

ПЕРЕПРАВЫ И МОСТЫ КОЧЕВНИКОВ

История народов евроазиатского материка насыщена сведениями о массовых переселениях и походах из Центральной Азии на запад до Днепра, Дуная и Адриатического моря. Скифы, гунны, авары, печенеги, половцы, монголы, калмыки проходили тысячи километров, пересекали сотни малых и средних рек, десятки крупных. Однако древние и средневековые авторы не сообщали о том, каким образом преодолевались водные преграды большими массами людей и семейными кланами. Понятно, что переход больших рек мог осуществляться в зимнее время только по льду, а в летнее — вброд или вплавь. Но такие реки, как Обь, Енисей, Иртыш, Волга, Днепр вплавь пересечь невозможно, особенно весной и осенью, а бродов в нижнем и среднем течении не было. Оседлые жители переправлялись с помощью паромов и обыкновенных лодок. Кочевники могли воспользоваться ими только эпизодически и только там, где имелись леса. Использовались и мосты, построенные из камня, кирпича, дерева, возведенные, по всей вероятности, местными жителями. Известно, что на реке Урал, в районе бывшего золотоордынского города Сарайчик в XV в. имелся наплавной мост «подобный багдатскому». Через реку Или переправа осуществлялась на судах, через Чу по «дощатому» мосту, через Талас по каменному арочному мосту. Последние созданы местным оседлым населением на Шелковом пути задолго до расселений монголов в Казахстане и Средней Азии.

Нас сейчас интересуют другие средства переправы. В X в. из Багдада в Булгар прошло посольство Ибн-Фадлана. В городе Ургенче Ибн-Фадлану посоветовали приобрести «дорожные мешки из верблюжьих кож для переправы через реки... в стране тюрков»¹. Эти верблюжьи мешки использовались как плавающие капсулы, в которые помещались одежда, оружие, посольские подарки, продовольствие, — и как лодки, в которых размещались люди, мелкий скот. Лошади всегда переправлялись вплавь. На пути в страну Волжских Булгар предстояло преодолевать довольно значительные реки, такие как Сагиз, Эмба, Уил, Урал и десятки других более мелких, но весной многоводных и с быстрым течением.

Посольство Ибн-Фадлана вышло из Ургенча в конце зимы и к осени рассчитывало достигнуть цели путешествия. Посольский караван состоял из трех тысяч лошадей и пяти тысяч людей. Первый раз караван использовал мешки при переправе через небольшую бессточную реку Шаган у северо-западного побережья Арала. Ибн-Фадлан так описывал эту переправу: «Люди вытащили свои дорожные мешки, а они из кож верблюдов. Они расстелили их. Потом они наложили их одеждой и домашними вещами, и когда они наполнились, то в каждый дорожный мешок села группа человек в пять, шесть, четыре — меньше или больше. Они взяли в руки деревянные из белого тополя и держали их, как весла, непрерывно ударяя, и вода несла их дорожные мешки, и мешки вертелись пока они не переправились»².

Информация Ибн-Фадлана об использовании для групповых переправ верблюжьих шкур — пожалуй, единственная, уникальная.

Почти три века спустя папский посланец монах Плано Карпини сделал более подробное описание переправы с помощью кожаных мешков: «... более знатные имеют круглую и гладкую кожу, на поверхности которой они делают частые ручки, в которые вставляют веревку и завязывают так, что образуют некий круглый мешок, который наполняют платьями и иным имуществом, и очень крепко связывают; после этого в середине кладут седла и другие более жесткие предметы; люди также садятся в середине. И этот корабль, таким образом приготовленный, они привязывают к хвосту лошади и заставляют плыть вперед, нарав-

не с лошадыю, человека, который бы управлял лошадыю. Или иногда они берут два весла, ими гребут по воде и таким образом переправляются через реку. Другие же более бедные имеют кошель из кожи, крепко сшитый. Всякий обязан его иметь. В этот кошель, или в этот мешок, они кладут платье и все свое имущество, очень крепко связывают этот мешок вверху, вешают на хвост коня и переправляются»³.

Известно, что в Месопотамии, Древней Греции и сопредельных с ними странах для переправы одиночных людей использовались заполненные воздухом козы шкуры (бурдюки). Такие поправки до сих пор в ходу у горских народностей Западного Китая. В области верхнего Пянджа и сегодня еще известны плоты, устраиваемые из нескольких (до 20) надутых воздухом козых шкур, на которые сверху положена скрепляющая решетка из жердей⁴. Б. Х. Кармышева, по ее сообщению, еще в 1970-х гг. переправлялась на таком плоту (*сал*) через реку Сурхаб в районе Джергетала.

В обыденной мирной жизни кочевники казахских степей при постоянной смене эксплуатируемых пастбищ вынуждены были совершать переезды с одной стоянки на другую, преодолевая множество километров пути и водные преграды. Кочевники не имели плавучих средств и не умели их изготавливать. Деревья были чрезвычайно редки на степных и полупустынных просторах. Так как же осуществлять преодоление водных преград? Скот и взрослое мужское население — вплавь. Для переправы детей, больных, женщин, домашнего скарба изготавливались плоты из камыша, благо он рос почти повсеместно по берегам рек и легко добывался. Связывали из него толстые пучки, а из пучков — настил, плот. Ширина плота ограничивалась длиной срезанного камыша, а длина плота могла иметь любые размеры и зависела от воли заказчика и изготовителя. О фактах использования камышовых плотов имеется множество свидетельств в русских и других источниках⁵.

В записках мастеров горного дела Поспелова и Бурнашова, ездивших в 1800 г. из Кольванских заводов на Алтае в Ташкент с целью оказать помощь местным владыкам в отыскании месторождения полезных руд, есть сообщение о переправе через реку Чу: «Река эта очень глубока, бродов нигде нет и поэтому караваны переправляются через нее на плотах, сделанных из камыша, который растет здесь так сильно и высоко, что его рубят топором. Леса по реке нет»⁶.

В записках Мамедиярова от 1811 г. указано, что его торговый караван через реку Чу в урочище Кок-Мургун переправился «...на камышовых плотах, сделанных казахами», а через реку Арысь «... на плотах из ив»⁷. В журнале поручика Телятникова отмечено: 17 июня 1797 г. «... прибыли к реке Чу, а через оную как мы, так и весь караван на приготовленных из камыша волож переправились и на оной ночевали»⁸. Что такое волож, из записей Телятникова не ясно. Это странное слово обозначает, вероятно, плот. Переправа происходила в низовьях Чу. В записках Н. И. Потанина (отца путешественника Г. Н. Потанина), совершившего в 1829 г. поездку из Омска в Коканд в составе посольства, дана следующая информация: «Для переправы связывают арканами пучки камыша, используют в виде моста и переправляют значительный караван без опасности»⁹.

Мост из камыша? Не оговорился ли хорунжий Николай Потанин? Очевидно — нет, так как несколькими строками ниже сообщается, что через другой рукав реки Чу «переправлялись по камышовому мосту, устроенному ташкентским караваном». Значит именно камышовый мост? Этот мост наводят люди торговых караванов.

Информация о камышовых мостах неожиданна и необычна. Ни техническая, ни историческая литература не содержит сведений о них. Историки кочевых народов ничего не сообщают о способах преодоления водных преград. Хотя, казалось бы, должны были обратить внимание на информацию о камышовых средствах переправы. В период подготовки к Кашгарскому путешествию Чокан Валиханов в 1856—1857 гг. усиленно занимался сбором сведений о путях в Кульджу, Кашгар, Ташкент. Записывал со слов бывалых людей информацию о торговых маршрутах, работал в архивах Омска и Семипалатинска. Снимая копию

с упомянутой выше записки Мамедиярова, после сообщения, что через Чу «переправлялись на камышовых плотах, сделанных казахами», Чокан Валиханов на той же странице копии нанес рисунок. Надпись — «Камышовый плот на р. Чу» — к нему дали издатели. Но это не плот, а наплавной камышовый мост. Рисунок Валиханова был опубликован в 1964 г. и тем не менее 30 лет его истинное содержание оставалось нераскрытым. Одной и весьма существенной причиной этого случая явилась отвлекающая, дезинформирующая надпись «Камышовый плот» под рисунком. Отличный рисовальщик Валиханов скупыми штрихами очень точно изобразил конструктивное решение закрепления на берегу несущих канатов моста. На его рисунке указаны три натянутые каната из веревок или сыромятной кожи. Концы канатов замотаны вокруг вбитых в землю анкеров из деревянных столбов и завязаны узлом. На канаты уложен фашинный настил из толстых пучков камыша. Пучки в трех местах перевязаны и опираются на несущие канаты. Фашинный настил обеспечивает быструю и безопасную переправу, а для несущих канатов он служит защитным слоем от непосредственного разрушающего воздействия колес, копыт лошадей, быков, овец и верблюжьих ног. Давление от веса колес и ног животных относительно равномерно распределялось настилем из пучков камыша на все три несущих каната.

Кроме неприятельного и небрежно выполненного Валихановым чернильного рисунка нам совершенно не известны другие изображения наплавного моста из камыша. Рисунок ценен, как единственное изображение. К счастью, мы располагаем двумя относительно подробными и точными описаниями камышовых мостов. Молодой офицер из прибалтийских баронов Егор Казимирович Мейендорф совершил путешествие из Оренбурга в Бухару в составе посольства. Впоследствии он рассказал о своем путешествии и дал описание камышового моста, виденного им в 1821 г. «По возвращении из Бухары мы оказались на том месте берега Куван-Дарьи, где находились остатки камышового моста. Для его восстановления крупные снопы камыша, соединенные вместе, были связаны и положены на два каната, так же сплетенных из камыша и привязанных к кольям, вбитым на обоих берегах. Туда же прикрепили толстые веревки, увеличили число фаши и добились того, что получился мост, по которому легко могли пройти верблюды. При этом нам приходилось все время спешить, чтобы быстрое течение не унесло этот плавучий мост»¹⁰.

Второе описание было приведено в газетной статье «Импровизированные мосты через Сыр-Дарью» в 1867 г.¹¹

Статья среди прочей довольно необычной информации содержит сведения об организации создания и наводки камышовых мостов. Она единственная в своем роде. Опубликована в столь редком издании, что остается абсолютно неизвестной этнографам и историкам техники. Это обстоятельство да полнота сведений об организации строительства и конструктивных решений побуждают привести содержание статьи почти полностью, опустив лишь самую незначительную часть газетного текста, сохранив интонацию и своеобразие авторского рассказа. «Во время службы в форте Перовский в 1853—1854 годах, мне не раз случалось слышать о мостах, устраиваемых киргизами через Сыр-Дарью... Хорошо зная инженерные средства киргиз и принимая в соображение ширину и быстроту течения Сыра (от 100 до 300 сажень^{*}), я сомневался в возможности этого дела и долго искал случая удостовериться лично в действительном существовании „импровизированных мостов“. Наконец выпал случай видеть производство самой постройки этих мостов. 4-го декабря 1854 г. я был послан с командой казаков для наблюдения за порядком переправы киргизов Сибирской Орды, кочевавших на зимовки в пределы Хивы, через мост, который было предложено устроить через Сыр, верстах в восьми ниже форта. Прибыв на место, я нашел человек триста киргиз, готовивших камыш и кугу¹². На другой день приступили к постройке моста. Врыли в самый берег, в виде ворот, четырехугольную яму сажени две в

* Сажень — 2,13 м; аршин — 71,12 см; вершок — 4,44 см.

квадрате... Пока одни рыли, другие скручивали камыш с кугою и вили канаты толщиной в руку, из них свили четыре каната еще толще, вершков шесть в поперечнике и сажень по тридцать в длину; на одних концах этих канатов сделали большие узлы и вложили их в яму: два у боковых стенок ямы и два по середине в равном от другого расстоянии и крепко забили землей, при чем по насыпи этой вместе с тем образовался и спуск на мост. Другие же оставшиеся свободными концы канатов протянули вдоль берега против течения реки и наставляли их такими же канатами, чтобы длины их хватило через реку. Одновременно с этим готовилось и самое полотно моста таким образом: брали два пучка камыша, киргизы закладывали их вершинами один за другой на четверть всей длины пучков и, продолжая накладывать таким порядком один на другие, составляли большие пучки сажени две в объеме и несколько длиннее параллели канатов (ширины уложенных канатов и промежутков между ними. — Авт.) — взяли пучки в середине и по концам, и положив их поперек канатов, плотно привязывали к ним и связывали друг с другом. Через десять дней полотно моста приготовлено было на всю ширину реки. После чего большая часть киргиз переправилась на противоположный берег и стала готовить там такую же яму, что и на первом. Из оставшихся человек двадцать с арканами, привязанными к свободному концу моста, спустились в лодки, а остальные киргизы осторожно свалили мост в воду. Быстрота течения реки не смяла упругого моста, но стала тихо поворачивать свободный конец его к противоположному берегу, чему содействовали тягую, арканами и пльвшие в лодках. Когда этот конец подошел к противоположному берегу, все киргизы завивши арканами за вбитые в берег кольца, проворно вложили концы мостовых канатов в готовую уже яму, крепко забили ее землей. В предупреждении же того, чтобы переправляющийся скот не мог копытами разбить узлов связей моста, во всю длину его наложен был особо толстый слой камыша, и мост был готов. На другой день через этот импровизированный мост протянулись бесконечные нити верблюдов с полными вьюками и тысячи разного скота. Но мост почти не чувствовал этой тяжести, а следующий случай еще более доказал его прочность. 18-го декабря от случившегося холода, появился по Сыру плавучий лед и непрерывно шел пять дней, сгущаясь день от дня более и более. Казалось бы масса льда неминуемо разрушит мост. Но этот живой мост был невредим и переправа орды благополучно совершилась в течение нескольких дней. Но все тленно под луною! 26-го декабря, часа в два по полуночи мост с сильным гулом лопнул и был увлечен массой долго сдерживаемого льда. Смотря на постройку таких мостов, нельзя не подивиться ловкости киргиз с какою они усвоили себе это дело и их терпению и неутомимости при этой трудной работе. Без сомнения по таким мостам совершалось быстрое движение сотен тысяч воинственных орд из Азии в Европу и обратно в древние и средние века». Нельзя не разделить с автором статьи его восхищение слаженной работой многочисленного коллектива создателей камышового моста, их сноровкой, умением использовать себе во благо особенности режима реки. Арсенал инструментов и выбор строительных материалов был очень небогат: камыш, куга, веревки, ножи. Коллективом создателей моста руководили несомненно опытные организаторы и знающие люди. Их трудом мост был сооружен всего за 14 рабочих дней!

О существовании статьи за подписью А. Ч. в «Уральских войсковых ведомостях» даже в год ее опубликования мало кто был осведомлен. Была она практически недоступной за пределами Уральского Казачьего войска. Поэтому более 100 лет ее содержание оставалось неизвестным инженерной общественности.

Был в практике еще один способ наведения мостов. Между приведенными выше строками из записки Николая Ильича Потанина содержится настораживающая фраза: «30 и 31 октября отряд переправился на плоте, сделанном из телег». Именно в ней хорунжий Потанин допустил ошибку по причине некомпетентности в вопросах технических знаний. Он не чувствовал, не знал принципиального различия в понятиях «плот» и «мост». Из телег был сооружен не плот, а мост.

Створ будущего временного моста из телег выбирался в месте, где вода в русле не глубокая, течение замедленное, дно твердое, неразмываемое, берега пологие. Технология наведения тележных мостов описана в редких изданиях¹³. На берегу реки телеги плотно ставились одна за другой. Оглобли задней охватывали раму стоящей впереди. Скрепляли их веревками или сыромятными ремнями. Такое соединение обеспечивало полужесткую связь вереницы телег. На противоположный берег переходила вброд группа всадников. Они увозили с собой бухту веревки, один конец которой был привязан к головной телеге. Этой веревкой вереница телег затягивалась в воду, ставилась перпендикулярно руслу реки, чтобы телеги не сносились течением, они нагружались камнем.

Не только в XIX в., но и в средние века в Восточной Европе прибегали к устройству тележных мостов при экстренной необходимости в форсировании неглубоких рек во время военных кампаний, при отсутствии бродов или постоянных мостов. В Средней Азии пользовались двухколесными арбами. Колеса у арб были громадными, в диаметре до двух с половиной метров. Они, по словам автора прошлого века, оказывали «чрезвычайно малое сопротивление воде и поэтому были наилучшим транспортным средством» при переправах через горные реки. Этот автор засвидетельствовал, что во время междоусобицы бухарских и хивинских узбеков «...войска первых были переправлены через реку Аму Дарью у Чарджуя, на арбах, когда вода была так высока, что сбивала верховых»¹⁴. Мосты из арб наводились и разбирались на такой реке как Чу в ее верховьях за считанные минуты.

Надо полагать, что мосты из арб — изобретение азиатских народов не нового времени.

Все собранные нами сведения о камышовых плотках и мостах, информация об использовании арб и телег в качестве подвижных сборно-разборочных мостовых сооружений в XX в., дают возможность предположить, что таковыми же были способы и технические средства преодоления степных и горных рек народами Азиатского материка при массовых перемещениях людей в средние века.

Подтверждением этому предложению служат сведения из книги «История государства Киданей», написанной китайским чиновником в 1180 г. Государство Киданей соседствовало с Китаем на северо-западе. Кидане — народ монгольской расы. На стыке прошлого и текущего тысячелетий они использовали на переправах наплавные мосты. Какова их конструкция, из каких материалов создавались они — в данном источнике не оговорено¹⁵.

Кидане умели строить и каменные мосты на небольших водостоках. А на значительных реках «... при переправах ... вяжут из хвороста плоты, а иногда делают лодки из кожи, когда нужно переправить телеги, то употребляют квадратные лодки или три лодки, соединенные вместе»¹⁶.

Итак, на далеком Востоке много веков тому назад умели вязать плоты из хвороста и веток деревьев, из кожи крупных животных изготавливать лодки, а из них — паромы. Все описанные средства преодоления водных преград на территории Казахстана широко использовались кочевниками даже в XX в.

Примечания

¹ Материалы по истории Туркмении и туркмен. М., 1939. С. 158.

² Там же. С. 163—164.

³ Путешествия в восточные страны Платона Карпини и Рубрукки. М., 1957.

⁴ Масальский В. И. Туркестанский край // Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Т. XIX. СПб., 1913. С. 568.

⁵ Потанин Г. Н. Путешествия по Монголии. М., 1948. С. 242; Е Лун-Ли. История государства Киданей. М., 1979. С. 332, 537.

⁶ Вестник Российского Географического общества. Ч. I. 1851.

⁷ Валиханов Ч. Соч. Алма-Ата, 1964. Т. III. С. 292.

⁸ Там же. С. 292.

⁹ Там же. С. 223—224.

¹⁰ Мейендорф Е. К. Путешествие из Оренбурга в Бухару. М., 1975. С. 44.

- ¹¹ А. Ч. Импровизированные мосты через Сыр-Дарью // Уральские войсковые ведомости. 1967. № 23.
- ¹² Туркестанские саперы: 1866—1891 гг. Ташкент, 1893. С. 328; Инженерный журнал. 1873. № 8.
- ¹³ Кута — растение семейства осоковых, то же, что и озерный камыш. Растет по берегам озер, в плавнях рек. Губчатые стебли куты используют на плетение циновок, сумок и веревок, как упаковочный и набивочный материал (БСЭ, 2-е изд. Т. 19. С. 559—560; Т. 23. С. 597).
- ¹⁴ Кольдевин П. Разработка колесного пути в Тянь-Шане // Военный сборник. 1873. № 7. С. 183.
- ¹⁵ Е. Лун-Ли. Указ. раб. С. 129, 319—320, 442.
- ¹⁶ Там же. С. 332, 342, 537.

Nomads' Bridges and Fords

Using the notes and travel journals of the explorers of the past, the authors reconstruct some of the ways of crossing over water obstacles known to the nomadic peoples of the East. The authors state that for many centuries the nomads had been making rafts of brushwood and branches; they had used hides of big game to make boats and ferries. In Kazakhstan such means of crossing water obstacles were in wide use even in the XXth century.

N. P. Ivlev, M. N. Ivlev.

© 1995 г., ЭО, № 1

В. Г. Б а л у ш о к

ИНИЦИАЦИИ ДРЕВНЕРУССКИХ ДРУЖИННИКОВ

Бытование инициаций у европейских народов в период средневековья в европейской исторической науке считается установленным¹. Одной из социальных групп феодального общества, в среде которой источники позволяют выявить существование инициационных ритуалов, была феодально-служилая знать. Ритуалы посвящения юных представителей феодальной знати в рыцари в странах Западной и Центральной Европы исследователи однозначно определяют как инициации². Представляется, что аналогичные обряды бытовали и в дружинной среде Древней Руси. Но при попытке реконструкции древнерусских дружинных инициаций исследователь сталкивается со значительными трудностями. Дело в том, что прямого описания этих ритуалов источники не содержат. Вместе с тем инициация древнерусских воинов-дружинников, как и любое другое явление культуры, действительно существовавшее, не могла исчезнуть, не оставив о себе никакой информации. Задача состоит в том, чтобы в древнерусском культурном наследии найти эту информацию и расшифровать ее. Попытка такой расшифровки была предпринята мной в статье, посвященной былинному сюжету об исцелении Ильи Муромца³. При дальнейшем исследовании обнаружилось, что данные об инициационных обрядах древнерусских дружинников содержит целый ряд былин, в которых представлены и другие сюжеты. И в этом нет ничего удивительного, поскольку героями большинства былин выступают древнерусские богатыри-воины, а в создании былин принимали участие профессиональные певцы из среды дружинников⁴. Исследователи отмечают, что «эпика также может служить вместилищем замаскированной исторической памяти»⁵.

Но не только фольклор донес до нас информацию о древнерусских дружинных посвящениях. Такие данные содержат летописи, а также произведения древнерусской литературы. В подавляющем большинстве летописные данные также требуют специальной расшифровки, что вообще характерно для средневековых источников, не содержащих, как правило, развернутых описаний ритуальных действий. Вместе с тем данные летописей для нас очень ценны, поскольку доку-