

# ВОЕННО-ТОРГОВЫЕ ПУТИ ПРОШЛОГО НА ТЕРРИТОРИИ СЫЧЕВСКОГО РАЙОНА

Бодова Вера  
учащаяся муниципального образовательного  
учреждения Сычевская средняя школа № 2  
Научный руководитель – учитель географии  
Федорова Галина Евгеньевна

*Эпиграф:*

В три моря выход-  
Тем путем,  
Которым плавали варяги.  
Тут, как на Волге, -  
Красота!  
Ночь превосходна,  
Первозданна.  
Ах, что за дивные места  
Преподнесла природа в дар нам?  
А.Бодренков

## 1. Введение

Выбор темы «Военно-торговые пути прошлого на территории Сычевского района», обусловлен тем, что мы не могли пройти мимо цикла статей местного краеведа Манько Н.Г. в газете «Сычевские вести» за 2008 год, в которых он описывает походы сычевских школьников по культурно-историческим местам и упоминает о прохождении через Сычевку торгового пути «из варяг в греки».

Попытка узнать больше о заинтересовавшей нас теме, выявила, что о Сычевке, или ее предшественнице, стоящей на этом торговом пути, в монографиях, освещавших эту тему нигде не упоминается. Мы попробовали восполнить этот пробел, так как любим наш город и хотим, чтобы о его важном географическом положении в историческом прошлом узнали жители и гости нашего города.

Настоящая работа не претендует на всестороннее освещение древних связей Сычевки, представляет первый шаг на пути к этому. Она посвящена общей характеристике торговых путей, проходивших через Сычевку в IX-XIII вв, организации речного судоходства в XIV- XVIII вв и его прекращению в XIX веке.

Соседи Сычевки на этих торговых путях: древние гг. Волочек (Нахимовское), Былев (в н.вр. не существует) и Хлепенск (Хлепень) упоминаются в источниках, и, на основе сравнительного анализа, можно обнаружить в них интересные факты о географических связях древности, средневековья и нового времени. География торговых путей прошлого

представляет одну из наиболее ярких страниц жизни нашей местности. Именно эта привлекательность и заставляет исследователей, не только отечественных, но и зарубежных изучать отдельные аспекты, периоды и направления внешнеторговых связей смоленских земель с окружающим миром.

Вся местная и внешняя торговля Смоленска базировалась на постоянно развивающихся местных промыслах и ремеслах. Конечно, основная часть товаров предназначалась для Смоленска, но какая то часть шла на внешние рынки, а нахождение Сычевских земель почти на краю Смоленского княжества предопределяла ее существование как перевалочного, ремонтного, зимовочного или иного пункта на пути перевоза товаров. Важность этой роли населенных пунктов Сычевской земли на торговых путях мы берем за гипотезу нашего исследования и попытаемся доказать ее.

Целями нашего исследования является развитие наших знаний о древних транспортных путях родного края. В данной работе мы создадим общее представление о связи отдельных земель друг с другом. Но самое главное, постараемся передать чувство принадлежности к малой родине, ответственности за ее состояние, гордость за великое прошлое.

В качестве исследовательских методов на первое место выходит работа с источниками, в которых мы находили сведения о Сычевской земле, о людях, бывших здесь или писавших о нашей местности. По мере накопления материала возникала структура работы.

По нашему мнению работа имеет значительную практическую ценность при изучении географии и истории родного края. Она сводит в единое целое целый пласт сведений, разбросанный по разным источникам.

При работе мы использовали, в первую очередь, краеведческие материалы. Это сборники «Материалы по изучению Смоленской области», «Смоленский край в памятниках и источниках», работы смоленских ученых Е.А. Шмидта, Н.Н. Усачева, Н.В. Андреева, Д.П.Маковского, В.С. Орлова Работа проходила в соответствии с технологической картой.



Уникальность географического положения Сычевского района заключается в том, что на ее территории находится водораздел трех крупнейших европейских рек: Днепра, Волги и Западной Двины (точкой водораздела считается населенный пункт Дудкино нашего Сычевского района, которое расположено в 4 километрах северо-западнее истока Днепра и в 35 километрах восточнее г. Сычевки).

Именно эта географическая особенность стала одной из причин, которая поставила Смоленщину и Сычевский край, как ее форпост на водоразделе, на стыке мировых цивилизаций. Купцы и воины балтийских государств с северо-запада, древних славянских земель с севера и севера-востока, открыв водный путь по Днепру к Черному морю, открыли для себя южные страны роскоши и великолепия, мир теплых морей и сияния золота, райских фруктов и невиданных зверей, иных военных технологий и чарующих женщин, не носивших меховых одежд.

Сычевская земля находилась в области кривичей, которые сели на верховьях рек Волги, Днепра и Двины, т.е. между Великою, Малою и Белою Русью. Из положения Смоленской области понятно, почему Смоленск и его, в первую очередь, пограничные земли постоянно служил поводом к спору между северо-восточными и юго-западными областями. Сычевская земля находилась на границе с Тверским княжеством. Пограничным пунктом с Сычевской стороны был г. Хлепенск (ныне д.Хлепень) и далее г.Ржева (ныне г.Ржев), со стороны Твери – Зубцов. В самой Сычевской земле было две крепостицы, одна на территории деревни Левшино, другая в деревне Середа.

### **2.1.2. Расселение славянских племен**

Днепру Русь была обязана своим соединением с северо-западной и юго-восточную Европою: из первой явились князья, а от второй получено христианство. Днепру Русь была обязана и своим материальным состоянием: по этой реке шли со своими дружинами князья, которые объединили прибрежные славянские племена, жившие рассеянно; по Днепру шел и торговый путь из нижних земель в верхние.

С середины IX века севернее Смоленска в Новгороде образуется центр под предводительством Рюрика. Особое внимание созданное государство стало уделять международным связям с южными странами. И ранее многие исследователи (в основном купцы и воины) привозили из далеких стран диковинные товары, но еще больше вдохновляли на сложный путь по рекам в Черное море удивительные рассказы там побывавших. Волшебный и богатый Царьград, после описаний путешественников, манил к себе как магнит. Примечательно, что в южных странах отношение к северу подобное. Еще

Аристотель упрекал афинян за то, что они целые дни проводят на площади, слушая волшебные повести и рассказы людей, возвратившихся с Борисфена (Днепра).

### **2.1.3. Великий путь «из варяг в греки» на Смоленщине.**

Речные пути образовывали сеть коммуникаций на Руси, и прежде всего путь по Неве, Волхову, Ловати и Днепру, связывающий восточную часть Балтийского моря с Черным морем - знаменитый путь «из варяг в греки». Этот путь – основа географических связей центральных частей Руси со Старой Ладогой, Новгородом, Смоленском и Киевом. Эти города были ключевыми центрами на огромных географических пространствах.

Наши представления о важнейших путях сообщения предполагают возможность их стабильного функционирования только на основе развитой многоуровневой инфраструктуры, которая включала различные типы поселений, расположенных не реже, чем на расстоянии одного дневного перехода (ок. 40-50 км) друг от друга. Это в полной мере относится и к "смоленскому" участку пути "из варяг в греки".

Картина заселения Смоленского Поднепровья и Подвинья демонстрирует практически полное отсутствие населения в последней четверти I тыс. н.э. в Велижско-Суражском Подвинье, в верхнем и среднем течении Каспли, в бассейне Березины, на Днепре от устья р.Катынка до окрестностей г.Орша включительно, а также в Смоленском Подесенье. На этих территориях не было благоприятных условий для пашенного земледелия, которое составляло основу хозяйства населения Смоленщины в VIII-X вв. Отмеченные участки Днепра, Каспли и Западной Двины, по данным XVIII-XIX вв., изобиловали порогами и другими препятствиями, сильно затруднявшими навигацию даже в период половодья (на Днепре — только в межень).

### **2.1.4. Другие волоки и пути на Руси.**

**Кроме пути «из варяг в греки» на Руси можно выделить великое множество волоков и водных путей:**

- 1) Киево-новгородский водный путь, совпадавший, начиная с оз. Ильменя, с путем варяжским.
- 2) Водный путь из Новгорода на север и северо-восток: а) заволочский В. путь: рр. Мета, Молога, Волга, Шексна, Порозовица, оз. Кубенское, Сухона и Северная Двина, б) В. путь к реке Каме, пройдя весь заволочский путь, шел по рр. Вычегде, Сев. Кельтме и Южн. Кельтме. в) В. путь к р. Печоре — по тому же заволочскому пути, затем по рр. Вычегде, Сев. Мылье и Южной

Мылье. г) С р. Камы на Печору ходили по рр. Вишере и Колье. д) В. путь новгородцев за Урал шел: а) по рр. Печоре, Щугору, Иличу, Сосве, Оби; б) по рр. Печоре, Усе, Ельцу, Соби и Оби.

3) В. путь, соединяющий Озерную область с Белым морем — от города Онеги вверх по р. Онеге до устья р. Кены, по р. Кено, Кенозером, р. Почей через Почозеро в рч. Волошу и в Волошозеро; оттуда 6-тиверстным волоком на р. Череву, по рр. Череве и Водле, оз. Онежским, р. Свирью, оз. Ладожским и р. Невою до Финского залива. Этот путь стал известен новгородцам, как видно из Уставной грамоты 1137 г., не позже начала XII в. Важное значение его для доставки грузов из Архангельска и Онеги сохранялось до начала нынешнего столетия.

4) В. путь из Новгорода по рр. Волге и Оке: рр. Мста, Тверца, Волга, Шоша, Ломь, Руза, Москва и Ока. Этот путь был одним из главнейших, по которым шла колонизация из Новгорода в Поволожье; но были еще и другие, как-то: а) из оз. Ильменя через речки Полу и Явонь с переволоком к оз. Селигеру; из него в р. Селижаровку и ею в р. Волгу; б) р. Волховом до оз. Нево, оттуда Свирью в оз. Онего, из него р. Вытегрою до Ковжи и р. Ковжей в Белоозеро; из Белоозера в Волгу Шексною.

5) В. путь между Псковом и Новгородом: рр. Великая, Череха, волок, р. Уза и Шелонь.

6) Моложский В. путь из Озерной области к Волге шел, как полагает Ходаковский, или от озера Нево посредством рр. Сяси и Боложи до Волока Хотьславля (в нынешнем Тихвинском уезде), или же от Волока Держковского на Мсте к озеру Печенову по рр. Люту, Шерегодру, Ситинце, оз. Ясином, волоком до оз. Межволочья, р. Песой, Чагодошей и Мологой.

7) Владимирский В. путь из Поволжья шел или через Переяславское оз., или по р. Солме к верховьям р. Нерли, впадающей в Клязьму несколько ниже г. Владимира.

8) Ростовский В. путь вел по прав. притоку Нерли, Солме, к верховьям р. Сарры, вливающейся с юго-зап. в Ростовское озеро.

9) В. пути, соединяющие рр. Днепр и Дон с Волгой: а) путь из Азовского моря к р. Волге: р. Дон (до г. Саркела или Белой вежи) и волок; б) с Днепра на Дон: р. Самара, Волчья, волок, или р. Миус, или Кальмиус — или Орель, Берестовая, Сев. Донец; **в) рр. Днепр, Вязьма, волок, Вазуза, Волга**; г) рр. Дон, Шать, Упа, Ока; д) рр. Дон, Сосна, Зуша, Ока; е) рр. Дон, Воронеж, Ряса, волок, Хупта, Рановая, Проня, Ока.

10) В. пути из Варяжского моря к Пскову и Изборску: а) по системе р. Пернавы к оз. Вирц, р. Эмбах, оз. Чудское, оз. Великое, р. Великая; б) р. Нарова, оз. Чудское.

### **2.1.5. Маршруты военно-торговых путей**

**Анализ топографии зафиксированных на Смоленщине исторических памятников, а также в целом поселений конца I тыс. позволяет выделить несколько маршрутов военно-торговых путей:**

1а) р. Усвяча - р. Каспля - р. Рутавечь - р. Клец - оз. Каспля - оз. Купринское - р. Катынка - Гнездово;

1б) вариант того же пути: р. Каспля - р. Жереспя - р. Луценка - оз. Пениснаръ - Гнездово. Этот путь использовался скорее только в зимнее время;

2а) р. Западная Двина - р. Сертейка - оз. Сапшо - р. Васильевка - р. Дряжня - р. Царевич - р. Вопь - р. Днепр до Гнездова;

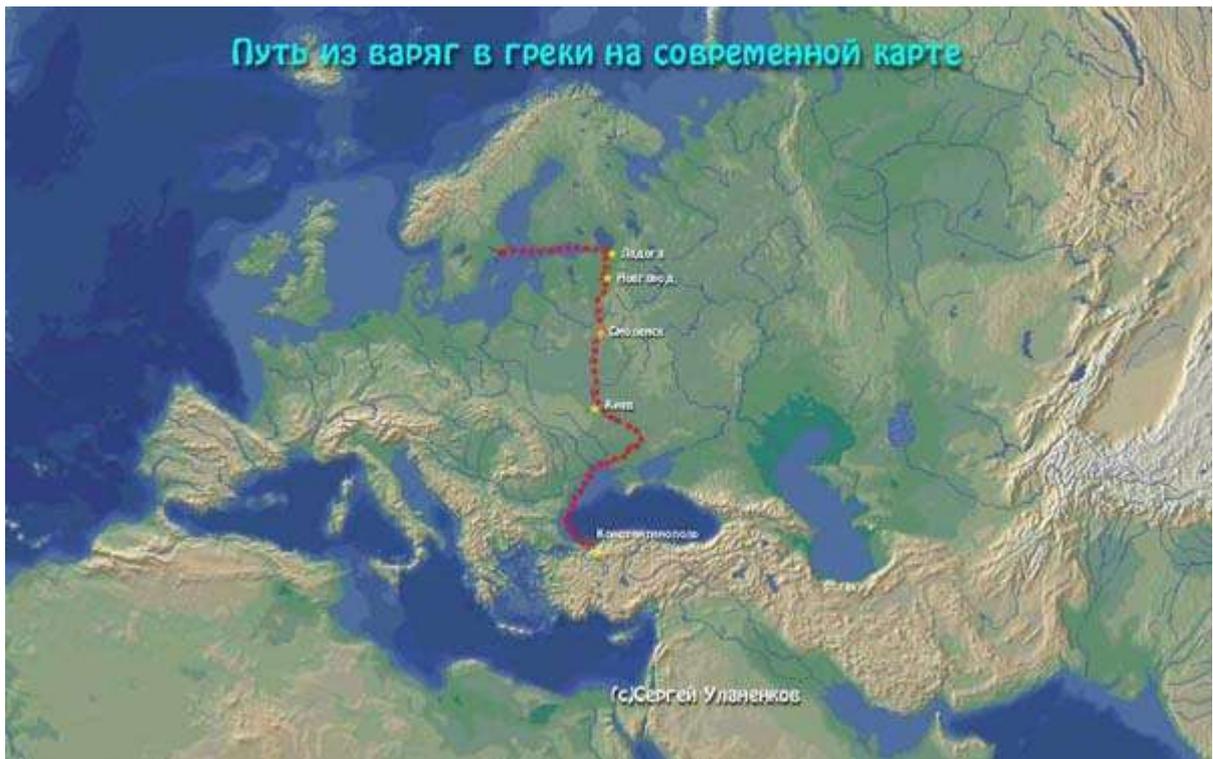
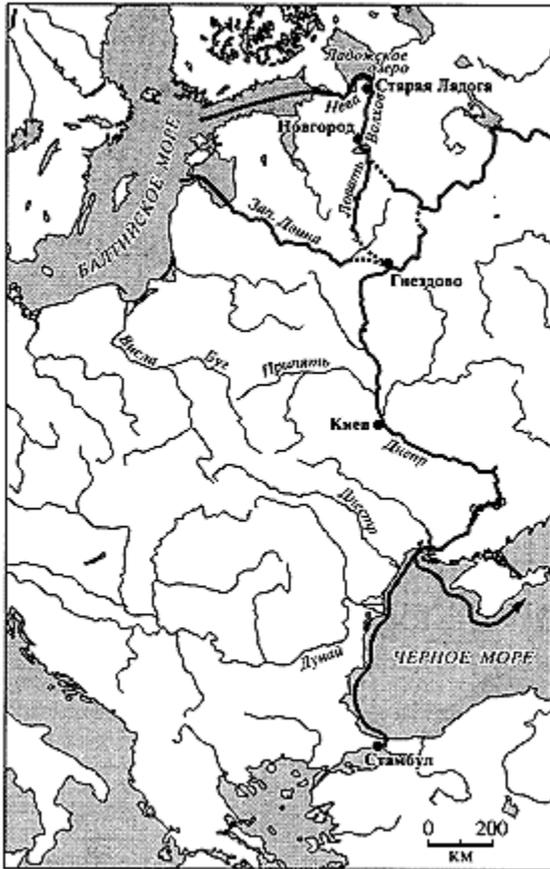
**2б) р. Западная Двина – р. Обша – р. Днепр;**

3а) Гнездово - р. Сож;

3б) Переход с пути 2 в р. Сож: р. Днепр - р. Арефинка - дорога через водораздел до р. Сож, видимо, совпадает с участком Старого Ельнинского тракта.

Большинство городищ X в. (известны только в Днепро-Двинском междуречье) расположено не на самих маршрутах пути «из варяг в греки», а немного в стороне от них. Вероятно, они «запирают» различные ответвления от главных, обеспеченных инфраструктурой путей.

Варяжско - греческий путь через Смоленщину - это только один из путей в начале становления Руси. Были и другие, например на Восток по Волге.



## **2. 2. Торговые пути на территории района. Связь Вазузы, с другими реками**

В Сычевском районе можно выделить следующие транспортные связи:

### **2.2.1. Связь р. Вазузы через Днепр с Черным море.**

На Вазузе находился город Былёв (около д. Дугино), от которого начинался волок на Днепр. Торговля с Византией началась раньше, чем с арабским Востоком и имела более древние корни. Византийские купцы проникали в земли кривичей, о чем свидетельствуют древнегреческие и римские монеты, найденные на Смоленской земле. Договоры русских князей с Византией определяли условия торговых взаимоотношений.

### **2.2.2. Связь р. Вазузы и р. Москвы.**

Верхним притоком своим Истрой река Москва подходит близко к Ламе, притоку Шоши, впадающей в Волгу. Таким образом река Москва Ламским волоком соединяла Верхнюю Волгу со средней Окой. С другой стороны, город Москва возник на самом изломе реки, при ее повороте на юго-восток, где она притоком своим Яузой почти вплоть подходит к Клязьме, по которой шел через Москву поперечный путь с запада на восток. Этим путем в 1155 г. шел с чудотворной иконой божией матери Андрей Боголюбский, направляясь через Рогожские поля на Клязьме во Владимир с. р. Вазузы, куда он поднялся Днепром из Вышгорода под Киевом. В конце XIV в. от Москвы шла, пролегая Кучковым полем, «великая дорога володимерьская», о которой упоминает одна старая летопись по случаю сретения москвичами чудотворной иконы божией матери в 1395 г. Наконец, с третьей стороны через Москву пролегал из Лопасни дорога с киевского и черниговского юга на Переяславль-Залесский и Ростов. Так город Москва возник в пункте пересечения трех больших дорог. Из такого географического положения проистекли важные экономические выгоды для города и его края.

Через Москву плыли на Оку, Дон и Днепр суда с Верхней Волги, Клязьмы и отчасти из бассейна рек Балтийского моря. По полой внешней воде груженные суда поднимались к верховьям притоков этих рек: Истре, Рузе, Ламе, Шоше, Дубне, Сходне, Вазузе, Яузе, близко сходящихся на водоразделах. Через водораздельные высоты суда тащили волоком. Таким образом, через Вазузу можно было попасть в Москву и оказаться на другом пересечении трех исторических водных путей:

от Средней Волги через Волок-Ламский к Верхней Волге (в Тверь, Новгород);

от верховьев Москвы-реки (Смоленская земля) на восток через Яузский волок к Клязьме (на Ростов и Муром);

по Лопасне, притоку Оки, через Москву от Днепра из Киевщины и Черниговщины на Переславль-Залесский и Ростов.

### **2.2.3.Связь р. Вазузы и р. Оки.**

Верховья Днепра связывали Смоленск с Окой (через Угру). Днепр связан с Угрой посредством волока на своем притоке Вязьме.

### **2.2.4.Связь р. Вазузы и р. Волги.**

Ранние связи Руси с верхней и средней Волгой в IX—XI вв. осуществлялись в основном через реки Вязьму (приток Днепра) и Вазузу (приток Волги) с волоком между ними длиной около 18 км.

Верховья Днепра связывали Смоленск с Волгой (через Вазузу). Днепр связан с Вазузой волоком, начало которого находится на территории современного Холм-Жирковского района в д. Нахимовское (Волочок). Древность волжской дороги из Смоленска в Ростово-Суздальскую землю доказывается тем, что по ней ехал в 1015 г. князь Глеб, направлявшийся из Мурома в Киев. Из Смоленска он предполагал направиться в Киев на корабле.

Смоленск являлся одним из крупных центров Руси и играл важную роль наряду с Киевом и Новгородом в ее истории. Он объединил под своей властью всю территорию Смоленской земли, все ее периферийные центры, о чем свидетельствуют многочисленные находки арабских монет на ее территории, относящиеся к 7-10 вв.

Торговые связи древнего Смоленска с арабским Востоком продолжались до конца XI века. Оживленный обмен товарами между Смоленском и арабским Востоком шел через главный путь Смоленско-Волжских связей: Днепр - Вазуза - Волга. Правобережный приток верхней Волги, река Вазуза, близко подходила к верховьям Днепра и волоком через Солодовичи, и Волочок соединялась с Днепром. Этим путем Смоленская земля была связана с Волжско-камской Болгарией, Хазарией и другими восточными рынками. Назначение этого пути выходило за рамки интересов только Смоленской и Новгородской земель. Днепровско-Волжский путь связывал между собой восточные и западные земли древней Руси. Расположенные у истоков этого пути крупные населенные пункты Солодовичи и Волочок упоминаются в Уставной грамоте князя Ростислава.

### **2.2.5. Связь р. Вазузы и р. Западная Двина.**

Связь Вазузы с Западной Двиной осуществлялась непосредственно по притоку Вазузы Лосмине (Лосьминке), которая впадает в Вазузу в районе г. Сычевка и от нее волоком от д. Бехтеево до Гавриловского озера и далее в р. Обша, приток Западной Двины или в реку Везовец, приток Обши. Нахождение между ними р. Разбойня говорит о том, что в этом месте было кого грабить.

**В зимнее время по всем вышеуказанным водным путям можно было проехать на саних или верхом.**

## **2.3. Художественные произведения о Вазузских волоках**

### **2.3.1. Иванов В.Д. Русь Изначальная.**

От Усть-Нерли до Зубца, где устье Вазузы, - триста верст, а шли их трое суток. Вверх по Вазузе до города Былева и до Гривы-волока - сорок верст трудных: вода сильно шла, захватив поймы, и сильно сносила: на стремнинах едва пробивались.

На Гривской переволоке людно, а тихо, все при деле или ждут дела. Чуткое на слово ухо здесь слышит «у» вместо «в». Договариваясь о плате за переволоку, артельный старшой скажет «усе соделаем» вместо «все сделаем».

Но таковы уж русский язык и русское ухо: дня три-четыре будешь замечать смолянскую речь, будто порченная она, на пятый же сам будешь сажать вместе о «в» «у».

На берегах вместо причалов поделаны для лодей взводы, они же спуски. Два бревна концами втоплены, по-смолянски - «утоплены у воду», на сухом месте к их концам прирублены другие, далее третьи. Размах между бревнами и в два аршина, и в сажень, и более, чтобы с воды между бревнами-ходами могла войти любая лодья. Изнутри ходовые бревна отглажены стругами, смазаны салом. Наставив лодью, ее за корму охватывают канатами и тянут либо людьми, либо лошадьми. Лодья идет легко до конца ходов, у которых ждут длинные дроги с такими же на них ходами. Дроги тоже разные – по лодьям. Привязав лодью, запрягают лошадей столько пар, сколько нужно, и везут по дороге спускать в Днепр по таким же ходам. Дело старинное, волоковые мастера опытные, работают споро: деньги то получают не за время, а по ряду, им выгодно скорее от одного дела отделаться, к другому приделаться. На волоке не одна артель, не две, не три. Замешкаешься - отобьют заказчика. У каждой артели свои взводы спуски, а волоковая дорога общая. Они же торгуют новыми лодьями.

Старинные лодейщики умеют дерево выбрать, бревно выдержать, обводы распарить и выгнуть, собрать лодью, засмолить, и будет она служить тебе до твоей старости. Строят они и другие лодьи, грубо

сколоченные из толстых досок и бревен, пригодные плыть только вниз, на одно плавание. Такие совсем дешевы, и служат они тем купцам, которые спускаются в степные места, где, распродав товар, продадут и лодью для поделок, на топливо.

Князю с дружинниками покупать-продавать было нечего, менять свои лодьи они не собирались. Артельщики, не мешкая, выволокли обе лодьи по салом смазанным ходам, наставили на дроги и повезли к Днепру. Дорога верст десять, не больше. Ее прошли пешком, разминая ноги, не спеша поспевая за дрогами. На сухом этом пути встретились знакомые переяславцы, черниговцы, киевляне, отправлявшиеся на Волгу, на Оку, новгородцы, плесковцы-псковичи, правившие путь на юг. Узнали новости не слишком новые: князь Изяслав сидит в Киеве, князь Святослав – в Чернигове, князь Всеволод вернулся из Курской земли в Переяславль. И другие новости, посвежее: князь Изяслав послал сына своего Мстислава в Полоцк. И полоцкий князь Всеслав, дабы не чинить своей земле разоренья, не дожидаясь, ушел из Полоцка, и где он - не ведают. А Мстислав Изяславич сидит в Полоцке и держит Полоцк для Изяслава.

- И сидели бы все, Да сидели бы, князь милый, правду говорю, уж сидели б все дома бы, а уж мы-то, купцы-то, уж сновали бы, говорю тебе, князь милый ты наш, уж мы-ста, купцы-те, сновали-то! Вот, считай, загибай пальцы-те! Купец хлеб, кожу, сало, мед и всякое там у христьянина купил, ему прибыло? Раз! Княжому тиуну вывозное заплатил, князю прибыло? Два! Христьянину за провоз до Волги, к примеру, уплатил, ему прибыло? Три! Лодью купил, лодейщику прибыло? Четыре! Гребцам платил, им прибыло? Пять! Артельщикам за переволоку платил, им прибыло? Шесть! Бечевникам за тягу платил, им прибыло? Семь! В Смоленск, к примеру, приплыл, за воз товару на торг платил, им прибыло? Восемь! Княжому тиуну привозное платил, князю прибыло? Девять! На свои товары другие купил, опять кому прибыло? Десять! Далее оставим счет, не разуваться же! Эх, князь, князь молодой! Это ж невозможно сосчитать, сколько да кому от купца прибывает! Так рассказывал Владимиру бойкий купец из Коломеня, знакомый по прошлой осени. И он князя узнал, и князь его узнал, чем купца порадовал...

Подкупивши съестного, пообедав на переволоке горячим, заев пирогом со сморчками, раннелетним грибом, Владимирова дружина уселась в спущенные в Днепр струги и пустилась вниз.

Всего от воды до воды истрачено было времени часа три. Немногим скорее бы одолели такое же расстояние, идя на веслах против течения. Водяной путь хорош, когда на переволоках порядок. Волок - всего пути голова. В Смоленской земле сошлись главные волоки: с Волги через Вазузу в Днепр, которым Владимир прошел из Ростова Великого; с Днепра на Угру либо с Угры в Днепр у Дорогобужа; с Угры в Десну либо с Десны в Угру у Ельни; с Днепра через Касплю в Ловать у Усвята; из Двины Западной через Торопу у Торопца в Ловать же; в ту же Двину

через Касплю. С помощью этих волоков, старых, известных, с мастерами умелыми можно проплыть-проехать во все русские земли и города и во все иноземные владенья: к булгарам, арабам, туркам, грекам, латинянам в Италию, ко всем германцам, к датчанам, шведам, норманнам, французам, - словом, здесь путь во весь белый свет. Потому-то и погнал князь Всеволод сына своего Владимира в Смоленск на усиление князь Изяславова тамошнего посадника: чтоб Всеслав Полоцкий не учинил чего над волоками. Тут сраму не оберешься, на всю землю разнесут худой слух: князья города держат, а на волоках проходу нет. По большой, еще весенней воде Владимировой дружине удалось одолеть триста пятьдесят верст до Смоленска чуть больше чем за двое суток. Могли бы и быстрее дойти - вода помогала, сама унося лодьи за сутки верст на пятьдесят. Мешали камни в русле. Пока плыли до Дорогобужа, проббили дно одной лодьи. Хорошо, что село было близко, а там мастера справились быстро.

Вошли в речку Смядынь - смоленскую пристань. Вот и Смоленск на горе. В субботу князь Владимир вышел из Ростова Великого. Через второе воскресенье, в понедельник, ступил на смядынскую пристань. Сколько выходит? Восемь суток дороги, прибыли на девятые.

#### **2.4. Мыты и законы судовождения**

Через восемьдесят лет, в царском указе от 5 июля 1734 г. «О мытах и перевозах» положение выглядело так: «...в Сенат разных городов купечество било челом объявляя, что в провозе товаров их сухим и водным путем... воевода и приказные люди и на полковых дворах офицеры и солдаты, а паче откупщики таможенные и мостовые чинят великие помешательства и остановки и убытки, и берут с судов их и телег немалое число денег напрасно, и посланных от них за теми товарами бьют безвинно...». Перечислив ряд пунктов, где творятся эти беззакония, указ продолжает: «...их товары... везде останавливают и требуют... у приказчиков и работников и извозчиков выписей, берут по гривне и более с выписи, и кои не дают, тех держат с теми товарами и турбуют дни по 2 и более, а иных за недачу бьют, и возы, и кипы и в барках ярусы разбивают и досматривают, и тем самым приметом товары их мнут и тратят безвинно. На мостах и перевозах берут мостовые и перевозные деньги не указное число, но в двое и в трое и в четверо, и сверх того многих приказчиков их и извозчиков бьют и увечат и грабят безвинно».

Но экономика не могла нормально развиваться без транспорта, развитию которого мешали причины технического и экономического характера. Феодалная разобщенность Древней Руси и преимущественно натуральный характер ведения хозяйства наложили свой отпечаток на состояние водных путей. Не было особой нужды улучшать и совершенствовать транспортные

связи, когда торговля и обмен продуктами производства были слабо развиты и замыкались внутри отдельных княжеств. На пригодных для судоходства реках устраивались мельничные плотины, мосты, переправы, которые не учитывали интересов судоходства и служили препятствием для движения судов. Грабежи и разбой на судоходных путях были обычным явлением.

Князья и помещики рассматривали перемещение товаров по их территории как доходную статью, облагая их пошлинами и различными сборами. Эти пошлины, получившие название «мыт», собирались в специальных местах — заставах. Правила взимания «водного мыта» были регламентированы еще в 1497 г. Судебником — государственным документом, которым был введен единый порядок управления на всей территории государства. Мыт имел несколько разновидностей. Так, размер, «посаженного» мыта определялся длиной судна, которая измерялась в сажнях (отсюда и название), «привальный» мыт взимался за привал к берегу без права ведения торговли, а «побережный» — при выносе клади на берег. За объезд береговых застав и уклонение от уплаты мыта налагался «отвод» — штраф деньгами или натурой, т. е. грузом.

Право устанавливать мыт официально принадлежало центральной княжеской власти, но князь своими жалованными грамотами часто уступал его удельным князьям, боярам, монастырям, духовенству, крупным землевладельцам, не всегда определяя размер сборов. Поэтому в условиях феодальной разобщенности Руси на удельные княжества взимание мыта с проезжих купцов и судовладельцев превращалось по существу в произвол.

О размерах водяного мыта можно судить по записям казанского Зилантова монастыря, к пристани которого, издавна существовавшей в устье реки Казанки, приходили для торговли суда “из всех верховых городов с товарами и из Астрахани с солью и рыбой и со всякими товарами, и монастырские суда с товаром и с солью, и вятчане и пермячи”. В 1585 г. после введения нормирования сборов Зилантов монастырь взимал: с соляных кладей — по рублю, с больших белозерских судов, с устюжских насадов и пермских дощаников — по полтине, с рыбных кладей, с стругов и коломенок — по полуполтине, с кладных лодок — по две гривны, с товарных лодок — по гривне, с малого однодеревного стружка — по алтыну, с плавных лодок — по две деньги, с ботников — по деньге. Приведенные данные интересны и для определения сравнительных размеров судов, с которых взимались сборы.

Владельцы устроенных на реках без всякого плана и без учета условий судоходства плотин, мельниц, мостов, пользуясь своим положением, за пропуск судов также взимали произвольную плату, а движение судов при этом задерживалось.

С созданием централизованного Русского государства стало ясно, что нельзя далее терпеть на водных путях такое положение. Бесспорные экономические преимущества транспортировки по воде в сравнении с гужевой доставкой грузов могли быть реализованы лишь при условии наведения элементарного порядка на водных путях.

Одним из первых государственных документов, касавшихся судоходства по рекам, было Уложение 1649 г. — свод законов, принятых Земским собором 1648—1649 гг. В главе IX «О мытах и о перевозке и о мостах» этого Уложения было сказано: «А которыми реками суда ходят, и на тех реках прудов новых и плотин и мельниц не делати, чтобы по тем рекам новыми прудами и плотинами судового ходу не переняти... А буде кто на такой реке плотину и сделает: и ему той плотины для судового ходу сделати ворота, чтобы теми воротами можно было судам ходити». А если такого хода сделано не будет, «...те их мельницы и заплоты сломати, чтобы теми их мельницами и заплотами дорога впредь была не заперта, и служилым бы и всяким людям, чей кто не буди, в проезде мешканья и убытка не было».

Таким образом, Уложение 1649 г. явилось первым законодательным актом, установившим свободу судоходства по внутренним водным путям.

Но преодолеть сложившиеся традиции было нелегко, тем более что выполнение предписаний царского указа лишало владельцев всех этих сооружений немалых доходов. Поэтому 30 апреля 1654 г. последовал царский указ о злоупотреблениях, происходящих от отдачи на откуп мытов, мостов, перевозов, где откупщики квалифицировались как враги, наносящие большой вред торговле. Несмотря на то, что этому указу придавалось большое значение и один экземпляр его «за царскою рукою и златою печатью» положили на вечное хранение в Успенском соборе Кремля, а второй передали в казну, чтобы «сие законоположение твердо и непоколебимо во веки было», заметного результата его принятие не дало и злоупотребления поборами продолжались.

Через семьдесят лет, в царском указе от 5 июля 1734 г. «О мытах и перевозах» положение выглядело так: «...в Сенат разных городов купечество било челом объявляя, что в провозе товаров их сухим и водным путем... воевода и приказные люди и на полковых дворах офицеры и солдаты, а паче откупщики таможенные и мостовые чинят великие помешательства и остановки и убытки, и берут с судов их и телег немалое число денег напрасно, и посланных от них за теми товарами бьют безвинно...». Перечислив ряд пунктов, где творятся эти беззакония, указ продолжает: «...их товары... везде останавливают и требуют... у приказчиков и работников и извозчиков выписей, берут по гривне и более с выписи, и кои не дают, тех держат с теми товарами и турбуют дни по 2 и более, а иных за недачу бьют, и возы, и кипы и в барках ярусы разбивают и досматривают, и тем самым

приметом товары их мнут и тратят безвинно. На мостах и перевозах берут мостовые и перевозные деньги не указанное число, но в двое и в трое и в четверо, и сверх того многих приказчиков их и извозчиков бьют и увечат и грабят безвинно».

## **2.5. Известные люди, проезжавшие по р. Вазуза мимо Сычевки.**

### **2.5.1. Андрей Первозванный**

Днепр устьем своим впадает в Понтийское море. Море это слыло у греков и самих славян Русским, ибо оттуда, из Днепровского устья, появлялись в великом множестве стремительные славянские ладьи, шедшие воевать Царьград.

По берегам Русского моря учил апостол Андрей Первозванный, не оставивший наши земли без евангельской проповеди в первые же годы после Воскресения Христова.

Во время третьего своего путешествия апостол после проповеди кавказским горцам проследовал по восточному берегу Русского моря, посетил города Керчь, Феодосию и Корсунь. Оттуда, движимый озарением Христовым, апостол Андрей отплыл вверх по Днепру. Увидев с ладьи ненаселенные тогда еще горы близ Киева, на которых обитали тогда лишь звери и птицы, апостол Андрей велел причалить к берегу. Здесь, на горе, он воздвиг крест и долго стоял пред ним, молясь. По лицу апостольскому текли слезы умиления, словно ведал нечто, неведомое другим.

Окончив же молитву, Андрей сказал, обращаясь к бывшим с ним ученикам: «Видите ли горы сии? На горах этих воссияет благодать Божия, и будет большой город, и много церквей будет воздвигнуто здесь по изволению Божьему».

Затем же, по преданию, Андрей Первозванный прошел от устья Днепра до Новгорода и Ладоги по нынешним русским землям. И здесь, на Руси, тогда еще населенной лишь разрозненными и недружными племенами славянскими, предсказал Андрей, что некогда возникнет на этих бескрайних просторах величайшее христианское государство, которое выстоит даже и в те времена, когда вера повсеместно оскудеет.

### **2.5.2. Святой князь Муромский Глеб Владимирович**

Древность волжской дороги из Смоленска в Ростово-Суздальскую землю доказывается тем, что по ней ехал в 1015 г. князь Глеб, направлявшийся из Мурома в Киев. Из Смоленска он предполагал направиться в Киев на корабле.

### **2.5.3. Великий киевский князь Владимир Мономах**

Борьбу за Смоленск вел Переяславский князь Владимир Мономах, который совершил сюда в 1069 и в 1070 годах два похода и добился подчинения этого города, имевшего «сильную крепость на Днепре». В 1077 г. при перераспределении между князьями княжеских столов Смоленск отошел к Владимиру Мономаху. Любеческий съезд князей 1097 г. также закрепил Смоленск за Владимиром Мономахом, основавшим на Соборной горе в 1108 г. Успенский собор, куда передал в 1111 году чудотворную икону Богоматери Одигитрии. Владимир Мономах, ставший киевским князем (1113-1125 гг.), и его сыновья Мстислав, Ярополк, Вячеслав и внук Ростислав Мстиславич твердо держали Смоленск в своих руках. Заметно усилилось влияние Смоленска при князе Ростиславе Мстиславиче (1125-1159 гг.), положившем начало династии смоленских князей Ростиславичей. Он дважды занимал княжеский престол (в 1125-1154 и 1155-1159 гг.), и при нем проведены были важные реформы, создана Смоленская епархия, принят Устав Ростислава, определивший дальнейшее развитие феодальных отношений в Смоленской земле. Князь являлся первым лицом, был главным военачальником, руководил дипломатическими отношениями, осуществлял высшую судебную власть, разбирал конфликты между боярами из-за земельных владений и другие.

### **2.5.4. Князь Владимирский Юрий Долгорукий**

...Длинная вереница всадников, крытых саней, повозок, отряды вооруженных людей продвигались по скованному льдом руслу реки Волги. То была рать, собранная князем Юрием Владимировичем Долгоруким. Здесь были его сыновья — старший Андрей, Борис, Мстислав, Василько — каждый со своей дружиной; здесь были суздальцы, ростовцы, владимирцы, переяславцы, ратники из других залесских городов. Князь Изяслав Мстиславич словно нарочно подгадал со своей кончиной: зима только началась, и у его возможных преемников, претендентов на высвободившийся киевский стол, оставалось довольно времени, чтобы свести счета друг с другом.

На этот раз князь Юрий Владимирович выбрал не прямой путь на юг — через «Вятичи», а кружной — по Волге и далее по Днепру, мимо Смоленска. На то имелись свои причины. Юрий двигался не спеша, с полным сознанием своей силы. «Златой» киевский стол принадлежал ему по праву «старейшинства», по «отчине» и «дедине». Юрий был уверен в собственной правоте и потому мог не торопить события. В конце декабря 1154 — начале января 1155 года (возможно, после Рождества, 25 декабря, или после Крещения, 7 января) он выступил в путь и в середине января был уже на Волге.

В Суздале же осталась его супруга с двумя младшими сыновьями — младенцами Михалком и Всеволодом. Судя по рассказу летописи, перед самым уходом на юг князь Юрий Владимирович привел жителей Суздаля, Ростова, Переяславля и других городов к крестному целованию в том, что после его смерти именно их примут они на княжение. Старшим Юрьевичам отец уготовил куда более достойные, с его точки зрения, уделы в Киевской земле.

### **2.5.5. Князь Владимирский Андрей Боголюбский**

Река Москва Ламским волоком соединяла верхнюю Волгу со средней Окой. С другой стороны, город Москва возник на самом изломе реки при ее повороте на юго-восток, где она притоком своим Яузой почти вплоть подходит к Клязьме, по которой шел через Москву поперечный путь с запада на восток. Этим путем в 1155 г. шел с чудотворной иконой Божией матери Андрей Боголюбский, направляясь через Рогожские поля на Клязьме во Владимир с р. Вазузы, куда он поднялся Днепром из Вышгорода под Киевом.

Выбор волжского пути имел и еще одну — чисто политическую — причину. Юрия очень волновала ситуация в Новгороде. Через своих доброхотов он знал о настроениях в городе, знал о недовольстве уходом Ростислава Мстиславича на киевский стол, а также о том, что набирают силу сторонники союза с ним, Юрием. Медлительность князя и направление движения, по-видимому, и объяснялись начавшимися как раз в это время переговорами с новгородцами.

Покидая Новгород, Ростислав Мстиславич оставил там тринадцатилетнего сына Давыда. Это пришлось не по нраву новгородцам. В городе вновь начались раздоры и смута. «И възнегодоваша новгородци, зане не створи им (Ростислав. — А. К.) ряду, — сообщает новгородский летописец, — нь боле разьдра, и показаша путь по немь сынови его». Можно думать, что изгнание юного Давыда Ростиславича было согласовано с Юрием. Во всяком случае сразу же вслед за этим новгородцы отправили к Юрию представительное посольство. Возглавлял его давний союзник Юрия епископ Нифонт. Вместе с ним ехали «передние мужи» — знатнейшие новгородские бояре. Показательно, что новгородцы знали, где искать князя, а потому направились не в Суздаль, а прямо к Смоленску, куда держал путь суздальский князь со своими полками.

Отсутствие Ростислава в Смоленске, казалось, благоприятствовало ему. Миновав волоки, связывающие реку Вазузу, приток Волги, с Днепром, он вышел на Днепр и вскоре приблизился к Смоленску, где сидел на княжении

оставленный отцом старший Ростиславич Роман и куда, очевидно, бежал его младший брат Давыд. Здесь, вблизи Смоленска, и встретило Юрия новгородское посольство. Все условия "ряда" (договора) были согласованы заранее и приняты князем. Новгородцы не стали звать его самого на княжение в свой город, но ограничились тем, что предложили престол его сыну. Юрий назвал имя Мстислава, бывшего тогда вместе с ним. Он и стал новым новгородским князем. Новгородский летописец приводит точную дату вступления Мстислава Юрьевича в Новгород — 30 января. Надо полагать, что с отцом Мстислав расстался примерно неделей раньше.

### **2.5.6. Князь Смоленский Владимир Рюрикович**

В 1216 году, перед Липецкой битвой у Зубцова к дружинам Мстислава Мстиславича Удатного, князя Торопецкого и его брата Владимира Мстиславича, князя Псковского присоединилась рать (около 6 тысяч) их двоюродного брата Владимира Рюриковича, князя Смоленского, подошедшая по льду Вазузы. После этого объединенные силы продвигаются по Волге, двигаясь на переяславльского князя Ярослава Всеволодовича, зятя Мстислава Удатного, отца Александра Невского и его брата Юрия Всеволодовича, князя Владимирского, до устья Холохолъни, где становятся лагерем. Позднее Владимир Рюрикович Смоленский сражался и уцелел на Калке.

### **2.5.7. Батый**

После уничтожения последних полков Владимиро-Суздальской Руси монгольские предводители устроили военный совет. Было решено возвращаться в Половецкую степь, причем по новым местам, чтобы идти «облавой и всякий город, область и крепость, которые им встретятся [на пути], брать и разрушать». Фронт этой облавы раскинулся очень широко – от восточных районов Смоленского и Черниговского княжеств на ее левом фланге, до Рязанской земли на правом. Левое крыло вел Батый, а правое, видимо, вели Бури и Кадан, которые соединились с Бату у Козельска довольно поздно.

Маршрут правого крыла точно неизвестен, о маршруте Батыя известно больше – от Торжка он двинулся по Волге и Вазузе (приток Волги) к междуречью Днепра, а оттуда через смоленские земли к черниговскому городу Вщиж, лежащему на берегу Десны. Следуя по Десне, монголы Бату вышли на р. Жиздра, по которой добрались до Козельска (он лежит на берегу Жиздры).

## **2.6. Упоминания иностранных путешественников о Вазузе.**

### **2.6.1.Сигизмунд Герберштейн.**

Ржев Дмитровский, город с крепостью, находится в 23 милях на запад от Москвы. Крепость, от которой князь заимствует титул, лежит на реке Волге и господствует над весьма обширной областью. Есть и другой Ржев в 140 милях от Москвы, в 20 от Великих Лук и в 20 же от Пскова; он называется Пустым. За Ржевом Дмитровским в нескольких милях на запад есть лес, называемый Волконским, из которого берут начало четыре реки. В этом лесу есть болото, называемое Фроновым; из него течет не очень большая река, на пространстве почти двух миль, и впадает в какое-то озеро Волго. Она снова вытекает оттуда, сделавшись гораздо обильнее водою, и называется Волгой по имени этого озера. Протекши через многие болота и приняв в себя много рек, она двадцатью пятью или, по другим, семидесятью устьями изливается в Каспийское море, называемое русскими Хвалынским морем, - а не в Понт, как писал кто-то. Волга называется у татар Эдель, а у Птолемея — Ра; Волга и Танаис так сближаются, что, как утверждают, между ними всего семь миль расстояния. Города, через которые она протекает, мы приведем в своем месте. В том же лесу, почти в 10 милях от Фронова болота, есть деревня Днеперско, в окрестностях которой берет начало Борисфен, который у туземцев называется Днепром и который мы до сих пор называем Борисфеном. Недалеко от этого места есть монастырь св. Троицы, где берет начало другая река, больше первой, имеющая уменьшительное имя, — Днепрец. Обе эти реки сливаются между Фроновым болотом и истоками Борисфена; на этом месте товары московитов и ходоповцев нагружаются на суда и вывозятся в Литву, и купцы обыкновенно заезжают в этот монастырь, как на постоянный двор. Что Ра и Борисфен берут начало не из одних источников, как думают некоторые, — в этом я убедился, как по достоверным рассказам многих купцов, которые имели дела в этих краях, так и от многих других. Борисфен течет вот как: сперва к югу, через Вязьму, потом, поворотив на восток, протекает через города Дорогобуж, Смоленск, Оршу и Могилев и, снова поворотив на юг, орошает Киев, Черкасы и Очаков; там, где он изливается в Понт, море имеет вид озера, и Очаков стоит как будто в углу, у устьев Борисфена. Мы приехали из Орши в Смоленск, откуда наш багаж до Вязьмы везли на судах: Борисфен так разлился, что монах долго вез нас, графа Нугароля и меня, в рыбацкой лодке по лесам, а лошади неоднократно пускались вплавь.

### **2.6.2.Александр Гваньини**

Но так как здесь часто упоминается знаменитая река Борисфен, я добавлю несколько слов об ее истоках. Река Борисфен берет начало возле какого-то селения, называемого Днеперском, поэтому и называется московитскими жителями и другими русскими Днепр или Днепер. Течение же свое Борисфен направляет так: сначала он с юга омывает Вязьму, оттуда поворачивает к востоку и течет мимо Дорогобужа, Смоленска, Орши, Дубровны и Могилева.

Устремляясь оттуда на юг, он протекает мимо Киева, древней столицы Руси, Черкас и, наконец, через Дикое Поле; подходит в сорока милях от Черкас к Очакову, крепости и городу перекопских татар, и оттуда впадает в Понт Эвксинский; устье его настолько обширно, что напоминает по форме море, если смотреть издали.

Но мне кажется нелепым считать, что упомянутая река Днепр называется латинянами соответствующим именем Борисфен: ведь он от своих истоков, называемых Днеперском, повсюду москвитями, русскими, литовцами, поляками и всеми прочими савроматами называется Днепром. Также слово «Днепр» очень отличается по своим звукам от «Борисфен», и мне кажется, что Борисфеном в древности называли реку Бере-зину (которая, омывая крепость Борисов и многие другие, впадает в вышеназванный Днепр). Ведь на это указывает звучание слова и само совпадение букв.

Можайск-деревянная крепость и городок, отстоит на восемнадцать миль к югу от Московии, от Вязьмы-на двадцать шесть; там государь иногда принимает послов различных государей, там же ежегодно охотится, ибо там-безмерное обилие зайцев, особенно белых.

Знаменитый Ольгерд и Витольд, великие литовские князья (которых не превосходил воинственностью ни один из литовских князей) полагали границы Литвы в шести милях дальше Можайска.

#### Бельское княжество

Бельское государство Руси некогда имело самостоятельного государя, который был данником великих князей Литвы, сыновей Ягеллона (от которых государь Бельского Василий отпал к князю Московии Василию и отдал ему все княжество). В этом государстве есть город Белый с крепостью; он стоит на реке Обше в глухих лесах на расстоянии шестидесяти польских миль от Московии и тридцати шести от Смоленска.

Это княжество князь Московии приписывает к своему титулу и называет себя князем Бельским.

#### Ржевское княжество

На территории Ржевской на берегу Волги расположен город с деревянным кремлем, названный тем же именем-Ржев. Отстоит же он на двадцать три мили к западу от Московии.

В нескольких милях к западу от этого города есть лес, называемый Волковским. в котором имеется болото Кронов; из него вытекает какая-то река, которая через две мили впадает в озеро Волго, откуда снова выходит более полноводной и по имени озера, из которого начинается, названа

Волгой. Эта река, приняв в себя множество притоков, протекает через все владения московского государя, а также через Казанское и Астраханское ханства и частично через татарское Дикое Поле и, наконец, семьюдесятью устьями изливается в Каспийское море (называемое русскими Хвалынским). Эту реку москвиты называют Волгой от озера Волго, из которого она вытекает. Татары же называют Эдель, а Птолемей и греки-Ра.

Это Ржевское княжество, в котором названная река берет свое начало, тянется очень далеко, и от него князь Московии присваивает себе титул, называя себя князем Ржевским.

Волочок, город с деревянным кремлем, находится в двадцати четырех милях к юго-западу от Московии, в двенадцати от Можайска и в двадцати от Твери. Эта провинция изобилует белыми зайцами, и великий князь здесь часто охотится.

Торопец, кремль и город, отстоит от Великих Лук на восемнадцать миль и у рубежей Литвы граничит с княжеством Смоленским.

Этот кремль Торопец с прочими прилежащими к нему, а именно, Дорогобужем, Белым и Брянском, с доброй частью Северского княжества одновременно отдались под власть великого князя Московии Иоанна Васильевича; о том же, как он был под властью Александра, короля Польского и великого князя Литовского, подробнее сказано в описании королевства Польского.

## **2.7. Занятия местных жителей**

Обнаруженные при раскопках Волочка предметы вооружения (мечи, стрелы, наконечники для стрел, боевые топоры, щиты и др.) говорят о том, что здесь была дружина, предназначенная для охраны этого поселения. Найдено множество изделий ремесленников: керамические весы со складным коромыслом, предназначенные для взвешивания монет, керамические изделия, швейные иглы, пряслица, женские украшения, ключи, замки, молотки, пробойники, гребни, пуговицы, серпы, кубки из рогов животных и др.

Ремесленники обслуживали население многолюдного поселка и сельской округи, купеческие караваны, ремонтировали ладьи, лодки, чинили паруса и изготавливали другое оборудование, необходимое для мореплавания. Но основой жизни людей было земледелие.

В Смоленской земле происходил процесс формирования крестьянства как общественного класса. Сельские жители создают свои поселения - погосты,

села, деревни. Развивается феодальное хозяйство, возникают вотчины и укрепленные замки феодалов. Самым крупным земельным собственником был князь, имевший свой домен. С организацией в Смоленске епархии в 1136 г. зарождается монастырское и церковное землевладение. Князь Ростислав вступил в контакт с епископом и заключил с ним соглашение. Устав Ростислава перечисляет льготы, которые князь предоставляет епископии. Смоленская епископия получала от князя значительные доходы, земельные владения с сидевшими на них изгоями, прощениками и другими категориями зависимых людей. Получают развитие животноводство, рыболовство, бортничество и домашние промыслы.

В IX - начале XII вв. большая часть Восточной Прибалтики находилась под политическим влиянием Древней Руси. С начала феодальной раздробленности Руси возросло значение Смоленского княжества и города Смоленска, который по развитию своей экономики и культуры превосходил многие крупные города Европы. Смоленские купцы установили связи с немецкими купцами примерно за три - четыре десятилетия до основания Риги (1201 г.). В 1229 году Смоленск заключил с Ригой, Висби и северогерманскими городами договор, на основе которого регулировались экономические и торговые связи западнорусских центров с северонемецкими городами, с Прибалтикой. Большим спросом на западе пользовались смоленские изделия из серебра, золота, меди, олова, льняные ткани, поделки из дерева и кости, воск, мед, пушнина, рожь, хмель и другие товары. Из Западной Европы в Смоленск и другие места попадали мечи, скандинавские украшения и слитки серебра.

Смоленск был крупным центром международной торговли. Сюда поступали товары из стран арабского Востока, Поволжья, Византии, Прибалтики и Западной Европы. Расширение международной торговли Смоленском было закреплено, как сказано выше, в договоре 1229 года, основой которого являлась "Смоленская торговая правда". Расширение торговли приводило к образованию в немецких городах гильдий, которые стали зародышами Ганзы.

### **3.1. Характер передвижения по водным путям после образования централизованного государства.**

#### **3.1.1. Водные пути после монголо-татарского нашествия.**

Говоря о раннем периоде развития речного судоходства, необходимо учитывать, что бассейны крупных рек по существу не были изолированными, поскольку малые размеры судов позволяли перетаскивать их через водоразделы по волокам. Да и сами реки, и в том числе относительно небольшие притоки, протекавшие среди дремучих лесных массивов, имели

более благоприятный водный режим, нарушенный позднее бессистемной вырубкой лесов по берегам рек, что привело к их обмелению.

Внутренними водными путями наши предки поддерживали мирные отношения и вели военные действия с Причерноморьем и Византией, Балтийским побережьем, владениями волжских булгар и Прикаспием. По рекам совершалось продвижение русских землепроходцев на восток.

Водные пути определяли направление торговых связей Русского государства с соседними племенами, а затем странами. Оживленную торговлю русские вели со странами Балтийского побережья и с Причерноморьем. В обмен на русские кожи, мед, воск и другие товары из Греции ввозили парчовые и шелковые ткани, золото, предметы роскоши, масла, вина, фрукты, а из балтийских стран — фряжские сукна и полотно, янтарь, медь, железо, олово и др.

Татаро-монгольское нашествие на Русь в середине XIII в. более чем на двести лет затормозило ее экономическое развитие. В XIV в. образуется сильное Московское княжество, поставившее цель консолидации русских земель. В 1478 г. в его состав вошел Великий Новгород, в 1485 г. — Тверь, в 1510 г. — Псков, в 1514 г. — Смоленск и в 1521 г. — Рязань.

Свержение татаро-монгольского ига и образование в конце XV — начале XVI вв. Русского централизованного государства отразились на характере и направлении русской торговли и, следовательно, на использовании системы водных путей сообщения.

Централизация политической и экономической жизни с укреплением Московского княжества повлекли за собой и переориентацию торговых путей в соответствии с московскими интересами. Москва становится важнейшим узлом русских водных путей сообщения. Происходил процесс формирования новых направлений водных путей, изменялось экономическое значение отдельных бассейнов. Важнейшим водным путем стала Волга с ее притоками. Постепенно приобретал значение и Дон, соединявший Московскую землю с Причерноморьем, Крымом и Кубанью.

Связь Московского государства с Западом осуществлялась по западному пути через Смоленск, занимавший выгодное положение в центре русских водных путей сообщения.

По мере укрепления централизованного государства в экономике России происходили важные изменения, вызванные общественным разделением труда и усилением рыночных связей между различными районами территориально расширившейся страны. Эти процессы способствовали росту производительных сил, зарождению промышленности, расширению посевных площадей.

Но экономика не могла нормально развиваться без транспорта, развитию которого мешали причины технического и экономического характера. Феодалная разобщенность Древней Руси и преимущественно натуральный характер ведения хозяйства наложили свой отпечаток на состояние водных путей. Не было особой нужды улучшать и совершенствовать транспортные связи, когда торговля и обмен продуктами производства были слабо развиты и замыкались внутри отдельных княжеств. На пригодных для судоходства реках устраивались мельничные плотины, мосты, переправы, которые не учитывали интересов судоходства и служили препятствием для движения судов. Грабежи и разбой на судоходных путях были обычным явлением.

Князья и помещики рассматривали перемещение товаров по их территории как доходную статью, облагая их пошлинами и различными сборами. Эти пошлины, получившие название “мыт”, собирались в специальных местах — заставах. Правила взимания “водного мыта” были регламентированы еще в 1497 г. Судебником — государственным документом, которым был введен единый порядок управления на всей территории государства. Мыт имел несколько разновидностей. Так, размер, “посаженного” мыта определялся длиной судна, которая измерялась в саженьях (отсюда и название), “привальный” мыт взимался за привал к берегу без права ведения торговли, а “побережный” — при выносе клади на берег. За объезд береговых застав и уклонение от уплаты мыта налагался “отвод” — штраф деньгами или натурой, т. е. грузом.

Право устанавливать мыт официально принадлежало центральной княжеской власти, но князь своими жалованными грамотами часто уступал его удельным князьям, боярам, монастырям, духовенству, крупным землевладельцам, не всегда определяя размер сборов. Поэтому в условиях феодалной разобщенности Руси на удельные княжества взимание мыта с проезжих купцов и судовладельцев превращалось по существу в произвол.

О размерах водяного мыта можно судить по записям казанского Зилантова монастыря, к пристани которого, издавна существовавшей в устье реки Казанки, приходили для торговли суда “из всех верховых городов с товарами и из Астрахани с солью и рыбой и со всякими товарами, и монастырские суда с товаром и с солью, и вятчане и пермячи”. В 1585 г. после введения нормирования сборов Зилантов монастырь взимал: с соляных кладей — по рублю, с больших белозерских судов, с устюжских насадов и пермских дощаников — по полтине, с рыбных кладей, с стругов и коломенок — по полуполтине, с кладных лодок — по две гривны, с товарных лодок — по гривне, с малого однодеревного стружка — по алтыну, с плавных лодок — по две деньги, с ботников — по деньге. Приведенные данные интересны и для определения сравнительных размеров судов, с которых взимались сборы.

Владельцы устроенных на реках без всякого плана и без учета условий судоходства плотин, мельниц, мостов, пользуясь своим положением, за пропуск судов также взимали произвольную плату, а движение судов при этом задерживалось.

С созданием централизованного Русского государства стало ясно, что нельзя далее терпеть на водных путях такое положение. Бесспорные экономические преимущества транспортировки по воде в сравнении с гужевой доставкой грузов могли быть реализованы лишь при условии наведения элементарного порядка на водных путях.

Одним из первых государственных документов, касавшихся судоходства по рекам, было Уложение 1649 г. — свод законов, принятых Земским собором 1648—1649 гг. В главе IX “О мытах и о перевозке и о мостах” этого Уложения было сказано: “А которыми реками суда ходят, и на тех реках прудов новых и плотин и мельниц не делати, чтобы по тем рекам новыми прудами и плотинами судового ходу не переняти... А буде кто на такой реке плотину и сделает: и ему той плотины для судового ходу сделати ворота, чтобы теми воротами можно было судам ходити”. А если такого хода сделано не будет, “...те их мельницы и заплоты сломати, чтобы теми их мельницами и заплотами дорога впредь была не заперта, и служилым бы и всяким людям, чей кто не буди, в проезде мешканья и убытка не было”.

Таким образом, Уложение 1649 г. явилось первым законодательным актом, установившим свободу судоходства по внутренним водным путям.

Но преодолеть сложившиеся традиции было нелегко, тем более что выполнение предписаний царского указа лишало владельцев всех этих сооружений немалых доходов. Поэтому 30 апреля 1654 г. последовал царский указ о злоупотреблениях, происходящих от отдачи на откуп мытов, мостов, перевозов, где откупщики квалифицировались как враги, наносящие большой вред торговле. Несмотря на то, что этому указу придавалось большое значение и один экземпляр его “за царскою рукою и златою печатью” положили на вечное хранение в Успенском соборе Кремля, а второй передали в казну, чтобы “сие законоположение твердо и непоколебимо во веки было”, заметного результата его принятие не дало и злоупотребления поборами продолжались.

Через семьдесят лет, в царском указе от 5 июля 1734 г. “О мытах и перевозах” положение выглядело так: “...в Сенат разных городов купечество било челом объявляя, что в провозе товаров их сухим и водным путем... воевода и приказные люди и на полковых дворах офицеры и солдаты, а паче откупщики таможенные и мостовые чинят великие помешательства и остановки и убытки, и берут с судов их и телег немалое число денег напрасно, и посланных от них за теми товарами бьют безвинно...”.

Перечислив ряд пунктов, где творятся эти беззакония, указ продолжает: “...их товары... везде останавливают и требуют... у приказчиков и работников и извозчиков выписей, берут по гривне и более с выписи, и кои не дают, тех держат с теми товарами и турбуют дни по 2 и более, а иных за недачу бьют, и возы, и кипы и в барках ярусы разбивают и досматривают, и тем самым приметом товары их мнут и тратят безвинно. На мостах и перевозах берут мостовые и перевозные деньги не указное число, но в двое и в трое и в четверо, и сверх того многих приказчиков их и извозчиков бьют и увечат и грабят безвинно”.

Указ имел в виду оградить судоходство от этих притеснений и “наглых обид”, однако реальные результаты его были невелики и через девять лет, 12 сентября 1743 г., пришлось издать аналогичный указ, повторив все 16 параграфов предписаний указа 1734 г.

Ущерб, наносимый государству из-за злоупотреблений сборщиков пошлин, был настолько велик, что правительство не видело другого эффективного способа борьбы с ними, как отмену самих пошлин. И 20 декабря 1762 г. был издан указ об отмене всех внутренних таможенных пошлин и упразднении самих таможен. Эта мера положительно отразилась на судоходстве, но, конечно, не могла устранить всех причин, тормозивших его развитие.

Вплоть до XVIII в. русское судоходство на многих реках встречалось также с таким препятствием, как грабежи купеческих караванов. Бесчеловечное отношение помещиков к крепостным побуждало обездоленных людей, потерявших надежду на сносное человеческое существование в родном краю, искать счастья вдали от дома. Так народились ватаги “вольных людей” (“ушкуйников”, “казаков”), которые в поисках средств к существованию шли на грабежи и разбой.

На Волге, например, чтобы сопротивляться нападению этих пиратов, купцы, промышленники и служилые люди, намеревающиеся отправиться в плавание по реке, объединялись в крупные караваны. В Нижнем Новгороде собирались караваны из 500—600 судов со всего верхнего Поволжья, Оки и Шексны. Такие караваны сопровождалась охраной, суда которой имели на вооружении и пушки. Военский эскорт плыл на головном судне, а за ним длинной вереницей шли остальные суда каравана.

Были предприняты также некоторые попытки к улучшению условий судоходства на реке Днепр.

Проблема создания безопасных условий для плавания по всему Днепру ведет свою историю с момента возникновения там судоходства. Выдвигалось множество предложений и проектов по улучшению этого участка древнейшего пути “из варяг в греки”. Положение обострилось еще более,

когда в связи с ростом промышленности и торговли и постройкой более крупных судов днепровские пороги стали серьезным препятствием для судоходства, преграждая выход судов к Черному морю.

Первые попытки расчистить путь для судов в днепровских порогах были предприняты при Петре I. По его указанию был составлен первый проект соединения Днепра с Западной Двиной в районе Смоленска. Но к осуществлению работ по этим проектам не приступили.

Таким образом, первые попытки производства работ на водных путях в интересах судоходства не внесли каких-либо изменений в условия плавания судов. Реки использовались для целей судоходства в их естественном состоянии, и плавание по ним далеко не всегда было безопасным.

### **3.1.2. Упадок водных перевозок.**

К концу XVII — началу XVIII вв. процесс общественного разделения труда, развития товарно-денежных отношений и зарождения единого всероссийского рынка внес существенные изменения в организацию судоходства на внутренних водных путях.

Сложившаяся ранее практика, когда один и тот же купец не только вел торговлю каким-то товаром, но строил и использовал суда для его перевозки, уступила место раздельному выполнению этих функций. Торговля осталась за купечеством, постройку судов и их использование на перевозках купеческих товаров взяли на себя “судовщики”. Этот процесс размежевания функций затянулся по времени, и к моменту Великой Октябрьской социалистической революции еще продолжали существовать акционерные общества, товарищества и отдельные судовладельцы, которые занятие судоходством сочетали с торговлей или производством. Так, например, товарищество “Бр. Нобель” или пароходство хлеботорговца Башкирова наряду с производственной деятельностью (нефтепромыслы, мельзаводы) располагали значительным собственным флотом и обеспечивали перевозку своих грузов.

Судовой промысел сформировался в самостоятельную отрасль хозяйственной деятельности, где были заняты сотни тысяч людей. Образовалась профессия судовщика, который в отличие от прежнего значения этого понятия не только являлся судоводителем и распорядителем на судне, но и его владельцем, выполняя за плату перевозки грузов по договору с грузовладельцем.

Договоры заключались обычно зимой, хотя это не исключало выполнения перевозок, выявившихся в ходе навигации. Плата за перевозку определялась по соглашению. Размеры ее колебались по годам в зависимости от навигационных условий (при мелководье повышались) и спроса на

перевозки, который чаще всего зависел от урожая: при хорошем урожае и повышенном спросе на перевозки хлеба фрахты увеличивались. Так, например, за перевозку одного куля хлеба в 9 пудов (144 кг) с пристаней Цны до Рыбинска брали от 55 коп. до 1 руб. 40 коп. От Нижнего Новгорода до Москвы по Оке фрахт за перевозку массовых грузов колебался от 10 до 12 коп. с пуда, а более ценные ярмарочные грузы оплачивались по 15 коп. с пуда (за тонну соответственно от 6 до 9 руб.). По Волге за перевозку хлеба с пристаней Саратовской губернии до Рыбинска в 1841 г. брали по 65—70 коп. с пуда, из Самары — по 55—60 коп., из Симбирска — 40—45 коп.

Постройка крупного судна требовала довольно значительных первоначальных затрат. Поэтому судовщиками становились в основном зажиточные удельные крестьяне из прибрежных сел или городские купцы и мещане. Первоначально судовой промысел во многих случаях был семейным занятием, руководил которым глава семейства, а сыновья были его ближайшими помощниками — постоянным “хозяйским глазом”. Как правило, семья владела одним судном, лишь некоторые немногочисленные зажиточные семьи имели 2—3 судна.

Однако владельцы судов часто не могли обойтись только трудом членов своей семьи. Для постройки и сплава судна приходилось прибегать к наемному труду. И тогда это семейное занятие приобретало все черты, присущие капиталистическому предприятию. Все более отчетливо в судовом промысле происходило размежевание: с одной стороны, эксплуатируемые рабочие-судоходцы, к которым относилась как квалифицированная рабочая сила, так и бурлаки, а с другой — эксплуататоры-судовладельцы. Но и для тех, и для других перевозки грузов и людей становились их основной деятельностью.

Квалифицированная рабочая сила (лоцманы, водоливы, кормщики и т. д.) приходила на Волгу в основном из ограниченного числа прибрежных сел. Такие верхневолжские села, как Чернопенье и Густомесово, были исконными поставщиками лоцманов, водоливов, профессии которых становились семейными, передаваясь из поколения в поколение. Другие волжские села — Кадницы, Криуши, Золотое — поставляли лоцманов нижнего плеса (от Нижнего Новгорода до Астрахани). Село Промзино было родиной многих сурских лоцманов; села Слудка, Котловка и другие — камских, Черноречье — окских. На всех основных водных путях были такие села, где работа на судах стала главным отхожим промыслом. Опыт и навыки, приобретенные десятками лет работы, передавались по наследству и в таких селах с малолетства воспитывались мастера судоходных профессий.

Обязанности квалифицированных рабочих состояли в следующем: лоцман управлял судном во время пути и руководил всей нанятой командой, два его помощника — кормщики, или “завезенные”, распоряжались завожом якорей,

водолив ведал всей хозяйственной деятельностью на судне и представлял интересы судовладельца. Он же наблюдал за состоянием судна, исправлял повреждения, руководил откачкой воды из корпуса, следил за грузом, хранил документы, деньги и припасы, дополнительно нанимал по необходимости бурлаков.

По существовавшим нормам для сплава по Волге (ниже устья Камы) на каждую тысячу пудов грузоподъемности судна требовалось иметь не менее трех судорабочих. Следовательно, на расшиву грузоподъемностью 25—30 тыс. пудов, кроме водолива, кормщика, лоцманов, назначалось 75—90 бурлаков (надо заметить, что расчет потребного числа бурлаков вообще велся по числу “ног”: на тысячу пудов груза полагалось от 5 до 8 “ног” бурлаков). Таким образом, бурлак оставался центральной фигурой в судовом промысле, без которой этот промысел до появления паровых судов не мог существовать и развиваться.

Бурлачество было своеобразным явлением в экономике крепостнической России. Работа бурлаков была сезонной, которая в лучшем случае продолжалась в течение навигации, а чаще всего ограничивалась одним рейсом, или, как тогда говорили, путиной, и не могла, следовательно, служить постоянным объектом приложения труда и источником существования. Часть бурлаков и в зимний период находила себе кое-какую работу в судовом промысле (постройка и ремонт судов, заготовка судового инвентаря, оснастки и др.) или иное занятие, однако основное большинство их уходило домой, в деревню, с которой они не могли порвать связь.

Крестьянство было главной базой, откуда шли бурлаки на все водные пути. Но в целом состав бурлачества был довольно пестрым. Несмотря на разношерстность бурлацкой массы, она четко делилась на профессионалов и случайных людей. Первые, бурлачившие всю свою жизнь, отлично знавшие реку, всегда нанимались в “коренные” и были самым надежным элементом бурлацкой среды.

В случайные бурлаки по крайней нужде шла крестьянская беднота, городская и посадская голытьба или же “лишние руки”, которые не могли найти применения своего труда в деревне. Значительную часть случайных бурлаков составляли (до отмены крепостного права в 1861 г.) помещичьи крестьяне, сдаваемые внаем за недоимки или в виде наказания, а также беглый беспаспортный люд, который можно было нанять за гроши или просто “за харчи”. Неотразимой приманкой служил задаток, который можно было получить, нанявшись в бурлаки, как раз в то время года, когда крестьянин испытывал наиболее острую нужду.

Наем бурлаков проводился обычно зимой в период между праздниками масленицы и пасхи (с конца февраля до начала апреля). В традиционно

определенные пункты собирались бурлаки на “бурлацкие” базары. Большой базар на Волге ежегодно проходил в Пучеже. Крупными пунктами найма бурлаков были также Кострома, Кинешма, Юрьеvec, Городец, Балахна, Нижний Новгород, Самара, Саратов, а на Каме — Пермь, Чистополь, Лаишев.

Бурлацкие базары представляли собой весьма живописную картину. Рано утром в базарный день на торговой площади бурлаки собирались в артели и выбирали из своей среды подрядчика, который и вел переговоры с судовщиками на виду у всей артели. Артель обычно назначала предельную цену, на которую подрядчик мог в крайнем случае соглашаться. Иногда недобросовестные подрядчики за хорошую мзду заранее сообщали судовщикам предельную цену найма артели, но если бурлаки каким-то образом узнавали об этом, они жестоко расправлялись с подрядчиком.

Наем бурлаков оформлялся договором, в котором оговаривались обязанности сторон и особенно подробно обязанности бурлаков. Так, в договоре, заключенном 24 апреля 1847 г. в Нижегородском отделении Рыбинской судоходной расправы артелью судорабочих с балахнинским купцом Нестеровым, первые брали на себя следующие обязательства: по прибытии на расшиву ее “убрать как следует к плаву, сплавить вниз рекою Волгою до колонии Баронского к показанным амбарам, из коих по уделании нами мостков нагрузить пшеницей, как хозяину угодно будет, по нагрузке же и по настоящему убравшись, взвести оную расшиву вверх, рекою Волгою до Ниж. Новгорода с поспешностью, не просыпая утренних и вечерних зорь, в работе определить нас на каждую тысячу пудов груза по три с половиною человека, кроме лоцмана, во время же пути следования всемерно нам стараться, чтобы судно не подвергалось ни малейшей задержке. Равно нам всем находиться у хозяина и его посланного и лоцмана во всяком послушании и повиновении... Если же встретиться мелководие, то перегрузить кладь в паузки, за которыми нам ходить вверх и вниз по 30 верст без платы. Если же с судном последует несчастье и не будет возможности спасти оное, то обязаны мы немедленно оное подвести к берегу, воду из оного отлить, кладь выгрузить на берег, подмоченное пересушить и обратно в то или другое судно погрузить и следовать по прежнему. При этом обязаны мы иметь на судне крайнюю осторожность от огня и для того табаку на судах отнюдь не курить, от нападения воров защищаться и до грабежа не допускать, судно и хозяина днем и ночью оберегать. По приходе в гор. Нижний судно поставить, припасы пересушить, убрать, куда приказано будет, потом, получа паспорта и учинив расчет, быть свободным. Если же при расчете окажется за нами излишний перебор денег, то таковые обязаны мы сполна заплатить беспрекословно. Ряда каждому за путину по 16 рублей серебром. Задатку каждому по 10 р. 29 к. серебром”.

За помещичьих крестьян рядились обычно бургомистры и приказчики. Нередко судовщик, желая подешевле нанять артель бурлаков, приезжал к сельскому старосте или старшине. Те вызывали крестьян-недоимщиков и принуждали их пойти в бурлаки. Задаток в этих случаях обычно отбирался старостой “за недоимки”, а бурлаки после завершения путины зачастую практически не получали ни копейки: все оставшиеся деньги оказывались израсходованными “на харчи”. Нанятые бурлаки приходили в места постройки или зимовки судов за две недели до ледохода, готовили суда к плаванию, заводили в безопасные от ледохода места и загружали. Отправлялись суда в рейс обычно сразу после ледохода.

Группа бурлаков, тянувших бечеву, называлась “ссада”. Во главе ее стоял и шел первой лямкой самый опытный и здоровый бурлак, которого называли “шишка” или “дядька”, выбиравший путь и задававший ритм в общей работе, требовавшей четкой согласованности. За “шишкой” ставили наиболее ленивых или кабальных бурлаков, которые, уже растратив свой заработок, служили за одни харчи и не были заинтересованы в работе. За ними шли добросовестные работники, при необходимости подгонявшие ленивых. Позади всех шел “косной”, следивший за бечевой к “ссаривавший”, т. е. снимавший ее, если она за что-нибудь задевала.

Ход бурлаков с бечевой был настолько тяжел, что обычная ходьба, даже мелким и медленным шагом была невозможна, поэтому выставляли вперед сначала правую ногу, упирались ею в почву и медленно подтягивали к ней левую, либо делали левой ногой очень небольшой шаг. Шаг был ровный и обязательно одновременный, поэтому “ссада” все время плавно слегка раскачивалась в стороны.

Почти все бурлацкие работы, в том числе и ход бечевой, сопровождалось пением песен, которые не только задавали требуемый ритм, но и в какой-то мере настраивали бурлаков на выполнение тяжелой работы. Песни эти были творчеством самих бурлаков, примитивные по форме и содержанию, они отражали условия тяжелого труда и безрадостного существования.

Каторжный труд практически без отдыха, антисанитария, отсутствие медицинской помощи делали свое дело и бурлаки после нескольких лет работы превращались в обессиленных инвалидов, в первую очередь гибнувших при частых тогда эпидемиях.

Тяжелым бурлацким трудом занимались сотни тысяч людей. По подсчетам Ф. Н. Родина, в последней четверти XVIII в. в бассейне Волги и на Вышневолоцкой системе было занято не менее 340 тыс. судорабочих. В начале 30-х годов XIX в. на Волге и Оке бурлачило 412 тыс. чел., на Каме 50 тыс. чел. А в годы расцвета судового промысла, в 1854 г., на реках и каналах только европейской России трудилось 704,8 тыс. бурлаков. Социальный

состав их был чрезвычайно разнороден. Среди бурлаков в 1854 г. было (в тыс. чел.):

Крестьян (государственных, помещичьих, удельных) – 580,8  
Вольноотпущенных и свободных хлебопашцев – 4,4  
Солдат (отставных, пахотных, бессрочно отпущенных) и казаков – 14,1  
Мещан, купцов, однодворцев – 85,9  
Дворян – 2,8

По прибытии в условленный пункт назначения бурлаки получали расчет за работу. Чтобы не платить за простой, с расчетом не задерживались и старались вообще побыстрее отправить бурлаков по домам, считая нежелательным скопление большой массы этого беспокойного люда.

При расчетах большие недоразумения возникали в оплате за простойные дни. По существовавшему в те времена положению простойные не по вине судорабочих дни оплачивались только начиная с четвертого дня простоя по 15 коп. на день. За первые три дня бурлаки, а также коноводы ничего не получали. Чтобы не платить простойных денег, судовладельцы часто прибегали к хитрости: отстояв на одном месте три дня, они заставляли судорабочих продвинуть судно вперед на 400—600 м, и таким образом получали очередные льготные три дня. Многочисленные жалобы и возмущения судорабочих вынудили Сенат 27 августа 1817 г. издать указ, которым было установлено, что день не будет считаться простойным в том случае, если дневной переход вниз по течению превысит 16 верст, а вверх — 6 верст. Кроме того, лимит на льготные три дня, когда судовладелец мог не платить рабочим простойных денег, распространялся на всю навигацию, а не на разовую стоянку. Следует, однако, отметить, что и этот указ не устранил произвола хозяев. За вычетом задатка и расходов на питание бурлакам в окончательный расчет причиталось немного, а иногда и вовсе ничего.

Какова же была рентабельность судового промысла? Каких-либо точных данных о доходах и расходах судовщиков не имеется. Однако на основании приближенных расчетов можно судить о том, что при средних фрахтах и нормальных условиях судоходства судовой промысел был достаточно выгоден, что и являлось одной из главных предпосылок его быстрого развития.

Если принять, что в 50-х годах прошлого столетия средняя расшива грузоподъемностью 25 тыс. пудов (около 400 т) выполняла за навигацию только один рейс с низовьев Волги до Рыбинска, то можно сделать следующий ориентировочный расчет доходов и расходов за этот рейс. При фрахте за перевозку 1 пуда хлеба 20 коп. судовщик имел 5000 руб. доходов. Расходы при этом составляли 3600 — 3800 руб. [плата бурлакам и команде судна (водоливу, лоцману, кормщику) — 2300 руб.; амортизация судна

(считая стоимость расшивы с вооружением 4—5 тыс. руб. при сроке службы 6—7 лет) — 700—800 руб.; ремонт судна и прочие расходы — 600—700 руб.] Таким образом, судовщику оставалось 1200—1400 руб.

Такие доходы стимулировали развитие судового промысла и на Волге в 40-х годах XIX в., т. е. в пору наивысшего расцвета судового промысла плавало до 1000 расшив. Конечно, в практике случались и осложнения из-за мелководья, отсутствия груза или аварий, снижавшие экономическую эффективность судового промысла, который был связан с известным риском: при благоприятных условиях судовщик за 2—3 года сколачивал небольшой капитал, но один неудачный год мог совершенно разорить его. Тем не менее судовой промысел на всех водных путях был прибыльным делом и просуществовал до тех пор, пока на смену бурлацкой тяге и самосплаву не пришли пароходы, конкурировать с которыми кустарная организация судоходства, конечно, уже не могла.

На Волге самосплавное судоходство в расшивах было окончательно подорвано исключительным мелководьем 1858 и 1859 гг. В этих условиях многие судовщики разорились, а кроме того, они поняли, что их промысел отжил свой век. После этого расшивы на Волге уже не строились, а к концу 70-х годов и вовсе исчезли. Их более состоятельные владельцы завели пароходы, другие занялись постройкой барж, на которые возник большой спрос у пароходчиков, третьи нашли другой промысел. На речном транспорте России к этому времени уже безраздельно господствовало паровое судоходство.

#### **4.1. Монеты IX - XI веков, найденные в Смоленском крае.**

В последней четверти IX века Смоленский край вошел в состав Древнерусского государства, и его население — смоленские кривичи — приняли активное участие как в экономической, так и в политической жизни государства. Начиная с X в., наряду с расширением территории и укреплением военной мощи Руси, шло хозяйственное освоение земель и бурное развитие ремесла, формировались торгово-ремесленные центры, превращавшиеся в города. Одновременно осваивались торговые пути, связывавшие Смоленскую землю с другими русскими землями и заморскими странами, в том числе, стал функционировать постоянно "путь из Варяг в Греки", проходивший от Черного моря по Днепру через Киев, Смоленск и далее по волокам в Зап. Двину и Ловать до Новгорода и через Ладогу к Балтийскому морю. Были и другие пути из Днепра по волоку в р. Вазузу и далее на Волгу, или из Днепра в районе Дорогобужа в Угру и Оку. Наряду с обменом изделиями и продукцией, внутри Смоленской земли развивается

торговля с другими землями и в обиход стали входить деньги в виде металлических монет, служивших мерилем стоимости товаров.

Начиная с IX века в пределы Смоленской земли стало регулярно поступать, в основном, восточное серебро в виде арабских монет – дирхемов. Этому свидетельствуют как отдельные находки в разных местах, так и обширный клад монет, найденный у дер. Кислые на реке Жереспее, включавший сотни целых серебряных дирхемов и большое количество их обрезков. Наличие в кладе обрезков объясняется тем, что стоимость дирхема определялась не номинальной надписью, а весом серебра (один дирхем весил около 3,9 г). Купцы имели соответственно складные весы и гирьки и при совершении акта покупки товара монеты взвешивали и, если вес монет не соответствовал весу гирьки, то отнимали или добавляли эти обрезки монет. В Гнездове на поселении конца IX-X вв. находили такие гирьки, а в гнездовских курганах в погребениях купцов того времени были и весы, и гирьки, и монеты. В пределы Смоленской земли, судя по археологическим данным, дирхемы поступали с начала IX в. по 20-е годы XI в. Так самая поздняя монета найдена в Дорогобужском районе в кургане и 4 у бывшей деревни Харлапово. Она чеканена Наср ад-Дауля абу-Наср Ахмед между 1011 и 1020 годами. Есть находки дирхемов, чеканенных и ранее IX века, видимо они были долго в употреблении на Востоке, прежде чем в IX-X вв. попали в Смоленское Поднепровье.

В конце IX и в X вв. в пределы Смоленского края поступают монеты из Византии. В районе Смоленска их находили неоднократно: серебряные денарии из Гнездова и Янова, а также золотые монеты из Гнездова, в том числе солид императора Феофила из кургана № 47 датируется 829-842 гг. н.э. Он видимо долго был в употреблении, а в начале X в. использовался в качестве подвески к ожерелью.

В XI-XII вв. направление монетного потока в Смоленскую землю изменилось: они стали поступать преимущественно из Западной Европы. В г. Смоленске известны находки как отдельных монет, так и большого клада на Рачевке. В сельском местности они найдены в нескольких некрополях, так например, в курганах у бывшей дер. Харлапово обнаружены: германский пфенниг Ордульфа, датируемый третьей четвертью XI в. и монета англосаксонская Этельреда (994 - 1000 гг.).

В Древнерусском государстве киевские князья Владимир и Ярослав в XI в. чеканили собственные монеты из серебра и золота (серебреники и златники), но в пределах смоленской земли при археологических раскопках они пока не обнаружены, нет также сведений и о их случайных находках.

В рассматриваемое время в пределах Смоленского края монеты использовались не только по своему прямому назначению в торговле, но и

как металл в ремесленном производстве, местные ювелиры из монетного серебра изготавливали различные украшения: височные кольца и серьги, браслеты и перстни, подвески к женским ожерельям и пр. Значительное количество монет использовалось непосредственно в женском наборе украшений в качестве подвесок. В таком случае к монете приделывали ушко или в ней просто проделывали отверстие. Но были они не только украшениями, а служили еще в качестве амулетов-оберегов, что особенно характеризует период X-XII вв. В это время происходили большие перемены на Руси. В 988 году официально было принято христианство, но еще долгое время, особенно сельским населением продолжались исполняться языческие обряды и почитаться языческие боги. Если светская власть и служители христианской церкви разрушали языческие капища и свергали языческих богов-идолов, и препятствовали исполнению языческих обрядов, то сельское население в деревнях, удаленных от административных и новых религиозных центров, долгое время (около двух столетий) еще поклонялось языческим богам и не нарушало старые традиции. Среди всего языческого пантеона богов особенно почитался Дажьбог – бог Солнца. Его символом был круг, иногда включавший крест или многочисленные лучи, исходящие из центра круга. До принятия христианства в Смоленской земле амулеты-обереги круглой формы, связанные с культом солнца, как правило не были широко распространены и не входили в комплекс женских украшений. Начиная с XI века они были почти обязательными элементами женских украшений и по тогдашним представлениям должны были еще защищать их владельцев от злых темных сил. Иногда круглые подвески орнаментировались или дополнительно совмещались с другими языческими символами, связанными также с культом солнца, в виде креста, или небольшого кружочка с расходящимися от него прямыми или изогнутыми лучами, или в виде многочисленных кружочком. Такое же значение вкладывалось в амулеты-обереги, изготовленные просто из монет арабских, византийских и западноевропейских. Последние многократно были обнаружены при раскопках курганов X-XII вв. в Гнездове, Харлапове, Янове, Васильеве, Заозерье, Туринщине и в других местах.

## 5. Заключение.

В завершении нашей работы сделаем основной вывод по предложенной гипотезе нашего исследования. Из материала, собранного и структурированного нами по изучаемой проблеме, очевидно, что Сычевская земля, находившаяся на краю Смоленского княжества, существовала и развивалась во многом благодаря прохождению через нее военно-торговых путей и значительного количества перевалочных, ремонтных, зимовочных или иных пунктов на пути перевоза товаров.

Вместе с тем роль приграничной земли имела и негативные стороны. Судьба приграничного городка Хлепенска, сожженного, как предполагают

ученые-археологи во время монголо-татарского нашествия, тому подтверждение.

Значительное количество географической информации: водораздел бассейна трех величайших европейских рек, расселение по их верхнему течению славянского племени кривичей, прохождение по территории нашего района великого пути «из варяг в греки» и других волоков и путей на Русь делает наш материал интересным для наших земляков, особенно для тех, кто хочет узнать о своем крае больше, чем о нем говорится в учебниках.

В своей работе на фактическом материале мы подтвердили связь реки Вазузы через Днепр с Черным морем, через Западную Двину с Балтийским морем, через Волгу с Поволжьем и Каспийским морем, через местные волоки с бассейнами рек Москвы, Оки, Угры, Вязьмы и Ловати.

Мы иллюстрировали наши находки великолепным отрывком, рассказывающим о наших сычевских волоках из художественного произведения автора Иванова В.Д. «Русь Изначальная».

Мы отыскивали следы пребывания на берегах Вазузы выдающихся людей своего времени Андрея Первозванного, Святого князя Муромского Глеба Владимировича, Великого Киевского князя Владимира Мономаха, Великих князей Владимирского и Киевского, основателя Москвы Юрия Долгорукого, Великого князя Владимиро-Суздальской Руси Андрея Боголюбского, Князя Смоленского Владимира Рюриковича и даже страшного разрушителя русских земель монгольского хана Батыя.

Привели примеры записок о наших землях из воспоминаний иностранных путешественников Сигизмунда Герберштейна, Александра Гваньини.

Кроме того, охарактеризовали занятия местных жителей, характер передвижения по водным путям после образования централизованного государства, сбор мытов, законы судовождения. Рассказали о развитии водных путей после монголо-татарского нашествия. Представили все разнообразие речных судов, способы движения речных судов, правила судоходства, упадок водных перевозок. Этот материал будет очень полезен будущим морякам.

И, наконец, историкам-нумизматам будет интересен материал о монетах найденных на наших путях. Это рассказ о монеты IX - XI веков, найденных в Смоленском крае.

## Литература

Атлас, География Смоленщины, Смоленск, 1949 г.

Барсов Е.Б., Очерк русской исторической географии, изд.2-е, Варшава, 1885 г.

Замысловский Е. Е., Объяснение к учебному атласу по русской истории, СПб., 1887г.

Маковский Д.П, Древний Смоленск и его окрестности, Смоленск, 1953 г.

Рейнике М.Р., Гидрографическое описание северного берега России, т. I, СПб., 1850 г.

Сборники «Материалы по изучению Смоленской области», 1969 г.

Сборник «Смоленский край в памятниках и источниках», 1949 г.

Ходаковский М.Е., Пути сообщения в древней Руси, в сборнике под ред. М. П. Погодина, т. I, Москва, 1837 г.

Шмидт Е.А. Монеты IX - XI веков, найденные в Смоленском крае, Смоленск, 2006 г.