

ВОЛГО-ДНЕПРОВСКИЙ УЧАСТОК ЕВРАЗИЙСКОГО ТОРГОВОГО ПУТИ В ЗОЛОТООРДЫНСКУЮ ЭПОХУ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIII – XV ВЕКА)

Л. В. Воротынцев

Елецкий государственный университет имени И. А. Бунина

Поступила в редакцию 17 мая 2017 г.

Анотация: рассматривается вопрос о маршруте прохождения купеческих караванов на Волго-Днепровском участке евразийской торговой магистрали в период существования Золотой Орды (Улуса Джучи). На основе анализа письменных источников и археологического материала делается вывод о том, что новый торговый маршрут в ордынскую эпоху проходил от Нового Булгара, а позднее от Укека и Хаджи-Тархана до г. Мусхи (Наровчат), располагавшегося на притоке Оки – реке Мохши. Далее по Оке и Прони до Иван-озера, сплавляясь по Дону и Быстрой Сосне (через Лавское городище), до ее верховий. Далее маршрут проходил через бассейн р. Сейм (Курск, Рылск, Путивль) в направлении Среднего Поднепровья (Киев).

Ключевые слова: торговые пути, купеческие корпорации, Волго-Днепровский маршрут, Верхний Дон, Посеймье, Среднее Поднепровье.

Abstract: the article discusses the route of the merchant caravans on the Volga-Dnieper area Eurasian trade route during the period of the Golden Horde (Ulus Jochi). Based on the analysis of written sources and archeological material the author concludes that a new trade route to the Horde era passed slightly to the north of the former way of Bulgar Kiev from New Bulgar; and later on the Ukek and Xacitarxan to the city of Muskhi (Narovchat), located on a tributary of the Oka River: Mohshi. Further along the Oka and Prony, to Ivan Lake, rafting on the Don and Rapid Pine (Lavskoe through fortification), to its headwaters. The route passes through the basin Seym (Kursk, Rylsk, Putivl) in the direction of the Middle Dnieper (Kiev).

Key words: trade routes, merchant corporations, Volga-Dnieper route, Upper Don, Poseyme, Middle Dnieper.

Одним из важнейших факторов, влиявших на экономическое развитие как русских княжеств, так и золотоордынских улусов, являлось активное функционирование в ордынский период многочисленных сухопутных и речных торговых путей, объединенных в единую систему трансконтинентальной торговли.

Уже в 1240-х гг. Джучидами стала проводиться линия на привлечение в земли Орды купеческих корпораций, временно прекративших экономическую деятельность в связи с военными действиями. По сообщению армянского историка Киракоса, «начали являться к нему [Бату] цари и царевицы, князья и купцы – все огорченные тем, что были лишены вотчин своих. И Батый судил по справедливости и возвращал каждому, кто просил, его области и владения, и снабжал специальными грамотами, и никто не смел противиться приказам его» [1, с. 218].

Нередко купцам выдавались ярлыки и пайцзы, что обеспечивало их рядом дополнительных привилегий. Торговое сословие получало право на бесплатную смену лошадей и продовольствие на ямских станциях, а также освобождалось от уплаты тамги и некоторых других налогов. Только в начале 1250-х гг.

эта система была отменена каганом Мунке, проводившим ряд административных и фискальных реформ во всех улусах империи [2, с. 141].

Такой режим наибольшего благоприятствования для купеческих корпораций обуславливался, помимо прочего, и личной заинтересованностью Бату в интенсификации торговых процессов, поскольку в Монгольской империи и Улусе Джучи в XIII–XIV вв. была распространена практика участия в торговых операциях личных капиталов высшей монгольской аристократии при посредничестве корпорации купцов-«ортаков». Участвовали в крупнооптовой торговле и великие ханы, в частности Угедэй [3, с. 57]. Весьма вероятно паевое участие в коммерческой деятельности и самого Бату, а также его многочисленных родственников.

Учитывая вышеперечисленные факторы, представляется вполне закономерным достаточно быстрое (к середине XIII в.) восстановление торговых маршрутов, функционировавших еще в домонгольский период [4; 5].

По всей вероятности, уже в 1240–1250-х гг. происходит, по крайней мере, частичное восстановление восточного направления торговли русских купеческих корпораций. Этот процесс фиксируется как данными

археологии, так и сообщениями письменных источников.

Согласно свидетельству Вильгельма (Гильома) Рубрука, посетившего Орду в 1253 г., Джучиды вели оживленную торговлю солью с русскими купцами: «На севере этой области находится много больших озер, на берегах которых имеются соляные источники; как только вода их попадает в озеро, образуется соль, твердая, как лед; с этих солончаков Бату и Сартах получают большие доходы, так как со всей Руси ездят туда за солью, и со всякой нагруженной повозки дают два куска хлопчатой бумаги, стоящих полперпера» [6, с. 91].

Судя по сообщению европейского дипломата, в начале 1250-х гг. торговля в Улусе Джучи носила преимущественно характер бартерного обмена. Причем средством расчетов за соль со стороны русских торговцев выступала хлопчатобумажная ткань импортного производства. Вероятнее всего, это была так называемая зеньдень (или зендянь) – одна из самых дешевых и доступных широким слоям населения ткань центрально-азиатского происхождения, центром производства которой был г. Зендень близ Бухары [7].

В этой связи особую актуальность приобретает вопрос о торговых путях, позволявших осуществлять поставки среднеазиатских тканей и других восточных товаров в южнорусские княжества. В конце 40-х – начале 50-х гг. XIII в. происходит становление новых торговых маршрутов, соединивших торгово-ремесленные центры Средней Азии (Маверанахра), Волжской Булгарии, с княжествами Южной Руси. Этот процесс облегчался вхождением всех вышеперечисленных регионов в состав Улуса Джучи и мог быть связан с активной политикой Бату в области государственного устройства. В начале 1250-х гг. были заново отстроены разрушенные в ходе монгольского нашествия города – Булгар, Сувар, Сауран, Отрар, Дженд и др. [8, с. 95–96; 9]. Тогда же начинается активное восстановление путей сообщения, рынков, караван-сараев и других элементов городской и торговой инфраструктуры. Происходит возрождение ремесленного производства в городских центрах Золотой Орды [10, с. 17–19].

Основным центром транзитной торговли в Среднем Поволжье в раннеордынскую эпоху становится Новый Булгар – первая столица Улуса Джучи. К нему сходилось сразу несколько торговых маршрутов, идущих с северного, восточного и юго-восточного направлений.

Первый из них можно условно обозначить как «Северный путь». По нему через территорию Булгарского улуса шла транзитная торговля мехами, поступавшими из Северодвинского региона (Заволочья), Мордовских земель, Посурья («области Джагатай»),

Приуралья и Южной Сибири (Улус Шибана). В «Записках о московитских делах» Сигизмунд Герберштейн описывает транзитный торговый маршрут из Черноморского региона к северным областям Заволочья, Закамья и Вятской земли: «...если подниматься вдоль реки Борисфена (Днепра), то дойдешь до города Черкас, расположенного на западе, а оттуда к очень древнему городу Киеву, некогда столице Руси; если там переправиться через Борисфен, то попадешь в область Северскую, поныне еще заселенную; если двинуться из нее на восток, то встретишь истоки Танаида (Дона). Если затем пройти долгий путь по течению Танаида до слияния рек Оки и Волги, а затем переправиться через Ра (Волгу), то через очень обширное пространство можно добраться до Северного моря» [11, с. 35].

Данное сообщение австрийского дипломата дает возможность проследить путь купеческих караванов на днепровско-волжском участке евразийского пути, однако содержит серьезную ошибку, вызванную, скорее всего, неточностями перевода. Спускаясь вниз по течению Дона (Танаида), невозможно достичь места слияния Оки и Волги (Ра). По всей вероятности, русский информатор европейского путешественника имел в виду путь к верховьям Дона, от которых через Иван-озеро и р. Проню ладьи купцов попадали в Оку.

Не проходя лично по описанному пути, Герберштейн мог получить эту информацию только от русских купцов, освоивших данный торговый маршрут намного раньше XVI в.

Интенсивные торговые контакты между регионами Южной Сибири, Поволжья и южнорусскими княжествами подтверждаются и данными археологии. Находки в Сибири, Приуралье, Поволжье, на Оке, Верхнем Дону и Среднем Поднепровье многочисленных артефактов, относящихся к «аскизской культуре» средневековых хакасов [12; 13], свидетельствуют о существовании во второй половине XIII – XV вв. трансевразийской торговой магистрали, проходившей от верховий Енисея и Чулыма до Среднего Поднепровья.

Вторым торговым маршрутом, соединявшим южнорусские княжества с Великим Волжским путем и крупнейшими торгово-ремесленными центрами Средней Азии (Маверанахра), являлся западный отрезок караванного пути, существовавшего еще в домонгольское время и проходившего степным маршрутом от Бухары, треть которой в монгольскую эпоху принадлежала Джучидам [14, с. 81–82].

По мнению саратовского историка К. М. Киреевой, эта торговая магистраль проходила степным маршрутом от Сыгнака через среднее течение р. Яик и бассейн р. Самары, где археологами обнаружены остатки нескольких городищ золотоордынского времени (Оренбургское на месте современного города,

Сухореченское на р. Кипель, притоке Самары, и др.), от Самарской Луки, через верховья Суры и Мокши в район Наровчата (Мусхи) и далее на Русь [15, с. 90; рис. 1].

Археологические находки подтверждают бурное экономическое развитие административного центра мордовского улуса во второй половине XIII – начале XIV в. В Мусхи активно развиваются ремесла и торговля. В начале XIV в. начинается чеканка монет хана Тохты. Археологами зафиксировано существование в этом населенном пункте целого района с русским населением [16, с. 116–120].

Нельзя исключать и одновременное функционирование второго направления движения товарных потоков из Средней Азии в Поволжье от Ургенча через Сарай-Джук (Сарайчик) до Хаджи-Тархана или Укека. Далее путь проходил речным маршрутом по Волге до Булгара или по суше до Наровчата (Мусхи). Активная торговая деятельность русских купцов в Поволжье фиксируется сообщениями письменных источников, по крайней мере, с 60-х гг. XIII в. Послы египетского султана, направлявшиеся ко двору правителя Улуса Джучи – Берке в 1263 г., отмечали, что на нижней Волге «постоянно видны плавающие русские суда» [17, с. 63].

В дальнейшем от Мусхи (Наровчата) торговый путь, вероятнее всего, проходил по следующему маршруту. Сплавившись по р. Мокше, ладейные караваны выходили в Оку и двигались в западном направлении до устья р. Прони. Можно предположить, что рязанский город Новый Ольгов, расположенный в устье р. Прони, и городище Устье-3 (Дубок-?) в верховьях Дона были построены в том числе и для обеспечения инфраструктуры и безопасности ладейных караванов, проходивших по этому маршруту.

Пройдя по течению Прони до ее истоков, находящихся в непосредственной близости от Иван-озера, торговые караваны через небольшой волок попадали в этот значительный по размерам пресноводный водоем и уже оттуда выходили в Дон, бравший свое начало в эпоху средневековья из вышеуказанного озера. Сигизмунд Герберштейн, описывая громадное, по его оценке, Иван-озеро (Iwanowasero), особо отмечал, что «из этого озера вытекают две большие реки: Шат и Танаис» [18, с. 137]. В топографическом трактате XVI в. – Книге Большому Чертежу – имеется аналогичное указание на то, что «река Донъ вытекла изъ Иваня озера... да из тогожъ Иван озера потекла река Шать и пала в реку въ Упу» [19, с. 78].

После прохождения Иван-озера торговые суда сплавлялись вниз по течению Дона до места впадения в него р. Быстрой Сосны и далее до ее истоков. Именно с прохождением нового торгового пути может быть связано быстрое возрождение и активное функционирование Лавского городища, располагавшегося на

Быстрой Сосне и являвшегося достаточно крупным торгово-ремесленным центром уже во второй половине XIII – первой половине XIV в. [20, с. 264–265; рис. 2].

Дойдя до верховий Быстрой Сосны, торговые суда частично перетаскивались волоком, а частично проводились водным путем в верховья р. Тускари на расстояние около 50–60 км. Для сравнения, во время путешествия митрополита Пимена в Царьград (1389 г.) флотилия русского первосвященника, состоявшая из трех стругов и одного насада, была доставлена на расстояние в 140 верст (от Оки до Дона) всего за четыре дня: «Поидохом же отъ Перяславля Рязанского въ неделю Фомину. Проводиша же съ нами и три струги, да насад на колесехъ: въ четверг такъ же приидохомъ къ реце къ Дону и спустихомъ суды на реку на Донъ» [21, с. 95–96]. Таким образом, скорость движения по волоку составляла в среднем 35 верст в день [22, с. 55; 23, с. 223, 224]. Подобная скорость передвижения стругов могла достигаться только при использовании конной тяги. На основании вышеприведенных данных участок пути по тускаринскому волоку мог занимать 2–3 дня. Кроме того, следует учитывать, что передвижение судов облегчалось наличием в тех местах огромного Самодуровского озера (прекратившего свое существование к XVIII в.). Из него брали свое начало притоки р. Тускари Снова и Сновка, а также верховье Оки – р. Очка [24, с. 248].

В дальнейшем маршрут купеческих флотилий проходил по бассейну р. Сейм через Курск, Рыльск, Путивль в направлении Среднего Поднепровья (район Киева). Наличие активных торговых связей Посеймья с Булгарским улусом и другими областями среднего и нижнего Поволжья в золотоордынскую эпоху фиксируется значительным количеством монетных кладов XIII–XV вв. в районе Курска и Ратского городища, а также находками на территории Гочевского археологического комплекса булгарских украшений и фрагментов столовой посуды, произведенных в поволжских городах Золотой Орды [24, с. 95; 25, с. 230].

Несмотря на начавшиеся во второй половине XIV в. процессы дезинтеграции Золотой Орды, часть торговых маршрутов продолжила свое существование, по крайней мере, до первой трети XVI в., что подтверждается вышеуказанным сообщением С. Герберштейна. Об этом же свидетельствуют находки кладов джучидских монет в Посеймье и на Верхнем Дону, относящиеся к позднеордынской эпохе [24, с. 400]. С 1362 г. западный участок пути от Киева до Верхнего Подонья переходит под административный контроль Великого княжества Литовского [26, с. 153–156], а к началу XVI в. входит в состав Московского государства.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Киракос Гандзенаци*. История Армении / Гандзенаци Киракос ; пер. с древнеармянского, предисл. и коммент. Н. А. Ханларян. – М., 1976. – 357 с.
2. *Рашид ад-Дин*. Сборник летописей: в 3 т. Т. II / Рашид ад-Дин ; пер. с перс. Ю. П. Верховского, прим. Ю. П. Верховского и Б. И. Панкратова. – М. ; Л., 1960. – 248 с.
3. *Греков Б. Д.* Золотая Орда и ее падение / Б. Д. Греков, А. Ю. Якубовский. – М., 1998. – 478 с.
4. *Воротынцев Л. В.* Верхний Дон на торговых путях Золотой Орды / Л. В. Воротынцев // История : факты и символы. – 2016. – № 7. – Вып. 2. – С. 61–69.
5. *Тропин Н. А.* О восстановлении монголами Донского торгового пути в середине XIII в. / Н. А. Тропин // *Stratum plus*. – 2016. – № 5. – С. 139–140.
6. *Гильом де Рубрук*. Путешествие в восточные страны / Рубрук Гильом де ; пер. А. И. Маленина, вступ. ст., коммент. М. Б. Горнунга // Путешествия в восточные страны. – М., 1997. – 178 с.
7. *Беленицкий А. М.* Из истории среднеазиатского шелкоткачества (к идентификации ткани «занданечи») / А. М. Беленицкий, И. Б. Бентович // Советская археология. – 1961. – № 2. – С. 77.
8. *Егоров В. Л.* Историческая география Золотой Орды в XIII–XIV вв. / В. Л. Егоров. – М., 1985. – 245 с.
9. *Белавин А. М.* Торговые фактории волжских болгар и пути возникновения городов в Поволжье и Предуралье в средние века / А. М. Белавин // Средневековая Казань : возникновение и развитие : материалы Междунар. науч. конф. – Казань, 1999. – С. 126.
10. *Крамаровский М. Г.* Золото Чингисидов : культурное наследие Золотой Орды / М. Г. Крамаровский. – СПб., 2001. – 364 с.
11. *Герберштейн Сигизмунд*. Записки о Московитских делах / Сигизмунд Герберштейн // Россия XV–XVII вв. глазами иностранцев. – Л., 1986. – 382 с.
12. *Гоняный М. И.* Тюркские элементы в материальной культуре древнерусских поселений конца XII – третьей четверти XIV в. в районе Куликова поля (на примере украшений ременной гарнитуры) / М. И. Гоняный // Русь в IX–XIV веках : взаимодействие Севера и Юга / отв. ред. Н. А. Макаров, А. В. Чернецов. – М., 2005. – С. 91.
13. *Кызласов Л. Р.* Изменения в материальной культуре кыпчаков в XIII–XIV вв. в связи с политическим положением в Азии / Л. Р. Кызласов // Смена культур и миграции в Западной Сибири. – Томск, 1987. – С. 103–106.
14. *Тизенгаузен В. Г.* Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды : в 2 т. / В. Г. Тизенгаузен. – М. ; Л., 1941. – Т. II. – 308 с.
15. *Киреева К. М.* Торговый путь от берегов Волги в Древнюю Русь через Верхнее Посурье в XI–XIV веках / К. М. Киреева // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. – 2013. – Т. 13. – С. 90.
16. *Тизенгаузен В. Г.* Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды : в 2 т. / В. Г. Тизенгаузен. – Т. I. – СПб., 1884. – 588 с.
17. *Полубояринова М. Д.* Русские люди в Золотой Орде / М. Д. Полубояринова. – М., 1978. – 133 с.
18. *Герберштейн Сигизмунд*. Записки о Московии / Сигизмунд Герберштейн. – М., 1988. – 430 с.
19. Книга Большому Чертежу. – М. ; Л., 1950. – 232 с.
20. *Тропин Н. А.* Южные территории Чернигово-Рязанского Порубежья в XIII–XV вв. / Н. А. Тропин. – Елец, 2006. – 274 с.
21. Полное собрание русских летописей : в 43 т. Т. XI. Никоновская летопись. – СПб., 1897. – 254 с.
22. *Григорьев А. В.* Верхнеокский участок Донского торгового пути в IX – начале X вв. / А. В. Григорьев // Археология Юго-Востока Руси : материалы IV науч. конф. – Елец, 2006. – С. 51–60.
23. *Загоскин Н. П.* Русские торговые пути и судовое дело в допетровской России / Н. П. Загоскин. – Казань, 1910. – 520 с.
24. *Зорин А. В.* Очерки истории Курского края с древнейших времен до XVII в. / А. В. Зорин [и др.]. – Курск, 2008. – 622 с.
25. *Стародубцев Г. Ю.* Охранные исследования посада Гочевского археологического комплекса (летописного Римова) в 2003–2004 гг. / Г. Ю. Стародубцев // Материалы IV науч. конф. – Елец, 2006. – С. 229–235.
26. *Шабильдо Ф. М.* Земли Юго-Западной Руси в составе Великого княжества Литовского / Ф. М. Шабильдо. – Киев, 1989. – 177 с.

Елецкий государственный университет имени
И. А. Бунина
Воротынцев Л. В., аспирант кафедры истории России
E-mail: leonrus1245@mail.ru
Тел.: 8-915-556-89-28

Yelets State University named after I. A. Bunin
Vorotyntsev L. V., Post-graduate Student of the Russian
History Department
E-mail: leonrus1245@mail.ru
Tel.: 8-915-556-89-28