

- ⁵⁸ Там же. Ф. 1. Оп. 1. Д. 586. Л. 77.
- ⁵⁹ Там же. Ф. 1. Оп. 1. Д. 586. Л. 27, 30–31, 35–37; Оп. 13. Д. 814. Л. 118.
- ⁶⁰ Жизнь правобережья. 1998. № 3, 33, 63; Ираф. 1999. № 24, 53; Северная Осетия. 1997. № 4, 141, 147; 1998, № 99, 110; 2000, № 9; Слово Ныхас. 2000. № 14; Суанов С. Сегодня погоду в Ирафском р-не делают деловые люди // Ираф. 1999. № 60.
- ⁶¹ Информационно-политический сборник. № 8–9. 1999. Владикавказ; Северная Осетия. 1997. № 127, 140; 1998, № 106, 107, 113, 185, 213; Стыр Ныхас. 2000. № 2 (80).
- ⁶² ПМА РСО. Тетр. 1. Оп. 2. Д. 5.
- ⁶³ Там же. Тетр. 1. Оп. 1. Д. 8; Оп. 2. Д. 5.
- ⁶⁴ Там же. Тетр. 1. Оп. 1. Д. 2, 12.
- ⁶⁵ Там же. Тетр. 1. Оп. 1. Д. 4, 8, 9, 10, 12.
- ⁶⁶ Там же. Тетр. 1. Оп. 1. Д. 10, 12; Оп. 2. Д. 5.
- ⁶⁷ Там же. Тетр. 1. Оп. 1. Д. 2, 4; Оп. 2. Д. 5.
- ⁶⁸ Там же. Тетр. 1. Оп. 1. Д. 4; Северная Осетия. 1997. № 118, 147.
- ⁶⁹ Там же. Тетр. 1. Оп. 1. Д. 8, 9, 11; Оп. 2. Д. 5;
- ⁷⁰ Там же. Тетр. 1. Оп. 1. Д. 6; Оп. 2. Д. 5.
- ⁷¹ Там же. Тетр. 1. Оп. 1. Д. 5; Оп. 2. Д. 5.
- ⁷² Там же. Тетр. 1. Оп. 1. Д. 4; Оп. 2. Д. 5.
- ⁷³ Там же. Тетр. 1. Оп. 1. Д. 1, 2; Северная Осетия. 1998. № 118.
- ⁷⁴ Конституция Республики Северная Осетия-Алания. Владикавказ, 1995.
- ⁷⁵ ПМА РСО-А. Тетр. 1. Оп. 1. Д. 12.
- ⁷⁶ Северная Осетия. 1997. № 26; 2000. № 22, 32; ПМА РСО-А. Тетр. 1. Оп. 1. Д. 12.
- ⁷⁷ Северная Осетия. 2000. № 9; Жизнь правобережья. 1998. № 22.
- ⁷⁸ ПМА РСО-А. Тетр. 1. Оп. 1. Д. 12.
- ⁷⁹ Северная Осетия. 1997. № 55. 118; Стыр Ныхас. 2000. № 2 (80).
- ⁸⁰ Батагов Х.Х. У нас с вами одна цель – борьба с преступностью // Жизнь правобережья. 1998. № 51; Жизнь правобережья. 1998. № 63.

I.L. В а в и с h. The Ossetian Legal Culture and Juridical Reforms of the 19th and 20th centuries

The author describes introduction of the Russian juridical system into Ossetian society in the second half of the 19th century. The transition of Ossetians to the Russian legal system was not characteristic for the rest of the Caucasus mountaineer societies whose traditional norms were subjected by the Russian administration to gradual adaptation and reform. As most Ossetians were Christians Russian administrators opted for the rapid imposition of the Russian legal system. The Soviet legal reforms in Ossetia were also rapid and abrupt. The author follows the adaptation of the customary law to these abrupt changes and describes the evolution of legal practices in Ossetian society.

© 2001 г., ЭО, № 5

М.И. Васильев

К ВОПРОСУ О СИСТЕМЕ РУССКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ X – НАЧАЛА XX в.*

Изучение любого элемента культуры всегда представляет для исследователя задачу с несколькими неизвестными. Это вызвано тем, что каждый элемент культуры, с одной стороны, иерархичен, а с другой – связан с себе подобными соподчинительным образом. Иерархичность говорит о присутствии определенных взаимосвязей внутри

* Исследование выполнено при поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 99-01-00094).

самого элемента, а наличие соподчинительных связей – о сложных взаимодействиях между элементами культурной системы. Причем в каждой такой связке элемент ведет себя двояко: воздействуя на другой элемент, он сам испытывает подобное влияние. При исследовании любого элемента культуры важен также анализ внешних связей – взаимоотношений, существующих между культурной системой и окружающей средой. Игнорирование того или другого аспекта всегда искажает исследуемый предмет. К таким же последствиям ведет и изъятие элемента из контекста взаимоотношений культуры и среды. И наоборот, правильное понимание взаимосвязей дает ключ к решению многих вопросов, обусловленных развитием культур различных народов.

Данная работа представляет собой попытку рассмотреть указанные взаимодействия на примере системы русских транспортных коммуникаций, неоднократно попадавшей в поле зрения исследователей. Известно, что эта система состояла из сухопутных и водных коммуникаций, взаимодействующих как между собой, так и с другими элементами культуры и природной средой. Наиболее зримо рассматриваемые взаимоотношения проявлялись при исследовании роли этих видов коммуникаций в русской культуре X – начала XX в. Вопрос о соотношении сухопутных и водных путей сообщения на территории расселения русских был одной из проблем, неизбежно встававшей перед исследователями транспорта России. Отвечая на него, они на протяжении полутора столетий в большинстве своем декларировали приоритет водных путей над сухопутными в течение всего (или по крайней мере средневекового) периода русской государственности¹.

Особенно четко выражена эта позиция в исследованиях нашего столетия. «Система средств сообщения, созданная в X–XII вв., сохранилась почти без всяких перемен в XIII–XV вв., – утверждал, например, А.В. Арциховский. – Голубая сеть рек по-прежнему являлась основной сетью путей ... сухопутные пути по-прежнему были в зачатке...»². Во многом сходна с такими представлениями позиция Л.М. Марасиновой, описывающей пути сообщения в России в XVI – XVIII вв. «Основными путями сообщения в средневековье были реки, – подчеркивает она в очерке, посвященном путям сообщения в XVI в.³ В XVIII в., по ее мнению, реки по-прежнему оставались «главными транспортными магистралями страны...», а сухопутные дороги, «несмотря на непрерывное возрастание роли и значения этих путей», были «второстепенными в сравнении с водным транспортом – более дешевым, удобным, грузоемким»⁴.

С.М. Житков и А.С. Николаев в своем труде по истории русских путей сообщения также не ушли далеко от подобной позиции, считая, что до XVIII–XIX вв. в России преобладали речные дороги. По их мнению, «в истории русской дороги можно выделить три главнейших периода: 1) период исключительного господства речной дороги (приблизительно до XIV в.), 2) период равного значения сухопутной и речной дорог, с перевесом этой последней до XVII–XVIII веков и 3) период преобладания дороги сухопутной в XVIII–XIX веках»⁵.

Эти и подобные высказывания представителей различных исторических дисциплин (историков, археологов, этнографов и др.) получили свое логическое завершение в недавно вышедшем томе «Древняя Русь. Быт и культура» известной 20-томной академической серии «Археология с древнейших времен до средневековья». «К настоящему времени, – констатирует автор главы о средневековых средствах передвижения русских А.С. Хорошев, – можно считать бесспорно доказанным определяющее значение разветвленной сети водных артерий, пронизывающих территорию между Черным морем и Ледовитым океаном, Уралом и Балтикой»⁶.

Лишь отдельные авторы (В.Н. Лешков, И.Я. Гурлянд, А.Н. Вигилев) отстаивали значимость сухопутных дорог с самого начала российской истории⁷. Однако их немногочисленные голоса не могли повлиять на ситуацию в целом, и большинство исследователей по-прежнему считают доминирование водных дорог на протяжении всей или большей части истории России безусловным и доказанным фактом.

Господствующий в науке подход во многом обусловлен принятием за аксиому

положения о том, что, проживая на бескрайних лесных пространствах Восточной Европы, славяне могли воспользоваться только одним видом дороги, который представляла им сама природа, – водным путем. Географический фактор «во многом определил доминирование водных средств передвижения в Древней Руси», – подчеркивает А.С. Хорошев⁸. Как безусловное доказательство приоритета водных путей сообщения воспринимались пути «из варяг в греки», «в Булгары», речные пути в необъятном новгородском Заволочье.

Насколько такой подход соответствует реалиям восточноевропейской природы и русской культуры? На мой взгляд, исследовательский крен в сторону преимуществ водных путей сообщения применительно к Восточной Европе вызывает ряд сомнений и возражений, основания для которых дают сами материалы многих указанных выше исследований. Так, Н.Н. Воронин, отмечая обилие речек и ручьев, озер и болот, затруднявших создание сети сухопутных дорог, тут же оговаривается: «...только зима, сковывавшая льдом воды, облегчала движение по дорогам, которыми становились зимой и сами замерзшие реки»⁹. По сути данная фраза перечеркивает сказанное исследователем выше, так как замерзшие реки нельзя считать водными путями, поскольку отнесение коммуникаций к тому или иному типу основывается прежде всего на типах транспорта, который используется для передвижения по этим путям. Общеизвестно, что даже в Средней России зима длится полгода, не говоря уже об областях Северной России где она продолжается семь-восемь месяцев¹⁰. Поправка на «малый климатический оптимум» I – начала II тыс. н.э. с его более короткими и малоснежными зимами¹¹ мало меняет суть дела – ведь и период навигации тогда был значительно короче, чем в более позднее время. А значит, по-прежнему остается в силе положение о том, что сухопутные дороги существовали в течение гораздо большего срока, чем водные пути передвижения.

К этому нужно добавить, что русла многих рек были судоходны только во время весеннего половодья, а летом сильно мелели. К примеру, навигация на имевшей большое значение в эпоху средневековья р. Мсте продолжалась в среднем около 50 дней¹². Даже главная водная магистраль Европейской России XVII–XX вв. Волга имела множество мелей и перекатов: только на отрезке пути от впадения в нее р. Селижаровки до Твери было 17 каменных порогов, от Селижаровки до Рыбинска – около 50 мелей и перекатов, от Рыбинска до границ Саратовской губ. – 35¹³. Кратковременность навигации, мелководность и порожистость многих российских рек сводили почти на нет единственное преимущество, присущее водным средствам передвижения, – их значительно большую грузоподъемность по сравнению с сухопутным транспортом. Согласно современным исследованиям, речные древнерусские суда отличались небольшими размерами и мелкой осадкой¹⁴.

Водные пути имели несомненное преимущество прежде всего во внешней торговле, поскольку естественным продолжением речных дорог служили моря. Недаром торговля с зарубежными странами в Древней Руси нередко называлась «заморской». К тому же эти пути были более безопасными по сравнению с сухопутными – достаточно вспомнить хотя бы Соловья-разбойника, олицетворяющего опасности средневековых сухопутных дорог. Однако был период, когда после потери выходов к Черному и Балтийскому морям водные пути утратили свое исключительное значение даже в этой сфере. Так, уже во второй половине XVI в. главной международной транзитной магистралью России стал торговый путь из Москвы к Белому морю (большую часть года он действовал как сухопутный), по которому шла основная торговля с Западной Европой¹⁵. Вплоть до начала XVIII в. это обстоятельство в значительной мере сводило на нет преимущества водных коммуникаций во внешней торговле. Лишь с возвращением России выхода в Балтийское море роль водных путей вновь возросла.

Что касается внутренней торговли, то в Европейской России водные пути не могли играть четко выраженной доминирующей роли, вероятно, вплоть до XVIII в., когда впервые остро встал вопрос о недостаточной пропускной способности сухопутных дорог и появились замкнутые водные системы, а также распространилась, наконец, в

широких масштабах тяга бечевой, позволившая тянуть речные суда против течения¹⁶. В этом можно убедиться, взглянув на карту России. Города, являвшиеся основными центрами ремесла и торговли, располагались в различных водных бассейнах страны (Волхов, Днепр, Великая, Волга, Онега, Северная Двина и др.) и в большинстве своем могли быть связаны между собой только сухопутными дорогами. Недаром часть современных исследователей называют многие транспортные пути в средневековой России «комбинированными» или «водно-сухопутными»¹⁷, вновь открывая истины, хорошо знакомые уже дореволюционным авторам¹⁸.

Лишь с XVIII в. сухопутные дороги начинают все больше выполнять роль «подъездных путей» к водным магистралям¹⁹, что особенно характерно было для европейской части России. Тем не менее даже в это время сухопутный транспорт продолжает играть здесь важную роль в осуществлении различных перевозок. «Тысячи подвод зимой и летом развозили по стране соль, хлеб, различные продовольственные и промышленные товары», – отмечает Э.Г. Истомина, исследовавшая водные пути в России XVIII – начала XIX в.²⁰ А в Сибири сухопутные дороги всегда оставались главными. «На сухопутных дорогах в основном держались транспортно-экономические связи европейской части России с Сибирью», – указывает на эту особенность Э.Г. Истомина²¹.

Важная роль сухопутных дорог во внутренней торговле сохранялась в России и в XIX в. Об этом свидетельствуют, в частности, материалы военно-статистического обозрения Российской империи. Так, например, в Тамбовской губ. В это время не было ни железных, ни гужевых дорог. И тем не менее существовавшая в регионе сеть сухопутных коммуникаций справлялась с массовыми грузоперевозками на перевалочных пунктах, которыми служили пристани на р. Цне. «Если цнинские пристани отправляют ныне (грузы. – М.В.) на сумму до семи с половиною и более миллионов руб.», – констатирует автор одного из исследований, то все это происходит благодаря сухопутным путям, благодаря «дурным дорогам»²².

Возвращаясь к вопросу о причинах крена в сторону утверждения приоритета водных дорог, следует указать на еще более серьезную ошибку: исследователи принимали в расчет только один фактор – природную среду, игнорируя другой – культуру. Общеизвестно, что человеческие общества не просто подстраиваются под природу, а взаимодействуют с ней через культуру²³. Русская традиционная культура всегда была земледельческой²⁴, что естественным образом сказывалось на транспортных средствах и особенностях коммуникаций. Как показывает практика, земледельцы во многих сферах жизни и быта неизбежно отдают предпочтение сухопутным, а не водным транспортным средствам.

Важное свидетельство, подтверждающее указанный тезис, – господство на русском внутреннем рынке продуктов сельского хозяйства и промыслов²⁵. А они, как известно, могли появляться на рынке в основном осенью, зимой и весной, когда был выращен урожай и крестьяне освобождались от занятий сельским хозяйством, а реки были в основном уже мелководны или скованы льдом. Это, кстати, подтверждают многие средневековые путешественники. Итальянец А. Контарини, побывавший в России в конце XV в., отмечал следующее: «К концу ноября обладатели коров и свиней бьют их и везут на продажу в город. Так цельными тушами их время от времени доставляют для сбыта на городской рынок, и чистое удовольствие смотреть на это огромное количество ободранных от шкур коров, которых поставили на ноги на льду реки. Таким образом, люди могут есть мясо более чем три месяца подряд. То же самое делают с рыбой, с курами и другим продовольствием»²⁶. Несколько ниже он добавляет: «В город в течение всей зимы собирается множество купцов как из Германии, так и с Польши. Они покупают исключительно меха – соболей, лисиц, горностаев, белок и иногда рысей»²⁷.

Другой путешественник, англичанин Ченслер, с восхищением отмечал, что в Москву хлеб привозится в таком громадном количестве, что «каждое утро вы можете встретить от 700 до 800 саней, едущих туда с хлебом, а некоторые с рыбой»²⁸.

Возможно, английский путешественник и преувеличил общие объемы поступающих в Москву товаров, причислив к грузовым и пассажирские транспортные средства, однако число возов торговцев было все же достаточно велико. Даже в XVIII в., несмотря на некоторое уменьшение сухопутных перевозок, оно достигло довольно внушительных цифр. Так, согласно данным таможенной книги Померной таможи, только через нее за полтора месяца (с 21 октября по 10 декабря 1723 г.) прошел 6051 воз²⁹. Сохранившиеся материалы Большой Московской таможи за первые три месяца 1726 г. свидетельствуют о 378 «явках» прошедших через нее купцов с более чем 5000 возами различных продовольственных и промышленных товаров³⁰.

На первый взгляд сказанному выше несколько противоречит положение, складывавшееся с перевозками хлеба. Материалы о поступлении последнего в Москву в первой половине XVIII в. свидетельствуют о значительном преобладании при его доставке водных путей сообщения. Даже в неблагоприятное для прохода судов время – с 21 октября по 10 декабря 1723 г. – 60% хлеба было доставлено по воде и только 40% – гужевым транспортом³¹. Однако этот перевес возник за счет завоза хлеба из расположенных южнее Москвы земледельческих районов (Орел, Мценск, Белев, Калуга), имевших со столицей прямое водное сообщение. Такая ситуация могла сложиться не ранее XVI–XVII вв., когда эти земли были включены в состав Московского государства³². В более ранний период приоритета водных путей в перевозках хлеба, вероятно, не было. Косвенным свидетельством этого могут служить факты, подтверждающие доминирование сухопутных дорог при перевозке хлеба в пределах «материнской» территории России – лесной и лесостепной зон Восточной Европы – еще в XVIII в., причем как из близлежащих к Москве уездов, так и из приокских районов³³. Что касается Петербурга, то он, как известно, испытывал значительные трудности в снабжении товарами до тех пор, пока не были построены Мариинская, Вышневолоцкая и Тихвинская водные системы, соединившие новую столицу с центральными и южными хлебоборodными районами России.

Еще более очевиден приоритет сухопутных дорог внутри областей, связывавших деревню с центром своей округи. К примеру, крестьянская мелкая торговля в Устюге Великом XVII в., принявшая в это время, судя по сумме таможенных сборов, очень широкий размах, была наиболее оживлена именно в осенне-зимний период (с сентября по март)³⁴, когда использовались колесные и особенно полозовые средства передвижения.

Пожалуй, самое крупное исключение среди товаров, реализуемых на внутреннем рынке России, перевозка которых не вписывалась в «зимнюю» дорогу, представляли продукция соляного промысла, отчасти соленая рыба и зерно (позднее еще и металл), т.е. товары не требующие срочной реализации. В больших количествах они нередко переправлялись на судах по крупным рекам³⁵. Однако наличие такой тенденции не означало, что эти товары перевозились исключительно водным путем. Во-первых, отсутствие до XVIII в. кольцевой сети водных дорог неизбежно приводило к тому, что даже на крупных водных артериях такие грузы приходилось частично перевозить на сухопутных транспортных средствах. Так, Двина, Сухона и Онега – главные магистрали, по которым везли Беломорскую соль, заканчивались в Вологде и под Каргополом. Оттуда соль доставляли в Москву и другие регионы России на возах³⁶. И это был отнюдь не короткий путь: дорога от Вологды до Москвы, по данным Поверстной и Указной книг Ямского приказа XVII в., составляла 420 верст, а от Каргополя до Москвы – 780 верст³⁷. Во-вторых, в ряде районов (например, на Северо-Западе России) и эти товары (включая соль) транспортировались главным образом сухопутным путем, на санях и телегах. Об этом свидетельствуют материалы по перевозкам соли, проанализированные А.А. Савичем³⁸, а также данные таможенных книг Великого Новгорода начала XVII в.³⁹.

Исходя из всего сказанного о внутренних торговых путях, можно говорить лишь о незначительном преобладании водных коммуникаций во внутренней торговле России до XVIII в., обусловленном большей грузоподъемностью судов по сравнению с сухо-

путными средствами передвижения⁴⁰. Тем не менее это не дает никаких оснований для утверждений о приоритете водных путей сообщения, поскольку торговля далеко не исчерпывает все функции транспортных коммуникаций.

Во всех остальных сферах жизнедеятельности водные пути играли у русских не столь значимую роль. Сухопутные дороги не уступали водным не только в хозяйственных грузоперевозках, осуществляемых как крестьянами, так и горожанами для поддержания нормальной жизнедеятельности своих полунатуральных хозяйств, но и в организации важнейшего государственного механизма – сбора налогов (так называемое *полюдье*). Тот же Н.Н. Воронин собрал массу доказательств на этот счет. «Зимний путь, – по его мнению, – был наиболее удобным и явно предпочитался князьями при сборе дани⁴¹. Предположение, что обратно дружинники спускались, «когда сходил лед», достаточно весомо опровергают «сани киевской княгини Ольги», на которых она «устанавливала» Северную Русь⁴². Прекрасной иллюстрацией того, что древнерусские князья предпочитали зимний сухопутный путь, служит и такая мысль Н.Н. Воронина: «Не случайно и сани, подобно ладье, вошли в обиход языческого и христианского культа и погребального обряда»⁴³. Подобные факты сводят на нет значение отдельных корректировок, с помощью которых исследователь пытается принизить роль сухопутных путей сообщения, например: «постоянные сухопутные дороги были редки и весьма неблагоустроены...», «часто дружины ... расходились в лесах, плутали, попадая не туда, куда нужно, делали огромные крюки», «товары из Курска в Киев в XI в. шли сухим путем три недели»⁴⁴.

Не доказывает преимущества водных дорог и такая характеристика путей сообщения, как протяженность. По подсчетам исследователей, общая протяженность российских рек в XVIII в. (включая Сибирь и Дальний Восток) составляла более 100 тыс. верст, однако меньше трети этих рек были судоходными⁴⁵. В то же время протяженность трактов одной Европейской России (без Кавказского края) составляла 230 тыс. верст⁴⁶. При этом только одна категория сухопутных дорог – «общегосударственные» («дороги больших сообщений») – более чем в 2 раза превышала протяженность российских рек и почти в 8 раз – водных коммуникаций.

Если добавить к этим путям сухопутные дороги местного значения, то преобладание сухопутных коммуникаций будет еще более разительным. Дело в том, что наряду с дорогами общегосударственного значения – транзитными общегосударственными и областными (в средневековой России – ямские тракты или почтовые дороги) – в стране существовала куда более протяженная сеть дорог местного значения: так называемые большие и малые проселочные, полевые дороги, а также пешеходные тропы, по которым передвигались не только пешком, но и используя транспортные средства⁴⁷. Протяженность проселочных дорог только в Европейской России в XIX в. составляла свыше 1 000 000 верст⁴⁸. Подобные дороги существовали всегда и везде, ибо именно эта категория путей сообщения обеспечивала нормальную жизнедеятельность подавляющего большинства домохозяйств Руси и России вплоть до начала XX в. – крестьянских. Именно по ним крестьяне ездили пахать, сеять, боронить и убирать урожай, вывозить навоз, косить и возить сено, заготавливать и вывозить из леса дрова и бревна для строительных работ; проселочными дорогами ездили в церковь, на кладбища, в гости, на праздничные катанья и т.д.

Более того, развитая сеть сухопутных дорог была чрезвычайно нужна и владельцам крестьян – вотчинникам, помещикам и монастырям. Во-первых, по этим дорогам крестьяне снабжали их всем необходимым для жизни. Во-вторых, по ним владельцы совершали объезды своих владений. «Как владельцы совершали объезды всех своих имений, – подчеркивает эту сторону деятельности помещиков и монастырей А.И. Никитский, – так ключники обязаны были ездить по отдельным селам. В монастырских имениях эта сторона даже получила особую организацию: для облегчения посельским и ключникам в совершении подъездов в разных краях монастырских имений были устраиваемы и поддерживаемы особенные монастырские дворы, предназначенные именно для пребывания управителей во время приезда»⁴⁹. К сказанному

необходимо добавить и такую деталь. Все категории владений, от самых крупных до мелких, отличались территориальной разбросанностью. Так, А.И. Никитский приводит пример крупного новгородского землевладельца посадника Захария Овина и его сына Ивана. Только в двух пятинах (Деревской и Вотской) их владения находились более чем в 20 местах⁵⁰. Указанное обстоятельство, несомненно, способствовало росту сети сухопутных сообщений.

Хорошо иллюстрирует сказанное о местных коммуникациях работа И.А. Голубцова, рассказывающая о путях сообщения областного и местного значения в бывших землях Новгорода Великого в XVI–XVII вв. Значение этих путей сообщения трудно переоценить: именно они обеспечивали, говоря словами И.А. Голубцова, обслуживание «экономических связей и развитие местного рынка, а также связей с соседними районами»⁵¹. Кстати, общая протяженность дорог в приводимой этим исследователем «Выписи из Новгородских изгонных книг», перечисляющей только ямские «гонные» дороги (к тому же не полностью), составляет не менее 5–6 тыс. верст⁵². Если добавить к ним пути, связывавшие хотя бы центры погостов (числом более 370) с ямскими дорогами, то получится еще более внушительная цифра.

Водные пути передвижения не были и менее трудоемкими, чем сухопутные. Это отмечают многие исследователи. Н.Н. Воронин говорит о «необходимости переволакивания судов на водоразделах»⁵³. Л.М. Марасинова сообщает о дополнительных видах работ при передвижении по рекам: грузы приходилось «переносить на более мелкие суда – паузить»⁵⁴. О том же, основываясь на материалах средневековья, пишет и П.Е. Сорокин⁵⁵. Нередко товары приходилось перегружать с судов на упряжные средства передвижения⁵⁶. Весьма любопытной в этой связи представляется гипотеза А.М. Микляева, который считает, что большая часть «Пути из варяг в греки» вообще была сухопутной⁵⁷. Его версия не лишена здравого смысла, ибо полноценная кольцевая система водных коммуникаций была создана в России лишь в XVIII – начале XIX в., когда появились Вышневолоцкая, Мариинская и Тихвинская системы⁵⁸.

Нельзя считать аргументом в пользу преобладания водных путей сообщения над сухопутными и такую специфическую черту российских сухопутных дорог, как частая привязка их к руслам рек. Дело здесь вовсе не во вспомогательном характере сухопутных дорог и в естественном копировании водных путей сообщения, как может показаться на первый взгляд. Причина в другом.

Во-первых, восточные славяне, а потом и русские селились чаще всего у рек и озер (так называемые приречный и приозерный типы расселения), поскольку именно здесь находили целый комплекс преимуществ: удобные для выюса, сенокоса, вспашки (пойменные части рек свободны от настоящих лесов) и более плодородные пахотные земли⁵⁹, самый простой источник снабжения питьевой водой, богатые рыболовные угодья, водопой для скота. Ряд исследователей традиционно добавляют к этому удобные пути сообщения⁶⁰. С последним можно согласиться лишь отчасти. На мой взгляд, такое утверждение верно лишь для селений, расположенных по берегам крупных рек и озер, где водные средства передвижения могли играть важную роль не только при ловле рыбы, но и при выполнении иных работ (доставка людей к местам сельскохозяйственных и прочих работ, перевозка сена и других грузов, поездки в гости и т.д.). Предпочтению водных дорог способствовало отсутствие мостов через такие крупные водные артерии, как Волхов, Северная Двина, Онега и др., а также возможность значительно сократить путь, передвигаясь напрямик по озеру, а не по обходным дорогам на суше. В селениях, расположенных на небольших речках и озерах, водный способ передвижения таких преимуществ не имел.

Во-вторых, частая привязка сухопутных дорог к рекам определялась и тем, что последние были наиболее доступными естественными ориентирами на местности: в отличие от мореходов земледельцы при перемещениях не ориентировались по звездному небу. Как совершенно справедливо указывает Е.Н. Носов в недавнем исследовании о роли речной сети Восточной Европы в образовании русской государственности, направления рек «определяли направления движения и распространения госу-

дарственности»⁶¹. Подчеркнем, что это вовсе не означает, будто расселение восточных славян происходило водным путем. Напротив, такого не могло быть по причине специфики земледельческого характера культуры восточных славян: в судно-однодеревку или даже «насад» не уместить домашний скот, сельскохозяйственный инвентарь и довольно разнообразную домашнюю утварь. Это мог сделать только библейский Ной, который изначально ориентировался на плавание по мировому океану!⁶²

В-третьих, важной причиной привязки дорог к рекам являлось то, что приречные террасы значительно возвышались над уровнем воды и, следовательно, были самыми сухими и проходимыми путями для сухопутного транспорта. Водораздельные пространства, напротив, нередко включали низины и болота. Это обуславливалось равнинным характером Восточной Европы, половину которой занимает Русская равнина⁶³. Недаром в XIV–XVII вв. сухопутные дороги на Руси нередко называли «горными» путями. Об этом, например, свидетельствует грамота Великого князя Андрея Александровича немецким гостям (1301 г.): «Дахом им три пути горнии по своей волости, а четвертый в речках», – сообщается в ней⁶⁴. Эта же терминология употребляется и в «Новгородских изгонных книгах» конца XVI столетия: «...от Тесовского яму до ямы города водяным путем 130 в., а горним от Тесова до Чащинского яму 35 в.»; «...от Взваду до Старые Русы 25 в., а горою 20 в.; и всего от Новагорода до Старой Русы горним путем 60 в., а водяным 65 в.»; «...от Новгорода до Вышнего Волочка водяным путем ... 285 в., а горним путем болшою дорогою 230 в.» и др.⁶⁵

В-четвертых, реки были привлекательны тем, что зимой становились идеальными «естественными» (созданными природой) путями и, конечно, нередко использовались в качестве зимних дорог. На эту особенность русских дорог указывали путешественники – как средневековые, так и жившие в более позднее время. О ней, в частности, упоминает А. Контарини, описывая дорогу из Москвы до Тракая (Литва): «В течение трех дней мы ехали по замерзшей реке; на ней же мы ночевали две ночи»⁶⁶. Такая же ситуация сохраняется и в XIX в. «Даже почтовые и транспортные дороги, – отмечает, например, составитель военно-статистического обозрения Тамбовской губ. штабс-капитан Кузмин, – ...зимою часто оставляются в стороне, и езда направляется ... вдоль реки льдом...»⁶⁷.

Немаловажной причиной использования зимних дорог в качестве сухопутных путей была их идеальная поверхность. Как указывают составители военно-статистического обозрения Курской губ., «...зимою ... обозы идут предпочтительно по льду, что делается собственно для избежания неровностей дорог, пролегающих ... берегом ...»⁶⁸. Сходные мысли высказывают П.К. Услар и Н. Козлов, описывающие северные губернии. Говоря о трудностях зимних дорог в Вологодской губ., Услар тут же замечает: «Впрочем ... неудобство отворачивается тем, что дороги прокладываются в это время по речному льду и проезжие взбираются на берег только для перемены лошадей»⁶⁹. «Время самых удобных, безостановочных сообщений в здешней (Архангельской. – М.В.) губернии, – по утверждению Н. Козлова, – зима, когда езда свободно производится по замерзшим рекам, озерам и болотам»⁷⁰.

Все сказанное выше о путях сообщения позволяет с сомнением отнести к господствующему среди исследователей тезису о преобладании в России водных коммуникаций над сухопутными как в средневековье, так и в XVIII–XIX вв. Причиной неверной оценки роли водных и сухопутных дорог в истории России явились, во-первых, упрощенный подход к указанной проблеме, учитывавший влияние только географического фактора на развитие коммуникаций и не принимавший во внимание фактор культурный, не менее важный, чем первый; во-вторых, ошибочный тезис о «естественных» преимуществах водных дорог в покрытой сплошным лесом Восточной Европе и, в-третьих, особое пристрастие исследователей к изучению торговых коммуникаций и распространение полученных выводов на всю сеть коммуникаций, что методологически неверно. Подобной ошибки не избежали даже те исследователи, которые не отрицали важности сухопутных дорог в древней Руси. «Сухопутные дороги были, разумеется, и в XI, и в XII в., – указывают, например, С.М. Житков и А.С. Ни-

колаев, — ...но они не играли той роли, как пути речные, и имели лишь значение местное, общегосударственное же значение оставалось за дорогой речной»⁷¹. На этом примере видно, как в целом верная посылка превращается в неверное положение. Правда, в отличие от большинства исследователей, смешивающих понятия «частное» и «общее», С.М. Житков и А.С. Николаев неоправданно развели эти категории. Наконец, ошибочным было, вероятно, отнесение зимних дорог, проложенных по замерзшим руслам рек, к водным коммуникациям, что опять же неверно. Самое большее, о чем можно говорить, так это о несомненном преобладании водных дорог во внешней торговле России, и то не во все времена (в эпоху Московской Руси роль сухопутных коммуникаций здесь была очень велика), и о незначительном превалировании их во внутренней торговле. В остальных сферах жизнедеятельности (в том числе административно-управленческой и военной) водные дороги не доминировали, зачастую уступали сухопутным коммуникациям.

Представленные в настоящей работе материалы наглядно показывают, что для большей объективности своих выводов исследователь всегда должен помнить о наличии многих связей, присущих каждому элементу культуры как внутри, так и вне системы, а также о том, что многие ошибки происходят от игнорирования отдельных связей, недооценки или, наоборот, переоценки той или иной их стороны.

Примечания

¹ См., напр.: *Ходаковский З.* Пути сообщения в древней России // *Русский исторический сборник*, изд. Обществом истории и древностей Российских. Т. 1. Кн. 1. М., 1837; *Краткий исторический очерк развития водных и сухопутных сообщений и торговых портов в России* / Сост. С.М. Житков, А.С. Николаев СПб., 1900. С. 2–3, 89 и др.; *Россия в дорожном отношении* / Сост. В.Ф. Мейен. Т. 1. СПб., 1902. С. 13; *Ворошин Н.Н.* Средства и пути сообщения // *История культуры Древней Руси*. Т. 1. Домонгольский период. Материальная культура. М.; Л., 1948. С. 281, 314; *Марасинова Л.М.* Торговля и средства передвижения // *Очерки русской культуры XVI века*. Ч. 1. М., 1977. С. 283.

² *Арциховский А.В.* Средства передвижения // *Очерки русской культуры XIII–XV веков*. Ч. 1. Материальная культура. М., 1969. С. 307.

³ *Марасинова Л.М.* Указ. раб. С. 283.

⁴ *Марасинова Л.М.* Пути и средства сообщения // *Очерки русской культуры XVIII века*. Ч. 1. М., 1985. С. 258, 269.

⁵ *Краткий исторический очерк...* С. 3.

⁶ *Хорошев А.С.* Средства передвижения // *Археология. Древняя Русь. Быт и культура*. М., 1997. С. 120.

⁷ *Лешков В.Н.* Исторический очерк русского законодательства о путях сообщения и ямской гоньбе или почтах // *Москвитянин*. 1852. Т. 1. С. 5–6; *Гурланд И.Я.* Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII века. Ярославль, 1900. С. 23; *Вигишев А.Н.* История отечественной почты. 2-е изд. М., 1990. С. 28.

⁸ *Хорошев А.С.* Указ. раб. С. 126.

⁹ *Ворошин Н.Н.* Указ. раб. С. 281.

¹⁰ *Рихтер Г.Д., Петрова Л.Д.* Схема распространения снежного покрова на поверхности суши земного шара // *География снежного покрова*. М., 1960. (Карта-схема «Распространение снежного покрова на земном шаре»).

¹¹ См., напр.: *Тушинский Г.К.* Космос и ритмы природы земли. М., 1966. С. 50–51, 80–81; *Борисенков Е.П., Пасечный В.М.* Тысячелетняя летопись необычайных явлений природы. М., 1988. С. 55–59, 169–179, 500–502.

¹² *Истомина Э.Г.* Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М., 1982. С. 27.

¹³ См.: *Марасинова Л.М.* Пути и средства передвижения... С. 258.

¹⁴ *Хорошев А.С.* Указ. раб. С. 120.

¹⁵ *Марасинова Л.М.* Торговля... С. 278.

¹⁶ По Волге еще в XVII в. отправлялись всего два каравана: весной из Нижнего Новгорода в Астрахань шел «верховой» караван, а в конце июля обратно – «низовой», или «осенний», караван (см.: *Шубин И.А.* Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М., 1927. С. 63). Существовавшая на Северной Двине и Волге в XVI–XVII вв. тяга бечевой еще не стала, судя по всему, самым распространенным способом передвижения судов против течения (см.: Английские путешественники в Московском государстве XVI в. М., 1938. С. 75; *Куриц Б.Г.* Сочинение Кильбургера о русской торговле в царствование Алексея Михайловича. Киев, 1915. С. 349). Во-первых, тяга бечевой в это время сопровождалась одновременным отталкиванием шестью (*Родин Ф.Н.* Бурлачество в России:

Историко-социологический очерк. М., 1975. С. 21). Во-вторых, для передвижений против течения очень часто практиковали тягу «завозом», заключающуюся в заводе на лодке вверх по течению якоря с канатом, который затем «выбирали» с корабля (*Шубин И.А.* Указ. раб. С. 63, 77).

¹⁷ См., напр.: *Плоткин К.С.* Коммуникационная сеть Северо-Запада России XVII в. // Новгород и новгородская земля: История и археология: Тез. науч.-практ. конф. Новгород, 1988. С. 106–109; *Микляев А.М.* Путь «Из варяг в греки» (зимняя версия) // Новгород и новгородская земля: История и археология. Тез. науч. конф. Новгород, 1992. С. 133–138.

¹⁸ См., напр.: Краткий исторический очерк... С. 24, 26–28, 31 и др.

¹⁹ *Истомина Э.Г.* Указ. раб. С. 23.

²⁰ Там же. С. 25.

²¹ Там же.

²² Тамбовская губерния / Сост. штабс-капитан Кузмин. СПб., 1851. С. 21. (Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. XIII. Ч. 1).

²³ См., напр.: *Аверкиева Ю.П.* История теоретической мысли в американской этнографии. М., 1979. С. 234–235.

²⁴ На протяжении всей истории русские принадлежали к хозяйственно-культурному типу лесостепных и лесных пашенных земледельцев умеренного пояса (См., напр.: *Чебоксаров Н.Н., Чебоксарова И.А.* Народы. Расы. Культуры. 2-е, испр. и доп. изд. М., 1985. С. 218–221).

²⁵ *Марасинова Л.М.* Торговля... С. 257.

²⁶ *Контарини А.* Рассказ о путешествии в Москву в 1476–1477 гг. // Россия XV–XVII вв. глазами иностранцев. Л., 1986. С. 23.

²⁷ Там же.

²⁸ Английские путешественники в Московском государстве... С. 56.

²⁹ *Кафенгауз Б.Б.* География внутренней торговли и экономическая специализация районов России в 20-х годах XVIII века // Вопросы географии. Сб. 20. М., 1950. С. 196.

³⁰ Там же. С. 164–165.

³¹ Там же. С. 195–196.

³² См., напр.: *Платонов С.Ф.* К истории городов и путей на южной окраине Московского государства в XVI веке // Журн. Министерства народного просвещения. 1898. Март. Ч. XXXVI. С. 81–90.

³³ *Кафенгауз Б.Б.* Указ. раб. С. 197.

³⁴ *Тихонов Ю.А.* Рынок Устюга Великого в середине XVII века // Исторические записки. Т. 39. М., 1952. С. 216.

³⁵ См., напр.: *Марасинова Л.М.* Торговля... С. 284–288.

³⁶ *Савич А.А.* Соловецкая вотчина XV–XVII в. Пермь, 1927. С. 133–134.

³⁷ *Лапто-Данилевский А.С.* Поверстная и Указная книги Ямского приказа. СПб., 1890. С. 10.

³⁸ См.: *Савич А.А.* Указ. раб. С. 134.

³⁹ Таможенные книги Великого Новгорода 1610/11 и 1613/14 годов. СПб., 1995. С. 17–224.

⁴⁰ К примеру, грузоподъемность одной большой лодки на Волхове в XVIII в. составляла более 500 пудов, в то время как для сухопутной перевозки такого груза, по мнению Э.Г. Истоминой, требовалось 27 подвод; еще более внушительная разница (до 100 и более раз) возникает при сравнении с крупными судами (*Истомина Э.Г.* Указ. раб. С. 26). Несмотря на некоторое занижение этой исследовательницей грузоподъемности сухопутных средств передвижения: в телеге перевозили около 15–30 пудов груза, в дровнях – около 20–40 пудов (см., напр.: Таможенные книги Великого Новгорода...), она права в главном: грузоподъемность водных средств передвижения значительно превышала грузоподъемность сухопутного транспорта.

⁴¹ *Ворошин Н.Н.* Указ. раб. С. 306.

⁴² Там же. С. 305–306.

⁴³ Там же. С. 306.

⁴⁴ Там же. С. 308.

⁴⁵ *Марасинова Л.М.* Пути и средства передвижения... С. 258.

⁴⁶ Россия в дорожном отношении... С. 5.

⁴⁷ См., напр.: *Дашков В.* Описание Олонецкой губернии в историческом, статистическом и этнографическом отношении // Журнал Министерства Внутренних Дел. 1841. № 11. С. 259–262; *Гулевич В.* Русская Лапландия и ее промыслы. Архангельск, 1891. С. 27; *Жилинский А.А.* Крайний Север Европейской России. Архангельская губерния. Пг., 1919. С. 256.

⁴⁸ Россия: Энциклопедический словарь. Л., 1991. С. 355.

⁴⁹ *Никитский А.И.* История экономического быта Великого Новгорода. М., 1893. С. 48–49.

⁵⁰ Там же. С. 49.

⁵¹ *Голубцов И.А.* Пути сообщения в бывших землях Новгорода Великого в XVI–XVII веках и отражение их на русской карте середины XVII века // Вопросы географии. Сб. 20. М., 1950. С. 286.

- ⁵² Там же. Приложение «Выпись из Новгородских изгонных книг». С. 294–300.
- ⁵³ Воронин Н.Н. Указ. раб. С. 281.
- ⁵⁴ Марасинова Л.М. Пути и средства передвижения...С. 259.
- ⁵⁵ Сорокин П.Е. Невская навигация в эпоху средневековья // Новгород и новгородская земля: История и археология. Тез. науч. конф. Вып. 3. Новгород, 1990. С. 88–91.
- ⁵⁶ Напр.: Плоткин К.М. Указ. раб. С. 105–109.
- ⁵⁷ Мисляев А.М. Указ. раб.
- ⁵⁸ См.: Марасинова Л.М. Пути и средства передвижения... С. 261–262.
- ⁵⁹ См., напр.: Носов Е.Н. Речная сеть Восточной Европы и ее роль в образовании городских центров Северной Руси // Великий Новгород в истории средневековой Европы. М., 1999. С. 160.
- ⁶⁰ Напр.: Бломквист Е.Э. Крестьянские постройки русских, украинцев и белорусов (поселения, жилища и хозяйственные строения) // Восточнославянский этнографический сборник: Очерки материальной культуры русских, украинцев и белорусов в XIX – начале XX в. М., 1956. С. 30. (Тр. Ин-та этнографии. Нов. сер. Т. XXXI); Витов М.В. Историко-географические очерки Заонежья XVI–XVII вв. Из истории сельских поселений. М., 1962. С. 93–95.
- ⁶¹ Носов Е.Н. Указ. раб. С. 157.
- ⁶² Преувеличенным, на мой взгляд, является также мнение о большом влиянии густой залесенности Восточной Европы на привязку сухопутных дорог к рекам в Древней Руси (См., напр.: Носов Е.Н. Указ. раб. С. 160). Дело в том, что лесами в то время были покрыты не только водоразделы, но и берега рек и озер. Поэтому данный признак не мог играть существенной роли в предпочтении переселенцами приречных районов для прокладки дорог.
- ⁶³ Носов Е.Н. Указ. раб. С. 159–160.
- ⁶⁴ Цит. по: Краткий исторический очерк... С. 11.
- ⁶⁵ Цит. по: Голубцов И.А. Указ. раб. Приложение «Выпись из Новгородских изгонных книг». С. 295–299.
- ⁶⁶ Контарини А. Указ. раб. С. 27.
- ⁶⁷ Тамбовская губерния. С. 37.
- ⁶⁸ Курская губерния / Сост. Дуброво и Рельи. СПб., 1851. С. 29. (Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. XIII. Ч. 3).
- ⁶⁹ Вологодская губерния / Сост. П.К. Услар. СПб., 1850. С. 186. (Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. II. Ч. 3).
- ⁷⁰ Козлов Н. Архангельская губерния. СПб., 1865. С. 66. (Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Т. 1).
- ⁷¹ Краткий исторический очерк... С. 3.

M.V. V a s i l i e v. To the Question of Russian Transport Communications during the Period from the 10th to the early 20 th century

The author challenges the traditional view, according to which water ways in Russian transportation system were predominant during the period. Analyzing cultural and natural influences on the Russian transport communication, he makes a convincing claim that land transport was also important in all of the periods of Russian history, and in some activities even predominant.