

В. І. Полтавець

СТРАТЕГІЧНІ ТЕРИТОРІЇ СКІФСЬКОГО ЧАСУ В СЕРЕДНІЙ ТЕЧІЇ ДНІПРА

Розглянуто стратегічні території в середній течії Дніпра, розташовані навколо головних переправ скіфського часу: в районі Києва, Канева і Кременчуга.

Ключові слова: шляхи сполучення, переправи, скіфський час.

Стратегічне значення окремих територій обумовлюють природні чинники, від яких залежить господарська цінність угідь, але вирішальне значення мають також природні умови, сприятливі для прокладання шляхів сполучення, насамперед транспортного. Володіння місцями перетину головних суходільних і водних шляхів у всі часи мало важливе значення для військових дій і торгівлі, особливо для суспільств, які становили великі військово-політичні об'єднання. Функціонували вони протягом багатьох століть і відомості про них відображені в письмових джерелах давньоруських, литовсько-польських (козацьких) і пізніших часів, коли існувало розвинене судноплавство на Дніпрі і деяких його притоках. Для раннього залізного віку і доби бронзи вирішальне значення мають археологічні пам'ятки, насамперед скарби металевих виробів, городища, кургани тощо, які маркують шляхи пересування торговців і військових.

У Середньому Подніпров'ї серед головних — шляхи меридіонального напрямку вздовж Дніпра, особливо «степовий коридор» на лівобережній терасі Дніпра, а також субширотні трансєвропейські траси, які перетинали Дніпро в місцях найбільш зручних переправ. Для останніх важливими чинниками були скелясте дно або наявність островів у річищі. Серед пе-

реваг сухопутних шляхів вздовж Дніпровської тераси були багаті природні ресурси заплави і надзаплавних територій. Для степової та лісостепової смуг Євразії найважливіше значення мали субширотні шляхи, оскільки, через широтну орієнтацію природних ландшафтів, всі головні переміщення людей (міграції, навали), як і розповсюдження культурних досягнень людства відбувалися головним чином в широтному напрямку, тобто в межах однакових природно-географічних зон. Для раннього залізного віку особливе значення набувають, окрім торгівлі, такі різновиди переміщення людей як воєнні навали і міграції. Субмеридіональні шляхи частіше використовувалися для набігів на сусідів, насамперед з боку Степу, на осілі регіони Лісостепу і навіть лісової смуги. Або для обмінної торгівлі на відносно недалекої відстані — наприклад, так званий ольвійський торговий шлях.

У скіфські часи особливу роль в суспільному житті відігравали головні стратегічні території в середній течії Дніпра навколо найважливіших переправ: в районі Києва, Канева, Кременчуга. Реконструкцію мережі торговельних шляхів скіфського часу і відповідно дніпровських переправ, в тому числі в лісостеповій смузі, запропонував Б.А. Шрамко [Šramko, 1992], пізніше подібні маршрути були відтворені для часів енеоліту—бронзи [Отроценко, 2002; 2011, Лисенко, 2002]; переправам степової зони і територіям навколо них найбільшу увагу приділив Ю.В. Болтрик [1990;1999].

Переправи в районі **Києва** відомі із джерел давньоруських і козацьких часів. Особливо часто у XII ст. згадується Київський Перевіз [Максимович, 1901], а також Витачівський брід (близько 60 км південніше Києва). У X—

XIII ст. активно функціонував шлях «від Булгара до Києва». Він перетинав Дніпро в районі Видубицького монастиря [Моця, Халиков, 1990, с. 17], одного із значних перевозів на Дніпрі [Грушевський, 1911, с. 25]. Очевидно, це й був Київський Перевіз. Давність цього маршруту сягала ще часів енеоліту і бронзи, за даними археології, існував він також в ранньому залізному віці і ранньому середньовіччі [Моця, Халиков, 1990, с. 18, 19]. Археологічні дані різних періодів доби бронзи засвідчують існування субширотного західного шляху, який проходив північними кордонами лісостепу в напрямку Київських переправ. Відгалуження цього трансєвропейського шляху доводять до районів Києва і Канева [Отрощенко, 2002; 2011, рис. 7]; на лівому березі Дніпра найголовніша його траса проходила верхів'ям Трубежу, через переправу на Удаї в районі Пірятина, верхів'ями Сули і Псла далі на схід. За реконструкцією С.Д. Лисенка західний (Дністровський) шлях також доходить до району Києва, а на лівому березі йде межиріччям Сейму і Сули [Лысенко, 2002, рис. 1].

За часів Київської Русі, зокрема в XII ст., шлях Київ—Булгар також був частиною трансєвропейського путі Центральна Європа — Галич — Київ — Булгар [Грушевський, 1911, с. 37; Коваленко, Сытый, 1990, с. 42]. Для XVII—XVIII ст. було реконструйовано трасу трансєвропейського шляху від Києва до Константинополя [Русов, 1876], яка на Білоцерківській рівнині, судячи з усього [Грушевський, 1911, с. 37] співпадала зі згаданим шляхом XII ст. На підході до Києва з півдня та південного заходу скупчення курганів доби бронзи і скіфського часу досить чітко окреслюють головне (?) відгалуження цього трансєвропейського шляху. Для скіфського часу цей напрямок позначений також на мапі Б.А. Шрамка [Šramko, 1992]. Саме до нього тяжіли великі курганні поля Білоцерківської рівнини (Великокняже та Перепетове) на південь—південний захід від Києва, серед яких кургани різного часу, в тому числі середньодніпровської культури і ранньоскіфські, VII—VI ст. до н. е. [Ковпаненко, Бессонова, Скорый, 1989, с. 139—141]. Важливо, що серед них кургани вищого рангу Глеваха, Гатне, Мала Офірна, Переп'ятиха та інші [Бессонова, 2001]. Остання пам'ятка є курганом-святилищем царського рангу [Скорый, 1990], які зазвичай споруджували в стратегічно важливих місцях. Це, зокрема, Мельгуновський курган у верхів'ї Інгульця або Старша Могила (20 м заввишки) на Верхній Сулі, споруджені також на важливих торгових шляхах. На підступах до київських переправ розташовані також городища скіфського часу: величезне Ходосівське городище і Хотівське, найдавніші вдкладення якого, за останніми даними, датують не пізніше початку VI ст. до н. е. [Івакин, Дараган, Орлюк та ін., 2005, с. 404].

Вочевидь, що скіфські прийшли дружини не випадково в VII ст. до н. е. просунулися до північної підзони Лісостепу — вони підкорили не лише багатші, менш розорені в попередні бурхливі часи землі, але й перехрестя важливих торгово-воєнних шляхів, як на правому березі Дніпра, так і на лівому. Адже в передскіфський (чорноліський) період шляхи постачання металу з Центральної Європи і виробів з нього проходили саме центральною і північною підзонами лісостепу [Полтавець, 2013]. Дещо пізніше цим шляхом пройшли киммерійці; райони Басівського городища на Верхній Сулі і Лубен в її середній течії позначені як пункти їхнього перебування [Скорый, 1997, рис. 1].

На лівому березі Дніпра навпроти Києва траса трансєвропейського шляху ранньоскіфських часів поки що чітко не простежується. Тут вздовж траси Київ-Бориспіль-Переяслав Хмельницький на відтінку між двома останніми пунктами розташовані ланцюжки великих курганів, але їхня культурна приналежність залишається не з'ясованою. Так само немає тут і надійних індикаторів шляху давньоруських часів від Булгара до Києва, хоча дослідники, як вже згадувалося, вважають, що він проходив межиріччям Дніпра і Десни (точніше: їх приток Сейма і Сули) і цей маршрут освоювався ще в епохи енеоліту і бронзи, а також пізніше, виходячи з концентрації курганів і знахідок металу [Моця, Халиков, 1990, с. 18, 19].

Східне продовження згаданого вище субширотного шляху ранньоскіфського часу уловлюється лише в верхній течії Сули, де розташовані величезні курганні могильники Роменської групи. Серед досліджених 120 курганів, дату яких можна визначити, більшу частину, 80, — споруджено наприкінці VII — у VI ст. до н. е., 31 — у V ст. і лише 9 — у IV ст. до н. е. [Ильинская, 1968, с. 181]. Подібну концентрацію дружинних поховань можна пояснити лише близькістю важливих торгових шляхів. Стратегічне значення Верхньої Сули, де перетиналися широтні і меридіональні (від басейну Сіверського Дінця і південніше) як великого торгового осередка особливо постає у давньоруський період (Глебль, Липовий).

Давність бродів і переправ в районі **Канева** поза сумнівом. За М.Максимовичем, на Дніпрі в межах Канівського повіту наприкінці XIX століття було близько десятка значних мільн [Максимович, 1901]. До цього осередку, до пониззя Росії, доводить відгалуження вже згаданого трансєвропейського шляху доби бронзи В.В. Отрощенко [Отрощенко, 2002; 2011, рис. 7]. Дослідник вказує на значення Трахтемирівських бродів, через які відбувалися міграції східних племен у XVIII—XVII ст. до н. е. вглиб Поросся і далі до Карпатських перевалів [Отрощенко, 2002, с. 191, 192; Фіалко, Болтрик, 2003, с. 8]. Також за С.Д. Лисенком, райони Канева—Трахтемирівка позначені як перехрестя двох субширотних

шляхів — Бузького і південного лісостепового, які на лівому березі Дніпра проходили межиріччям Супія і Трубежа і далі до головного шляху в межиріччі Сейму—Сули [Лысенко, 2002, рис. 1]. До канівських переправ йдуть і шляхи постачання західноєвропейського металу чорноліських часів [Полтавець, 2013].

Для скіфського часу напрямок цього шляху позначив Б.А. Шрамко [Šramko, 1992, Abb. 1]. Щодо локалізації Канівських бродів, то найважливішими були, мабуть, Зарубський, поєднаний дорогою з Трахтемировим [Фіалко, Болтрик, 2003, с. 8], а також у Каневі, при злитті Росі й Дніпра. Саме до шляху, який йде від сучасної Канівської переправи, тяжіють дружинні курганні могильники ранньоскіфського часу на невеликій відстані від міста (Бобриця, Синявка, Бересняги, Яблунів та інші), а також Велике і Мале городища під Каневим, декілька поселень поблизу с.Селище, поселення, ґрунтовий і курганні могильники біля с. Грищенці, де фіксується, особливо в V—IV ст. до н. е., важливий центр металообробки [Петренко, 1961, с. 83, 84; 1967, с. 99, 100]. На північ від Канева вирізняється велика «Трахтемирівська агломерація», що охоплювала пам'ятки по обох берегах Дніпра. На високому правому березі це велике Трахтемирівське городище (на його території близько 50 поселень різних епох) і декілька малих поселень і городищ в околицях, а на низькому лівому березі — район Переяслава, який є найбільш укріпленим районом Лісостепу [Фіалко, Болтрик, 2003, с. 6—8, 84, 85]. Тут знаходиться Велике Каратувльське городище з навколишніми багатокілометровими валами, які захищали заплаву на підступах до Трахтемирівського городища, з невеликими поселеннями і великими скупченнями курганів [Фіалко, Болтрик, 2003, с. 84, 85, рис. 1]. Скупчення курганів маркують шляхи до району Каратувльського городища — по дніпровській терасі — з півдня і з півночі. Вже згадувалися ланцюжки великих курганів вздовж сучасної автотраси Київ—Переяслав, в тому числі на підступах до Каратувльського городища.

Шляхи від Канівських бродів в північно-східному напрямку позначені численними знахідками скіфських стріл VI—V ст. до н. е. в пісках Дніпровської заплави поблизу сс. Келеберда і Лепляво на лівому березі Дніпра навпроти Канева, багаті воїнські поховання поблизу Софіївки (V ст. до н. е.) і Гладківщини (VI ст.), клад бронзових посудин з Піщаного (V ст. до н. е.) у пониззі Супою [Фіалко, 1994, с. 13, 14, рис. 21]. До цих пунктів можна додати недавні знахідки в басейні Трубіжу (зливається з Дніпром біля валів Каратувльського городища): бронзову античну матрицю для золотих прикрас початку IV ст. до н. е. (див. статтю Бессонової, Зимовця, Скорого в цьому збірнику) і т.зв. скарби бронзоліварника чорноліського часу, до якого входили браслети суботівського

типу [Скорый, Костенко, Боряк, 2016]. Пункти знахідок тяжіють до сучасних авто- і залізничного шляхів, які проходять від Києва на Лубни і далі на Полтаву на Ворсклі. Нагадаємо ще дуже коштовні скарби металевих виробів пізньої бронзи в Лубнах [Жлочко, Козыменко, 2011]. Всі ці знахідки засвідчують інтенсивність торгівлі на цьому шляху (Піщане, Трубіж, Лубни), що сприяло розвитку місцевої металоробної справи. До району канівських переправ сходилися річкові шляхи по Трубежу (к Переяславу) і Супою (перетинався з суходільним шляхом, який вздовж тераси також йшов до канівських переправ). Дослідження останніх часів виявили численні поселення, в тому числі скіфського часу, вздовж Трубежу [Костенко, 2015].

Перевіз на Дніпрі при місті Трахтемирів згадується в привілеї Стефана Баторія останньої чверті XVI ст. [Яворницький, 1990, с. 27, 28]. Тоді, до 1637 р., містечко Трахтемирів фактично було козацькою столицею України. З XI по XVIII ст. там містився один з релігійних центрів Подніпров'я — Успенський Зарубський монастир [Козюба, Петрашенко, 1999, с. 304—306; Максимов, Степанович, 2001, с. 153—155; Фіалко, Болтрик, 2003, с. 6], який вважають одним з чотирьох головних козацьких монастирів. В ці часи Канів, що знаходився на досить безпечній відстані від кочового степу, «виставляв сторожу» на південних кордонах литовсько-польської держави, зокрема, на Тясміні, які охороняло головним чином козацьке військо. Власне район Канева був сторожевим пунктом відносно південніших земель («степу») і раніше, в давньоруські часи. Так, у другій половині XII ст. у Канева зустрічали купецькі каравани і взагалі виходили «стерегти землі» від набігів [Грушевський, 1911, с. 31]. Землі за Росією до Тясмину вважалися «Диким Полем», і лише в окремі періоди, після успішних війн, руські князі спускалися на лодіях по Дніпру в гирло Тесмені (Тясмину) на полювання [Ипат., 449].

В скіфські часи кордони місцевих лісостепових племен зі скіфським степом проходили південніше, по Тясмину і Висі, на лівому березі по Ворсклі. Але, виходячи з кількості і масштабності укріплень, район Канева розглядався як найважливіша стратегічна територія для проникнення в глибини лісостепу. Один з масштабних нападів скіфів відбувся в середині VI ст. до н. е. після закінчення кавказських походів. Дослідники реконструюють маршрут нападу: від Зарубського броду на Трахтемирів, потім через проходи між кручами канівського кряжа на Богуслав і Корсунь і далі до басейну Тясмину і в напрямку Центральної Європи [Фіалко, Болтрик, 2003, с. 84—89]. Пізніше, наприкінці V — на початку IV ст. до н. е. на лівобережній Дніпровській терасі з'являється нова хвиля степових скіфів, які просунулися до широти Києва і залишили численні курганні могильники [Фіалко, 1994, с. 8]. Саме у ці

часи зростає значення меридіональних шляхів вздовж Дніпра і переправ на ньому, оскільки поживляються торгівля лісостепових племен з причорноморськими античними містами, яку контролювали скіфи. Про це свідчать, зокрема, вже згадані унікальні знахідки в заплавах Супою і Трубежу.

Менше згадок маємо про шляхи, які проходили через басейн Тясмину на **Кременчуцьку переправу**. Ця переправа знаходилася нижче Тясминського гирла, на відстані близько 15 км. На мапі Б.А. Шрамка [Šramko, 1992, Abb. 1] в районі Кременецької переправи позначений шлях, який складається з відгалуження трансєвропейського «Канівського» шляху (південного лісостепового), спрямованого вздовж лівого берега Сули до верхів'їв Псла і далі на Сіверській Донець і Дон, а також південного степового — з території Боспора, спрямованого середину тясминської луки.

Значення Кременчуцького перевозу обумовлено не лише наявністю зручного броду (дніпровське річище тут перетинає кам'яне пасмо), але й близькістю до гирла Тясмину — ріки, по якій позначали кордон між світом степових номадів і населенням лісостепу в козацькі й, мабуть, в попередні часи. За Тясмином і вздовж нього розпочиналися багаті заплавні і прирічкові угіддя, що контрастували зі степовими ландшафтами південніше річки. В давньоруські часи кордоном частіше була р. Сула. Широка дніпро-тясминська заплава була вагомою перешкодою при просуванні правим берегом Дніпра, вздовж якого пролягали головні комунікації зі степом, в північному напрямку. До того ж, з півдня до неї близько підходила заплава р. Цибульник, а вище по Дніпру знаходилася інша водяна перешкода — заплава р. Ірдинь. Тому в районі Кременчуга правобережний придніпровський шлях розгалужувався: одне відгалуження переходило на терасу лівого берега Дніпра (ним широко користувалися степові номади під час воєнних походів), а інше повертало до Тясмину, звідки можна було дістатися Поросся і земель на північ і північний захід від нього. Польський історик середини XVI — початку XVII ст. А. Гваньїні відзначає важливе стратегічне значення острова Томашівка навпроти гирл Тясмени і Фезані (Цибульника?), а також Кременчуга на Дніпрі і перевозу, де можна було налагодити оборону проти татар, які часто ходили на Литву і Польщу [Клепатский, 2007, с. 43, 124] — по дорозі, яка одержала назву «татарська». Саме тут наприкінці XVI ст. було споруджено фортецю Кременчук для оборони Лівобережного Подніпров'я від нападів кримських татар. Кременчуг і Крюків (нині правобережна частина Кременчуга) як прикордонні перевалочні бази, не раз були відправними пунктами воєнних експедицій або місцями боїв XVI—XVIII ст. Тут правим берегом Дніпра проходили два відомі

шляхи козацьких часів для сполучення з запорізьким Низом: Крюківський і Кизкерменський, останній починався саме від Крюкова [Яворницький, 1990, с. 458—460].

Свідцтвами походів ранніх номадів є поховання передскіфського і скіфського часів в районі Кременчуга, на підступах до якого взагалі багато курганів різних часів [Кракало, Кулатова, 1998, с. 168; Кулатова, 1999, с. 1, 2; Кулатова, Скорый, Супруненко, 2010, с. 12—38]. Судячи з усього, «татарський шлях», що проходив від району Кременчуга-Крюкова до тясминського гирла і далі, існував і на початку раннього залізного віку. «Перелаз» скіфських часів був, певно, на каменуватому березі Тясмину, де в козацькі часи знаходилося, на відстані 4 верст від Дніпра, польське торгове і військове місто Крилов. Про це свідчить, зокрема, великий Світловодський могильник кінця V — початку IV ст. до н. е. в низов'ї правого берега р. Цибульник [Бокий, 1983; 1986; Бокий, Могилов, 2014], на відстані приблизно 4—5 км від криловського перевозу на Тясміні. Вірогідно, Світловодський могильник виник на місці перевозу скіфського часу, як, наприклад, Михайлівський могильник на Дніпрі [Лагодская, Сымонович, 1973, с. 235], поряд із Сергеевським перевозом [Болтрик, 1999, с. 46]. Значна кількість імпорту в похованнях Світловодського могильника [Бокий, 1986] вказує на наближеність його до торгового шляху. Це було, певно, відгалуження Пантікапейського шляху з території Боспора, який йшов вздовж правого берега Дніпра [Болтрик, 1990, рис. 4], а в районі Кременчуцького перевозу повертав на лівий берег [Šramko, 1992, Abb. 1]. Значення торгового шляху вздовж Дніпра зростає після утворення наприкінці V — у IV ст. до н. е. центра Степової Скіфії, який виник біля найважливіших перевозів Нижнього Дніпра [Болтрик, 1999, с. 46].

Вірогідно, Світловодський могильник маркує «форпост» на підступах до тясминського перевозу, так само як Крилов в козацькі часи був форпостом на шляху до Чигирини. Л.І. Похилевич згадує численні насипи могил (курганів) в околицях Крилова на лівому березі Тясмину, а також уламки давньої зброї і монети [Похилевич, 2009, с. 525]. На правому березі біля Новогеоргіївська (передмістя Крилова на правому березі Тясмину) знаходили римські монети. На жаль, розкопки тут не проводилися, а зараз давнє місто і його передмістя поглинуті Кременчуцьким водосховищем. Зі знахідок скіфського часу відомі тригранні і листоподібні наконечники стріл між сс. Скубієвка і Новогеоргіївськом [Гошкевич, 1903, с. 14, 15; Ястребов, 1894, с. 70, 84; Грибенко, 1959, с. 164]. До траси «воєнної дороги» скіфського часу тяжіють, мабуть, могили V—IV ст. до н. е.: поховання в катакомбі з мідним казаном біля с. Велика Андрусівка, а також воїна в набірному панцирі і

коня в ямі зі спаленим перекриттям поблизу с. Миронівка за Цибульником [Грибенко, 1959, с. 163]; рядове поховання в підбої на валу Калантаївського городища [Покровська, Ковпаненко, 1961, с. 133—134, рис. 4; 5].

Розміри Світловодського могильника (лише в дослідженій його частині відкрито 160 поховань) свідчать про стабільність ситуації на цій ділянці придніпровського шляху в кінці V—IV ст. до н. е. Інша ситуація спостерігалася в ранньоскіфський час, коли ділянка правого берега Дніпра від Кременчуга до Новогеорґієвська, густо заселена в період чорноліської культури, майже повністю занепадала [Тереножкин, 1959, с. 3, 12]. Відповідно, в чорноліські часи перевози в районі Кременчука і Крилова теж функціонували, як і перевоз або брід поблизу городища Московська Гора, що знаходилося поряд із сучасною пристанню. Час від часу постає питання щодо маршрутів міграцій населення часів пізнього Чорнолісся — раннього Жаботина з правого берега Дніпра до басейну Ворскли, а також походів киммерійців з протилежного берега Дніпра. Оскільки переселення «жаботинців» мали відбуватися в межах однакових ландшафтів, тобто південної підзони Лісостепу, можна припускати, що вони перетинали Дніпро саме в районі Кременчука. Вірогідно, напрямом давнього шляху від Кременчука до Ворскли маркують сучасні авто- і залізнична траси на Полтаву (вони майже співпадають), на ньому знаходиться киммерійська пам'ятка Бутенки (на схрещенні доріг, одна з яких йде до Мишуріногіського броду), а ближче до Полтави — комплекс ранньоскіфського часу поблизу с. Мачухи. Через Кременчуцький брід проходили, мабуть, киммерійці при вторгненні зі сходу на правий берег Дніпра [Бруяко, 2005, рис. 22]. Перевоз в районі броду Мишурин Ріг навпроти гирла Ворскли мав найбільше значення при пересуванні з боку степу на північ [Šramko, 1992, Abb. 1].

Бессонова С.С. Кургани скіфського часу на Київщині // Археологічні пам'ятки Київщини. — Фастів, 2001. — С. 67—69.

Бокий Н.М. Отчет Кировоградского педагогического института о раскопках в пгт Петрово г. Светловодске / НА ІА НАН України. — 1983/175.

Бокий Н.М. Греко-варварские связи в Причерноморском регионе (по материалам правобережнодніпровского пограничья степи и лесостепи VIII—III вв. до н. э.) // Международные отношения в бассейне Черного моря в древности и в средние века. — Ростов-на-Дону, 1986. — С. 3—14.

Бокій Н.М., Могилов О.Д. Перший сезон робіт на Світловодському могильнику // Феномен Більського городища. — Київ; Полтава, 2014. — С. 26—29.

Болтрик Ю.В. Сухопутные коммуникации Скифии (по материалам новейших экспедиций от Приазовья до Днестра) // СА. — 1990. — № 4. — С. 30—44.

Болтрик Ю.В. Переpravы Нижнего Днепра в скифское время // ПССАСП. — Запорожье, 1999. — С. 45—47.

Бруяко И.В. Ранние кочевники в Европе X—V вв. до РХ. — Кишинев, 2005. — 368 с.

Грибенко П.М. Матеріали до археологічної карти Новогеорґієвського району Кіровоградської області // МАШП. — Одеса, 1959. — Вип. III. — С. 155—164.

Грушевський М.С. Нарис історії Київської землі від смерті Ярослава до кінця XIV сторіччя. — К., 1991. — 541 с.

Ивакин Г.Ю., Дараган М.Н., Орлюк М.И. и др. Геофизические и археологические исследования Хотовского городища скифской эпохи // АДУ 2003—2004 рр. — Запоріжжя, 2005. — С.400—405.

Ильинская В.А. Раннескифские курганы в бассейне р. Тясмин. — К., 1968. — 380 с.

Клепатский П.Т. Очерки по истории Киевской земли. Литовский период. — Белая Церковь, 2007. — 480 с.

Клочко В.И., Козыменко А.В. Наш недавний бронзовый век: Книга-альбом. — К., 2011. — 193 с.

Коваленко В.П., Сытый Ю.Н. Черниговское ответвление пути Булгар—Київ // Археологическое изучение микрорайонов: итоги и перспективы: Тез. докл. науч. конф. — Воронеж, 1990. — С. 42—44.

Костенко В.Ю. Археологічні пам'ятки Потрубіжжя. — Переяслав-Хмельницький. — 2015. — 481 с.

Кракало І.В., Кулатова І.М. Кинжал з Кременчуччини // АЛІЛУ. — 1998. — № 1—2. — С. 168.

Кулатова И.Н. Некоторые находки киммерийского времени с территории Полтавщины. Приложение // Скорый С.А. Киммерийцы в Украинской Лесостепи. — К., 1999. — С. 1—2.

Кулатова І.М., Скорий С.А., Супруненко О.Б. Курганы поблизу с. Волошине в пониззі Псла. — К., 2010. — 160 с.

Лагодовская Е.Ф., Сыманович Э.А. Скифский могильник у с. Михайловка на Нижнем Днепре // Скифские древности. — К., 1973. — С. 235—242.

Лысенко С.Д. К вопросу о локализации коммуникаций поздней бронзы в Правобережной Лесостепи // Матеріали міжнар. наук. конф.: Секц. «Археологія» (17—18 травня 2002 р., Луганськ). — Луганськ, 2002. — С. 104—111.

Максимов С.В., Степанович О.С. Загадка Зарубского монастыря // Археологія. — 2001. — № 2. — С. 152—158.

Максимович Н.И. Днепр и его бассейн. — К., 1901. — 370 с.

Моця А.П., Халиков А.Х. Путь из Булгара в Киев: результаты и задачи исследований // Археологическое изучение микрорайонов: итоги и перспективы: Тез. докл. науч. конф. — Воронеж, 1990. — С. 17—19.

Отрощенко В.В. Історія племен зрубної спільності: Дис. ... докт. іст. наук. — К., 2002. — 672 с.

Отрощенко В.В. Система шляхів сполучень за доби бронзи на теренах Північного Причорномор'я // Między Bałtykiem a Morzem Czarnym. Szlaki między morza IV—I tys. przed. Chr. — Poznań, 2011. — С. 441—451.

Петрашенко В.О., Козюба В.К. Узбережжя Канівського водосховища: Каталог археологічних пам'яток. — К., 1999. — 329 с.

Петренко В.Г. Культура племен Правобережного Придніпров'я в IV—III вв. до н. э. // МИА. — 1962. — № 96. — С. 53—102.

Покровська Є.Ф., Ковпаненко Г.Т. Могильник біля с. Калантаєво // Археологія. — 1961. — Вип. 12. — С. 129—142.

Полтавець В.И. Браслеты суботовского типа (к вопросу о контактах чернолесской культуры Среднего

Поднепровья) // *Revista arheologică*, SN. — 2013. — Vol. IX, 1. — С. 198—220.

Похилевич Л.И. Сказания о населенных местностях Киевской губернии. — Біла Церква, 2009. — 641 с.

Русов А.А. Русские тракты в конце XVII и начале XVIII в. — К., 1876. — 150 с.

Скорый С.А. Курган Перегятыха (до этнокультурной истории Дніпровського Лісостепоного Правобережжя). — К., 1990. — 121 с.

Скорый С., Костенко Ю., Боряк В. Клады чернолесской культуры на севере Приднепровской Террасовой Лесостепи // *Revista arheologică*, SN. — 2016. — Vol. II, 1. — В печати.

Тереножкин А.И. Комплексная экспедиция на Кременчугской ГЭС и раскопки у Ново-Георгиевска в 1956 году // КСИА УССР. — 1959. — Вып. 8. — С. 12—13.

Фіалко О.С., Болтрик Ю.В. Напад скіфів на Трахтемирівське городище. — К., 2003. — 150 с.

Яворницький Д.І. История запорізьких козаків. У 3-х тт. — К., 1990. — Т. I. — 592 с.

Ястребов В.Я. Опыт топографического обозрения древностей Херсонской губернии. — Одесса, 1894. — 116 с. (ЗООИД. — Т. XVII).

Šramko V.A. Die Osteuropäische Steppe und Waldsteppe in ihren wechsellagerungen während der Frühen Eisenzeit // *Archäologische Mitteilungen aus Iran. Herausgegeben vom Deutschen Archäologischen Institut Abteilung Teheran.* — 1992. — B. 25. — S. 47—63.

В. И. Полтавец

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ТЕРРИТОРИИ СКИФСКОГО ВРЕМЕНИ В СРЕДНЕМ ТЕЧЕНИИ ДНЕПРА

В скифское время, как и в последующие исторические периоды, большое стратегическое значение имели территории в среднем течении Днепра, образовавшиеся вокруг удобных переправ. Это районы Киева, Канева и Кременчуга, где сходились главные торговые пути, в том числе трансевропейские субширотные трассы, которые сложились еще во времена энеолита и бронзы и продолжали активно функционировать в эпоху Киевской Руси (путь из Булгара в Киев) и в средневековье (путь из Царьграда в Киев). Днепр был осью, к которой «привязана» сеть дорог по обоим его берегам. В предскифский период и в начале скифского трансевропейские пути проходили северной или центральной подзоной лесостепи, но со временем зона торговой активности смещается к югу, а вектор торговых связей Среднего Поднепровья изменяется с западно-юго-западного на восточно-юго-восточный. В течение всего скифского периода наиболее активно функционировал Каневский «узел» дорог и переправ, лучше защищенный и удаленный от степных номадов, сравнительно с Тясминским, и в то же время более приближенный к причерноморским путям, сравнительно с Киевским центром. Кроме того, к Каневскому центру тяготела сеть дорог, соединявшая его с бассейнами левых притоков Днепра. Кременчугская переправа, несмотря на благоприятные оборонные свойства местности, оставалась «открытой» со стороны степи. Поэтому «центральные места» на Тясмине (городища) и дружинные могильники скифского времени сформировались в глубине территории и тяготели к путям, проходившим междуречьем Ингула-Ингульца и далее верховьями Тясмина.

В раннескифский период, в VII—VI вв. до н. э., наблюдается борьба за овладение переправами: возве-

дение укреплений, дружинные захоронения высокого ранга на подступах к переправам. С конца V в. до н. э., с образованием на Нижнем Днепре центра Степной Скифии и подчинением Лесостепи, ее правители овладевают и стратегическими территориями Среднего Днепра с сетью дорог. Возрастает роль торговых путей вдоль Днепра, в том числе т. н. Пантикапейского. Возле переправ и на террасе тепер, видимо, обитало подвластно скифам рядовое население, которое обеспечивало функционирование переправ и торговых путей.

К л ю ч е в ы е с л о в а: скифский период, торговые пути, переправы.

V. I. Poltavets

STRATEGICAL TERRITORIES OF THE SCYTHIAN TIME IN THE MIDDLE FLOW OF THE DNIEPER

During the Scythian period, as well as subsequent historical periods, the territory of the middle stream of the Dnieper River, formed around comfortable crossings, was of great strategic importance. These are the regions of Kiev, Kanev and Kremenchug, where the main trade routes converged, including the Trans-European sublatitudinal routes that had been established during the time of the Eneolithic and Bronze Age and continued to function actively in an era of Kievan Rus' (the path from Bulgar to Kiev) and in the Middle Ages (the path from Tsargrad to Kiev). The Dnieper River was the axis, to which was «attached» road network on both its shores.

Before the Scythian period and at the beginning of the Scythian trans-European routes passed by the northern or central forest-steppe subzones, and eventually trading activity area shifts to the south, and the vector of trade relations with the Middle Dnieper region changes direction from the west-south-west into the east-south-east. Throughout the Scythian period, most actively functioned Kanev road «junction» and crossings that was better protected and remoted from the steppe nomads, compared to the Tiasmin, and which is at the same time closer to Black Sea roads, in comparison to the Kiev center.

In addition, to the center Kanev center tended a network of roads which connected it with the Dnieper left inflows basins. Kremenchug crossing, despite the favorable defensive features of the area, remained «open» from the steppe side. Therefore, the «central places» on Tiasmin (hill-fort) and the Scythian squad burials were formed in the depths of the territory and gravitated to the roads, which ran across Ingul and Ingulets interfluvium and further across Tiasmin upper river. During the early Scythian period, in the 7th—6th centuries BC, there has been a struggle for the mastering of the crossings (the erection of fortifications, high rank squad burials on the outskirts).

Since the end of the 5th century BC, with the formation on the Lower Dnieper of the Steppe Scythia center and the subordination of the forest-steppe, its rulers seized strategic areas of the Middle Dnieper, including the road network. The role of the trade routes along the Dnieper River increases, including the so-called Panticapaeum route. Archaeological sites in the crossing areas and on the terrace become from that time to lower rank and belong to the dependent on Scythians ordinary population that supported the functioning of the crossings and trade routes.

К e y w o r d s: Scythian period, trade routes, crossings.

Одержано: 27.03.2016