PECULIARITIES OF THE FUNCTIONING OF THE VOLGA-DON SHIP RELOADING DURING THE KHAZAR TIME

Oleg B. Bubenok (a)

(a) A. Yu. Krymsky Institute of Oriental Studies of the National Academy of Sciences of Ukraine.
Kiev, Ukraine. Email: helgebub[at]gmail.com

Abstract

In the early Middle Ages on the territory of the Khazar Khaganate the waterway from the Black Sea to the Caspian Sea existed thanks to a land portage for ships in the place of closest convergence of the Volga and the Don rivers (60–80 km). However, there is still no consensus on some issues related to the functioning of this communication. Therefore, the purpose of this article is to provide answers to them. In the main part of this research, a comparative analysis was carried out: the data of Muslim geographers of the 9th – 10th centuries AD were compared with the information from Christian authors on the navigation in Europe and West Asia. The Ancient maps and archaeological data were used as well. As a result, we can establish the following: already during the 40th years of the 9th century AD the Volga-Don land portage for ships began to function again, that coincided with the first voyages of the Rus'; in spite of common opinion, the route of ship dragging could pass from a springhead of an affluent of the Don river to the main stream of the Volga river (20 km); in the 9th century AD the Rus' people could transport their ships with the help of special devices, and by a simple drag in the 10th century AD; therefore, in the 9th century AD their ships could be commercial, and in the 10th century AD they could be only military and light; at the place of transfer the protection of ships from attacks by nomads was ensured by the Khazars fortresses and also military garrisons at fords across the Don river. Thus, in the 9th century AD the Rus'ain people and the Khazars used the ship portages as trading partners and then in the 10th century AD the Rus' people already thanks to the ship portages began to attack the Khazars.

Keywords

ship reloading; Volga-Don route; Khazars; Russian people; Ancient and Medieval geographers; affluent; ships; simple ship drag; route protection; trade

This work is licensed under a [Creative Commons «Attribution» 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ВОЛГО-ДОНСКОЙ ПЕРЕВОЛОКИ В ХАЗАРСКОЕ ВРЕМЯ

Бубенок Олег Борисович (а)

(а) Институт востоковедения им. А.Е.Крымского НАН Украины. Киев, Украина.
Email: helgebub[at]gmail.com

Аннотация

В раннее средневековье на территории Хазарского каганата существовал водный путь из Черного моря в Каспийское – благодаря сухопутной переволоке для кораблей на месте наибольшего сближения Волги и Дона (60–80 км). Однако до сих пор не существует единого мнения по ряду вопросов, связанных с функционированием данной коммуникации. Поэтому цель статьи – дать ответы на них. В основной части работы был произведен сравнительный анализ данных мусульманских географов IX–X вв. со сведениями христианских авторов о навигации в странах Европы и Западной Азии. Были привлечены также старинные карты и результаты археологических исследований. В результате, удалось установить следующее: уже в 40-е гг. IX в. Волго-Донская переволока снова начала функционировать, что совпало с первыми плаваниями русов; вопреки распространенному мнению, маршрут переволоки мог проходить от истоков одного из притоков Дона к главному течению Волги (20 км); в IX в. русы могли транспортировать свои корабли при помощи специальных приспособлений, а в X в. – простым волоком; поэтому в IX в. их корабли могли быть и торговыми, а в X в. – только боевыми и легкими; безопасность кораблей от нападений кочевников на месте переволоки обеспечивалась на переправах через Дон как крепостями, так и военными гарнизонами хазар. Таким образом, в IX в. русы и хазары использовали переволоку как торговые партнеры, а в X в. русы благодаря переволоке уже стали нападать на хазар.

Ключевые слова

переволока; Волго-Донской путь; хазары; русы; античные и средневековые географы; приток; корабли; простой волок; защита пути; торговля

Это произведение доступно по [лицензии Creative Commons «Attribution» \(«Атрибуция»\) 4.0 Всемирная](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

ВВЕДЕНИЕ

Не одно столетие исследователи отмечали, что в раннее средневековье существовал водный путь из Черного моря в Каспийское. По распространенному мнению он пролегал через Керченский пролив в Азовское море, а оттуда по нижнему течению Дона доходил до места наибольшего сближения течения Дона и Волги. Многие считают, что небольшое расстояние на суше (60–80 км) не являлось существенной преградой для навигации. Выходом из этой ситуации стала транспортировка кораблей посредством сухопутного волока. Далее мореходы достигали течения Волги и спускались в Каспийское море. Существование сухопутной переволоки между Доном и Волгой в раннее средневековье обосновали в своих работах многие исследователи. Среди них следует особо выделить изыскания И.Е. Забелина (1879, стр. 144–146), Д.И. Иловайского (2015, стр. 47–48), Н. Загоскина (1910, стр. 18–19), К.В. Кудряшова (1948, стр. 28–29), М.И. Артамонова (1962, стр. 370–371), А.П. Новосельцева (1990, стр. 109, 114–115, 131–132), А.А. Тортики (2006, стр. 241–250), Т.М. Калининой (2007, стр. 101–172; 2015, стр. 194–214), И.Г. Коноваловой (2007а, стр. 133–139; 2007б, стр. 173–250).

Однако до сих пор существует ряд нерешенных вопросов. Во-первых, неясно, когда в раннесредневековый период переволока начала активно использоваться. Во-вторых, непонятно, где именно проходил маршрут переволоки. В-третьих, не установлено, каким образом транспортировались корабли по суше. В-четвертых, конструкция таких кораблей также остается загадкой. В-пятых, неизвестно, как обеспечивалась безопасность кораблей на этом отрезке маршрута из Дона на Волгу. В-шестых, не определены функции данной коммуникации, т.е. неизвестно, служила ли она лишь мирным целям либо имела большое значение в военных кампаниях. Как видим, по поводу существования переволоки до сих пор существует масса неясностей. Что обуславливает актуальность данного исследования.

Целью настоящей статьи стало решение всех отмеченных задач в соответствии с уровнем современных знаний. Для работы были использованы географические и исторические сочинения арабского, византийского происхождения, данные археологии, картографии. Это предполагало применение методов компаративного, ретроспективного и историко-филологического анализов. Решение проблемы осложняло то, что ландшафт местности с середины прошлого века сильно изменился – из-за построенного Волго-Донского канала и созданного Цимлянского водохранилища.

СВЕДЕНИЯ АНТИЧНЫХ И СРЕДНЕВЕКОВЫХ ГЕОГРАФОВ О ВОЛГО-ДОНСКОЙ ПЕРЕВОЛОКЕ

Некоторые историки считают, что Волго-Донская переволока функционировала уже в древности. Но это мнение базируется на весьма спорных данных географов поздней античности. Так, греческий географ I в. до н.э. – I в. н.э. Страбон в своей «Географии» неоднократно сообщает о реке Танаисе, в которой традиционно видят Дон, прежде всего в нижнем его течении. В одном из фрагментов своего сочинения античный географ отмечает:

«одни предположили, что истоки этой реки находятся в Кавказских горах; течет она сначала на север, а после изгиба впадает в Меотиду» (1964, стр. 468).

В другом фрагменте Страбон сообщает о слухах, согласно которым якобы Меотида (Азовское море) и Каспийское море были

«связаны друг с другом подземным проходом, и один является частью другого» (1964, стр. 482).

Как видим, Страбон не верил до конца утверждениям, что из Танаиса можно водным путем попасть в Каспийское море. Хотя в указании об изгибе Танаиса с востока на запад в сторону Меотиды можно видеть намек на возможность такого пути.

В отличие от Страбона, alexandрийский географ II в. Птолемей полагал, что на кораблях можно попасть из Танаиса (Дона) в Ра (Волгу). В своем «Географическом руководстве» по этому поводу он отметил:

«13. Есть еще другой поворот реки Ра, приближающийся к повороту реки Танаиса, положение которого таково: $74^{\circ}-6^{\circ}$. Выше этого [поворота] сливаются две реки, текущие от Гиперборейских гор; слияние их имеет такое положение: $79^{\circ}-58^{\circ}30'$, истоки более западной из них лежат под $70^{\circ}-61^{\circ}$, а восточной – $90^{\circ}-61^{\circ}$ » (Латышев, 1948, стр. 246).

Судя по всему, под реками, «текущими от Гиперборейских гор», подразумевались Танаис и Ра.

В современной науке давно существует мнение, согласно которому Волго-Донская переволока функционировала уже во времена античности. При этом факт, что корабли могли попадать из Танаиса (Дона) на Волгу, воспринимался искаженно, что привело к утверждению, будто реки соединены посредством пролива. (Пока археологических доказательств этого нет.) Данные идеи получили развитие в сочинениях ученых раннего средневековья.

За последние 60 лет получило распространение мнение, что переволока начала снова использоваться лишь со второй половины IX в. – как «транзит для русов» (Артамонов, 1962, стр. 299). Это может подтвердить информация о миссии Константина Философа ко двору хазарского кагана. Согласно «Житию Константина...», в начале 861 г. «Сев на корабль, [Константин] отправился в хазарскую землю между Меотийским озером [Азовским морем] и Каспийскими воротами Кавказских гор» (Житие Константина). Исследователи единодушны: в процитированном отрывке содержится указание на то, что Константин направился из Азовского моря в Каспийское именно благодаря сухопутной переволоке, которая соединяла Дон и Волгу. Однако агиографический характер «Паннонского Жития Константина Философа» заставляет с осторожностью относиться к имеющейся там информации (Мечев, 1965, стр. 105–124; Левочкин, 1983, стр. 75–79). Тем не менее, имеются основания доверять тексту «Жития».

О Волго-Донской переволоке первым из мусульманских географов упомянул Ибн Хордадбех, который жил в IX в. Его перу приписывают труд «Китаб ал-масалик ва-л-мамалик» («Книга путей и царств»). По мнению некоторых ученых, были две редакции этого сочинения: составленная около 232/846 г. и переработанная не ранее 272/885 г.. Однако обе редакции не сохранились полностью, а дошли до нас либо в сильно сокращенном варианте, либо в извлечениях более поздних авторов (Новосельцев и др., 1965, стр. 375–376).

В XIX в. один из сохранившихся фрагментов сочинения Ибн Хордадбега перевели с арабского А.А. Куник и В. Розен. Особый интерес может представлять тот отрывок, где речь идет о купцах русов. В переводе А.А. Куника и В. Розена имеем следующий текст:

«Что же касается до русских купцов – они вид славян – то они вывозят бобровый мех и мех черной лисицы и мечи из самых отдаленных (частей) страны Славян к Румскому морю, а с них (купцов) десятину взимает царь Рума (Византии), и, если они хотят, то они отправляются по <...> реке Славян, и проезжают проливом столицы Хазар, и десятину с них взимает их (Хазар) правитель. Затем они отправляются к Джурджанскому морю (Marae hyrcanum – caspium) и высаживаются на каком угодно берегу» (Куник & Розен, 1903, стр. 129–130).

Следует отметить, что российские, а вслед за ними и советские арабисты переводили термин *сакалиба* как «славяне». Однако современные востоковеды считают, что понятия *сакалиба* и *славяне* – это не одно и то же. Пропущенное в данном фрагменте название реки востоковеды истолковывали по-разному. Одни считали, что это Танаис (Дон), другие – что Итиль (Волга) (Новосельцев и др., 1965, стр. 384,

прим. 168). Т.М. Калинина высказала мнение, что Дон здесь представлен в качестве особого водного пути из северных областей к южным (2007, стр. 121).

Среди основных компиляторов Ибн Хордадбега был Ибн ал-Факих, автор сочинения «Китаб ал-булдан» («Книга стран»). По мнению Т.М. Калининой, географ часто брал за основу информацию Ибн Хордадбега, но при этом добавлял сведения из других источников (2015, стр. 201). Сочинение Ибн ал-Факиха дошло до нас в двух редакциях. Отрывок о купцах-русах очень заинтересовал А.П. Новосельцева. В нем содержится информация об их плаваниях из Черного в Каспийское море. Интересующий нас фрагмент из первой редакции, которую издал де Гуге, историк-востоковед перевел таким образом:

«Славяне едут к морю Рум, и берет с них властитель Рума десятину; затем следуют они по морю до Самкуша еврейского; далее они направляются в страну Славян или переходят из моря Славянского в ту реку, которую называют Славянская река, с тем, чтобы пройти в залив Хазарский, и там с них берет десятину властитель хазар; затем следуют они к морю Хорасанскому» (Новосельцев и др., 1965, стр. 385).

Соответствующий фрагмент из Мешхедской рукописи в переводе А.П. Новосельцева звучит так:

«И что касается славян, то они везут шкуры бобра и лисиц из отдаленного конца Славянской земли, проезжают в море Рума, и берет там с них властитель Рума десятину; затем проезжают они к заливу Хазарскому, и берет там с них десятину властитель хазар; затем следуют в море Хорасанское, в море, которое называют Славянским морем» (Новосельцев и др., 1965, стр. 385).

По мнению А.П. Новосельцева, маршрут купцов-русов проходил через Крым, где с них брали пошлины византийцы, затем шел к Азовскому морю, которое у Ибн Хордадбега и Ибн ал-Факиха было названо «заливом Хазарским», потому что в IX в. у арабских авторов Черное море называлось «Хазарским». Далее их путь шел на Дон, где в хазарской крепости Саркел уже десятину с купцов собирали хазары (Новосельцев и др., 1965, стр. 386). Аналогичного мнения придерживается Т.М. Калинина (2015, стр. 200). Относительно деталей дальнейшего продвижения к Каспийскому морю, известному у Ибн Хордадбега как «Джурджанское», а у Ибн ал-Факиха как «Хорасанское», у обоих мусульманских авторов ничего не сказано. Однако из контекста становится понятно, что корабли русов могли дальше продвигать-

ся к Каспийскому морю, т.е. в данном случае намекается на существование переволоки.

А.П. Новосельцев выдвинул предположение, что Ибн Хордадбех и Ибн ал-Факих имели общий неизвестный нам источник, который ученый датировал 840–850 гг. (Новосельцев и др., 1965, стр. 386). Если выводы верны, то в это время уже снова функционировала Волго-Донская переволока. В пользу этой гипотезы можно привести данные о времени сооружения крепости Саркел на Волго-Донском пути. Константин Багрянородный сообщает, что она была построена в эпоху византийского императора Феофила, который царствовал с 829 г. по 842 г. (1991, стр. 170–171).

Как видим, до начала X в. мусульманская географическая традиция находилась под значительным воздействием представлений времен античности, и поэтому в своих сочинениях некоторые ученые Халифата отмечали, что Черное и Азовское моря соединены проливом с Каспийским морем и представляют собой одно целое. Здесь можно видеть не только влияние идей Птолемея, но и новые реалии, связанные с плаваниями русов.

Волго-Донская переволока не описывалась в подробностях. Исключение может составлять лишь сочинение ал-Мас'уди «Мурудж аз-захаб ва ма'адин ал-джавахир» («Промывальни золота и рудники самоцветов»). Анализ сведений ал-Мас'уди о сообщении Черного и Азовского морей с Каспийским свидетельствует о том, что автором были использованы две системы знаний: книжная традиция, уходящая своими корнями во времена античности, и свежая информация, полученная непосредственно от купцов и очевидцев описанных событий. К первой следует отнести утверждения ал-Мас'уди, согласно которым Черное и Азовское моря соединены с Каспийским посредством пролива (Мас'уди, 1966, стр. 138).

Сложность заключается в том, что мнения исследователей и переводчиков текста «Мурудж аз-захаб...» (Мас'уди, 1966, стр. 138–139) во второй половине XIX в. в ряде деталей отличались от подходов историков XX в. Так, уже в начале 17-й главы своего сочинения ал-Мас'уди сообщает, что Волга «вытекает из верхних частей тюркских земель» (Мас'уди, 1966, стр. 137). Географ также подчеркивает, что «от нее рукав течет в направлении страны бургар (*нахва билад ал-Бургар*) и впадает в Майтас (Мэотис)» (Мас'уди, 1966, стр. 137). Именно такой вариант дословного перевода предлагает Барбье де Мэнar (Минорский, 1963, стр. 193, прим. 19). В.Ф. Минорский же считает это ошибкой, он уверен, что «страна болгар находилась лишь на севере, на Средней Волге» (Минорский, 1963, стр. 192–193).

Далее сведения ал-Мас‘уди выдержаны в более традиционном стиле:

«В верхней части хазарской реки [Волги. – *О. Б.*] есть проток (масабб), вливающийся в залив моря Нитас (Понт) – море русов» (Минорский, 1963, стр. 196–197).

Эта же информация повторяется в начале повествования о походе русов на Каспий после 300 г.х. (912 г.):

«500 судов (маркаб) их прибыли в пролив (халидж) Нитаса (Понта), соединенный (муттассил) с Хазарским морем <...>. Иногда рукав, который соединяет реку хазар (Волгу) с проливом Понта, замерзает...».

Это перевод В.Ф. Минорского, жившего в XX в., в данном фрагменте он не отличается от переводов его предшественников и современников (1963, стр. 198). Можно согласиться, что под проливом, упомянутым ал-Мас‘уди, следует подразумевать переволоку – сухопутный путь для перетягивания кораблей от Дона к Волге в месте наибольшего сближения рек, недалеко от хазарского Саркела (1963, стр. 196, прим. 32, стр. 198, прим. 45). Относительно начального пути маршрута русов у исследователей текста данного сочинения ал-Мас‘уди расхождений нет.

По словам ал-Мас‘уди, согласовав свои действия с хазарским царем и пообещав ему часть добычи, русы

«вошли в пролив, достигли устья реки [Дона. – *О. Б.*] и стали подниматься по этому рукаву, пока не добрались до Хазарской реки [Волги. – *О. Б.*], по которой они спустились до города Атиль и, пройдя мимо него, достигли устья, где река впадает в Хазарское море...» (1963, стр. 199–200; Гаркави, 1870, стр. 131–132; Голб, & Прицак, 1997, стр. 167–168).

Еще И.Е. Забелин высказал предположение, что в данном случае речь идет о сухопутной транспортировке кораблей от Дона к Волге (1879, стр. 146). Эту идею поддержали Н. Загоскин (1910, стр. 19), К.В. Кудряшов (1948, стр. 28), М.И. Артамонов (1962, стр. 370), В.Ф. Минорский (1963, стр. 196, прим. 32, стр. 198, прим. 45), О. Прицак (Голб & Прицак, 1997, стр. 167) и многие другие исследователи.

Согласно ал-Мас‘уди, находясь в Каспийском (Хазарском) море, русы занимались грабежом мусульман. По возвращении русы были встречены в районе Атиля (Волги) войсками хазарских мусульман, среди которых ведущее место принадлежало хазарским наемникам

«ларисийа», они не знали об уговоре хазарского царя с русами. В результате победу над русами одержали хазарские мусульмане (Минорский, 1963, стр. 199–200; Гаркави, 1870, стр. 131–132; Голб & Прицак, 1997, стр. 167–168).

Сведения ал-Мас‘уди о завершении похода (Мас‘уди, 1966, стр. 139) до сих пор вызывают споры у интерпретаторов. В.Ф. Минорский, например, предложил следующий вариант перевода данного фрагмента:

«Спаслось из них около 5 тыс., которые на своих судах пошли к той стороне, которая ведет к стране Буртас. Они бросили свои суда и двинулись по суше. Некоторые из них были убиты буртасами; другие попали к бургарам-мусульманам, которые [также] поубивали их» (Минорский, 1963, стр. 200).

Сходный перевод и комментарий предложил О. Прицак (Голб & Прицак, 1997, стр. 168–169). Упоминание буртасов и болгар как соседей дало основание этим востоковедам считать, что описанные события происходили именно на Средней Волге. Однако русы должны были бы тогда бежать на север, в глубь хазарской территории, а не возвращаться по известному пути. Семь десятилетий назад Л.Е. Алихова отметила, что русам пришлось бы проплыть до Средней Волги около 1 000 км против течения, что не согласуется с последовательностью описанных событий (1949, стр. 52). С другой стороны, непонятно, зачем русам понадобилось выходить из своих кораблей и двигаться по суше во враждебном окружении буртасов.

Еще И.Е. Забелин отметил, что напасть на русов могли не средневожские болгары-мусульмане, а мусульмане из хазарской столицы Итиль (1879, стр. 146). Д.И. Иловайский считал, что окончательный разгром русов имел место не в Среднем Поволжье – стране буртасов и камских болгар, – а на месте переволоки (2015, стр. 48). М.И. Артамонов придерживался аналогичного мнения (1962, стр. 370). Упомянутые исследователи опирались в первую очередь на перевод А.Я. Гаркави, выполненный во второй половине XIX в. В этом варианте интересующий нас фрагмент предстает в следующем виде:

«Около же 5 000 из них спаслись и отправились на судах в страну, примыкающую к стране Буртас, где они оставили свои суда и стали на суше; но из них кто был убит жителями Буртаса, а кто попался к мусульманам в стране Бургар, и те убили их» (1870, стр. 133).

Данный перевод наиболее близок к арабскому оригиналу (Мас‘уди, 1966, стр. 139). Поэтому имеет смысл больше доверять ин-

терпретации А.Я. Гаркави, чем переводам ориенталистов XX в., находившихся под влиянием собственных концепций.

Нас не должен смущать факт присутствия буртасов вне пределов Средней Волги. Некоторые мусульманские авторы сообщают о том, что одно из подразделений буртасов находилось на берегу Волги недалеко от хазарской столицы (г. Итиля), на расстоянии не более 15 дней пути. Речь здесь идет не о буртасах, которые проживали на правом берегу Средней Волги и до которых пришлось бы плыть против течения месяц. Факт нахождения буртасов на Волго-Донском пути подтверждает Ибн Хаукаль, при описании народов, которые подверглись нападению русов в 358 г.х. (Бартольд, 1963, стр. 849). Современные востоковеды имеют доказательства того, что в X в. буртасы проживали в двух районах реки: на правом берегу Средней Волги (1 месяц пути от хазар) и на месте Волго-Донской переправы (15 дней пути от хазар).

Итак, получается, что буртасы населяли районы возле переправы между Волгой и Доном, а одно из болгарских племен располагалось по соседству с ними. В науке давно получило распространение мнение, согласно которому в хазарское время какое-то болгарское племя продолжало находиться в Восточном Приазовье (Ромашов, 1993, стр. 63–68). Однако нет никаких данных о том, что эти приазовские болгары являлись мусульманами. Вероятнее всего, прав был И.Е. Забелин, который считал, что встретить русов в Восточном Приазовье – стране болгар – могли сами хазарские мусульмане из Итиля, а не средневожские болгары-мусульмане (Забелин, 1879, стр. 146). Вспомним сведения ал-Мас'уди о мусульманских гвардейцах хазарского царя, известных как «ал-арсийа» или «ларисийа» и проживавших в хазарской столице (Минорский, 1963, стр. 193–194).

Стало быть, неудачное для русов завершение похода можно представить следующим образом. Потерпев сокрушительное поражение в низовьях Волги, возле хазарской столицы Итиль, остатки русов решили бежать на кораблях по известному им пути, дабы достичь переправы между Волгой и Доном, а оттуда через Керченский пролив выйти в безопасное для них Черное море. «Ларисии», видя, что им не догнать беглецов, предвидя обратный маршрут русов, послали к переправе, в страну буртасов, гонца. Сами же хазарские мусульмане, будучи мобильными конными воинами, направились навстречу русам в район Северо-Западного Кавказа. Если бы русы прорвались с кораблями к Дону в месте переправы, они смогли бы их задержать в Керченском проливе. Если бы русы бежали сушей, «ларисии» встретили

бы их в стране болгар, в Восточном Приазовье. В итоге события развивались по второму сценарию (рис. 1).

Рис. 1. Функционирование Волго-Донского пути в X в.

Fig. 1. The functioning of the Volga-Don land portage for ships in the 10th century AD

Таким образом, в сообщении ал-Мас'уди содержится подробная информация не только о передвижении русов из Черного в Каспийское море, но и описание их бегства по уже знакомому пути. Что подтверждает существование Волго-Донской переволки. Поэтому сам ал-Мас'уди сомневается в достоверности традиционных сведений о якобы существующем проливе между Черным и Каспийским морями:

«мы же привели это сообщение, чтобы опровергнуть тех, которые утверждают, будто Хазарское море соединяется с Мэотис [Азовским морем. – О. Б.] и через Мэотис и Понт [Черное море. – О. Б.] – с Константинопольским проливом. Если бы это было так, русы нашли бы выход, потому что Понт – их море...» (Минорский, 1963, стр. 201).

Противоречивость в сведениях ал-Мас'уди Т.М. Калинина объясняет тем, что весной реки разливались, и, благодаря этому, а также

переволокам, у русов появлялась возможность попадать из одной реки в другую (Калинина, 2007, стр. 152).

Вполне возможно, что по этому же маршруту двигались русы против хазар и во время похода, описанного Ибн Хаукалем (рис. 1). По мнению Т.М. Калининой, этот поход состоялся в 969 г. и не имел отношения к походу Святослава против хазар в 965 г., который упоминается в «Повести временных лет» (2015, стр. 235–247). А.П. Новосельцев придерживался аналогичного мнения, но считал, что описанный Ибн Хаукалем поход имел место в 968 г. (1990, стр. 220). Интересно, что во фрагменте сочинения Ибн Хаукаля, посвященного этому походу русов, дан перечень народов, подвергшихся нападению русов вдоль пути из Азовского моря в Каспийское:

«В это наше время не осталось ничего ни от болгар, ни от буртасов, ни от хазар. Дело в том, что на всех них произвели нашествие русы и отняли у них все эти области, которые перешли во власть их...» (Бартольд, 1963, стр. 849).

Представления о проливе между Черным и Каспийским морями продолжали существовать и в послехазарское время. О них, в частности, неоднократно упоминал в своем сочинении ал-Идриси, который жил в XII в. (Коновалова, 2007а, стр. 133–139; 2007б, стр. 197–204; Бейлис, 1984, стр. 217). Как указывает И.Г. Коновалова, ал-Идриси назвал рукав Атила (Волги), впадающий в Черное море, рекой Сакир (2007а, стр. 133–139; 2007б, стр. 197–204). Писал об этом проливе в XIV в. и мусульманский автор ад-Димашки (Коновалова, 2001, стр. 180). Отражали ли эти сведения реальную ситуацию или это была дань традиции, еще предстоит установить. Есть основания для мнения, что ал-Мас‘уди первым опроверг утверждения географов античности о том, что якобы Черное и Азовское моря соединяются с Каспийским посредством пролива; на эту мысль его натолкнули подробные сведения о плаваниях русов в Каспийское море в начале X в.

Ф. Асадов справедливо отметил, что в середине IX в. плавания русов носили только торговый характер, а к середине X в. имели целью грабеж (2012, стр. 169). Это не означает, что в поездках принимали участие особые социальные группы. Уже давно образ руса-викинга в представлениях ученых неоднозначен: он – не брезгующий работоторговлей купец, который в любой момент может стать разбойником. В сообщениях мусульманских авторов содержится указание на изменение характера взаимоотношений между русами и хазарами, а не свидетельство существования разных категорий мореплавателей. Резонно полагать, что характер плаваний и преодоления переволоки между

Доном и Волгой на протяжении IX–X вв. у русов не менялся. Они могли использовать прежние навыки, один и тот же тип судов.

ПРОБЛЕМА ТОЧНОЙ ЛОКАЛИЗАЦИИ ВОЛГО-ДОНСКОЙ ПЕРЕВОЛОКИ

До сих пор многие исследователи задаются вопросами: где проходила переволока? неужели корабли приходилось перетаскивать по суше на расстояние 60–80 км?

Имеет смысл еще раз обратиться к подробностям неудачного похода русов, которые описал ал-Мас‘уди. Повествуя о пути русов из Черного моря в Каспийское, он отмечает:

«достигли устья реки [Дона. – *О. Б.*] и стали подниматься по этому рукаву, пока не добрались до Хазарской реки [Волги. – *О. Б.*]» (Минорский, 1963, стр. 199–200; Гаркави, 1870, стр. 131–132; Голб & Прицак, 1997, стр. 167–168).

Создается впечатление, что русы не высаживались на берегах Дона, а плыли дальше на восток. К тому же в описании обратного пути русов во время их бегства значителен:

«они оставили свои суда и стали на суше; но из них кто был убит жителями Буртаса» (Гаркави, 1870, стр. 133).

Получается, что русы высадились на правом берегу Нижней Волги в стране буртасов для того, чтобы перетащить свои корабли по суше по направлению к Дону (рис. 1).

Эти несовпадения можно объяснить тем, что русы использовали один из левых притоков Дона и тянули корабли по одной из рек, чтобы значительно сократить расстояние сухопутного волока. Они могли использовать эти небольшие речки в обоих направлениях, мелководье не было преградой. Как русы могли транспортировать свои корабли в подобных случаях, указывает Константин Багрянородный, описывая преодоление русами некоторых порогов Днепра (Константин, 1991, стр. 47).

К.В. Кудряшов отметил существование водораздела в месте наибольшего сближения Волги и Дона, примерно в 60 км (Кудряшов, 1948, стр. 28). Примечательно, что в этом водоразделе великих рек протекают их притоки, наиболее значительными из которых являются речки, впадающие в Дон. На карте-реконструкции хождения Пимена по Дону в 1389 г. К.В. Кудряшов четко их обозначил. Если двигаться с юга на север по Дону, то можно попасть в устья следующих рек: Червленная (Карповка), Сакарка, Тишанка, Иловля и др. (рис. 2). Осо-

бый интерес может представлять гидроним *Сакарка*. Следует напомнить, что ал-Идриси назвал рукав Атила (Волги), впадающий в Черное море, рекой Сакир (Коновалова, 2007а, стр. 133–139; 2007б, стр. 197–204). Не исключено, что между данными названиями может быть связь.

Расстояния от истоков упомянутых рек до главного русла Волги составляют около 20 км – вместо предполагаемых 60 км. Как известно, русы умело использовали гидросистему Восточной Европы. Было бы удивительно, если бы здесь, в районе наибольшего сближения Волги и Дона, они не транспортировали свои корабли по небольшим рекам. Возникает закономерный вопрос: какие суда они могли использовать для этих целей?

Рис. 2. Гидросистема Волго-Донского водораздела в районе переволоки (по данным К.В. Кудряшова)

Fig. 2. The hydraulic system of the Volga-Don watershed in the area of the ship portage (according to K.V. Kudryashov)

КОНСТРУКТИВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ КОРАБЛЕЙ РУСОВ

Флот викингов был представлен преимущественно боевыми и торговыми кораблями, первые назывались *драккарами*, вторые – *кноррами* (*кнорре*). Военные корабли первоначально были весельными, но в дальнейшем викинги стали применять в дополнение парус. Длина драккаров колебалась от 10 до 18,5 м; их уменьшенными аналогами являлись *снеккары*. Корабли имели парус и несколько десятков пар весел. Малая осадка драккаров позволяла очень удобно передвигаться по рекам и фьордам (Фиркс, 1982, стр. 18–89; Херрман, 1986а, стр. 89–94). Кнорры же были шире и глубже, имели меньшую скорость (Херрман, 1986а, стр. 93–94)¹.

Таким образом, наиболее подходящими судами викингов для плаваний по рекам Восточной Европы являлись драккары и снеккары. Их небольшой размер и легкость позволяли преодолевать не только водные просторы рек и морей, но и сухопутные преграды, например, переволоки. Кнорры для таких целей не подходили. У нас нет никакой информации о существовании легких кораблей, подобных драккарам, у византийцев. Поэтому не исключено, что Константин Философ для плавания из Черного моря в Каспийское мог воспользоваться услугами русов, которые уже к 860 г. освоили этот путь.

Особый интерес представляют описания кораблей русов-викингов, которые дошли до нас благодаря некоторым письменным источникам X в. По мнению И.В. Дубова, на территории Древней Руси существовали взаимосвязанные посредством волоков по второстепенным рекам водные системы: Волжская, Днепровская, Волховско-Ильменская и Западновинская (Дубов, 1989, стр. 167). Значит русы могли использовать один и тот же тип кораблей на различных реках Восточной Европы.

Большое значение имеют сведения Ибн Фадлана о кораблях, которые северным Балтийско-Волжским путем попадали в Волжскую Булгарию. Рассказывая о похоронах русов, Ибн Фадлан отмечает:

«...если [это] бедный человек из их числа, то делают маленький корабль, кладут его в него и сжигают его [корабль]» (Ковалевский, 1956, стр. 143).

¹ В 1957–1959 гг. в Скуллелеве в 20 км от г. Роскильде (Дания) было найдено шесть затонувших кораблей викингов, в 1962 г. их удалось поднять и исследовать. Два оказались кноррами. Более крупное судно имело длину 16,5 м, ширину – 4,6 м, осадку – 2 м. Менее крупное имело длину 13,3 м, ширину – 3,3 м, осадку – 1,4 м (Фиркс, 1982, стр. 72, 76).

По-видимому, в данном случае речь идет о снелкаре. В случае смерти знатного человека используется уже готовый корабль, более крупный. Ибн Фадлан пишет:

«Когда же наступил день, в который должны были сжечь его и девушку, я прибыл к реке, на которой [находился] его корабль, – и вот он уже вытасчен [на берег] и для него поставлены четыре устоя из дерева хаданга и из другого дерева [халанджа], и вокруг них поставлено также нечто вроде больших помостов из дерева. Потом [корабль] был протасчен, пока не был помещен на это деревянное сооружение» (Ковалевский, 1956, стр. 143).

Получается, что это судно довольно легкое. Другая деталь, описанная Ибн Фадланом, также довольно интересна:

«В середину этого корабля они ставят шалаш из дерева и покрывают этот шалаш разного рода “кумачами”» (Ковалевский, 1956, стр. 144).

Аналогичный, но более богатый погребальный корабль викингов был обнаружен в Гокстаде (Норвегия) в 1880 г. Его размеры: длина – 23,3 м, ширина – 5,20 м, высота борта посередине судна, включая киль, – 2,10 м. Корабль находился в яме глубиной около 1 м. Его поддерживали многочисленные горизонтальные балки. Внутри стояла разграбленная гробница, там же обнаружили шатер, шесты которого были украшены резьбой и головами драконов. Оснащение указывало на подготовленность к дальнему плаванию (Фиркс, 1982, стр. 47–53). Между двумя упомянутыми кораблями имелись различия, включая характер погребения (кремация в первом случае, ингумация во втором). Однако оба корабля принадлежали к одному типу, это были типичные драккары.

Подобный тип кораблей упоминал Константин Багрянородный в 9 главе своего сочинения «Об управлении империей» при описании преодоления русами порога Аифор или Неасит на Днепре:

«Итак, у этого порога все причаливают к земле носами вперед, с ними выходят назначенные для несения стражи мужи и удаляются. Они неусыпно несут стражу из-за пачинакитов. А прочие, взяв вещи, которые были у них в моносилах, проводят рабов в цепях по суше на протяжении шести миль, пока не минуют порог. Затем также, одни волоком, другие на плечах, переправив свои моносилы по сю сторону порога, столкнув их в реку и внося груз, входят сами и снова отплывают» (Константин, 1991, стр. 49–51).

Как видим, византийский автор разделяет типы кораблей: одни легкие, их можно переносить на плечах, а другие покрупнее, и их

приходится перетаскивать волоком. Смущает употребление Константином греческого термина *моноксила* – «однодревка». Это можно объяснить тем, что Константин либо его информатор не знали скандинавского или славянского названия этих кораблей и вынуждены были употребить греческий эквивалент. Такие корабли викинги не делали из одного бревна. Багрянородный описывает изготовление этих кораблей следующим образом:

«...критивены, лендзанины и прочие Славинии – рубят в своих горах моноксилы во время зимы и, снарядив их, с наступлением весны, когда растает лед, вводят в находящиеся по соседству водоемы. Так как эти [водоемы] впадают в реку Днепр, то они из тамошних [мест] входят в эту самую реку и отправляются в Киову. Их вытаскивают для [оснастки] и продают росам. Росы же, купив одни эти долбенки и разобрав свои старые моноксилы, переносят с тех на эти весла, уключины прочее убранство <...> снаряжают их» (Константин, 1991, стр. 45–47).

Видимо, русы в Поднепровье модифицировали корабли, приспособивали их к плаваниям по рекам и морям Восточной Европы. Описанные Константином суда были узкими и различались по размеру, т.е. тех же типов, что драккары и снеккары.

Необходимо обратить внимание на технический момент. После преодоления днепровских порогов на острове Св. Эферия русы, по словам Константина Багрянородного, для морского плавания оснащают свои корабли мачтами, парусами и кормилами, которые они везут с собой (1991, стр. 49). В связи с этим А.Б. Головкин высказал предположение, что во время этой остановки русы удлиняли кили кораблей (Головкин, 2014, стр. 27). Однако комментаторы 9-й главы «Об управлении империей» считают, что в качестве килевой части кораблей могли использоваться долбенки (Константин, 1991, стр. 307, прим. 2). Как бы то ни было, приходится признать: русы все снаряжение для переоснащения кораблей везли с собой, несмотря на дополнительный вес. Получается, что они во время своих плаваний были полностью автономны.

Судя по описанию Константина, за один такой переход, т.е. за световой день, русы могли преодолевать по суше шесть византийских миль. Если считать, что византийская миля составляет 1 574 м, то получается расстояние около 10 км. Соответственно, для перемещения по суше на 60 км требовалось 6 дней, а для более короткого, немного превышавшего 20 км (от истока притока Дона к Волге) – 2–3 дня.

СПОСОБЫ ПРЕОДОЛЕНИЯ КОРАБЛЯМИ ВОЛГО-ДОНСКОГО ВОЛОКА

Как могли русы транспортировать в степи свои суда? Можно было использовать бревна. На реконструкции Й. Хермана показан именно такой вид транспортировки кораблей у викингов (1986б, стр. 7). Однако этот процесс являлся трудоемким, требовал дополнительно еще лесоматериалы, которые в степи было трудно найти. Перевозить их с собою русы не могли. Такой тип волока кораблей был приемлем в северных широтах, богатых древесиной.

Более реальным представляется другой тип транспортировки. И.Е. Забелин, описывая маршрут движения русов из Черного моря в Каспийское во время рейда после 912 г., высказал предположение, что во время преодоления сухопутной переволоки они, подобно князю Олегу, могли перевозить свои корабли к Волге на колесах (1879, стр. 146). Эту версию поддержали многие ученые. В частности, К.В. Кудряшов отмечал, что такой способ транспортировки кораблей на Волго-Донской переволоке продолжал существовать еще в первой половине XIX в. (1948, стр. 29). Однако указанный метод требовал специальной подготовки маршрута, пока не подтвержденной археологическим материалом. Кроме того, данное предположение не соответствует рассказам Константина Багрянородного о преодолении порогов.

К тому же русы могли доставлять свои корабли от реки к реке лишь при содействии хазарской администрации. Они были бы не в состоянии перевозить с собой еще и колеса – в дополнение к снаряжению, описанному Константином Багрянородным. Такой способ преодоления переволоки возможен, например, в IX в., когда взаимоотношения русов и хазар были партнерскими. Как следует из сообщений мусульманских авторов, за определенную плату хазары гарантировали обеспечение безопасности и, скорее всего, предоставляли средства для транспортировки кораблей по суше. Не исключено, что в IX в. русы могли переправлять с Дона на Волгу даже торговые суда. Но способ транспортировки этих более крупных кораблей пока не известен. В начале X в. политический баланс нарушился, русы стали нападать на хазар.

Следует отметить, что традиция перетаскивать суда по суше имеет скандинавские корни. Так, в англосаксонском переводе сочинения Павла Орозия «История против язычников», выполненном и дополненном свежей информацией в конце IX в., содержится следующая информация о жителях Скандинавии:

«...с другой стороны пустынных гор лежит Свеоланд, простирается эта земля на север; а с другой стороны на севере – земля квенон. И иногда квенны нападают на норманнов на этой необитаемой земле, а иногда норманны на них; и за теми горами очень много озер; и квенны перетаскивают свои суда по земле до этих озер, а затем нападают на норманнов; суда их очень маленькие и очень легкие» (Матузова, 1979, стр. 25).

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ХАЗАРАМИ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОЛГО-ДОНСКОМ ПУТИ

Осуществляя перетягивание своих кораблей на реках Восточной Европы, русы подвергали себя опасности. Особенно это было ощутимо в степи. О значительной угрозе со стороны печенегов, когда речь шла о преодолении днепровских порогов и других мест сухопутным путем, говорил Константин Багрянородный (1991, стр. 47–49). Вероятно, такой же опасности могли подвергаться русы и во время осуществления переволоки от Дона к Волге. К.В. Кудряшов привел примеры того, насколько уязвимым был этот путь: добычу итальянского пирата Луккино Тариги в 1374 г. на обратном пути добычу отбили разбойники; в 1717 г. угроза нападения на переволоку со стороны кочевников казалась настолько значительной, что Петр I приказал построить здесь укрепленную Царицынскую линию (Кудряшов, 1948, стр. 28–29). Следовательно, в IX в. русы могли подвергаться опасности нападения с запада со стороны венгров, а в X в. – уже со стороны печенегов. Переволоку нужно было каким-то образом защищать.

Д.И. Иловайский в XIX в. высказал интересное предположение, согласно которому крепость Саркел была построена именно для защиты Волго-Донской переволоки (2015, стр. 47). Версию поддержал К.В. Кудряшов (1948, стр. 29). Историк считал, что хазарская крепость Саркел должна была находиться в непосредственной близости от переволоки, однако так и не нашел археологических доказательств (стр. 9–41).

Поисками места крепости, а затем ее идентификацией с обнаруженными на Нижнем Дону вблизи от станицы Цимлянской остатками кирпичных стен и сооружений занимались многие исследователи. М.И. Артамонов, благодаря своим раскопкам 1934–1936 гг. и 1949–1951 гг., окончательно доказал, что хазарская крепость Саркел – это Левобережное Цимлянское городище (1940, стр. 130–167). Его аргументы оказались весьма убедительными, и данной версии придерживаются практически все современные исследователи. Сам М.И. Артамонов считал, что Саркел был построен на переправе через Дон, откуда открывались пути вглубь Хазарии (1962, стр. 299–300).

По мнению современных ученых, Саркел и Правобережное Цимлянское городище выполняли и другие функции (Бубенок, 2013, стр. 318–346). Однако их анализ не является задачей настоящего исследования.

Если бы на месте переправы возле ст. Цимлянской, отстоящей на незначительном расстоянии от пероволоки между Доном и Волгой, в хазарское время не было Левобережной крепости, путешествующие водным путем купцы во время перетягивания кораблей сушей становились бы легкой добычей грабителей-кочевников, беспрепятственно переправлявшихся с правого берега Дона на левый и обратно. При этом путь от Саркела до пероволоки кочевники могли преодолевать за 3–4 дня (40 км в день на конного воина).

По всей вероятности, существовала и вторая переправа через Дон. К.В. Кудряшов указал на данные летописного описания путешествия Пимена по Дону в 1389 г., где говорится, что путешественники миновали «град Серкелию», а также «Перевоз». Историк видел, и не без оснований, в «Перевозе» остров Перевозный из Атласа Корнелиуса Крюса, находившийся в непосредственной близости от пероволоки (Кудряшов, 1948, стр. 30).

В X в. большую опасность для хазарских территорий в этом месте представляли нападения кочевников, которые в зимний период могли переходить Волгу по льду и двигаться дальше на запад в глубь хазарской территории. Ал-Мас‘уди описывает подобный случай с гузами (Минорский, 1963, стр. 198–199). В период навигации ситуация была еще сложнее, поэтому это второе уязвимое место требовало серьезной охраны.

О том, как в районе пероволоки осуществлялась защита, ал-Мас‘уди пишет:

«Здесь же хазарским царем поставлены в большом количестве люди, которые удерживают приходящих этим морем [Найтасом. – О. Б.], также приходящих сухим путем с той стороны, где полоса Хазарского моря соединяется с морем Найтас» (Минорский, 1963, стр. 131).

Получается, что недалеко от Саркела хазарской администрацией было специально оставлено население, в обязанности которого вменялся контроль над пероволокой между Доном и Волгой, оборона близлежащих переправ от вторжений кочевников (например, переправа на о. Перевозном выше по течению Дона). Вполне возможно, что этой охраной и были упомянутые ал-Мас‘уди буртасы, которые преградили обратный путь русам в 914 г. (Гаркави, 1870, стр. 133).

ВЫВОДЫ

Подводя итоги, можно констатировать следующее.

1) Имеются основания полагать, уже в 40-е гг. IX в. Волго-Донская переволока начала снова функционировать, что совпало с первыми плаваниями русов из Черного в Каспийское море.

2) Маршрут переволоки проходил не в месте наибольшего сближения Волги и Дона (около 60 км суши), а от истоков притоков Дона к главному течению Волги (около 20 км). Мореплаватели могли активно использовать гидросистему Волго-Донского водораздела в данном районе.

3) Вполне возможно, что в IX в., когда взаимоотношения русов и хазар были мирными, для транспортировки кораблей кочевники предоставляли купцам помощь в виде различных приспособлений для транспортировки судов. В X в., когда русы стали нападать на хазар, корабли либо перемещались простым волоком, либо переносились на плечах, без помощи извне.

4) В соответствии с этими обстоятельствами конструкция кораблей менялась. В IX в. суда могли быть и торговыми, типа кнорре, а в X в. – только боевыми и легкими, типа драккаров и снелкаров.

5) От нападений кочевников корабли на этом сухопутном отрезке маршрута с Дона на Волгу в IX – начале X вв. защищало население крепости Саркел, а на месте переправы возле самой переволоки – вооруженный контингент, известный в мусульманских источниках как буртасы.

6) В IX в. переволока возобновила свое функционирование как чисто мирная коммуникация, служившая интересам торговли, которую в основном осуществляли русы. Это был взаимовыгодный проект для русов и хазар. Однако в первой половине X в. характер передвижений русов изменился, переволока стала для хазар проблемой, потому что, благодаря ей, русы могли беспрепятственно нападать как на хазар в их столице, так и на мусульман в Каспийском море.

Имеются все основания считать Волго-Донскую переволоку в IX–X вв., когда активизировали свою деятельность русы, важным отрезком водного пути из Черного моря в Каспийское. Это в конечном итоге привело к упадку Хазарского каганата, изначально заинтересованного в развитии трансконтинентальной торговли. Путь являлся составной частью единой водной системы раннесредневековой Восточной Европы, где ведущая роль принадлежала плаваниям по Волге, Днепру, Дону и другим рекам. Система не могла бы существовать в виде одного целого, не будь в ней такого элемента, как сухопутная переволока.

Список литературы

- Алихова, А. Е. (1949). К вопросу о буртасах. *Советская этнография*, (1), 48–57.
- Артамонов, М. И. (1940). Саркел и некоторые другие укрепления Хазарии. В *Советская археология*. Том 6 (стр. 130–167). Москва; Ленинград: АН СССР.
- Артамонов, М. И. (1962). *История хазар*. Ленинград: Гос. Эрмитаж.
- Асадов, Ф. (2012). Хазария, Византия и Арабский халифат в борьбе за контроль над торговыми путями Евразии в IX–X веках. В *Кавказ и глобализация*. Том 6. Выпуск 4 (стр. 159–172). Баку.
- Бартольд, В. В. (1963). Арабские известия о русах. В *Сочинения. Том II. Часть I* (стр. 810–858). Москва: Восточная литература.
- Бейлис, В. М. (1984). Ал-Идриси (XII в.) о Восточном Причерноморье и юго-восточной окраине русских земель. В *Древнейшие государства на территории СССР. Материалы и исследования 1982 г.* (стр. 208–228). Москва: Наука.
- Бубенок, О. Б. (2013). Стратегическое положение Саркела в степях Волго-Донья. В *Боспорские исследования*. Выпуск XXVIII (стр. 318–346). Симферополь; Керчь.
- Гаркави, А. Я. (1870). *Сказания мусульманских писателей о славянах и русских (с половины VII века до конца X века по Р.Х.)*. Санкт-Петербург: Имп. АН.
- Голб, Н. & Прицак, О. (1997). *Хазарско-еврейские документы X века*. Москва; Иерусалим: Гешарим.
- Головко, О. Б. (2014). Північне Причорномор'я та Приазов'я в політичному й економічному розвитку Русі (IX – середина XIII ст.). *Український історичний журнал*, (1), 21–39. (На украинском)
- Дубов, И. В. (1989). *Великий Волжский путь*. Ленинград: ЛГУ.
- Житие Константина (2012). *Житие и деяния блаженного нашего учителя Константина Философа, первого наставника славянского племени*. Retrieved from: <https://ru.pravoslavie.bg/житие-и-деяния-блаженного-нашего-учит-2/>
- Забелин, И. (1879). *История русской жизни с древнейших времен. Часть 2*. Москва: Тип. Грачева и К.
- Загоскин, Н. П. (1910). *Русские водные пути и судовое дело в до-петровской России. Историко-географическое исследование*. Казань: Лито-типография И. Н. Харитоновна.
- Иловайский, Д. И. (2015). *Разыскания о начале Руси. Вместо введения в русскую историю*. Москва: Академический проект.
- Калинина, Т. М. (2007). Водные пути сообщения Восточной Европы в представлениях арабо-персидских авторов IX–X вв. В Т. Н. Джаксон, Т. М. Калинина, И. Г. Коновалова, А. В. Подосинов. *«Русская река»: Речные пути Восточной Европы в античной и средневековой географии* (стр. 101–172). Москва: Языки славянских культур; Знак.

- Калинина, Т. М. (2015). *Проблемы истории Хазарии (по данным восточных источников)*. Москва: Русский фонд содействия образованию и науке.
- Ковалевский, А. П. (1956). *Книга Ахмеда ибн-Фадлана о его путешествии на Волгу в 921–922 гг.* Харьков: ХГУ.
- Коновалова, И. Г. (2007б). Гидрография Восточной Европы в географическом сочинении ал-Идриси. В Т. Н. Джаксон, Т. М. Калинина, И. Г. Коновалова, А. В. Подосинов. «Русская река»: Речные пути Восточной Европы в античной и средневековой географии (стр. 173–250). Москва: Языки славянских культур; Знак.
- Коновалова, И. Г. (2001). Состав рассказа об «острове русов» арабо-персидских авторов X–XVI вв. В *Древнейшие государства Восточной Европы: 1999 г. Восточная и Северная Европа в средневековье* (стр. 169–189). Москва: Восточная литература.
- Коновалова, И. Г. (2007а). Волго-Донской путь в арабской географии XII в.. В *Хазарский альманах*. Том 6 (стр. 133–139). Киев; Харьков.
- Константин Багрянородный (1991). *Об управлении империей*. Под ред. Г. Г. Литаврина и А. П. Новосельцева. Москва: Наука.
- Кудряшов, К. В. (1948). *Половецкая степь*. Москва: Географиз.
- Куник, А., Розен, В. (1903). *Известия ал-Бекри и других авторов о Руси и славянах*. Том 2. Санкт-Петербург: Имп. АН.
- Латышев, В. В. (1948). Известия древних писателей о Скифии и Кавказе. Помпоний Мела. Землеописание. *Вестник древней истории*, (2), 215–314.
- Левочкин, И. В. (1983). Древнейший список Пространного жития Константина Философа. *Советский славяновед*, (2), 75–79.
- Мас‘уди, Абу-л-Хасан Али ибн ал-Хусейн (1966). *Мурудж аз-захаб ва ма’адин ал-джавахир* [Промывальни золота и рудники самоцветов]. Том 1. [б. и. и б. м.]. (На арабском)
- Матузова, В. И. (1979). *Английские средневековые источники*. Москва: Наука.
- Мечев, К. (1965). Към въпроса за авторството на Пространните жития на Кирил и Методий. В *Известия на Института за литература БАН*. Книга 16 (стр. 105–124). София. (На болгарском)
- Минорский, В. Ф. (1963). *История Ширвана и Дербента X–XI вв.* Москва: Восточная литература.
- Новосельцев, А. П., Пашуто, В. Т., Черепнин, Л. В., Шушарин, В. П. & Щапов, Я. Н. (1965). *Древнерусское государство и его международное значение*. Москва: Наука.
- Новосельцев, А. П. (1990). *Хазарское государство и его роль в истории Восточной Европы и Кавказа*. Москва: Наука.
- Ромашов, С. А. (1993). Где находилась Черная Болгария. В *Восточная Европа в древности и средневековье. Спорные проблемы: тез. докл. Чтения памяти*

чл.-корр. АН СССР В. Т. Паиуто (г. Москва, 12–14 апреля 1993 г.) (стр. 66–68). Москва: ИРИ.

Страбон (1964). *География: в 17 книгах. Пер., ст. и комм. Г. А. Стратановского*. Москва: Наука.

Тортика, А. А. (2006). *Северо-Западная Хазария в контексте истории Восточной Европы (вторая половина VII – третья четверть X вв.)*. Харьков: ХГАК.

Фиркс, И. фон. (1982). *Суда викингов*. Ленинград: Судостроение.

Херрман, Й. (1982а). Славяне и норманны в ранней истории Балтийского региона. В Е. А. Мельникова (ред.), *Славяне и скандинавы* (стр. 8–128). Москва: Прогресс.

Херрман, Й. (1982б). Введение. В Е. А. Мельникова (ред.), *Славяне и скандинавы* (стр. 6–7). Москва: Прогресс.

References

Alikhova, A. E. (1949). To the Question of the Burtases. *Soviet Ethnography*, (1), 48–57. (In Russian).

Artamonov, M. I. (1940). Sarkel and some other Fortifications of Khazaria. In *Soviet archeology. Volume 6* (pp. 130–167). Moscow; Leningrad: USSR Academy of Sciences. (In Russian).

Artamonov, M. I. (1962). *The History of the Khazars*. Leningrad: State Ermitazh. (In Russian).

Asadov, F. (2012). Khazaria, Byzantium and the Arab Caliphate in the Struggle for Control of the Trade Routes of Eurasia in the 9th – 10th centuries AD. In *Caucasus and Globalization*. Vol. 6. Issue 4 (pp. 159–172). Baku. (In Russian).

Bartold, V. V. (1963). Arabian Tidings about the Rus'ian People. In V. V. Bartold, *Sochineniya*. Vol. II. Part. I (pp. 810–858). Moscow: Oriental Literature Publishing House. (In Russian)

Beilis, V. M. (1984). Al-Idrisi (12th century AD) about the Eastern Black Sea Coast and the South-Eastern Outskirts of Rus'ian lands. In *Ancient States on the Territory of the USSR. Materials and Research 1982* (pp. 208–228). Moscow: Science. (In Russian).

Bubenok, O. B. (2013). Strategic Position of Sarkel in the Steppes of the Volga-Don Region. In *Bospor Studies*. Issue XXVIII (pp. 318–346). Simferopol; Kerch. (In Russian).

Constantinus Porphyrogenitus (1991). *De Administrando Imperio*. G. G. Litavrin and A. P. Novosel'tsev (ed.). Moscow: Science. (In Russian).

Dubov, I. V. (1989). *The Great Volga Way*. Leningrad: LGU. (In Russian).

Firks, J. von. (1982). *Vikings' Ships*. Leningrad: Shipbuilding. (In Russian).

- Garkavi, A. Ya. (1870). *Tales of Muslim Writers about the Slavs and Rus'ian People (Since the Half of the 7th Century to the End of the 10th Century AD)*. St. Petersburg: Imp. AN. (In Russian).
- Golb, N. & Pritsak, O. (1997). *Khazarian Hebrew Documents of the Tenth Century*. Moscow; Jerusalem: Gesharim. (In Russian).
- Herrmann, I. (1982a). The Slavs and the Normans in the Early History of the Baltic Region. In Melnikova E. A. (ed.) *Slavs and Scandinavians* (pp. 8–128). Moscow: Progress. (In Russian).
- Herrmann, I. (1982b). Introduction. . In Melnikova E. A. (ed.) *Slavs and Scandinavians* (pp. 6–7). Moscow: Progress. (In Russian)
- Holovko, O. B. (2014). The North Black Sea and Azov Sea Regions in the Political and Economic Development of Rus' (9th – middle of 13th centuries AD.). *Ukrainian Historian Journal*, (1), 21–39. (In Ukrainian).
- Ilovayskiy, D. I. (2015). *Investigations about the Beginning of Rus' . Instead of an Introduction to Russian History*. Moscow: Academic project. (In Russian).
- Kalinina, T. M. (2007). Waterways Communication of Eastern Europe in the Representations of Arabian and Persian Authors of the 9th — 10th centuries AD. In T. N Jackson, T. M. Kalinina, I. G. Konovalova & A. V. Podosinov, “*Russian River*”: *River Ways of Eastern Europe in Ancient and Medieval geography* (pp. 101–172). Moscow: Languages of Slavic cultures; Sign. (In Russian).
- Kalinina, T. M. (2015). *Problems of the History of Khazaria (According to Eastern Sources)*. Moscow: Russian Foundation for the Promotion of Education and Science.
- Konovalova, I. G. (2001). Composition of the Story about the “Island of Rus'ian People” by Arabian and Persian Authors of the 10th – 16th centuries AD. In *The Ancient States of Eastern Europe: 1999. Eastern and Northern Europe in the Middle Ages* (pp. 169–189). Moscow: Oriental literature. (In Russian).
- Konovalova, I. G. (2007a). Volga-Don way in the Arabian Geography of the 12th century AD. In *Khazar Almanac. Vol. 6* (pp. 133–139). Kiev; Kharkov. (In Russian).
- Konovalova, I. G. (2007b). Hydrography of Eastern Europe in the Geography by al-Idrisi. T. N Jackson, T. M. Kalinina, I. G. Konovalova & A. V. Podosinov, “*Russian River*”: *River Ways of Eastern Europe in Ancient and Medieval geography* (pp. 173–250). Moscow: Languages of Slavic cultures; Sign. (In Russian).
- Kovalevskiy, A. P. (1956). *The Book of Ahmed ibn Fadlan about his Journey to the Volga River in 921–922*. Kharkov: KhGU. (In Russian).
- Kudryashov, K. V. (1948). *Polovcian Steppe*. Moscow: Geografiz. (In Russian).
- Kunik, A. & Rozen, V. (1903). *Evidences of al-Bekri and other Authors about Rus' and the Slavs. Vol. 2*. St. Petersburg: Imp. AN.. (In Russian).
- Latyshev, V. V. (1948). Evidences of Ancient Writers about Scythia and the Caucasus. Pomponium Mela. Geography. *Journal of Ancient History*, (2), 215–314. (In Russian).

- Levochkin, I. V. (1983). The Oldest List of the Spatial Life of Constantinus the Philosopher. *Soviet Slavologist*, (2), 75–79. (In Russian).
- Life of Constantinus (2012). Zhitiye i deyaniya blazhennogo nashego uchitelya Konstantina Filosofo, pervogo nastavnika slavyanskogo plemeni. Retrieved from: <https://ru.pravoslavie.bg/житие-и-деяния-блаженного-нашего-учит-2/> (In Russian).
- Mas‘udi (1966). *Murudzh ad-Dzakhhab va Ma‘adin al-Javahir. Vol. 1*. Without place of publication. (In Arabic).
- Matuzova, V. I. (1979). *English Medieval Sources*. Moscow: Science. (In Russian).
- Mechev, K. (1965). To the Question of Authorship of the Wide Biography of Cyril and Methodius. In *Izvestia na Instituta za literatura BAN*. Book 16 (pp. 105–124). Sofia. (In Bulgarian).
- Minorskiy, V. F. (1963). *History of Shirvan and Derbent in 10th–11th century AD*. Moscow: Oriental literature. (In Russian).
- Novoseltsev, A. P. (1990). *Khazar State and its Role in the History of Eastern Europe and the Caucasus*. Moscow: Science. (In Russian).
- Novoseltsev, A. P., Pashuto, V. T., Cherepnin, L. V., Shusharin, V. P. & Schapov Ya. N. (1965). *Ancient Russian State and its International Significance*. Moscow: Science. (In Russian).
- Romashov, S. A. (1993). Where was the Black Bulgaria. In *Eastern Europe in Antiquity and the Middle Ages. Controversial Issues* (pp. 66–68). Moscow. (In Russian).
- Strabo (1964). *Geography in 17 books*. Moscow: Science. (In Russian).
- Tortika, A. A. (2006). *The North-Western Khazaria in the Context of the History of Eastern Europe (the Second Half of the 7th – the Third Quarter of the 10th Centuries AD)*. Kharkov: KhGAK. (In Russian).
- Zabelin, I. (1879). *The History of Russian Life since Ancient Times*. Part 2. Moscow: Printing house Grachev and K. (In Russian).
- Zagoskin, N. P. (1910). *Russian Waterways and Ship Business in pre-Peter Russia. Historical and Geographical Research*. Kazan: Litho-typography of I. N. Kharitonov. (In Russian).