

In that way Pidkarpatska culture obtained other appearance, and at the same time peculiarities the regions, on which I.K. Sveshnikov extended this term, revealed themselves clearer. At the time when in the Dnister River upper region Pidkarpatska culture was developing, in Podillya region Globular Amphora culture prevailed, both were changed by «post-Corded cultures».

It is important that characterizing post-Corded horizon J. Machnik paid attention to the mixed character of monuments where features of previous culture (burials in barrows, amphorae, possible sequel of Kavsko-Kolpets group) and new ceramic examples (of culture Khlopitse-Vesele and with the traits of the Carpathian and Danube River region cultures of the Early Bronze Age), as well as metalware of Caucasus and the Carpathian and Danube region origin. In other words, he showed a mixed syncretic character of this culture, especially of Podillya region where old and new traditions coming from the West (Khlopitse-Vesele culture) and East (the Carpathian and Danube River region) as if intersected.

Nevertheless, it did not prevent J. Machnik further, when he was developing recent conception of Mezhanovitska culture, from including both regions (as well as the Western Volyn region, Horodoksko-Zdovbytska culture) into this culture (Kadrow, Machnik 1997), which cancelled his own observations. It conflicts, first of all, with burial custom: burial grounds in Mezhanovitska culture, barrows in the Dnister River upper region, and barrows and stone tombs, or burials with both features in Podillya region. Secondly, with deepers of the proto-Mezhanovitska (2 items) and the Early phases (more items, but concentrated in the Dnister and Western Buh Rivers regions) the burials of these regions were supplemented mainly with cylindrical bowls with handles or juts not typical for Mezhanovitska culture, as well as with syncretic examples of ceramics or those close to the ones from Balcan and Carpathian region.

N. Bandrivskiy and L. Krushelnyska (2005) took up the J. Machnik's idea about influence of Carpathian and Balcan cultures upon Podillya region, and proposed to single out pre-Komarivska group of monuments here. However, introducing of this term deceives only. The authors' thesis that Globular Amphora culture was changed by the people of another culture coming from behind the Carpathians to Podillya region is developed superficially, and the pre-Komarivskiy horizon dated from 2750/2700 to 2000 BC is synchronized with Corded Ware culture, particularly with Kraków-Sandomierz culture, substantially with Globular Amphora culture, differing from them only with longer continuance.

I.K. Sveshnikov's widened understanding of Pidkarpatska culture which included post-Corded monuments there reflected in writing of generalizing works on archaeology of Ukraine where position of this culture is not firm in a system of other cultures. This situation is supplemented by the orientation of Ukrainian archaeologists towards different systems of division into periods: Central European and Eastern European. However, in any system relative synchronism of the three cultures (Yamna, Globular Amphora and Corded Ware ones) will remain because it is testified by the burials of Yamna culture of north-west coast of the Black Sea, and is supported by radiocarbon dating. Material and date of Side settlement in the Dnister River upper region shows that Pidkarpatska culture was forming simultaneously with Corded Ware culture on the territory of Lesser Poland and around. However, a problem of its duration, as well as of chronology of post-Corded sites of Ukrain, remains unsolved because of lack of a packet of dates.

О.П. Моця

ШЛЯХИ ЧАСІВ КИЇВСЬКОЇ РУСІ: ТЕМПИ РУХУ НА «ПУТЕХЪ»

Зроблено спробу встановити можливі «ритми пульсації» — переміщення сухопутними і водними шляхами часів Київської Русі. Такі темпи залежали від багатьох об'єктивних та суб'єктивних обставин.

Ключові слова: Київська Русь, шляхи сполучення, темпи пересування

Про торгівлю в епоху середньовіччя вже написано достатньо наукових праць. Зокрема відомо, що в давньоруські міські центри прибували купці майже зі всього євразійського світу (рис. 1).

«Про Київську державу, про її багатство знали скрізь: від далеких морських країн Півночі, де склалися поетичні саги про руські міста й створювалися спеціальні товариства купців для

торгу з Києвом, і до казкового Сходу, де у державних архівах багдадських халіфів скрупульозно зберігалися нотатки мандрівників, які побували на Русі.

Руські купці плавали Балтійським морем, доходили до Центральної Європи, бували в Палестині, пробиралися у Біармію, прекрасно знали береги Каспійського та Чорного («Руського») морів, доходили до Багдаду і мали свої постійні двори в низці великих світових торговельних центрів (у Цареградї, Ітилї, на острові Готланд).

© О.П. МОЦЯ, 2010

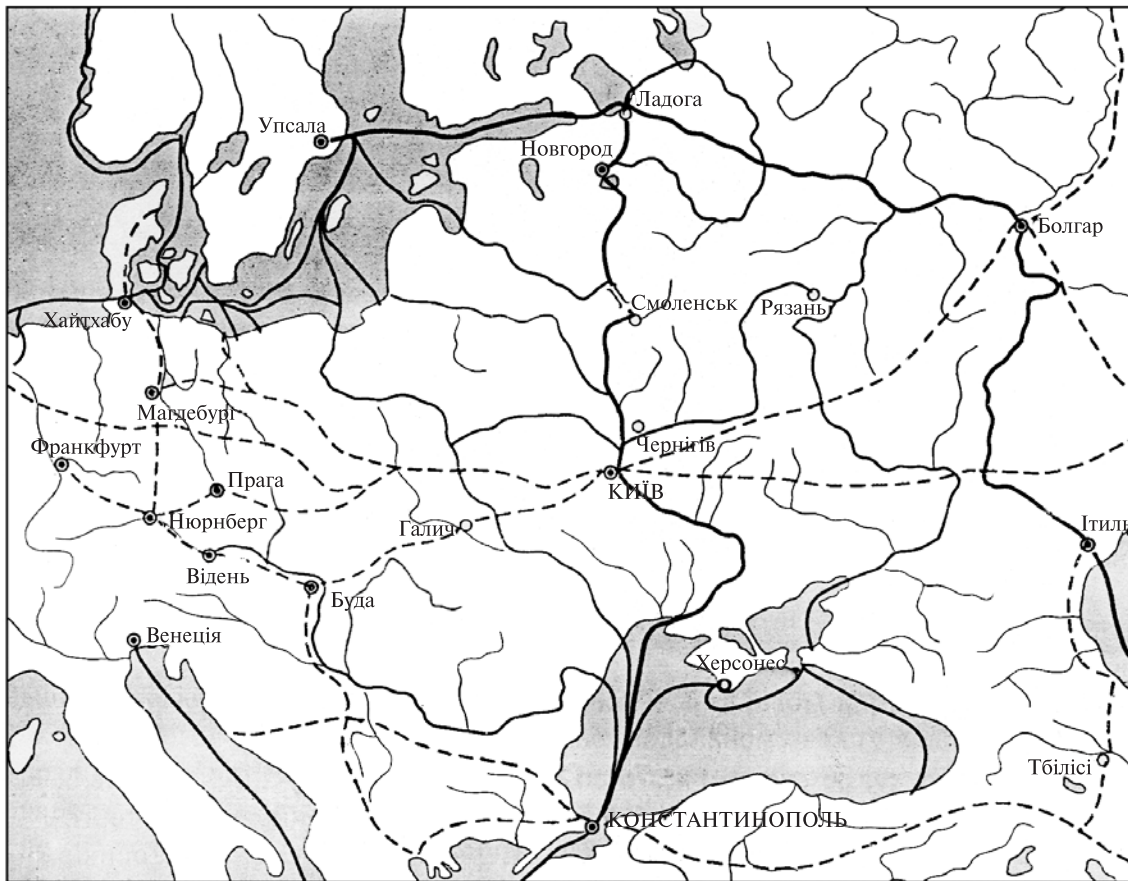


Рис. 1. Міжнародні торговельні шляхи Київської Русі (за П. Толочком)

На торговищах Києва, котрий вважався суперником самого Константинополя, можна було зустріти купців з різних країн Європи й Азії, не рахуючи представників різних давньоруських міст. Недарма батько Володимира Мономаха, князь Всеволод Ярославич, «дома сидя, изуменяше п'ять язык» — в галасливому та строкатому за національним складом Києві можна було вивчити мови різних народів» (Рыбаков 1948, с. 315).

Вже тоді, коли прозвучала ця думка, було поставлено запитання: а яким чином відбувалося переміщення торговельних караванів на просторах Східної Європи і за її межі? Із двох варіантів маршрутів — водою та суходолом — пріоритет надавався першому. Пояснюється це наявністю на той час інформації в писемних джерелах про організацію мандрівок із Києва до Візантії. Такі свідчення різних авторів дозволяли стверджувати, що підготовка суден для мандрівки займала близько двох місяців (квітень—травень): адже однодеревки — основний водний транспорт у поліській зоні Східної Європи — для пересування морем вимагали суттєвого переоснащення, після якого на кораблях тих часів разом з товаром могло розміститися до 40 осіб.

Шлях із Києва до Константинополя — столиці могутньої Візантійської імперії — займав близько 35—40 днів, а за особливо сприятливих умов від столиці Русі до дельти Дунаю рухалися протягом 10, а від неї до кінцевого пункту подорожі — ще не менше, як 15 днів. Восени каравани поверталися.

Особливістю річкової системи Східної Європи є досить близьке розміщення витоків чотирьох основних водних систем: Дніпровської, Волзької, Волховсько-Ільменської та Західно-двінської. На таких ділянках зближення русел річок транзитний рух з однієї системи в іншу здійснювався переволочуванням суден. Тут виникали численні «волоки», де функціонували поселення «волочан» для їхнього обслуговування (сам волок знаходився під постійним контролем князівського підлеглого — тіуна).

Видовбаний із суцільного стовбура човен чи лодія із цілісною видовбаною основою були універсальним засобом пересування по воді в часи Київської Русі. Основні їх характеристики визначалися й особливостями власне річкових шляхів. Щодо основної водної магістралі сучасної України, то доступ до неї іноземним морським суднам з низькою посадкою вже у

нижній частині русла перегороджували дніпровські пороги.

Що ж стосується сухопутних шляхів сполучення, то найбільше вдалим був зимовий, котрий мав перевагу, особливо на Поліссі. Тут влітку дороги, через місцеві кліматичні умови, часто були малопрохідними. Але, незважаючи на це, все ж за необхідності прорубували ліси, прокладали настили через болота, наводили мости або шукали броди через річки. Отож умови життя у державі тих часів вимагали прокладання доріг в окремі райони країни сухоходом. «Руська Правда» вказує на існування значних торговельних шляхів («великая гостиница»), на котрих припинялося «гонение следа». Їх, вірогідно, повинні були утримувати члени найближчих громад. Характерно, що літописний термін «путь» зазвичай означав лише «направление», за яким і просувалися учасники переходів. Звичайно, дороги південних районів давньоруської держави відрізнялися на краще від північних. Але і вони не були «прямими магістралями». Наприклад, товари з Курська до Києва в XI ст. доходили аж за три тижні.

На півночі переважно використовували сани — «волокуша», «возила», на півдні — вози, «колы». Окрім того, були відомі і в'ючні коні — «сумные», з «сумами». Верблюдів на Русі знали, але навряд чи широко використовували. Основною тягловою силою на тогочасних дорогах все ж був кінь (Воронин 1948).

Звичайно, не лише два згадані вчені займалися торговельною тематикою. Серед виданих набагато раніше робіт на цю тему слід згадати хоча б праці В.Й. Ключевського, який ще у XIX ст. писав про важливість вивчення цієї проблеми, котра суттєво впливала навіть на сам процес східнослов'янського розселення: «1) розвиток зовнішньої південної і східної, чорноморсько-каспійської торгівлі слов'ян і спричинених нею лісових промислів, 2) виникнення найдавніших міст на Русі з торговельно-промисловими округами, що тяжіли до них» (Ключевский 1987, с. 141).

Але й нині цей напрям досліджень не належить до числа пріоритетних у вітчизняній історіографії, на що, зокрема, вказував П.П. Толочко у спеціальній праці: «Звичайно, цієї теми так чи інакше торкалися майже всі історики Київської Русі. Але завжди принагідно, при вивченні інших тем, чи то історично-географічних або ж торгово-економічних». Та це має бути темою окремого дослідження. Середньовічну мережу доріг слід розглядати «не як абстрактну павутину шляхів, але як живу систему, функціону-

вання котрої підтримувалося зусиллями загально-руських та земельних влад. Зрозуміло, шляхи — це не лише наїздені дороги, але й мости через річки, станції відпочинку, фортеці і міста» (Толочко 2008, с. 316).

Така «жива система» повинна була мати й свої «ритми пульсації», на які впливали різноманітні чинники й конкретні обставини. Тож зробимо спробу встановити їх, скориставшись уже накопиченою інформацією стосовно окремих, найбільше відомих магістралей.

Вище вже згадувався водний шлях зі столиці Київської Русі до столиці Візантії — Константинополя. Деталі такої мандрівки описано у главі 9 відомого твору Константина Багрянородного «Про управління імперією»: «[Та буде відомо], що моносили (однодеревки — О. М.), які прибувають із зовнішньої Росії в Константинополь, з'являються одні із Немогарда (Новгорода — О. М.), в якому сидів Сфендослав (Святослав — О. М.), син Ингора (Ігоря — О. М.), архонта Росії, а інші із фортеці Мілініскі (Смоленська — О. М.), із Телиуци (Любеча — О. М.), Чернігоги (Чернігова — О. М.) і з Вусеграда (Вишгорода — О. М.). Тож усі вони спускаються річкою Дніпро й збираються у фортеці Кіовава (Києві — О. М.), що зветься Самватас. Слов'яни ж, їхні пактіоти (піддані-союзники — О. М.), а саме: кривитеїни, лендзаніни та інші Славинії — рублять у своїх горах моносили взимку й, спорядивши їх, з початком весни, коли розстане крига, вводять у водойми, що поруч. Оскільки ці [водойми] впадають в річку Дніпро, то й вони з тамтешніх [місць] входять в цю саму річку і прямують до Кіови. Їх витягують для [оснащення] й продають росам. Роси ж, купивши одні ці довбанки та розібравши свої старі моносили, переносять з тих на ці весла, уключини й інші начиння ... споряджають їх. І в червні місяці, рухаючись річкою Дніпро, вони спускаються до Вітичева, що являється фортецею-пактіотом росів, і, зібравшись там протягом двох—трьох днів, поки з'єднаються всі моносили, тоді рушають у дологу і спускаються названою річкою Дніпро».

Далі візантійський автор описує перебування русів у районі дніпровських порогів біля сучасного м. Запоріжжя: наводить їхні назви, характеризує кожну з перепон, спосіб проведення через них суден (переміщення вантажу та рабів, а також охорону каравану від печенігів, які чатували на здобич). Після проходження семи грізних порогів на острові Св. Григорія, біля священного дуба, робили жертвоприношення. Звичайно, на все це витрачалося по кілька днів.

«Від цього острова роси вже не бояться пачінакіта (печеніга — *О. М.*), поки не потраплять в річку Селіна (Суліна — центральний з трьох рукавів дельти Дунаю — *О. М.*). Потім, пересуваючись таким чином від [цього острова] до чотирьох днів, вони плывуть, доки не досягають затоки річки, що є гирлом, в котрому лежить острів Св. Еферій (або о. Березань, або ж острів у західній частині Кінбурнського півострова — *О. М.*). Коли вони досягають цього острова, то дають там собі відпочинок до двох—трьох днів. І знову вони переоснащують свої моноксили усім необхідним, чого їм не вистачає: вітрилами, мачтами, кормилами, котрі вони доставили [з собою]. Оскільки гирло цієї річки є, як мовлено, затокою і простягається аж до моря, а в морі лежить острів Св. Еферій, звідти вони рушають до річки Дністер і, знайшовши там притулок, знову там відпочивають. Коли ж настане сприятлива погода, відпливши, вони приходять у річку, що зветься Аспрос (річка в басейні Дністра — *О. М.*), і, подібним же чином відпочивши й там, знову рушають у дорогу і приходять у Селіну, в так званий рукав річки Дунай. Поки вони не проминуть річку Селіну, поруч з ними сліднують пачінакіти. І якщо море, як то часто буває, викине моноксил на сушу, то всі [інші] починають, щоб разом протистояти пачінакітам. Від Селіни ж вони не бояться нікого, але, вступивши в землю Булгарії, входять в гирло Дунаю. Від Дунаю вони прибувають в Конопу (с. Летя у північній Добруджі — *О. М.*), а від Конопи — в Констанцію (Констанца в Румунії — *О. М.*) ... до річки Варна; від Варни ж приходять до річки Дичина (її гирло — між Варною й Несебром — *О. М.*). Все це відноситься до землі Булгарії. Від Дичини вони досягають області Месемврії (Несебра — *О. М.*) — тих місць, де завершується їх болісне й страшне, нестерпне й тяжке плавання» (Константин Багрянородний 1991, с. 45—51). Нагадаємо ще раз, що мандрівка від Києва до Константинополя могла тривати до 40 діб.

Розглянутий вище маршрут був складовою протяжнішої транспортної магістралі — знаменитого шляху «із варяг в греки», про котрий згадується вже на перших сторінках «Повісті минулих літ»: «Був тут путь із Варягів в Греки і з Грек по Дніпру, і в верхів'ях Дніпра волок до Ловаті, і по Ловаті можна увійти в Ільмень озеро велике, із того озера тече Волхов і впадає в озеро велике Нево, а гирло того озера входить в море Варязьке» (рис. 2).

«Волховсько-Дніпровська магістраль протяжністю близько 1500 км починалася в східно-му кінці Фінської затоки й проходила по р. Нева,

південно-західній частині Ладозького озера, Волхову, озеру Ільмень, Ловаті з переходом з Балтійського басейну в Чорноморський по річках Усвяті, Касплі, Лучесі, верхній течії Західної Двіни (де відкривався ще один вихід на Балтику) й системі волоків на Дніпро в районі Смоленська. Звідси вже розпочинався шлях по Дніпру, з важливим перехрестям в районі Києва, важкопрохідною ділянкою дніпровських порогів і виходом на простори Чорного моря поблизу Херсонеса—Корсуня та інших володінь в Криму» (Лебедев 1985, с. 227).

Основним водним шляхом середньовічної Східної Європи займалося багато дослідників, але вони часто просто повторювали головні тези про значення його для розвитку різноманітних зв'язків між віддаленими територіями. Та зовсім новий етап вивчення розпочався лише після реального проходження цієї магістралі з кінця в кінець у 2000—2001 рр. експедиціями «Княгиня Ольга» та «Київська Русь» на побудованій копії давньоскандинавського судна типу «кнорр». З'ясувалося, що процитований автор дещо «помилявся» у встановленні протяжності маршруту: шлях «із варяг в греки» дорівнював не 1500, а...4500 км (тобто був утричі довшим). Важливим стало й інше: протягом двох сезонів вдалося підтвердити, що за одну навігацію плавзасіб міг з Новгороду Великого дійти до Києва, а потім повернутися додому. Така ж сама ситуація простежується і на південній частині згаданого шляху (Воронцов 2003).

Інформація Константина Багрянородного та інших середньовічних авторів знайшла начне підтвердження, але слід відзначити, що купці із Балтії не йшли аж до Чорного моря і назад за один сезон. Вірогідно, у місті на Середньому Дніпрі проходив обмін товарами північного та південного походження з відповідною вигодою для обох сторін. А це, своєю чергою, робило оптимальними темпи ведення торговельних операцій.

Звичайно, були й винятки із правил, коли корабель проходив весь цей шлях за один сезон. Але то були «нештатні» ситуації — прибуття із одного пункту до кінцевого неординарних осіб — церковних служителів вищого рангу, дипломатів, воєначальників тощо. Тож проведення таких експериментальних походів водою слід продовжити. Адже важливо встановити, як лодії піднімалися вгору річками за різної швидкості течії, як швидко проходили волоки на окремих ділянках і т. д.

Розглядаючи темпи руху суходолом, слід, у першу чергу, зупинитися на мандрівці Ібн-



Рис. 2. Шлях «із варяг в греки» (за С. Ромашовим)

Фадлана — посла багдадського халіфа на Волгу в 921—922 рр. для зустрічі з володарем Булгарії. Ця подорож також викликала зацікавленість багатьох дослідників, але, як на нашу думку, в контексті піднятого питання вивчена ще недостатньо. Темпи виконання дипломатичної місії, звичайно, відрізнялися від проведення торговельних операцій (рис. 3). Про це свідчить хоча б початковий етап цієї мандрівки: «[І ми виїхали з Міста миру (Багдада)] в четвер, [коли минуло одинадцять ночей від [місяця] сафара року триста дев'ятого] (21 червня 921 р. — О. М.). Ми залишалися в ан-Ніхравані один день і [далі] їхали хутко, поки не досягли ад-Даскари. В ній ми залишалися три дні. Потім ми рушили стрімко, не повертаючи ні передчим, доки не прибули в Хулван і залишалися в ньому два дні й поїхали з нього в Кармисін й зали-

шалися в ньому два дні, потім рушили й поїхали, доки не прибули в Хамадан і залишалися в ньому три дні, потім поїхали, доки не дійшли до Сава й залишалися в ньому два дні, а з нього в ар-Рай і залишалися в ньому одинадцять днів, щоб дочекатися Ахмада ібн-'Алі аху-Су'лука, оскільки він був у Хувар-ар-Райї, потім ми рушили в Хувар-ар-Рай й залишалися в ньому три дні, далі рушили в Сімнан, потім з нього в ад-Дамган. В ньому ми випадково зустріли Ібн-Карана, прибічника ад-Да'ї, і через це ми заховалися в каравані і їхали хутко, доки не дійшли до Найшабура. Лайла ібн-Ну'ман був уже вбитий, і ми застали у ньому (Найшабурі) Хаммавайха Куса, який командував військом Хорасана. Потім ми рушили в Сарахс, потім із нього в Мавр, потім із нього в Кушмахан, а це край пустелі Амуля, й залишалися в ньому три дні, щоб дати відпочити верблюдам перед

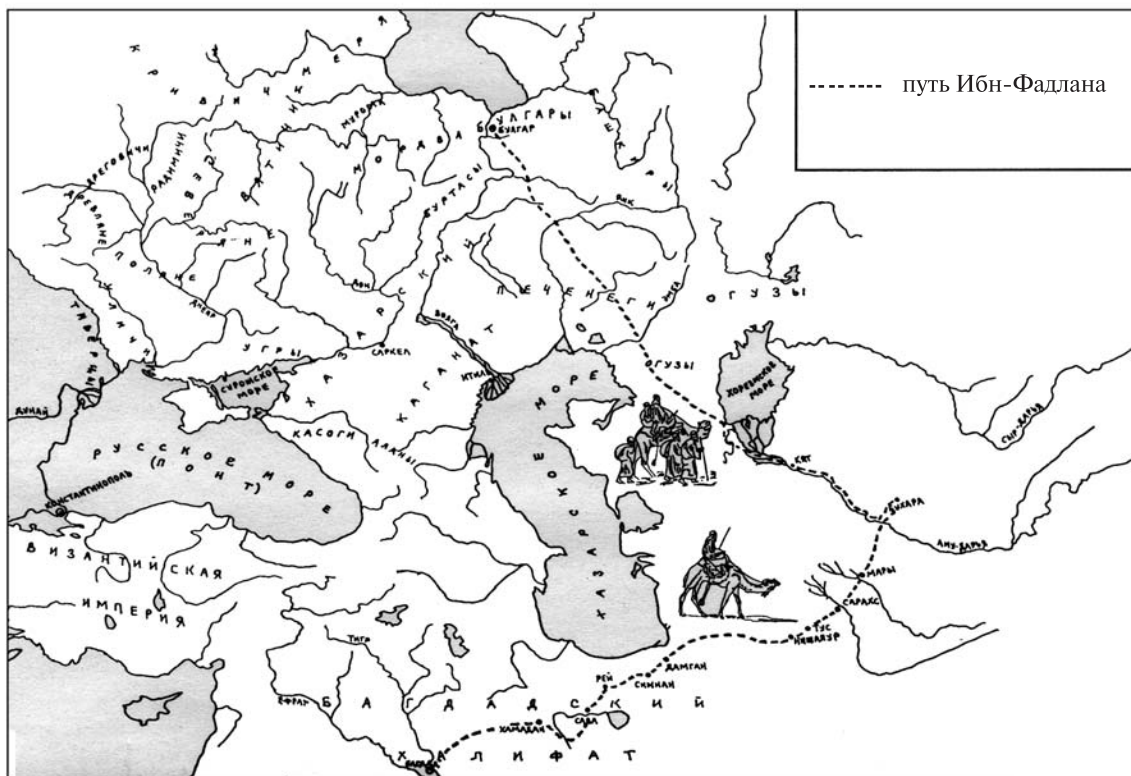


Рис. 3. Шлях Ібн-Фадлана на Волгу (за О. Цепковим)

в'їздом в пустелю. Потім ми перетнули пустелю до Амуля, потім переправилися через Джайхун і прибули в Афірабр-рабат Тахіра-ібн-'Алі. Потім ми рушили в Байканд, потім ми в'їхали в Бухару і прибули до аль-Джайхані. Він секретар еміра Хорасана...» (Путешествие... 1998, с. 462—463). Така довга цитата була потрібна для того, щоб показати, в якому «рваному» темпі рухалася ця дипломатична місія.

У Бухарі посланці халіфа перебували 28 днів, а далі їхня подорож була продовжена — до Хорезму, але вже водним шляхом. Там вони через три дні зустрілися з еміром, а далі рушили в аль-Джурджанію, де щойно було створено незалежне від Хорезму утворення. Холод і морози, що настали, змусили посланців залишатися в цій місцевості до того часу, коли р. Джайхун звільнилася від криги.

Десь у лютому 922 р. мандрівники почали готуватися до наступного етапу своєї подорожі: купили верблюдів і замовили спеціальні мішки для переправи через річки. Також запаслися хлібом, просом, сушеним м'ясом на три місяці і теплим одягом. Але тут їх покинули попутники, які виїхали з ними із Багдада. Далі в дорогу вирушило лише кілька чоловік. Від'їзд відбувся 4 березня 922 р. По дорозі в країну «турок», а потім племені гузів, їх знову мучили морози й складні переправи через кілька річок. Від них

посланці вже пішли у складі каравану, що налічував п'ять тисяч осіб і три тисячі коней (не рахуючи верблюдів). Слід відзначити, що під час переправ озбрені воїни охороняли всіх подорожніх від нападів войовничих башкирів. У землях печенігів було зроблено зупинку на одинь день, після чого відбулася важка переправа через р. Джайх (вірогідно, Урал-Яїк).

Потім у процитованому тексті йде виписка із «Географічного словника» Якута — досить важлива в нашому випадку інформація: «Між Тилем, містом хозар, і Булгаром дорогою степом близько місяця, а піднімаються до нього по річці Тиль (Волга — О. М.) близько двох місяців, а при спуску (річкою) близько двадцяти днів. А від Булгара до найближчого кордону Візантії близько десяти переходів, а від нього ж до Куяби, міста русів, двадцять днів, а від Булгара до Башиджирд двадцять п'ять переїздів» (Путешествие... 1998, с. 475).

Про маршрут від Булгара до Києва мова піде трохи далі, а тут ще раз відзначимо темпи руху по Ітилю-Волзі вгору — близько двох місяців, а вниз — близько двадцяти днів (себто 3:1). Ця інформація набуває ще більшої ваги, оскільки можна порівняти рух водою і сухоходом (близько місяця). Відстань між вказаними центрами в дельті Волги та її середній течії (з огляду на певні відхилення) близько 750 км.

Тож протягом місяця сухоходом проходили в середньому по 25 км за день, але тут не враховано необхідні періодичні дні відпочинку. Караван, з яким рухався і сам Ібн-Фадлан, прибув до булгарського володаря 12 травня 992 р., а весь шлях від аль-Джурджанії до кінця маршруту зайняв сімдесят днів.

Шлях від столиці Волзької Булгарії до столиці Київської Русі вивчено детальніше. Інформацію про це зафіксовано ще у творах арабських мандрівників середньовіччя Джейхані та Ідрісі і проаналізовано Б.О. Рыбаковим. Зокрема, в перському перекладі кінця X ст. повідомлялося, що «від Булгара до кордону держави Рум — 10 зупинок, від Булгара до Куябе — 20 зупинок». Ідрісі дає більш виправлений текст, згідно з яким слід читати: від Булгара — 10 зупинок до кордону Русі. А для самої реконструкції дороги між вказаними столицями ця теза повинна стати обов'язковою. Вірогідно, ця область знаходилася у верхів'ях Дону поблизу сучасного Воронежа. Друга обов'язкова умова — весь шлях мав бути сухопутним, без численних глибоких водних перешкод.

До цього ще слід додати, що зупинка караванів, або «манзіль», завжди понятійно віддалена від «дня дороги». У східній географічній літературі існує велике розмаїття означення відстаней, що пояснюється як різноманітністю транспортних засобів (верблюди, верхові та в'ючні коні, коні в упряжі і т. д.), так і станом самих доріг та навіть протяжністю маршрутів. За різними свідченнями, день шляху коливався між легким (31—37 км) і важким (близько 46 км). В даному випадку щоденний перехід слід встановлювати (звичайно, в середньому) в межах близько 35 км. Найбільше вірогідно, що «зупинка» траплялася через два дні пересування — тобто через 70 км. Сам відпочинок, разом з проведенням торговельних операцій, продовжувався одну добу (Рыбаков 1969).

Такі розрахунки стало можливо перевірити під час археологічних досліджень 1989—1991 рр. співробітниками Інституту археології НАН України та Інституту мови, літератури і історії ім. Г. Ібрагімова АН Татарстану, коли від Булгара до Києва було подолано відстань понад 2500 км (рис. 4А). Висхідним пунктом був район Білярського городища. Шлях від нього проходив у напрямку захід—південний захід, спочатку відносно високим правим берегом р. Джавшур (Малий Черемшан). Перша зупинка (днювання-манзіль) припала на Кокряцьке городище, розташоване на правому березі р. Утка приблизно за 75—80 км від Ве-

ликого міста. Від цього городища, де сходилися шляхи караванів не лише з Київської Русі, а й з півдня, південного сходу та півночі, дорога на Середній Дніпро проходила в бік Волги до місця досить важливої переправи. Вона знаходилася на південь від сучасного Ульяновська в районі сіл Хрестово-Городище — Кайбели (на лівому березі) та Криуші (на правому). Тут, з обох боків річки, що розділялася на два рукави (з котрих лівий можна було перейти вброд, без використання плавзасобів), розміщувалося по два городища, гарнізони яких якраз і охороняли складну переправу. На середині річки знаходився зручний для переходу острів. Також зручними були й похилі схили — спуски до річки. Вірогідно, тут знаходилося друге днювання-манзіль, та й саме подолання такої складної переправи, звичайно, не було миттєвим.

Далі дорога пролягала через відносно малозаселене булгарами плато верхів'їв лівих приток р. Свяга до окраїнних булгарських міст, таких як Карсун (тобто окраїнно-охоронне укріплення) та до Воропаївського селища, де було знайдено через два дні дороги ще й третє днювання. Звідси, до землі обулгаризованих буртасів, йшов триденний перехід відносно слабко заселеною територією. Четверте днювання припадало на одне з найбільших міст Буртасії — Юловське городище, розташоване на території сучасного м. Городище Пензенської обл. Переправившись через р. Сура біля с. Золотарьовка, де також відомо одне з найбільш укріплених городищ буртасів, каравани проходили на захід — південний захід аж до сучасного с. Велика Єлань, де експедицією виявлено останнє селище з археологічними матеріалами булгарського типу.

Звідси розпочинався 10—12-денний перехід майже незаселеною міждержавною територією у межиріччі Дону й Оки, доки каравани приблизно через п'ять днювань, що по прямій дорівнювало майже 500 км, не приходили до першого слов'яно-руського міста Вагніта чи Вантіта. Так закінчувалася перша 30-денна частина шляху із Булгара до Києва. Завершувалася вона якраз в районі, котрий донині називається Ертіль. Найімовірніше, це давній тюркський (булгарський) топонім, що означає середину шляху. А сам Вантіт, вірогідно, розміщувався північніше злиття річок Усман і Воронеж, де є залишки Животинного городища (тут зафіксовано найсхідніші знахідки кераміки курганного типу з манжетоподібними вінцями, широковідомі на території Середнього Подніпров'я). На захід від нього була переправа через Дон.

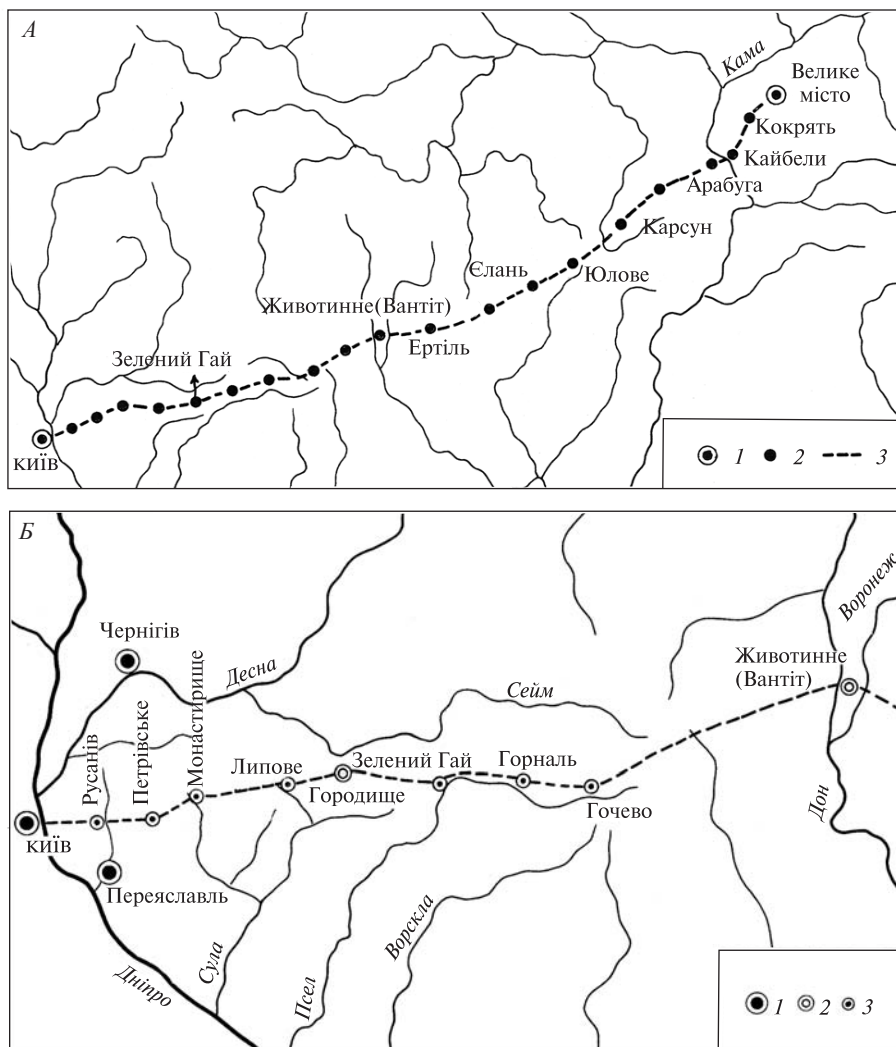


Рис. 4. А — схема маршруту шляху із Булгара до Києва: 1 — вихідні пункти; 2 — зупинки-днювання; 3 — траса шляху
 Б — схема «київської» частини шляху Булгар—Київ: 1 — столиці південноруських князівств; 2 — літописні гради; 3 — днювання-манзілі

Далі починалася друга половина шляху до Києва. Та варто зазначити, що від району концентрації пам'яток ранньослов'янської боршевської культури на річках Дон та Воронеж до власне давньоруської державної території — літописного Курського Посейм'я — відповідних археологічних пам'яток не виявлено. Але далі на захід маємо крашу картину (рис. 4Б).

Вдалося встановити, що тут каравани проходили з днюваннями-манзілями (де проводилися й торговельні операції) в районі сучасних сіл Гочево і Горналь Курської обл. та Зелений Гай під Сумами. Ці три пункти, розташовані на високому правому березі Псла, можна, за особливостями їхнього планування, відносити до так званих відкритих торгово-ремісничих поселень, котрі різняться від інших ординарних тогочасних населених пунктів наявністю невеликих укріплень, проживанням більшості міс-

цевих мешканців на відкритих частинах поселення та значними некрополями, що свідчить про концентрацію тут населення. Зокрема, в Зеленому Гаю зберігся найбільший на теренах Східної Європи курганий могильник доби Київської Русі — більше, ніж 2400 насипів, розмішених у 14 групах.

Далі маршрут переходив до басейну Сули, де на її правих допливах Терн і Ромен днювання, найвірогідніше, влаштовували в районі сіл Городисше та Липове, відповідно Сумської і Чернігівської областей. У першому з цих пунктів середньовічні укріплення площею понад 2 га ототожнюють із залишками літописного В'яханя. До річі, частина дослідників вважає, що торговельна магістраль Київ—Курськ також проходила через це місто. В той же час комплекс пам'яток в с. Липове (невелике городище, поселення площею у 20 га та курганий

могильник, що раніше нараховував до 5 тис. насипів) повністю «вписується» в межі відкритих торгово-ремісничих поселень.

Припустимо, що подальша дорога проходила через сучасне м. Прилуки (літописний Прилук) у верхів'ях Супою та Трубежа. Останні днювання перед Києвом, мабуть, були біля сіл Петрівка Чернігівської та Русанов Київської областей. В районі першого, згідно літописних повідомлень, часто збиралися князівські дружини перед походами на кочовиків. Тож, можливо, що, окрім функцій торговельної факторії, цей укріплений пункт був ще й військовим табором. Подальший шлях до столиці давньоруської держави — основної цілі учасників караванів — проходив уже без тривалих зупинок. Ймовірніше за все, Дніпро вони перетинали біля Видубецького монастиря, де (як і на Волзі) посеред річки лежав острів і де функціонував переправа.

З огляду на наведені археологічні факти можна зробити кілька висновків.

Шлях середньовічних караванів з Булгара до Києва і навпаки пролягав майже по прямій. Він був зорієнтований переважно на слабо залісені (а за межами державних територій — і мало залісені) межиріччя Дніпра і Десни, Дону й Оки, Сури і Волги.

Подолання відстані загалом було розраховано на два місяці подорожі, з яких 40 днів припадало на переходи і 20 — на відпочинок і ведення торговельних операцій (в кінцевих пунктах, звичайно, вони тривали довше). Шлях поділявся приблизно на дві рівні частини: західну «київську», що була підпорядкована давньоруській державі або ж охоронялася нею, і східну «булгарську», що знаходилася під протекторатом або ж у сфері впливу Волзької Булгарії. Середина шляху припадала на Цинсько-Донське межиріччя.

На міждержавних територіях шлях, як правило, проходив незаселеними і неукріпленими місцями з максимальною швидкістю, а днювання-манзілі, за відсутності міст-фортець чи торговельно-ремісничих поселень, влаштували у затишних і захищених природноділянках. Вірогідно, що будівництво тут будь-яких укріплень (де треба було утримувати постійні гарнізони) було недоцільним, оскільки зведення їх на міждержавній території могло стати приводом до нападу і з боку Києва чи Булгара, і з боку агресивних кочових орд степової смуги. У зв'язку з цим хотілося б звернути увагу і на факт відсутності укріплень на слов'янських поселеннях Південного Придніпров'я, де в се-

редньовічні часи також доволі жваво велася торгівля (Моця, Халиков 1997).

І головне: в цьому випадку купці з обох сторін могли щороку протягом теплого сезону за чотири місяці «обернутися» зі своїми товарами та виміняними з одного названого пункту до іншого і назад, додому. Певні затримки в кінцевих пунктах обумовлювалися проведенням вдалих торговельних операцій. «*Хто заробляє гроші, угодний Аллаху*» — мовить одне східне прислів'я.

Але в місті на Дніпрі шляхи в широтному напрямку не закінчувалися. Один з них вів із Києва до Центральної Європи через Польщу, Моравію, Чехію і південну Німеччину. Пройшовши Краків і Ратибор на р. Одер, давньоруські купці потрапляли в Моравію. Шлях ішов через Братиславу або Брно; у другому випадку відкривалася дорога на Відень і Пешт, тобто на Дунай. Одним із важливих торговельних центрів X ст. вже була Прага, куди, за словами Ібрагіма Ібн-Якуба, приїздили руські та мусульманські купці, які торгували хутрами і візантійськими товарами. До XII ст. Прага була ще й центром работоргівлі. Дунайський шлях виводив купців до Раффельштетена й Лінца, а далі — на Пассау і Регенсбург та, дещо вбік, на Аугсбург.

Зокрема в Регенсбурзі — великому торговельному центрі Західної Європи — у 1070 р. ірландські ченці створили монастир Св. Якова. А у 1089 р. монах Маврикій отримав з Києва від князя (можливо Всеволода Ярославича) на 100 фунтів срібла різного хутра та кількома возами привіз цей дорогоцінний товар до Регенсбурга. На руські пожертви було побудовано собор Св. Петра. Можливо, в числі тих, хто жертвував кошти, була й дружина князя Ізяслава Гертруда, на честь якої було названо одну із церков нового монастиря (1109 р.). У документах кінця XII ст. повідомляється про існування тут категорії купців, які вели торгівлю з Руссю — «рузарії». А в 1178—1180 рр. регенсбурзький купець Гартвіг, який тоді мешкав у Києві, перевів на монастир Св. Еммерама у своєму рідному місті через контокорентні розрахунки 18 фунтів сріблом. Таку суму мали сплатити монастиреві боржники Гартвіга, які мешкали в Регенсбурзі. Безперечно, цей факт вказує на досить тісні й розвинуті торговельні зв'язки Києва з містами верхнього Дунаю (Рыбаков 1948, с. 341—343).

Досить добре висвітлено в писемних джерелах «руську» частину цього постійного шляху, що проходила через літописні Білгород, Здви-

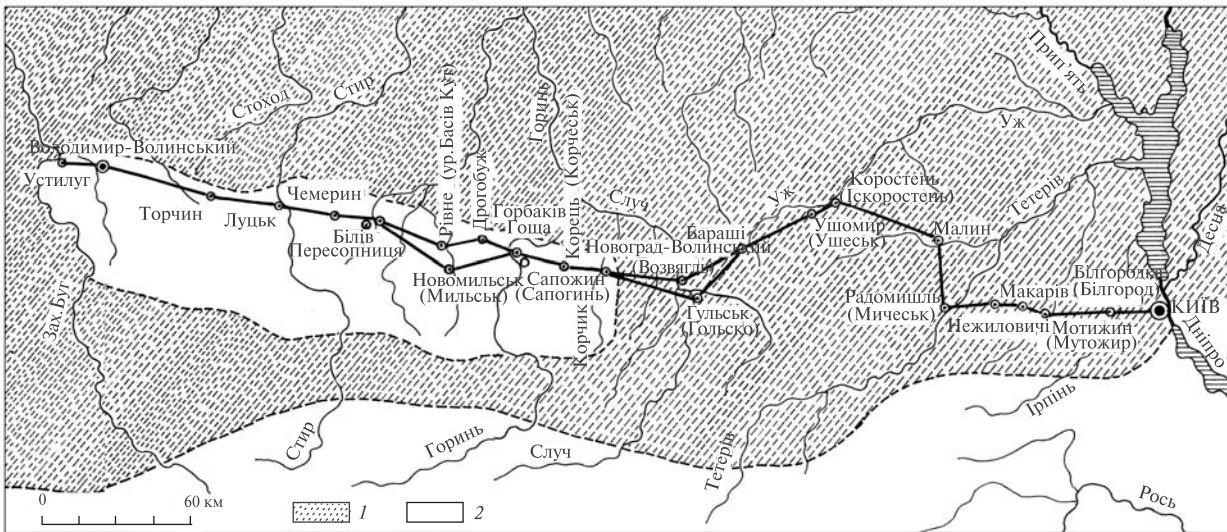


Рис. 5. «Руська» частина шляху Київ—Регенсбург: 1 — поліська зона; 2 — лісостепова

жень, Мичськ, Ушеськ, Дорогобуж, Володимир-Волинський. Напевно, першу згадку про цей шлях маємо під 1069 р. в описі перипетій боротьби за київський стіл між Ізяславом Ярославичем та Всеволодом Брячиславичем. А його детальніший опис вміщено у літописі між 1149 та 1151 рр., коли відбувалося протистояння між князями Ізяславом Мстиславичем та Юрієм Володимировичем. Це було пов'язано з подіями, що трапилися після вигнання Ізяслава з Києва й переселення його до Володимира-Волинського. Повернення Ізяслава в столицю Русі за першої спроби з того ж Володимира-Волинського позначено кількома пунктами: Луцьк, Чемерин, Пересопниця, Дорогобуж, Корчеськ. Наступний, вже переможний для нього шлях на Київ, князь здійснив за маршрутом Володимир—Зарічеськ—Пересопниця—Дорогобуж—Корчеськ—Ушеськ—Мичеськ—Здвижень—Білгород. Окрім згаданих літописних міст на цьому шляху, в інших випадках згадуються ще й Мутожир, Малин, Гольско, Возвягль, Мильськ, Сапогинь, Торчин, Устилуг.

У більшості зафіксованих на сторінках літописів пунктах роботами експедиції Інституту археології НАН України у 1998 р. виявлено залишки укріплених центрів доби Київської Русі (багато з них були відомі й раніше), складено їхні плани та здійснено фотофіксацію сучасного стану. Поточнено й сам маршрут торгового міжнародного шляху в межах сучасної України (Звіздецький, Моця 1998). Але подальші роботи припинено через брак коштів (рис. 5).

Інформацію про згаданий маршрут і, в першу чергу, про можливу швидкість руху на ньому, певною мірою доповнюють трагічні події 1097 р., пов'язані з осліпленням у Білгороді

Київському (нині с. Білгородка Київської обл.) теребовльського князя Василька Ростиславича. Нагадаємо про них. 4 листопада нещасного князя схопили на дворі великого князя київського Святополка Ізяславича і 5-го вночі осліпили в згаданому місті, за два десятки кілометрів від столиці, та вирішили перевезти до Володимира-Волинського. На початку цієї «мандрівки», у Здвижені (сучасному Макарові) попада випрала страждальцю закривавлену сорочку, тут він прийшов до тями і попросив води. По обіді рушили далі. Літописець відзначив, що дорога підмерзла (тобто була тверда і зручна для пересування), а мандрівники, можна гадати, бажали якомога швидше відійти від місця злочину. Тож до волинської столиці прибули на шостий день. Дійсний організатор злочину князь Давид Ігоревич теж прибув туди — він також поспішав покинути «зону зла» і не відповідати за вчинене перед учасниками Любецького князівського з'їзду.

Зробимо певні підрахунки, що стосуються пересування зловмисників. З того ж літопису відомо, що до Здвиження з Білгороду закривавленого бранця везли на возі, тобто рухалися втікачі не дуже швидко. Відстань між цими пунктами дорівнює приблизно 30 км. Далі шлях до кінцевого пункту, з урахуванням об'їзду літописного Чортового лісу з топкими болотами й чагарниками, між річками Уж і Тетерів, становив менше, як 400 км. Не важко підрахувати, що темп руху порівняно з попереднім відтинком зріс більше, як удвічі, — близько 65 км за день, що було можливо лише за часті зміни стомлених коней. Швидкість втікачів корелюється з часом прибуття голов-

ного винуватця трагедії князя Давида в пункт призначення. Звичайно, у цій ситуації він не обтяжував себе громіздким обозом. А допускаючи те, що він «стартував» не з Білгорода, а з Києва — із двору свого спільника (адже літопис нічого не сповіщає про його присутність під час ганебного дійства над Васильком), то швидкість пересування Давида могла досягати й 70 км за день. А звичний темп переміщення, як це, зокрема, було 1089 р. під час перевезення до регенсбурзького монастиря дарів (до того ж — на возах), теж міг сягати 35 км за день, що припускається і стосовно переміщення по київсько-булгарському шляху.

Але встановлений темп пересування Давида Ігоревича в 70 км не був межею для тих часів. У «Поученні» одного із головних його супротивників у згаданому конфлікті — Володимира Мономаха — зазначено, що він із Чернігова до Києва їздив до свого батька Всеволода Ярославича зі 100 разів і долав дорогу впродовж дня — «до вечерни».

Загалом, Київ і Чернігів пов'язували два шляхи — водний Десною і Дніпром, а також сухопутний, що пролягав правим берегом Десни. Недалеко від місця її впадіння у Дніпро знаходився перевіз, котрий у літописній статті 1146 р. названо Київським. На головній водній артерії країни, в її середній течії, існували й інші перевози (Видубецький, Трипільський, Витацівський, Зарубський). Але основним, котрий обслуговував шлях Чернігів—Київ, був все ж той, біля гирла Десни. Не виключено, що йому значною мірою за своє виникнення завдячує і сам град Вишгород. Тож нема жодних сумнівів, що якраз цим шляхом рухався Мономах до батька в столицю Русі, міняючи коней в населених пунктах, котрі існували на місці укріплених поселень поблизу сучасних сіл Шестовиця, Виповзів та ін. (Толочко 2008, с. 320—321).

Не важко підрахувати «кілометраж» цієї дороги: від Чернігова до Вишгорода — 120 км, а від Вишгорода до Києва — ще 20 км. Тож Володимир Всеволодович став абсолютним «ре-

кордсменом» тих часів — долав 140 км за день з переминою коней. У наступні століття темп руху лише зростав: за даними 1841—1842 рр. петербурзько-московський відтинок у 680 верст загальноросійських доріг легка пошта (за сприятливих умов) повинна була долати за дві доби і 15 годин. Карета мала бути запряжена четвіркою коней, і вона, якщо не рахувати восьми півгодинних і трьох 15-хвилинних зупинок, рухалася безперервно. Тож цілодобовий переїзд на відстань близько 700 км дещо був більше, ніж 230 км за добу. На більших відстанях темп руху дещо зменшувався. Але то були вже інші часи, інші транспортні засоби.

Повертаючись до епохи Київської Русі, зробимо деякі висновки. Аналіз наявних історичних джерел надає можливості зробити певні підрахунки, котрі дозволяють відтворити досить реальні основні темпи руху тогочасними шляхами. Швидкість сухоходом суттєво різнилася: 35 км за день для торговельних караванів, котрі пересувалися за відпрацьованою методикою — два дні дороги, день відпочинку та торгівлі; до 70 км за день у ситуації «форс-мажор»; а «екстремальний» рівень переміщення досягав 140 км за день — тобто знову подвоювався. Важче зробити підрахунки для варіанту пересування водою. Але все ж можна говорити про те, що спуск річкою відбувався в середньому втричі швидше, ніж підйом, а маршрут у 2,0—2,5 тис. км у режимі «туди й назад» давньоруські лодії могли здійснювати щороку, звичайно, якщо конкретні обставини не вимагали прискореного переміщення судна. Не враховуючи екстремних випадків, можна говорити, що купець і водним, і сухопутним шляхом в ті часи міг планувати одну тривалу мандрівку кожного року, котра закінчувалася з вигодою для обох сторін.

Подальші дослідження у цьому напрямі, звичайно, дадуть нові результати, котрі дозвлять з більшою точністю реконструювати комунікаційні системи кінця I — початку II тис. і темпи руху ними, зокрема на теренах Східної Європи.

Воронин Н.Н. Средства и пути сообщения // История культуры древней Руси. — М.; Л., 1948. — Том I. — С. 280—314.

Воронов С.А. По следу варягов (хроника двухгодичного плавания ладьи «Княгиня Ольга», прошедшей великий путь «из варяг в греки») // Назаров В.В. Гидроархеологическая карта черноморской акватории Украины (памятники античной и средневековой эпох). — К., 2003. — С. 149—158.

Звіздецький Б.А., Моця О.П. Вивчення «української» частини середньовічного торгового шляху Київ—Регенсбург у 1998 р. // Археологічні відкриття в Україні 1997—1998 рр. — К., 1998. — С. 77.

Ключевский В.О. Курс русской истории. Часть I // Ключевский В.О. Сочинения в девяти томах. — М., 1987. — Том I.

Константин Багрянородный. Об управлении империей. — М., 1991.

- Лебедев Г.С. Эпоха викингов в Северной Европе. — Л., 1985.
- Моця А.П., Халиков А.Х. Булгар—Киев. Пути — связи — судьбы. — К., 1997.
- Путешествие Ибн-Фадлана на Волгу. Перевод и комментарий под ред. академика И.Ю. Крачковского. — М.; Л., 1939 // Русские летописи. Том II. — Рязань, 1998. — С. 451—496.
- Рыбаков Б.А. Торговля и торговые пути // История культуры Древней Руси. — М.; Л., 1948 — Том I. — С. 315—369.
- Рыбаков Б.А. Путь из Булгара в Киев // МИА. — 1969. — 169. — С. 189—196.
- Толочко П.П. Пути-дороги Киевской Руси // П.П. Толочко. Київ і Русь. Вибрані твори 1998—2008 рр. — К., 2008. — С. 316—330.

Надійшла 08.10.2009

А.П. Моця

ПУТИ ВРЕМЕН КИЕВСКОЙ РУСИ: ТЕМПЫ ДВИЖЕНИЯ «НА ПУТЕХЪ»

Во времена функционирования структур первой державы восточных славян торговые связи занимали важное место в обеспечении всей государственной системы. Развивались и сухопутные, и водные магистрали. Это касалось как внутренних контактов между отдельными регионами, так и взаимоотношений со многими странами. Но темпы движения на таких путях были различными — в зависимости от конкретных ситуаций и возможностей передвижения.

Так, водный путь (Днепр—Черное море) от Киева до Константинополя занимал приблизительно 35—40 дней, а в благоприятных условиях от столицы Руси до дельты Дуная движение могло осуществляться на протяжении 10 дней, а дальше — до столицы Византийской империи — еще не менее 15 дней.

Этот маршрут являлся составной частью намного более протяженной транспортной магистрали — знаменитого средневекового пути «из варяг в греки». Экспериментально установлено, что из Великого Новгорода в Киев и обратно купеческие флотилии могли «обернуться» на протяжении одной навигации, осуществив выгодные торговые операции на севере и юге восточнославянского мира.

А изучение информации о путешествии Ибн-Фадлана из Багдада к правителю Волжской Булгарии в 921—922 гг., других арабских авторов, а также реальное прохождение маршрута от Булгара (Биляра) до Киева позволили вычислить темпы движения караванов по сухопутным магистралям — от 30 до менее 50 км, но в большинстве случаев около 35 км в день. При этом следует учитывать обязательный отдых вьючных животных и людей в определенных населенных пунктах, где также, вероятно, осуществлялись торговые операции. И в этом упомянутом случае караванщики и купцы пребывали в дороге не менее 4 месяцев, т. е. операция «туда — обратно» осуществлялась в один сезон (здесь, как и у вышеназванных маршрутах, не учтено время пребывания торговцев в конечных пунктах).

Но были и другие, неординарные ситуации, когда темпы движения возрастали. Так, после ослепления князя Василька в 1097 г. в Белгороде Киевском и последующей переправе его во Владимир-Волынский, а также бегстве князя Давида (инициатора этого преступления) из Киева туда же движение по стационарной дороге осуществлялось в пределах 65—70 км в день.

Но и это не являлось «рекордом»: согласно «Поучения» князя Владимира Мономаха, он из Чернигова в столицу Руси, к своему отцу, раз 100 преодолевал путь в 140 км за один день.

О.Р. Motsya

ROUTES OF KYIV RUS PERIOD: SPEED OF MOVEMENT «EN ROUTES»

At the time when structures of the first state of the Eastern Slavs functioned, the trading routes played an important role in supply of all the state system. Land and water arterial roads were developing. It concerned both the inner contacts between separate regions, and the interrelations with many countries. However, the speeds of movement on such routes were different, depending on concrete situations and resources of transportation.

Thus, the water-way (the Dnipro River — the Black Sea) from Kyiv to Constantinople took approximately 35—40 days, while in favourable conditions transportation from the capital of Rus to the open of the Danube River could be fulfilled during 10 days, and further, to the capital of Byzantine Empire, during more non less than 15 days.

This route was a part of a much longer transportation main, a famous mediaeval trade route from the Varangians to the Greeks. It has been experimentally proved that from Great Novgorod to Kyiv and back merchantmen's fleets could get during one navigation, having made profitable trading operations in the North and the South of the Eastern Slav's world.

Study of the information of Ibn Fadlān about his journey from Baghdad to the ruler of Volga Bulgaria in 921—922, of other Arabian authors, and also a factual tracing the route from Bulghar (Bilyar) to Kyiv, allowed the author to calculate the speed of movement of caravans on the land thoroughfares: from 30 to 50 km, but in most of cases near 35 km per day. At the same time, obligatory rest-time of pack animals and people in certain settlements, where trading operations were also probably made, should be taken into account. In this mentioned case caravanners and merchantmen spent not less than four months travelling, i. e. the return journey took one season (here, as well as in the routes described before, the time of being in destination points has not been considered).

However, there were other, extraordinary, situations when the speed of movement increased. For instance, after the Prince Vasylko was blinded in 1097 in Bilgorod Kyivan and during his following convoy to Volodymyr-Volynskyi, and during Prince Davyd, the initiator of this crime, escape from Kyiv to the same city, the movement on the permanent road took 65–70 km per day.

However, it also was not a «record»; according to *Pouchenie* by the Prince Volodymyr Monomakh, to get to his father he passed the route from Chernihiv to the capital of Rus about a 100 times at 140 km in one day.

В.К. Козюба

ДАВНЬОРУСЬКЕ «СТОЛПІЕ» ЗА ІСТОРИКО-ЛЕКСИЧНИМИ ТА АРХЕОЛОГІЧНИМИ МАТЕРІАЛАМИ

Статтю присвячено аналізу писемних та археологічних джерел щодо визначення характеру огорожі, згаданій у літописах як «столпіе».

Ключові слова: Давня Русь, «столпіе», огорожа

У давньоруському літописі у трьох епізодах згадується лексема *столпіе* у загальному значенні «огорожа» або «стіна». У Повісті минулих літ (ПМЛ) цим терміном названо огорожу навколо Печерського монастиря, про будівництво якої повідомляється в сказанні про заснування цієї обителі, розміщеному під 1051 р.: «*игумень (Варлаам — В. К.) же и братья... и манастырь оградиша столпьемъ*» (ПСРЛ 2001, т. II, стб. 147; ПСРЛ 2001, т. I, стб. 159). Під 1074 р. у літописі наведено інше розлоге сказання про успіння Феодосія, в якому серед іншого згадується чернець Михаль Толбокович, який «*выскочилъ есть чресъ столпъе по заутрени*», тобто втік із монастиря (ПСРЛ 2001, т. II, стб. 182; ПСРЛ 2001, т. I, стб. 191).

У 1161 р. під час зіткнення двох князівських коаліцій біля київського Подолу відбулася кровопролитна битва — («*брань крѣпка велми зѣло*»), яку літописець порівняв із другим пришестям. Військо князів Ростислава Мстиславича та його союзника Володимира Андрійовича, яке захищало Київ, стояло «*подлѣ столпъе загорожено бо бѣше тогда столпиемъ от горы оли и до Днѣпра*». В бою «*нача одалати*» їх противник князь Ізяслав Давидович, а його союзники половці «*въѣздяху в городъ просѣкающе столпіе*» (ПСРЛ 2001, т. II, стб. 515).

Крім наведених літописних, є приклади використання лексеми «столпіе» у значенні «огорожа» і в перекладних творах: «*Не великымъ столпьемъ двора огражаи, ни стѣны*

высоки създаи, но живущая оу тебе примилоуи» (Срезневский 1912, стб. 579).

Припинення надалі вживання цієї назви в писемних пам'ятках, відсутність її, хоча б у змінній формі, серед відповідної тематичної лексики місцевих говірок на теренах Східної Європи ускладнює розуміння значення слова *столпіе*, або, точніше, реконструкцію тієї реальності, яка пов'язана з ним. Тому в дослідженнях з давньоруської дерев'яної архітектури, і фортифікації зокрема, існує, щонайменше, три різні погляди на конструкцію літописного стовп'я. Найпоширенішою є думка, що *столпіе* — це різновид частоколу (Ф.Ф. Ласковський, П.О. Раппопорт). На думку інших фахівців, це була стіна з горизонтальних колод, кінці яких запазовано у невеликі зруби (М.П. Кучера). Ще за однією версією, стовп'я було каркасно-стовповою конструкцією (Ю.Ю. Моргунов).

Як бачимо, дослідники пропонували зовсім різні інтерпретації значення лексеми *столпіе*, тож є необхідність ще раз повернутися до цього питання і розглянути семантику й етимологію згаданого терміна, коло близьких до нього за значенням слів давньоруського часу.

Крім наведених прикладів ужитку лексеми *столпіе* як огорожі, у давньоруській літературі це слово трапляється й у значенні «стовпи». Зокрема, в Житті Кирила Білозерського, написаному Пахомієм Сербом 1462 р. (Словарь книжников... 1989, с. 167–169, 173), згадується, як під час довгих молитов преподобного його ноги набрякали і через те були «*яко столпіе*». Аналогічний вираз («*бяху яко столпіе*»)