

РОЗДІЛ I. ІСТОРІЯ УКРАЇНИ

УДК 902.26/904(477.5)

Юрій Моргунов
(Москва)

ЗАМЕТКИ О «РУССКОМ» ОТРЕЗКЕ ПУТИ КИЕВ-БОЛГАР

У статті уточнюється проходження торгівельного шляху, вивчення якого було розпочато Б.О. Рыбаковим. Вчений вважав, що сухопутні дороги йшли вододілами, де каравани рухались триденними перегонами, які склались із двох днів шляху й одного дня відпочинку під захистом укріплень. Дослідження О.П. Моці розширили час побутування траси, що дозволило суттєво уточнити маршрут. Літописні свідчення деталізують вододільну схему: від Києва траса йшла через Лыто-Бориспіль, Баршівку й верхів'я Суною. Далі вона могла пролягати через міста Прилук та Красн. Можливий також і рух поміж витоками Остра та Удаю до Білої Вежі й Глібля. Обидва варіанти виводили до вододілу Сейма й Сули, під контроль міст Зартий і Вир. Східніше ключовою фортецею був Курськ, звідки дорога йшла на північ. У цілому, маршрут шляху Київ-Болгар потребує нових досліджень, але існування вододільної давньоруської дороги не викликає сумнівів.

Ключові слова: *транс'європейський шлях, вододільна дорога, Київ, Болгар, караван, манзиль, днівка, Липове, Гочево, Зелений Гай.*

Историко-географические исследования порой заставляют возвращаться к некоторым вопросам, вызывавшим в литературе полемический резонанс. К ним относится гипотеза Б.А. Рыбакова о существовании во второй половине X в. караванной дороги Киев-Болгар. Сведения о ней исследователь извлек из карт и законченного в 1154 г. сочинения сицилийского географа ал-Идриси «Развлечение истомленного в странствии по областям». В этой работе была собрана разнообразная информация о Руси, полученная от купцов, путешественников и географов [24, с. 5, 14, 29; 25, с. 189]. Вероятность раннего существования трассы основана на том, что сведения о Руси восходили к труду Ибн Хаукаля «Книга путей и стран», написанном в 50-70-х годах X в. [9, с. 11, 102, 124]. Кроме того, в 60-е годы X в. активизировались взаимоотношения Киева с Болгаром [8, с. 96, 97; 18, с. 67].

О существовании «русского» отрезка этого пути известно давно: в летописных источниках есть отрывочные сведения о передвижении русских и половецких войск в конце XI-XII вв. между верховьями Сейма, Псла и Сулы. На этом основании В.Г. Ляскоронским были обоснованы общие принципы пролегания военных и торговых трасс. Большинство из них пересекало ориентированные перпендикулярно им левые притоки Днепра в нижних течениях водотоков: средние и верхние течения были залесены и содержали множество притоков. Для данной темы важнейшим стал вывод о тяготении подобных трасс к водоразделам, уменьшавшим количество переправ: там караваны были более уязвимы, а скорость движения уменьшалась [13, с. 1, 2].

По мнению Б.А. Рыбакова, преимущества этого отрезка пути также заключались в обходе лесных массивов и защищенности лесами со стороны кочевой степи. Не менее значимым стал проведенный исследователем расчет однодневного перехода на большие расстояния, округленно приближавшийся к 35 км. В соответствии с арабоязычными источниками, Восточный предел Руси делил трассу Болгар-Київ на два равных отрезка: каждый из них насчитывал по 10 остановок – «манзилей». Это походило на войсковые марши русских войск в XVIII-XIX вв.: после двух дней пути они останавливались на дневной отдых.

Следовательно, и ритм движения караванов слагался из двухдневного 70-километрового пробега и дневки под защитой укреплений. Часть стоянок с разной степенью надежности была локализована исследователем [25, с. 190, 194, 195]. Если принять его версию о прокладке пути во второй половине X в., то манзиль могли размещаться в небольших по размерам общинных укреплениях-убежищах завершающего этапа существования летописных северян (археологически это городища позднеероменской культуры) или рядом с ними.

В связи с началом «освоения» этих земель княжеской властью в конце столетия, теоретически, там могли появиться и русские укрепления. Но это дискуссионный вопрос, поскольку массовое возведение русских крепостей на территории ассимилированных северян началось во второй половине – конце XI в.: оно было вызвано активизацией половецких набегов и участием степняков в русских междоусобных войнах.

Итак, размещение первой остановки Б.А. Рыбаков приурочил к верховьям р. Супой, расположенным приблизительно в 105-130 км от Киева. Там отсутствуют древности конца X в., как и на месте второй остановки (через 71 км) в летописном г. Прилуке, известном с 1085 г., или в Переволоке 1092 г. (еще 16 км), где наличие городища только предполагается. Следующий, 60-километровый отрезок исследователь продолжил до летописного г. Ромен 1113 г. Но далее нарушил обоснованные им особенности пролегания караванных путей, выводя подобную трассу опасным левым берегом Сулы к ее верховьям, где автор гипотезы разместил с. Межиричи (на самом деле село располагается южнее). Ошибочность этого нарушения принципа пролегания торгового пути отмечал А.П. Моця [20, с. 32]. Вероятно, это отклонение было навеяно движением Владимира Мономаха к Вырю в 1113 г. [10, с. 250], но то был войсковой рейд, позволявший не опасаться нападения степняков (рис. 1).



Рис. 1

Восточнее за дневки исследователь принял позднеероменские укрепления Белогорье-Горналь и Гочеве на Верхнем Псле. В Горнале близ северянской крепости, уничтоженной князем Святославом по пути в Хазарию, в XII в. существовали селища, курганный могильник и, вероятно, крепость Фагор [18, с. 119-124]. Оттуда до ближайшей точки водораздела пролегалo приблизительно 20 км, т.е. каравану требовался день пути для устройства дневки и возвращения на прежнюю дорогу.

Гочевский комплекс состоит из двух укреплений, селища и могильника. На городище Крутой Курган позднеероменские напластования и сооружения перекрыты валом, содержащим только лепную керамику [31, с. 90; 19, с. 124-134]. Возможно, крепость также была разрушена Святославом. Укрепление Царский Дворец возникло как северянский форпост, и в XII в. было возобновлено [27, с. 162-167]. С учетом луки течения Псла, Горналь и Гочеве составляют 50 км, но прямое сообщение между ними затруднено расчлененным береговым ландшафтом и шестью правыми притоками реки. Их пришлось бы форсировать или обходить по слишком широкой дуге, а для отхода караванов от водораздельного маршрута к Гочеву (27 км) им пришлось бы потерять два дня пути.

Произвольно обозначен манзиль в Обояни (там нет древнерусских укреплений), а далее трасса проложена в направлении городищ боршевской культуры Верхнего Дона.

Впрочем, в более ранней работе исследователь склонялся к отклонению пути от Ромена к летописному Донцу [24, с. 40; 25, с. 193, 194]. Таким образом из перечисленных пунктов на роль манзильей могли бы подойти лишь городища в Ромнах, Горнале и Гочеве, содержащие синхронные культурные напластования, но их размещение противоречит принципам пролегания караванных путей.

Вопросы возникают и в связи с авторским акцентом на необходимость отдыха в укрепленных поселениях, а для ежедневных ночлегов купцов меры безопасности, похоже, не волновали. О ночлегах караванов под открытым небом упоминалось в записках многих землепроходцев. Так, безостановочные переходы посольства Ибн-Фадлана длились до 15 дней. На пути Гийома де Рубрука случалось непрерывное движение сроком до 70 дней. Порой и Марко Поло обходился без дневок в населенных пунктах до 40 дней подряд. Поэтому путешественники запасались водой, продовольствием и кормом для скота. Отсюда возникло понятие о «больших» и «небольших» дневных переходах [6, с. 59, 60; 23, с. 104, 108, 154, 183, 192; 22, с. 3, 23-30, 28, 30, 36, 72; 9, с. 126].

Для дальних переходов купцы объединялись в крупные караваны, позволявшие содержать больше охраны. Так, арабское посольство в Болгар насчитывало пять тысяч человек и включало вооруженный отряд, особо востребованный при форсировании рек. О необходимости сопровождения писал и Марко Поло [6, с. 63, 65; 22, с. 120]. По источникам и литературе известна защита стоянок «табором», когда войско или караванчики с тягловым скотом размещались внутри кольца из груженых повозок [3]. Подобная «ограда» избавляла путников от поисков крепостей каждый третий день и уклонения от маршрута.

Поэтому основанная на вторичных показаниях ал-Идриси стандартность трехдневных переходов вызывает определенные сомнения. Думается, коль торговые пути проходили по безлюдной местности, караванам требовалась самодостаточность в плане пропитания, охраны и ремонта повозок. Они не должны были слишком зависеть от крепостей, а совершать переходы с остановками, когда того требовал случай. В худшем случае расстояния между манзиями могли диктовать особенности рельефа местности, наличие естественных преград, источников воды и т.д. Но это только недоказуемое предположение, поэтому продолжим экскурс, связанный с гипотезой Б.А. Рыбакова, заложившего основу новых взглядов на сущность и легитимность самого существования южнорусских сухопутных путей.

В 1989-1991 гг. совместной экспедицией А.П. Моцы и А.Х. Халикова было проведено археологическое обследование маршрута Булгар-Киев. «Русский» участок пути изучался А.П. Моцей: в законченном виде результаты его изысканий изложены в совместной монографии [17]. При локализации размещения вероятных ночевоч-манзильей исследователь руководствовался синхронностью «подорожных» археологических комплексов, разделенных более или менее равными расстояниями. Дневки он также связывал с укреплениями, сопровождавшимися значительными курганными могильниками. Из первой, менее достоверной редакции «Истории» В.Н. Татищева, исследователь извлек сведения о торговом договоре Владимира Святославича с Болгаром в 1006 г. Это позволило автору привлечь более поздние археологические материалы, свидетельствующие о реальном и длительном существовании торгового пути. Примем эту гипотезу за следующий этап существования трассы с узловыми «караван-сараями».

Днепровская переправа действительно могла осуществиться у Выдубичей через упомянутый под 1177 г. брод при устье р. Лыбедь [7, с. 604]. Продолжение пути может маркировать движение в Москву посольского каравана антиохийского патриарха Макария (середина XVII в.). Лесной дорогой он миновал Бровары и мимо с. Гоголева, где известны невыразительные остатки древнерусского укрепления, и свернул к современному с. Русанов [1, с. 81-93]. А.П. Моця приурочил первую через 55 км стоянку к размещенному в селе на трубежском броду незначительному городищу конца XI-XIII вв.: размеры его площадки

всього 0,22 га. Отрезок пути очень извилист из-за заболоченных истоков и поймы р. Красиловки (правый приток Трубежа). Существование домонгольской дороги через живо описанные П. Алеппским лесные дебри ничем не подтверждено (рис. 2).

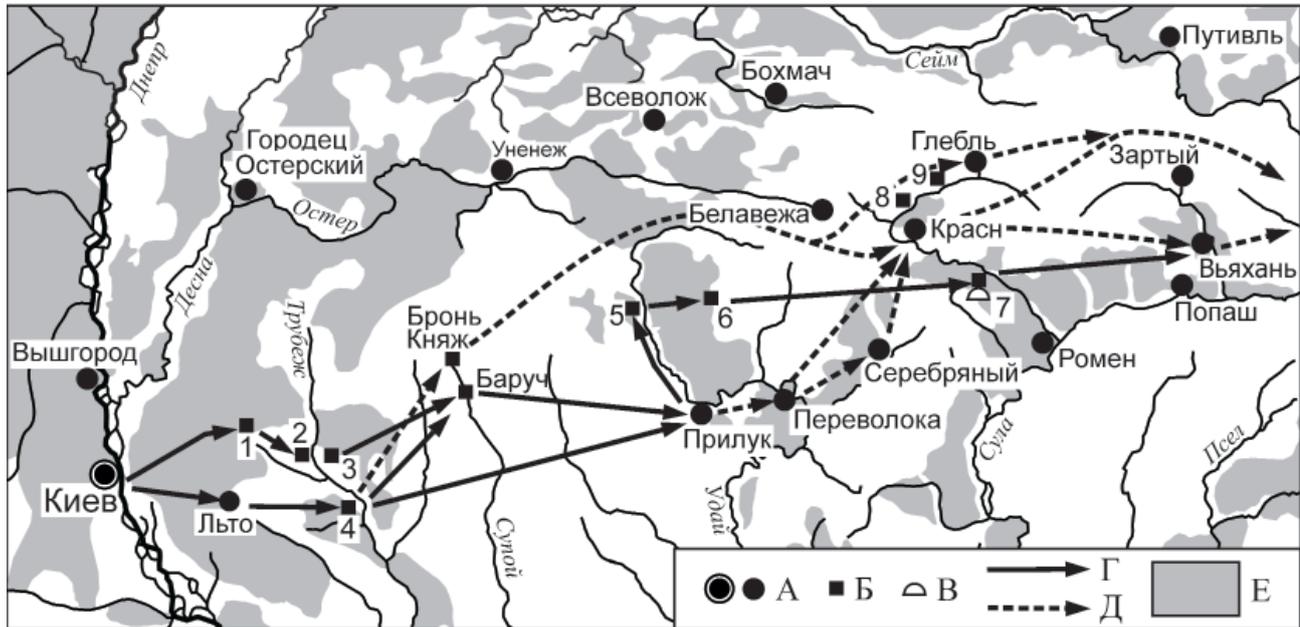


Рис. 2

Все же, этот вариант подкупает тем, что через 4 км, за бродом, содержатся остатки синхронной крепости в с. Перемога (Ядловка). Далее А.П. Моця выстроил путь до островного городища у с. Петровка (конец XI-XIII вв.) на р. Супой [17, с. 91-95]. Пересечение реки верно подмечено исследователем, но в прошлом был более известен размещенный в 4 км к северу брод у городища в с. Новый Быков. Там пролегла существующая поныне древняя дорога, которой воспользовался и караван патриарха Макария. Расстояние от Перемоги до обоих городищ составляет 34 км. Следующее укрепление, расположенное в 70 км к востоку, это возведенный на удайском броду летописный г. Прилук.

В предшествующей работе исследователь допускал вариант первой части караванного пути через расположенную в 57 км от Киева Барышевку, а затем к Прилуку, до которого 90 км [17, с. 132]. Далее исследователь резко отклонил направление магистрали на северо-запад к с. Монастырище на р. Удай: пункт размещен почти на половине дороги (35 км) к черниговскому Уненежу-Нежину. Поворот не вполне оправданный: исследователя заинтересовал островной памятник, конструктивно сходный с Русановым и Петровкой. В свое время мной там были обнаружены лишь напластования XVII-XVIII вв. В полевых отчетах А.В. Шекуна и А.П. Моци также нет иллюстраций, отражающих наличие в Монастырище древнерусских материалов [14, с. 11; 19, с. 5; 30, с. 22]. Думается, что это лишь досадное недоразумение, исправленное исследователем в следующей работе [20, с. 38].

От Монастырища исследователь провел широтно ориентированную линию к селам Парафиевка и Южное в бассейне р. Смош (40-45 км), а затем к Липовому (35 км), известному своим курганным могильником и городищем начала XII – середины XIII вв. [18, с. 95-107]. В конце XIX в. от городища следовал «к реке и вдоль ее ряд тонких, сравнительно с нынешними палями, свай» [12, с. 409, 410]. Но путь к Липовому тупиковый: пойма реки сильно заболочена, брод не фиксируется.

Тем не менее, А.П. Моця проложил прямой путь (56 км) от Липового к летописному Вяханю на р. Терн [17, с. 107]. Думается, если бы путники оказались в Липовом, им пришлось бы возвратиться к броду в Красном Колядине (11 км), и ехать по степи междуречья Ромена и Терна (около 70 км). Далее вслед за Б.А. Рыбаковым, новейший исследователь обозначил трассу от Вяханя степью к с. Зеленый Гай на Псле (55 км) с промежуточной дневкой в с. Жовтневое (?) на р. Локне [17, с. 110-119] (рис. 3).

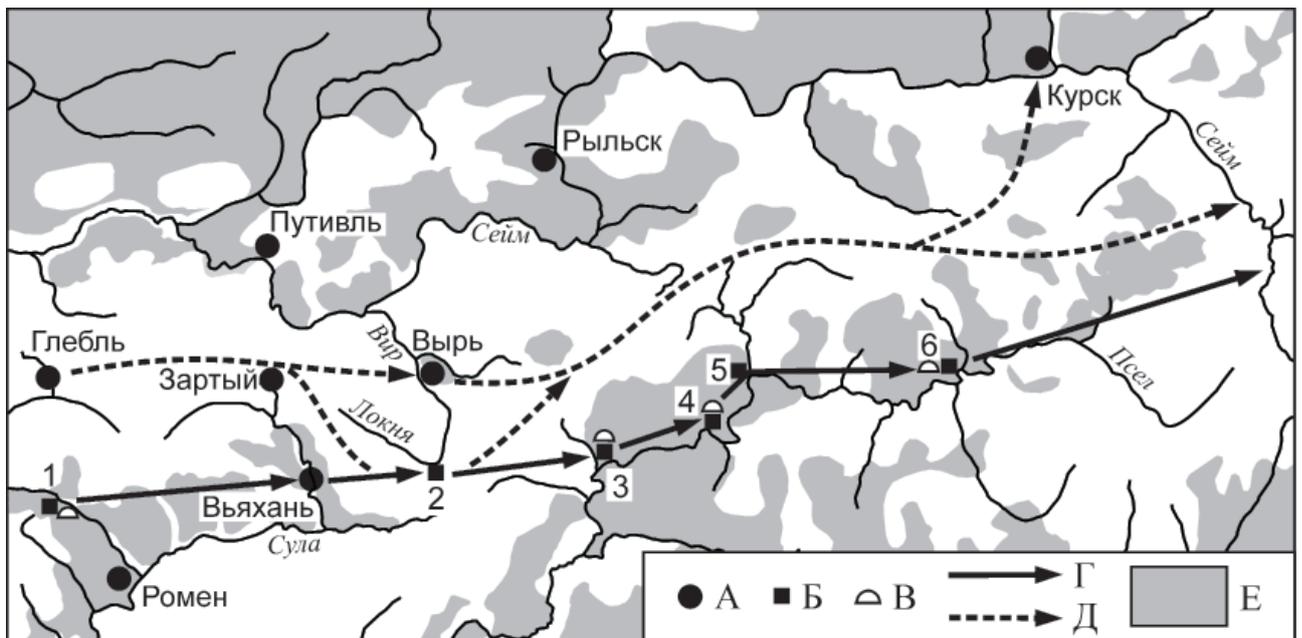


Рис. 3

Привлечение Зеленого Гая отличает новую реконструкцию этого участка от предшествующей. Комплекс включает остатки двух форпостов, селища и могильники. На Большом городище северянские укрепления были разрушены на рубеже X-XI вв., в XII в. возникло древнерусское селище, а затем и новая крепость. Возможно, ей синхронно и Малое городище [29, с. 85, 86]. Сложность отождествления их с «караван-сараям» заключается в приблизительно 17-километровом расстоянии памятников до ближайшей точки водораздела Сейма и Псла. Следовательно, для однодневного отдыха под защитой укреплений купцам приходилось бы сворачивать с дороги и тратить лишний день на путь к манзилу и обратно.

Построения А.П. Моци, существенно уточнившие суждения предшественника, все же вызывают ряд новых вопросов. Так, количество курганов принято им за весомый индикатор значимости памятников, хотя в лесостепи невысокие курганы в подавляющем большинстве сохранились лишь под пологом лесов. Они чудом уцелели в безлесном Липовом, но и там относительно недавно значительная часть могильника уничтожена переносом колхозных служб на плато. Анализ хронологии совершения курганных захоронений и появления грунтовых погребений привели исследователя к выводу о затухании жизни на укреплениях в середине – второй половине XII в. Думается, что угасание курганной обрядности скорее связано с христианизацией, вызвавшей появление нового обряда в Зеленом Гае и Гоче. Выводу противоречит и обилие керамики XII-XIII вв. в напластованиях городищ Липовое и Зеленый Гай. Новейшие раскопки Царского Дворца показали, что жизнь там продолжалась даже после монгольского нашествия [14, рис. 3; 11; 19, рис. 42; 27, с. 167; 28, альбом].

Представления автора новой трактовки пролегания торгового пути навеяны его стремлением сблизить исследованные им памятники с северными открытыми торгово-ремесленными поселениями (ОТРП) и европейскими «виками» [17, с. 174, 175]. Археологические комплексы со значительными открытыми поселениями действительно размещались на русском пограничье и могли быть связанными с древними путями. Но дружинные захоронения известны лишь в Гоче. ОТРП действительно сопровождалось городищами X – середины XI вв., но лесостепные городища не синхронны обширным открытым поселениям северян.

Аналогии с ОТРП противоречит и то, что в левобережных археологических комплексах ремесленное производство представлено лишь железными и керамическими шлаками. Свидетельства торговых связей ограничены обычными для древнерусских памятников обломками овручского шифера. Лишь в Горнале есть единичные арабские

монеты и их имитации, встречена и монета-подвеска епископа Бертольта. Только в Гочево обнаружено небольшое количество предметов христианской символики и личного благочестия. В курганных погребениях нет и признаков резкого социального расслоения, отсутствуют присущие ОТПП денежные клады и дорогие импортные изделия. Отчасти это может объясняться незначительным объемом раскопчных работ на поселениях, но при множестве исследованных погребений признаки ОТПП неминуемо сказались бы.

Попробуем уточнить гипотезу о водораздельной трассе. Этот путь упомянут в «Житии Феодосия Печерского»: в юности он три недели шел за купеческим караваном из Курска в Киев [5, с. 79]. Этот путь, как по водоразделу, так и через Выхань, Красный Колядин, Прилуки и Борисполь, составляет около 450 км, – около тринадцати дней безостановочной дороги. Если к ним добавить 6 суточных стоянок после каждого двухдневного перехода, движение могло длиться 19 дней, что близко к житийному времени пути. Это подтверждает, что купцы устраивали дневные стоянки при движении на дальние расстояния, но о заходе в населенные пункты источник 80-х годов XI в. умолчал.

Разобьем этот путь на отрезки, соответствующие упоминавшимся в источниках летописным пунктам.

На мой взгляд, после днепровского брода наиболее вероятно направление, через 45 км выведившее к Лыто-Борисполю. Там в приднепровские леса внедрился степной клин, почти вдвое сокращавший опасный путь из столицы через приднепровские дебри. В 1115 г. в устье этой «воронки» раздумья остановили князя Бориса Владимировича. Для его убийства викинг Эрик затратил световой день конного движения из Киева [26, с. 98]. К 1074 г. на Лыто существовал монастырь, в 1117 г. Владимир Мономах заложил там церковь [7, с. 177, 285; 10, с. 187, 294]. При выделении в середине XI в. Переяславской земли Киев оставил за собой лесную приднепровскую полосу, ограниченную киевским Городцом, Лыто и Саковым. Летописные сведения о событиях 1147, 1149 и 1152 гг. показывают, что у Лыто перекрещивались пути из Киева и Переяславля через верховья Супоя в Суздаль, а также из северных земель в Киев и Переяславль [7, с. 344, 345, 354, 378; 10, с. 315, 316, 335]. От Лыто в верховья Супоя трасса могла следовать через трубежский брод у Барышевки (26 км), где вероятны остатки городища. Расстояние оттуда до Прилука насчитывает 82 км.

Согласно оценке Б.А. Рыбакова, следующей стоянкой могли быть и верховья Супоя. В «Поучении» Владимира Мономаха живо описаны тревожные события 1085-1087 гг., когда черниговскому князю приходилось отбивать набеги на Переяславскую землю, принадлежавшую его малолетнему брату Ростиславу. В 1085 г. Мономах из Переяславля через Супой ходил к Белой Веже и Прилуку, затем громил половцев у Красна [10, с. 248, 249]. В 1136 г. черниговские Ольговичи воевали на Суле и близ Переяславля, сожгли Устье, а приближение киевского князя Ярополка заставило их отступить к верховьям Супоя [7, с. 297-299; 10, с. 303, 304]. По дороге на Переяславль в 1149 г. Юрий Долгорукий из земли вятичей прошел мимо Ярышева (?), у Белой Вежи месяц ждал половецкую помощь и дождался ее на Супое [7, с. 356, 376-378]. Туда же приходили на мир половцы в 1154 г.: «сташа по Дубницю оли до верх Супоя» [7, с. 481; 10, с. 346]. В том же районе, близ Серебряного и Баруча степняки воевали в 1174 г. [7, с. 569].

Верховья этой реки размещены в центре маловодного массива слабозасоленных черноземов с галофильной растительностью, где экстенсивное пахотное земледелие и выпас крупного рогатого скота невозможны. Но полукочевому коневодству и овцеводству лугово-солончаковая растительность не мешала, а даже способствовала. Это обширный регион площадью около 13 тыс. км² был обособлен от районов русского расселения с иным способом ведения хозяйства. Там известно только два размещенных рядом городища, соответствующих летописному упоминанию под 1125 г. Баруча и Бронь Княжа, это Петровка и Новый Быков. Барышевку отделяло от них 37 км незаселенной степи. Устройство лучше сохранившейся Петровки не характерно для древнерусской фортификации: ее островной строй с опорой на неприступное в безморозную пору болото соответствует типу двухрядно-

концентрических укреплений «перяславских» торков. Его ближайшей аналогией является городище летописного Вьяхана, имя которого имеет тюркское происхождение [16, с. 24-28]. Вышесказанное объясняет, почему это малолюдное плато столь часто использовалось в качестве стоянки или плацдарма по дороге в Переяславль.

С учетом выводов предшественников, привлечение письменных источников позволяет предложить две версии продолжения караванного пути от верховьев Супоя. Одна из них учитывает существование дорог между соседними городами. Это путь в направлении Прилука (51 км) и далее к броду на р. Ромен у с. Красный Колядин: через него следовал направлявшийся к Путивлю патриарх Макарий. В этом селе размещается городище летописного г. Красна 1086 г., содержащее позднероменские и древнерусские напластования. От Красна открывалась ровная степная дорога междуречьем Ромена и Терна. Это направление также могло следовать в Красн через летописную Переволоку (20 км) и далее междуречьем левых удайских притоков Смош и Лысогор (46 км), или с заходом в летописный Серебряный (18+35 км).

Другая версия более «водораздельна». От Нового Быкова трасса могла пролегать в направлении Белой Вежи между истоками Остра и Удая, где не было бифуркационных болот. В XVII в. проходивший там «великий тракт» следовал правым берегом р. Ромен мимо городищ Гайворон и Великий Самбор к летописному Глеблю. Он соединял северную Малороссию с Южной, а в XVIII в. была обращен в почтовую дорогу [11, с. 288; 21, с. 181].

В итоге оба варианта выводили купцов на плато междуречья Сейма и верхних притоков Сулы. Близ него обнаружены общерусские открытые поселения конца X-XI вв., существовавшие задолго до появления укреплений в Великом Самборе, в летописных Глебле, Зарытом (Зартые) и Вьяхане. Их возникновение на далекой окраине Руси в зоне ее контактов с северянами можно объяснить только необходимостью обслуживания наезженного пути. Им в 1147 г. к Попашу через Курск, Вырь, Вьяхань двигались войска сына Юрия Долгорукого Глеба и Ольговичей, затем бежавшие к Глеблю [7, с. 355-359]. Этот город стоял на единственном броду через бифуркацию истоков заболоченных речушек Торговицы и Куколки, соединявших Ромен и Сейм. Он контролировал путь на Чернигов и был первым черниговским городом для следовавших от верховий Сулы. В обратном порядке в 1160 г. двигался туровский князь Юрий Ярославич на Путивль: жители Выря не пустили его, он вернулся в Зартый, и снова – к Вырю [7, с. 505].

Как известно, активное укрепление посульского рубежа началось с юга, где пролегал широкая полоса степных дорог. Поэтому степняки были вынуждены постепенно перемещать трассы вторжений к северу, и в 1113 г. через горловину «степного коридора» между верховьями Сейма и Псла ханы Аепа и Боняк появились у Выря. В XII в. он стал важнейшей подорожной крепостью: р. Вир с ее верховьем, – р. Локней, почти полностью перегораживали междуречье. В 1127 г. к черниговскому князю Всеволоду Ольговичу пришли Селук с Ташем и стали «оу Ратьмирѣ дубровы за Выремель», но их послы были перехвачены на Локне. Ее мог контролировать и Вьяхань, размещенный всего в 14 км, и его пригород, сторожевой форпост Бабаково (12 км) [7, с. 276, 290, 291; 10, с. 250, 296, 297]. К Вырю приходили степняки и в 1160 г. для поддержки киевского князя Изяслава Давыдовича [7, с. 505, 506].

В дальнейшем этот выводивший из степей участок трассы претерпел значительное усложнение целой сетью крепостных сооружений: недаром в «Слове о полку Игореве» он назван «полю воротами» [2, с. 84-87]. Возможно, этим объясняется неудача воинства хана Гзака в 1185 г.: вместо ожидаемого в Посеймье «полона собранного», ему удалось разграбить лишь несколько сел и сжечь путивльский острог.

Близ выхода из «степного коридора» ключевой крепостью был Курск, откуда следовала дорога на север. Не исключено, что этой дорогой в 1015 г. в Киев добирался ростовский князь Борис. И на время он избежал несчастья: его брат, муромский князь Глеб, спускался по Днепру и был убит под Смоленском. Осенью 1068 г., после половецкой победы над братьями Ярославичами на Летском поле, переяславский князь Всеволод бежал этой дорогой в удаленный

от половецких военных путей Курск, сына же отослал дальше от опасности, «сквозь вятичѣ» в далекий Ростов. В 1095 г. сын Владимира Мономаха Изяслав из Курска уходил на княжение в Муром [10, с. 229, 247]. Вероятно, эти сведения позволили М.С. Грушевскому предположить, что караванная дорога на Болгар проходила через Курск [4, с. 294].

Действительно, от Гочева до следующего более или менее материального «манзиля» у Животинного городища на р. Воронеж [17, с. 134-136] недопустимо большое расстояние. По прямой оно насчитывает около 300 км и содержит множество рек и ручьев; не отличается удобством и дальнейшее движение караванов в направлении Болгара. Думается, что проблематика караванного пути Киев-Болгар требует дальнейших исследований. На данный момент сомнений не вызывает лишь существование водораздельной древнерусской трассы, частично маркировавшей демаркацию переяславских и чернигово-северских пределов. Конечно, далее путь мог функционировать при жизни Владимира Святославича на протяжении действия его договора с Волжской Болгарией, но сведений о его дальнейшей судьбе пока не прибавилось.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

1. Алеппский П. Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию в половине XVII века, описанное его сыном, архидиаконом Павлом Алеппским / П. Алеппский ; пер. с арабского Г. Муркоса. – Вып. 2. Москва : универс. типогр., 1897. – 202 с.
2. Бородин Г.В. К вопросу о переяславско-черниговском пограничье с кочевой степью в конце XI – середине XIII вв. / Г.В. Бородин, Ю.Ю. Моргунов // Археологія та історія Північно-Східного Лівобережжя (I – початок II тис.). – Зб. наук. праць. – Редкол.: Л.С. Латишева (голова) та ін. – ІА НАНУ, Глухів: РВВ ГДПУ, 2003. – С. 75-93.
3. Голубовский П.В. С какого времени можно проследить на юге Руси способ защиты табором / П.В. Голубовский // Труды XI Археологического съезда в Киеве. – Под ред. П.С. Уваровой и С.С. Слуцкого. – Т. 2. – Москва : Печатня А.И. Снегиревой, 1902. – С. 72-79.
4. Грушевський М.С. Історія України-Руси: в 11 т., 12 кн. / М.С. Грушевський. // Редкол.: П.С. Сохань (голова) та ін. – Т. I. – Київ: Наукова думка, 1994 (Пам'ятки іст. думки України). – 736 с.
5. Житие Феодосия Печерского / Успенский сборник XII-XIII вв. – Отв. ред. С.И. Котков. – Москва: Наука, 1971. – 752 с.
6. Ибн-Фадлан. Путешествие Ибн-Фадлана на Волгу / Пер. и коммент. А.П. Ковалевского. – Под ред. И.Ю. Крачковского. – Москва; Ленинград: Изд. АН СССР, 1939. – 228 с.
7. Ипатьевская летопись (Полное собрание русских летописей. Т. 2). – [2-е изд.]. – Под ред. А.А. Шахматова. – Москва: Языки славянской культуры, 2001. – 938 с.
8. Калинина Т.М. Сведения Ибн Хаукаля о походах Руси времен Святослава / Т.М. Калинина. – (Древнейшие гос-ва на терр. СССР. Материалы и исслед. 1975 г.). // Отв. ред. В.Т. Пашуто. – Москва: Наука, 1976. – С. 90-101.
9. Коновалова И.Г. Восточная Европа в сочинении ал-Идриси / И.Г. Коновалова (Древнейшие источн. по ист. Вост. Европы). – Отв. ред.: В.Л. Янин. – Москва: Восточная литература РАН, 1999. – 254 с.
10. Лаврентьевская летопись (Полное собрание русских летописей. Т. 1) [2-е изд.]. – Под ред. Е.Ф. Карского. – Москва: Языки славянской культуры, 2001. – 496 с.
11. Лазаревский А.М. Описание Старой Малороссии. – Т. 3 : Прилуцкий полк. – Киев: Типогр. К.Н. Милевского, 1893. – 426 с.
12. Ляскоронский В.Г. Городища, курганы и длинные (змеевые) валы, находящиеся в бассейне р. Сулы // Труды XI Археологического съезда в Киеве. – Т. 1. – Под ред. П.С. Уваровой и С.С. Слуцкого. – Москва: Типогр. Г. Лисснера и А. Гешеля, 1901. – С. 404-458.
13. Ляскоронский В.Г. Русские походы в степь в удельно-вечевое время и поход кн. Витовта на татар в 1399 г. // В.Г. Ляскоронский / Журнал министерства народного просвещения / Новая серия, часть 8 : март. – Санкт-Петербург: сенатская типография. 1907. – С. 1-37.
14. Моргунов Ю.Ю. Отчет о работе Посульской разведочной группы ИА АН СССР в 1980 г. на территории Сумской, Черниговской и Полтавской областей УССР / Ю.Ю. Моргунов // НА ИА НАНУ. – Фонд экспедиций. – Д. 1980/65. – 42 с.
15. Моргунов Ю.Ю. Древнерусские городища течения р. Ромен / Ю.Ю. Моргунов // Краткие сообщения Ин-та археологии. – 1983. – Вып. 175. – С. 73-82.
16. Моргунов Ю.Ю. Еще раз о «переяславских торках» / Ю.Ю. Моргунов / Российская археология. – 2000. – № 1. – С. 23-36.
17. Моця А.П. Булгар-Киев. Пути-связи-судьбы / А.П. Моця, А.Х. Халиков // Отв. ред: П.П. Толочко. – К.: ІА НАНУ, 1997. – 191 с.

18. Моця А.П. Новые сведения о торговом пути из Булгара в Киев / А.П. Моця // Земли Южной Руси в IX-XIV вв. (история и археология): сб. научн. трудов. – Отв. ред.: П.П. Толочко. – К.: Наукова думка, 1985. – С. 131-133.
19. Моця А.П. Отчет об археологической разведке по пути «Киев-Болгар» в 1990 г. / А.П. Моця // НА ИА НАНУ. Фонд экспедиций. – Д. 1990/28в.
20. Моця О.П. Шляхи часів Київської Русі: темпи руху на «путях» / О.П. Моця // Археологія. – 2010. – № 2. – С. 30-41.
21. Оппоков Е.В. Речные долины Полтавской губернии / Е.В. Оппоков. – Ч. 2. – Санкт-Петербург: Типогр. товарищества худож. печати, 1905. – 437 с.
22. Поло М. Книга о разнообразии мира / Марко Поло. – Пер. И.М. Минаева. – М.: Эксмо, 2006. – 145 с.
23. Рубрук Г. Путешествие в восточные страны в лето Благодсти 1253 / П. Карпини, Г. Рубрук // Путешествия в восточные страны Плано Карпини и Рубрука. – Пер. А.И. Малеина. – Под ред. Н.П. Шастиной. М.: Гос. издат. географич. лит-ры, 1957. – 272 с.
24. Рыбаков Б.А. Русские земли по карте Идриси 1154 года // Б.А. Рыбаков // Краткие сообщения Института истории матер. к-ры. – 1952. – Вып. 43. – С. 3-44.
25. Рыбаков Б.А. Путь из Булгара в Киев / Б.А. Рыбаков // Древности Восточной Европы. – Отв. ред.: Л.А. Евтюхова. – (Серия: Матер. и иссл. по археологии СССР. – № 169). М.: Наука, 1969. – С. 189-196.
26. Рыдзевская Е.А. Древняя Русь и Скандинавия в IX-XIV вв. / Е.А. Рыдзевская // Древнейшие государства на территории СССР. Матер. и иссл. – Под ред. В.Т. Пашуто. – М.: Наука, 1978. – 240 с.
27. Стародубцев Г.Ю. Охранные исследования гочевского археологического комплекса в 1994-2005 гг. / Г.Ю. Стародубцев // Русский сборник. – Труды кафедры ист. древности и средневековья Брянского госуниверситета им. И.Г. Петровского. – Вып. 2-3. – Брянск: РИО БГУ, 2006. – С. 162-169.
28. Сухобоков О.В. Отчет о раскопках роменско-древнерусского комплекса памятников у с. Зеленый Гай Сумского района и обл. в 1983 г. / О.В. Сухобоков, А.П. Моця // НА ИА НАНУ. Фонд экспедиций. – Д. 1983/38а.
29. Сухобоков О.В. Давньоруські пам'ятки поблизу хутора Зелений Гай Сумської області / О.В. Сухобоков, О.П. Моця // Археологія. – 1987. – № 58. – С. 83-94.
30. Шекун А.В. Отчет Черниговской археологической разведочной экспедиции 1980 г. / А.В. Шекун // НА ИА НАНУ. Фонд экспедиций. – Д. 1980/89.
31. Шинаков Е.А. Население верхнего течения реки Псел в XI-XII вв. (по материалам Гочевского археологического комплекса) / Е.А. Шинаков // Вестник Московского университета. – Серия 8. – История. – 1982. – № 2. – С. 90-97.

REFERENCES

1. Aleppskiy P. Puteshestvie antiokhiyskogo patriarkha Makariya v Rossiyu v polovine XVII veka, opisannoe ego synom, apkhidiakonom Pavlom Aleppskim / P. Aleppskiy ; per. s arabskogo G. Murkosa. – Вып. 2. Moskva : univers. tipogr., 1897. – 202 s.
2. Borodin G.V. K voprosu o pereyaslavsko-chernigovskom pogranchiye s kochevoy stepiy v kontse XI – seredine XIII vv. / G.V. Borodin, Yu.Yu. Morgunov // Arkheologiya ta istoriya Pivnichno-skhidnogo Livoberezhzhyha (I – pochatok II tys.). – Zb. nauk. prats. – Redkol.: L.S. Latsysheva (golova) ta in. – IA NANU, Glukhiv : RVV GDPU. – S. 75-93.
3. Golubovskiy P.V. S kakogo vremeni mozjno prosledit na yuge Rusi sposob zashchity taborom / P.V. Golubovskiy // Trudy XI arkheologicheskogo sezda v Kiyeve. – Pod red. P.S. Uvarovoy i S.S. Slutskogo. – T. 2. – Moskva : pechatnia A.I. Snegirevoy, 1902. – S. 72-79.
4. Grushevskiy M.S. Istoriua Ukrayiny-Rusi : v 11 t., 12 kn. / M.S. Grushevskiy. // Redkoll. : P.S. Sokhan (golova) ta in. – T. 1. – Kiev : Nauk. dumka, 1994. (Pamyatki ist. dumki Ukrainy). 736 s.
5. Zhitie Feodosiya Pecherskogo / Uspenskiy sbornik XII-XIII vv. – Отв. ред. S.I. Kotkov. – Moskva : Nauka, 1972. – 752 s.
6. Ibn-Fadlan. Puteshestvie Ibn-Fadlana na Volgu / Per. i comment. A.P. Kovalevskogo. – Pod red. I.Yu. Krachkovskogo. – Moskva ; Leningrad : izd.: AN SSSR, 1939. – 228 s.
7. Ipatievskaiy letopis (Polvoe sobranie russkikh letopisey. T. 2). – [2-e izd.]. – Pod red. A.A. Shakhmatova. – Moskva : Yuzyki slavyanskoy kultury, 2001. – 938 s.
8. Kalinina T.M. Svedeniya Ibn Khaukalya o pokhodakh Rusi vremen Svyatoslava / T.M. Kalinina. – (Drevneyshie gosudarstva na territorii SSSR. Materialy I issledovaniya 1975 g. // Отв. ред. V.T. Pashuto. – Moskva : Nauka, 1976. S. 90-101.
9. Konovalova I.G. Vostochnaya Evropa v sochinenii al-Idrisi / I.G. Konovalova. – (Drevneyshie istochniki po ist. Vostochnoy Evropy). – Отв. ред. V.L. Yanin. – Moskva : Vostochnay literature RAN, 1999. – 254 s.
10. Lavrentievskay letopis (Polvoe sobranie russkikh letopisey. T. 1). – [2-e izd.]. – Pod red. E.F. Karskogo. – Moskva : Yuzyki slavyanskoy kultury, 2001. – 496 s.
11. Lazarevskiy A.M. Opisanie Staroy Malorossii. – T. 3 : Prilutskiy polk. – Kiev: tipogr. K.N. Milevskogo, 1893. – 426 s.

12. Lyaskoronskiy V.G. Gorodishcha. kurgany I dlinnye (zmeevye) valy, nakhodyashchitsya v basseine r. Suly // Trudy XI arkheologicheskogo sezda v Kiyeye. – T. 1. – Pod red. P.S. Uvarovoy i S.S. Slutskogo. – Moskva : tipogr. G. Lissnera I A. Geshelya. – 1901. – S. 404-458.
13. Lyaskoronskiy V.G. Russkie pokhody v step v udelno-vecheboe vremya i pokhod knyazya Vitovta na tatar v 1399 g. // V.G. Lyaskoronskiy / Zhurnal min-isterstva narodnogo prosveshcheniya / Novaya seriya, chast 8 : mart. – S. 1-37.
14. Morgunov Yu.Yu. Otchet o rabote Poaulskoy razvedochnoy gruppy IA AN SSSR v 1980 g. na territorii Sumskoy, Chernigovskoy I Poltavskoy oblastey USSR / Yu.Yu. Morgunov // NA IA NANU. Fond ekspeditsiy. – D. 1980/65. – 42 s.
15. Morgunov Yu.Yu. Drevnerusskie gorodishcha techeniya r. Romen / Yu.Yu. Morgunov // Kratkie soobshcheniya institute arkheologiy. – 1983. – Vyp. 175. – S. 73-82.
16. Morgunov Yu.Yu. Eshche raz o «pereyaslavskikh torkakh» / Yu.Yu. Morgunov // Rossiyskaya arkheologiya. – 2000. – № 1. – С. 23-36.
17. Motsya A.P. Bulgar-Kiev. Puti-svyazi-sudby. / A.P. Motsya., A.Kh. Khalikov // Otv. red. P.P Tolochko. – Kiev : IA NANU, 1997. – 191 s.
18. Motsya A.P. Novye svedeniya o torgovom puti iz Bulgara v Kiev / A.P. Motsya. – Zemli Yuzhnoy Rusi v IX-XIV vv. (istoriya I arkheologiya) : sbornik nauchykh trudov. – Otv. red. P.P Tolochko. – Kiev : Nauk. dumka, 1985. – S. 131-133.
19. Motsya A.P. Otchet ob arkhtologicheskoy razvedke po puti «Kiev-Bolgar» v 1990 g. / A.P. Motsya. // NA IA NANU. Fond ekspeditsiy. – D. 1990/28B.
20. Motsya O.P. Shlyakhi chasiv Kyyivskoyi Rusi : temi rukhu na «putekh» / O.P. Motsya // Arkheologiya. – 2010. – № 2. – S. 30-31.
21. Oppokov E.V. Rechnye doliny Poltabskoy gubernii. / E.V. Oppokov. – Ch. 2. – Sankt-Peterburg : tipogr. Khudozh. pechati, 1905. – 437 s.
22. Polo M. Kniga o raznoobrazii mira / Marko Polo. – Per. I.M. Minaeva. – Moskva : Eksmo, 2006. – 145 s.
23. Rubruk G. Puteshestvie v vostochnyye stravy v leto Blagosti 1253 / P. Karpini, G. Rubruk. – Puteshestviy v vostochnyye stravy Plano Karpini i Rubruka. – Per. A.I. Maicina. – Pod ped. N.P. Shastinoy. – Moskva : Gos. izdat. geograch. literatury, 1957. – 272 s.
24. Rybakov B.A. Russkie zemli po karte Idrisi 1154 goda / B.A. Rybakov. – Kratkie soobshcheniy Inatituta istorii materialnoy lultury. – 1952. – Vip. 43. S. 3-44.
25. Rybakov B.A. Put iz Bulgara v Kiev. / B.A. Rybakov. – Drevnosti Vostochnoy Evropy. Otv. red. L.A. Evtyukhova. – (Seriya : Materialy I issledovaniya po arkheologii SSSR. – № 169). – Moskva : Nauka, 1969. – S. 189-196.
26. Rydzevskaya E.A. Drevnyaya Rus I Skavdinaviya v IX-XIV vv. / E.A. Rydzevskaya // Seriya : Drevneyshie gosudarstva na territorii SSSR. Materialy I issledovaniya. – Otv. red. V.T. Pashuto. – Moskva : Nauka, 1978. – 240 s.
27. Starodubtsev G.Ua. Okhrannye issledovaniya gochevskogo arkheologicheskogo kompleksa v 1994-2005 gg. / G.Ua. Starodubtsev // Russkiy sbornik : trudy kafedry istorii drevnostey i srednevekoviya Bryanskogo gosuniversiteta im. I.G. Petrovskogo. – Vyp. 2-3. Bryansk : RIO BGU, 2006. – S. 162-169.
28. Sukhobokov O.V. Otchet o raskopkakh romensko-drevnerusskogo kompleksa pamyatnikov u s. Zelenyy Gay Sumskogo rayona i oblasti v 1983 g. / O.V. Sukhobokov, A.P. Motsya. // NA IA NANU. Fond ekspeditsiy. – D. 1983/38a.
29. Sukhobokov O.V. Davnoruski pamyatniki poblizu khutora Zelenyy Gay Sumskoy oblasti / O.V. Sukhobokov, A.P. Motsya. // Arkheologiya. – 1987. – № 58. – S. 83-94.
30. Shekun A.V. Otchet Chernigovskoy arkheologicheskoy razvedochnoy ekspeditsii 1980 g. / A.V. Shekun // NA IA NANU. Fond ekspeditsiy. – D. 1980/89.
31. Shinakov E.A. Naselenie verkhego techeniya reki Psel v XI-XII vv. (po materialam Gochevskogo arkheologicheskogo kompleksa) / E.A. Shinakov. – Vestnik Moskovskogo universiteta. – Seriya 8. – Istoriya. – 1982. – № 2. – S. 90-97.

Моргунов Ю. Заметки о «Русском» отрезке пути Киев-Болгар.

Статья уточняет пролегание торгового пути, изучение которого было начато Б.А. Рыбаковым. Ученый считал, что сухопутные дороги шли по водоразделам, где караваны двигались трехдневными перегонами, состоявшими из двух дней пути и дневки под защитой укреплений. Исследования А.П. Моци расширили время бытования трассы, что позволило существенно уточнить маршрут. Летописные сведения детализируют водораздельную схему: от Киева трасса следовала через Лыто-Борисполь, Барышевку и верховья Супоя. Затем она могла пролегать через города Прилук и Красн. Возможно и движение между истоками Остра и Удая к Белой Веже и Глеблю. Оба варианта выводили к водоразделу Сейма и Сулы, под контроль городов Зартый и Вырь. Восточнее ключевой крепостью был Курск, откуда дорога вела на север. В целом,

маршрут пути Киев-Болгар требует новых исследований, но существование водораздельной древнерусской дороги несомненно.

Ключевые слова: трансъевропейский путь, водораздельная дорога, Киев, Болгар, караван, манзиль, дневка, Липовое, Гочево, Зеленый Гай.

Morgunov Y. Notes about the «Russian» part of the route Kiev-Bolgar.

The article specifies the location of trade route the study of which was initiated by B.A. Rybakov. The scientist believed that the roads were along the watersheds where the caravans were going for three days – two days of moving and one day of camping under the protection of fortifications. The research of A.P. Moțșya has extended the period of existence of the road and it helped considerably to clarify the route. Annalistic information detail watershed scheme. From Kiev the route followed through Lto-Borispol, Baryshevka and the upper reaches of the Supoy river. Then it could run through the cities of Priluk and Krasn. Perhaps there were movement between the springhead of the Oster and Uday to Belaya Vezha and Glebl. Both variants are taken out to the watershed of the Seim and Sula under the control of the cities Zartuy and Vur. The key fortress was Kursk whence the road led North. Generally the route Kiev-Bolgar requires new research but the existence of ancient watershed road is no doubt.

Keywords: trans-European way, watersheds road, Kiev, Bolgar, caravan, mansil, camping, Lipovoye, Gochevo, Zeleny Gay.

ПОДПИСИ К РИСУНКАМ

Рис. 1. «Русский» отрезок пути Киев-Болгар по Б.А. Рыбакову. А – столица Руси; Б – летописные города и предполагаемые манзили; В – гипотетическое направление торговой трассы.

Рис. 2. Западное звено водораздельного пути. А – летописные города; Б – предполагаемые манзили и древнерусские городища; В – курганный могильник; Г – караванный путь по А.П. Моце; Д – возможные варианты прохождения пути; Е – древние лесные массивы.

Вероятные стоянки караванов: 1 – Гоголев; 2 – Русанов; 3 – Перемога; 4 – Барышевка; 5 – Монастырище; 6 – Парафиевка-Южное; 7 – Липовое; 8 – Гайворон; 9 – В. Самбор.

Рис. 3. Восточный отрезок «русского» участка трассы. А – летописные города; Б – предполагаемые манзили и древнерусские городища; В – курганные могильники; Г – караванный путь по А.П. Моце; Д – возможные варианты пролегания трассы; Е – древние лесные массивы.

Вероятные стоянки караванов: 1 – Липовое; 2 – Жовтневоє; 3 – Зеленый Гай; 4 – Горналь; 5 – Куриловка; 6 – Гочево.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

НА ИА НАНУ – Научный архив Института археологии Национальной академии наук Украины.

РВВ ГДПУ – Редакційно-видавничий відділ Глухівського державного педагогічного університету.

РИО БГУ – Редакционно-издательский отдел Брянского Государственного университета.

Одержано 24.11.2015

УДК 94 (477.8) : 94 (477.75) «1624»

**Іван Тимів
(Калуш)**

НАПАД ТАТАР НА ПОДІЛЛЯ І ПРИКАРПАТТЯ ВЗИМКУ 1624 Р.

У статті представлено події татарських нападів на подільські й галицькі землі взимку 1624 р., розглянуто основні джерела та історіографію проблеми. З'ясовано чисельний склад ворогуючих сторін та їхні цілі, уточнено місця вирішальних боїв із ногайцями. Розкрито перебіг і наслідки ворожих вторгнень. Установлено, що усі набіги були організовані з єдиною метою – захоплення здобичі і, передусім, ясиру. Під час нападів значних матеріальних збитків зазнали міста й села краю.

Ключові слова: гетьман С. Конєцпольський, Оришківці, Шманьківці, джерела, татари, напад, битва, збитки.