АКАДЕМИЯ ГУМАНИТАРНЫХ НАУК
ПЕРМСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ПЕРМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПЕРМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМ. А. М. ГОРЬКОГО
АССОЦИАЦИЯ СОЦИАЛЬНЫХ ПЕДАГОГОВ
И СОЦИАЛЬНЫХ РАБОТНИКОВ РОССИИ
БЕРЕЗНИКОВСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ИНСТИТУТА СОЦИАЛЬНОЙ РАБОТЫ (Г. МОСКВА)
ВЕРХНЕКАМСКИЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР "КАДРЫ"
АДМИНИСТРАЦИЯ Г. БЕРЕЗНИКИ ПЕРМСКОЙ ОБЛАСТИ
РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА "РОДИНА"

*400-летию Бабиновской дороги,
200-летию Пермской губернии,
65-летию г. Березники
посвящается*

**ПУТИ СООБЩЕНИЯ, КОММУНИКАЦИИ,
НАУЧНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ
НАРОДОВ ЕВРАЗИИ**

(материалы Международной научно-практической конференции)

Березники
1997

ПУТИ СООБЩЕНИЯ, КОММУНИКАЦИИ, НАУЧНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ
НАРОДОВ ЕВРАЗИИ. - Материалы Международной научно-практической конференции. - Березники, 1997 г.

В данном сборнике материалов научных докладов и сообщений представлены малоизвестные страницы 400-летней истории Бабиновской дороги - официальной "государевой дороги в Сибирь", а также других путей сообщения и средств передвижения народов Евразии.

Здесь же рассматриваются фундаментально-прикладные проблемы, новые подходы, открытия, достижения в области общественных, естественных и технических наук.

Для научных сотрудников, аспирантов, преподавателей и студентов различных форм обучения, представителей органов местного самоуправления всех уровней, социальных работников, краеведов, для всех интересующихся вопросами истории, культуры России, научными достижениями народов Евразии и перспективами развития современных цивилизаций.

Редакционная коллегия:

Н. И. Анисимова; Л. В. Бадя - к. ист. н.; Г. А. Бординских; А. Ш. Зайнуллина - к. техн. н.; В. А. Кайдалов - д. филос. н.; В. Н. Кобзев - к. физ.-мат. н.; С. Г. Козлов; Н. З. Коротков - д. филос. н.; А. Я. Мамакова; В. В. Мараков - к. техн. н.; А. Ф. Мельничук; Н. В. Норина, Л. Г.; Б. А. Оверин - к. техн. н.; Пересыпкина; Г. З. Файнбург - д. техн. н.; А. И. Цаплин - д. техн. н.; Г. Н. Чагин - д. ист. н.; В. Ю. Черных - к. ист. н.; В. Е. Шедяков - д. экон. н.; А. В. Шилов - к. ист. н.; В. В. Шилов - отв. редактор; Ю. Е. Юдин.

ш 0501000 000-002
6У5(03)-97

© **В. В. Шилов**

Сдано в набор 10.10.97 г. Подписано в печать 15.12.97 г. Формат 60x84/16. Бумага офсетная № 1. Гарнитура журнально-рубленая. Печать офсетная. Тираж 350 экз. Заказ 3634. Цена договорная.

Набрано и отпечатано в ОГУП Издательский дом "Типография купца Тарасова" (618400, г. Березники Пермской обл., ул. Химиков, 7).

предположить, что она производилась в Северном Прикаспии - Нижнем Поволжье в хазарское время.

Само же наличие тарной посуды причерноморского и салтовского производства в столь удаленном районе свидетельствует о **теснейших** экономических связях, когда в обмен на пушнину везли не малообъемное, но ценное серебро, а крайне объемную и неудобную тару с вином или маслом. Делалось это, скорее всего, на заказ, и поступить такой заказ мог только непосредственно поставщику, ни как не купцу-посреднику. Это еще раз подтверждает вероятность прямых торговых связей хазарских (причерноморских и прикаспийских) купцов с Прикамьем. На их не византийское происхождение указывает и почти полное отсутствие византийских - всего две находки в Татарстане (Кропоткин В. В., 1962: 31). Не могли в качестве посредников или основных купцов выступать в VII-IX вв. и волжские болгары, которые еще только осваивали регион, вели полуоседлый образ жизни и находились под контролем хазар.

Таким образом, в VII - первой половине IX вв. Волго-Камский торговый путь функционировал достаточно оживленно. На Нижней Волге сходились пути из Приазовья и Подонья, Хорезма и Средней Азии, Закавказья и Ирана. В зависимости от политической ситуации предпочтение отдавалось тому или иному направлению, но торговля велась постоянно, т. к. на север уходили хазарские купцы (не обязательно хазары). Заканчивался путь на Средней Каме, причем явное предпочтение отдавалось Сылвенскому поречью. По всей видимости, именно за этим районом первоначально закрепилось название ИСУ/ВИСУ, широко известное по арабо-персидским источникам. И лишь в середине IX в., после исчезновения неволинской культуры, это наименование было перенесено на ломоватовско-родановское население Обвинско-Иньвенского поречья, а купцы усилившейся Волжской Болгарии взяли под свой контроль Камскую часть пути.

Л. Д. Макаров

СЛОЖЕНИЕ СВЯЗЕЙ С ЗАПАДНЫМИ ЗЕМЛЯМИ И ПУТИ ДРЕВНЕРУССКОГО ЗАСЕЛЕНИЯ КАМСКОГО БАССЕЙНА (вторая половина I - первая половина II тыс.)

Проблемы фиксации путей поступления импорта и миграции населения в бассейн р. Камы остаются во многом не решенными. Во второй половине I тыс. н. э. преобладал южный импорт (Причерноморье, Ближний Восток, Средняя Азия), представленный многочисленными находками каменных и стеклянных бус, серебряных украшений, поясных наборов, предметов вооружения, парадной серебряной посуды и монет. Весь этот поток поступал как сухопутным путем - с купеческими караванами, так и по судоходным рекам волжской системы¹.

Существовало и другое направление связей Прикамья - западное, приходящееся, в основном, на Прибалтику. В частности, обращает на себя внимание высокая концентрация деталей неволинских поясов в Скандинавии и ранних восточных бус, попавших в Прибалтику через Прикамье². Известно предположение о завозе этих товаров торговцами

с Востока³, однако, судя по археологическим материалам, первыми в Скандинавии еще в конце VII-VIII вв. появились все же прикамские торговцы-коробейники из пермян. Их передвижение осуществлялось водным путем - по Каме, Волге, Мологе, Мсте, Волхову, затем по Ладожскому озеру, Неве, Финскому заливу⁴. Усилиями этих торговцев было положено начало функционирования Волго-Балтийского торгового пути, превратившегося в конце VIII-IX вв. в трансевропейскую магистраль. По данному пути, обозначенному кладами куфических монет⁵, Северная Европа снабжалась восточным серебром. По наблюдениям ряда исследователей, распространение керамики и вещей прикамского круга на территории Северной Руси и в Верхнем Поволжье объясняется не столько торговыми и культурными контактами, сколько миграцией небольших пермских групп в родственную финскую среду⁶. Таким образом, к началу II тыс. н. э. бассейн р. Камы имел устойчивые связи с западом, в которые органично вписались племена, населявшие просторы динамично формирующегося Древнерусского государства.

Поступление древнерусских изделий в Прикамье начинается в X-XI вв. Особенно активные контакты связывали жителей низовьев Камы с Южной Русью. Из Киева в Булгар в IX-X вв. был проложен сухопутный путь, равнявшийся 20 дням пути и активно функционировавший в домонгольское время⁷. Уже в X в. из Киева в Волжскую Болгарию началось поступление шиферных пряслиц (всего найдено более 400)⁸. В приустьевой части Камы возникают сельские и торгово-ремесленные поселения, на которых проживало и древнерусское (славяно-финно-скандинавское) население, оседало оно и в городах Волжской Болгарии⁹. С XII-XIII вв. преобладали контакты с Владимиро-Суздальской Русью, осуществлявшиеся по Волжскому пути.

Находок в Среднем Прикамье немного: клады серебра, а также отдельные украшения, предметы вооружения и быта XI-XIV вв., найденные на поселениях местного пермского населения. В междуречье Ижа и Камы обнаружено Пуроможгинское селище с древнерусской керамикой XIII-XIV вв., аналогичная посуда выявлена и в среднем течении р. Ик на Меллятамакском I селище¹⁰. Налицо факт проникновения отдельных групп древнерусских поселенцев с берегов р. Камы (там, кстати, поселений пока не найдено) в верховья ее притоков.

В бассейне р. Вятки находки древнерусского импорта X-XII вв. обнаружены в западной (ветлужско-вятской) половине региона на ряде могильников (Веселовском, Черемисском кладбище, Буйском, Кочергинском), куда они попали по рр. Унже, Ветлуге, Вятке, но, возможно, напрямую с Волги сухопутным путем, либо по мелким рекам с системой волоков. Более поздний период представлен находками X-XIII вв. на поселении Изран (ключ и нож) и XII-XIV вв. в Орловском кладе (слитки, браслет, удила, стремя). Сложение древнерусского населения Вятской земли (конец XII-XV вв.) связано первоначально с миграцией новгородцев, ростовцев и, по-видимому, каких-то южнорусских групп, позднее устюжан, двинян, нижегородцев, костромичей, галичан. Помимо хорошо известных путей из бассейна Сев. Двины по системе волоков (Вохомско-Южский, Моломо-Пушемский, Великорецко-Лужский, Лужско-Летский), существовал и прямой путь с Волги (минуя Унжу и Ветлугу), но он

стал опасным с XVI в. вследствие агрессивных действий черемисов¹¹.

Древнерусский импорт на Чепцу мог попасть в X-XIII вв. поначалу вместе с волжско-болгарским (вероятнее всего, с Камы по Очерскому волоку в верховья Чепцы), а на поздней стадии - со Средней Вятки, в т. ч. и вместе с вятчанами¹². В верховья р. Камы (в пределах Кировской области) древнерусский импорт XI-XV вв. попадал, вероятно, по волокам с Верхней Вятки (волоковая топонимическая пара Волосница-Кая) и с Вычегды (Сысольско-Камский волок, пара Волька-Вольва)¹³. Более разнообразный импорт попадал в Верхнее Прикамье с Русского Севера по системе волоков с Вятки, Сысолы и Вычегды, отчасти по Каме из Южной Руси через Волжскую Болгарию при посредничестве болгарских купцов. С XIII в. на Каме появляются первые древнерусские поселения, обычно переселявшиеся вместе с коми-зырянами из бассейна Вычегды¹⁴. Впрочем, допустима и вероятность миграции русских с территории Вятской земли и Волжской Болгарии.

В бассейне Сылвы также найдены древнерусские находки XI-XVI вв. (украшения, керамика, бытовые изделия, вооружение, свистулька-птичка, створка энколпиона). По-видимому, русские поселенцы появились здесь после монголо-татарского нашествия с территории Верхнего Прикамья и Волжской Болгарии¹⁵. К числу таких же мигрантов относятся, вероятно, и люди, оставившие немногочисленные находки круговой керамики XIV-XVI вв. на поселениях низовьев р. Ай (левый приток р. Уфы). Очевидно, данная группа могла переселиться посуху из бассейна р. Сылвы.

Судя по источникам, основными при передвижении во все времена были водные магистрали, использовавшиеся и в мирное время, и в период вооруженных конфликтов¹⁶, причем не только княжескими дружинами, ватагами ушуйников и купеческими караванами, но, очевидно, и беглой "чернью". Особенности речных судов Древней Руси исследованы достаточно слабо, что объясняется состоянием источников. Пример тому - устройство и внешний облик ушкуя¹⁷. При переездах мигранты довольствовались также гужевым транспортом, передвигались верхом или пешим порядком.

¹ Даркевич В. П. Художественный металл Востока VIII-XII вв. - М.: Наука, 1976. - С. 152-154.

² Голдина Р. Д., Голдина Е. В. Скандинавия и Верхнее Прикамье: контакты во второй половине I тыс. н. э. // Материалы международного симпозиума "Шведы и Русский Север". Киров, 14-16 мая 1997 г. Киров, 1997. (В печати).

³ Мейндер К. Ф. Биармы // Финно-угры и славяне. - Л.: Наука, 1979. - С. 38-39.

⁴ Голдина Р. Д., Голдина Е. В. Скандинавия...; Дубов И. В. Великий Волжский путь. - Л., 1989. - С. 17-32.

⁵ Кропоткин В. В. О топографии кладов куфических монет IX в. в Восточной Европе / Древняя Русь и славяне. - М.: Наука, 1978. - С. 111-117; Даркевич В. П. Художественный... - С. 155-160.

⁶ Макаров Н. А. Камско-вычегодская керамика на Шексне // Средневековые памятники бассейна р. Чепцы. - Ижевск, 1982. - С. 125-131; Леонтьев А. Е. Поповское городище (результаты раскопок 1980-1984 гг.) // Раннесредневековые древности Верхнего Поволжья. - М., 1989. - С. 5-105; Рябинин Е. А. Могильник и селище у д. Попово на р. Унже // Там же. - С. 127-170.

⁷ Рыбаков Б. А. Путь из Булгара в Киев // Древности Восточной Европы. - М.: Наука, 1969; Путь из Булгара в Киев. Казань, 1992. - 133 с.

⁸ Акимов И. В. Изделия из розового шифера на территории Волжской Болгарии //

Путь из Булгара в Киев. Казань, 1992. - С. 94-102.

⁹Казаков Е. П. О ранних контактах волжских болгар со славянами и поволжскими финнами по археологическим данным // Волжская Булгария и Русь. - Казань, 1986. - С. 82; Полубояринова М. Д. Русь и Волжская Болгария. - М.: Наука, 1993. - С. 13-75, 82-87.

¹⁰Казаков Е. П. Памятники болгарского времени в восточных районах Татарии. - М.: Наука, 1978. - С. 36. Рис. 13-2, 4, 10, 11.

¹¹Захаров Д. М. Водно-волоковые пути Вятской земли по данным топонимии // Имя - этнос - история. - М., 1989. - С. 152-153. Рис. 1; Герберштейн С. Записки о Московии. - М.: Изд-во МГУ, 1988. - С. 162.

¹²Макаров Л. Д. Русское население Удмуртии в период средневековья (по данным археологии) // Исторический факультет: история, современное состояние и перспективы. - Ижевск: Изд-во Удм. ун-та, 1996. - С. 100.

¹³Захаров Д. М. Водно-волоковые пути... - С. 152-162. Рис. 1,2 .

¹⁴Мельничук А. Ф., Оборин В. А. Связи финно-угорских племен со славянами в XI-XV вв. // Материалы VI МКФУ. - М.: Наука, 1989. - Т. 1. - С. 79-81; Белавин А. М., Оборин В. А. Посредническая роль Волжской Булгарии в торговом обмене Древней Руси и Верхне-го Прикамья в X-XIII вв. // Волжская Булгария и Русь. - Казань, 1986. - С. 63-75.

¹⁵Макаров Л. Д., Пастушенко И. Ю., Салангин Д. А. О времени появления русских в бассейне Средней Сылвы // Историко-культурное наследие городов и заводских поселений Урала. - Пермь, 1995. - С. 15-18.

¹⁶Кучкин В. А. О маршрутах походов древнерусских князей на государство волжских болгар в XII - первой трети XIII вв. // Историческая география России (XII - начало XX вв.). - М.: Наука, 1975. - С. 31-45.

¹⁷Захаров Д. М. Ушкуй - байдара средневековья // По родному краю: сб. краевед. материалов. - Киров, 1991. - С. 110-116.

Е. П. Казаков

ТРАДИЦИОННАЯ ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СРЕДНЕВЕКОВЬЯ И СОВРЕМЕННОСТИ (по материалам Волжской Болгарии)

С глубокой древности коллективы людей нуждались в путях сообщения, которые были жизненно необходимы для ведения производственной деятельности, торговли, военных мероприятий и т. д. По ним шла основная информация о достижениях других народов в различных видах деятельности. Ни один народ не может изобрести все; он должен использовать достижения соседей, ибо в случае изоляции обречен на отставание, что могло поставить под угрозу само его существование.

Выбор путей сообщения, особенно в древности, в решающей мере зависел от физико-географических условий того или иного региона. Особенно важна была привязка к речным системам или горным проходам. Необходимо также учесть проходимость дорог в зависимости от зимнего, весеннего, летнего или осеннего сезона. В выборе маршрута и транспортных средств основную роль играла конечная цель путника: торговая операция, военная акция, посольство, колонизация и прочее.

Условия преемственности путей сообщения в разные эпохи хорошо прослеживаются на материале Волжской Болгарии X-XI вв. Это государство возникло на пересечении важнейших торговых путей "оседлав" главный торговый путь между Азией и Северо-Восточной Европой - р. Волгу в месте ее слияния с другой крупнейшей рекой - Камой.

Здесь же сходились и важнейшие сухопутные дороги. Один из них известный со времени Ибн-Фадлана шел в Среднюю Азию, второй через г. Киев доходил до Венгрии (рис. 1).