

ибн Фадлана, мы можем утверждать, что к 922 г. земли севернее реки Кондурчи уже контролировались башкирами [5]. Имеет ли в данном случае место обычная для арабских авторов традиция отождествления мадьяр с башкирами – еще предстоит выяснить, однако совершенно ясно, что эсегель на этих землях уже не было, они откочевали севернее. Судя по сведениям ибн Фадлана, кочевья эсегель в то время соседствовали с землями сувар. Известно, что сувары (сувазы) занимали земли к северу от реки Большой Черемшан. Где-то в этих местах следует помещать и область эсегель в период, предшествующий их переходу к оседлому образу жизни. Остатки мадьяр, напротив, стремясь сохранить этническую идентичность, сместились к югу.

Еще южнее располагались кочевья печенегов. Они занимали в Среднем Поволжье степи к югу от реки Самары. Об этом свидетельствует в том числе гидроним *Безенчук* [1]. Именно к этому периоду следует отнести сведения ибн Русте, локализирующего область проживания мадьяр между землями печенегов и эсегель.

Насколько можно судить по сообщениям источников, на последнем этапе существования Волжской Булгарии область проживания эсегель окончательно локализовалась на правом берегу Волги, в Ульяновском Поволжье и в правобережных областях Татарии. Именно здесь располагался их главный город Ошель, название которого, как и ряда других болгарских городов, образовано от этнонима титульного племени. По-видимому, вплоть до татаро-монгольского завоевания, эсегель проживали также на Самарской Луке, с центром в крупном городе, известном сегодня как Муромский городок.

Литература

1. Барашков В.Ф., Дубман Э.Л., Смирнов Ю.Н. Самарская топонимика. Самара, 1996.
2. Бартольд В.В. Отчет о поездке в Среднюю Азию с научной целью. Спб., 1897.
3. Беленов Н.В. Происхождение племени эсегель и его историческая роль в образовании государства волжских булгар // Наука и современность. Новосибирск, 2011.
4. Известия венгерских миссионеров о Восточной Европе / пер. С.А. Аннинского // Исторический архив. 1940. № 3.
5. Ковалевский А.П. Книга Ахмеда ибн Фадлана о его путешествии на Волгу в 921–922 гг. Харьков, 1956.

6. Хвольсон Д.А. Известия о хазарах, бургасах, болгарях, мадьярах, славянах и руссах Абу-али Ахмеда бен Омара ибн Дасты. Спб., 1869.

7. Хижняк Л.Г., Максимов Е.К. О топониме Саратов // Четыре века. Саратов, 1991.

8. Юмарт Г.Ф. Фольклорные и литературные штрихи // Чуваши Самарской Луки. Чебоксары, 2003.

9. Hudud al-Alam. The Regions of the World. Tr. and expl. by V. Minorsky. L., 1937.

Settling of Bulgar esegels according to the facts of toponymy

There is made the attempt to determine with the help of the facts of toponymy the borders of settling in Middle Povolzhye of the esegel nation – one of the tribes of Volzhsky Bulgars. There is considered the ethnic cultural situation on Southern lines of the Bulgar state in its formation period.

Key words: *Volzhsky Bulgaria, esegel, toponymy, Middle Povolzhye.*

И.В. КОНОВОДОВ (Волгоград)

МОНАСТЫРСКИЙ ФЛОТ В СИСТЕМЕ МАТЕРИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВИЗАНТИЙСКИХ МОНАСТЫРЕЙ X–XII вв.

Рассматривается место гражданского флота в системе монастырского хозяйства Византии в X–XII вв. Приведен краткий историографический анализ темы. Определены виды, приблизительное количество, тоннаж, функции кораблей в распоряжении византийских монастырей.

Ключевые слова: *Византия X – XII вв., византийский монастырь, византийский флот.*

В Византии X – XII вв. были отмечены бурным строительством монастырей, каждый из которых представлял собой сложный экономический комплекс. Монахи должны были, с одной стороны, поддерживать существование монастыря (материальное обеспечение через ремесленное производство, земледелие, скотоводство), а с другой – служить обществу через благотворительность (милостыня, госпи-

тали, гостиницы, школы) и ритуальные услуги (поминальные службы, похороны на монастырском кладбище и уход за ним). В этих условиях византийским монастырям приходилось максимально эффективно использовать свою собственность и производство, чтобы реализовать социальные и экономические функции. К X в. вместо автаркии византийские монастыри все больше ориентировались на торговые отношения: на рынок шла монастырская продукция, и там же закупалось все необходимое. В связи с этим проблема транспортировки стала одной из самых острых для монастырей, которые нашли выход в использовании кораблей и лодок в собственном хозяйстве. В условиях, когда монахи занимались собственным ремесленным и сельскохозяйственным производством, а также имели другие источники дохода (такие как пожертвования, имперская и частная финансовая поддержка, рентные платежи и право взимания налогов), использование флота являлось удобным способом сократить транспортные расходы и повысить доходы монастырей. Хотя традиция речной торговли берет свое начало еще в правилах Пахомия Великого [1, с. 414–415], далеко не у всех византийских монастырей был флот, поскольку его наличие обуславливалось географическим расположением. Из 60 монастырей, уставы которых дошли до нас, 40 (включая константинопольские и афонские) располагались на островах или на побережье [9, р. 20], и только 6 из них обладали флотом. Безусловно, монастыри пользовались лодками и ранее, однако рост количества и качества (тоннажа) судов начинается только с X в. Расположение монастырей вблизи морей и рек, рост их благосостояния после окончания эпохи иконоборчества создавали благоприятные условия формирования и развития монастырского флота, а также диктовали необходимость транспортного сообщения с метохами (владениями) и городскими рынками [19, s. 111].

В историографии преобладает тенденция пренебрежения изучением гражданского флота в пользу военного (в отечественном византиноведении проблема монастырского флота в Византии указанного периода вообще не поднималась). Примерами такого подхода могут служить работы Э. Антониадис-Бибику [7], Э. Арвейлер [6] и Дж. Макриса [16]. Перечисленные исследователи изучали военные конфликты с участием византийского флота, особое внимание при этом уделяя его развитию и императорской политике в отношении флота. Ряд авторов, например М. Геролимату [14],

упоминали флот лишь как средство торговли с другими странами, без какого-либо анализа кораблей и их возможностей. Ни один из указанных авторов не использовал типики, а привлекал преимущественно военные трактаты и исторические сочинения византийских авторов. Из новейших исследований монастырскому флоту посвящена глава в монографии К. Смирлиса [21]. Однако автора интересовало больше назначение монастырского флота, а не сами корабли, роль морской торговли в монастырском хозяйстве. Кроме того, основными источниками для него послужили только два типика: Константина IX Мономаха и св. Христодула. В связи с этим представляется актуальным рассмотреть гражданский флот в контексте монастырского хозяйства, уделив особое внимание его возможностям и функциям. В данной статье будут определены виды, тоннаж, количество, а также назначение монастырских кораблей в X – XII вв. на основе сравнительного анализа монастырских уставов (типиков) [12; 13; 18; 20; 23; 24] и актового материала [2–5; 8; 10; 11; 15; 22; 25].

Самым распространенным видом кораблей с V в. до упадка собственно византийского флота в XIII в. был дромон (греч. δρόμων) – среднее (а с X в. – тяжелое) военное парусное судно, оснащенное двумя рядами весел. Во всех рассмотренных источниках X – XII вв. монастырское судно называется πλοῖον (с XIII в. распространенным термином в афонских актах становится καράβιον, характерный для военного флота). Данный термин имеет самое общее значение. В связи с этим особый интерес вызывают конкретные виды кораблей, упомянутые в ряде источников. Так, св. Христодул в своем типике передал монастырю четыре судна: кутрувион (греч. «κουτρούβιον»), двухмачтовый платидион (греч. πλατίδιον δικάτακτον) и «маленький» платидион (греч. πλατίδιον μικρόν) [23, р. 82]. Вид четвертого судна неизвестен из-за неполноты дошедшего текста.

Таким образом, можно выделить три вида корабля, находившиеся в распоряжении Патмосского монастыря. Кутрувион представлял собой судно для перевозки жидкостей, а платидион – маленькое грузовое судно [16, р. 93]. Оба судна с определенной долей уверенности можно считать кораблями для перевозки крупных грузов, особенно учитывая указание на наличие двух мачт. В 1088 г. Алексей I Комнин предоставил Патмосскому монастырю экскуссию (освобождение от налогов) на судно в 500 модиев тоннажа [25, s. 72]. М. Пелекиду считает, что это судно еще предстояло по-

строить, а мы предполагаем, что это освобождение от налогов уже существующего корабля, который можно соотнести либо с кутрувионом, либо с двухмачтовым платидионом.

Еще один исключительный вид корабля упомянул Лука, игумен афонского монастыря Галеагра, завещавший своему преемнику Симеону четыре сандалиона [22, р. 239]. В 1048 г. монастырь Ксилургу также обладал двумя сандалионами [8, р. 49], а в 1142 г. их количество увеличилось до пяти [15, р. 75]. Сандалион представлял собой маленькую лодку или небольшой корабль [16, р. 93], и в этом ключе термин не отличается по значению от распространенного *πλοῖον*. Поскольку в инвентаре Ксилургу термин *σανδάλιον* стоял в одном ряду с *πλοῖα*, но при этом была указана конкретная вместимость только последних, было бы нелогично предполагать синонимичность этих терминов. Тоннаж сандалионов не был указан, поэтому можно предположить, что эти суда представляли собой шлюпки и предназначались не для транспортировки, как предполагал К. Смирлис [21, р. 106], а для плавания нескольких человек и рыбной ловли [19, s. 119].

За исключением рассмотренных видов кораблей, все остальные названы общим термином *πλοῖον*, что позволяет установить лишь примерное общее количество лодок и кораблей в распоряжении монастыря. В монастыре св. Иоанна Богослова на о. Патмос было четыре судна, в Великой Лавре св. Афанасия – семь, в Космосотирском монастыре – двенадцать. В дополнение к прямым свидетельствам наличия флота можно указать на косвенные – существование ангаров для кораблей в монастырях Ксилургу [8, р. 48], Ивиرون [3, р. 198] и Галеагра [5, р. 150] и пристани (греч. *καταγωγή*) в Афонской Лавре [12, s. 114].

Поскольку монастырские суда обозначались общими терминами, крайне сложно выделить их тоннаж. Известно, что Константин IX Мономах установил в середине XI в. допустимый тоннаж монастырского судна для афонских монастырей в 200–300 модиев [24, р. 227]. Исаак Комнин в середине XII в. передал своему монастырю двенадцать лодок совокупным тоннажем в 4000 модиев (что составляет приблизительно по 330 модиев на лодку) [20, с. 53]. В инвентаре монастыря Ксилургу также указаны два судна вместимостью 250 и 150 модиев соответственно [15, р. 75]. Во всех названных случаях корабли обозначены термином *πλοῖον*. Самая маленькая лодка (тоннажем в 100 модиев) находилась в первой поло-

вине XI в. у монастыря Ивиرون [17, р. 95]. Однако это не позволяет заключить, что все суда обладали небольшим тоннажем от 150 до 330 модиев. Из императорских хрисовулов мы знаем о существовании судов большего тоннажа – 700 [24, р. 227] и 1000 [11, р. 115] модиев. Кроме того, Афанасий Афонский в 984 г. передал Иоанну Иверскому, игумену лавры Клеме, хрисовул Василия II, освобождавший одну лодку в 6000 модиев тоннажа [2, р. 139]. Позже Алексей I Комнин через экскусию установил лимит примерно в 1500 модиев тоннажа (четыре судна совокупной вместимостью 6000 модиев) [9, р. 285]. Тоннаж корабля Афонской Лавры к началу XII в. уже составлял примерно 2200 модиев (семь лодок совокупным водоизмещением 16 000 модиев) (Там же). В 1196 г. Лавра попросила предоставить экскусию на две лодки по 3000 модиев вместо четырех по 1500 [4, р. 349–350]. Тем не менее классифицировать виды кораблей по тоннажу на данном этапе изучения вопроса не представляется возможным, т.к. в источниках указывается либо тип, либо количество кораблей, либо тоннаж судна, обозначенного общим термином *πλοῖον*.

Несмотря на скудные сведения о назначении монастырского флота, мы можем констатировать его определенную функциональную дифференциацию. Афонские монахи имели возможность использовать корабли для транспортировки в города вина и других товаров собственного производства. При этом увеличение тоннажа судов свидетельствует об увеличении количества производимой продукции, что, в свою очередь, демонстрирует рост благосостояния монастырей.

Помимо экспорта товаров, корабли служили для быстрой транспортировки сельскохозяйственной продукции из метохов с целью ее дальнейшей продажи, на что косвенно указывала Ирина Дукена в своем типике монастыря Богоматери Кехаритомены [13, р. 56–57]. Кроме того, корабли могли использоваться для транспортировки строительных материалов и работников. Наглядным примером служит монастырь на о. Патмос, монахи которого вместе со св. Христодулом прибыли на практически пустой остров и были вынуждены завозить помощь с материка.

Кроме функции внешнего сообщения, речные и морские суда использовались для обеспечения монастыря пропитанием. Исаак Комнин завещал, чтобы на р. Марица постоянно находилась лодка для ловли рыбы [20, с. 50–51], а в монастыре Богоматери в Арии содер-

жались лодки, чтобы по праздникам монахи могли готовить неограниченное количество блюд из рыбы [18, p. 970].

Таким образом, суда, имевшиеся в распоряжении византийских монастырей X–XII вв., были многочисленными и разнообразными по составу и функциям, что позволяет определить их именно как монастырский флот. Он был представлен несколькими видами кораблей (кутрувионами, платидионами) и небольшими лодками (сандалионами). Средний тоннаж монастырской лодки колебался от 150 до 330 модиев, в то время как крупные корабли обладали вместимостью 3000–6000 модиев. Если небольшие суда использовались для рыбной ловли и перевозки людей, то крупные участвовали в торговле между монастырями и городами [24, p. 226], а также позволяли наладить быстрое сообщение с удаленными владениями. Как мы увидели, наличие флота положительно отражалось на материальном обеспечении монастырей, позволяя сократить расходы. При условии наличия значительной земельной собственности и успешного развития сельскохозяйственного производства лодки и корабли были необходимы монастырям для транспортировки на рынок излишков, приносящих существенный доход. И наоборот, поскольку не все монастыри могли позволить себе содержание кораблей (либо в них не было необходимости), наличие или отсутствие флота свидетельствовало об уровне благосостояния византийских монастырей X–XII вв.

Литература

1. Правила Пахомия (Praecepta) // А.Л. Хосроев. Пахомий Великий. СПб. : Нестор-История, 2004.
2. Acte de donaton (984) // Archives de l'Athos. Actes d'Iviron I. P. : Éditions P. Lethielleux, 1985. Vol. 14. № 6. P. 135–140.
3. Acte de donaton (1012) // Archives de l'Athos. Actes d'Iviron I. P. : Éditions P. Lethielleux, 1985. Vol. 14. № 17. P. 198.
4. Acte de Jean Bélissariôtès (1196) // Archives de l'Athos. Actes de Lavra I. P. : Éditions P. Lethielleux, 1970. Vol. 5. № 67. P. 345–354.
5. Acte du prôtos Thomas (985) // Archives de l'Athos. Actes d'Iviron I. P. : Éditions P. Lethielleux, 1985. Vol. 14. № 7. P. 141–151.
6. Ahrweiler H. Byzance et la mer. P. : Presses universitaires de France, 1966. 502 p.
7. Antoniadis-Bibicou H. Problèmes de la marine byzantine // Annales. Économies, Sociétés, Civilisations. 1958. № 2. P. 327–338.
8. Arrangement entre moines (1048) // Archives de l'Athos. Actes de Saint-Pantéléémôn. P. : Éditions P. Lethielleux, 1982. Vol. 12. № 4. P. 39–50.
9. Byzantine Monastic Foundation Documents / ed. by J. Thomas, A.C. Hero. Washington, D.C. : Dumbarton Oaks Research Library and Collection, 2000. Vol. 5.
10. Chrysobulle d'Alexis I Comnene (1102) // Archives de l'Athos. Actes de Lavra I. P. : Éditions P. Lethielleux, 1970. Vol. 5. № 55. P. 282–287.
11. Chrysobulle d'Alexis III Ange (1199) // Archives de l'Athos. Actes de Chilandar I. P. : Éditions P. Lethielleux, 1998. Vol. 20. № 5. P. 110–117.
12. Die Hypotyposis des h. Athanasios // Meyer Ph. Die Haupturkunden für die Geschichte der Athosklöster. Leipzig: J. C. Hinrichs'sche buchhandlung, 1894. S. 102–122.
13. Gautier P. Le typikon de la Théotokos Kécharitôméné // Revue des études byzantines. 1985. T. 43. P. 5–165.
14. Gerolymatou M. L'Aristocratie et le commerce (IXe – XIIe siècles) // Σύμμεκτα. 2002. T. 15. S. 77–89.
15. Inventaire des biens mobiliers du monastère de Xylourgou (1142) // Archives de l'Athos. Actes de Saint-Pantéléémôn. Vol. 12. № 7. P. : Éditions P. Lethielleux, 1982. P. 65–76.
16. Makris G. Ships // The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century / ed. A. E. Laiou. Washington, D.C. : Dumbarton Oaks Research Library and Collection, 2002. P. 91–100.
17. Martin-Hisard B. La Vie de Jean et Euthyme et le statut du monastère des Ibères sur l'Athos // Revue des études byzantines. 1991. T. 49. P. 67–142.
18. Memorandum and Typikon of Leo, Bishop of Nauplia, for the Monastery of the Mother of God in Areia // Byzantine Monastic Foundation Documents / ed. by J. Thomas, A.C. Hero. Washington, D. C. : Dumbarton Oaks Research Library and Collection, 2000. Vol. 5. P. 954–972.
19. Nystazopoulou-Pélékidou M. Les couvents de l'espace Égéen et leur activité maritime (Xe–XIIIe s.) // Σύμμεκτα. 2002. T. 15. P. 109–131.
20. Petit L. Typikon du monastère de la Kosmosotira près d'Aenos // Изв. рус. археол. ин-та в Константинополе. 1908. T. 13. С. 2–75.
21. Smyrlis K. La fortune des grands monastères (fin du X^e–milieu du XIV^e siècle). P. : Centre de Recherche d'histoire et civilisation de Byzance, 2006.
22. Testament de Luc, higoumène de Galéagra (1036) // Archives de l'Athos. Actes d'Iviron I. P. : Éditions P. Lethielleux, Vol. 14. № 25. 1985. P. 233–239.
23. Testamentum et codicillus Sancti Christoduli // Miklosich F. and Müller F. Acta et diplomata graeca medii aevi sacra et profana. Vienna : Carolus Gerold, 1890. T. 6. P. 81–90.

24. Typikon de Monomaque (1045) // Archives de l'Athos. Actes du Prôtaton. P. : Éditions P. Lethielleux, 1975. Vol. 7. № 8. P. 216–232.

25. Χρυσόβουλλος λόγος Ἀλεξίου Α' τοῦ Κομνηνοῦ (1088) // Βυζαντινὰ ἔγγραφα τῆς Μονῆς Πάμου. Α', Αὐτοκρατορικά / ed. E. Vranoussi. Athenes: Εθνικόν Ἴδρυμα Ερευνών, 1980. № 7. S. 69–77.

Monastic fleet in the system of material security of Byzantine cloisters of the X–XII centuries

There is regarded the place of civil fleet in the system of monastic economics of Byzantine in the X–XII centuries. There is given the brief historiographic analysis of the theme. There are determined the types, approximate number, tonnage, functions of ships at the diaposal of Byzantine cloisters.

Key words: *Byzantine of the X–XII centuries, Byzantine cloister, Byzantine fleet.*

Н.Б. СКВОРЦОВ
(Волгоград)

К ВОПРОСУ О ЛОКАЛИЗАЦИИ СРЕДНЕВЕКОВОГО ГОРОДА ТУЙЯ

Исследуется вопрос о вновь открытом средневековом населенном пункте на переволоке в междуречье Волги и Дона.

Ключевые слова: *междуречье, переволока, картографический материал, водораздел, западина, пул, пряслице.*

Сегодня, давая характеристику нашему краю, можно говорить словами губернатора Саратова генерал-лейтенанта А.И. Косича об Императорском Московском археологическом обществе. Излагая материал о Саратовской губернии, он заметил, что она «представляет глубочайший интерес как в археологическом, так и в географическом отношении. В ней сохранились следы древнейшей жизни края, кости допотопных животных и интересные остатки давних поселений. <...> Край этот все-таки terra incognita, он менее исследован, нежели, например, Тибет и Монголия» [10]. Почему эти сло-

ва относятся к нашей области? Потому, что в состав губернии входил и Царицынский уезд с частью Волго-Донского междуречья, интересующего нас. Что же представлял наш регион в далеком прошлом?

На территории междуречья Волги и Дона издревле до «официального» основания Царицына (1589 г.) образовались «переволоки», по которым проходили кочевые и торговые пути многих народов, идущих с востока. Здесь же в дальнейшем пролегали торговые пути с севера на юг.

Отметка с названием *Perevolock* встречается на карте «*Russiae-Moscoviae-et-Tartariae-Anthony-Jenkinson-and-Gerard-de-Jode-1562-1598*», позже *Pere Voloc* мы видим на карте Московии Г. Делиля (1709 г.), на карте России (*Perevoloc*) И.Б. Хомана (1720 г.) и на других картографических источниках.

А.Н. Минх в историко-географическом словаре Саратовской губернии о междуречье Волги и Дона писал: «...в 913 году Масуди указывает значительный отряд Хазарского войска, расположенный на перешейке между Доном и Волгою. Место это, где обе большие реки сближаются, называлось в старину “переволокой”» [9]. Об этой переволоке говорили многие исследователи, но конкретизирующего материала о данной местности ни у кого не встречается. Несмотря на это, мы можем констатировать, что поиск путей, позволявших вести торговые отношения с восточными и ближневосточными регионами, приводил многих европейских купцов и путешественников в юго-восточную Русь, на реки Волгу, Дон, в волго-донские степи.

Мы встречаем описание пути Пимена по Дону во время его третьего путешествия в Константинополь в 1389 г. Дьяк Игнатий воспроизводил факты через призму окружавшей его действительности: «Бысть же сие путешествие печально и уныливно, баше бо пустыня зело всеоду, не бь бо видитстало ничтоже: ни града, ни села ...» [11]. Однако в дальнейшем автор указал, что на Переволоке-Перевозе много татар: «...Оттуду нача нас страхъ обдержати, яко внидохомъ въ землю Татарскую, ихъже множество обаполь Дона рьки, аки песок» (Там же, с. 96). Если на переволоке встретилось много татар, следовательно, они должны были где-то жить, останавливаться во время перетаскивания судов из одной реки в другую. Но где?