

# Нові дослідження шляху з Булгара в Київ

[попереднє повідомлення]

О. П. Моця, А. Х. Халіков

В житті Київської Русі, як і Волзької Булгарії, в X—XIII ст. особливе місце займали торговельно-економічні зв'язки. Перевозки здійснювалися водними (по Дніпру, Десні, Оці, Волзі) та регулярніше сухопутними шляхами. На це одним з перших серед радянських дослідників звернув увагу Б. О. Рыбаков, який на основі аналізу повідомлень арабських географів X—XIII ст. Джейхані та Ідрісі, запропонував можливий напрямок шляху з Булгара в Київ, і навпаки<sup>1</sup>. При цьому дослідник зробив спробу не тільки теоретично обґрунтувати можливий шлях, а й намітив (правда гіпотетично) деякі археологічні пам'ятки як з боку Волзької Булгарії (Булгар-Булгарське городище, переправа через Волгу в районі Балимерського городища, місто Хулаш), так і з боку Русі (місто Вантіт чи Вагніт — Михайлівське городище, Ромни — літописний Ромен і т. д.), які на його думку могли бути пунктами зупинок караванів — днівками чи манзілями.

В наступні часи шлях з Булгара в Київ, і навпаки, хоч і продовжував цікавити дослідників, але більше в теоретичному плані. На жаль, це стосується більшості відомих давніх шляхів.

Все ж по відношенню до булгаро-київської магістралі, вірніше частини цього шляху, слід вказати на деякі нові праці. Так, Г. М. Білорибкін висловив думку, що один з зупиночних пунктів (днівок чи манзілів за Ідрісі — А. Жобером — Б. О. Рыбаковим) з боку Булгарії приходився на Юловське городище в Пензенській області<sup>2</sup>. Спроба уточнення маршруту торговельної магістралі на «руській частині» була зроблена і одним із авторів цієї статті<sup>3</sup>. Крім того, цей шлях цікаво відо-

бражений у художній металообробці ремісників обох країн, зафіксований мистецтвознавцями<sup>4</sup>.

Але, практично, торговельний сухопутний шлях з Булгара в Київ все ж у цілому залишався не тільки не дослідженим, а навіть археологічно не наміченим. Тому, коли відділом археології Києва, давньоруської та середньовічної археології АН УРСР і відділом археології Інституту мови, літератури і історії Казанської філії АН СРСР був підписаний у 1988 р. договір про наукове співробітництво, то одним з головних його пунктів стало питання про необхідність проведення спільної археологічної експедиції для перевірки шляху з Булгара в Київ, і навпаки. В 1989 р. вона була створена на чолі з авторами цієї праці\*.

Просуваючись цим шляхом з території Волзької Булгарії на Русь, експедиція встановила контакти з археологами Ульяновська, Пензи, Тамбова, Воронежа, Курська, Сум. За один місяць її роботи, яка в практиці вітчизняної археології проводилась уперше, вчені подолали понад 2,5 тис. км від Булгара до Києва. Основним завданням на 1989 р. було: виявити і дослідити не тільки сам шлях, а в першу чергу ті можливі зупиночні пункти — днівки чи манзілі, що розміщувалися на ньому.

В результаті проведених робіт вдалося намітити основну схему давнього маршруту (рис. 1; 2) та уточнити не тільки деякі пункти днівок, але навіть і окремі пункти ночівель, місця переправ через значні річки (Волгу, Суру, Дон, Дніпро).

Таким чином були встановлені певні закономірності не тільки в головному напрямі руху на самому шляху, а й у специфіці розміщення зупиночних пунктів (днівок і ночівель). Були проведені також спроби зіставлення деяких зупиночних

<sup>1</sup> Рыбаков Б. А. Русские земли на карте Идриси 1154 г. // КСИИМК.— 1952.— Вып. 43.— С. 30; Рыбаков Б. А. Путь из Булгара в Киев // МИА.— 1969.— № 169.— С. 189—196.

<sup>2</sup> Белорибкин Г. Н. Путь из Булгара в Киев в районе Верхней Суры // Волжская Булгария и Русь.— Казань, 1986.— С. 89—97.

<sup>3</sup> Моця А. П. Новые сведения о торговом пути из Булгара в Киев // Земли Южной Руси в IX—XIII вв.— К., 1985.— С. 131—133.

<sup>4</sup> Валева Д. К. Искусство волжских булгар.— Казань, 1983; Орлов Р. С. Художественная культура городов «Русской земли» в IX—X вв. // Труды V Международного конгресса археологов-славистов.— К., 1988.— Т. 2.— С. 118.

\* До складу експедиції увійшли науковці з Києва (М. М. Ієвлев та Г. І. Лисенко) і Казані (І. Л. Ізмайлов та І. В. Якімов).

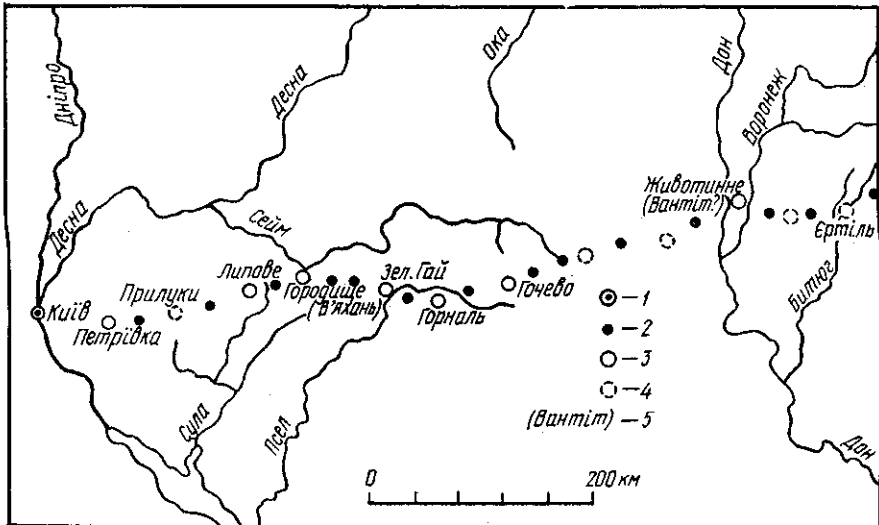


Рис. 1. Західний відтинок шляху з Булгара в Київ. Умовні знаки: 1 — початковий пункт маршруту, 2 — ночівля, 3 — ночівля та днівка, 4 — ночівля та днівка (гіпотеза), 5 — (Вантіт) — літописна назва.

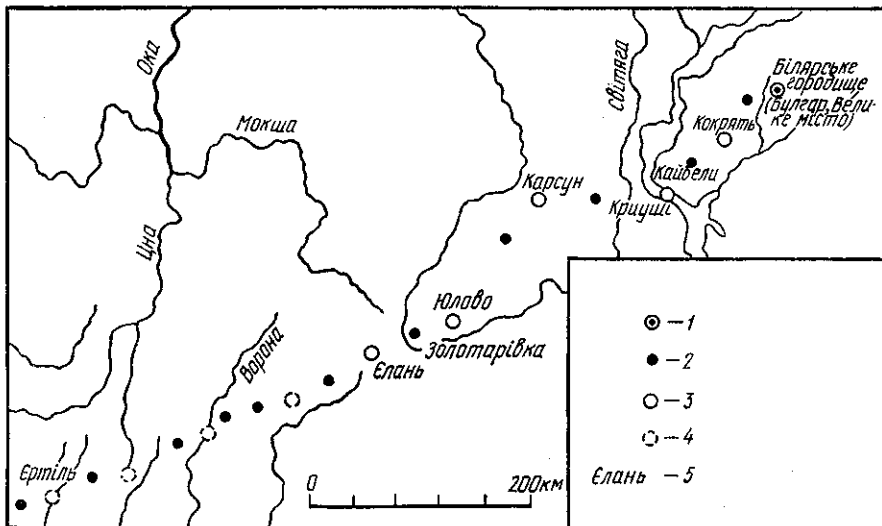


Рис. 2. Східний відтинок шляху з Булгара в Київ. Умовні знаки: 1 — початковий пункт маршруту, 2 — ночівля, 3 — ночівля та днівка, 4 — ночівля та днівка (гіпотеза), 5 — Єлань — сучасна назва.

пунктів з відомими за писемними джерелами (літописи, свідчення східних авторів і т. ін.) давніми населеними пунктами, урочищами тощо.

Вихідним пунктом маршруту експедиції став район Білярського городища, яке тут інтерпретується як місцезнаходження столиці Волзької Булгарії X—XIII ст. — Великого міста чи Булгара<sup>6</sup>. Відлік шляху в цьому значному за розмірами середньовічному місті, що займало площу близько 750 га, було розпочато від одного з кара-

ван-сараїв, дослідженого в 70—80-х роках (рис. 3)<sup>6</sup>.

Відомо, що білярська колекція містить значну кількість речей слов'яно-руського походження<sup>7</sup>. Тому не викликає сумніву активна роль у торгівлі з Руссю його жителів. Шлях торгової магістралі від згаданого городища йшов у напрямі захід—півден-

<sup>6</sup> Халиков А. Х., Шарифуллин Р. Ф. Караван-сарай древнего Биляра // Исследования Великого города. — М., 1976. — С. 75—100.

<sup>7</sup> Хузин Ф. Ш., Валиулина С. И. Славяно-русские материалы в Биляре // Волжская Булгария и Русь. — Казань, 1986. — С. 97—117.

<sup>5</sup> Халиков А. Х. О столице домонгольской Булгарии // СА. — 1973. — № 3.

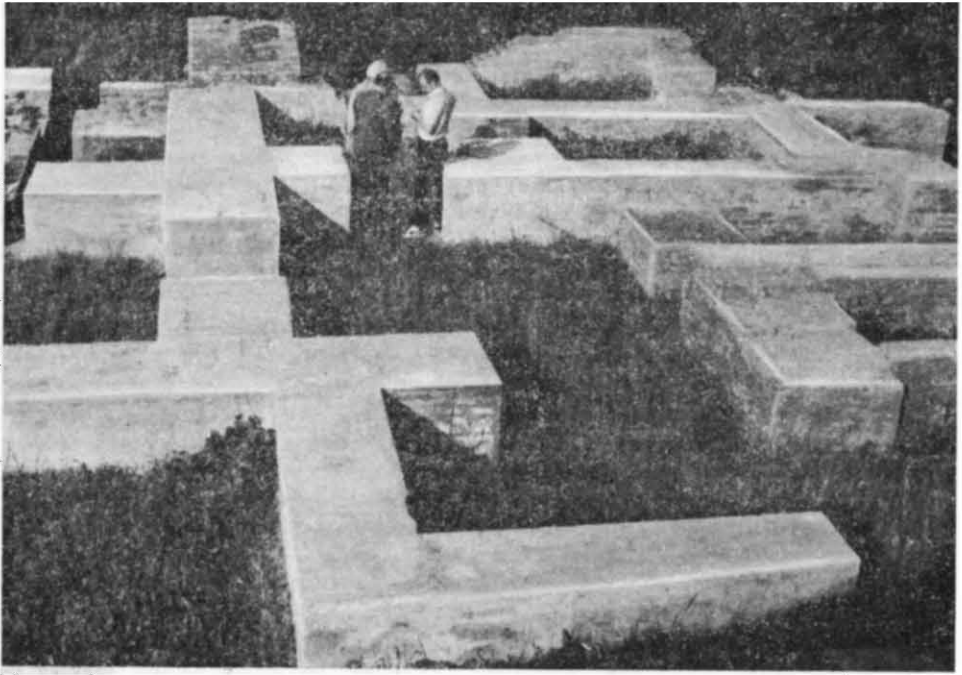


Рис. 3. Фундаменти караван-сараю в Білярі.

ний захід спочатку по відносно високому правому березі річки Джавшур (Малій Черемшан). Перша зупинка (днівка — манзіль) припадала на Кокрятьське городище, що розташоване на правому березі р. Утки (Ватиг за свідченням арабського мандрівника Ібн-Фадлана) приблизно в 75—80 км від Великого міста. Ця відстає за Ідрісі—Б. О. Рибаківим дорівнює дводенному переходу каравана, після чого, як правило, люди, коні та верблюди відпочивали протягом одного дня.

Саме городище було відоме вже давно<sup>8</sup>. Воно займало панівне положення над широкою і добре захищеною заплавою р. Утка, де могли випасатись коні та верблюди з караванів. Городище своїми укріпленнями (вали та рови) поділяється на дві частини: відносно малу (300×300 м) і велику (500×300 м), де загалом могли перебувати і каравани, і їх охорона. Остання, як, наприклад, повідомляє Ібн-Фадлан, нерідко сягала значних розмірів. Зокрема караван, у складі якого йшло багдадське посольство в Булгар у 921—922 рр., наховувався до 3 тисяч коней і 5 тисяч людей<sup>9</sup>.

По дорозі на Кокрять був зафіксований і пункт ночівлі, який знаходився на місці

так званого Тюгульбаївського городища в Куйбишевському районі Татарської АРСР<sup>10</sup>. При детальному огляді городище виявилось укріпленим басейном, де, мабуть, був водопій. Навколо нього розміщувались на ночівлю каравани: тут були виявлені сліди від вогнищ з розкиданими подрібненими кістками тварин. Один перехід від Великого міста, тобто від початку шляху на Київ, до вказаного археологічного об'єкта становив 42—45 км.

Від Кокрятьського городища, де сходились шляхи караванів не тільки з Русі, а й з півдня (Кавказу та Волги — Ітіля), південного сходу (Середньої Азії та Ірану — цим же шляхом йшов і караван, в якому знаходився вже згаданий Ібн-Фадлан) далі в Булгарію дороги пролягали до Великого міста Суvara, на північ країни. А на Русь від Кокряті шлях далі проходив у бік Ітіля (Волги) до місця дуже важливої переправи. Б. О. Рибаків вважає, що ця переправа знаходилась біля Балимерського городища, а далі маршрут пролягав у бік Хулаша<sup>11</sup>. Але в такому разі караванам доводилося б відхилитись різко на північ і йти до Волги дуже заболоченими та залісеними берегами р. Утки. А переправа через могутню ріку повинна була б бути на місці широкої заболоченої заплави ще й з крутими берегами.

<sup>8</sup> Фахрутдинов Р. Г. Археологические памятники Волжско-Камской Булгарии и ее территория. — Казань, 1975. — № 689.

<sup>9</sup> Ковалевский А. П. Книга Ахмеда Ибн-Фадлана о его путешествии на Волгу в 921—922 гг. — Харьков, 1956. — С. 128.

<sup>10</sup> Фахрутдинов Р. Г. Указ. соч. — № 808.

<sup>11</sup> Рибаків Б. А. Путь из Булгара в Киев. — С. 192.



Рис. 4. Спуск до Волги в районі Кайбельського городища.

Розглядаючи цей варіант маршруту як нереальний, була зроблена спроба виявити інше місце переправи. На думку учасників експедиції, переправа через Волгу в бік Русі, а також обугаризованої Буртасії та мордовських земель, знаходилась південніше сучасного Ульяновська, в районі сіл Хрестово-Городище — Кайбели (лівий берег) та Криуші (правий берег) (рис. 4). Тут з обох боків річки, що розділялась на два русла (з яких ліве можна було перейти вброд) розміщувалось по два городища (Хрестово-Городищенське і Андріївське на лівому березі, Криушське I, II на правому), що охороняли переправу<sup>12</sup>. На середині ріки знаходився зручний для переходу та випасів широкий острів. Зручними були і похилі схили — спуски до річки. Вірогідно, що якраз тут знаходилась друга днівка-манзіль караванів.

Далі дорога пролягала через відносно мало заселене булгарами плато верхів'їв лівих притоків Свяги до окраїнних болгарських міст, таких як Карсун (тобто окраїнно-охоронне городище) та сіл (Вороб'ївське селище, що було виявлене в процесі досліджень 1989 р.), де було знайдено через два дні дороги ще й третю днівку. Звідси, до землі обугаризованих буртасів, йшов триденний перехід по відносно

слабо заселеній території. З цього приводу можна згадати повідомлення Ібн-Русте про те, що між булгарами і буртасами три дні дороги<sup>13</sup>. Четверта днівка припадала на місце одного з найбільших міст Буртасії — на Юловське городище, що розміщувалось на території сучасного райцентру Городище Пензенської області. Переправившись через р. Суру в районі с. Золотарьовки, де також відоме одне з найбільш добре укріплених городищ буртасів<sup>14</sup>, каравани проходили далі на захід — південний захід аж до сучасного села Велика Єлань, де експедицією виявлено останнє селище з археологічними матеріалами болгарського типу.

Звідси починався 10—12-денний перехід по майже не заселеній міждержавній території межиріччя Дону (верхів'я його притоків — Хопра, Ворони, Савали, Ертіля, Битюга) і Оки (верхів'я її притоків — Мокші, Цни), доки каравани приблизно через п'ять днів, що по прямій майже 500 км, не приходили до першого слов'яно-руського міста Вагніта чи Вангіта<sup>15</sup>. Так закінчувалась перша (30-денна) частина шляху

<sup>13</sup> Хвольсон Д. А. Известия о хазарах, буртасах, болгарях, мадьярах, славянах и русских Абу Али Ахмеда бен-Омар Ибн-Даста. — СПб, 1869. — С. 19.

<sup>14</sup> Белорыбкин Г. Н. Указ. соч. — С. 91.

<sup>15</sup> Рыбаков Б. А. Путь из Булгара в Киев. — С. 193.

<sup>12</sup> Фахрутдинов Р. Г. Указ. соч. — №№ 576, 586, 1778, 1780.

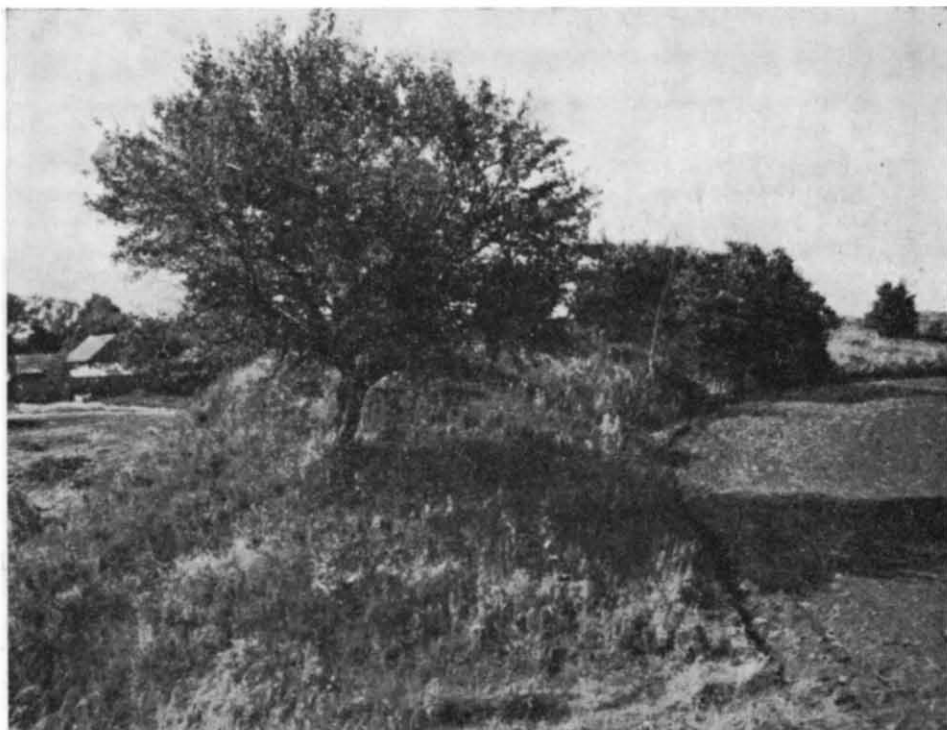


Рис. 5. Вали літописного В'яханя.

з Булгара в Київ. Завершувалася ця частина якраз у районі, який до наших часів називається Ертіль. Найімовірніше, це давній тюркський (булгарський) топонім, що означав середину шляху\*. На вказаному проміжку були виявлені і оглянуті можливі пункти зупинок: селище «Перевоз» на р. Вороні в Тамбовській області, а також археологічний комплекс пам'яток «Щуч'є» в районі злиття річок Ертіль та Битюг у Воронежській області.

Б. О. Рыбаков спробував локалізувати згаданий в арабських писемних джерелах Вантіт, з чим беззастережно погодились окремі воронезькі археологи, з городищами Тітчиха та Михайлівським<sup>16</sup>. Але в тому чи іншому випадку шлях через згадані пункти для торгових караванів був досить важким, оскільки їм довелося бігти болотистими та залісеними місцями і вбиратись у круті береги Дону, незручні для пере-

прави. На нашу думку, з Вантітом слід пов'язувати Животинне городище, про що вже коротко писав А. Д. Пряхін в одній із своїх праць<sup>17</sup>. Цей укріплений пункт, де крім борщівської ліпної була виявлена і «манжетоподібна» давньоруська гончарна кераміка (добре представлена на пам'ятках Середнього Подніпров'я), розміщений північніше злиття річок Усмані і Воронежжа. Західніше нього знаходилась переправа через Дон.

Далі починалась друга половина шляху на Київ.

Слід відзначити, що від району концентрації пам'яток боршевської культури на рр. Дон і Воронеж (де було і місто Вантіт) до власне давньоруської державної території — літописного Курського Посем'я, конкретних археологічних пам'яток на шляху Булгар — Київ експедицією 1989 р. виявлено не було. Але далі на захід спостерігається набагато краща картина.

Вдалося встановити, що тут каравани проходили з днівками-манзілями (де постійно проводились і торговельні операції) в районі сучасних сіл Гочево і Горналь Курської області та хутора Зелений Гай під Сумами. Всі три згадані пункти, роз-

\* Можлива етимологія: ертіль — урта-юлт, тобто середина дороги, чи ертіль — урта-ель, тобто середня область або міждержавна область, країна.

<sup>16</sup> Рыбаков Б. А. Путь из Булгара в Киев.— С. 194; Москаленко А. Н. Городище Титчиха. Из истории древнерусских поселений на Дону.— Воронеж, 1965; Винников А. З. Славянское городище на Белой горе под г. Воронежом // Из истории Воронежского края.— Воронеж, 1977.— Вып. 6.

<sup>17</sup> Пряхин А. Д. Археология... Наследие.— Воронеж, 1988.— С. 95.



Рис. 6. Кургани в с. Липове.

міщені на високому корінному березі Псла, можна за їх плануванням відносити до так званих відкритих торговельно-ремісничих поселень, які відрізняються від інших населених пунктів середньовічних часів наявністю невеликих укріплень, проживанням більшості населення на відкритих поселеннях та значними за розмірами могильниками<sup>18</sup>.

Далі маршрут преходив уже в басейні р. Сули, де на її правих притоках Терн та Ромен днівки, найімовірніше, влаштовувались у районі сучасних сіл Городище та Липове відповідно Сумської та Чернігівської областей. У першому пункті середньовічні укріплення, що займали площу понад 2 га, ототожнюються із залишками літописного міста В'яханя, що згадується в давньоруських писемних джерелах в середині XII ст. (рис. 5). До речі, частина дослідників вважає, що внутрішня торговельна магістраль Київ—Курськ також проходила через це місто. Тому можна припускати, що ускладнення функцій, а також встановлення стабільних відносин з сільською округою, сприяло перетворенню даного населеного пункту в значний міський центр Лівобережжя Дніпра. В той же час, комплекс пам'яток в с. Липове (невелике

городище, відкрите поселення площею 20 га та могильник, що нараховував до 5 тисяч курганів) повністю «вписується» в рамки відкритих торговельно-ремісничих поселень (рис. 6).

Можна припустити, що подальша дорога проходила через сучасне місто Прилуки (літописний Прилук) у верхів'я р. Супой, як вважав і Б. О. Рибаків. Серед пам'яток цього мікрорегіону найбільш вірогідним місцем останньої днівки перед Києвом було городище біля с. Петрівка Чернігівської області. Воно знаходилось на острові в широкій заплаві р. Супой, поєднувалось з суходолом тільки невеличким перешийком — тобто практично було неприступним. У той же час площа близько 2 га була і тут обнесена високими валами. Слабкий культурний шар з керамікою XI—XII ст. і повідомлення літописців про постійну концентрацію князівських дружин якраз у верхів'ях Супоя перед початком широкомасштабних військових операцій дозволяють інтерпретувати цей пункт біля с. Петрівка не тільки як днівку на шляху торгових караванів, а й як військовий табір руських дружин. Як уже зазначалося, подальший шлях на столицю Давньоруської держави — основну ціль караванів — проходив без тривалих зупинок. Вірогідніше всього, що Дніпро переходили біля Видубецького монастиря, де, як і на Волзі, посеред ріки знаходився острів, і де завжди функціонувала переправа.

<sup>18</sup> Булкин В. А., Дубов И. В., Лебедев Г. С. Археологические памятники Древней Руси IX—X веков.—Л., 1978.—С. 139.

У зв'язку з вищесказаним можна зробити ряд висновків:

1. Шлях давніх караванів пролягав майже прямо з Булгара в Київ, як і навпаки. При цьому він переважно був зорієнтований на слабо залісені (а за межами державних територій і мало заселені) межиріччя Дніпра і Десни, Дону й Оки, Сури та Волги.

2. Подолання відстані в цілому було розраховано на два місяці перебування в дорозі з 40-денними переходами і 20-денними відпочинками. Він поділявся приблизно на дві рівні частини: західну «київську», що підлягала давноруській державі або охоронялася нею; східну «булгарську», що знаходилася під протекторатом, або в сфері впливу Волзької Булгарії. Середина шляху припадала на Цинисько-Донське межиріччя, де знаходилася область «Ертіль» (середина шляху).

3. В межах державної території Русі, що починалась (закінчувалась) приблизно в районі сучасного села Гочево, були характерними:

а) зручні підходи з боку маршрутів караванів;

б) наявність відносно сухих та просторих заплавл з луками-випасами;

в) обов'язкова наявність охоронних укріплень та топографічно вигідних ділянок місцевості. В більшості випадків це були комплекси, які в європейській середньовічній археології отримали назву віків чи відкритих торговельно-ремісничих поселень.

4. У межах Волзької Булгарії (чи підлеглої землі буртасів) шлях починався приблизно в районі сучасного міста Пенза і проходив також через аналогічні пункти. Але на відміну від Русі на булгарській території укріплені місця відводились не тільки для людей, а й для тварин, що призводило до спорудження городищ набагато більших розмірів.

5. На міждержавних територіях шлях, як правило, проходив майже незаселеними і неукріпленими місцями, а днівки-манзілі розміщувались на затишних ділянках, де були відсутні не тільки міста-фортеці, а й відкриті торговельно-ремісничі поселення. Вірогідно, що будівництво тут будь-яких укріплень (де було потрібно тримати по-

стійні гарнізони охорони) було недоцільним, оскільки зведення їх на міждержавній території могло стати приводом для нападу як з боку Києва чи Булгара, так і з боку агресивних кочових контингентів південних районів Східної Європи (печенігів, половців...). У зв'язку з цим хотілося б звернути увагу і на факт відсутності укріплень на слов'янських поселеннях Південного Придніпров'я, де в середньовічні часи також дуже жваво проводились торговельні операції.

6. Вже попередній аналіз показує, що шлях з Булгара в Київ проходив по регламентованому маршруту, який почав складатись і використовуватись ще, мабуть, в епоху енеоліта — бронзи (потрібно в зв'язку з цим відзначити концентрацію по згаданому напрямку знахідок сеймінсько-турбінського металу та чисельних курганів) і епізодично використовувався в епоху раннього залізного віку (кімерійський метал) та раннього середньовіччя (розміщення в зоні маршруту постзарубинецьких, іменьківських пам'яток, скарбів типу Суджанського). Можливо, що цей шлях знали і давні мадьяри.

Русь і Волзька Булгарія, які за середньовіччя стали посередниками між цивілізаціями Заходу і Сходу, в XI—XII ст. найбільш активно використовували цей шлях. Якраз цим шляхом, який інтенсивно «запрацював» після підписання в 1006 р. русько-булгарського договору<sup>19</sup>, в 1134—1151 рр. проходили каравани арабського купця з Іспанії Хаміда ал-Гарнаті<sup>20</sup>.

Найближчими роками планується подальше вивчення шляху, що дозволить поглибити і краще аргументувати зроблені авторами висновки. А це, в свою чергу, дозволить точніше й повніше охарактеризувати культурно-економічні і політичні зв'язки двох наймогутніших державних утворень епохи середньовіччя на території Східної Європи.

<sup>19</sup> Татищев В. Н. История Российская.— М.— Л., 1963.— Т. 2.— С. 69.

<sup>20</sup> Монгайт А. Л., Большаков О. Г. Путешествие Абу Хамида ал-Гарнаті в Восточную и Центральную Европу (1131—1153 гг.) — М., 1971.