

УДК 902.26

Моргунов Ю.Ю.¹

«РУССКАЯ» ЧАСТЬ ТРАССЫ КИЕВ–БОЛГАР

Институт археологии РАН

Morgunov Ju.Ju.

"RUSSIAN" PART OF THE TRADING WAY KIEV-BOLGAR

Institute of Archaeology Russian Academy of Science

Реферат: В работе уточняется пролегание торговой трассы Киев–Болгар, подробное изучение которой было начато Б.А. Рыбаковым. Ученый считал, что в конце X в. эта сухопутная дорога следовала водоразделами, караваны двигались трехдневными перегонами, состоявшими из двух дней непрерывного пути и дневки под защитой укреплений. Исследования А.П. Моцы расширили время бытования трассы и существенно уточнили ключевые точки этого маршрута. Его детализации способствует привлечение летописных сведений и размещение синхронных археологических памятников. В целом, существование «русской» части этого пути, несомненно, но требует дальнейшего изучения.

Ключевые слова: трансъевропейский путь, водораздельная дорога, Киев, Болгар, караван, манзиль, дневка, городище.

Abstract: The work elaborates the running of the trade route Kiev-Bolgar, which had begun to be studied in detail by B.A.Rybakov. The scientist believed that in the late X century this land route had followed watersheds, caravans had been moving in three-day stages consisting of two days continuous driving and a day's rest under the protection of fortifications. Investigations by A.P.Motsy enlarged the period of the route existence and defined much more precisely the key points of this route. Its working out in detail is assisted by attracting annalistic information and placing the synchronous archaeological monuments. In general, the existence of the "Russian" part of this route is doubtless, but it requires further studying.

Keywords: trans-European way, the road along the watershed of rivers, Kiev, Bolgar, caravan, manzil, stop for one day, ancient settlement.

В литературе, посвященной изучению древних путей, значительный резонанс вызвала давняя гипотеза Б.А. Рыбакова о существовании во второй половине X в. караванной дороги Киев – Болгар. Сведения о ней исследователь

¹ Моргунов Юрий Юрьевич - доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник Института археологии РАН morgunovyy@mail.ru

извлек из карт законченного в 1154 г. сочинения сицилийского географа ал-Идриси «Развлечение истомленного в странствии по областям». В этой работе была собрана разнообразная информация, полученная от купцов, путешественников и географов [51, с. 5, 14, 29; 52, с. 189]. Вероятность раннего существования трассы основана на том, что часть сведений о Руси восходили к труду Ибн Хаукаля «Книга путей и стран», написанном в 50–70-х годах X в. [21, с. 11, 102, 124]. Это может подтверждаться некоторой активизацией в 60-х годах X в. взаимоотношений Киева и Болгара [17, 1976, с. 96, 97].



Рис. 1. «Русская» часть трассы Киев–Болгар по Б.А. Рыбакову.

А – летописные города; Б – городища и манзили;
В – отрезки трассы.

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. «степным коридором» между верховьями Сейма, Псла и Сулы. В.Г. Ляскоронский принимал эту трассу за большой торговый путь, ведущий из Киева через Курск к бассейну Средней Волги. Исследователь считал эту трассу, связанной с упоминание военных действий 1078–1094 гг. близ Чернигова, Городца Остерского и Белой Вежи. Подобная датировка оказалась ошибочной: до 1113 г. половцы не приходили в этот регион междуречьем Сейма и верхних течений Псла с Сулой. Более плодотворно исследователем были обоснованы общие принципы пролегания торговых дорог. Большинство из них перпендикулярно пересекало левые притоки Днепра в нижних течениях этих водотоков: средние и верхние течения были покрыты лесами и содержали множество притоков. Существенным стал и его вывод о тяготении путевых трасс к водоразделам, уменьшавшим количество переправ: там караваны были более уязвимы, а скорость движения уменьшалась [29, с. 212, 213; 30, с. 291–293, 295; 31, с. 1, 2].

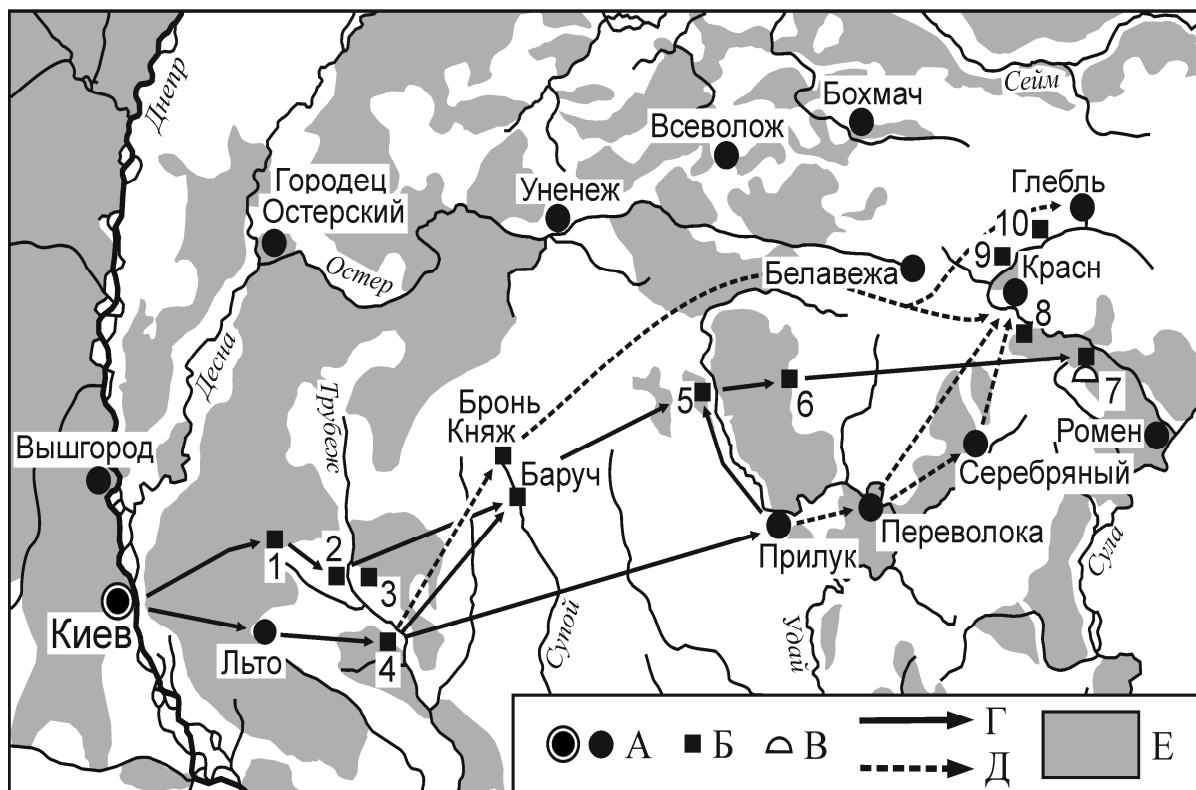


Рис. 2. Отрезок пути между Киевом и Роменом.

А – летописные города; Б – городища и предполагаемые манзильи; В – курганный могильник; Г – отрезки пути по А.П. Моце; Д – другие варианты прохождения пути; Е – древние лесные массивы. Вероятные дневки караванов: 1 – Гоголев; 2 – Русанов; 3 – Перемога; 4 – Барышевка; 5 – Монастырище; 6 – Парафиевка-Южное; 7 – Липовое; 8 – Грицевка; 9 – Гайворон; 10 – Великий Самбор.

По Б.А. Рыбакову, преимущества водораздельного пути заключались также в обходе лесных массивов и защищенности трассы 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 мог делить эту трассу на два почти равных отрезка: каждый из них насчитывал по 10 остановок–манзильей (подорожных станций). Часть стоянок с разной степенью надежности была локализована исследователем по аналогии с войсковыми маршами русских войск в XVIII–XIX вв.: после двух дней пути они останавливались на дневной отдых. Следовательно, и ритм движения караванов сложился из двухдневного 70-километрового перехода и дневки под защитой укреплений [52, с. 190, 194, 195].

Если принять его версию о прокладке пути во второй половине X в., то значительная часть манзильей могла быть как-то связанной с небольшими общинными укреплениями-убежищами в то время относительно независимого северянского племенного сообщества. Археологически это городища позднеро-

менской культуры. Ближе к концу этого столетия началось «освоением» этой территории княжеской властью, – теоретически, там могли появиться и русские крепости, но это дискуссионный вопрос. Пока известно, что массовое появление русских форпостов на земле ассимилированных северян началось не ранее второй половины – конца XI в. Оно было вызвано сначала участием половцев в русских междоусобицах, а затем активизацией их самостоятельных нападений на оседлые земли [35, с. 3, 4].

Рассмотрим авторскую прокладку этого пути подробнее.

Первую от Киева остановку караванов Б.А. Рыбаков приурочил к верховьям р. Супой, расположенных в 105–130 км от Киева, что значительно превышает обоснованную им протяженность перехода между подорожными станциями (рис. 1-4). Кроме того, в обильных слабозасоленными землями верховьях этой реки древности конца X в. не известны. Пока нет их 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, а переход через р. Удай затруднен заболоченной поймой. Следующий отрезок, исследователь продолжил до летописного г. Ромен, известного с 1113 г. (60 км). Но далее исследователь нарушил заданный им принцип пролегания караванных путей: он вывел открытой степью левого берега Сулы к ее верховьям, – к селу Межиричи. Возможно, это отклонение наваял маршрут похода Владимира Мономаха мимо Ромена к Вырю [24, с. 250], но в 1113 г. был войсковой рейд, позволявший не опасаться нападения степняков. Ошибочность такого отхода от маршрута торгового пути отмечалось А.П. Моцей [36, с. 132]. Кроме того, с. Межиричи, располагается значительно южнее, близ правого берега Псла.

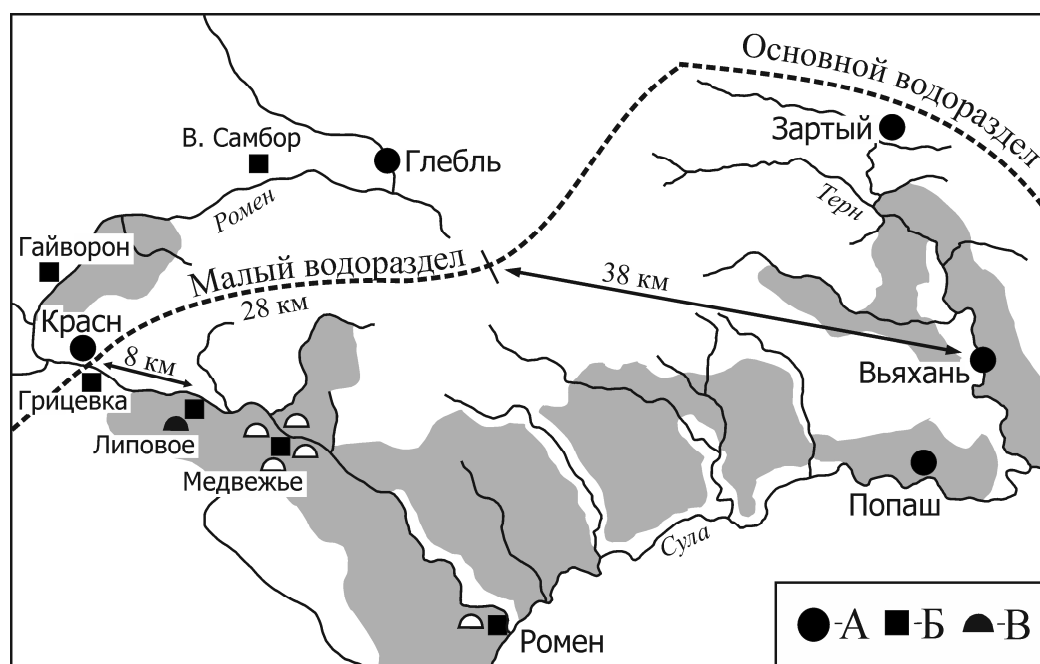


Рис. 3. Звено трассы в междуречье Ромена и Терна.

А – летописные города; Б – городища;

В – сохранившиеся и утраченные курганы.

Восточнее за дневки исследователь принял позднесеверянские укрепления Белогорье–Горнале и Гочево. С учетом изгиба течения Псла, Горналь и Гочево разделяют 50 км, но прямое сообщение между ними затруднено расчлененным береговым ландшафтом отрогов Среднерусской возвышенности и шестью правыми притоками реки. Кроме того, они размещались в некотором отдалении от водораздела. В Горнале действительно существовала северянская крепость, вероятно, уничтоженная князем Святославом около 965 г. по пути в Хазарию. Но от нее до ближайшей точки водораздела пролегало приблизительно 20 км, т.е. каравану требовался день пути для отклонения к дневке и возвращения на прежнюю дорогу (рис. 4).

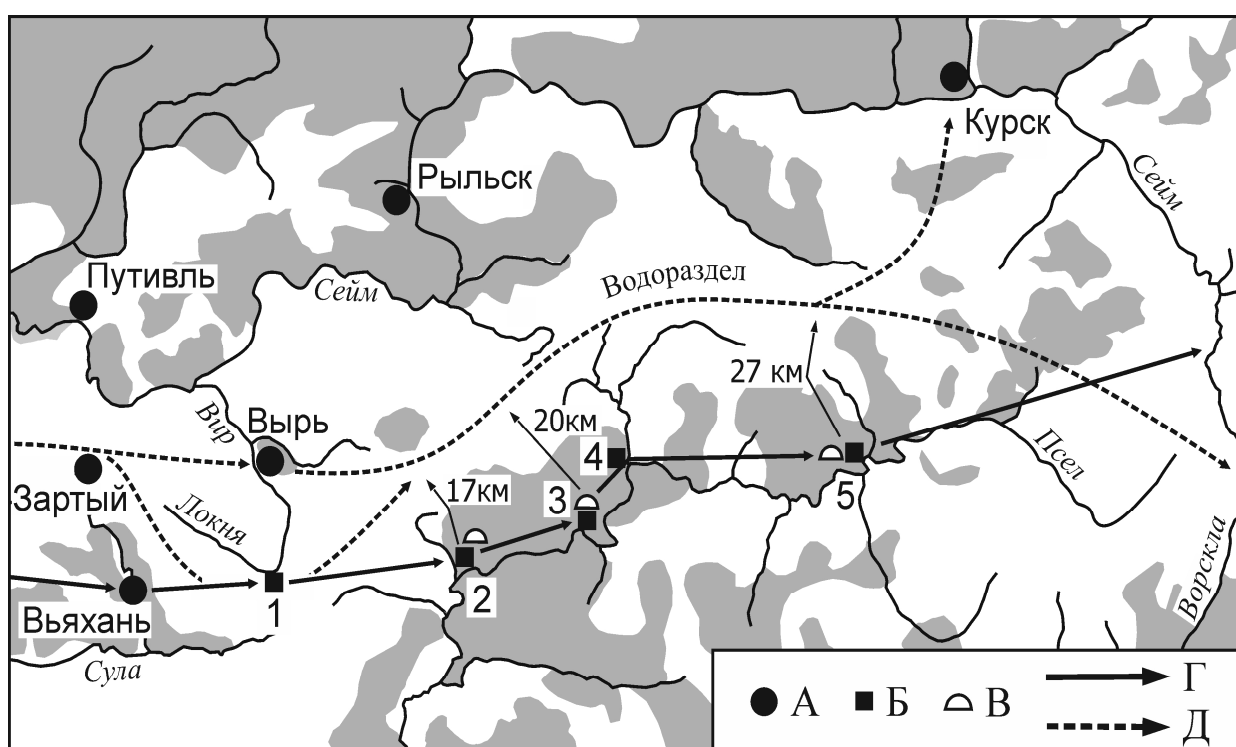


Рис. 4. Восточный отрезок трассы.

А – летописные города; Б – городища и вероятные манзилы;
В – могильники; Г – отрезки пути по А.П. Моце;
Д – другие варианты пути.

Вероятные путевые станции: 1 – Жовтневое; 2 – Зеленый Гай;
3 – Горналь; 4 – Куриловка; 5 – Гочево.

Гочевский комплекс состоит из двух укреплений, селищ площадью около 35 га и могильников. Прежде больше внимания уделялось его курганным древностям, рассматривавшимся отдельно от поселенческих объектов. Они оставили следы ранней дружинной и разноэтничной прослойки периода «окняжения» этой территории Русью [72, с. 90, 96, 97]. Это создавало впечатление, что пришельцы скорее проживали на привычных для лесной зоны обширных неукрепленных селищах. Небольшое городище Крутой Курган снабжено мощными ук-

реплениями, содержит напластования и остатки построек позднеероменской культуры и отдельные находки древнерусского времени [18, с. 136–138; 57, с. 232]. Это позволяет видеть в Крутом Кургане остатки сожженной Святославом в 965 г. северянской крепости, возможно, возобновленной после значительного перерыва.

Согласно новейшим исследованиям Г.Ю. Стародубцева, на столь же небольшом городище Царский Дворец позднеероменские древности представлены незначительным количеством лепной керамики, свинцовым подражанием арабскому дирхему и единичным обломком массивного раннекругового сосуда (рис. 5:1). Разрез вала не исключает, что в этот период площадку окружали лишь материковые осыпи укреплений раннего железного века. В любом случае «мужи лучшие» Владимира Святославича это место не заселили. Единственный обломок более позднего венчика датируется временем не ранее конца XI в., а основной массив керамики начали изготавливать в развитом XII веке. Это укладывается в первоначальное мнение автора раскопок о датировке памятника второй половиной XI – первой половиной XII вв.: он связал это явление с расцветом пути Болгар–Киев.







№ п/п	X - нач. XI вв.	Ср. XI в.	Конец XI - XIII вв.
1			
2			
3			

Рис. 5. Керамика ключевых памятников.

- 1 – Гочево, Царский Дворец (по Г.Ю. Стародубцеву);
- 2 – Зеленый Гай (1 – Большое городище по И.И. Ляпушкину;
2 – Малое городище по А.П. Моце и О.В. Сухобокову);
- 3 – Липовое (по А.П. Моце – А.Х. Халикову и Ю.Ю. Моргунову).

Но продолжение раскопок внесло коррективы, заставившие исследователя пересмотреть, в том числе и собственные взгляды, связав основание крепости с событиями середины – второй половины XIV в. Основанием для этого послужили находки десяти ордынских монет, обломка серебряного зеркала с частью арабской легенды и десяти фрагментов кашинной глазурованной керамики. По мнению исследователя, не противоречили этому и четыре относительно поздних наконечника стрел и копья, обнаруженных в наслоениях, синхронных строительству первоначальных укреплений.

Это вызвало ряд противоречивых толкований, не позволяющих связать этот населенный пункт с манзилом на караванной трассе: реликтом «подорожной» гипотезы осталось лишь представление о подъеме на городище, датированном XI веком. Если взглянуть шире, новое прочтение является отрицанием существования домонгольской крепости. Отошло на задний план и отождествление Гочева с летописным Римовым, которое оно много лет безуспешно поддерживалось автором [18, с. 136–138; 42, с. 126; 57, с. 167; 58, с. 101–110, рис. 2, 4; 59, с. 318–322].

Возвращаясь к пролеганию трассы, следует подчеркнуть и топографическое сходство этого комплекса с Горналом: для отхода караванов от водораздельной трассы к Гочеву (27 км), купцам пришлось бы потерять два дня пути. Тем не менее, в какой-то мере обитатели укреплений Верхнего Псла могли принимать участие в обслуживании караванной дороги в качестве дозоров или составлять охранные отряды для обеспечения ее бесперебойного функционирования.

Исследователем также произвольно обозначен следующий «манзиль» в Обояни, где древнерусские памятники пока не обнаружены. Далее трасса проложена им в направлении городищ боршевской культуры Верхнего Дона. Впрочем, в более ранней работе исследователь склонялся к отклонению пути от Романа к летописному Донцу [51, с. 40; 52, с. 193, 194].

Вопрос о поселенческом наполнении дневок остался открытым: хотя водораздельная трасса почти не задевала территориальных интересов еще не освоенных государством северянских земель, вдоль пути не обнаружены и общерусские поселения эпохи Святослава. И все же, оставляя за скобками подробности, ставшие известными значительно позже, из перечисленных Б.А. Рыбаковым пунктов на роль манзилей могли бы подойти лишь северянские городища в Ромнах, Горнале и Гочеве. Наряду с этим заметно, что размещение трассы порой пересекает множество рек, что противоречит принципам пролегания караванных путей, а некоторые манзили асинхронны ранней датировке существования караванной дороги [35, с. 4, 5].

Вопросы возникают и в связи с авторским акцентом на необходимость отдыха в укрепленных поселениях, а для ежедневных ночлегов купцов меры безопасности, похоже, не волновали. Вероятно, такое представление основано на том, что вооруженные купцы были способны самостоятельно оберегать товары от нападений разбойников и кочевников [7, с. 286; 51, с. 338]. К примеру, купцы могли защищать стоянки «табором», – размещением караванщиков и тяглового скота внутри кольца из груженых повозок [8]. Подобная «ограда» избавляла путников от необходимости на исходе каждого второго дня искать на незаселенных водоразделах укрепленные поселения, порой требовавшей отклонения от берегам рек, где располагалось большинство крепостей. Это подразумевает, что ночлеги караванов вне крепостей более соответствуют древним реалиям.

К подобной трактовке подводит и то, что для дальних переходов торговцы формировали максимально крупные караваны: это позволяло содержать больше профессиональной охраны. Так, пятитысячное арабское посольство в Волжскую Булгарию в 922 г. включало значительную вооруженную стражу, особо актуальную при переправах через реки [14, с. 63, 65]. О необходимости воинского сопровождения писал итальянский купец и путешественник Марко Поло (середина XIII в.), отмечавший действенность охраны при нередких нападениях грабителей [48, с. 120]. Этому соответствует и более позднее свидетельство о посольстве 1680 г. в Крым стольника Василия Тяпкина для заключения Бахчисарайского договора: его караван охраняли 600 рейтаров и казаки-сердюки [13, с. 10]. А в XVIII в. запорожская Сечь предоставляла охрану чумакам, уходившим за солью в Присивашье [65, с. 94].

О ночлегах караванов вне поселений упоминалось в записках многих землепроходцев. Вот впечатления Гийома де Рубрука (середина XIII в.): «вплоть до Сартаха два месяца мы никогда не лежали в доме или в палатке, но всегда под открытым небом или под нашими повозками, и мы не видели никакого селения и даже следа какого-нибудь строения». На его пути встречались непрерывные переходы протяженностью до двух месяцев и 10 дней [50, с. 104, 183]. В путешествии Ибн-Фадлана были обычными безостановочные переходы по 10 и 15 дней [14, с. 59, 60], а Марко Поло порой двигался без дневок от 10 до 40 дней подряд [48, с. 3, 27, 28, 30, 36]. Поэтому на безлюдную часть пути путешественникам приходилось запасаться водой, продовольствием и кормом для скота [14, с. 59; 48, с. 23, 24, 27, 28, 30, 36, 72].

Вероятно, отсюда в записках путешественников и у ал-Идриси появились упоминания о «больших» и «небольших» (двухдневных?) переходах [50, с. 108, 192; 21, с. 126]. И все же, основанная на вторичных показаниях ал-Идриси стандартная цикличность трехдневных переходов вызывает некоторые сомнения. В свое время на отрогах Великого шелкового пути имелись «гостиницы» с «гостинными комнатами, оборудованные «конюшни» и замкнутые дворы», но ничего подобного на пути Киев–Болгар не известно.

Более или менее синхронным рассматриваемой водораздельной трассе может быть русское свидетельство о существовании перехода между Курском и Киевом. Это написанное в начале XII в. «Житие Феодосия Печерского», повествующее о следовании будущего святого за купеческим караваном приблизительно в 50-х годах этого столетия [11, с. 79; 12, с. 70, 90; 55, с. 317–320; 2, с. 224, 277]. Общая протяженность этой дороги составляет около 450 км, – около тринадцати дней безостановочного движения. Если же к ним добавить 6 суточных стоянок после каждого двухдневного перехода, движение могло длиться 19 дней, что с учетом вероятной погрешности близко к житийному трехнедельному времени пути. Следовательно, купцы могли устраивать дневные стоянки при движении на дальние расстояния, но о заходе в населенные пункты этот источник умолчал.

Таким образом, не исключено, что дневки-манзили конца X в. не обязательно были «привязаны» к укрепленным поселениям: это могли быть произвольные стоянки, расстояния между которыми диктовались особенностями рельефа местности, наличием естественных преград, источников воды и т.д. Магистральные торговые пути часто пролегали по безлюдной местности. Поэтому караваны должны быть самодостаточными в плане пропитания, охраны и ремонта транспортных средств, т.е. не слишком зависеть от наличия на пути укрепленных пунктов. Наоборот, они могли или совершать длительные переходы, или устраивать непредвиденные остановки везде, где того требовал непредвиденный случай.

Резюмируя анализ гипотезы Б.А. Рыбакова, следует признать достоверность генеральной линии этой трассы и точность ряда наблюдений о ее характере. В большинстве случаев неудачные локализации ее отрезков объяснимы недостаточной на то время археологической изученностью региона. В новейших работах востоковедов встречаются и другие замечания о недоразумениях в приведенных работах Б.А. Рыбакова, пользовавшегося несовершенным французским переводом П.А. Жобера.

В 1989–1991 гг. А.П. Моця и А.Х. Халиков провели археологическое обследование маршрута Булгар–Киев. «Русский» участок пути изучался А.П. Моцей: в законченном виде результаты его изысканий изложены в ряде статей и совместной монографии [42]. При локализации размещения манзилей исследователь руководствовался синхронностью существования привлеченных им к анализу «подорожных» археологических комплексов, разделенных более или менее равными расстояниями. По его мнению, места дневок должны были отвечать требованиям безопасности и размещаться на открытых поселениях поблизости от небольших укреплений и значительных курганных могильников.

В противоречивом татищевском наследии исследователь обнаружил сведения о торговом договоре 1006 г. великого князя Владимира Святославича с волжской Болгарией [64. Т. 2-3, с. 69; 36, с. 133]. Правда, этот акт не упоминался в первой редакции «Истории»; подобного нет и в подробных поздних Воскресенской и Никоновской летописях, также содержащих ряд противоречивых известий. Отсюда достоверность этого известия представляется проблематичной: оно имеет как последователей, так и критиков [46, с. 328; 51, с. 340; 66, с. 4]. Тем не менее, широкое привлечение археологических материалов, свидетельствующих о более длительном существовании пути, плодотворно [39, с. 10, 11]. Оно позволило раздвинуть хронологические рамки варианта Б.А. Рыбакова вплоть до XI в.: появилась и возможность опоры на летописные реперы прохождения войск и караванов по этой трассе.

И все же в доказательную базу «просочились» недостаточно изученные памятники, а также датирующиеся XII–XIII вв., и даже XVII–XVIII вв. Последнее касается надпойменного городища Монастырища на р. Удай [42, с. 95]. По мнению А. Шафонского и Филарета, этот островной «городок сделан при польском владении и возобновлен при гетмане И. Самойловиче» (1672–1687 гг.).

Д.Я. Самоквасов уточнил, что городище округлых очертаний окружено рвом и содержит действующий колодец [70, с. 435, 447; 69, с. 400; 54, с. 24]. В свое время мной там обнаруживались лишь напластования XVII–XVIII вв. В полевых отчетах А.В. Шекуна и А.П. Моци также нет иллюстраций, отражающих наличие в Монастырище древнерусской керамики [33, с. 11; 71, с. 22; 38, с. 5]. Думается, что это лишь досадное недоразумение, исправленное исследователем в следующей работе [41, с. 38]. Таким образом, можно условно принять гипотезу А.П. Моци за исследование следующего этапа существования пути.

Перейдем к анализу нового маршрута, двигаясь от Киева к востоку.

В первоначальном варианте исследователь проложил первый отрезок пути через Барышевку (57 км по прямой от Киева), к летописному г. Прилуку, до которого оставалось еще 77 км [36, с. 132] (*рис. 2*). Итоги полевых исследований заставили выдвинуть другую версию, дублировавшую путь в Москву по-сольского каравана антиохийского патриарха Макария в середине XVII в. Тот лесной дорогой через Бровары и Гоголев с невыразительными остатками древнерусского городища, свернул к современному с. Русанов [1, 1897, с. 81–93]. К нему А.П. Моця приурочил первую после 55-километрового перехода стоянку близ размещенного на трубежском броду крохотного городища конца XI–XIII вв. Размеры его площадки всего 0,22 га, селище также невелико [23; 42, с. 91, 92]. Этот путь весьма извилист из-за заболоченных истоков и поймы р. Красилковки (правый приток Трубежа), а существование домонгольской дороги через лесные дебри ничем не подтверждено. Единственное, чем интересен этот вариант, это размещение двух городищ по две стороны брода: на левом берегу Трубежа известны следы крепости в с. Перемога (бывш. Ядловка). На древность местного расселения указывает находка поблизости сребреников Владимира типа 3 и Святополка–Петор [49, с. 238, 367].

От Русанова А.П. Моця выстроил путь (38 км) до островного городища конца XI – XIII вв. Петровка на Супое. В летописных источниках имеются сведения о посещении этого региона киевскими войсками во время княжеских конфликтов 1136 и 1147 гг. А поскольку на городище был найден боевой топор, пункт был отождествлен с войсковым лагерем (?). Исследователь предложил и версию о его «частом» использовании в качестве места сбора ратей перед походами на кочевников (?), и даже как торговой фактории [42, с. 91–95; 41, с. 38; 15, с. 25]. Несколько отлично от этого отождествление городища с торческим летописным «городом» Баручем [34, с. 24–28].

Впрочем, пересечение Супоя подмечено исследователем верно, хотя в прошлом был более известен размещенный четырьмя километрами севернее брод в с. Новый Быков. В 1605 г. там размещалось «городище, называемое Быков, над рекою Супоем лежащее, ест в таком добром положенью на шляхах и преправах татарских» [43, с. 109]. Через Новый Быков, отождествлявшийся древнерусским Бронь Княжим, следовал и караван патриарха Макария [1, с. 82]. Следуя идее надпойменного размещения намеченных им «караван–сараев», исследователь продолжил путь в направлении упоминавшегося выше Монасты-

рища на Удае (43 км), а затем к загадочным пунктам Парафиевке и Южному в бассейне р. Смош, где известно лишь урочище «городище» (соответственно, 34 и еще 7 км).

Через 34 км от последнего пункта дорога упиралась в Липовое на р. Ромен, известное гигантским курганным могильником, открытыми поселениями и городищем. Обширное позднероменское поселение там существовало на прижатом к реке всхолмление первой надпойменной террасы. Меньшее поселение занимало часть расположенной полукилометром южнее низкой стрелки мыса коренного берега. В обоих случаях северянскую лепную керамику сопровождала круговая манжетовидная посуда хорошей выделки, датирующаяся концом X – началом XI вв. В конце XI в. на южном мысу возникло древнерусское поселение, где в начале XII в. была возведена довольно значительная (около 1 га) для лесостепного приграничья крепость кольцевидной планировки, просуществовавшие до середины XIII в. К сожалению, в публикации А.П. Моци керамика городища и селищ была подана единым массивом, но картина явного ослабления жизни Липового в XI в. от этого не стала менее очевидной (*рис. 5: 3*).

Более поздний вариант караванного пути протяженностью 65 км предусматривал прямолинейное пролегание этой трассы через множество рек и оврагов к Липовому от Прилук [42, с. 95–107; 41, с. 37, 38]. Дальнейший отрезок трассы протяженностью 56 км намечен по прямой на восток к летописному Вяханю (с. Городище на р. Терн) через современные населенные пункты Сулимы, Смелое и Хмелев Роменского района Сумской области. Подобно Петровке–Баручу, городище летописного Вяханя отличается островным размещением, а также конструктивным и топонимическим признаками торческих крепостей. С постройкой в конце XI в. мощной крепости она могла контролировать и дорогу к следующему отрезку водораздельного пути междуречьем Сейма и Псла (*рис. 3-4*).

Реконструкция размещения дальнейших дневок повторяет намеченный Б.А. Рыбаковым отход от водораздельного принципа к движению караванов к лесам высокого правобережья Псла. На этом пути исследователь добавил лишь археологически необоснованную промежуточную дневку в с. Жовтневое на р. Локне и удаленное от Вяханя-Городища на 61 км скопление памятников у с. Зеленый Гай [42, с. 107–119]. Там известны остатки двух укреплений, селища и могильников. Изучавшееся И.И. Ляпушкиным и ныне уничтоженное Большое городище обычно принимают за северянское [27, с. 255, 256; 37, с. 165; 47, с. 12]. Но при современной зачистке остатков вала в его основании была встречена роменская керамика [63, с. 85, 86]. Следовательно, первоначальные стены могли быть возведенными или поверх северянских напластований на заключительном этапе существования роменского селища, или их строили при расселении носителей общерусской культуры. В свою очередь, в верхних пластах вала были встречены и обломки круговой посуды XII в. Это означает реконструкцию укреплений, при которой эта керамика в составе предшествующего культурного слоя была использована для засыпки новых стеновых городней.

Шурфовка лучше сохранившегося Малого городища показала наличие в культурном слое незначительного количества лепной керамики вместе с круговой «манжетовидной» на фоне явного преобладания обломков посуды XII в. Этими напластованиями засыпали стеновые городни, со временем обратившиеся в древо-земляной вал [61, с. 122] (рис. 5; 2). Существенным для датировки является и отсутствие на склонах эскарпов, – типичного признака северянской фортификации [47, с. 11]. Тем не менее, порой этот объект все же принимают за северянскую крепость [37, с. 165; 40, с. 119; 15, с. 25].

Таким образом, в позднероменский период существовало одно племенное укрепление-убежище, а в XII в. появилось и второе, но материалы городищ и открытых поселений отличаются низкой насыщенностью: периферия одного из поселений оказалась перекрытой христианским кладбищем. Из этого был сделан вывод о затухании жизни на поселении в середине XII в. [61, с. 147, 176; 40, с. 119]. Последнее противоречит иллюстративному материалу отчета о раскопках городища в 1983 г.: они показали увеличение в культурных напластованиях количества керамики XII в. и продолжение существования поселения не только до середины XIII в., но и дольше. Эту картину не опровергает и небольшое количество более или менее надежно датированных погребений [42, с. 117].

Сложность отождествления Зеленого Гая с «караван-сараям» также заключается в его приблизительно 17-километровом расстоянии до ближайшей точки водораздела Сейма и Псла. Следовательно, для однодневного отдыха под защитой укреплений купцам приходилось бы сворачивать с дороги и тратить по полдня на путь к манзилью и обратно.

В 35 км к востоку от этого памятника А.П. Моцей в качестве «караван-сарая» обозначено расположенное среди древних лесов и сильно попорченное Малое городище «Фагор» Горнальского археологического комплекса. Основания для его вероятности существования в древнерусское время противоречивы. Обследовавший его И.И. Ляпушкин в публикации 1961 г. уверенно указал наличие там материалов «древнеславянского времени», т.е. роменской культуры. Но в следующей работе (со ссылкой на предыдущую монографию) он утверждал об обнаружении и отложений «древнерусской поры» [27, с. 252; 28, с. 65]. Остатки этого укрепления исследовались и А.П. Моцей в 1990 г. Он подтвердил незначительную мощность культурного слоя и согласился с датировкой памятника И.И. Ляпушкиным в версии 1968 г. [40, с. 119; 42, с. 120, 121]. В свою очередь, исследователи, подробнее изучавшие горнальское средоточие памятников, в одних случаях ссылались на конечное мнение И.И. Ляпушкина, в других – утверждали об одновременной гибели обоих роменских укреплений [19, с. 18; 20, с. 123, 127; 20, с. 20].

Как было показано выше, построения А.П. Моци особо привлекают намерением в большей степени, нежели его предшественник, опереться на размещение археологических памятников. Это позволило наметить реальную протяженность перегонов между ключевыми «станциями»; подкупают и терпеливые поиски более удобных направлений следования караванов. В то же время нель-

зя не заметить, что хронология компонентов, входивших в состав обозначенных им караван-сараев, порой ускользает от внимания исследователя. В результате остается неясным, с каким поселенческим объектом автор новой гипотезы связывает размещение дневок-манзильей: с позднесеверянскими селищами или с укреплениями, возникшими после значительной хронологической лакуны.

Судя по контексту исследований, основным источником этих поисков все же являются курганные могильники: анализу их материалов уделяется главенствующее внимание. Это не случайно: А.П. Моця остается крупнейшим специалистом по погребальным древностям Южной Руси. И в итоге отмирание курганного обряда, начавшееся около середины XII в., наложило на селища авторскую печать угасания на них жизни, хотя отчетные материалы их раскопок указывают на обратное явление. Содержимое напластований Липового, Зеленого Гая и Гочева указывает на активное продолжение жизни в конце XI–XII вв., порой продолжавшееся и в ордынский период.

Таким образом, главенствующая роль обширных некрополей в интерпретации особенностей расселения вызывает весомые сомнения. В отличие от лесной зоны и содержащих лесные массивы поречий Псла и Ворсклы, в лесостепи курганные могильники сохранились как редкое исключение. Исследователи нередко фиксировали уничтожение хозяевами невысоких древнерусских насыпей на их участках. А некогда громадный могильник Липового, не так давно он был почти полностью уничтожен при переносе колхозных служб на плато. Близкая судьба постигла обширное курганное поле летописного Кснятина на Суле; распашка уничтожила и могильник летописного Снепорода площадью не менее 21 га. Поэтому редкие остатки случайно сохранившихся погребальных древностей вряд ли могут служить индикатором значимости манзильей и синхронности с ними ближайших городищ.

Но внимание к могильникам также служило залогом доказательства трансъевропейской природы «русского» отрезка пути Болгар–Киев. Оно направлено на преодоление упускавшейся ранее возможности по достоинству оценить историческую роль Украины на общеевропейском фоне, что наблюдается во всех слоях современной украинской историографии. На этом фоне курганные могильники сближали «караван-сарай» с северными открытыми торгово-ремесленными поселениями (ОТРП) и европейскими «виками», – торговым факториям на других европейских магистралях [42, с. 174, 175; 41, с. 36–39].

Атрибуты ОТРП и «виков» хорошо изучены. Это топографически и функционально близкие археологические комплексы, расположенные на границах и перекрестках торговых путей, состоящие из обширных поселений, небольших городищ и значительных курганных могильников. Хронологическое единообразие фиксирует их расцвет в X, упадок в начале – первой половине XI в. Их население было этнически неоднородным с резкими социальными различиями, характерными выделением знати и дружинного слоя. Им принадлежали клады куфических монет, скандинавский импорт, драгоценные украшения, шелковые ткани и т.д. Основным занятием были торговля и ремесло, характе-

ризовавшиеся находками весовых гирек и привозными вещами. На поселениях обнаружены мастерские по обработке цветных металлов; встречены яркие следы бронзолитейного, ювелирного, кузнечного, косторезного и гончарного ремесел. В погребениях содержался широкий ассортимент ремесленного инструментария [6, с. 12–17; 45, с. 101–111; 10, с. 49–51].

Лесостепные комплексы с открытыми поселениями также нередко размещались на пограничье вблизи древних путей. Но небольшое количество дружинных захоронений известно лишь в Гочеве. Расцвет северян X века массово прервался «окняжением» племенных земель и обернулся гибелью селищ на рубеже X–XI вв. Поселенцам отводили расположенные неподалеку более обширные «резервации», хотя они использовали традиционные кладбища. А сооружения крепостного типа не синхронны поселениям северян.

Для сельских поселений любого региона естественны занятия земледелием, охотой и рыболовством; селяне не могли обойтись и без ткачества, гончарного, кузнечного и косторезного производств. Отсутствие их атрибутики может объясняться лишь недостаточной изученностью памятников. Подобное характерно и для приведенных исследователем аналогий с ОТПП: ремесленное производство представлено лишь железными и керамическими шлаками. Свидетельства торговых связей ограничены обычными для всех древнерусских памятников обломками овручского шифера. Лишь в Горнале и Гочеве встречены единичные арабские монеты и их имитации, а также монета-подвеска епископа Бертольта. Только Гочево отличается несколько большим количеством предметов христианской символики. В курганных погребениях нет и признаков социального расслоения, отсутствуют присущие ОТПП денежные клады и дорогие импортные изделия. В другом случае при множестве исследованных погребений отдельные атрибуты ОТПП неминуемо сказались бы. Таким образом, близость изученных А.П. Моцей памятников к ОТПП и «викам» остается сомнительной [35, с. 8].

Учитывая логику и точность намеченной уважаемыми предшественниками генеральной линии пролегания этого торгового пути, можно предложить некоторые уточнения его деталей. Не лишним кажется привлечение летописных сведений: они указывают на более длительную эксплуатацию и вариантность, по крайней мере, отдельных участков этой трассы.

В эпоху, близкую к современности, напротив Киева существовало два пригодных для форсирования переката. В 1097 г. выдубечским бродом при устье р. Лыбедь переправлялся теребовльский князь Василько Ростиславич. Судя по стратиграфии раскопок на Подоле, уровень Днепра периодически менялся: в 1177 г. «побѣже Святослав чересь Днепр оустья Лыбеди, и потопоше людье мнози». Под 1115 г. летописные источники упоминают о строительстве где-то поблизости киевского моста Владимиром Мономахом [24, с. 258, 290; 16, с. 604, 605; 4, с. 23; 67, с. 328–330].

После днепровского перехода более вероятно направление, приблизительно через 36 км выводившее к Лыто–Борисполю (рис. 2). Там в приднепров-

ские леса внедрился степной клин, почти вдвое сокращавший опасный путь из столицы. В устье этой «воронки» в 1115 г. останавливался в раздумьях о наследии отца князь Борис Владимирович. Эта версия обоснована древностью направления и появление там обозначенного сребрениками поселения уже в первой четверти XI в. К 1074 г. там уже существовал монастырь Лытец, в 1117 г. Владимир Мономах заложил церковь в своей загородной резиденции «на Лыте». При выделении Переяславской земли в середине XI в. Киев оставил за собой приднепровские полосы во главе со Лыто [24, с. 187, 294; 16, с. 177, 285; 56, с. 14, 55, 81; 49, с. 136, 281, 295, 303]. Лыто было ключевым перекрестком путей и позже: в 1147, 1149 и 1152 гг. близ него через верховья Супоя шла дорога в Суздаль, через эту точку зарегистрировано и обратное движение из северных земель. Это направление функционировало и в XVII в. [24, с. 315, 316, 335; 16, с. 344, 345, 354, 378; 26, с. 348].

От Лыто дорога могла следовать через трубежский брод в Барышевке (26 км), где вероятны остатки неизученного археологически городища. Дальнейшее пролегание трассы предусматривает два варианта. Из них наиболее «наезженным» мог быть известный и Боплану путь к летописному Прилуку, до которого оставалось 77 км по прямой. Каждый из этих первых «манзелей» был ориентирован к междуречью Сейма и Псла, оба расположены на расстояниях, близких к двухдневным переходам купеческих караванов.

Водораздельная версия сравнима и с трассой Б.А. Рыбакова через верховья Супоя: в XVII в. она уводила к лишенному бифуркационных болот междуречью истоков Остра и Удая и летописной Белой Веже. Этот «великий тракт» соединял северную Малороссию с Южной, а в XVIII в. был обращен в почтовую дорогу [25, с. 288. Прим. 330; 44, с. 181]. Он пролегал мимо Красного Колядина (летописного Красна), затем правым берегом Ромена огибал городища Гайворон с Великим Самбором и летописный Глебль–Шевченково. Заключительный отрезок этого направления мог существовать только в пору политического единства Левобережья: позже киевская трасса вторгалась бы в черниговские пределы.

Таким образом, более обоснованным представляется переход Барышевка–Прилук. После Прилука дорога могла проходить через летописную Переволоку (20 км), междуречьем левых удайских притоков Смоша и Лысогора (46 км), или с заходом в летописный Серебряный (18 + 35 км) к единственному броду на р. Ромен у городища летописного Красна содержащего позднероменские и древнерусские напластования. Любопытно, что, несмотря на кружной путь, через эту точку двигался и караван патриарха Макария. Непосредственное отношение к трассе могло иметь и раннее поселение в подслое более позднего городища у с. Грицевка. Оно размещается почти напротив брода, с трех сторон защищено заболоченной поймой и течением реки, а значительные размеры надпойменного мыса (600 x 400 м) позволяли использовать его как стоянку караванов со множеством повозок.

На мой взгляд, принадлежащий А.П. Моце вариант пути через Липовое тупиковый: широкая пойма р. Ромен была сильно заболочена (*рис. 3*). О попытке навести там переправу можно судить по разведкам В.Г. Ляскоронского: в конце XIX в. от городища через болото следовал «к реке и вдоль ее ряд тонких, сравнительно с нынешними палями, свай, назначение которых никто из местных жителей не умел объяснить» [29, с. 409, 410]. Судя по сохранности мостовых опор, они были весьма поздними. Отсутствие естественного брода корректирует построения А.П. Моци: чтобы попасть во Вяхань следовало вернуться к Красну (8 км). И только после приблизительно 30-километрового движения по «малому» водоразделу Ромен–Терн до Вяханя оставалось 40 км (всего около 80 км от Липового). Вряд ли такой извилистый путь был удобен для торговых караванов. Для них было более логичным прямое движение мимо летописного Красна.

Но и этот отрезок на всем протяжении не был реальным. Даже если бы груженым караванам удалось каким-то образом пересечь реку напротив Липового, перед ними сначала открылась вполне проходима слабо расчлененная равнина с ручьями в неглубоких пологих оврагах. Но близ упомянутых А.П. Моцей сел Роменского района, – близ отрогов Среднерусской возвышенности, ландшафтная картина резко меняется. Многочисленные правые притоки Сулы текут в глубоких оврагах с крутыми склонами, доступными лишь пешеходам и всадникам, но не груженым телегам. Это еще раз подчеркивает фантастичность размещения дневки в Липовом.

Существенную роль для интерпретации дальнейшего следования караванов играл их выход на «малый» водораздел Ромен–Терн и затем на «большой», следовавший между Сеймом и истоками Сулы–Псла. Эти древнейшие пути связаны и с выделением Переяславского и Черниговского княжений, – линия стабильной демаркации их земель восходила к начальной фазе «окняжения» территории летописного союза северянских племен. Так, вектор «освоения» пуховильского поселенческого узла северян следовал из Чернигова, а присоединением восточносеверянских земель занимались Киев с Переяславом, предварительно разделив их трассой по ненаселенному водоразделу. В итоге уже к рубежу X–XI вв. в центральной части Посеймья существовал очаг общерусского погребального обряда [73, с. 90]. Видимо, недаром на этом пути закрепились череда открытых поселений конца X–XI вв.: их следы зафиксированы в подслое безымянных городищ Грицевки с Великим Самбором и летописных городов Глебля, Зарытого (Зартыя) и Вяханя. Их возникновение в зоне контактов Руси с северянами можно объяснить только необходимостью обслуживания прото-ренной дороги (*рис. 6*).










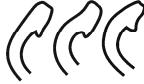





№ п/п	К. X - нач. XI вв.	XI в.	Конец XI - серед. XIII вв.
1			
2			
3			
4			
5			

Рис. 6. Датирующая керамика «водораздельных» памятников.

Летописные города: 1 – Зартый (Николаевка);

2 – Глебль (Шевченково); 3 – Вьяхань (Городище).

Городища: 4 – Великий Самбор; 5 – Грицевка.

Ранняя летописная информация об этом участке пути отрывочна. В 1015 г. рядом с умиравшим Владимиром Святославичем неожиданно оказался княживший с 1010 г. в Ростове его сын Борис. Не исключено, что именно этой дорогой он добирался в Киев в обход вятичских лесов. И на время избежал гибели: его брат, муромский князь Глеб, спускался в Киев по Днепру и был убит под Смоленском. Около середины XI в. какой-то части этой трассы не мог миновать юный Феодосий Печерский, ушедший из Курска в Киев за купеческим обозом. Осенью 1068 г., после поражения Ярославичей на Летском поле, переяславский князь Всеволод только этой дорогой мог бежать в удаленный от половецких военных путей Курск. Сына он отослал еще дальше от степной опасности: «сквозѣ вятичѣ» в далекий Ростов, отошедший его отцу по «завещанию» Ярослава Мудрого. Из Курска в 1095 г. сын Владимира Мономаха Изяслав уходил на княжение в Муром. Вероятно, эти известия вызвали гипотезу М.С. Грушевского о вероятности прохождения через Курск и караванной дороги на Болгар [9, 1994, с. 294]. В целом же, вышесказанное показывает, что в начале первой половецкой экспансии степняки водораздельной трассой на Русь не проникали.

В конце XI в. владельческая принадлежность Посеймья стала мешать черниговским князьям: земли вятичей еще не были «освоены» Черниговом, а переяславская северная магистраль закрывала им бесконтрольный выход в степи. Это стало одной из причин выделения новгород-северского княжества с передачей ему Посеймья с его водораздельным «коридором».

Любопытна роль летописного Глебля, стоявшего на единственном броду через бифуркацию заболоченных речушек Торговицы и Куколки, соединявших

течения Ромена и Сейма. В 1147 г. войска сына Юрия Долгорукого Глеба и черниговских Ольговичей начали завоевание переяславского Посеймья и верховий Сулы, но опасность встречи с переяславским воинством заставило их бежать от Попашу к Глеблю: крепость контролировала пути в Чернигов и была первым городом для следовавших от верховий Сулы. В обратном порядке, но «основным» водоразделом, в 1160 г. двигался туровский князь Юрий Ярославич на Путивль: жители Выря не пустили его, он вернулся в Зартый, и снова выступил к Вырю [16, с. 355–359, 505].

Как известно, активное укрепление Посулья началось с юга, где пролегла широкая полоса половецких дорог на Русь. Поэтому степняки были вынуждены постепенно перемещать трассы вторжений к северу. И в 1113 г. через горловину «степного коридора» между верховьями Сейма, Псла и Северского Донца ханы Аепа и Боняк появились у Выря. В XII в. этот город стал значимой 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 Выреть», но их послы были перехвачены на Локне.

Западнее Выря этот локненский участок пути могли контролировать Вяхань, размещенный от нее всего в 14 км, и его пригород, сторожевой форпост Бабаково, – в 10 км. Устройство последнего форпоста не исключает вероятности его строительства с использованием традиций «степной» фортификации. Отсюда обретает заманчивость идея о перехвате половецких послов торческой конницей, расселившейся вблизи бабаковского убежища. К Вырю водоразделом приходили степняки и в 1160 г. для поддержки киевского князя Изяслава Давыдовича [24, с. 250, 296, 297; 16, с. 276, 290, 291, 505, 506].

В дальнейшем вырский участок трассы претерпел значительное усложнение целой сетью крепостных сооружений: недаром в «Слове о полку Игореве» он назван «полю воротами» [5, с. 84–87]. Возможно, это фортификационное объясняет неудачу воинства Гзака в 1185 г.: вместо ужидаемого в Посеймье «полоня собранного», хану удалось разграбить лишь села и сжечь путивльский острог.

Некоторые изменения в направлении внутренних путевых трасс внесли перемены территориальных структур позднего средневековья, но отдельные звенья этой трассы продолжали функционировать и в этот период. Так, в XVI–XVIII вв. между Сеймом и Сулой пролегал Бакаев шлях, который отвечался от Муравского шляха на запад [3, с. 28].

Итогом затянувшегося обзора являются наблюдения о реальном существовании водораздельного военного и торгового пути, связывавшего Киев с Курском и северными областями Руси. На этой трассе размещались разновременные укрепленные и открытые поселения, способные ее контролировать и оказывать разностороннюю поддержку войскам и купеческим караванам. Несомненно, при жизни Владимира Святославича путь мог функционировать на протяжении действия его договора с Волжской Болгарией. Сведения же о его

дальнейшей судьбе появились в источниках после длительной лакуны и связаны с иными обстоятельствами. Поэтому проблематика караванного пути Киев–Болгар требует дальнейших исследований.

Список литературы

1. Алеппский П. Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию в половине XVII века. Вып. 2. М., 1897. 202 с.
2. Артамонов Ю.А. Житие Феодосия Печерского: проблемы источниковедения // ДГ 2000 г. Проблемы источниковедения. М.: Вост, лит., 2003. С. 173–278.
3. Багалея Д.И. История Северской земли до половины XIV столетия. Киев, 1882. 311 с.
4. Блажевич Н.В. Дніпровські броди XI–XIII ст. // Проблеми історії та археології давнього населення Української РСР. К.: Наук. думка, 1989.
5. Бородин Г.В., Моргунов Ю.Ю. К вопросу о переяславско-черниговском пограничье с кочевой степью в конце XI – середине XIII вв. // Археологія та історія Північно-східного Лівобережжя (I – початок II тис.): зб. наук. праць. Глухів, 2003. С. 75–93.
6. Булкин В.А., Лебедев Г.С. Гнездово и Бирка (к проблеме становления города) // Культура средневековой Руси. Л.: Наука, 1974. С. 11–18.
7. Воронин Н.Н. Средства и пути сообщения // ИКДР. Т. 1. М.–Л.: изд. АН СССР, 1951. С. 280–314.
8. Голубовский П.В. С какого времени можно проследить на юге Руси способ защиты табором // Труды XI АС. Т. 2. М., 1902. С. 72–79.
9. Грушевський М.С. Історія України-Руси. Т. I. К.: Наук. думка, 1994. 736 с.
10. Даркевич В.П. Происхождение и развитие городов древней Руси (X–XIII вв.) // Вопросы истории. 1994. № 10. С. 43–60.
11. Житие Феодосия Печерского // Успенский сборник XII–XIII вв. М.: Наука, 1971. С. 71–154.
12. Зайцев А.К. Черниговское княжество // Древнерусские княжества X–XIII вв. М.: Наука, 1975. С. 57–117.
13. Зотов Н. Статейный список стольника Василия Тяпкина и дьяка Никиты Зотова, посольства в Крым в 1680 году. Одесса, 1850. 284 с.
14. Ибн-Фадлан // Путешествие Ибн-Фадлана на Волгу. М.–Л.: изд. АН СССР, 1939. 228 с.
15. Иевлев М.М., Моця А.П. «Русский» участок пути Булгар-Киев (особенности поселений и маршрута) // Путь из Булгара в Киев: сб. научн. статей. Казань: ИЯЛИ им. Г. Ибрагимова КНЦ РАН – ИА АН УССР, 1992. С. 23–30.
16. Ипатьевская летопись // ПСРЛ. Т. 2. М.: Языки славянской культуры, 2001. 938 с.

17. Калинина Т.М. Сведения Ибн Хаукаля о походах Руси времен Святослава // ДГ-1975. М.: Наука, 1976. С. 90–101.

18. Кашкин А.В. От отдельных памятников – к археологическим комплексам (от разведок Ю.А. Липкинга до разведок наших дней) // Ю.А. Липкинг и археология Курского края: матер. науч. конф. Курск, 2006. С. 20–22.

19. Кашкин А. В., Узянов А. А. Об одном «несостоявшемся городе» на верхнем Псле // Проблеми ранньослов'янської і давньоруської археології Посейм'я: матер. наук. конф. Білопілля: ІА НАНУ, 1994. С. 16–18.

20. Кашкин А.В., Узянов А.А. Следы прерванного процесса градообразования на Верхнем Псле в эпоху формирования Древнерусского государства // Археология Верхнего Поволжья: к 80-летию К.И. Комарова. М.: ИА РАН, 2006. С. 122–130.

21. Коновалова И.Г. Восточная Европа в сочинении ал-Идриси. М.: Восточная литература, 1999. 254 с.

22. Куза А.В. Древнерусские городища X-XIII вв.: свод археологических памятников. М.: РГНФ, 1996. 256 с.

23. Кучера М.П. Отчет о разведках древнерусского городища в с. Русанов на Трубеже в 1965 г. // НА ИА НАНУ. Дело 1965/47.

24. Лаврентьевская летопись и Суздальская летопись по Академическому списку // ПСРЛ. Т. 1. М.: Языки славянской культуры. 2001. 496 с.

25. Лазаревский А.М. Нежинский полк // Описание старой Малороссии. Матер. для ист. заселения, землевлад. и управл. Т. 2. Киев, 1893. 521 с.

26. Лазаревский А.М. Исторические очерки полтавской Лубенщины XVII–XVIII вв. // ЧОНЛ, 1896. Кн. XI, отдел II. С. 34–203.

27. Ляпушкин И.И. Днепровское лесостепное Левобережье в эпоху железа // МИА. № 104. М.; Л.: Наука, 1961. 383 с.

28. Ляпушкин И.И. Славяне Восточной Европы накануне образования Древнерусского государства // МИА. № 152. Л.: Наука, 1968. 186 с.

29. Ляскоронский В. Г. Городища, курганы и длинные (змеевые) валы, находящиеся в бассейне р. Сулы // Труды XI АС. Т. 1. М., 1901. С. 404–457.

30. Ляскоронский В.Г. История Переяславльской земли с древнейших времен до половины XIII ст. 2-е изд. Киев, 1903. 422 с.

31. Ляскоронский В.Г. К вопросу о переяславльских торках // ЖМНП. – Т. 358, апрель. СПб., 1905. С. 278–302.

32. Ляскоронский В.Г. Русские походы в степь в удельно-вечевое время и поход кн. Витовта на татар в 1399 г. // ЖМНП. Новая серия, часть 8: март. СПб., 1907. С. 1–37.

33. Моргунов Ю.Ю. Отчет о работе Посульской разведочной группы ИА АН СССР в 1980 г. на территории Сумской, Черниговской и Полтавской областей УССР // НА ИА НАНУ. Дело № 1980/65.

34. Моргунов Ю.Ю. Еще раз о «переяславльских торках» // Российская археология. 2000. № 1. С. 23–36.

35. Моргунов Ю.Ю. Заметки о «русском» отрезке пути Киев–Болгар // Наук. записки з укр. історії: істор. ф-тет Переяслав-Хмельницького ДПІ ім. Г.С. Сковороди. Вип. 37. Переяслав-Хмельницький, 2015. С. 3–13.
36. Моця А.П. Новые сведения о торговом пути из Булгара в Киев // Земли Южной Руси в IX–XIV вв. (история и археология): сб. научн. трудов. Киев: Наук. думка, 1985. С. 131–133.
37. Моця А.П. К проблеме градообразования на Левобережье Днепра в XI–XII вв. // Труды V Междунар. Конгресса слав. археологии. – Т. 1. вып. 2а. Секция II. М.: Наука, 1987. С. 164–168.
38. Моця А.П. Отчет об археологической разведке по пути «Киев–Болгар» в 1990 г. НА ИА НАНУ. Дело № 1990/28в.
39. Моця А.П. Общие закономерности торгово-экономических взаимоотношений Киева и Булгара в IX–XIII вв. // Путь из Булгара в Киев. Сб. науч. статей по итогам конф. Казань: ИЯЛИ им. Г. Ибрагимова КНЦ РАН – ИА АН УССР, 1992. С. 6–12.
40. Моця А.П. Об одной группе протогородов днепровского Левобережья // Русский сборник: труды кафедры Истории древности и средневековья Брянского гос. унив. им акад. И.Г. Петровского. Брянск, 2006. С. 118–125.
41. Моця О.П. Шляхи часів Київської Русі: темпи руху на «путях» // Археологія. 2010. Вип. № 2. С. 30–41.
42. Моця А.П., Халиков А.Х. Булгар – Киев: пути–связи–судьбы. Киев: ИА НАНУ, 1997. 191 с.
43. Николайчик Ф.Д. Материалы по истории землевладения князей Вишневецких на Левобережье Украины // ЧОНЛ, 1900. Кн. XIV. Отдел III. С. 84–90.
44. Оппоков Е.В. Речные долины Полтавской губернии. Ч. 2. СПб., 1905. 437 с.
45. Петрухин В.Я., Пушкина Т.А. К предыстории древнерусского города // История СССР. 1979. № 4. С. 100–112.
46. Пештич С.Л. О «договоре» Владимира с волжскими болгарами 1006 года // Исторические записки. Т. 18. М., 1946. С. 327–335.
47. Покас П.М., Осадчий Є.М., Приймак В.В. Зелений Гай I. Полтава: Техсервіс, 2007. 88 с.
48. Поло, Марко. Книга о разнообразии мира. М.: Эксмо, 2006. 145 с.
49. Рублев А.И. Монеты древнерусской чеканки. Конец X – начало XI вв. Б.м. и изд-ва, 2016. 386 с.
50. Рубрук, Гильом де. Путешествие в восточные страны Вильгельма де Рубрук в лето Благости 1253 // Путешествие в восточные страны Плано Карпини и Рубрука. М.: Изд. географ. литературы, 1957. С. 87–195.
51. Рыбаков Б.А., Русские земли по карте Идриси 1154 года //КСИИМК. Вып. XLIII. 1952. С. 3–44.
52. Рыбаков Б.А. Путь из Булгара в Киев // Древности Восточной Европы. МИА, № 169. М.: Наука, 1969. С. 189–196.

53. Рыдзевская Е.А. Древняя Русь и Скандинавия в IX-XIV вв. // ДГ-1978. М.: Наука, 1978. 240 с.
54. Самоквасов Д.Я. Древние города России. СПб., 1873. 190 с.
55. Склярчук В.И. К биографии Феодосия Печерского // ТОДРЛ. Т. 41. Л.: Наука, 1988. С. 317-323.
56. Сотникова М.П., Спасский И.Г. Тысячелетие древнейших монет России: сводный каталог русских монет X-XI вв. Л.: Искусство, 1983. 238 с.
57. Стародубцев Г.Ю. Охранные исследования посада Гочевского археологического комплекса (летописного Римова) в 2003-2004 гг. // Археология Юго-Востока Руси. Матер. IV научн. конф. Елец, 2006. С. 229-235.
58. Стародубцев Г.Ю. Охранные исследования Гочевского археологического комплекса в 1994 - 2005 гг. // Труды кафедры ист. древности и средневековья Брянского госуниверситета им. И.Г. Петровского. Вып. 2-3. Брянск: РИО БГУ, 2006. С. 162-169.
59. Стародубцев Г.Ю. Средневековый замок (городище «Царский Дворец») на верхнем Псле // Средневековый город Юго-Востока Руси: предпосылки возникновения, эволюция, материальная культура. Матер. междунар. науч. конф. Курск, 2009. С. 101-110.
60. Стародубцев Г.Ю. Городище Царский Дворец - замок Великого княжества Литовского на границе с Золотой Ордой (находки в ходе исследований 1997-2010-х гг.) // Золотоордынская цивилизация: сборник статей. Вып. 5. Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ. 2012. С. 317-325.
61. Сухобоков О.В. Дніпровське лісостепове Лівобережжя у VIII-XIII ст. (за матеріалами археологічних досліджень 1968-1989 рр.). К.: Наук. Думка, 1992. 215 с.
62. Сухобоков О.В., Моця А.П. Отчет о раскопках роменско-древнерусского комплекса памятников у с. Зеленый Гай Сумского района и обл. в 1983 г. // НА ИА НАНУ. Д. 1983/38а.
63. Сухобоков О.В., Моця О.П. Давньоруські пам'ятки поблизу хутора Зелений Гай Сумської області // Археологія, 1987. № 58. С. 83-94.
64. Татищев В.Н. История Российская // Собрание сочинений. - М.: Ладомир, 1995. Т. 2-3. 334 с.; Т. 4. 556 с.
65. Тищенко М. Нариси істоїї торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст. // Історично-географічний збірник Історично-філологічного відділу УАН. Т. 2. К., 1928.
66. Толочко П.П. Киевская Русь и Волжская Болгария // Путь из Булгара в Киев. Сб. науч. статей по итогам конференции. Казань: ИЯЛИ им. Г. Ибрагимова КНЦ РАН - ИА АН УССР, 1992. С. 3-6.
67. Толочко П.П. Пути-дороги Древней Руси // Київ і Русь. Вибрані твори 1998-2008 рр. К.: Академперіодика, 2008. С. 316-330.
68. Тропин Н.А. Ранний этап становления Лавского археологического комплекса: структурно-пространственный анализ // Средневековый город Юго-

восточной Руси: предпосылки возникновения, эволюция, материальная культура: мат. межд. науч. конф. Курск, 2009. С.161.

69. Филарет. Историко-статистическое описание Черниговской епархии. Кн. 5. Киев, 1874. 444 с.

70. Шафонский А.Ф. Черниговского наместничества топографическое описание. Киев, 1851. 136 с.

71. Шекун А.В. Отчет Черниговской археологической разведочной экспедиции 1980 г. / А.В. Шекун // НА ИА НАНУ. Д. 1980/89.

72. Шинаков Е.А. Население верхнего течения реки Псёл в XI—XII вв. (по материалам Гочевского археологического комплекса) // Вестник МГУ. Серия 8. История. 1982. № 2. С. 90–97.

73. Шинаков Е.А. «Восточные территории» Древней Руси в конце X - XIII вв. (этнокультурный аспект) // Археология славянского Юго-Востока. Воронеж, 1991. С. 82–94.

References

1. Aleppskij P. Puteshestvie antiohijskogo patriarha Makarija v Rossiju v polovine XVII veka. Vyp. 2. M., 1897. 202 s.

2. Artamonov Ju.A. Zhitie Feodosija Pecherskogo: problemy istochnikovedenija // DG 2000 g. Problemy istochnikovedenija. M.: Vost, lit., 2003. S. 173–278.

3. Bagalej D.I. Istorija Severskoj zemli do poloviny XIV stoletija. Kiev, 1882. 311 s.

4. Blazhevich N.V. Dniprovski brodi XI-XIII st. // Problemi istorii ta arheologii davn'ogo naselennja Ukraïns'koï RSR. K.: Nauk. dumka, 1989.

5. Borodin G.V., Morgunov Ju.Ju. K voprosu o perejaslavsko-chernigovskom po-granich'e s kochevoj step'ju v konce XI – seredine XIII vv. // Arheologija ta istorija Pivnichno-shidnogo Livoberezhzhja (I – pochatok II tis.): zb. nauk. prac'. Gluhiv, 2003. S. 75–93.

6. Bulkin V.A., Lebedev G.S. Gnezdovo i Birka (k probleme stanovlenija goro-da) // Kul'tura srednevekovoj Rusi. L.: Nauka, 1974. S. 11–18.

7. Voronin N.N. Sredstva i puti soobshhenija // IKDR. T. 1. M.-L.: izd. AN SSSR, 1951. S. 280–314.

8. Golubovskij P.V. S kakogo vremeni mozhno prosledit' na juge Rusi sposob zashhity taborom // Trudy XI AS. T. 2. M., 1902. S. 72–79.

9. Grushevs'kij M.S. Istorija Ukraïni-Rusi. T. I. K.: Nauk. dumka, 1994. 736 s.

10. Darkevich V.P. Proishozhdenie i razvitie gorodov drevnej Rusi (X–XIII vv.) // Voprosy istorii. 1994. № 10. S. 43–60.

11. Zhitie Feodosija Pecherskogo // Uspenskij sbornik XII–XIII vv. M.: Nauka, 1971. S. 71–154.

12. Zajcev A.K. Chernigovskoe knjazhestvo // Drevnerusskie knjazhestva X–XIII vv. M.: Nauka, 1975. S. 57–117.

13. Zotov N. Statejnyj spisok stol'nika Vasilija Tjapkina i d'jaka Nikity Zotova, posol'stva v Krym v 1680 godu. Odessa, 1850. 284 s.
14. Ibn-Fadlan // Puteshestvie Ibn-Fadlana na Volgu. M.–L., izd. AN SSSR, 1939. 228 s.
15. Ievlev M.M., Mocja A.P. «Russkij» uchastok puti Bulgar-Kiev (osobnosti poselenij i marshruta) // Put' iz Bulgara v Kiev: sb. nauchn. statej. Kazan': IJaLI im. G. Ibragimova KNC RAN – IA AN USSR, 1992. S. 23–30.
16. Ipat'evskaja letopis' // PSRL. T. 2. M.: Jazyki slavjanskoj kul'tury, 2001. 938 s.
17. Kalinina T.M., 1976. Svedenija Ibn Haukalja o pohodah Rusi vremen Svjato-slava // DG-1975. M.: Nauka, 1976. S. 90–101.
18. Kashkin A.V. Ot otdel'nyh pamjatnikov – k arheologicheskim kompleksam (ot razvedok Ju.A. Lipkinga do razvedok nashih dnejj) // Ju.A. Lipking i arheologija Kur-skogo kraja: mater. nauch. konf. Kursk, 2006. S. 20–22.
19. Kashkin A. V., Uzjanov A. A. Ob odnom «nesostojavshemsja gorode» na verhnem Psle // Problemi rann'oslov'jans'kojj i davn'orus'kojj arheologii Posejm'ja: mater. nauk. konf. Bilopillja: IA NANU, 1994. S. 16–18.
20. Kashkin A.V., Uzjanov A.A. Sledy prevannogo processa gradoobrazovanija na Verhnem Psle v jepohu formirovanija Drevnerusskogo gosudarstva // Arheologija Verh-nego Povolzh'ja: k 80-letiju K.I. Komarova. M.: IA RAN, 2006. S. 122–130.
21. Konovalova I.G. Vostochnaja Evropa v sochinenii al-Idrisi. M.: Vostochnaja literatura, 1999. 254 s.
22. Kuza A.V. Drevnerusskie gorodishha X-XIII vv.: svod arheologicheskih pamjat-nikov. M.: RGNF, 1996. 256 s.
23. Kuchera M.P. Otchet o razvedkah drevnerusskogo gorodishha v s. Rusanov na Trubezhe v 1965 g. // NA IA NANU. Delo 1965/47.
24. Lavrent'evskaja letopis' i Suzdal'skaja letopis' po Akademicheskemu spisku // PSRL. T. 1. M.: Jazyki slavjanskoj kul'tury. 2001. 496 s.
25. Lazarevskij A.M. Nezhinskij polk // Opisanie staroj Malorossii. Mater. dlja ist. zaselenija, zemlevlad. i upravl. T. 2. Kiev, 1893. 521 s.
26. Lazarevskij A.M. Istoricheskie ocherki poltavskoj Lubenshhiny XVII–XVIII vv. // ChONL, 1896. Kn. XI, otdel II. S. 34–203.
27. Ljapushkin I.I. Dneprovskoe lesostepnoe Levoberezh'e v jepohu zheleza // MIA. № 104. M.; L.: Nauka, 1961. 383 s.
28. Ljapushkin I.I. Slavjane Vostochnoj Evropy nakanune obrazovanija Drevne-russkogo gosudarstva // MIA. № 152. L.: Nauka, 1968. 186 s.
29. Ljaskoronskij V. G. Gorodishha, kurgany i dlinnye (zmeevye) valy, nahodja-shhiesja v bassejne r. Suly // Trudy XI AS. T. 1. M., 1901. S. 404–457.
30. Ljaskoronskij V.G. Istorija Perejaslavl'skoj zemli s drevnejshih vremen do poloviny XIII st. 2-e izd. Kiev, 1903. 422 s.
31. Ljaskoronskij V.G. K voprosu o perejaslavl'skih torkah // ZhMNP. – T. 358, aprel'. SPb., 1905. S. 278–302.

32. Ljaskoronskij V.G. Russkie pohody v step' v udel'no-vechevoe vremja i po-hod kn. Vitovta na tatar v 1399 g. // ZhMNP. Novaja serija, chast' 8: mart. SPb., 1907. S. 1–37.
33. Morgunov Ju.Ju. Otchet o rabote Posul'skoj razvedochnoj grupy IA AN SSSR v 1980 g. na territorii Sumskoj, Chernigovskoj i Poltavskoj oblastej USSR // NA IA NANU. Delo № 1980/65.
34. Morgunov Ju.Ju. Eshhe raz o «perejaslavskih torkah» // Rossijskaja arheologija. 2000. № 1. S. 23–36.
35. Morgunov Ju.Ju. Zametki o «russkom» otrezke puti Kiev–Bolgar // Nauk. zapiski z ukr. istorii: istor. f-tet Perejaslav-Hmel'nic'kogo DPI im. G.S. Skovorodi. Vip. 37. Perejaslav-Hmel'nic'kij, 2015. S. 3–13.
36. Mocja A.P. Novye svedenija o trgovom puti iz Bulgara v Kiev // Zemli Juzhnoj Rusi v IX–XIV vv. (istorija i arheologija): sb. nauchn. trudov. Kiev: Nauk. dumka, 1985. S. 131–133.
37. Mocja A.P. K probleme gradoobrazovanija na Levoberezh'e Dnepra v XI-XII vv. // Trudy V Mezhdunar. Kongressa slav. arheologii. – T. 1. vyp. 2a. Sekcija II. M.: Nau-ka, 1987. S. 164–168.
38. Mocja A.P. Otchet ob arheologicheskoj razvedke po puti «Kiev–Bolgar» v 1990 g. NA IA NANU. Delo № 1990/28v.
39. Mocja A.P. Obshhie zakonomernosti trgovno-jekonomicheskikh vzaimootnoshe-nij Kieva i Bulgara v IH-HIII vv. // Put' iz Bulgara v Kiev. Sb. nauch. statej po itogam konf. Kazan': IJaLI im. G. Ibragimova KNC RAN – IA AN USSR, 1992. S. 6–12.
40. Mocja A.P. Ob odnoj gruppe protogorodov dneprovskogo Levoberezh'ja // Russkij sbornik: trudy kafedry Istorii drevnosti i srednevekov'ja Brjanskogo gos. univ. im akad. I.G. Petrovskogo. Brjansk, 2006. S. 118–125.
41. Mocja O.P. Shljahi chasiv Kiivs'koï Rusi: tempi ruhu na «puteh#» // Arheologija. 2010. Vip. № 2. S. 30–41.
42. Mocja A.P., Halikov A.H. Bulgar – Kiev: puti–svjazi–sud'by. Kiev: IA NANU, 1997. 191 s.
43. Nikolajchik F.D., – Materialy po istorii zemlevladienija knjazej Vishneveckih na Levoberezh'e Ukrainy // ChONL, 1900. Kn. XIV. Otdel III. S. 84–90.
44. Oppokov E.V. Rechnye doliny Poltavskoj gubernii. Ch. 2. SPb., 1905. 437 s.
45. Petruhin V.Ja., Pushkina T.A. K predystorii drevnerusskogo goroda // Istorija SSSR. 1979. № 4. S. 100–112.
46. Peshtich S.L. O «dogovore» Vladimira s volzhskimi bolgarami 1006 goda // Istoricheskie zapiski. T. 18. M., 1946. S. 327–335.
47. Pokas P.M., Osadchij C.M., Prijmak V.V. Zelenij Gaj I. Poltava: Tehservis, 2007. 88 s.
48. Polo, Marko. Kniga o raznoobrazii mira. M.: Jeksmo, 2006. 145 s.
49. Rublev A.I. Monety drevnerusskoj chekanki. Konec X – nachalo XI vv. B.m. i izd-va, 2016. 386 s.

50. Rubruk, Gil'om de. Puteshestvie v vostochnye strany Vil'gel'ma de Rubruk v leto Blagosti 1253 // Puteshestvie v vostochnye strany Plano Karpini i Rubruka. M.: Izd. geograf. literatury, 1957. S. 87–195.
51. Rybakov B.A., Russkie zemli po karte Idrisi 1154 goda // KSIIMK. Vyp. XLIII. 1952. S. 3–44.
52. Rybakov B.A. Put' iz Bulgara v Kiev // Drevnosti Vostochnoj Evropy. MIA, № 169. M.: Nauka, 1969. S. 189–196.
53. Rydzevskaia E.A. Drevnjaja Rus' i Skandinavija v IX-XIV vv. // DG–1978. M.: Nauka, 1978. 240 s.
54. Samokvasov D.Ja. Drevnie goroda Rossii. SPb., 1873. 190 s.
55. Skljjaruk V.I. K biografii Feodosija Pecherskogo // TODRL. T. 41. L.: Nauka, 1988. S. 317–323.
56. Sotnikova M.P., Spasskij I.G. Tysjacheletie drevnejshih monet Rossii: svodnyj katalog russkih monet X-XI vv. L.: Iskusstvo, 1983. 238 s.
57. Starodubcev G.Ju. Ohrannye issledovanija posada Gochevskogo arheologičeskogo kompleksa (letopisnogo Rimova) v 2003–2004 gg. // Arheologija Jugo-Vostoka Rusi. Mater. IV nauchn. konf. Elec, 2006a. S. 229–235.
58. Starodubcev G.Ju. Ohrannye issledovanija Gochevskogo arheologičeskogo kompleksa v 1994 – 2005 gg. // Trudy kafedry ist. drevnosti i srednevekov'ja Brjanskogo gosuniversiteta im. I.G. Petrovskogo. Vyp. 2-3. Brjansk: RIO BGU, 2006. S. 162–169.
59. Starodubcev G.Ju. Srednevekovyj zamok (gorodishhe «Carskij Dvorec») na verhnem Psle // Srednevekovyj gorod Jugo-Vostoka Rusi: predposylki vzniknovenija, jevoljucija, material'naja kul'tura. Mater. mezhdunar. nauch. konf. Kursk, 2009. S. 101–110.
60. Starodubcev G.Ju., 2012. – Gorodishhe Carskij Dvorec - zamok Velikogo knjazhestva Litovskogo na granice s Zolotoj Ordoj (nahodki v hode issledovanij 1997-2010-h gg.) // Zolotoordynskaja civilizacija: sbornik statej. Vyp. 5. Kazan': Institut istorii im. Sh. Mardzhani AN RT. S. 317–325.
61. Suhobokov O.V. Dniprovs'ke lisostepove Livoberezhzhja u VIII–XIII st. (za materialami arheologičnih doslidzhen' 1968–1989 rr.). K.: Nauk. Dumka, 1992. 215 s.
62. Suhobokov O.V., Mocja A.P. Otchet o raskopkah romensko-drevnerusskogo kompleksa pamjatnikov u s. Zelenyj Gaj Sumskogo rajona i obl. v 1983 g. // NA IA NA-NU. D. 1983/38a.
63. Suhobokov O.V., Mocja O.P. Davn'orus'ki pam'jatki poblizu hutora Zelenij Gaj Sums'ko oblasti // Arheologija, 1987. № 58. S. 83–94.
64. Tatišhev V.N. Istorija Rossijskaja // Sobranie sochinenij. – M.: Lodomir, 1995. T. 2-3. 334 s.; T. 4. 556 s.
65. Tišhenko M. Narisi istoii torgivli Livoberezhnoï Ukraïni z Krimom u XVIII st. // Istorichno-geografičnij zbirnik Istorichno-filologičnogo viddilju UAN. T. 2. K., 1928.

66. Tolochko P.P. Kievskaja Rus' i Volzhskaja Bolgarija // Put' iz Bulgara v Ki-ev. Sb. nauch. statej po itogam konferencii. Kazan': IJaLI im. G. Ibragimova KNC RAN – IA AN USSR, 1992. S. 3–6.

67. Tolochko P.P. Puti-dorogi Drevnej Rusi // Kiiv i Rus'. Vibrani tvoriv 1998–2008 rr. K.: Akadempriodika, 2008. S. 316–330.

68. Tropin N.A. Rannij ehtap stanovleniya Lavskogo arheologicheskogo kompleksa: strukturno-prostranstvennyj analiz //Srednevekovyj gorod YUgo-vostochnoj Rusi: predposylki vozniknoveniya, ehvoljuciya, material'naya kul'tu-ra: mat. mezhd. nauch. konf. Kursk, 2009.

69. Filaret. Istoriko-statisticheskoe opisanie Chernigovskoj eparhii. Kn. 5. Kiev, 1874. 444 s.

70. Shafonskij A.F. Chernigovskogo namestnichestva topograficheskoe opisanie. Kiev, 1851. 136 s.

71. Shekun A.V. Otchet Chernigovskoj arheologicheskij razvedochnoj jekspedicii 1980 g. / A.V. Shekun // NA IA NANU. D. 1980/89.

72. Shinakov E.A. Naselenie verhnego techenija reki Psjol v XI—XII vv. (po materialam Gochevskogo arheologicheskogo kompleksa) // Vestnik MGU. Serija 8. Istorija. 1982. № 2. S. 90–97.

73. Shinakov E.A. «Vostochnye territorii» Drevnej Rusi v konce H - XIII vv. (jetnokul'turnyj aspekt) // Arheologija slavjanskogo Jugo-Vostoka. Voronezh, 1991. S. 82–94.