено, озеро (Он. б.), 158, 159, 165.
Керченскій проливъ, 74, 78, 84, 92.
Кетскій острогъ, 319.
Кеть, рѣка (Об. б.), 313, 318, 319.
Кинель, р. (Волж. б.), 196.
Киренга, р. (Лен. б.), 322.
Кіевъ, г., 7—9, 15, 25, 32—34, 42, 43, 47—51, 60, 62, 64, 66, 72—75, 79, 80, 82, 83, 91—93, 97, 98, 100, 104, 107, 110, 115, 118, 129, 186, 204, 240.
Кобра, р. (Вят. б.), 188, 191, 193.
Ковжа, озеро (Волж. б.), 149.
Ковжа, р. (Волж. б.), 149—151, 154.
Кожа, р. (Он. б.), 158.
Койва, р. (Кам. б.), 197.
Кокшенча, р. (С. Дв. б.), 170, 171.
Кола, область, 163, 254.
Колва, р. (Кам. б.), 192—195.
Клязьма, р. (Ок. б.), 134, 137, 138, 202, 208, 248.
Коломна, г., 219, 223, 277, 288, 292.
Колонна, р. (Буж. б.), 239.
Колпь, р. (Волж. б.), 152.
Колыма, Ковыма, р. (Лед. б.), 336—338, 342.
Колымскій (Ковымскій) острогъ, 337.
Конка, Конская, р. (Днѣпр. б.), 76, 86, 88, 89, 92.
Конь-Камень (Каменный Конь), пристань на Мечѣ, 227.
Корела, Новгородская волость, 156, 159, 160, 249.
Коса, р. (Кам. б.), 195.
Косой Острожекъ (г. Охотскъ), 308.
Косьва, р. (Кам. б.), 195.
Которосль, р. (Волж. б.), 133, 138.
Кочуръ, р. (Дон. б.), 223—226.
Красноярскъ (Красный Яръ), г., 316, 317, 320.
Крымъ, Крымскій полуостровъ, 18, 74, 75, 77, 78, 80, 84, 87, 92, 206, 212, 213, 216, 225, 231.
Кубенское озеро, 149, 151, 152, 154, 164, 166, 168, 170.
Кубинка, р. (Волж. б.), 170.
Кудебъ, р. (Балт. б.), 122.
Кула, Кулой, р. (С. Дв. б.), 170, 171, 177—180.

Куна, р. (Лен. б.), 322.
Купа, р. (Лен. б.), 326.
Куркулакъ, р. (Аз. б.), 88.
Кутъ, р. (Лен. б.), 308, 320, 322—324, 326, 334.
Куть, р. (Волж. б.), 131, 132.
Кухва, р. (Балт. б.), 122.
Кухтыя, р. (Охот. б.), 338.
Кушугумъ, р. (Днѣпр. б.), 89.
Кшенева, р. (Дон. б.), 98—100, 228.

Ладога, г., 33, 145, 244, 257.
Ладожское озеро, Ладожскій край, 8, 24, 28, 41, 45, 70, 106, 114, 116, 117, 140, 141, 144, 145, 148, 149, 151, 156, 158—160, 243, 244.
Лама, р. (Волж. б.), 134, 135, 247.
Лама, р. (Лед. б.), 325.
Лаче, озеро, 154, 157, 168, 170.
Лаче-Кубенское искусственное водное сообщеніе (неосуществившееся), 169.
Ледецъ, р. (З. Дв. б.), 122.
Ледовитый Сѣверный океанъ, 21, 22, 29, 30, 113, 153, 156, 160—164, 175, 176, 180, 242, 249, 305—307, 314, 324, 325, 333—337.
Лемва, р. (Печ. б.), 185.
Лена, рѣка и ея бассейнъ, 305, 307, 308, 317, 320—329, 331, 333—340.
Лепель, озеро (З. Дв. б.), 48.
Литва, Литовская Русь, Литовское великое княжество, 130, 202, 203, 206, 212, 214, 228, 232—236, 241, 245.
Лить, р. (В. Волж. б.), 152.
Ловать, р. (Лад. б.), 28, 29, 45—48, 106, 114, 124—126, 130—133, 140.
Лозва, р. (Тоб. б.), 197.
Лозовая, р. (Днѣпр. б.), 90.
Ломоватая, р. (Об. б.), 319.
Лопь, Новгородская волость, 156.
Лосинное озеро (Моск. б.), 137.
Лоцменка, р. (Волж. б.), 103, 104.
Лубань, озеро (З. Дв. б.), 122.
Луга, р. (Балт. б.), 114—117, 119.
Луга, р. (Буж. б.), 67, 72.
Лугъ Великій, урочище въ низовьяхъ Днѣпра, 89.
Луза, р. (С. Дв. б.), 188, 193.
Любечь, г., 33, 48, 49, 51.

Макарьевская ярмарка, 147, 266, 274, 283.
Маковскій острогъ, 319.
Малома, р. (Вят. б.), 188, 193.
Малороссія, Украина, 203, 212, 213.
Мангазея, г., 314—316, 323.
Маріинская искусственная водная система, 141, 149—151, 167, 168, 245.
Матко, озеро (Он. б.), 149.
Мая, р. (Лен. б.), 308, 331, 334, 335, 340.
Меглина, р. (Волж. б.), 131, 132.
Межа, р. (З. Дв. б.), 104.
Мезенская земля, Мезень, 154, 164, 171—173, 176, 177, 186, 257.
Мезень, р. (Бѣлом. б.), 115, 154, 171, 172, 174, 176—179, 184, 252.
Меча Красивая р. (Дон. б.), 220, 224.
Міусъ, р. (см. Кальміусъ).
Міясъ, р. (Тоб. б.), 195, 197.
Молога, г., 145, 151.
Молога, р. (Волж. б.), 144, 146—148, 152.
Молочная, Молочныя Воды, р. (Аз. б.), 86—89, 92, 216.
Молочный лиманъ, 88.
Москва, Московское государство, Московская земля, Московія, 27, 34, 42, 43, 87, 130, 134—139, 149, 155, 163, 165, 166, 170, 177, 179—181, 183, 202—204, 206—221, 223, 225—228, 230—236, 239—253, 256—258, 260, 263, 264, 271, 272, 274—292, 294, 297, 300, 301, 312, 316, 317, 333.
Москва, р. (Ок. б.), 28, 133—137, 208, 213, 214, 219, 221, 223, 236, 242, 247, 248, 280, 288, 292.
Московка Мокрая, р. (Днѣпр. б.), 89.
Моча, р. (Волж. б.), 196.
Мста, р. (Лад. б.), 8, 101, 102, 114, 115, 119, 140—143, 152, 246.
Мстино, озеро (Лад. б.), 142.
Мука, р. (Лен. б.), 326.
Муравская дорога, 87, 219, 221.
Мурманъ, Мурманскій берегъ, 8, 21, 160, 161, 163, 249.
Муховецъ, р. (Буж. б.), 68, 239.
Мшага, р. (Лад. б.), 116.
Мылва Вычегодская, р. (С. Дв. б.), 175, 183, 193.
Мылва Печорская, р. (Печ. б)., 175, 183, 193.

Нара, р. (Ок. б.), 221.
Нарва (Ругодивъ), г., 117, 121, 215, 244.

Наревъ, р. (Буж. б.), 69, 71—73, 239.
Нарова, р. (Балт. б.), 117, 120, 122.
Нева, р. (Балт. б.), 8, 24, 28, 41, 45, 48, 70, 106, 116, 117, 144, 156, 157, 160, 213, 242, 244.
Нейва, р. (Тоб. б.), 197.
Неполочь, озеро (Днѣпр. б.), 109.
Нерль Большая, р. (Ок. б.), 133, 138.
Нерль Малая, р. (Ок. б.), 133, 138.
Неро, озеро, (Волж. б.), 138.
Нерога, р. (Лед. б.), 336.
Нижній Новгородъ, г., Нижегородскій край, 137, 138, 269, 274, 280, 282. 283, 286—294, 302.
Никольская пристань на р. Тверцѣ (Никола у Столпа, Никола Столбенскій), 142,
Ница, р. (Тоб. б.), 200.
Новгородская область, государство, 32, 101, 104—107, 111, 119, 126, 138, 153, 164—167, 169, 170, 177, 181, 186, 187, 203, 207, 232, 233, 242, 244—247, 257.
Новгородъ Великій, г., 3, 7, 8, 23, 31—34, 41—43, 47, 102, 110—123, 125—127, 130—132, 139, 140, 143, 147, 152, 153, 155, 156, 160, 173, 181, 182, 186, 203, 206—208, 230, 241—247, 249, 250, 257, 270, 308.
Новгородъ Волынскій, г., 67, 233.
Новгородъ Сѣверскій, г., 97, 228, 229.
Нѣманъ, р. (Балт. б.), 69—71, 232, 239, 240.

Обва, р. (Кам. б.), 193, 195.
Обонежье, Новгородская волость, 156.
Обша, р. (З. Дв. б.), 104, 130.
Обь, рѣка и ея бассейнъ, 156, 162, 163, 173, 175, 182—185, 193, 196—199, 252, 305, 307, 309—315, 318—320, 325, 335.
Озерна, р. (Дон. б.), 98.
Озерная, р. (Моск. б.), 134, 135.
Озерная, р. (Об. б.), 319.
Озерское, озеро (Лад. б.), 145.
Ока, рѣка и ея бассейнъ, 28, 29, 101, 102, 105—108, 110, 129, 130, 133, 135—140, 202, 208, 213, 216, 218—223, 227, 228, 234, 236, 248, 280, 283, 288, 292, 293, 300—302.
Оковскій (Волковскій) лѣсъ—волокъ (см. Волокъ Оковскій).
Олекма, р. (Лен. б.), 331, 332, 340.
Олекминскій острогъ, 334.
Оленекъ, р. (Лед. б.), 341.

Олешье (Алешки), г., 63, 75—78.
Олонецъ, р. (Лад. б.), 159.
Онега, рѣка и ея бассейнъ, 115, 140, 154, 156—159, 165, 168, 169, 176
Онежское озеро (Онего), Прионежскій край, 140, 141, 149, 151, 156, 158. 159, 165, 168, 177, 186, 257.
Орга Верняя, р. (С. Дв. б.), 171.
Орда Золотая, Кипчакское царство, 202, 205, 206, 218, 267, 269, 277.
Орда Крымская, 212.
Орелъ, р. (Днѣпр. б.), 86.
Орликъ, р. (Дон. б.), 100.
Орѣшекъ (Нотенбургъ, Шлиссельбургъ), Новгородскій пригородъ, 160, 244.
Осиноватая, р. (Днѣпр. б.), 90.
Осколъ, р. (Дон. б.), 86, 93—96, 99, 100, 227.
Осма, р. (Днѣпр. б.), 105, 106, 236.
Остеръ, р. (Днѣпр. б.), 43.
Охватъ, озеро (З. Дв. б.), 132.
Охота, р. (Охот. б.), 308, 335, 338, 342.
Охотское море, 21, 305, 307, 308, 318, 330, 332—335.
Охотскъ, г. (Косой Острожокъ), 341.

Пакшенга, р. (С. Дв. б.), 178.
Пальшемское озеро (Волж. б.), 157, 158.
Пара, р. (Ок. б.), 220, 222.
Пижма Мезенская, р. (Мез. б.), 179.
Пижма Печорская, р. (Печ. б.), 179.
Пеза, р. (Мез. б.), 179.
Пенжина, р. (Охот. б.), 342.
Пено, озеро (Волж. б.), 131, 132.
Переволочная, р. (Дон. б.), 99.
Перекопъ, Перекопскій перешеекъ, 81 83—85, 87, 88, 219.
Перемышль, г., 71, 73, 83, 108, 233.
Переяславль Залѣсскій, г., 138, 244, 256, 260.
Переяславль Рязанскій (см. Рязань).
Пермь, г., Пермская земля, Пермь Великая, 154, 155, 169, 181, 189—196, 198, 199, 200, 312.
Пернова, р. (Балт. б.), 121, 123.
Песчанка, р. (Енис. б.), 319.
Печора, рѣка и ея бассейнъ, 115, 154, 163, 172—176, 178—181, 183—185, 192—196, 198, 252, 310.
Печорская земля, 154, 155, 164, 172, 173, 175, 176, 179, 181, 182. 186, 189, 193, 195, 257.

Пина, р. (Днѣпр. б.), 68, 232, 239.
Пинега, г. и Новгородская волость, 154, 171, 177, 178.
Пинега, р. (С. Дв. б.), 171, 177—179, 259.
Плещеево, озеро (Волж. б.), 138.
Поволжье, вообще, 92, 96, 99, 106, 107, 108, 115, 130, 158, 164, 258, 266, 275.
„ Верхнее, 101—103, 113, 127, 128, 135, 169, 216, 233, 242, 247, 257.
„ Среднее, 29, 34, 100—102, 106, 113, 127, 128, 187, 196, 205, 248, 265, 268, 269, 271, 272, 273, 275, 285, 295.
„ Нижнее, 18, 29, 34, 100, 101, 187, 205, 206, 217, 265, 270, 275, 285, 290.
Подцо, озеро (Балт. б.), 125.
Пола, р. (Лад. б.), 131—133.
Полоцкъ, г., Полоцкая земля, 32, 33, 48, 118, 123, 126.
Польша, 212, 214, 215, 232, 233, 235, 236, 240, 241, 245.
Пороги Днѣпровскіе, 52—59, 78, 86, 93.
Порозовица, р. (С. Дв. б.), 166, 168.
Порышъ, р. (Кам. б.), 191.
Поча, р. (Он. б.), 159.
Приднѣпровье, вообще, 18, 31, 34, 48, 49, 51, 61, 62, 70, 71, 73—75, 82, 85, 89, 92—94, 97, 99—102, 105, 107, 108, 113, 115, 126, 202—204, 206, 212, 215, 216, 228, 232.
„ Верхнее, 106, 212.
„ Кіевское, 6, 9, 33, 68, 75, 102, 103, 110, 233.
„ Среднее, 7, 33, 62, 63, 66, 67, 70, 71, 74, 75, 96, 100, 101, 212, 240.
„ Нижнее, 7, 9, 18, 33, 59, 66, 74—77, 79, 85, 240.
Прикамье, 115, 186, 187, 200, 269, 275.
Припять, р. (Днѣпр. б.), 49, 50, 64, 66—69, 73, 82, 83, 107, 232, 239.
Проня, р. (Ок. б.), 220, 222.
Прутъ, р. (Черн. б.), 61.
Псковскій край, земля, 117—119, 126, 203, 206, 207, 232, 247.
Псковское озеро (Балт. б.), 120, 124.
Псковъ (Плесковъ), г., 33, 117—127, 153, 203, 207, 208, 230, 242—245.
Пукшенга, р. (С. Дв. б.), 178.
Пуръ, р. (Лед. б.), 315.
Пустозерскъ, острогъ, 180, 184, 254.
Путивль, г., 97, 218, 228—230.
Путница, р. (Днѣпр. б.), 70.
Путь „изъ варягъ въ греки“ или „варяжскій“ (см. „Балтійско-Днѣпровско-Черноморскій водный путь“).

Пушма, р. (С. Дв. б.), 188.
Пышма, р. (Тоб. б.), 197.
Пятины Новгородскія, 114, 116, 153.

Размахниха, р. (Енис. б.), 323.
Ранова, р. (Ок. б.), 220, 222.
Рать, р. (Днѣпр. б.), 98, 99, 227, 228.
Ратья Плота, р. (Днѣпр. б.), 98, 99.
Редань, р. (Лад. б.), 145, 146.
Ресета, р. (Ок. б.), 108, 109.
Рига, городъ, Рижскій портъ, 40, 48, 104, 118, 119, 123, 134, 135, 238, 243, 244.
Рижскій заливъ, 48, 118, 120—122, 124.
Рогъ, р. (Днѣпр. б.), 63.
Рожна, р. (Дон. б.), 225.
Роса, р. (Днѣпр. б.), 64.
Росса, р. (Нѣм. б.), 69, 70, 79, 239.
Ростовско-Суздальская Русь, земля, 31, 33, 71, 102, 113, 130, 133—135, 137, 138, 143, 149, 158, 170, 186, 202, 215, 216, 228, 233, 246, 266.
Ростовъ, г., 138, 256, 260.
Рубиха, р. (Печ. б.), 179.
Руза, р. (Моск. б.), 134, 135, 247.
Руна, р. (Волж. б.), 131, 132.
Рыбинскъ, Рыбное, слобода, 147, 149, 151, 167.
Рѣжица, р. (З. Дв. б.), 122.
Рѣжъ, р. (Тоб. б.), 197.
Рязанское княжество, земля, Рязань г., 135, 136, 202, 203, 218, 222, 223, 226, 227, 292, 302.
Ряса, р. (Дон. б.), 220.

Сайменское озеро (Лад. б.), 160.
Самара, г. 289, 295, 296.
Самара, р. (Волж. б.), 197.
Самара, р. (Днѣпр, б.), 54, 76, 81, 85—88, 90—93, 97.
Санъ, р. (Висл. б.), 69, 71, 73, 232.
Сара, р. (Волж. б.), 138.
Саратовъ, г., 289, 292, 295, 296.
Саркелъ, хазарскій городъ, 79, 221.
Свидь, р. (Он. б.), 157, 168, 169.

Свиная дорога, 229.
Свиная, р. (Днѣпр. б.), 229.
Свинская ярмарка, 147, 229, 230.
Свирь, р. (Лад. б.), 141, 149, 151, 157—159.
Свислочь, р. (Нѣм. б.), 69, 70.
Свіяжскъ, г., 293, 294.
Сего, озеро (Он. б.), 158.
Сеймъ, Семь, р. (Днѣпр. б.), 49, 93, 98, 100, 135, 227—230.
Селигеръ, Серегерь, озеро (Волж. б.), 131, 132, 145.
Селижаровка, р. (Волж. б.), 131.
Семица Донецкая, р. (Дон. б.), 100.
Сергіевскій (Троицко-Сергіевскій) посадъ и монастырь, 137, 256.
Сергутъ, р. (Днѣпр. б.), 48, 237.
Серебрянка, р. (Кам. б.), 197—199, 311.
Сережъ, р. (Лад. б.), 47.
Серетъ, р. (Дун. б.), 68, 69.
Сестра, р. (Балт. б.) 159.
Сестра, р. (Вол. б.), 135—137, 248.
Сибирь, Сибирское царство, 21, 27, 30, 162, 183, 186, 190, 196—200, 242, 275, 276, 280, 283, 284, 304—306, 308—315, 317, 318, 320, 324, 325, 327, 328, 331—335, 338, 339, 343—345.
Сизьва, р. (С. Дв. б.) 166, 169.
Симъ, р. (Кам. б.), 195.
Синья, р. (Об. б.), 185.
Славянка, р. (Волж. б.), 166, 168.
Славянская рѣка (см. Волга, Донъ), 9, 17.
Славянскій волокъ (см. Волокъ С—ій).
Случъ, р. (Днѣпр. б.), 64—67.
Смоленское княжество, Смоленская земля, 32, 202, 203.
Смоленскъ, г., 33, 40, 47—49, 51, 102, 104, 106, 107, 118, 119, 126, 140, 230, 232—241, 245.
Смотричь, р. (Днѣстр. б.), 65.
Сновь, р. (Днѣпр. б.), 43.
Собъ, р. (Днѣпр. б.), 64.
Собь, р. (Об. б.), 185.
Согожа, р. (Волж. б.), 165, 169.
Сожъ, р. (Днѣпр. б.), 49, 50.
Соловецкіе острова, Соловецкій монастырь, 157, 158, 252.
Солоная, р. (Азов. б.), 81, 90.
Соляной путь, 80—83, 90.
Соминка, р. (Лад. б.), 146, 152.

Сомимо, озеро (Лад. б.), 146.
Соротъ, р. (Балт. б.), 117.
Сосва, р. (Об. б.), 183, 184, 197.
Сосна Быстрая, р. (Дон. б.), 98.
Сосна Тихая, р. (Дон. б.), 86, 88, 94—96, 99, 100, 200, 224, 227, 228, 230.
С.-Петербургскій портъ, 235, 242, 253, 255, 258.
С.-Петербургъ, столица, 133, 134, 141, 143, 150, 209, 213, 231, 243, 245, 255.
Стержъ, озеро (Волж. б.), 131, 132.
Стохадъ, р. (Буж. б.), 67.
Стыръ, р. (Днѣпр. б.), 67, 68, 232.
Суда, р. (Волж. б.), 152.
Сула, р. (Днѣпр. б.), 50.
Суна, р. (Он. б.), 159.
Сунгари, р. (Ам. б.), 330.
Сура, р. (Волж. б.), 276.
Сура, р. (Днѣпр. б.), 55.
Сурожъ (Судакъ), городъ, „сурожане“, 78, 206.
Сухона, р. (С. Дв. б.), 29, 152, 165—173, 176—178, 188, 193, 198, 249, 256, 258, 259, 261.
Сычва, р. (Об. б.), 183.
Сылва, р. (Кам. б.), 195, 199.
Сымъ, р. (Енис. б.), 313.
Сысола, р. (С. Дв. б.), 189, 191.
Сѣверская земля, Сѣверскіе города, 97, 216, 227, 228, 230.
Сѣча Запорожская, 60, 212.
Сясь, р. (Лад. б.), 110, 144—146, 148, 152.

Тавда, р. (Тоб. б.), 197.
Тагалукъ, р. (Тоб. б.), 197.
Тагиль, р. (Тоб. б.), 197, 199, 200, 311.
Тазъ, р. (Лед. б.), 314, 315.
Тальмышакъ, р. (Лен. б.), 322.
Тамань, полуостровъ, 74, 75, 91.
Тана, Танаисъ (см. Азовъ, Донъ).
Ташнакъ, р. (Вят. б.), 191.
Тверца, р. (Волж. б.), 142, 143, 246, 247.
Тверь, городъ, Тверское княжество, Тверской край, 134, 135, 143, 145, 151, 158, 165, 166, 202, 203, 208, 215, 246—248, 269.
Тетеревъ, р. (Днѣпр. б.), 49, 50, 63.

Теча, р. (Тоб. б.), 197.
Тимъ, р. (Дон. б.), 98—100, 228.
Тихвинка, р. (Лад. б.), 145, 146.
Тихвинская водная система, 141, 145, 147, 148, 150, 151, 167, 245.
Тмутаракань, Тмутараканское княжество, земля, 74, 78.
Тоболъ, р. (Об. б.), 196—200, 307, 311, 313.
Тобольскъ, г., 311—313, 316, 318, 320.
Тойма Верхняя, р. (С. Дв. б.), 178.
Тойма Нижняя, р. (С. Дв. б.), 178.
Томскъ, г., 313, 314.
Торецъ, р. (Дон. б.), 86, 93, 94.
Торопа, р. (З. Дв. б.), 47.
Тосна, р. (Балт. б.), 160.
Тотьма, г., 171, 259, 261.
Тошня, р. (С. Дв. б.), 166, 169.
Тре, Терскій берегъ (Лапландское побережье), 115, 156, 160, 180.
Тростенское, озеро, (Моск. б.), 135.
Трубежъ, р. (Волж. б.), 138.
Тугиръ, р. (Охот. б.), 332.
Тудры Большая и Малая, рѣки (Лад. б)., 131—133.
Тунгиръ, р. (Лен. б.), 332.
Тунгузка Верхняя, р. (Енис. б.), 308, 320, 321, 326, 327, 339.
Тунгузка Нижняя, р. (Енис. б.), 320, 323, 324.
Тунгузка Подкаменная или Средняя, р. (Енис. б.), 324.
Тура, р. (Тоб. б.), 197, 199, 200, 307, 311, 313.
Туруханскій острожекъ (г. Туруханскъ), 316, 323.
Туруханъ, р. (Енис. б.), 316.
Тутура, р. (Лен. б.), 328.
Тутурскій острогъ, 328.
Тюмень, г., 199, 311, 313, 320.
Тымъ, р. (Об. б,), 313.

Увельки, р. (Тоб. б.), 197.
Угла, р. (Волж. б.), 166, 169.
Угра, р. (Ок. б.), 105—108, 110, 130, 135, 213, 228, 236.
Уза, р. (Лад. б.), 116.
Узерва, р. (Лад. б.), 159.
Уй, р. (Тоб. б.), 195, 197.
Укунь, р. (Лад. б.), 159.
Улла, р. (З. Дв. б.), 48, 126, 237.
Уллома, р. (Волж. б.), 168.

Улья, р. (Ох. б.), 331, 334, 335.
Унава, р. (Днѣпр. б.), 63.
Уокса, Вуокча, Вокта, р. (Лад. б.), 160.
Упа, р. (Ок. б.), 219—221.
Уралъ, р. (Касп. б.), 195.
Уральскій хребетъ, Пріуралье, Зауралье, 9, 26—28, 30, 138, 156, 164, 181—183, 186, 190, 195—200, 242, 273, 275, 276, 284, 304—310, 318, 324.
Уркъ, р. (Ам. б.), 332.
Уса, р. (Печ. б.), 184, 185.
Усса, р. (Вол. б.), 291, 295.
Уссури, р. (Ам. б.), 330.
Устюгъ Великій, г., 166, 171, 178, 180, 188, 190—194, 198, 258—261.
Устюжна, г., 145.
Усть-Важскъ, посадъ, 259.
Усть-Кутскій острогъ, 322, 328, 333.
Усть-Пинега, посадъ, 259.
Усть-Сысольскъ, городъ, 191.
Устья, Новгородская волость, 154.
Устья, р. (С. Дв. б.), 170, 171.
Усьва, р. (Кам. б.), 195.
Утроя, р. (Балт. б.), 122.
Уфа, р. (Кам. б.), 195, 197, 200.
Уфтюгъ, р. (С. Дв. б.), 171.
Ухта, р. (Печ. б.), 174.
Ухтома Бѣлозерская, р. (Волж. б.), 157, 158, 165, 168.
Ухтома Лачинская, р. (Он. б.), 157, 158, 165, 168.
Учуръ, р. (Лен. б.), 329.
Ушица, р. (Днѣстр. б.), 65, 66.
Уща, р. (З. Дв. б.), 124—126.

Финляндія, Финское Поморье, Финскій заливъ, 26, 28, 115, 116, 120—122 139, 141, 144, 156, 159, 160, 213, 243.

Хазарское (Казарское) царство, 17, 18, 34, 84, 91, 96, 202.
Харута, р. (Печ. б.), 185.
Херсонъ, г., 76, 84, 88.
Хлыновица, р. (Вят. б.), 155.
Хлыновъ, г. (см. Вятка).
Холмогоры, г., 157, 163, 177, 178, 251, 252, 254, 256, 258, 260, 262.
Холопій Городокъ (на р. Мологѣ) и его ярмарка, 147.

Хортица (Св. Георгій), островъ, 54, 60, 76.
Хортица, р. (Днѣпр. б.), 63.
Хупта, р. (Ок. б.), 220, 222.

Царева, р. (С. Дв. б.), 171.
Царицынъ, г., 97, 295, 296.
Царьградъ (Константинополь), г., 5, 9, 12, 14—16, 38—40, 45, 60, 62, 75, 164, 218, 223, 225, 226.
Цильма, р. (Печ. б.), 179, 184.
Цыльма, Новгородская волость, 154.
Ципа, р. (Лен. б.), 331.
Цна, р. (Лад. б.), 142, 143.

Чагодоща, р. (Волж. б.), 146, 152.
Чая, р. (Лен. б.), 322.
Чепца, р. (Вят. б.), 154, 155, 193, 195.
Чердынь, г., 154, 194.
Черева, р. (Он. б.), 158.
Череха, р. (Балт. б.), 116, 117, 120, 159.
Черное море (Понтъ, Румское, Русское море), 4, 7, 9—15, 17, 26, 28—30, 33, 34, 44—46, 49, 51, 60—63, 66, 67, 69, 71, 75—78, 81, 83—85, 88, 90—92, 96, 106, 160, 211—213, 216, 225, 240, 242.
Чярноморье, Черноморское побережье, 10, 17, 18, 20, 27, 31, 48, 49, 71, 78—80, 84, 89, 105, 115, 212, 216, 219.
Черниговъ, г., 33, 49, 50, 51, 93, 97, 229.
Черь Вычегодская, р. (С. Дв. б.), 174, 175.
Черь Ижемская, р. (Печ. б.), 175.
Чирка, р. (Печ. б.), 179.
Чондона, р. (Охот. б.), 338.
Чонъ, р. (Лен. б.), 323.
Чудское озеро, 116, 117, 120—123, 126, 233, 243.
Чулымъ, р. (Об. б.), 320.
Чунгулъ, р. (Аз. б.), 88.
Чусовая, р. (Кам. б.), 195, 197—200, 307, 311.
Чусовское озеро (Кам. б), 114.

Шара, р. (Нѣм. б.), 69—71, 239.
Шать, р. (Ок. б.), 219—221.
Шатъ-Донское искусственное водное сообщеніе (неосуществленное), 221, 222.
Шегрикка, р. (Лад. б.), 141.

Шексна, р. (Волж. б.), 102, 137, 147—150, 152, 153, 158, 164—167, 248, 257.
Шелонь, р. (Лад. б.), 116, 117, 120.
Шилка, р. (Ам. б.), 331.
Шонвуква, р. (С. Дв. б.), 174.
Шоша, р. (Волж. б.), 133, 134, 247.
Шуйскій погостъ, 159.
Шуйское, селеніе на р. Сухонѣ, 259, 261.
Шуя, р. (Он. б.), 159.

Щебериха, р. (Лад. б.), 131.
Щелья, р. (Мез. б.), 178, 179.
Щигоръ, р. (Дон. б.), 98, 99, 228.
Щигоръ, р. (Печ. б.), 183, 184.

Эвстъ, р. (З. Дв. б.), 121—123.
Эмбахъ, р. (Балт. б.), 121.

Юла, р. (С. Дв. б.), 178.
Югра (Угра), Югорская земля, Новгородская волость, 155, 175, 181—186, 189, 193, 196, 198, 257, 308—310.
Югъ, р. (С. Дв. б.), 169—171, 188, 193, 198, 258.
Юдола, р. (Лен. б.), 308, 335.
Юрезань, р. (Кам. б.), 195.
Юрьевъ (Дерптъ), г., 119, 121, 124, 243, 244.

Язва, р. (Кам. б.), 195.
Язевая, р. (Об. б.), 319.
Яйва, р. (Кам. б.), 195.
Якутскъ (Якутскій острогъ), Якутскій край, 323, 328, 229, 331—337, 339.
Ямо-озеро (Печ. б.), 179.
Ямъ (Ямбургъ), городъ, 119.
Ямь, Новгородская волость, 181.
Яна, р. (Лед. б.), 325, 341.
Яренга, р. (С. Дв. б.), 171.
Яренскъ, г., 171.
Ярославль, г., 138, 256, 257, 260, 283, 288.
Ясельда, р. (Днѣпр. б.), 69, 70, 72, 232, 239.
Яуза, р. (Моск. б.), 137, 248.
Яхрома, р. (Моск. б.), 135—137, 248.

Замѣченные недосмотры и опечатки.

Стран.	*Строки.*	*Напечатано.*	*Слѣдуетъ читать.*
29	16 св.	Валдайской	Валдайской возвышенности
155	6 св.	Каршаровымъ	Какшаровымъ
179	7 сн.	праваго притока Печоры	лѣваго притока Печоры
193	2 сн.	входилъ въ эту рѣку	входилъ въ р. Каму
196	3 св.	лѣвыми притока	лѣвыми притоками
215	20 св.	черезъ Везьму	черезъ Вязьму
239	3 св.	рѣку Шору	рѣку Шару
„	4 св.	карту № XVII	карту № VII
„	„	рѣкою Шорою	рѣкою Шарою