

Силенок Н. Вплив політичної ситуації кінця XVIII ст. на монастирі Чернігова і Новгород-Сіверського

В даній роботі проаналізовано вплив політичних рішень Катерини II на ситуацію на території міст Чернігова та Новгород-Сіверського. На основі досліджених статистичних документів показано зміни, які сталися з монастирями, у зв'язку з секуляризацією церковно-монастирських маєтностей, дають можливість оцінити обсяги останніх до і після 1786 р.

Ключові слова: монастир, секуляризація монастирського майна, обмеження прав, класовий розподіл монастирів .

Силенок Н. Влияние политической ситуации конца XVIII в. на монастыри Чернигова и Новгород-Северского

В работе проанализировано влияние политических решений Екатерины II на территории городов Чернигова и Новгород-Северского. На основании исследования статистических документов показано изменения, которые случились с монастырями этих городов в связи с секуляризацией церковно-монастырских имений, дают возможность оценить объемы последних до и после 1786 г.

Ключевые слова: монастыр, секуляризація монастирського имуществa, ограничение прав, классовое распределение монастырей

Sylenok N. The impact of the political situation in 18 century at the monasteries in Chernihiv and Novhorod-Siverskiy

The article contains the results of analyzing the impact of political decisions of Catherine II on the situation in territory of Chernihiv and Novgorod-Siverskiy cities. Based on researched statistical documents author highlights the changes that happened with monasteries, because of secularization of church and monastic estates, that allows to evaluate their scopes before and after 1786.

Key words: monasteries, secularization property of monasteries, restriction of rights, distribution monasteries by class basis.

[надійшло до редакції: 27.06.2014 р.]

УДК [904:711.73](477-25)«8/20»

Сергій ТАРАНЕНКО
(Київ)

Вулична мережа Подолу Києва: від формування до сучасності

Вулична мережа – артерії будь якого урбаністичного утворення, кістяк планувальної структури кожного міста в усі його хронологічні періоди. Виникнення та розвиток вуличної сітки крокує нога в ногу з генезою всього міста. Тому виявлення певних закономірностей у формуванні та розвитку міського «павутиння» може допомогти дослідникам у вирішенні інших проблем середньовічного міста. В даному дослідженні буде представлений аналіз вуличної мережі Подолу Києва – одного з найдавніших районів столиці.

Узагальнення стратиграфічних даних і їхня кореляція з дендрохронологічним датуванням дозволили розробити детальну хронологію існування всіх горизонтальних ярусів культурного шару [1]. Найдавніший з них, заглиблений на 11,5–12,5 м і датується 880–920 роками. Саме ці дати можна вважати початком активної життєдіяльності на Подолі і, тим самим, зародженням міської вуличної сітки.

Залежність формування вуличної мережі давньоруського Подолу Києва від давнього рельєфу неодноразово відмічалось дослідниками Києва [2]. Перевірка даної гіпотези вимагає розгляду усієї джерелознавчої бази. Адже, історичні матеріали (у першу чергу картографічні) відбивають ситуацію станом на XVII–XVIII ст., яка навряд є ідентичною ситуації досліджуваного періоду. Крім того, залишаються невідомими особливості похованого давнього рельєфу (локальні форми мезорельєфу, їхні обриси, кути нахилу, динаміка тощо). Археологічні матеріали є фактично, найбільш надійними, і вони можуть бути використані в комплексному археолого-геоморфологічному дослідженні.

Застосовуючи підходи та методи історико-ландшафтного аналізу, можна отримати уявлення про те, як виглядала (тепер похована) поверхня Подільської заплави на момент появи перших поселенців. З абсолютною впевненістю можна сказати, що вона не була рівною, а являла собою безсистемне чергування заболочених знижень, поверхня яких не набагато перевищувала звичайний рівень Дніпра, підвищень неправильних обрисів і грив, відповідно, з перевищенням 2–3 м, а іноді на залишках прируслових валів абсолютні позначки могли сягати 95–96 м за Балтійською шкалою висот. Тобто за своєю структурою ця територія не відрізнялася від типових ділянок заплави поблизу Києва в середині минулого століття.

Мережа вулиць Подолу певним чином корелюється зі згаданими підвищеннями. Вулиці від долини Глибочиці (між горами Замковою та Щекавицею) в північно-східному напрямку розходяться «в�ялом». Їхнє розгалуження нагадує біфуркацію потоків на конусі виносу яру або річищ у дельтовій зоні акумуляції річкового алювію. Вулиці XVIII ст. частково «спускаються» з нього на північ і схід перпендикулярно горизонталям сучасної поверхні, що цілком відповідає напрямкам і законам стоку. У зв'язку з цим можна зробити висновок про синхронне взаємопов'язане формування вуличної мережі, мережі колишніх водотоків і формування рельєфу Подолу [3].

Окрім особливостей гідрології та рельєфу, на формування вуличної мережі впливали традиційні давні дороги й узвози, що поєднували Верхнє місто та Поділ.

Траса вздовж підніжжя правобережного плато сполучала два центри розселення: основний – між берегом Почайни та підніжжям Замкової гори, та другий – на території, т.зв. пласкої частини Подолу. З нагірною територією вони сполучалися через південний (Боричів) та північний узвози.

Боричів узвіз, згаданий в літопису під 945 роком, вів (за однією з версій) до пізнішої Трьохсвятительської церкви, збудованої на місці церкви Святого Василя на території Верхнього міста. Дискусії щодо розташування цієї дороги продовжуються більше ста років. Розміщення Боричіва узвозу, на думку О. Комара, ототожнюється з «коротким Николаевским спуском, проходившем через узкий овраг, который и назывался в древнерусское время «оувозъ Боричевъ», а позже в XVI–XVII вв. – «ровъ Боричовъ» [4]. Також дослідник підтверджує версії М. Петрова, Д. Бліфельда, М. Каргера, П. Толочка, що саме Андріївській узвіз був центральною дорогою на Поділ [5]. Проте дані останніх археологічних досліджень на цій транспортній артерії ставлять під сумнів висунуту гіпотезу [6]. Другий узвіз, що починався з того місця, де була церква першої половини XII ст., проходив Юрківським яром і поєднувався з дорогами на Вишгород і Білгород. Перераховані узвози також використовували мешканці Нижнього міста для підходу до курганних могильників, розташованих на верхніх плато Старокиївської та

Лисої гір (могильники I і II). Можливість існування інших транспортних артерій, що поєднують Верхнє місто з Подолом, розглянув О. Комар і навів, окрім згаданих Андріївського та Николаєвського узвозів (спусків), Михайлівський, Трьохсвятський і спуск у Гончарний і Кожум'яцький овраги [7].

Таким чином, стала очевидною найважливіша функція головної траси Подолу. Вона пролягала вздовж річки й досягала узвозів, що розходилися в протилежних напрямках від міста. Північна та південна ділянки траси сходилися до центральної площі міста – літописного Торговища. Призначенням вулиці було також забезпечення рівномірного підходу до річки як головної осі міського сполучення [8].

Однак, не зважаючи на історичні та геоморфологічні дослідження, найбільш надійним джерелом, як уже відзначалося вище, є дані археологічних досліджень.

Перший рівень фіксації проїжджих частин, звичайно, це коли дані історичної топографії, геоморфології та письмових джерел співпадають з візуальним спостереженням безпосередньо на розкопі. Мова йде про фіксацію мостових. «Мостовими» ми називаємо ті ділянки, де зафіксовані будь які залишки дерев'яних конструкцій. Необхідно сказати про те, що збереженість дерев'яних конструкцій давньоруського часу Києва не йде у порівняння зі станом збереженості, наприклад, давнього Новгорода. На Неревському розкопі було зафіксовано 28 рівнів мостових. Збереженість органіки дозволила зробити аналіз порід дерева, з яких виготовлені конструкції [9].

Якщо візуально не фіксуються дерев'яні конструкції мостових на потенційному місці розміщення вулиці або дороги, дослідники мають виходити з наступних критеріїв фіксації: утрамбований шар із пробитими коліями, завширшки близько 0,05–0,15 м, завглибшки до 0,1 м. Колії утворювалися в результаті постійного руху гужового транспорту. Глибина колій підкреслює тривалість використання даної вулиці.

Наступним потужним репером для фіксації вулиць є розміщення парканів обабіч дорожнього полотна. Висновки, що одержані з досліджень парканів Подолу Києва, враховуючи значний статистичний масив, можуть бути застосовані не тільки для Верхнього Києва, але й для інших давньоруських міст. Вони свідчать про обов'язкову присутність парканів при фіксації таких археологічних комплексів, як вулиця [10].

Одна з ознак вулиць – дренажні (гідротехнічні) траншеї, що слугували для відведення води від дорожнього полотна. Такий випадок зафіксований у 2006 р. на вул. Сковороди, 14–16. Досліджена вулиця, обмежена з північного боку парканом, який має дві паралельні лінії котлованів, що свідчить про перебудову конструкції паркану. Перед ним зафіксовано три канали прямокутної форми, розмірами приблизно 0,8x4,5 м, які – ймовірно – виконували роль дренажу [11].

Ще одним із показників проїжджої частини є показник рівня давньої денної поверхні дороги стосовно площі садиби одного хронологічного періоду. Як правило, він значно нижчий – від 0,1 до 0,3 м. Це пов'язано з тим, що дорожнє полотно більш укатане транспортом й утрамбоване, ніж територія житлово-господарського комплексу садиби.

Якщо фіксується горизонтальна переривчастість культурного шару на ширину близько 2,5 м, ми можемо розглядати дану ділянку, як можливий відрізок проїжджої частини (це дуже важливо у тому випадку, коли дослідження проводяться на невеликих площах).

У випадках, коли зафіксовані кордони садиби з житлово-господарськими комплексами з одного боку, і ворітний проїзд у вигляді, як мінімум, переривчастості паркану

на довжину близько 2,5 м з іншого боку, ми можемо прогнозувати розміщення вулиці за межами садиби. Інколи такий проїзд більш чітко виражений своєю поверхнею.

Коли всі вказані ознаки відсутні або є складнощі з фіксацією рештків, залишається польова перевірка морфології ґрунту з передбачуваного місця проїжджої частини. Він відрізняється дуже великою щільністю та набагато меншою гумусованістю на відміну від ґрунту з інших ділянок.

Запропонована методика виявлення та фіксації вулиць і доріг, на наш погляд, може бути універсальною для інших середньовічних міст і не тільки давньоруського періоду. Звичайно, особливості кожної пам'ятки мають велике значення, але основні положення залишаються незмінними [12].

Виявлені археологічно на Київському Подолі проїжджі частини складають досить пристойну базу – 26 відрізків. За принципом розміщення елементів планувальної структури (в основному парканів) ми розділяємо їх на вулиці та дороги. В межах міста, в основному, зафіксовані вулиці (що є логічним), лише в трьох випадках були відсутні споруди та паркани обабіч проїжджої частини: на вул. Верхній Вал, 68, Щекавицькій, 30 та Оболонській, 12. Їхнє існування в міській структурі може бути пов'язане з крайнім розміщенням, а, можливо, з тимчасовими будівельними або рятувальними роботами з ліквідації наслідків стихійних лих (пожежа, повінь тощо).

Серед зафіксованих відрізків повністю встановити ширину вдалося в шістнадцяти випадках. Вони чітко розділяються на дві групи: від 2,4 до 3,7 м та від 4,5 до 6,0 м. Очевидно, більш широкі магістралі були «основними» вулицями в місті, які поєднували і узвози, і площі міста, і сакральні об'єкти. Такими вулицями ми можемо вважати зафіксовані на розкопі 1972 р на вулицях Героїв Трипілля – Хорива; Щекавицькій, 7/10; Скороди, 14. Саме вони можуть розглядатися як магістральні вулиці, напрямки яких дозволять у майбутній реконструкції Подолу означити брами міста тощо. Магістральні, або основні вулиці разом із другорядними або провулками складають собою основу планувальної структури будь якого міста – вуличну мережу. Саме вона є транспортними артеріями міста й основою для розмежування території на квартали та садиби.

Вулиці поділяються на дві групи за морфологією поверхні: мостові та ґрунтові. Серед зафіксованих мостових можна виділити комплекси зафіксовані на вул. Оболонська, 7 (1988 р.); Нижній Вал, 43 (1989 р.); Межигірська, 43 (1989 р.). Конструкція мостових складалася здебільшого з лаг у вигляді напівколод, кількістю від двох до чотирьох, на які перпендикулярно клали напівколоди або дошки настилу проїжджої частини. Останній кріпилися дерев'яними кілками, які наскрізь проникали через них, або здійснювалося кріплення методом врубки «в обло». Ширина лаг складала від 0,20 до 0,35 м.

Полеміка щодо незмінності вуличної мережі давньоруського часу до перепланування Подолу в 1811 р. продовжувалася декілька десятиліть. Але необхідно сказати, чому це перепланування сталося. За три дні з 9 до 11 липня 1811 р. Поділ перетворився на руїну, згоріли: магістрат, 1240 садиб, 3 монастирі, близько 20 церков, загинуло багато людей. Свідком тих страшних подій був відомий історик Києва Микола Закревський. На момент лиха він був шестирічним хлопчиком, його родина, що мешкала на Подолі також постраждала. Пізніше він так описував страшні картини паніки та мародерства, що назавжди закарбувалися у його пам'яті: «Двор наш, находившийся тогда на улице, называемой Черная грязь, на том самом месте, где теперь гостиница Флоровского монастыря. С трудом

мы могли пробираться в кривых и узких улицах, загроможденных мебелью, людьми, экипажами. Со всех сторон огонь и дым, шум и крик приводили меня в ужас».

Ця пожежа 1811 р. стала знаковою для Подолу – він розпрощався із середньовічним міським укладом. Під час відновлення міста проект А. Меленського (за яким ураховувалися основні елементи давньої забудови) було відкинуто владою й прийнято проект В. Гесте за яким передбачувалася класична забудова як у всіх містах Російської імперії.

Тому дуже важливим для нашого дослідження є джерело початку XIX ст. – карта Києва (Подолу) архітектора А. Меленського 1803 р., оскільки це одна з перших інструментальних карт, знята до катастрофічної пожежі 1811 р. Неодноразово висловлювалася думка про те, що даний план можна використовувати для реконструкції давньоруського планування Подолу Києва [13].

Аналіз зафіксованих відрізків вулиць і доріг дозволив виділити чотири групи: з повним збігом на мапі 1803 р.; зі збігом напрямку (тобто практично паралельне розташування); де не співпадає ні розташування, ні напрямок; співпадає розташування, але не співпадає напрямок.

Збіг досліджених відрізків давньоруських вулиць з вулицями на мапі 1803 р. (38 %) та збіг напрямків інших досліджених вулиць із вулицями початку XIX ст. (37 %), дозволяє вважати – з деякою мірою достовірності, – що вулична мережа Подолу Києва з давньоруського часу до пожежі 1811 р. залишалася, в основному, незмінною [14]. Такий консерватизм планувальної структури протягом кількох століть не є рідкісним явищем в археології давньоруських міст. Загально відомі розкопки Давнього Новгороду з багатоярусними мостовими, Рязані [15], Суздаля [16], Мінська [17] й інших міст. Археологічні дослідження підтвердили не тільки існування вулиць і доріг, але й незмінність їхнього розташування тривалий час. Звичайно, для того, щоб зробити остаточний висновок щодо сталості вуличної мережі Подолу Києва протягом вісімсот років, кожен випадок фіксації давньоруських вулиць необхідно розглядати ретельно, враховуючи дані археологічних й історичних досліджень «післямонгольського» та пізньосередньовічного періодів. Тим більше, що відомі приклади якщо не перепланування, то припинення функціонування вулиці вже в давньоруський час. Так, на вул. Сагайдачного, 18 у 1991 р. досліджена ділянка вулиці (чи провулку), садиби якої обабіч були огорожені від проїжджої частини парканом. Напрямок вулиці відповідає загальній орієнтації плану Подолу до 1811 р. Провулок функціонував у найбільш оформленому вигляді лише протягом XII ст., тому що будівля № 7 (датована XII–XIII ст.) перекриває паркан і виступає назовні (на проїжджу частину) приблизно на 1,5 м [18]. Тож дослідникам треба дуже обережно ставитися до тези про незмінність вуличної мережі з давньоруського часу до нового часу.

Таким чином, вулична мережа Подолу Києва пройшла шлях від формування на основі давнього рельєфу кінця IX – початку X ст., інтегруючи в собі давні дороги й узвози, що з'єднували Верхнє місто з Нижнім. Але на сьогодні катастрофа (і пожежа, і перепланування) змусила нас користуватися вуличною мережею 1811 р. На Подолі можна побачити всього єдине місце, де ми можемо спостерігати вуличну мережу, що збереглася з моменту формування – це сучасний провулок Хорива.

Джерела та література

1. Сагайдак М.А. Містобудування // Історія українського мистецтва: у 5-ти т. / голов. ред. Г. Скрипник ; ред. тому: Л. Ганзенко, Р. Забашта, Т. Трегубова, Ю. Коренюк ; НАН України, ІМФЕ ім. М.Т. Рильського. Т. 2: Мистецтво середніх віків. – К., 2010. – С. 390–426.
2. Сагайдак М.А. Актуальні питання зародження та формування раннього Києва // Магістеріум. Вип. 6: «Археологічні студії». – К. : «Стилос», 2001. – С. 8; *Він же*. Давньокіївський Поділ: Проблеми топографії, стратиграфії, хронології – К. : «Наукова думка», 1991 – С. 126; *Толочко П.П.* Массовая застройка Киева X–XIII вв. // Древнерусские города. М. : «Наука», 1981. – С. 93
3. Романчук С.П., Тараненко С.П. Досвід реконструкції давнього рельєфу та гідромережі // Міста давньої Русі : Збірка наукових праць пам'яті А.В. Кузи. – К. : «Стародавній Світ», 2014 – С. 331–338.
4. Комар О.В. «Боричев» і «Боричев увоз» Древнього Києва // Стародавній Іскористень і слов'янські гради. Т. 1. – Коростень, 2008. – С. 222.
5. Там само. – С. 221.
6. Сергеева М.С., Івакін, В.Г., Тараненко С.П. Археологічні дослідження на вул. Андріївський узвіз у 2011–2012 рр. // Могилянські читання 2012 року : 36. наук. пр. / Ред. Рада: В.М. Колпакова (відп. ред.) [та ін.]; НКПЗ. – К., 2013. – 480 с.
7. Комар О.В. Вказана праця. – С. 222.
8. Сагайдак М.А. Актуальні питання зародження... – С. 8.
9. Тарабардина О.А. Строительная древесина в средневеком Новгороде (по материалам Троицких XI и XII раскопов) // Новгород и Новгородская земля. История и археология : матер. науч. конф. Вып. 19. – Великий Новгород, 2005. – С. 133–134.
10. Тараненко С.П. Давньоруські дороги та вулиці з розкопок Подолу Києва // Болховітіновський щорічник 2009 ; Національний Києво-Печерський історико-культурний заповідник. – К., 2010. – С. 260–268.
11. Івакін В.Г., Пефтіць Д.М. Про археологічні дослідження Подільської постійно діючої експедиції влітку – восени 2006 р. за адресою: Київ, вул. Сковороди, 14 // Археологічні дослідження в Україні 2006–2007 рр. – К., 2009. – С. 14–17.
12. Taranenko S. Streets and Roads in Kyiv from the 10th to the 13th Century: Procedure of Identification // Straben und Platze. Ein archaologisch-historischer Streifzug. Monografien der Stadtarchaologie Wien. Band 7. – Wien, 2013. – P. 181–200.
13. Алфёрова Г.В., Харламов В.А. Киев во второй половине XVII века – К. : Наукова думка, 1982. – 160 с.
14. Тараненко С.П. Вказана праця. – С. 260–268; Taranenko S. Вказана праця. – P. 181–200.
15. Даркевич В.П., Борисевич Г.В. Древняя столица рязанской земли: XI–XIII вв. – М. : Крузь, 1995. – 448 с.
16. Седова М.В., Беленькая Д.А. Окольный город Суздаля // Древнерусские города. – М., 1981. – С. 98.
17. Загорульский Е.М. Возникновение Минска. – Минск, 1982. – 178 с.
18. Івакін Г.Ю., Козубовський Г.А., Герасимов Д.В. Дослідження по вул. Сагайдачного в Києві у 1991 році // Археологічні дослідження в Україні 1991 року. – Луцьк, 1993. – С. 37–38.

Тараненко С. Вулична мережа Подолу Києва: від формування до сучасності

У статті розглядаються етапи зародження та розвитку вуличної мережі Подолу Києва. Проведений аналіз дозволяє стверджувати, що початком формування може бути час регулярного заселення Подолу наприкінці IX – на початку X ст., й тривав її розвиток увесь давньоруський час. Кардинальні зміни трапилися після 1811 р., коли була перепланована вулична сітка, вид якої, здебільшого, зберігається дотепер.

Ключові слова: Київський Поділ, вулична мережа, давній рельєф, археологія.

Тараненко С. Уличная сетка Киевского Подола: от формирования до сегодняшнего дня

В статье рассматриваются зарождение и развитие уличной системы Подола Киева. Проведённый анализ позволяет утверждать, что началом формирования может быть период регулярного заселения Подола конца IX – начала X вв. Своё развитие она получила в древнерусское время. Кардинальные изменения произошли после 1811 г., когда уличная сеть была перепланирована и сохранилась, в основном, до наших дней.

Ключевые слова: Киевский Подол, уличная сеть, древний рельеф, археология.

Taranenko S. The street network of Kyiv Podil: from the beginning of formation to recent time

The paper deals with the beginning of formation and development of the street network in Podil. The beginning of its formation correlates with the time of peopling of Podil, late 9 – early 10 century. It was developed during the Ancient Russ time. Crucial transformations occurred after 1811, when the street network was re-planned and generally preserved in this state till recent time.

Key words: Kyiv Podil, street network, ancient landscape, archaeology.

[надійшло до редакції: 15.09.2014 р.]

УДК94(477.51)«17/18»:726.7

Олександр ТРИГУБ
(Чернігів)

З історії ремонтів будинку Колегіуму в Чернігові у ХІХ ст.

На території чернігівського Дитинця на залишках стародавнього валу височить ошатна споруда, відома в спеціальній літературі під назвою «будинок Колегіуму». Традиційно вважається, що саме тут знаходився у 1700–1776 роках навчальний заклад – чернігівський Колегіум. Однак давні джерела й останні дослідження науковців переконливо довели, що заняття учнів Колегіуму проводились не лише в цій будівлі, але й у інших приміщеннях, зведених з цією метою в південно-західній частині кафедрального Борисоглібського монастиря [19]. Сама ж споруда являла собою архітектурний комплекс, що формувався протягом ХVІІ–ХVІІІ ст. До його складу входили трапезна церква в ім'я Всіх Святих і сорокаметрова дзвіниця з церквою «под колоколы» на честь патронального святого гетьмана Івана Мазепи – Іоанна Предтечі. Чернігівський дослідник А.К. Адруг на підставі порівняльного аналізу дійшов висновку про причетність до зведення будинку Колегіуму відомого московського зодчого Д.В. Аксамитова [1, с. 71].

Після ліквідації Борисоглібського монастиря в 1786 р. необхідність у його архітектурному ансамблі, що розташовувався в самому центрі міста, зникла. Відтак, більша частина колишньої монастирської забудови була зруйнована, а споруди, що вціліли дістали нове призначення. Роботи з їх «перепрофілювання» проходили під наглядом чернігівського губернського архітектора А.І. Карташевського й асесора Будівельної експедиції Чернігівської казенної палати Р.І. Марковича.

У колишній трапезній Всіхсвятській церкві було вирішено облаштувати архів губернського правління та комору казенної палати. Як відзначив у своєму рапорті від 9 січня 1797 р. губернський скарбник О. Навроцький, в «бывшем архиерейском здешнем доме под трапезною имеется способный для хранения денежной казенной суммы каменной амбар» [12, арк. 1]. 8 травня того ж року було вирішено «к прежде отведенным двум кладовым отвести еще таковые же, и в оных, также и в прежде отведенных, укрепить окошки железными лучшими решетками, а в имеющихся при них для счету денег покоях, по подчинке, печь сделать, двери и к тому нужное должным порядком поисправит» [12, арк. 11 зв.]. Під час цих будівельних робіт у товщі стін споруди були виявлені потаємні ходи, про що 9 жовтня 1797 р. писав у своєму рапорті А.І. Карташевський: «подле кладовой губернского казначейства и приказа общественного презрения в стенах име-