

КНИГА БОЛЬШОМУ ЧЕРТЕЖУ – ИСТОЧНИК ПО ИСТОРИИ ДОРОГ НА ЮЖНЫХ ГРАНИЦАХ МОСКОВСКОГО ГОСУДАРСТВА

© 2019 И. Н. Лихорадова¹, Н. А. Постников²

¹канд. ист. наук, доцент
e-mail: lihoradova@list.ru

Воронежский государственный технический университет

²канд. ист. наук, доцент
e-mail: istor_kgu@mail.ru

Курский государственный университет

В статье авторы обращаются к Книге Большому чертежу как историческому источнику. На основе системного анализа, перевода мер длины в современные расстояния авторам удалось составить карту-схему развития сети дорог на территории современной Воронежской области периода Московского государства.

Ключевые слова: древние дороги Руси, шляхи, перелаз, брод, Калмиусский шлях, Книга Большому чертежу, исторический источник.

Книга Большому чертежу является объяснительным текстом к чертежу (карте) Русского государства XVI в. Но она имеет пропуски и неверности в описании территории, которую охватывает чертеж (карта). Однако без этой книги для населения современной России многие вопросы по истории и географии Российского государства были бы неразрешимы. Историк Н.М. Карамзин писал, что Книга Большому чертежу помогала ему решить многие географические вопросы [1]. Ряд деятелей исторической науки считают, что описание принадлежит к карте более раннего времени, к 1590 г., к периоду правления Бориса Годунова.

В 1627 г. при царе Михаиле Федоровиче к Книге Большому чертежу было написано предисловие, в котором говорилось, что Большой чертеж, если не был создан при Борисе Годунове, то его могли дополнить около 1600 г. При этом было отмечено, что Большой чертеж был составлен «давно при прежних Государях».

Историк В.Н. Татищев в своей «Истории Российской» писал, что «Царь Иван IV Васильевич в 1552 году велел землю измерить и чертеж государства сделать». Создание карты и Книги Большому чертежу ко времени царствования Ивана IV относит и исследователь русской старины Зориан Долуга-Хожаковский [2].

Существует ещё одно затруднение для работы с Книгой Большому чертежу – вопрос об измерении расстояний. Меры были различны – применяли вёрсты и мили. Работая с этими мерами, необходимо переводить на современные меры расстояния между изучаемыми точками [Там же].

Очень мало известно о дорогах периода государства Киевской Руси IX–XII вв., поскольку данные о них не были систематизированы. Редкие сведения удается почерпнуть из письменных источников, и только то, что написали в летописях писцы в связи с теми или иными событиями, главным образом в связи с набегами на Русь татаро-монгольских орд.

Книга Большому чертежу наиболее полно знакомит с дорогами Московского государства, в основном с их направлениями, а также указываются места переправ,

броды и т.д. Дороги были главным образом грунтовыми или специально торенными для военных или оборонительных нужд.

Согласно русским летописям и произведениям народного эпоса, мы узнаем, что половцы хорошо знали дорожную сеть на территории русских княжеств, так как они часто выступали союзниками то одного, то другого княжества в их междоусобных войнах. Это позволяет сделать вывод, что в XI – XII вв. через территорию современной Воронежской области проходили устойчивые сухопутные дороги [4, с. 17].

Раздробление Киевского государства в XII в. на отдельные княжества, формально подчинявшиеся Киевскому князю, способствовало быстрому захвату в XIII в. русских княжеств татарами-монголами. К XII в. между княжествами, благодаря развитию в городах ремёсел, развивается торговля, что положительно повлияло на развитие сухопутных дорог как внутри каждого княжества, так и между ними, создавало устойчивую дорожную сеть, особенно на территориях южно-степной Руси. Этому способствовали природно-климатические условия и уже существовавшие дороги, соединявшие территории Поволжья с Крымом и Киевом.

Несмотря на вассальную зависимость от Золотой Орды, в XV в. княжества Северо-Восточной Руси начинают объединяться в единое Московское государство со столицей в г. Москва, которая располагалась на левом берегу реки Москвы. Москва имела водные и сухопутные дороги. Она стала центром объединения русских земель в борьбе с татаро-монгольским игмом. В 1480 г. с игмом было покончено, но для защиты населения от татарских набегов Казанского и Крымского ханств Москва на южных границах строит сначала Тульскую защитную черту, а затем Белгородскую, в состав которой входил город-крепость Воронеж (1585 г.). Это изменило многое на южной границе Московского государства. Благодаря Белгородской защитной черте московские сторожи выдвинулись вглубь территории Дикого поля, то есть незаселенной людьми. Благодаря сторожам города-крепости Белгородской черты знали, по каким сакмам (дорогам) движутся татарские отряды, и готовились к встрече с ними.

Изучая Книгу Большому чертежу можно сделать вывод о том, что все дороги в конце XVI – начале XVII в. начинались от центра Московского государства – города Москва. В своём начале они образовывали городские улицы, носившие названия тех городов, к которым за пределом городской черты они переходили в дороги, давая тем самым названия улиц Москвы – Калужская, Тверская, Рязанская и другие.

Книга Большому чертежу описывает местность, беря за основу главную водную артерию. В частности, для территории современной Воронежской области эту роль играла река Дон. Она стала основой вокруг, которой описываются малые реки, родники, броды и населенные пункты: «Река Дон вытекла из Ивана озера, от Дедилова вёрст с 30, и потекла под Епифань... А град Епифань стоит на Дону, с Ногайской стороны, от Дедилова 40 верст, а Дедилов от Тулы 20 верст, на речке на Шавороне, с Крымской стороны» [2, с. 251].

Крымской и Ногайской сторонами называли те территории, по которым двигались Крымские и Ногайские татары при набеге на русские города и села. Правый берег Дона именовали Крымской стороной, а левый – Ногайской. «Ниже Епифани с правые стороны пала речка Непрядва от Муравского шляху. А ниже Епифани вёрст с 20 с Ногайской стороны, пала в Дон речка Табалы; течет от Михайловской дороги» [Там же, с. 42–43].

Далее указывается и место переправы татар через речку: «А ниже устья Сосны на Дону, Донская беседа, каменной столп и каменные суды. А река Сосна вытекает от верху реки Оки за 15 вёрст, а в неё пал кладязь Луковец с Ногайской стороны; а на усть луковица Татарский перелаз брод в Русь» [Там же, с. 44–45].

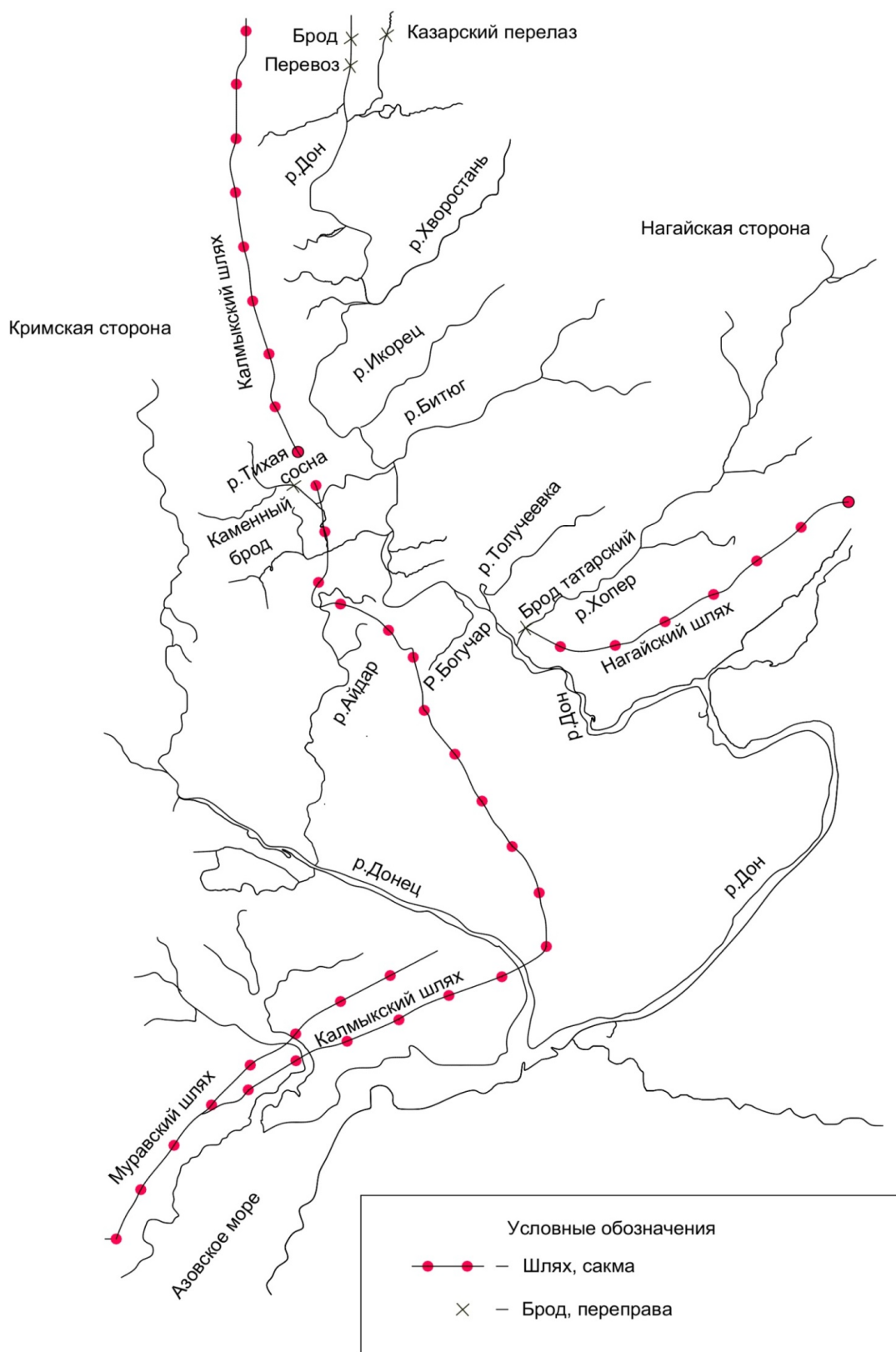
Таким образом, видим, что «Донская беседа» – ориентир для тех, кто искал брод для переправы через реку Дон, который назван населением Московского княжества Татарским перелазом.

В 1889 г. член-секретарь Воронежского губернского статистического комитета Л.Б. Вейнберг совершил поездку по Дону с целью изучения течения этой реки по территории Воронежской губернии и выяснения древнейших памятников, упоминаемых в «Книге глаголемая Большой Чертеж». Особенно его интересовало местоположение Донской беседы. Исходя из данных Книги Большому чертежу, он установил, что с Ногайской стороны от Донской беседы до кладезя Луковец было 40 верст. В 1890 г. Л.Б. Вейнберг, спускаясь по Дону, отметил нахождение Донской беседы в 12 верстах от г. Задонска [5, с. 22–23]. Этот факт подтверждает необходимость не только переводить измерения расстояний на современные меры, но и проверять правильность расстояний, указанных в Книге Большому чертежу: «... от Ливен до усть Олыми, версты 3 пала в Сосну река Чернавка, а на усть реки Чернавы, на Сосне, брод: Калмиюкская дорога и стоит град. В летнюю пору стоят головы с сотнями» [Там же, с. 46]. «С Крымской стороны, ниже кладязя Коня ниже Сосны 4 версты пала в Дон речка Ведуга, от Воронежа верст с 10, а вытекла от верху реки Убли. А ниже Ведуги 3 версты пала в Дон речка Девица смердячая от Воронежа 7 верст... А ниже Девицы, с Нагайской стороны, пала в Дон река Воронеж, а в верх по Воронежу 8 верст, с Московской стороны, от реки от Дону от перевоза 5 верст град Воронеж» [Там же, с. 47].

Из этого описания можно сделать вывод о нахождении перевоза через Дон, лишь измерив расстояние от современного здания Воронежского государственного университета (территории, занимаемой в конце XVI – начале XVII в. крепостью Воронеж) до реки Дон (5 вёрст). Предположительно перевоз мог быть в двух местах: у современного городского района на территории бывшего села Шилово на р. Дон и на месте моста через реку Дон, на дороге, ведущей в г. Острогожск. Скорее всего, перевоз был через реку Дон на месте современного моста на дороге Острогожского направления.

Далее в Книге Большому чертежу перечисляются притоки Дона, среди которых названа речка Потудон, которая называется на современных картах, а также в быту жителей этого края – речка Потудань [2, с. 34]. В связи с другой транскрипцией наименования речки меняется смысл названия. Местные старожилы считают, что на другом берегу реки брали дань с населения. Дальше указывается речка Коротояк, проток которой – вёрст 10. А ниже устья речки Коротояк около 10 вёрст в Дон впадает речка Тихая Сосна, а на ней от Дона в вёрстах 30 – Каменной брод, «а в тот брод лежит дорога Калмиюкская» [Там же, с. 49]. На устье реки Хопёр, впадающей в Дон существовал перевоз – Брод Татарский [Там же, с. 50]. Это была так называемая Ногайская сторона. Здесь ногайские татары переходили Хопёр и двигались далее на Север. С Крымской стороны в Дон впадала речка Богучар (правый берег Дона). Речка Богучар вытекала от Калмиусской дороги, от верху реки Айдар и реки Валуйки – притоку реки Айдар. Таким образом, можно проследить, где проходила Калмиусская дорога по современной Воронежской области, где татары преодолевали водные преграды.

Анализируя Книгу Большому чертежу как исторический и географический источник, проводя системные расчеты и переводы мер длины, удалось составить карту-чертеж Калмиусской сакмы, бродов и переправ.



Карта-схема бродов и перелазов на пути Калмиусского, Ногайского и Муравского шляхов на территории Воронежского края

Таким образом, как говорилось выше, территория современной Воронежской области с её дорогами издревле была известна благодаря торговым путям (дорогам), проходящим здесь караванам купцов из далёких Китая и Монголии. С караванами часто ехали иностранные послы из Европы и арабских государств, которые оставили описание не только дорог, но и населения, встречавшегося им. Все это помогло в XIII в. татаро-монголам при завоевании Руси.

Неслучайно в 1237 г. хан Батый, стоял летом и осенью с ордой на отдыхе перед походом на Русь в междуречье р. Дон и его притока р. Воронеж – на территории, принадлежащей Рязанскому княжеству. Это место имело редкое население. Здесь летом и осенью жили рязанские рыболовы, собиратели мёда диких пчел и охотники, которым рязанский князь отводил ужожи своим служилым людям. Хан приказал их всех уничтожить, чтобы не донесли о татарах рязанскому князю. Это помогло Батыю подойти к г. Рязани неожиданно для жителей. С ноября 1237 г. по апрель 1238 г. хан Батый превратил в пепел и руины города и поселения как Рязанского княжества, так и всей Северо-Восточной Руси. Лишь Великий Новгород сохранился благодаря весенней распутице и отсутствию или незнанию к нему постоянных сухопутных путей, по которым татаро-монголы могли бы подойти к городу.

В настоящее время по территории Воронежской области проходит автотрасса «Дон – М 4». Её воронежский участок начинается на границе Липецкой и Воронежской областей. Первый населенный пункт трассы на Воронежской земле – районный центр Рамонь, затем село Новоживотинное и г. Воронеж. На 670-м километре трассы «Дон – М 4» находится город Павловск, основанный Петром I. Здесь были судоверфи, на которых строились военные корабли. Последний крупный населенный пункт в пределах Воронежской области, через который проходит трасса «Дон – М 4», – г. Богучар [4, с. 329].

Сухопутные дороги Воронежской области, как с твердым покрытием, так и без него, фактически проходят с небольшими изменениями по древним дорогам. Там, где когда-то были на реках бороды, перелазы, переправы, в настоящий момент в своём большинстве эти места имеют мосты для сухопутного автомобильного и железнодорожного транспорта.

Археологические исследования последних 50 лет обогатили историческую науку различными историческими фактами. Есть факты, вносящие новые познания в вопросы дорожного развития в эпоху средневековья Центрально-Черноземного региона.

Так, в окрестностях с. Гочева Беловского района Курской области находится группа археологических памятников, относящихся к эпохам развитого и позднего средневековья. В 2015 г. отдельным историческим объектом поставлена на государственную охрану хорошо сохранившаяся средневековая дорога, ведущая на северо-восток.

Можно предположить, что историков дорожного строительства в России в будущем ожидает открытие новых интереснейших памятников далёкого прошлого [7, с. 17]. Однако нельзя не отметить, что и уже известные источники, такие как «Книга глаголема Большому Чертежу» является несомненным историческим и географическим артефактом, при изучении которого можно почерпнуть актуальные и интересные сведения.

Библиографический список

1. Карамзин Н.М. История Государства Российского. Изд. 2. Т. 10. М., 1985. С. 259–260.
2. Книга, глаголемая Большой Чертеж императорского общества истории и древностей Российских, действительным членом общества Г.И. Спасским. М.: Изд. в университетской тип., 1846. Предисловие. С. VI.
3. Лихорадова И.Н., Подольский В.П. История дорожного строительства на территории Воронежского края. Воронеж: Изд-во ВГУ, 2006. С. 17.
4. Книга Большому чертежу России: Север – Юг: (Кн. Альбом). М.: Изд-во «А2 – А4», 2007. С. 251.
5. Очерк замечательных древностей Воронежской губернии. Исследов. члена-секретаря Воронежского губернского Статистического комитета Л.Б. Вейнберга. Воронеж, Типо-литография губернского правления, 1891.
6. Мильков Ф.И., Михно В.Б., Поросенков Ю.В. География Воронежской области. Воронеж: Изд. ВГУ, 1994. С. 34.
7. Бездудный В.Г. Начало комплексных исследований Гочевского средневекового поселения (Северо-Восточная часть посада, городища Крутой Курган и Царский Дворец). Естественнонаучные методы в изучении и сохранении памятников Костёнковско-Борщёвского археологического района: материалы междунар. науч.-практич. конф. (Воронеж, 15–17 сентября 2016 г.). Воронеж: Издат. дом ВГУ, 2017.