

О. В. Колибенко, Ол. В. Колибенко

АРХЕОЛОГІЧНА ПАМ'ЯТКА РАННЬОГО НОВОГО ЧАСУ З РІКИ ТРУБІЖ У ПЕРЕЯСЛАВІ

Розглянуто обставини виявлення у р. Трубіж у Переяславі та історію дослідження великого давнього морського якоря рубежу XVII—XVIII ст. Пам'ятку обстежував М. П. Кучера в 1958 р.

Ключові слова: якір, Переяслав, ріка Трубіж, М. П. Кучера, старожитності, судноплавання.

У понеділок, 16 червня 1958 р., розвідковий загін експедиції ІА АН УРСР (Д. Я. Телегін, Р. О. Юра, М. П. Кучера, Є. В. Максимов, В. І. Митрофанова (Непріна)), який мав здійснити розвідки археологічних пам'яток у зоні затоплення Кременчуцького водосховища у Полтавській та Черкаській обл., по дорозі до місця досліджень на автомобілі ГАЗ-51 заїхав до м. Переяслава-Хмельницького. Учасники експедиції зустрілися там з директором місцевого історичного музею М. І. Сікорським. Як свідчить текст, креслення та фотографії з щоденника експедиції, вони оглянули музей, місце розкопок церкви-усипальні XI ст., випадково виявлену сходову вежу надбрамної церкви Єпископських воріт, а також якір у центральному парку (рис. 1). Також Д. Я. Телегін з колегами змалював напис на нижній частині веретена якоря. У щоденнику експедиції вміщено (вклеєно) цей зроблений ним від руки малюнок. Поряд з малюнком зроблено такий запис: *«Переяслав-Хм. Якорь найденный в Альте неск. лет назад. Надписи»*. Перед словом *«неск.»* вставлена цифра *«18»*. Отже, мається на увазі 1940 р. (рис. 2). Щоденник містить також і фотографію, на якій Д. Я. Телегін в оточенні колег-археологів перемальовує на аркуш паперу напис на якорі (рис. 3; Телегін і др. 1958, с. 1—2, ил. 3—4, 6).

Що ж це за пам'ятка, що викликала такий інтерес у професійних дослідників-археологів

та була включена ними до щоденника їх досліджень?

На фотографії зі звіту видно, що якір у той час перебував у центральному міському парку, звідки його 1993 р. було перенесено на сучасне місце біля мосту через р. Альту, на лівому березі останньої. За класифікацією якорів, він є пра-



Рис. 1. Якір у центральному парку м. Переяслава-Хмельницького; фотографія зі щоденника Кременчуцької експедиції, 16 червня 1958 р. НА ІА НАН України

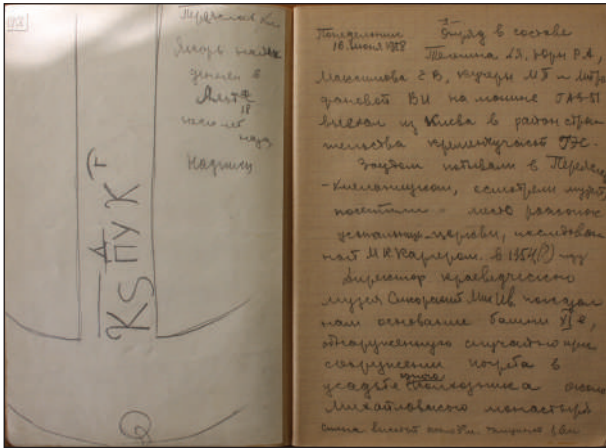


Рис. 2. Малюнок напису на якорі зі щоденника Кременчуцької експедиції, 16 червня 1958 р. НА ІА НАН України

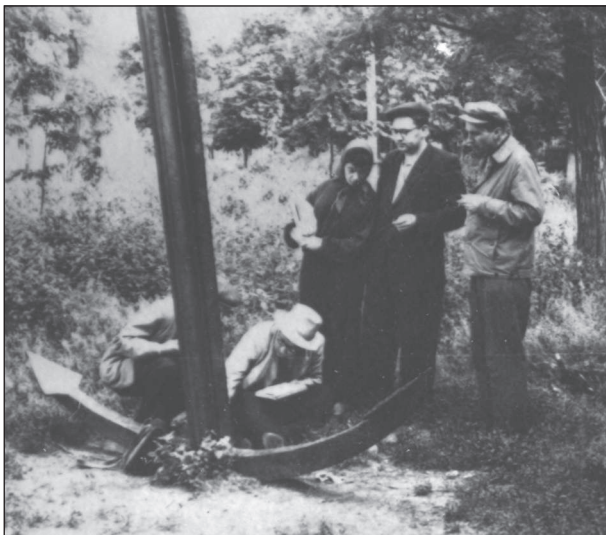


Рис. 3. Д. Я. Телегін з членами Кременчуцької експедиції перемальовують напис на нижній частині веретена якоря; фото зі щоденника експедиції, 16 червня 1958 р. НА ІА НАН України

вим становим якорем, який називається «плехт» або «плехт-якір». Це найбільший і найголовніший якір для вітрильного судна XVII—XVIII ст. За допомогою цього якоря корабель ставав (звідси назва — становий) на довготривалу якірну стоянку або під час шторму, від його ваги розраховувалася вага усіх чотирьох інших, менших якорів судна.

Переяславський якір, як і всі станові якорі, має досить значні розміри (рис. 4). Проведені авторами вимірювання, здійснені з анепіграфного боку якоря, дали такі дані:

- загальна висота якоря — 3 м 26,5 см;
- довжина веретена — 3 м 12 см;
- ширина веретена біля рогів — 15,7 см;
- ширина веретена у середній частині — 11,1 см;
- товщина веретена біля рогів — 9,3 см;
- товщина веретена у середній частині — 7,5 см;



Рис. 4. Сучасний вигляд якоря з р. Трубіж, грудень 2019 р.; фото О. О. Прядка

- товщина веретена біля верхнього рима — 6 см;
- розмах рогів (по прямій) разом з лапами — 2 м 55,5 см;
- діаметр (зовнішній) нижнього кільця (рима) — 28,5 см;
- товщина нижнього рима — 4 см;
- товщина верхнього рима — 4,5 см;
- відстань від верхнього краю веретена до штока — 26,5 см;
- ширина штока — 16 см;
- товщина штока — 3,3—3,5 см;
- товщина рогу біля веретена — 9,2 см;
- товщина рогу біля лапи — 6,4 см;
- висота рогу біля веретена — 14,3 см;
- висота рогу біля лапи — 9,2 см;
- максимальна довжина лапи (права сторона) — 38,5 см;
- максимальна ширина лапи (права сторона) — 27,1 см;
- максимальна товщина лапи (права сторона) — 1,8 см;
- максимальна довжина лапи (ліва сторона) — 37,5 см;
- максимальна ширина лапи (ліва сторона) — 26,8 см;
- максимальна товщина лапи (ліва сторона) — 1,75 см;

Історія виявлення цього якоря посеред м. Переяслава є надзвичайно цікавою, й вона довгий час підживлювала уявлення місцевих мешканців про значні розміри рік Трубежу та Альти в давнину. Адже у тексті договору Русі з греками, включеному до «Повісті временних літ» під 907 р., вже у першій згадці Переяслава у письмових джерелах переяславці названі одними з основних учасників морського походу на Константинополь: «и заповѣда Влгъ дати воємъ».

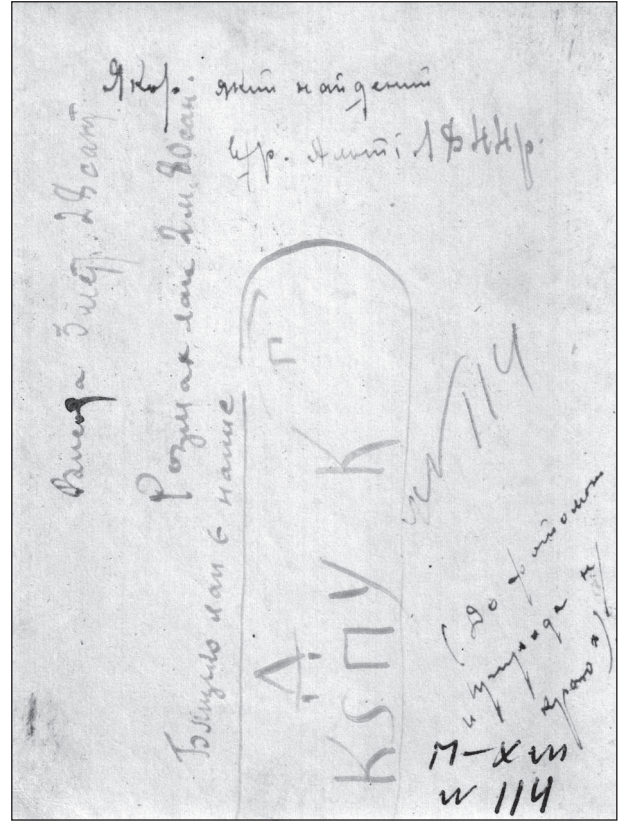


Рис. 5. Фотографія 1930-х рр. з фондів Національного історико-етнографічного заповідника «Переяслав»: цегляний стовп від зруйнованого паркану міського саду з прикріпленням до нього якорем і зворотна сторона фото

на . жв . кораблїи . по двѣнаѣтьцать гривнѣ на ключъ . и по то^ю дати оуглады на Рускіе города . пѣрвое на Кіевѣ . таже и на Черниговѣ . и на Переяславѣ . и на Полѣтескѣ . и на Ростовѣ . и на Любечѣ . и на прочахъ город . по тѣмъ бо городомъ . сѣдаху князья . подѣ Вльго сущє» (ПСРЛ 2001, стб. 22).

Незважаючи на те, що дослідники давно прийшли до консенсусу стосовно пізнього (XI ст.) характеру даної вставки, яка є явним анахронізмом (місто Переяславль Руський було закладено Володимиром Святославичем 992/993 р.) (Lind 1984; Sorlin 2000; Колибенко 1999), все ж привертає увагу, що вже у період створення ПВЛ переяславці фігурували там як бувалі моряки. Така характеристика мешканців міста, розташованого не на березі моря чи, хоча б, великої ріки, виглядає дещо дивною.

Однак, уже в середині XIX ст. будь-які сумніви щодо давньої морської слави Переяслава для його мешканців остаточно щезли. Причиною цього стала випадкова знахідка на території міста названого великого морського якоря. Переяславський краєзнавець О. Трястовський у середині 1990-х рр. так описував обставини його знахідки: «Про це ще в 1960 році автор цих рядків чув свідчення від старожила і знавця переяславської старовини Павла Дмитровича Тонконога. Той почув історію знаходження якоря ще підлітком від свого дев'яностолітнього діда Якова. Дід Павла Дмитровича в 1848 році працював пожежником і в складі пожежної

команди витягував з дна Любченкової ями на Трубежі знаменитий якір. Вісім пар волів насилу витягли його на берег» (Трястовський 1995, с. 3).

Названий автор публікації навів реальні обставини знахідки цієї рідкісної пам'ятки, однак, він помилився з датою. З цього приводу дослідниця-краєзнавець Л. М. Набок зазначає: «І, коли у 1844 р. був знайдений залізний якір в Трубежі, то встановили його біля цегляного стовпа садового паркану і закріпили табличку з написом: «Древний якорь, найденный в р. Трубеж. Высота его три метра двадцать восьми сантиметров, размах лап два метра восьмидесяти сантиметров. 1844 г.» (Набок 2019, с. 94). Цей стовп разом із прикріпленням до нього якорем добре видно на фотографії 1930-х рр. з фондів Національного історико-етнографічного заповідника «Переяслав», яку ще 1941 р. передав до Переяславського краєзнавчого музею В. А. Чубук-Подільський. На превеликий жаль, табличка з написом у цей період на стовпі вже не збереглася, її зміст було вказано на зворотній стороні фотографії, про яку йшла мова. На цій фотографії добре видно сліди на цеглі стовпа від прикріпленої колись таблички, залишки кріплення у стовпі (двох стрижнів), а також понівечені цифри «1844» (рис. 5). Зворотна ж сторона фотографії містить декілька написів чорнилами українською мовою, зроблених у різних напрямках — угорі у 2 рядки «Якір який знайдений / в р. Альті 1844 р.»; зліва вертикально у 2 рядки:

«Висота 3 метр. 28 сант. / Розмах лап 2 м. 80 сан.»; справа під кутом 45° знизу вгору в 3 рядки і в дужках: «(До фото [3 чи 4 літери не-прозбірливо — Авт.] / «Природа н/краю»»); по центру перемальовано напис на якорі (рис. 5).

Отже, згідно з переказами та наведеними вище свідченнями краєзнавців, влітку 1844 р. переяславські дітлахи випадково виявили на дні т. зв. Любченкової ями на р. Трубіж велике залізне кільце, прикріплене до якогось залізного предмета, глибоко зануреного в намул на дні ями. Названа глибока яма, за свідченнями старожилів, розташовувалася приблизно між плюзом, що біля сучасної вул. Гімназійної, та місцем біля Михайлівської церкви, де колись був пішохідний місток через р. Трубіж. За допомогою волів пожежної команди його було з великими труднощами витягнуто на берег, після чого якір, як непересічна пам'ятка, був встановлений поряд з огорожею першого міського саду. Упродовж другої половини XIX та майже всього XX ст. він стояв на території центрального парку Переяслава (перший міський сад, потім — парк ім. М. Одиця, потім — Центральний парк культури і відпочинку, з 2013 р. — парк ім. Т. Г. Шевченка) (Колибенко 1995, с. 3).

Зрозуміло, що виявлення такої старожитності не могло пройти повз увагу тих дослідників, краєзнавців та мандрівників, що відвідували Переяслав. Очевидно, першим автором, який засвідчив наявність такого раритету в Переяславі, був М. І. Арандаренко, який у першій частині своєї тритомної праці, створеної 1846 р., — всього лише через 2 роки після виявлення якоря, й опублікованої у Полтаві 1852 р., вказав, що за свідченням літописів, «...деякі з рік Полтавської губернії були суднохідними, як наприклад: Сула, Трубіж та Альта. Знайдені останнім часом якорі на ріці Трубіж, в околицях Переяслава, й залишки суден на Сулі, підтверджують ці свідчення» (Арандаренко 2011, с. 5).

У третій частині своєї роботи названий автор конкретизував згадку переяславського якоря: «Серед міста Переяслава на невеликій площі стоїть чудової роботи бронзовий пам'ятник на могилі графині Вітгейнштейн, матері Генерал-Фельдмаршала Князя Вітгейнштейна, полководця, який здобув військову славу у вітчизняну війну 1812 року, в битвах проти Наполеона. Пам'ятник оточений невеликим садом та квітником. Біля решітки саду спирається на цегляний стовп величезного розміру двострілчастий корабельний залізний якір, знайдений в ріці Трубіж. Це також пам'ятник, або безмовний свідок колись бувшого по Трубежу судноплавства» (Арандаренко 2012, с. 427—428). Отже, М. І. Арандаренко, як і значна частина тодішніх мешканців Переяслава, вважав, що у давнину по р. Трубіж до самого Переяслава могли ходити значні за розмірами кораблі, що мали такі великі якорі.

1877 р. у тій же Полтаві, тоді — центрі губернії, до якої входило й повітове місто Переяслав,

вийшов друком довідник О. В. Богдановича «Сборник сведений о Полтавской губернии», у якому наводилася згадка вище інформація про могилу графині Вітгенштейн та якір біля огорожі саду (Богданович 1877, с. 149).

Наступним автором, який залишив нам певну інформацію про розташування якоря на своєму місці у міському саду біля його огорожі, був колишній випускник Переяславського духовного училища М. Коропов, який повернувся до Переяслава 1907 р. для участі у святкуванні 1000-ліття Переяслава. Того ж року він опублікував у «Полтавських епархіальних відомостях» розвідку під назвою «В Переяславе (Из впечатлений поездки на праздник тысячелетия города)», у якій крім іншого зазначив: «Проминувши площу, ми повертаємо в одну з бічних вулиць і мимохіть заходимо до міського саду. Тут йдуть гарячі приготування до завтрашнього «великого» гуляння: всюди пристосовуються «плошки», вивішуються прапори тощо. Ми прямуємо до визначної пам'ятки саду — до величезного незграбного якоря, колись витягнутого з ріки Альти, очевидно, в давні часи, суднохідної, тепер же абсолютно висохлої. Неповдалі якоря височіє сірий і похмурий пам'ятник, поставлений на місці смерті графині Вітгенштейн» (Коропов 1907, с. 1131).

Схоже, що М. Коропов став першим, хто зафіксував у публікації традицію прив'язки місця знахідки якоря не до р. Трубіж (як було насправді), а до р. Альти — правої притоки р. Трубіж, на місці з'єднання якої з останнім й було засноване у 992/993 рр. місто Переяслав. Очевидно, уже в часи його навчання у Переяславському духовному училищі ця хибна версія набула широкого поширення серед переяславської людності. З цього приводу О. Трястовський у 1995 р. писав: «В дореволюційні часи переяславці ще знали, звідки з'явився якір, де його було знайдено, але з роками інтерес до нього спав, пам'ять притупилась. Тому коли сьогодні говорять про якір, то неодмінно вказують, що знайдено його в Альті і тут же роблять висновок — якою же була Альта! Розміром не менше, як Дніпро, бо по якій же ріці могли ходити кораблі, які несли на собі таких розмірів якір».

Як не дивно, але за всі часи так і не з'явилося більш-менш об'єктивного пояснення походження загадкового якоря. Навіть працівники історико-культурного заповідника схилиються до обивательської концепції: знайдено в Альті. Отже знову — Альта колись була величезною рікою» (Трястовський 1995, с. 3).

Очевидно, краєзнавець мав на увазі давню публікацію в місцевій газеті інтерв'ю наукового співробітника переяславського музею М. І. Жамма. Слід зауважити, що історія появи цього якоря у Переяславі продовжувала цікавити місцевих мешканців, але ніяких серйозних досліджень цієї пам'ятки ніколи не проводилося. Не було також спроб знайти близькі аналогії цьому якорю чи визначити місце та дату його виготов-



Рис. 6. Якір-кішка з території Музею народної архітектури та побуту Середньої Наддніпрянщини і наварений напис на ньому, 2019 р.; фото С. М. Вовкодава

лення. Музейний працівник навів свою версію появи якоря на Переяславщині, висловивши «ряд цікавих і дотепних гіпотез». Так, перш за все М. І. Жам датував виявлення якоря 1843 р. та прив'язав його до берега р. Альти, зазначивши: «Природно допустити думку, що якір використовувався на одній із галер, яка перевозила зерно. Це невеликі судна довжиною 12—17, шириною 2—4 метри, тоннажністю від 500 до 2500 пудів. Зрозуміло, що такі судна вільно могли заходити із Дніпра до річки Альти, особливо під час повені. Прикра випадковість чи стихійне лихо привело до катастрофи галер» (Унікальний якір 1975).

Однак, як видно із публікації М. Коропова, ця, за влучним висловом О. Трястовського, «обитательська концепція» отримала поширення щонайпізніше вже на початку ХХ ст. У кінці ж ХХ ст., очевидно, саме вона відіграла свою роль у перенесенні якоря з центрального парку, де він простояв майже 150 років, на берег р. Альти. Л. М. Набок пише: «Зауважимо, що незважаючи на значні реконструкції, один з найдавніших декоративних елементів парку — раритетний якір — був залишений та продовжував бути головним улюбленцем переяславської дітвори до 20 квітня 1993 р., коли його було перенесено з міського парку до Альтицького мосту і встановлено по вулиці Б. Хмельницького поблизу пам'ятного знака на честь першої літописної згадки назви Україна. Невідомо звідки поши-

рилася хибна інформація, що якір було знайдено в р. Альті. Сучасне місце обрано для якоря невдало, його геть непомітно. Якір, як один з найдавніших пам'ятних знаків Переяслава, заслуговує на повернення на своє початкове місце» (Набок 2019, с. 95).

О. Трястовський цілком закономірно поставив питання про об'єктивне пояснення походження якоря. Дійсно — яким чином цей явно завеликий для такої маленької ріки як Трубіж якір потрапив до Переяслава загалом і до Любченкової ями на Трубєжі зокрема? Що це за якір, хто його сюди привіз, яким часом він датується, яке його призначення, якщо по руслу р. Трубіж корабель з таким якорем не тільки не міг би рухатися, але й просто не помістився б у ньому?

Щоб дати відповідь на ці питання, на нашу думку, слід подивитися на проблему ширше — чи відомі ще подібні знахідки на р. Трубіж та інших схожих річках регіону? За свідченнями баришівських краєзнавців на початку 1960-х рр. ще один якір було знайдено поблизу хут. Хлопків Баришівського р-ну Київської обл., у заплаві лівого берега р. Трубіж. Згідно з інформацією респондентів, якір було забрано до переяславського музею (усне повідомлення В. Ф. Калашника та І. Я. Колінько).

Дійсно, серед експонатів Музею народної архітектури та побуту Середньої Наддніпрянщини НІЕЗ «Переяслав» є якір, точне походження якого, на жаль, невідоме (рис. 6). За інформацією

колишнього завідувача цього музею, Заслуженого працівника культури України Г. І. Козій, він потрапив до музею на початку 1970-х рр., а виявлено його було у р. Трубіж, на території Бариськівського р-ну. Це середнього розміру (висота — до 1,5 м) чотирилапий якір-кішка (один ріг втрачено), на одній зі сторін веретена якого є наварений напис, що нагадує літери «УЛСІ2» (рис. 6). Якір, на жаль, не має ніякої документації, хоч майже п'ять десятиріч простояв практично на початку центральної вулиці Музею просто неба (при вході від нижніх воріт), на повороті до ділянки вітряків. Якір на вигляд має досить пізнє датування, бо його роги приварено до веретена. Складно сказати, чи цей якір походить із околиць Хлопкова.

Насправді, зазначена вище проблема давно цікавила тих дослідників, які займалися вивченням рік Дніпровського Лівобережжя. Наприклад, М. Маркевич, у праці, спеціально присвяченій рікам Полтавської губернії, ще у середині XIX ст. відзначав: «Що стосується до суднохідності багатьох рік, які нині перетворилися на болота, обміліли та висохли, як то: Трубежу, Супою, Перевода, це обміління відбулося далеко в пізніші часи... В Трубежі, Супої, Переводі знаходять корми, рулі, якорі — вірогідно недопотопні» (Маркевич 1856, с. 340). Отже, М. Маркевичу було відомо про знахідку якоря у Трубежі, яка сталася всього лише за 12 років до виходу його праці.

Якщо сучасний дослідник М. М. Корінний обмежився лише констатацією того факту, що про комунікаційні функції рік Лівобережжя свідчать знахідки на їх дні та уздовж берегів у торфовищах та болотах залишків річкових суден, античних та східних монет, інших пам'яток матеріальної культури різних часів і народів (Корінний 1992, с. 133), то вчені рубежу XIX—XX ст. підходили до розв'язання цієї проблеми ґрунтовніше. Так, відомий український історик та археолог В. Г. Ляскоронський у своїй праці «История Переяславльской земли с древнейших времен до половины XIII столетия» на початку роботи навіть відомі за писемними джерелами приклади використання окремих рік регіону (конкретно — р. Псьол) для судноплавства: «Велика кількість вод цієї ріки, завдяки джерелам, що ховаються по її берегах, великі непрохідні в давнину ліси, що збереглися ще й досі у значній кількості у верхній течії цієї річки, давали можливість осівшому на ній населенню рано розвинути судноплавство, яке зберігалося на ній до пізнього часу: Петро Великий будував на ній судна для виводу їх у Чорне море, проти турків» (Ляскоронський 1903, с. 31). У примітці до цього тексту він також відзначив: «По берегу Псла, в землі, знаходять залишки стародавніх суден. У царювання Івана Грозного, відомий ватажок козаків, кн. Дмитро Вишневецький за згодою царя, збудував судна на р. Псьол і на них спустився цією річкою в Дніпро, щоб потім напасти на турецькі володіння» (Ляскоронський 1903, с. 31, прим. 3).

Однак, р. Трубіж, яка цікавить нас у першу чергу — це навіть не р. Псьол. М. І. Максимович, якому належить найґрунтовніше видання початку XX ст., присвячене р. Дніпро та усім рікам його басейну, відзначав, що «...поважний дослідник Я. Вейнберг між іншим говорить: «багато фактів вказують нам на те, що багато російських річок, тепер не судноплавних, раніше могли нести судна досить великі». Така категорична думка навряд чи ґрунтується на фактах, тому що випадкові знахідки залишків великих суден, або ще частіше суднового приладдя (кермо, якір тощо) ще не можуть служити цьому доказом» (Максимович 1901, с. 266—267). Одночасно, у цій же праці, він так охарактеризував р. Трубіж: «Р. Трубіж, ліва притока Дніпра, що бере початок у Козелецькому повіті, Чернігівської губ., і протікає по губерніях Чернігівській та Полтавській, має довжини близько 125 вер., але, за маловодністю, зовсім непридатна для сплаву; хіба, в нижній частині його течії, протягом близько 12 вер., можна навесні доставити водою гребінку лісу для місцевого споживання» (Максимович 1901, с. 347).

Мовознавець В. М. Брахнов, що проводив топонімічні дослідження на території Переяславщини у другій половині 40-их рр. XX ст., фактично підтвердив слова М. І. Максимовича: «Трубіж (Трубеж), або більш поширена форма Трубайло — річка і болото. Ці назви місцеве населення застосовує переважно до течії від гирла річки до болітця під назвою Пійовець (коло Дубової Ший під Гайшином); існує навіть приповідка: «Пійовець — Трубайлу кінець». Вище цього Трубіж зараз називається переважно Канавою і являє собою канаву, яку прорізли десь у 1909—1910 рр... Характерною особливістю Трубежа до прориття канави було те, що на широкій болотистій поймі замість одного русла існувала ціла сітка видовжених проток, які звалились, наприклад, в с. Пристроми, джерелами (Перве, Вторе, Третє джерело; Єсівське джерело; Динникове джерело). Цими джерелами на човнах можна було возити хліб у Бариськівку. Від джерел до села були прокопані стружки — канавки для причалування човнів. Можливо, система джерел у давнину спричинилася до виникнення назви Трубіж» (Брахнов 1957, с. 43—44).

Усебічно розглянувши названу проблему невідповідності уявлень про велике судноплавство на таких малих річках, В. Г. Ляскоронський вказував: «...багато дослідників, що займалися історією і географією давньої Русі, вірили в існування великого судноплавства не тільки по таким річкам, як Дніпро, Дон, Волга та ін., але навіть по найменшим річкам, що мають лише по кілька десятків верст усієї своєї довжини, як Супій, Оржиця, Трубіж тощо. Очевидно, на підтвердження такої тези про велике судноплавство по невеликих річках, були представлені вагомні докази, а саме: по берегах багатьох

річок, що становлять ліві притоки Дніпра, на тій чи іншій відстані від русла їх, у землі, на різній глибині, були присутні різні частини суден: боки, дошки, днища, керма, якорі та інші приналежності суден. Такі залишки суден були виявлені на берегах річок: Десни, Остра, Альти, Трубежа, Супою, Удаю, Переводу, Сули, Оржиці, Хорола, Ворскли тощо, не кажучи вже, звичайно, про Дніпро, де це було б не настільки загадковим та дивовижним. Розміри суден, знайдених на узбережжях вищезгаданих річок, децю перевищують величину тих суден, які можуть ходити в даний час цими річками навіть у весняну повінь. Ця обставина і спричинила уявлення, яке довго трималося, що невеликі річки Переяславського к-ва, як і інших земель, в давнину були придатні для великого судноплавства. В даний час, завдяки більш точним та ґрунтовним дослідженням вчених, з'ясовано всю помилковість такої думки. Справді, якось важко припустити, щоб невелика річка, що має в довжину всього лише 80 або 100 верст (Трубіж, Супій, Оржиця тощо) і тече в низьких, болотистих місцях, без будь-якого сусідства поблизу якогось значного водного резервуара, що може своїми водами живити річку і високо підтримувати рівень останньої, — щоб так річка могла бути судноплавною. Невідомо, як могло здійснюватися тут крупне судноплавство?» (Ляскоронський 1903, с. 203—204).

У примітці до цього тексту В. Г. Ляскоронський, з посиланням на роботу П. В. Ланге «Днепр и условия охоты в районе его среднего течения», навів приклад зовсім маленької р. Карані, що впадає у р. Трубіж на території сучасного м. Переяслава: «На р. Карані, за повідомленнями П. В. Ланге, знаходили приладдя суден, щось на зразок дубів; кілі та інші приналежності великого судна» (Ляскоронський 1903, с. 203—204, прим. 3).

Отже, уже на початку ХХ ст., коли була опублікована ця праця В. Г. Ляскоронського, у більшості річок Переяславщини та інших регіонів Дніпровського Лівобережжя було виявлено якорі чи інші корабельні залишки. Свідченням цього є характерні для багатьох сучасних сіл Переяславщини перекази про такі знахідки, як правило — без конкретного місця та й без самих знахідок, уже давно й безповоротно втрачених. Наприклад, про р. Супій: «Що Супій в древні часи був великою річкою і використовувався для транспортних сполучень з Дніпром, свідчать знахідки на болоті біля Соснови і в гирлі Супою корабельних якорів... При перших розорюваннях висушеного болота знаходили корабельні якорі, вістря списів, бойові сокири, серпи, козацькі люльки, зроблені з випаленої глини» (Дикий, Іщенко, Іщенко 2013, с. 8—9).

Пояснення цим фактам В. Г. Ляскоронський розмістив уже на наступній сторінці своєї роботи. Він писав: «Натрапивши під час досліджень на залишки суден по берегах річок

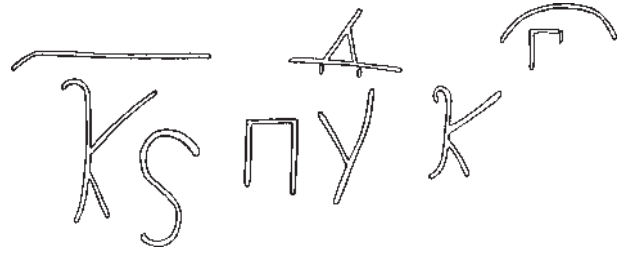


Рис. 7. Напис на якорі; прорис О. В. Колибенка

і знаючи про існування таких відкриттів і в минулі часи, вчені зацікавилися цим і зробили спостереження та перевірку подібних знахідок в інших місцях. Спостереження дали нитку для роз'яснення питання... стародавні жителі прирічкових місць сплавливали, навесні під час повені, у Дніпро чи Дон збудовані на місці судна. Якщо таке судно, з якихось причин, не встигало дійти благополучно до великої ріки, то воно або гинуло, або ж залишалося там до наступного року... Ось подібного роду сплави здійснювалися і в давні часи по річках Переяславської землі, подібний спосіб, як ми бачили раніше, засвідчений вченим візантійським імператором, Константином Багрянородним» (Ляскоронський 1903, с. 205).

Наведені вище приклади та міркування В. Г. Ляскоронського дають підстави для деяких висновків, однак не дають відповіді на інші питання, пов'язані з переяславським якорем із р. Трубіж. О. Трястовський спробував пояснити його походження так: «Швидше всього виготовлений він на одному з російських (можливо, тульських) заводів у катерининські часи, коли Росія здобувала на Чорному морі одну перемогу за іншою. Виготовлений, як символ чи як пам'ятник. Його везли до Чорного моря і сушею, і ріками. Везли, аж поки не втопили. Тільки не в Альті, як думали вчені мужі, а в Трубежі» (Трястовський 1995, с. 3).

Очевидно, краєзнавець помиляється, по-перше, датуючи цей якор останньою третьою ХVIII ст., а по-друге, стосовно тульських заводів, на яких ніколи не виготовлялися якорі. Оскільки у нижній частині веретена якоря, біля місця приєднання рогів, є вирубаний при виготовленні напис, то він дає можливість датувати якор більш-менш точно. Напис складається із кількох літер: «кз пу к'» (рис. 7). Прочитання цих літер не складало жодної проблеми вже для перших дослідників якоря — співробітників Музею старожитностей при Київському університеті св. Володимира, які у середині ХІХ ст. здійснили розвідкове обстеження різних археологічних старожитностей у Переяславі. Результати цього обстеження відображені у вигляді акварельних малюнків, серед яких привертає увагу й витягнутий із р. Трубіж давній дворогий якор. На малюнку зверху від руки зазначено: «Чертеж Якоря находящагося съ незапамятныхъ временъ, глубокой древности, въ городе Переяславе въ коемъ весу 27 пудовъ» (рис. 8).

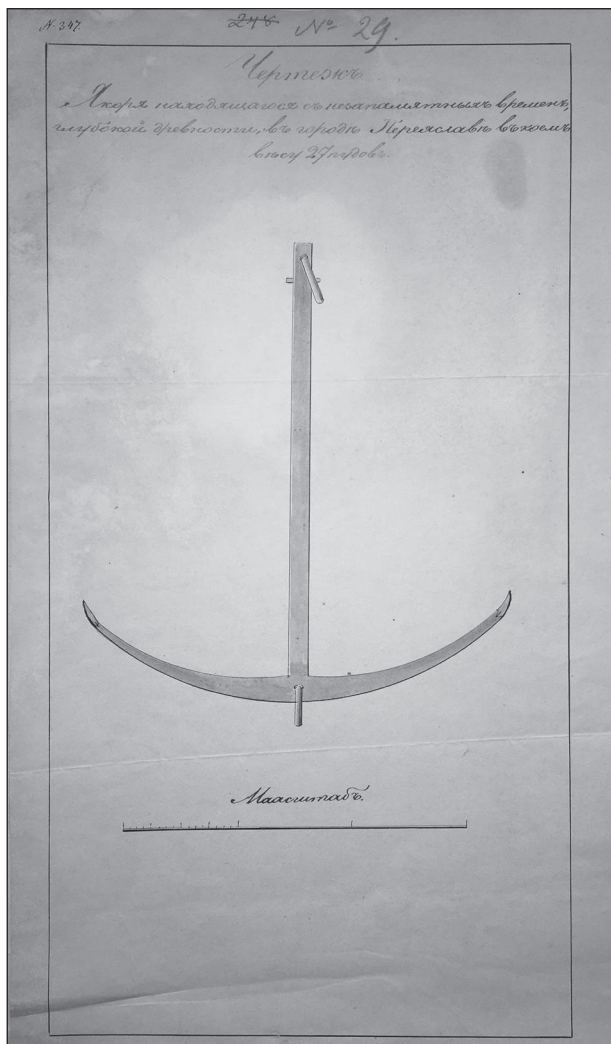


Рис. 8. Креслення якоря, зроблене співробітниками Музею старожитностей при Київському університеті св. Володимира; НА ІА НАН України

Складно зрозуміти, чому, на думку автора малюнка, якір перебував у Переяславі з «глубокой древности», якщо насправді його було виявлено нещодавно. Для позначення ваги майстер, який виготовив якір, скористався слов'яно-кириличною цифровою системою, у якій літера ґ (како) під титлом означає цифру 20, а літера з (зело) під тим же титлом означає 6, отже разом — 26. Далі написано слово «пуд». Що означає літера к без титла сказати важко, наступна ж маленька літера ґ (глаголь) під титлом також є цифрою й означає 3. Очевидно, майстер-різчик напису не дуже розрахував його розмір, тому мусив останню літеру ґ розмістити практично над попередньою к (так само, як і літеру д у слові «пуд»). Якщо ж титло над маленькою літерою ґ стосується й попередньої літери к, то це означає цифру 23. Очевидно, що слово «фунт» тут просто не помістилося. Таким чином, зазначена у написі на веретені повна вага якоря дорівнювала 26 пудів та 23 фунта, що й дало підставу співробітникам Музею старожитностей вказати її у підпису до креслення заокруглено як 27 пудів.

Названі малюнки зберігаються у фонді Музею старожитностей Наукового архіву Інституту археології НАН України (Чертеж якоря...). Така слов'яно-кирилична цифрова система застосовувалася до початку XVIII ст., тобто, до початку реформ Петра I. Отже можна датувати переяславського якоря кінцем XVII ст. або рубежем XVII та XVIII ст.

Таке датування якоря підтверджується й особливостями його зовнішнього вигляду. Як відомо, вже до початку XVII ст. на перше місце в європейському суднобудуванні вийшла Голландія, яка виготовляла якорі, що мали дугоподібно вигнуті роги, на відміну від прямих англійських. Голландські майстри працювали на російських заводах, де виготовлялися великі якорі для морських кораблів. За десять років до смерті Петра I став заміняти голландських майстрів англійськими, які принесли з собою й технологію виготовлення прямих якорів англійського зразка. Переяславський якір зроблено за голландськими кресленнями (Колибенко, Колибенко 2019, с. 217).

Неможливо погодитися з думкою про призначення цього якоря бути символом чи пам'ятником морських перемог Росії. На рубежі XVII—XVIII ст. таких перемог ще не було, та й коштували такі якорі достатньо дорого, бо їх виготовлення вимагало значних ресурсів та наявності спеціальних технічних знань, а також важких ковальських молотів.

Вага плехт-якоря вираховувалася від водотоннажності корабля за спеціальними формулами. Однак у період, що нас цікавить, застосовувалися й такі розрахунки: вага правого станового якоря, виражена у фунтах, мала бути більшою у цифровому вираженні від водотоннажності корабля, вираженій у тоннах. Таким чином, застосувавши нескладні математичні розрахунки, ми отримуємо у результаті водотоннажність корабля, для якого призначався цей якір. Для цього ми помножимо масу якоря (приблизно 438 кг), виражену в пудах, на 33 (кількість голландських фунтів у російському пуді), що дає у результаті цифру 881 фунт (26 пудів = 858 фунтів + 23 фунта). Отже, корабель, для якого призначався цей якір, повинен був мати водотоннажність (загальна кількість води, витісненої підводною частиною корпусу судна) не більше ніж 880 тон (Колибенко, Колибенко 2019, с. 217).

На нашу думку, даний якір дійсно перевозився по р. Трубіж й був випадково чи свідомо затоплений, — Любченкова яма у XIX — першій половині XX ст. за спогадами краєзнавців була одним із найглибших місць на Трубежі. Якір міг транспортуватися від місця виготовлення через ріки басейну Сіверського Дінця у басейн р. Дніпро. Для прикладу, якорі із заводу у Нижній Турі (сучасна Свердловська область РФ, басейн р. Об) у середині XIX ст. переправлялися через басейн р. Волга та систему зимових волоків аж у р. Дон та далі у Азовське й Чорне моря (Колибенко, Колибенко 2019, с. 217). Однак, більш вірогідним

є сухопутно-водний маршрут транспортування нашого якоря — спочатку Басанським шляхом, а, починаючи з місцевості у районі сіл Семенівка, Леляки, Козлів, — по р. Трубіж аж до Переяслава, де й закінчився його шлях — якоря було археологізовано й він ніколи не використовувався за прямим призначенням.

Цікаво, що ще один старий якір (точне датування якого невідоме) було виявлено на березі р. Альта, але не на території м. Переяслава, а на початку ріки — на території сучасного м. Борисполя. За спогадами одного зі старожилів Борисполя — 95-літньої мешканки цього міста А. С. Шульги, якір було виорано в ур. Панів Горб ще у XIX ст. Яка доля цього якоря достеменно невідомо, хоча з незрозумілих нам причин А. С. Шульга в листі до співробітників Бориспільського історичного музею зазначала: «Чому ж якор, що виорав на Пановому Горбу Кузьма Котко, опинився в Переяславі, а не в Борисполі. Цей якор бачила сама як експонат музею з написом: «Знайдено в Борисполі» (з листа від 15. 01. 2016 р.)» (Гойда 2018, с. 104).

Повертаючись до переяславського якоря з р. Трубіж, зазначимо, що незважаючи на досить довгий період перебування на відкритому повітрі (майже 180 років), цей якір достатньо добре зберігся. До останнього часу його вкривала утворена ще, очевидно, у період перебування у замуленому річищі р. Трубіж захисна кірка. Однак нещодавно, у зв'язку з реконструкцією прилеглої до парку імені М. І. Сікорського території, де перебуває нині якір, його було вивезено у невідомому напрямку й почищено, а потім повернуто на місце. Проведене обстеження показало, що з якоря було зчищено утворену за кілька століть захисну кірку й заново пофарбовано його у чорний колір. При цьому на поверхню якоря місцями нанесено фарбу золотистого кольору, щоб вона виглядала як золото, що виблискує у місцях, де якір було почищено (див. рис. 4). Прикро, що такі унікальні пам'ятки, потрапивши до рук невігласів, згідно з їх уявленнями стають предметами для розваги й можуть бути втрачені для наступних поколінь.

ЛІТЕРАТУРА

Арандаренко, Н. И. 2011. *Записки о Полтавской губернии*. I. Репринт. Харьков: Сага.

Арандаренко, Н. И. 2012. *Записки о Полтавской губернии*. III. Репринт. Харьков: Сага.

Богданович, А. В. 1877. *Сборник сведений о Полтавской губернии*. Полтава: Губернское Правление.

Брахнов, В. М. 1957. Про місцеві назви Переяслав-Хмельницького району на Київщині. *Мовознавство*, 14, с. 40-51.

Гойда, Т. М. 2018. До історії становлення музейної справи у Борисполі. В: *Перші кроки до національної державності 1917—1921 рр.: Матеріали Всеукраїнської наукової конференції (Білоцерківський Краєзнавчий музей, 20 жовтня 2017 р.)*. Біла Церква: Час Змін Інформ, с. 96-105.

Дикий, В. О., Іщенко, Д. М., Іщенко, Т. Д. 2013. *На землі Соснівській. Історія. Люди*. Переяслав-Хмельницький: КСВ.

Колибенко, О. В. 1999. Про походження Переяслава Руського. *Археологія*, 1, с. 47-59.

Колибенко, О. 1995. Хто згубив якір? *Вісник Переяславицини*, 53 (9138), 18 травня, с. 3.

Колибенко, О. В., Колибенко, О. В. 2019. Морська слава Переяслава або хто згубив якір? *Переяславіка: Наукові записки НІЕЗ «Переяслав»*, 16 (18), с. 210-222.

Коринный, Н. Н. 1992. *Переяславская земля, X — первая половина XIII века*. Киев: Наукова думка.

Коропов, М. 1907. В Переяславе (из впечатлений поездки на праздник тысячелетия города). *Полтавские епархиальные ведомости*, 26, ч. неоф., с. 1121-1135.

Ляскоронский, В. Г. 1903. *История Переяславской земли с древнейших времён до половины XIII ст.* 2-е изд. Киев: Н. А. Гирич.

Максимович, Н. И. 1901. *Днепр и его бассейн*. Киев: С. В. Кульженко.

Маркевич, Н. 1856. Реки Полтавской губернии. *Записки императорского Русского географического общества*, XI, с. 337-461.

Набок, Л. М. 2019. Історія паркових зон Переяслава. *Переяславіка: Наукові записки НІЕЗ «Переяслав»*, 16 (18), с. 92-104.

ПСРЛ 2001. *Полное собрание русских летописей*. II: Ипатьевская летопись. 2-е изд. Москва: Языки славянской культуры.

Телегин, Д. Я., Кучера, М. П., Максимов, Е. В., Митрофанова, В. И. 1958. *Дневник № 1 археологических исследований в зоне строительства Кременчугского водохранилища в 1958 г.* НА ІА НАН України, ф. 64, 1958/1-е.

Трястовський, О. 1995. Переяславський якір дійсно знайдено в нашому місті. Але не в Альті, а в Трубіжі. *Вісник Переяславицини*, 38 (9123), 6 квітня, с. 3.

Унікальний якір. 1975. *Комуністична праця*, 31 (9067), 13 березня, с. 3.

Чертежъ Якоря... *Чертежъ Якоря находящагося съ незапамятныхъ временъ, глубокой древности, въ городе Переяславе въ коемъ весу 27 пудовъ*. НА ІА НАН України, ф. 58 (Музей древностей), спр. 25.

Lind, J. H. 1984. The russo-byzantine treaties and the early urban structure of Rus'. *The Slavonic and East European Review*, 62, p. 362-370.

Sorlin, I. 2000. Voies commerciales, villes et peuplement de la Rôsia au Xe siècle d'après le De Administrando Imperio de Constantin Porphyrogénète. In: Kazanski, M., Nercessian, A., Zuckerman, C. (eds.). *Les centres proto-urbains russes entre Scandinavie, Byzance et Orient. Réalités Byzantines*, 7. Paris: P. Lethielleux, p. 346.

REFERENCES

Arandarenko, N. I. 2011. *Zapiski o Poltavskoi gubernii*. I. Reprint. Kharkov: Saga.

Arandarenko, N. I. 2012. *Zapiski o Poltavskoi gubernii*. III. Reprint. Kharkov: Saga.

Bogdanovich, A. V. 1877. *Sbornik сведений o Poltavskoi gubernii*. Poltava: Gubernskoe Pravlenie.

Brakhnov, V. M. 1957. Pro mistsevi nazvy Pereiaslav-Khmelnytskoho raionu na Kyivshchyni. *Movoznavstvo*, 14, s. 40-51.

Hoida, T. M. 2018. Do istorii stanovlennia muzeinoi spravy u Boryspoli. V: *Pershi kroky do natsionalnoi derzhavnosti*

1917—1921 rr.: *Materialy Vseukrainskoi naukovoï konferentsii (Bilotserskiyskiy Kraieznavchyyi muzei, 20 zhovtnia 2017 r.)*. Bila Tserkva: Chas Zmin Inform, s. 96-105.

Dykyi, V. O., Ishchenko, D. M., Ishchenko, T. D. 2013. *Na zemli Sosnivskii. Istoriiia. Liudy*. Pereiaslav-Khmelnitskyi: KSV.

Kolybenko, O. V. 1999. Pro pokhodzhennia Pereiaslavlia Ruskoho. *Arkheolohiia*, 1, s. 47-59.

Kolybenko, O. 1995. Khto zghubuv yakir? *Visnyk Pereiaslavshchyny*, 53 (9138), 18 travnia, s. 3.

Kolybenko, O. V., Kolybenko, O. V. 2019. Morska slava Pereiaslava abo khto zghubuv yakir? *Pereiaslavika: Naukovi zapysky NIEZ «Pereiaslav»*, 16 (18), s. 210-222.

Korinnyi, N. N. 1992. *Pereiaslavskaia zemlia, X — perviaia polovina XIII veka*. Kiev: Naukova dumka.

Koropov, M. 1907. V Pereiaslave (iz vpechatlenii poezdki na prazdnik tysiacheletiia goroda). *Poltavskie eparkhialnye vedomosti*, 26, ch. neof., s. 1121-1135.

Liaskoronskii, V. G. 1903. *Istoriiia Pereiaslavskoi zemli s drevneishikh vremen do poloviny XIII st.* 2-e izd. Kiev: N. A. Girich.

Maksimovich, N. I. 1901. *Dnepr i ego bassein*. Kiev: S. V. Kulzhenko.

Markevich, N. 1856. Reki Poltavskoi gubernii. *Zapiski imperatorskogo Russkogo geograficheskogo obshchestva*, XI, s. 337-461.

Nabok, L. M. 2019. Istoriiia parkovykh zon Pereiaslava. *Pereiaslavika: Naukovi zapysky NIEZ «Pereiaslav»*, 16 (18), s. 92-104.

PSRL 2001. *Polnoe sobranie russkikh letopisei*. II: Ipatovskaia letopis. 2-e izd. Moskva: Iazyki slavianskoi kultury.

Telegin, D. Ia., Kuchera, M. P., Maksimov, E. V., Mitrofanova, V. I. 1958. *Dnevnik № 1 arkheologicheskikh issledovaniï v zone stroitelstva Kremenchugskogo vodokhranilishcha v 1958 g.* NA IA NAN Ukrainy, f. 64, 1958/1-e.

Triastovskiy, O. 1995. Pereiaslavskiy yakir diisno znaideno v nashomu misti. Ale ne v Altii, a v Trubezhi. *Visnyk Pereiaslavshchyny*, 38 (9123), 6 kvitnia, s. 3.

Unikalnyi yakir. 1975. *Komunistychna pratsia*, 31 (9067), 13 bereznia, s. 3.

Chertezh Iakoria... *Chertezh Iakoria nakhodiashchago-sia s nezapamiatnykh vremen, glubokoi drevnosti, v gorode Pereiaslave v koem vesu 27 pudov*. NA IA NAN Ukrainy, f. 58 (Muzei drevnostei), spr. 25.

Lind, J. H. 1984. The russo-byzantine treaties and the early urban structure of Rus'. *The Slavonic and East European Review*, 62, p. 362-370.

Sorlin, I. 2000. Voies commerciales, villes et peuplement de la Rôsia au Xe siècle d'après le De Administrando Imperio de Constantin Porphyrogénète. In: Kazanski, M., Nersessian, A., Zuckerman, C. (eds.). *Les centres proto-urbains russes entre Scandinavie, Byzance et Orient*. Réalités Byzantines, 7. Paris: P. Lethielleux, p. 346.

O. V. Kolybenko, Ol. V. Kolybenko

ARCHAEOLOGICAL OBJECT OF EARLY MODERN TIME FROM THE TRUBIZH RIVER IN PEREIASLAV

On June 16, 1958, the survey team of the expedition of the Institute of Archaeology of the Academy of Sciences of the Ukrainian SSR, which should carry out the reconnaissance of archaeological sites on the flood zone of the Kremenchug reservoir in the Poltava and Cherkasy regions, on the way to the place of exploration stopped at the city of Pereiaslav-Khmelnitskyi. Archaeologists, among whom was Dr. Michailo Kuchera, have met the director of the local historical museum Mikhailo Sikorskyi. They visited the Pereiaslav-Khmelnitskyi Historical Museum, the site of excavations of the mortuary church of the 11th century and the accidentally discovered stair tower of the over-the-gate church of the historic Episcopal Gate. In addition,

their attention was drawn to a large old two-horned anchor standing in the central city park. This paper is devoted to the consideration of the circumstances of its discovery in the Trubizh River in Pereiaslav and the history of the study of this anchor.

By the late 1950s this anchor had been standing in the central park of Pereiaslav for more than a century. It was accidentally found in 1844 in the Trubizh River on the territory of the city and attached to a brick pillar in the fence of a small garden located around the monument on the grave of Countess Fongenstein. In the early 1990s the anchor was moved to the bank of the Alta River and installed in the park that is now named in memory of Mikhailo Sikorski.

On one side, on the lower part of the anchor spindle during manufacture the inscription «к҃с пꙋѣ к҃ѣ» was cut out which means the total weight of the anchor — 26 poods 23 pounds (approximately 438 kg). The Slavic-Cyrillic digital system was used until the beginning of the 18th century, that is, before the beginning of the reforms of Peter I. So, the Pereiaslav anchor can be dated to the late 17th century or the turn of the 17th and 18th centuries. This dating is also confirmed by the shape of the anchor which has arcuately curved horns, indicating its manufacture by Dutch craftsmen. Ten years before the death of Peter I they began to be changed by English masters who brought with them the technology of manufacturing straight anchors of the English model.

The anchor has significant dimensions: the total height is 3 m 26.5 cm; spindle length — 3 m 12 cm; the span of the horns (in a straight line) together with the fluks is 2 m 55.5 cm. It was the largest of the five anchors of a sea sailing vessel (a best bower anchor); from its weight the weight of all other ship's anchors was calculated. Its weight, in turn, was calculated from the ship's tonnage using special formulas. The following calculations were also used: the weight of the starboard anchor in pounds had to be greater in numerical terms than the displacement of the ship in tons. Thus, the sea ship for which this anchor was intended had to have a displacement of no more than 880 tons.

The anchor was probably transported from the place of manufacture through the rivers of the Siverski Donets basin, partly by land, further into the Dnieper basin along the Trubizh river where it was accidentally or deliberately flooded and was never used for its intended purpose.

Keywords: anchor, Pereiaslav, Trubizh River, Dr. Michailo Kuchera, antiquities, the shipping.

Одержано 17.06.2022

КОЛИБЕНКО Олександр Володимирович, кандидат історичних наук, професор, Національний історико-етнографічний заповідник «Переяслав», Переяслав, Україна.

KOLYBENKO Oleksandr V., Ph. D., Professor, National Historical and Ethnographic Reserve «Pereiaslav», Pereiaslav, Kyiv region, Ukraine.

ORCID: 0000-0001-8616-9074, e-mail:

kolybenko@gmail.com.

КОЛИБЕНКО Олена Володимирівна, кандидат історичних наук, доцент, Університет Григорія Сковороди в Переяславі, Переяслав, Україна.

KOLYBENKO Olena V., PhD, Associate Professor, Hryhorii Skovoroda University in Pereiaslav, Pereiaslav, Ukraine.

ORCID: 0000-0002-4009-5417, e-mail:

olenkakolybenko@gmail.com.