

УДК 624.2/8: 93/94(477.54/.62)«16»

Євген Осадчий

ШЛЯХОВА ІНФРАСТРУКТУРА НА ТЕРИТОРІЇ ЛІВОБЕРЕЖНИХ
УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЕЛЬ РЕЧІ ПОСПОЛИТОЇ ТА СЛОБОЖАНЩИНИ
у XVII ст.

THE ROAD INFRASTRUCTURE IN THE LEFT-BANK UKRAINIAN LANDS
OF THE POLISH-LITHUANIAN COMMONWEALTH AND SLOBOZHANSCHCHYNA
in the 17th c.

DOI: 10.58407/litopis.250301

© Є. Осадчий, 2025. CC BY 4.0

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9143-110X>

Метою статті є з'ясування формування шляхової інфраструктури на українських землях Речі Посполитої та Слобожанщини у XVII ст., їхньої ролі в соціально-політичному, економічному та військовому житті цього регіону. **Методологічною роботою** базується на порівняльному аналізі писемних, археологічних та зображальних джерел, які мають стосунок до шляхів сполучення та їх інженерних споруд. **Наукова новизна** роботи полягає у висвітленні особливостей формування шляхової інфраструктури в регіоні, який освоювався поступово, від місць ведення промислів у прикордонні до виникнення Слобожанщини. **Висновки.** Дорожня інфраструктура регіону Задніпрянщини, а згодом Слобожанщини, мала кілька етапів формування. На першому етапі функціонували значні транзитні шляхи, які проходили незаселеними територіями від переправи через Дніпро на північ та північний схід. Вони не мали інженерних споруд. На другому етапі стали з'являтися шляхи, якими користувалися промисловики та населення прикордонних сіл і містечок. Ці шляхи мали примітивні греблі та мости, а поблизу них стали з'являтися перші оборонні споруди. На території Задніпрянської України шляхи були доволі упорядкованими. На третьому етапі дорожня мережа була значно змінена через виникнення нових населених пунктів і отримала інженерні споруди, які значно полегшували транспортне сполучення та були орієнтовані на захист та безпеку.

Ключові слова: переправа, гребля, міст, оборонні споруди, Слобожанщина, XVII століття.

The purpose of the article is to clarify the formation of road infrastructure in Ukrainian lands of the Polish-Lithuanian Commonwealth and Slobozhanshchyna in the 17th c., and their role in the socio-political, economic, and military aspects of the region's life. **Methodologically**, the work is based on a comparative analysis of written, archaeological, and pictorial sources related to the routes of communication and their engineering structures. **The scientific novelty** of the work lies in highlighting peculiarities of the formation of road infrastructure in the region, which was developed gradually, from places of crafts to the emergence of Slobozhanshchyna. **Conclusions.** The road infrastructure of the Zadniprianshchyna region, and later Slobozhanshchyna, had several stages of formation. At the first stage, there were significant transit routes that ran through uninhabited areas from the Dnipro crossing to the north and northeast. They had no engineering structures. The second stage saw the emergence of routes used by industrialists and the population of border villages and towns. These routes had primitive dams and bridges, and the first defensive structures began to appear near them. On the territory of Zadniprianshchyna, roads were in a fairly good condition. At the third stage, the road network was significantly changed by the emergence of new settlements and received engineering structures that greatly facilitated transportation and were focused on safety and security.

Key words: crossing, dam, bridge, defensive structures, Slobozhanshchyna, 17th century.

На початку XVII ст. територія, яка згодом стала називатися Слобожанщиною, була регіоном, в якому перетиналися військові та економічні інтереси Речі Посполитої, Московії,

Війська Запорозького та Кримського ханства. Здійснення торгових операцій, обмін посольствами та рух валок промисловиків відбувалися суходільними шляхами, що вели як з півдня на північ, так і з заходу на схід. На незаселеній місцевості протяжні шляхи, такі, як Бакаїв, Ромодан, Сагайданий, проходили вододільними плато, оминаючи яри та балки, і мали на меті якомога полегшити рух і уникнути переправ.

Переправа через річку або струмок на незаселеній території була справою нелегкою. Для цього використовувалися найбільш сприятливі місця – броди або перелази. Спуск у долину та підйом на високий берег, подолання болотистої заплави, форсування річки або струмка значно затримувало подорожніх і потребувало додаткового часу в дорозі. Будівництво мостів було ускладнене через відсутність населення, адже така споруда потребувала постійного догляду та ремонту.

Географія досліджуваного регіону – землі, які розташовувалися між Диким Полем, Річчю Посполитою та Московією. Наприкінці XVI ст. вони перебували у складі Путивльського повіту, але вже активно освоювалися представниками князівських та шляхетських фамілій Речі Посполитої. У першій пол. XVII ст. тиск Корони Польської на території південних волостей Путивльського повіту зростає аж до підписання міждержавної угоди 1644 р. та визначення кордонів. Поява на цій території значної кількості містечок, сіл і хуторів привело до появи нового утворення, яке отримало назву Слобожанщина.

Джерельна база дослідження представлена писемними, зображальними та археологічними джерелами. Це «*строенные книги*» міст, в яких дуже ретельно описано, що і як було збудовано в новому населеному пункті та навколо нього. Структура цих книг типова і, крім опису оборонних споруд, містить дані про будівництво мостів та особливості їх улаштування. Найбільш цікавим є опис мосту в місті Острогжоск. Оборонні споруди на мосту згадано також у описах міст Кам'яне та Колонтаїв¹. У цих випадках мова йде не просто про мости, а про надзвичайно укріплені переправи. Вони повинні були витримувати як раптові напади кінноти, так і атаки піхоти.

Часто згадки про переправи зустрічаються в описі бойових дій поблизу водних об'єктів. Ми маємо згадки про міст біля Охтирської гори, де 1659 р. відбувся бій між козаками гетьмана І. Виговського з гарнізоном Охтирки². І, навпаки, заходи щодо безпеки кордону у сер. XVII ст. дають згадки про мости українських промисловиків, які московські воєводи прикордонних фортець змушені були руйнувати³.

Описи мостів та гребель містяться у щоденникових записках архidiaкона Павла Алеппського. В ньому згадуються окремі переправи та дороги з елементами шляхової інфраструктури. Особливо цікавим є порівняння стану шляхової інфраструктури на території українських земель Речі Посполитої та Московії⁴.

У літературних творах також є описи шляхів та їх інфраструктури. В народній думі «Оренди» маємо згадки про оренди доріг та цікавий елемент, пов'язаний із дорогами, а саме щогли для спостереження⁵. На початку поеми «Наймичка» Т. Шевченко описує Ромодан з курганами, майданами обабіч, шинками і глибокими колодязями⁶.

Зображальні джерела нечисленні й належать, переважно, до території Путивльського повіту. Але, зважаючи на загальний рівень розвитку дорожньої інфраструктури, ці зображення можна використовувати як аналогії. Досить інформативними є креслення млинів на р. Сейм та земель поблизу Пневицького перевозу др. пол. XVII ст.⁷ На них є зображення греблі та мостів через Сейм і його невеликі притоки. Броди та греблі на Ворсклі зображені на кресленні пасічників угідь 1652 р., а на кресленні міста Путивль та його околиць кінця XVII ст. маємо зображення валу вздовж дороги⁸.

Археологічні джерела представлені даними про рештки узвозів, дорожніх виїмок на місці спусків до заплави з корінного берега. Подібні земляні споруди зафіксовані поблизу городищ Красний Колядин, Ведмеже та Снітин на Сулі⁹. Вони мають вигляд рівноподібних

¹ Акты, относящиеся к Малороссии / Сообщены В.И. Холмогоровым. Чтения в Императорском обществе истории и древностей Российских при Московском Университете. Москва: В Университетской тип-и на Страстном бульваре, 1885. Апрель–июнь. Книга вторая. С. 4, 26–35; Дегтярьов С., Осадчий Е. Копія «Строеной книги» острогу Кам'яного 1651 р. Київ–Суми: ЦП і УТОПІК, 2020. С. 52.

² Російський державний архів давніх актів (далі – РДАДА). Ф. 210. Оп. 12. Спр. 481. Арк. 88–89.

³ Багалай Д. Матеріали для колонізації і быта степної окраїни Московського государства Харьковской і отчасти Курской і Воронежской губерний. Харьков: Тип-я К.П. Счасни, 1890. Т. 2. С. 48–50.

⁴ Алеппский Павел. Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию в половине XVII в., описанное его сыном, архидиаконом Павлом Алеппским (по рукописи Московского Главного Архива Министерства Иностранных Дел). Выпуск второй (от Днестра до Москвы). Москва: Университетская тип-я, 1897. С. 16–40, 81–121.

⁵ Кулиш П. Записки о Южной Руси. Санкт-Петербург: Тип-я А. Якобсона, 1856. Т. 1. С. 56.

⁶ Шевченко Т. Наймичка. Зібрання творів: У 6 т. Київ, 2003. Т. 3: Драматичні твори. Повісті. С. 58–61.

⁷ Російський державний архів давніх актів (далі – РДАДА). Ф. 1209. Оп. 77. Стб. 30646а. Арк. 34.

⁸ Там само. Ф. 210. Оп. 13. Стб. 203. Арк. 350; Ф. 1209. Оп. 77. Од. зб. 30165. Арк. б/н.

⁹ Ляскоронский В. Городища, курганы и длинные (змывные) валы, находящиеся в бассейне р. Сулы. Труды XI археологического съезда в Киеве 1899. Москва, 1901. Т. 1. С. 422, 440, 455.

заглиблень або вибірки ґрунту в одному з берегових схилів. Сучасні дослідження узвозів за допомогою LIDAR-устаткування дали змогу отримати просторову модель не лише дороги, а й навколишнього ландшафту¹⁰. Археологічні дослідження, проведені в ур. Барвінкова Гора, поблизу с. Більськ, дозволили В. Приймаку віднести цю пам'ятку до дозорного (сторожового) посту, який міг контролювати дороги, що вели до Котельви¹¹.

Узвози є маркерами того, що в певний період тут відбувалася переправа через річку. На жаль, подібні об'єкти мають досить широкий час побутування – від пізнього середньовіччя до сьогодення. Їх датування залежить від знайдених поряд артефактів або згадок у писемних джерелах. Інколи як узвози використовували довгі яри або балки. Такі природні об'єкти були зафіксовані автором під час обстеження Липенського городища (р. Псел) та Вигорева городища (р. Сейм), які розташовувалися біля відомих переправ¹².

Інколи в наукових публікаціях та звітах маємо дані про об'єкти шляхової інфраструктури, але без чіткої атрибуції та датування. До таких об'єктів можна віднести «вал» на північ від с. Коренське та «змієві вали» у межириччі Сули та Сейму¹³. Ці споруди не отримали належного трактування авторами або їх інтерпретація була недостатньо аргументованою.

Дослідженню шляхів сполучення Слобідської України др. пол. XVII–XVIII ст. присвячені розділи монографій Д. Багалія та В. Юркевича. В них проаналізовано основні дороги, які йшли з півночі на південь, через Псел, Ворсклу та Мерлу, а також із заходу на схід, якими рухалися ватаги переселенців¹⁴. Надалі історія вивчення шляхів сполучення Слобожанщини, як і вся українська історія, була темою, яка вивчатиметься лише через призму класової боротьби й лишатиметься в тіні загальноімперської історії.

Перші спроби поновити дослідження дорожньої мережі на території прикордоння Речі Посполитої та Московії належить В. Звагельському. На основі комплексу джерел було запропоновано реконструкцію маршруту Лосицької дороги та сеймських переправ XVI ст. Але джерела, доступні досліднику, не дозволили в повній мірі вирішити поставлені питання. Лосицька дорога була реконструйована за «*Росписью разъездам путивльских и рьльских станиц*», а для локалізації сеймських переправ також використано лише матеріали «*Росписи путивльским ближним сторожам*» 1571 р.¹⁵

Питання, пов'язані з функціонуванням перевозів та шляхів сполучення Чернігово-Сіверщини у першій пол. XVII ст., були розглянуті П. Кулаковським у монографічному дослідженні «Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої (1618–1648)». У цій роботі детально проаналізовано розташування основних перевозів на річках Десна та Сейм і основних приток, та їх взаємодії з основними шляхами сполучення. До того ж у джерелах, які використані автором, є згадки про мости та гаті на території, що розташовувалася на кордоні Речі Посполитої та Московії¹⁶.

Історія формування шляхової інфраструктури слобожанських земель в українській історичній науці є темою новою. Її розробкою для Слобідської України XVIII ст. займалася харківська дослідниця Ю. Коніва. В її науковому доробку є статті, які розкривають формування та будівництво шляхів сполучення мостів та їх експлуатацію у XVIII ст. в контексті функціонування поштової служби. Робота ґрунтовна і базується на поєднанні писемних джерел, даних карт XVIII–XIX ст. та сучасних методик картографування. Дослідниця звертає увагу на формування цієї інфраструктури у др. пол. XVII ст., але основна увага присвячена саме наступному століттю¹⁷.

¹⁰ Коротя О., Осадчий Є. Локалізація Більського перевозу за даними археологічних досліджень і дистанційного зондування. *Консенсус*. Суми: СумДПУ, 2024. № 4. С. 37–50.

¹¹ Приймак В. Дозорні (сторожові) пункти козацької доби. *Козацькі старожитності Лівобережжя Дніпра XV–XVIII ст.: Збірник матеріалів міжрегіональних археологічних читань (Охтирка, 19–20 жовтня 2015 р.)*. Суми: СумДУ, 2015. С. 105–106.

¹² Осадчий Є. Шляхи Путивльського повіту XVI–XVII ст. Харків: Експрес-книга, 2024. С. 266, 274.

¹³ Дмитрюков А. Городища і кургани в Суджанском і Рьльском уездах. *Труды Курского губернского статистического комитета*. Курск: Тип-я Губернского правления, 1863. Вып. 1. Рис. 1. Лисий І. Стародавні городища, поселення, оборонні вали та степові могили Конотопщини. *Науковий архів Інституту археології НАН України*. Рукопис. 1975, 1986/68. Ф.е. 22101. Арк. 30.

¹⁴ Багалій Д. Історія Слобідської України. Харків: Вид-во Кредитового союзу кооперативів «Союз», 1918. С. 12–13; Юркевич В. Еміграція на схід і залюднення Слобожанщини за Б. Хмельницького. Київ: ВУАК, 1932. С. 26–31.

¹⁵ Звагельський Б. Стародавні переправи середнього Сейму. *Сумська старовина*. Суми: Сумський державний університет, 1998. № III–IV. С. 49–51; Його ж. Лосицька дорога. *Сумська старовина*. Суми: Сумський державний університет, 1999. № V–VI. С. 37–54.

¹⁶ Кулаковський П. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої (1618–1648). Київ, 2006. С. 18–26, 200.

¹⁷ Коніва Ю. Формування та будівництво суходільних комунікацій Слобідської України у XVIII ст. *Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут»*. 2015. № 63 (1172). С. 45–48; Її ж. Історія формування мережі мостів та їх експлуатація у Слобідській Україні у XVIII ст. *Історія науки і біографістика*. 2016. № 2. URL: <http://inb.dnsgb.com.ua/2016-2/10.pdf>; Її ж. Передумови появи дорожніх комунікацій на те-

В останні роки автором, у співпраці з С. Дегтярьовим та О. Коротею, опубліковано кілька статей, присвячених саме шляхам, переправам і бродам на території Лівобережної України. В них використані різноманітні підходи та методи від аналізу комплексу джерел для об'єктів, що повністю втрачені, до методик застосування цифрових технологій дистанційного сканування для об'єктів збережених. У результаті отримано інформацію щодо місця розташування та особливостей Більського перевозу на р. Ворскла та кам'яного мосту на р. Перевод XVII–XVIII ст.¹⁸

Узагальнені дані щодо шляхів сполучення Сіверських земель містяться в монографії автора «Шляхи Путивльського повіту XVI–XVII ст.». У ній також згадані окремі елементи шляхової інфраструктури – рештки переправ, узвозів, гребель, мостів¹⁹.

На початку XVII ст. територія майбутньої Слобожанщини не мала населених пунктів. Населення, яке приходило з території Речі Посполитої та Московії, перебувало тут сезонно, з весни до осені, а на зиму поверталось додому. Крім того, цими землями проходили шляхи посольств, якими обмінювалися Московія та Кримське ханство. Зважаючи на це, в регіоні склалася система суходільних шляхів, які проходили вододілами великих річок, обходячи їх притоки та яри. Ці дороги не були найкоротшим маршрутом, але були зручними тим, що не потребували значної кількості переправ. Самі шляхи – це неширока смуга рівної поверхні, яка часто не мала якихось додаткових елементів. Олешенський воєвода Р. Барятинський обстежив один із таких шляхів і описав його, як порожнє степове місце шириною 10 сажнів²⁰. За описом Г.Л. де Боплана, такими дорогами вершнику треба було їхати неквапливо, адже була загроза попасти в нору бабака, а вози, запряжені волами, могли їхати зі швидкістю максимум 2–3 км на годину²¹.

Необхідність у переправі через річку вимагала від подорожніх пошуку зручного місця, адже круті береги Псла, Сули, Ворскли та Мерли були суттєвими перешкодами. Для їхнього подолання шукали місів із похилими стрілками або довгих балок. Переліки переправ через Сейм містяться в описах маршрутів прикордонної сторожі кінця XVII – поч. XVIII ст.²² Але й тут не передбачалося жодних перетворень навколишнього ландшафту, адже метою прикордонної сторожі було якомога швидше подолати ці землі.

Відомі кілька способів подолати річку, і найпопулярнішим було використання коня для переправи. Найпростіший спосіб – знайти брід і переїхати річку верхи. Саме так часто вчиняли татарські загони під час нападів на Московію у XVI–XVIII ст. Про таке доповідав волинський воєвода М. Леонтьєв у 1644 р. Тоді загін у десять тисяч вершників перейшов Ворсклу біля Більського перевозу²³. Якщо річка мала значну ширину та глибину, до конячого хвоста прив'язували зв'язки гілок або очерету і, у такий спосіб, переправлялися на інший бік. Цей спосіб переправи татар через річку описували Г.Л. де Боплан та С. Герберштейн²⁴.

Для переправи через широкі річки зі швидкою течією часто використовувалися пороми. Вони були зручними для переправи возів та коней, а також військових підрозділів. Це могло бути одне судно або два човни, на які вкладали настил. Згадка про велике судно, що затонуло в широкій заплаві р. Ромен, записав на початку XX ст. В. Ляскоронський²⁵. Воно, імовірно, було пов'язано з переправою на шляху з Ромен до Конотопа. Про великі пороми, що могли перевозити карети, згадує Павло Алеппський²⁶. Невеликі човни використовувалися для подолання річок ситуативно. Під час Смоленської війни новгород-сі-

риторії Слобідської України та особливості їх функціонування у XVIII ст. *Історія науки і біографістика*. 2018. № 3. URL: <http://inb.dnsgb.com.ua/2018-3/05.pdf>.

¹⁸ Osadchij E. Fortified Marina on the Land Route from the City of Romny to Konotop in the 17th c. *Journal of international network center for fundamental and applied research*. Bratislava: Academic publishing house researcher, 2019. № 6 (2). P. 84–88; Осадчий Є., Корота О. Більське городище в контексті суходільних шляхів сполучення Дніпровського лісостепового Лівобережжя за даними XVII ст. *Матеріали III Всеукраїнської археологічної конференції «Путивльські читання». До 80-річчя відділу раннього залізного віку Інституту археології НАН України*. Київ: ІА НАН України, 2024. С. 49–54; Осадчий Є., Дегтярьов С. Слобода Держикрай і переправа на річці Перевод у XVII–XVIII ст. *Eminak*. 2024. № 2 (46). С. 29–43.

¹⁹ Осадчий Є. Шляхи Путивльського повіту XVI–XVII ст. Харків: Експрес-книга, 2024.

²⁰ РДАДА. Ф. 210. Оп. 13, Спр. 571. Арк. 104.

²¹ Левассер Гійом де Боплан. Опис України, кількох провінцій Королівства Польського, що тягнуться від кордонів Московії до границь Трансильванії, разом з їхніми звичаями, способом життя та веденням воєн. Київ: Наукова думка, 1990. С. 311.

²² Акты Московского государства, изданные Императорскою Академией наук (далі – АМГ). Санкт-Петербург: Тип-я Императорской Академии наук, 1890. Т. 1: Разрядный приказ. 1571–1634. С. 8.

²³ Там само. Т. 2. С. 135–136.

²⁴ Левассер Гійом де Боплан. Опис України... С. 253; Герберштейн С. Записки о Московии / [С лат. Базел. изд. 1556 г. пер. И. Анонимов]. Санкт-Петербург: Тип-я В. Безобразова и К^о, 1866.

²⁵ Ляскоронский В. Городища, курганы и длинные (змиевые) валы... С. 421.

²⁶ Алеппский Павел. Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию... С. 81, 96.

верський староста О. Пісочинський спеціально підготував десяток човнів для форсування р. Сейм²⁷.

Ситуація з облаштуванням шляхів і, особливо, переправ, змінювалася поступово, з появою нових населених пунктів. Активна політика магнатерії Речі Посполитої щодо заселення пустих земель Дніпровського Лівобережжя призводила до переселення частини козаків та посполитих у нові населені пункти та освоєнню цих територій. Військовим та адміністративним центром було укріплене містечко, навколо якого концентрувалися села та хутори. Вони потребували постійного зв'язку між собою та крупними містами Речі Посполитої. Тоді ж починає формуватися система шляхів за новим принципом. В його основу була закладена необхідність якнайшвидше потрапити з одного населеного пункту в інший.

Особливістю доріг, що проходили українськими землями Речі Посполитої, а згодом Війська Запорозького, була їх облаштованість та безпека. Павло Алеппський пише в щоденнику про захисний елемент на шляху поблизу м. Медвин. Там дорога була вузька і проходила між високих пагорбів. Обабіч неї, через певну відстань, були складені зв'язки колод для захисту від кінноти²⁸.

Значна увага приділялася зручності спуску та підйому на високий річковий берег. Якщо берег був низький та мав похилий схил, спуск робився прямим. А от високий та крутий схил потребував додаткових земляних робіт. У такому випадку робилися узвози, які проходили по спіралі або ламаній лінії, зменшуючи кут підйому або спуску. Рештки таких узвозів зараз фіксуються у вигляді виїмок у береговому схилі.

Ще одним цікавим елементом улаштування дороги були щогли. Вони згадуються в народній думі «Оренди». Дія відбувалася поблизу містечка Біла Церква приблизно в 30-х рр. XVII ст. Судячи зі змісту думи, дорога перебувала в оренді і вздовж неї, на курганах, встановлювалися дерев'яні щогли. Вони мали сприяти безпеці руху і, в разі необхідності, подавати сигнали тривоги. Але була в них ще одна функція, а саме слідкувати за подорожніми, які намагалися обійти застави та мости і так уникнути сплати мита²⁹. На території Дніпровського Лівобережжя подібні щогли не згадуються, але знахідки на вершинах курганів кованих цвяхів та інших знахідок ранньомодерної доби можуть бути непрямым свідченням існування дозорних веж і в цьому регіоні. Залишки одного з таких «маяків» були досліджені на кургані в м. Гребінка на Полтавщині³⁰.

На території Слобожанщини археологічно досліджена пам'ятка, яка може бути визначена як спостережний пункт за дорогами. Вона розташована на мисі правого берега р. Ворскла, в ур. Барвінкова Гора, поблизу м. Котельва. У козацькі часи воно було місцем, де сходилися шляхи з півночі на південь та із заходу на схід. Котельва розташована на низькому мисі й спостереження за навколишньою місцевістю в цьому місці сильно обмежене, натомість розташований на високому мисі спостережний пункт мав огляд близько 20–30 км. Знайдені на мисі знахідки особистих речей та елементів взуття свідчать про перебування там тимчасової залоги³¹.

У зображальних та археологічних джерелах ми маємо згадки про насипані вали вздовж старовинних шляхів. На жаль, на сьогодні вони зруйновані і ми не можемо чітко датувати та визначити їх призначення. Але можна припустити, що частина з цих валів могла бути пов'язана з функціонуванням доріг.

На кресленні земель навколо Путивля кінця XVII ст. бачимо довгий вал, який проходив від переправи Білі Береги на Сеймі до с. Козацьке³². Також є згадка про вали між селами Анютине та Бережне, і від с. Козацьке до болота Щимля³³. Ці вали, з погляду їхнього розташування, не мали оборонного значення, адже не перекривали рух, а навпаки, були прокладені вздовж доріг, причому саме там, де була загроза підтоплення або просто низина. На сьогодні ми можемо співвіднести їх із дорогами, які зв'язували міста Батурин, Конотоп та Путивль і були складовими Батуринського шляху. Щодо часу їх будівництва, маємо поки що лише непрямі свідчення. У документі 1672 р. вал біля села Козацьке згадано як місце зустрічі московської та української делегації під час виборів гетьмана³⁴.

В одному випадку ми маємо захищене місце перед переправою через р. Ромен. Для цього було використано вали стародавнього городища, до яких прибудовано невеликий

²⁷ Кулаковський П. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої... С. 22–23.

²⁸ Алеппский Павел. Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию... С. 30.

²⁹ Кулиш П. Записки о Южной Руси. С. 56.

³⁰ Шерстюк В. Катакомбні комплекси поховань Гребінківського кургану (за матеріалами розкопок 2007 р.). *Становитимості Лівобережного Подніпров'я-2022*. Харків–Полтава: Майдан, 2023. С. 122–123, рис. 3.

³¹ Приймак В. Дозорні (сторожові) пункти козацької доби... С. 107, рис. 3.

³² РДАДА. Ф. 1209. Оп. 77. Рильськ. Од. зб. 30165. Арк. б/н.

³³ Лисий І. Стародавні городища, поселення, оборонні вали та степові могили Конотопщини... Арк. 30–31.

³⁴ Акты, относящиеся к истории южной и западной России, собранные и изданные археографической комиссией. Санкт-Петербург: Тип-я М. Эттингера, 1877. Т. 9: 1668–1677. С. 911.

острожок. У результаті подорожні мали обширну, захищену валами територію, а також фортецю поряд. Значна площа городища могла вмістити коней та вози, а в разі небезпеки подорожні могли тримати оборону в острожку. Для зручності через оборонні споруди городища було прокладено дорогу вниз, до заплави³⁵.

Ще однією особливістю захисту доріг було їхнє проходження через територію укріпленого населеного пункту. Це робилося для того, щоб поділити дорогу на невеликі відрізки й перешкодити вільному просуванню ворожої армії. Міста перетворювалися на шверпункти, без взяття яких рухатися далі було неможливим. Так були сплановані містечка Глухів, Красне, Снітин, Краснопілля, Недригайлів тощо. Переважна більшість таких міст мала захищати і переправу через річку мостом або греблею. Архидиякон Павло Алеппський зазначає, що об'їзних доріг навколо цих містечок не було, і це робилося з метою їх охорони³⁶. Одним із таких шверпунктів на шляху армії польського короля Яна-Казимира взимку 1664 р. стало м. Глухів. Місто розташоване на важливих дорогах з Новгорода-Сіверського до Рильська та Путивля. Для потрапляння в місто через р. Есмань було зроблено довгу греблю, яка утворила широке дзеркало ставка, а нижче греблі знаходилася заболочена заплава. Атака польського війська вздовж греблі по льоду ставка завершилася значними втратами, а місто так і не було захоплене³⁷.

На землях Дніпровського Лівобережжя, які входили до складу Речі Посполитої, стан доріг та шляхової інфраструктури був на досить високому рівні. Вони були доглянутими та обладнаними необхідними інженерними спорудами. На великих річках курсували пороми, через менші були перекинуті мости та греблі. Але чим далі до кордону з Московією, тим примітивнішою була шляхова інфраструктура. Разючий контраст в описі доріг, якими їхало посольство патріарха Макарія, до міста Путивль та після нього. Павло Алеппський зазначає: *«Одному всевышнему Богу известно, до чего трудны и узки здешние дороги: мы, проезжая по разным дорогам от своей страны до сих мест, не встречали таких затруднений и таких непроходимых путей, как здешние, от которых поседели бы и младенцы»*³⁸.

Прокладання шляху, який вів напряду з одного населеного пункту в інший, вимагало подолання заболочених долин річок та струмків. Для цього стали будувати греблі на струмках і невеликих притоках, а на великих річках – дамби, що були продовженням мостів. Греблі виконували кілька функцій, крім власне улаштування млина. Вони були надійним місцем, де можна переїхати водну перешкоду, а також утворювали широке водяне дзеркало. Воно захищало від нападів і під час облоги було джерелом води. Їх часто згадує архидиякон Павло Алеппський під час мандрівки від переправи через Дніпро до кордону з Московією. Він описує багато таких гребель поблизу м. Прилуки. Там дорога через греблю була вкрита переплетеними гілками, і через це по ній важко проїхати. Часто на поверхні греблі накопичувався цілий шар соломи та гною, щоб було важко їхати возом³⁹.

У прикордонних землях греблі також були важливими складовими шляхової інфраструктури. Біля м. Недригайлів проходила важлива дорога від Ромоданівського шляху на північ до Путивля. Через р. Сула була зроблена гребля, а відстань від річки до фортеці захищалася земляним валом⁴⁰.

Також будувалися дамби та гаті через заболочену заплаву як продовження мостів. Вони робилися на річках із широкими болотистими заплавами – Пслі та Ворсклі. Така гать дозволяла проїзд кінного та возу але не стримувала воду, яка проходила через плетену основу цієї конструкції. На Пслі, в Кам'яному острозі, від моста через Псел вела плетена гать довжиною 110 сажнів⁴¹. Між Вольним та Хотмишськом було зроблено нову гать через Ворсклу та поновлено ще три⁴².

Одна з найдовших шляхових дамб була збудована через болотисту заплаву лівого берега р. Псел навпроти міста Суми. До сер. XVII ст. переправа через Псел відбувалася біля Липенського городища⁴³. Після будівництва Сум, Боромлі та Охтирки постала необхідність прокладання нової дороги на південь, адже для потрапляння до старої переправи через Псел і продовження руху далі на південь необхідно було зробити гак близько 15 км.

³⁵ Osadchij E. Fortified Marina on the Land Route from the City of Romny to Konotop... Р. 90.

³⁶ Алеппский Павел. Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию... С. 16.

³⁷ Грамон А. Из истории московского похода Яна-Казимира / Пер. Н.Г. Муравьевой. Юрьев: Тип-я К. Маттисена, 1929. С. 16–18.

³⁸ Алеппский Павел. Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию... С. 119–120.

³⁹ Там само. С. 16, 86.

⁴⁰ Акты, относящиеся к Малороссии. С. 3.

⁴¹ Дегтярьов С., Осадчий Е. Копія «Строенной книги» острогу Кам'яного 1651 р. С. 52.

⁴² Багалей Д. Материалы для колонизации и быта степной окраины Московского государства Харьковской и отчасти Курской и Воронежской губерний. Харьков: Тип-я К. Счасни, 1890. Т. 2. С. 30.

⁴³ АМГ. Т. 1. С. 13.

Тому для скорочення цього маршруту було насипано дамбу протяжністю 1,5 км через протоки та болота лівого берега р. Псел.

Найбільш зручними для переїзду через річку були мости. На Задніпрянщині мости мали розвинену інфраструктуру, передусім економічно орієнтовану. Вони були засобом отримання доходу. Звісно, це не викликало у подорожніх захвату, адже значна кількість мостів означала втрату доходів – півзлотого з возу⁴⁴. Але, з іншого боку, мости підтримували в належному стані та вчасно ремонтували. В щоденнику Павла Алеппського описані мости із заставами та засовами, які й козаки супроводу змушені були ламати, щоб карети могли проїхати. Біля мостів часто будувалися будиночки для подорожніх, які також були місцем притулку для сиріт та бідноти⁴⁵.

На прикордонних територіях Речі Посполитої та Московії будівництво мостів починається з появою українських промисловиків у першій пол. XVII ст. Великі ватаги селітроварів, пасічників, смолокурів мали валки, що могли складатися з кількох сотень людей та десятків возів. Переправа через річку потребувала зручної споруди, яка б витримувала вози та коней. Як правило, мости будували на дерев'яних палях і мали настил з тесаних колод або брусів, але без перил та оборонних елементів. Є згадки про мощені мости через р. Ольшанку, притоку Сули, яку зробили промисловики для транспортування попелу⁴⁶.

На прикордонні ставлення московських воєвод до таких мостів було негативним. Зберігся документ «Осмотр и постройка укреплений по Мерлу и Ворскле» 1647 р. В ньому хотмишський воєвода князь С. Болховський доповідає про селітряних майстрів, які зробили просіки та мости через Ворсклу. Відтак нанесли збитки прикордонним укріпленням Білгородської засічної смуги. Охороняти всю протяжну лінію у московитів не вистачало людей, і вони покладалися на природні перешкоди. Воєвода нарахував три дороги через ліс і три мости до них. Ці дороги були засічені, а мости зруйновані. Так само вони вчинили і з дорогами, зробленими українськими пасічниками⁴⁷.

На територіях, які межували з Диким Полем, мости отримали власні оборонні споруди. Один із перших укріплених мостів був у володіннях князя О. Конєцпольського в м. Олешня. В описі цього населеного пункту 1647 р. є згадка про міст між двома острогами, яким відбувалося сполучення між ними. Цей міст був важливим з погляду забезпечення оборони Олешні з боку Московії⁴⁸. У разі необхідності, гарнізони обох укріплень могли захищати в'їзд на міст та перекидати підкріплення. Широка заболочена заплава р. Олешня унеможливлювала форсування її нижче або вище міста.

Після початку масового заселення Слобожанщини ставлення до інженерних споруд на дорогах міняється. Починають будуватися мости на дорогах між фортецями та крупними селами. Це відбувається навіть між прикордонними фортецями Білгородської засічної смуги. Від Хотмишська до Карпова було прокладено кілька мостів через річки Готня (130 сажнів) та Рогізна (72 та 90 сажнів)⁴⁹.

Довгі мости через річкову заплаву також відомі за даними археологічних досліджень. На початку XX ст. В. Ляскоронський під час обстеження городища в с. Липове на р. Ромен зафіксував два ряди дерев'яних паль, які тягнулися від оборонних споруд через заплаву до річки⁵⁰. Про таку конструкцію мосту Павло Алеппський занотовує в щоденнику при переїзді з Путивля в Севськ. Міст був довгий і проходив над водою, болотом та заростями⁵¹.

Мости, крім суто практичної функції – подолання водної перешкоди, мали і оборонну. Вони починають інтегруватися в загальну систему фортифікації міста та стають необхідною частиною при зведенні фортеці. Під час будівництва острогу Кам'яного було зроблено дубовий міст через Псел. Він мав перила та підйомні решітки, які були необхідними для швидкого перешкоджання руху кінноти⁵².

У містечку Колонтаїв було збудовано міст через р. Мерла. Це місто знаходилося поблизу двох старовинних бродів, які вели від Бакаєвого шляху в українські міста. Для захисту переправи міст через Мерлу мав оборонні споруди: з однієї сторони – дерев'яна решітка, з іншої – два ряди поворотних надовбів⁵³.

Найбільш цікавим, з огляду на оборонні можливості, був міст в Острогоську. Це місто збудоване козаками на чолі з отаманом І. Дзиковським. Воно знаходилося на кордоні з

⁴⁴ Кулиш П. Записки о Южной Руси. С. 57.

⁴⁵ Алеппский Павел. Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию... С. 93–94.

⁴⁶ Кулаковский П. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої... С. 26.

⁴⁷ Багалей Д. Материалы для колонизации и быта степной окраины... С. 48–50.

⁴⁸ Акты, относящиеся к Малороссии. С. 4.

⁴⁹ Багалей Д. Материалы для колонизации и быта степной окраины... С. 30.

⁵⁰ Ляскоронский В. Городища, курганы и длинные (змиевые) валы... С. 409.

⁵¹ Алеппский Павел. Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию... С. 121.

⁵² Дегтярьев С., Осадчий Е. Копія «Строенной книги» острогу Кам'яного 1651 р. С. 52.

⁵³ Акты, относящиеся к Малороссии. С. 35.

Диким Полем і було важливою фортецею для захисту від нападів татар. У «Строенной книге» міста Острогжськ є опис цього мосту. Його збудували на татарському перелазі через Тиху Сосну. Міст був дубовий, зроблений із бруса, довжиною 49 сажнів. Перед мостом, від міста, була вартівня, де постійно перебувала залога – вдень 10, а вночі 20 козаків. На лівому березі, перед мостом, збудована дерев'яна чотирикутна башта з обламами та шатровою покрівлею. Вона мала два яруси з бійницями на всі сторони. Через башту вів проїзд із подвійними воротами та кованим залізним засувом. Навколо башти встановлені надовби. Гарнізон башти складався з 20 козаків. До того ж за 2 версти від переправи, на Лубянському кургані висотою 20 сажнів, було зроблено башту висотою 8 сажнів, оточену стоячим острожком. Із неї можна було спостерігати за ділянкою річки від Усерда до Ольшанського острогу⁵⁴. Тож мостове укріплення було потужним вузлом оборони та попереднього повідомлення про небезпеку на дорозі й переправах через р. Тиха Сосна.

Крім стаціонарних дерев'яних мостів, є згадки про інші мостові споруди. Унікальним для Дніпровського Лівобережжя є міст, який розташовувався на Київському шляху на відрізку між Прилуками та Новим Биковим. Він поєднував через острів два береги р. Перевод. Згодом до мосту було добудовано ще одну секцію під кутом 90°, у такий спосіб він уже мав Т-подібну форму, досить рідкісну на території Дніпровського Лівобережжя. На цьому острові містилося земляне укріплення, яке мало на меті захист переправи. У результаті рух дорогою в будь-якому напрямку міг бути перерваний гарнізоном цього укріплення. У XVIII ст. дерев'яний міст замінено кам'яним, що також є досить нетиповим для цього регіону⁵⁵.

На захід від Путивля кордон між Річчю Посполитою та Московією проходив річкою Клевень. На ній були збудовані численні греблі та мости. Один із них був у с. Кочерги, споруджений Адамом Вишневським. Це був міст-човен⁵⁶. Така переправа була досить зручною для неширокої річки. Вона спиралася не на стаціонарні палі, які часто страждали від весняної повені, а на колоди, видовбані у формі човна. Подібні понтони могли вільно повторювати коливання рівня води, а в разі небезпеки руйнування або нападу міст можна було швидко роз'єднати.

Узагальнюючи викладене, можна зробити попередні **висновки**. Формування шляхової інфраструктури на території українських земель Речі Посполитої, згодом Гетьманської України та Слобожанщини, мало кілька періодів формування, які залежали від наявності стаціонарних населених пунктів. Перший – транзитні шляхи, які зв'язували землі Правобережної України з південно-західними повітами Московії. У другому періоді з'являються невеликі шляхи, що проходили від заселених та освоєних регіонів Задніпрянщини до кордонів з Московією. Чим більшою була щільність населення, тим розвинутішими були інженерні споруди. Третій період – заселення Слобожанщини та формування принципово нових маршрутів та облаштування їх інженерними і оборонними спорудами.

На землях Речі Посполитої дороги та мости були упорядкованими і часто здавалися в оренду. Майже всі інфраструктурні споруди мали на меті фінансовий контроль та зручність пересування. Натомість у прикордонних регіонах між Московією, Річчю Посполитою та Диким Полем значна увага приділялася безпеці руху. Часто на дорогах зустрічаються елементи захисту у вигляді колод, рогаток та надовбів. Вони мали на меті захист від легкої кавалерії. Особлива увага фортифікаторів була звернена на мости, які були вразливими до нападів і давали змогу швидко переправитися через річку. Для їхнього захисту використовувалися усілякі види рухомих загорож і, в окремих випадках, оборонні споруди, які перетворювали мости на самостійні опорні пункти. Вони вже мали стримувати не тільки татарську кінноту, а й регулярну піхоту.

Формування розвинутої мережі шляхів з інженерними спорудами сприяло безпеці та поліпшенню соціально-економічних зв'язків і колонізаційного руху, а відтак освоєнню території Слобожанщини у середині – другій половині XVII ст.

References

Aleppskiy, Pavel. (1897). Puteshestviye antiokhiyskogo patriarkha Makariya v Rossiyu v polovine XVII v., opisannoye yego synom, arkhidiakonom Pavlom Aleppskim (po rukopisi Moskovskogo Glavnogo Arkhiva Ministerstva Inostrannykh Del) [Journey of Patriarch Macarius of Antioch to Russia in the half of the 17th c., described by his son, Archdeacon Paul Aleppsky (from a manuscript of the Moscow Main archive of the ministry of foreign affairs)]. Moscow, Russia.

⁵⁴ Акты, относящиеся к Малороссии. С. 26–27.

⁵⁵ Падалка Л. О древних городках и насыпных валах на территории нынешней полтавской губернии. Труды Полтавской Ученой Архивной Комиссии. Полтава: Электрическая Типо-литография П.А. Дохмана, 1905. Вып. I. С. 181–182.

⁵⁶ Кулаковский П. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої... С. 200.

- Bagaley, D. (1890). Materialy dlya kolonizatsii i byta stepnoy okrainy Moskovskogo gosudarstva Kharkovskoy i otchasti Kurskoy i Voronezhskoy guberniy [Materials for colonization and life of the steppe outskirts of the Moscow state in Kharkov and partly Kursk and Voronezh provinces]. Kharkiv, Ukraine.
- Bahaliy, D. (1918). Istoriya Slobidskoyi Ukrayiny. [History of the Sloboda Ukraine]. Kharkiv, Ukraine.
- Dehtyarov, S., Osadchyy, Ye. (2020). Kopiya «Stroennoy knyhy» ostrohu Kamyano 1651 r. [Copy of the «Building book» of the Kamenny fortress of 1651]. Kyiv–Sumy, Ukraine.
- Dmitryukov, A. (1863). Gorodishcha i kurgany v Sudzhanskom i Rylskom uyezdzakh [Hillforts and barrows in Suzha and Rylsk county]. Kursk, Russia.
- Gerbershteyn, S. (1866). Zapiski o Moskovii [Notes on Muscovia]. St. Petersburg, Russia.
- Gramon, A. (1929). Iz istorii moskovskogo pokhoda Yana-Kazimira [From the history of the Moscow campaign of Jan-Kazimir]. Yuryev, Russia.
- Koniva, Yu. (2015). Formuvannya ta budivnytstvo sukhodilnykh komunikatsiy Slobidskoyi Ukrayiny u XVIII st. [Formation and construction of land communications of Sloboda Ukraine in the 18th c.]. *Visnyk Natsionalnoho tekhnichnoho universytetu «Kharkivskyy politekhnichnyy instytut» – Bulletin of the National technical university «Kharkiv polytechnic institute»*, 63 (1172), P. 45–48. Kharkiv, Ukraine.
- Koniva, Yu. (2016). Istoriya formuvannya merezhi mostiv ta yikh ekspluatatsiya u Slobidskoyi Ukrayini u XVIII st. [The history of the formation of a network of bridges and their operation in Sloboda Ukraine in the 18th c.]. Kharkiv, Ukraine.
- Koniva, Yu. (2018). Peredumovy poyavy dorozhnikh komunikatsiy na terytoriyi Slobids'koyi Ukrayiny ta osoblyvosti yikh funktsionuvannya u XVIII st. [Prerequisites for the emergence of road communications on the territory of Sloboda Ukraine and peculiarities of their functioning in the 18th c.]. Kharkiv, Ukraine.
- Korotya, O., Osadchyy, Ye. (2024). Lokalizatsiya Bil'skoho perevozu za danymy arkhеологichnykh doslidzhen i dystantsiynoho zonduvannya [Localization of the Bil'sk ferry according to archaeological research and remote sensing]. Sumy, Ukraine.
- Kulakovskyy, P. (2006). Chernihovo-Sivershchyna u skladi Rechi Pospolytoy (1618–1648) [Chernihiv-Sivershchyna as part of the Polish-Lithuanian Commonwealth (1618–1648)]. Kyiv, Ukraine.
- Kulish, P. (1856). Zapiski o Yuzhnoy Rusi [Notes on Southern Rus]. St. Petersburg, Russia.
- Lyaskoronskiy, V. (1901). Gorodishcha, kurgany i dlinnyye (zmiyevyye) valy, nakhodyashchiesya v bassejne r. Suly [Hillforts, burial mounds and long (serpentine) ramparts located in the Sula River basin]. Kyiv, Ukraine.
- Lysyy, I. (1975/1986). Starodavni horodyshcha, poselennya, oboronni valy ta stepovi mohyly Konotopshchyny [Ancient hillforts, settlements, defensive ramparts and steppe barrows of Konotop region]. Kyiv, Ukraine.
- Osadchij, E. (2019). Fortified Marina on the Land Route from the City of Romny to Konotop in the 17th c. *Journal of international network center for fundamental and applied research*, 6 (2), P. 83–92. Bratislava, Slovakia.
- Osadchyy, Ye. (2024). Shlyakh Putyvl'skoho povitu XVI–XVII st. [Roads of Putivl district of the 16th–17th c.]. Kharkiv, Ukraine.
- Osadchyy, Ye., Dehtyarov, S. (2024). Sloboda Derzhykray i pereprava na richtsi Perevod u XVII–XVIII st. [Derzhkyrai settlement and the crossing on the river Perevod in the 17th–18th c.]. *Eminak*, 2 (46), P. 29–43. Mykolaiv–Kyiv, Ukraine.
- Osadchyy, Ye., Korotya, O. (2024). Bil'ske horodyshche v konteksti sukhodolnykh shlyakhiv spuluchennya Dniprovs'koho lisostepovoho Livoberezhzhya za danymy XVII st. [Bil'sk hillfort in the context of land transportation routes of the Dnipro forest-steppe Left Bank according to the 17th c.]. Kyiv, Ukraine.
- Padalka, L. (1905). O drevnikh gorodkakh i nasypnykh valakh na territorii nyneshney poltavskoy gubernii [About ancient hillforts and embankments on the territory of the present-day Poltava province]. Poltava, Ukraine.
- Prymak, V. (2015). Dozorni (storozhovi) punkty kozatskoyi doby. Kozatski starozhytnosti Livoberezhzhya Dnipra XVII–XVIII st. [Cossack watch posts. Cossack antiquities of the Dnipro Left Bank in the 17th–18th c.]. Sumy, Ukraine.
- Sherstyuk, V. (2023). Katakombni komplekсы pokhovan Hrebinkivskoho kurhanu (za materialamy rozkopok 2007 r.). [Burial complexes of the catacomb archaeological culture from the burial mound in the town of Hrebinka (based on excavations in 2007)]. Kharkiv-Poltava, Ukraine.
- Yurkevych, V. (1932). Emigratsiya na skhid i zalyudnennya Slobozhanshchyny za B. Khmelnytskoho. [Emigration to the East and settlement of Slobozhanshchina in the time of B. Khmelnytsky]. Kyiv, Ukraine.
- Zvahelsky, V. (1998). Starodavni perepravy serednoho Seymu [Ancient crossings of the middle reaches of the Sejm]. *Sumska starovyna – Sumy antiquity*, III–IV, P. 49–51. Sumy, Ukraine.
- Zvahelsky, V. (1999). Losytska doroha [Lositska road]. *Sumska starovyna – Sumy antiquity*, V–VI, P. 37–54. Sumy, Ukraine.

Осадчий Євген – кандидат історичних наук, науковий співробітник Інституту прикладної фізики НАН України, старший викладач кафедри історії України Сумського державного педагогічного університету імені А. Макаренка (м. Суми, Україна).

Osadchy Evgen – candidate of historical sciences, researcher at the Institute of applied physics of the National Academy of sciences of Ukraine, senior lecturer at the department of history of Ukraine A. Makarenko Sumy state pedagogical university (Sumy, Ukraine).

E-mail: osadchij.75@gmail.com

Дата подання: 29 грудня 2024 р.

Дата затвердження до друку: 5 червня 2025 р.

Цитування за ДСТУ 8302:2015

Осадчий, Є. Шляхова інфраструктура на території лівобережних українських земель Речі Посполитої та Слобожанщини у XVII ст. *Сіверянський літопис*. 2025. № 3. С. 5–14. DOI: 10.58407/litopis.250301.

Цитування за стандартом APA

Osadchy, E. (2025). Shliakhova infrastruktura na terytorii livoberezhnykh ukrain skykh zemel Rechi Pospolytoi ta Slobozhanshchyny u XVII st. [The road infrastructure in the Left-Bank Ukrainian lands of the Polish-Lithuanian Commonwealth and Slobozhanshchyna in the 17th c.]. *Siverianskyi litopys – Siverian chronicle*, 3, P. 5–14. DOI: 10.58407/litopis.250301.

