

УДК 94(477.52)

ОСАДЧИЙ Є.М.

Шляхи сполучення Путивльського уділу наприкінці XVI–XVII ст.

Робота присвячена аналізу інфраструктури Путивльського уділу наприкінці XVI – XVII ст. Особлива увага приділяється шляхам сполучення, переправам і бродам. У статті поєднуються матеріали писемних, графічних і археологічних джерел, що висвітлюють функціонування шляхів сполучення від давньоруського часу до пізнього середньовіччя.

Ключові слова: Путивльський уділ, дороги, XVI–XVII ст., прикордонні сторожі.

У другій половині XVI ст. Путивль був одним із найбільших і найважливіших прикордонних пунктів на південно-західних рубежах Московського царства. До міста сходилися дороги, що вели з Криму, Речі Посполитої та Литви до Москви. Після тимчасового занепаду Путивля після монгольської навали місто швидко відновлюється у складі Великого Князівства Литовського. Суходільні торгівельні шляхи, що зв'язували Путивль з Києвом і містами Правобережжя також були поновлені. Особливу роль у торгівельних зв'язках й обороні кордону відігравали переправи та броди. Природним кордоном, що посилено охоронявся був Сейм із уривчастими берегами та швидкою течією. Для контролю й охорони переправ у Путивлі були створені прикордонні сторожі. Ці загони, кількістю від 5 до 10 чоловік, повинні були слідкувати за переправами та бродами і, в разі необхідності, подавати сигнал тривоги.

У 1571 р. керівником станичної та сторожової служби був призначений князь М.І. Воротинський [3, с. 7]. Саме з його ім'ям пов'язана реформа прикордонної служби. Особливу увагу було приділено якраз південно-західним рубежам. Для підвищення ефективності дозорної служби у прикордонних містах створені загони кінних самопальників. До загонів набиралися як місцеві жителі, так і люди з внутрішніх районів Московського царства. Щоб залучити якомога більше людей для служби, крім жалування, стрільці та кінні самопальники отримували земельні наділи навколо Путивля. «Отдельная книга 1594 г.» містить інформацію про те, кому, де і скільки було виділено землі для ведення господарства [2, с. 120–252]. Земельні питання, а особливо суперечки щодо меж і власників ділянок, були причиною укладання путивльськими землевпорядниками, здебільшого дяками, низки документів на право власності. Ці грамоти містять назви урочищ і населених пунктів, топоніми, гідроніми, що дозволяє локалізувати і пов'язати із сучасними природними й археологічними об'єктами [15–17].

Цінним джерелом у вивченні інфраструктури середньовічного Путивля є записки про подорож патріарха Макарія до Москви, де описуються дороги та переправи в районі Путивля [1, с. 85–119]. Серед картографічних джерел із даного питання можна виділити карту Речі Посполитої Г.Л. де Біплана, на якій зображений Путивль і навколишні села [4 (див. карту)]. Нещодавно серед креслень Помісного приказу було виявлено та відреставровано карту Путивля з нанесеними навколишніми селами, шляхами та переправами. Карта датована 70–90-ми роками XVII ст.[18].

Локалізація переправ через р. Сейм є одним із питань комплексного вивчення прикордонної служби Московського царства. Одним із перших істориків, хто звернувся до цієї теми був І.Д. Беляєв. Ученим було опубліковано та проаналізовано документ датований 1571 роком, де йдеться про реформу прикордонної служби. Археологічні пам'ятки Посейм'я були об'єктом вивчення Д.Я. Самоквасова, Д.Т. Березовця, І.І. Ляпушкіна, М.П. Кучери, Ю.Ю. Моргунова, О.В. Сухобокова, В.В. Приймака, В.В. Єнукова. Історичні документи кінця XVI – XVII ст. опубліковані у працях Г.Н. Анпілогова, П.М. Кулаковського, В.О. Харламова.

Упродовж останніх років до теми вивчення переправ через р. Сейм звертався В.Б. Звагельський. Ним проаналізовано текст документу, опублікованого І.Д. Беляєвим. Але дослідник використав тільки текст 1571 р. і наніс на сучасну карту переправи досить умовно [5, с. 49–51]. Деякі висновки робіт Б.В. Звагельського були піддані аргументованій критиці з боку В.В. Приймака, яким проведено комплексне дослідження регіону Середнього Посейм'я [14, с. 69–70]. Він використав дані археологічних розвідок, аналіз писемних джерел, картографічних і ґрунтознавчих досліджень. У результаті було створено модель адміністративно-територіального поділу Путивльського повіту в давньоруський і золотоординський час [14, с. 69–70]. Публікація путивльським краєзнавцем П.В. Пономаренком грамот XVII ст. з фондів Державного історико-культурного заповідника в м. Путивль (далі – ДІКЗ в м. Путивль) дозволила підійти до вирішення низки проблем, зокрема локалізації кількох переправ і городищ назви яких неодноразово згадуються у документах [13, с. 252–288].

Основною метою даної роботи є локалізація розташування бродів, переправ і доріг Путивльського уділу, що згадуються у документах кінця XVI – XVII ст.

Археологічними розвідками під керівництвом Д.В. Каравайка, що проводяться спільно з ДІКЗ в м. Путивль виявлено й досліджено низку об'єктів доби пізнього середньовіччя. Серед них є кілька городищ, що згадуються у докумен-

тах кінця XVI – XVII ст. Це Мачулищанське (Сторожевой Курган), Юрієве, Дороголевіське та Глушечке городища [2, с. 136–160; 15, арк. 6; 17, арк. 1].

Усі укріплення виникають у давньоруський час. Їх розквіт припадає на XII–XIII ст. Саме у цей період розвивається інфраструктура Путивля. Як столиця удільного князівства він був пов'язаний із багатьма літописними містами Чернігівщини та Переяславщини. Аналіз розташування городищ, проведений В.В. Єнуковим і В.В. Приймаком, свідчить про продуманість системи безпеки шляхів. Середня відстань між городищами становить 15–20 км, що є відстанню, яку може пройти мандрівник або караван за добу [6, с. 101; 14, с. 66]. Після монгольської навали життя на городищах припиняється, але функціонування шляхів і переправ продовжується.

Від Путивля дороги розходилися на південь, північ схід і захід.

Західний напрям був одним із найважливіших. *Велика Прилуцька дорога* пов'язувала Путивль і Київ. Шлях починався від Путивля на захід до Сейму, куди вела *Білоберезька дорога*. Шлях прямував правим берегом Сейму до переправи *Білі Береги*. Дорога добре відома з часу приєднання Путивля до Великого Князівства Литовського. Поблизу переправи знайдено скарб празьких грошів XIV–XV ст. [12, с. 95–96]. Від Сейму до Прилук дорога вже мала назву *Велика Посольська* або *Київська*. Човнова переправа знаходилася в районі хутора Білі Береги, що позначений на триверстовій карті Російської імперії. Тут Сейм мілководний і має легкий підйом із заплави на корінний берег. Від Сейму суходолом дорога прямувала до р. Єзуч. Тут поблизу переправи відомі два поселення давньоруського часу. На їх місці у середині XVII ст. виникли фортеці Конотоп і Германівка [11, с. 59]. Далі шлях вів до верхів Сухого Ромна де існував брід через цю річку. В цьому місці в 1641 р. було засноване містечко «*Корыбутов*» [7, с. 236]. Від Путивля до Корибутова відстань становить близько 30 км. За щоденниковими записами П. Алеппського посольство патріарха Макарія заночувало на відкритому місці [1, с. 95]. Після переправи в Корибутові шляхи розходилися на південь до Ромен і на захід до Прилук. Роменська дорога зображена на карті околиць Путивля кінця XVII ст.

На схід від Путивля вела Велика Рильська дорога. Цей шлях добре маркується городищами часу Київської Русі. Від Путивля він пролягав на північний схід до р. Берюх. Переправа через Берюх знаходилася поряд із «*Юрьевым городищем*». Це був перший пункт на шляху з Путивля. Відстань до городища становить 15 км. Тут дороги розходилися. Північний напрям вів до Севська, а Рильська дорога повертала на схід. Від Юрієвого городища шлях вів правим берегом р. Берюх до городища «*Сторожевой Курган*». Відстань між укріпленнями становить 8 км. Поблизу згаданого городища існувала гать або переправа

через р. Берюх. Непрямим доказом цього є назва городища. Наявність сторож поблизу переправ або бродів було обов'язковим у системі організації прикордонної служби Путивля у XVI–XVII ст. Невелика відстань між городищами може пояснюватися тим, що був необхідний час для переправи через річку.

Далі правим берегом р. Берюх було йти важко через глибокі та довгі яри, що вели у північному напрямку. Після переправи дорога йшла лівим берегом річки й прямувала на північний схід вододілом річок Берюх і Обеста. Наступний пунктом на шляху було городище поблизу с. Коренське. Між городищами Сторожовий Курган та Коренське відстань становить близько 30 км. За результатами досліджень торгівельного шляху Булгар-Київ відстань між двома караван-сараями могла бути 20–25 км [9, с. 30–32]. Кінцевим пунктом дороги був Рильськ відстань до якого становила 16 км.

Південний напрямок мав кілька шляхів. Найбільш відомі це «*Линевская*» та «*Дороголевская*» дороги. Вони згадуються в «*Отдельной книге*» 1594 р. [2, с. 230, 275]. Линівська дорога вела до селища Линове. Відстань від Путивля до Линового становить 14 км. Від Линового дорога вела заплавою край корінного берега до Молчанського монастиря. Від монастиря шлях прямував північним берегом Молченського болота до переправи «*Бунякин*». Відстань до переправи від Линового становить 17 км. Бунякинська переправа добре відома і локалізується на південь від с. Бунякине. Тут до річки веде довга похила улоговина, дно ріки піщане, глибина не перевищує 1,5 м. На лівому березі Сейму, поблизу переправи знаходиться давньоруське городище в с. Попово-Лежачі.

«*Дороголевская*» дорога вела до однойменної волості. Частина шляху від Путивля до переправи «*Мокошевичи*» інколи звалася «*Мокошевицкой*» [2, с. 275–276]. Вона ж зображена на карті Путивля та його околиць кінця XVII ст. [18] Тривалий час зіставити назву з конкретною археологічною пам'яткою було складно. Дороголевська волость була малозаселеною. Відомі згадки «*Подгорного стану Дороголевской волости*» й однойменної дороги у документах кінця XVI – початку XVII ст. [2, с. 303; 17, арк. 1]. За цими документами населених пунктів поблизу *Дороголевского городища* не існувало. У грамоті 1619р. згадується «*Андреевское поместье*» поблизу Дороголевського городища. Вона присвячена земельним питанням, а саме розділу землі помістя Ф.А. Трифонова [17, арк. 1–2]. Тут, окрім згаданих вище назв, присутні топоніми, що дозволили локалізувати Дороголевське городище та пов'язати його з конкретною археологічною пам'яткою. Це багаточарове городище в урочищі Курган поблизу с. Волинцеве. Селище Дороголеви у середині XVII ст. було перейменоване на Волинцеве за прізвиськом власника. Від Путивля

дорога прямувала на південний схід до Сейму. Наступний пункт на шляху було «Дороголевское городище». Воно знаходиться на відстані 15 км від Путивля. Поблизу Дороголевського городища знаходилася переправа через р. Сейм. «Мокошевицький перевоз» згадується в документах 1628, 1629 та 1671 р. [16, арк. 2]. Уверх течії від Путивля Сейм має глибину близько 3,5 м і круті уривчасті береги, що утруднювало підходи до води. Спершу переправа проходила через неглибоку р. Горн (протока Сейму), потім йшла на південь межиріччям Сейму та Горна і наступна переправа вже через Сейм відбувалася поблизу с. Глушець.

«Глушецьке городище» відоме за низкою грамот на землю середини XVII ст. Довгий час городище лишалося не локалізованим. Автором даного дослідження було виявлено й обстежено укріплення давньоруського часу на території с. Піски Буринського району в його північній частині, що мала назву Глушець. У документі, що датується 1681 р., йдеться про усадище біля Глушецької сторожі [17]. Ймовірно, що на городищі певний час розташовувалася застава, яка контролювала Мокошевицьку переправу. Про наявність там застави у першій половині XVII ст. свідчать документи цього часу [8, с. 98].

Дороголевське та Глушецьке городища виникли у давньоруський час, а в польсько-литовський лишалися незаселеними. Незважаючи на те, що обидві пам'ятки мали досить потужні надземні укріплення, вони не відповідали вимогами середньовічної фортифікації. Незначна висота робила їх вразливими до нападів. На Дороголевському городищі в XVII ст. було влаштовано кладовище. Поховання за християнським обрядом були виявлені Д.Т. Березовцем при шурфуванні городища та О.В. Сухобоковим при розкопках пам'ятки. Поряд із городищем знаходилося селище та кілька усадищ, якими володіли путивляни Леонтій Волинцов, Ларіон Бершов і Федор Трифонов.

Глушецьке городище також лишалося пустим [15–17]. Село Глушець і кілька усадищ розташовувалися навколо городища. Одне з таких усадищ було виявлене В.В. Приймаком і А.М. Обломським у 1991 р. Поселення займає високий мис лівого берега р. Сейм у південно-західній частині с. Піски (кол. Байдурівка) [10, арк. 4–5]. Щодо дати виникнення села Глушець, то точної дати встановити поки-що неможливо. Село кілька разів безлюдніло, а в документах значилося як пусте село під Глушецьким городищем [17, арк. 1]. Остаточне залюднення цієї території відбулося в середині XVII ст. з приходом на Лівобережжя козаків.

Далі маршрут прямував лівим берегом Сейму до р. Ворожба й далі до місця злиття річок Крига та Вир. Наступна переправа знаходилася при впадінні р. Ворожба в р. Вир. Відстань від Глушецького городища до перепра-

ви становить 8 км. Тут розташоване городище (?) і поселення давньоруського часу. Після переправи через р. Ворожба шлях прямував лівим берегом Виру до впадіння в нього Криги, де знаходилися рештки укріплень давньоруського міста Вир, а з 1643 р. – прикордонна сторожа [7, с. 330]. Відстань від переправи до Вирського городища становить 8 км. Далі від *«Вирського городища»* до Псла вела *«Синяковая дорога»*. Цей шлях прямував до Псла, де переправа знаходилася поблизу *«Липенського городища»*. На цьому шляху не існувало зупинок і переправ через річки. Відстань від Вирського до Липенського городища становить 50 км.

Північний напрям представлений двома дорогами. *«Севская дорога»* вела від Путивля до Севська. Цей шлях добре описаний у щоденникових записах П. Алеппського [1, с. 121]. Дорога починалася з Путивля і прямувала на північ до переправи через р. Берюх. Потім повертала на північний схід до невеликого селища Ємадикине на р. Лопуга. Переправа через Лопугу існувала поблизу давньоруського городища. При делімітації кордону між Річчо Посполитою та Московською державою ця дорога згадується як *«Большая Емадыкинская»* [7, с. 199]. Після переправи через річку шлях прямував на північний схід вододілом Лопуги і Обести до невеликої фортеці. Крупець. Тут переправи або мости були на невеликих річках – Берюх, Лопуга, Обеста. П. Алеппський описує довгий міст, що проходив над поверхню озера [1, с. 121]. Далі дорога прямувала до Севська. Відстань між опорними пунктами на Севській дорозі коливається від 12 до 16 км.

«Новгородская (Северская) Большая дорога» прямувала до р. Клевень і потім вододілом Десни та Сейму йшла до Новгорода-Сіверського. Цей маршрут поки слабо вивчений в археологічному плані. Відома переправа через р. Клевень у районі с. Ротівка. Тут знаходиться городище доби раннього залізного віку, яке в першій половині XVII ст. намагалися використати як укріплений пункт. Під час межування кордону між Річчо Посполитою та Московською державою неподалік від гирла Клевені згадується *«Городок»*. Документ датується 1634 р. [7, с. 201]. Відстань від Путивля до Клевенської переправи становить 12 км.

Окрім значних шляхів, у XVI–XVII ст. існували місцеві дороги, що зв'язували Путивль із значними селами. *«Череповская дорога»* вела до с. Черепівка [2, с. 168]. Це село відоме за низкою грамот XVII ст. і позначене на окремій карті Путивля 70–90-х років XVII ст. [18]. Від Путивля шлях прямував на південь до переправи через р. Сейм. Переправа знаходилася поблизу *«Выгорева городища»*. Відстань від Путивля до переправи становить 14 км. Від переправи шлях прямував суходолом до переправи через р. Куриця. Переправа

ця знаходилася на місці, де розташоване давньоруське городище Миколаївка (літописне місто *Зартий*). Далі шлях прямував межиріччям Чаші й Терну. Переправа через р. Терн знаходилася у с. Черепівка. Село було засновано Семеном Череповим на кордоні з Річчю Посполитою. Переправа тут існувала ще з часу Київської Русі. Поблизу переправи знаходиться городище давньоруського часу, яке було використане С. Череповим для заснування невеликого острога. Відстань від «*Выгорева городища*» до Черепівки становить 15 км. Після Черепівки дорога прямувала на південний захід до Смілого, Хмеліва, Ромен. Одне з відгалужень дороги вело на південь до Піщаного острога (городище Боярське) та Піщаного броду через Сулу.

«*Зимовская дорога*» вела до переправи «*Зимов'є*» [2, с. 153]. Ця переправа згадується в документі 1571 р.; у грамоті від 1619 р. оз. Зимов'є розташоване трьома верстами нижче Путивля за течією Сейму [13, с. 274]. Зараз тут розташований міст через р. Сейм в районі с. Пруді.

«*Берюховская дорога*» вже згадувалася вище. Це ділянка Великої Рильської дороги у відрізку від Путивля до Юр'євого городища. «*Гончарская дорога*» вела до с. Гончарі й була відгалуженням Линівського шляху. «*Литвиновская дорога*» з'єднувала села Литвиновичі та Яцине з Путивлем [2, с. 168]. Від Путивля шлях проходив суходолом. Переправа через р. Клевень знаходилася між с. Стара Шарпівка та Литвиновичі. Тут знаходяться два городища давньоруського часу, що позначають місце переправи через річку. Від Путивля до с. Волокитине проходив шлях, що відгалужувався від Литвинівської дороги. В районі с. Волокитине існував «*Большой Клевенський перевоз*» [7, с. 200]. Навпроти нього знаходиться Волокитинське городище давньоруського часу. Відстань між Путивлем і Волокитинським городищем становить 15 км. На цій переправі постійно перебувала застава на «*Волокитных Ростанях*» [8, с. 98]. Вище за течією р. Есмань відомий міст-човен влаштований Адамом Вишневецьким. Цей міст був причиною територіальної суперечки між А. Вишневецьким і путивлянином М. Стрельниковим, який зніс цей міст у 1639 р. [7, с. 200].

Окрім цього, в «Окремій книзі» 1594 р. згадуються: *Посошная, Бутовская, Кленская, Близводненская, Колодяжская, Чаплинская, Литицкая, Большая Розсоховская, Колоская, Избойская, Катанская* дороги, що пов'язували Путивль з однойменними населеними пунктами або урочищами [2, с. 136, 148, 167, 180, 275, 283, 295, 300]. «*Большая Розсоховская*» дорога вела в район «*Дикого Мачулицанського поля*». Там до початку XVII ст. знаходилася путивльська прикордонна сторожа [2, с. 205].

Усі дороги повинні були підтримувалися у належному стані. Восводи повинні були слідкувати за станом мостів через невеликі річки та швидко

ремонтувати їх. Проте, часто на дорогу падали великі дерева, а саме дорожнє полотно розбивалося копитами та колесами, перетворюючись на суцільну багнюку [1, с. 120]. Для захисту від татарських набігів дорогами часто розкидалися залізні якірці, що ранили коней. Поблизу переправ, де берег був похилим, у дно вбивали частокіл, що не дозволяв перейти річку вброд. Переправи активно використовувалися під час Смоленської війни ворогуючими сторонами. Московські війська з Путивля в 1632 та 1633 роках нападали на Ромни [7, с. 321]. Ударів по Севську та Рильську завдавали польсько-українські війська. Особлива увага приділялася переправам. Для переправи через Сейм заздалегідь готувалися човни. Від того, до якої переправи піде супротивник, залежало з'ясування місця його основного удару. Мокошевичі та Білі Береги вели до Путивля, Кариж – до Рильська [8, с. 103].

Велику роль відігравала Прилуцька дорога, яка інколи у документах зветься також Посольською. У 1654 р. під час мандрівки патріарха Макарія до Москви посольство прямувало територією Сіверщини. Шлях до Москви пролягав саме Великою Прилуцькою дорогою. Першим прикордонним пунктом Московського царства був Путивль. П. Алеппський, який вів щоденникові записи, ретельно описав дорогу, переправу через р. Сейм і населені пункти, де мандрівники зупинялися на відпочинок [1, с. 96].

Таким чином, інфраструктура Путивля починає формуватися у давньоруський час. Поява переважної більшості шляхів відомих за документами XVI–XVII ст. пов'язана з розвитком Путивльського удільного князівства у XII–XIII ст. Саме на цей час припадає будівництво переважної більшості городищ. Розташування укріплень свідчить про те, що вони були прив'язані до шляхів і переправ, які поселенцями цих укріплень й повинні були обслуговуватися й охоронятися. Середня відстань між населеними пунктами становить 15–17 км, інколи відстань збільшується до 20–25 км.

Після монгольської навали городища пустіють, але шляхи продовжують функціонувати. З приєднанням Путивля до Великого Князівства Литовського розпочинаються активні торгівельні зв'язки Путивля з містами українського Правобережжя, Чернігівщини та Московії. У XVI–XVII ст. стародавні шляхи та переправи активно використовуються прикордонними сторожами для патрулювання південних і південно-східних кордонів Путивльського повіту. Городища, що лишилися від попереднього часу, сторожею майже не використовувалися. Застави було перенесено далеко на південь. Незважаючи на це, значення шляхів і переправ зберігалося до другої половини XVII ст., коли розпочалося масове заселення Південної Сіверщини.

Джерела та література

1. Алеппский П. Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию в половине XVII века, описанное его сыном, архидиаконом Павлом Алеппским (по рукописи Московского Главного Архива Министерства Иностранных Дел). Выпуск второй (от Днестра до Москвы). – М. : Университетская типография, Страстной бульвар, 1897. – 202 с.
2. Анпилогов Г.Н. Новые документы о России конца XVI – XVII вв. / Г.Н. Анпилогов. – М. : Изд. МГУ, 1967. – 542 с.
3. Беляев И.Д. О сторожевой, станичной и полевой службе на польской Украине Московского государства до царя Алексея Михайловича / И.Д. Беляев. – М. : в Университетской типографии, 1846. – 117 с.
4. Боплан Г.Л. де. Опис України, кількох провінцій Королівства Польського, що тягнуться від кордонів Московії до границь Трансільванії, разом з їхніми звичаями, способом життя та веденням воєн / Гійом Левассер де Боплан // Гійом Левассер де Боплан. Опис України... Проспер Меріме. Українські козаки. Богдан Хмельницький. – К. : Наукова думка, 1990. – С. 17–114 ; карта.
5. Звагельський Б.В. Стародавні переправи середнього Сейму / Б.В. Звагельський // Сумська старовина. – Суми, 1998. – № III–IV. – С. 49–51.
6. Енуков В.В. Некоторые вопросы обороны Курского княжения / В.В. Енуков // Археология та історія Північно-Східного Лівобережжя (I – початку II тис.) : Зб. наук. пр. – Глухів : РВВ ГДПУ, 2003. – С. 93–110.
7. Кулаковський П. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої (1618–1648) / П.М. Кулаковський. – К. : Темпора, 2006. – 496 с.
8. Кулаковський П.М. Роль і значення Путивля в Смоленській війні 1623–1634 рр. / П.М. Кулаковський // Путивльський красназничий збірник. – Суми, 2009. – Вип. 5. – С. 96–109.
9. Моця А.П. Булгар-Киев. Пути. Связи. Судьбы / А.П. Моця, А.Х. Халиков. – К., 1997. – 192 с.
10. Обломский А.М. Отчёт о работе левобережной ранне-славянской экспедиции на территории Сумской области в 1990 г. / А.М. Обломский, Р.В. Терпиловский, Е.Н. Кухарская // Науковий архів Інституту археології НАН України, 1990/240, 40 арк., 146 рис.
11. Осадчий Є.М. Пам'ятки військової історії Північно-Західної Слобожанщини XVII ст. / Є.М. Осадчий. – Суми : Джерело, 2011. – 346 с.
12. Плаксіна О.В. Скарб пражких грошів з Путивльщини / О.В. Плаксіна, Є.М. Осадчий // Старожитності Лівобережного Подніпров'я – 2014 : Зб. наук. пр. – К. ; Полтава : Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК, 2014. – С. 95–99.
13. Пономаренко П.В. Рукописні документи XVII століття з фондів Державного історико-культурного заповідника в м. Путивлі / П.В. Пономаренко // Путивльський красназничий збірник. – Суми, 2010. – Вип. 6. – С. 252–288.
14. Приймак В.В. Деякі питання комплексного джерелознавства Путивльського уділу Новгород-Сіверського князівства XII – XIII ст. / В.В. Приймак // Археологія та історія Північно-Східного Лівобережжя (I – початку II тис.) : Зб. наук. пр. – Глухів : РВВ ГДПУ, 2003. – С. 65–74.
15. Путивльський красназничий музей, інв. №332, КВ № 4841.
16. Путивльський красназничий музей, інв. №354, КВ № 4863.
17. Путивльський красназничий музей, інв. № 3340, КВ № 15022
18. Російський державний архів давніх актів, ф. 1209, оп. 77. Рьльск, од. зб.30165, арк. б/н.

Осадчий Е.Н. Пути сообщения Путивльського уезда в конце XVI–XVII вв.

В работе рассматриваются пути сообщения – дороги, мосты, переправы, броды. Рассматривается их социально-экономический и военный потенциал. Прослеживается преемственность дорог древнерусского времени и позднесредневековых. Около переправы или брода находится городище или поселение древнерусского времени, в то вре-

мя, як в XVI–XVII вв. укрєплення около переправ редкость. Чаше всего около переправ находились пограничные сторожи.

Ключевые слова: Путивльський удел, дороги, XVI–XVII в., пограничные сторожи.

Osadchiy Ye.M. The Putivl's county road in the end of 16–17 centuries

This article discusses ways of communication – roads, bridges, ferries, fords. The author has studied their socio-economic and military potential. The paper was traced heredity roads of Old Russ and late medieval roads. In ancient times near the ferry or ford was fort or settlement. In the 16th and 17th centuries to strengthen near the crossings are very rare. Near the crossing were often border posts.

Key words: Putivl's county, roads, 16–17 centuries, border posts.

Надійшло до редакції: 30.01.2015 р.

УДК 069.51:09(477)

ПОДВОРНА Л.С.

**Історія формування колекції стародруків
і рідкісних книг у Донецькому обласному
художньому музеї**

Метою статті є дослідження історії колекції стародруків і рідкісних книг у Донецькому обласному художньому музеї, яка має виразні особливості. Автор називає основні джерела поповнення фондів спеціальної колекції, найцінніші надходження і тематичні підрозділи.

Ключові слова: колекція стародруків та рідкісних книг, Донецький обласний художній музей, хронологія, тематичні розділи.

Донецький обласний художній музей (далі – ДОХМ) – один із найбільших художніх музеїв України. Історія формування його багатоманітного зібрання, в яке входить понад 15 тис. творів вітчизняного і світового образотворчого мистецтва XVI – початку XXI ст., а також невеликі колекції античного прикладного мистецтва, стародруків і рідкісних книг, на різних етапах існування мала певні, притаманні лише їй особливості. Вивчення історії спеціалізованої збірки книг ДОХМ як складової частини музейного фонду України має практичне значення для дослідження культурних старожитностей, сприяє введенню місцевих пам'яток до загальнонаціонального наукового вжитку.

Музей образотворчого мистецтва у Сталіно (тогочасна назва Донецька) було відкрито у вересні 1939 р. За перші роки існування створено невелике зібрання, що нараховувало більше 400 робіт, серед яких переважали твори живопису. В 1941 р., під час окупації Донбасу військами нацистської Німеччини, майже повністю було розкрадено музейні фонди й цілком утрачено документацію. Це суттєво ускладнює дослідження довоєнної історії музею. Основою для написання цієї статті стали роботи донецьких науковців