

УДК 94:625(477.52)''.../18''
КП
№ держреєстрації 0109U001383
Інв. №

Сумський державний університет
(СумДУ)
40007, Суми, вул. Римського-Корсакова, 2; тел. (0542) 33 - 41- 08
Факс. 33 40 49; e-mail: info@nis.sumdu.edu.ua

Затверджую
Проректор з наукової роботи
_____ А.М. Чорноус

ЗВІТ

ПРО НАУКОВО-ДОСЛІДНУ РОБОТУ КОМУНІКАЦІЇ ЛІВОБЕРЕЖНОЇ УКРАЇНИ (З ДАВНИНИ ДО ПОЧАТКУ ХХ ст.) (проміжний)

Начальник НДЧ

В.А.Осіпов

Керівник теми

В.Б.Звагельський

2009

Рукопис закінчений 24 грудня

Результати цієї роботи
розглянуті на засіданні наукової ради СумДУ
протокол № 6 від 2009.12.24

СПИСОК АВТОРІВ

Зав. регіональною лабораторією–центром істор. краєзнавства	2009.12.24.	Звагельський В.Б. (вступ, ч.2, ч.3, висновки)
старший науковий співробітник	2009.12.24	Німенко Н.А. (ч.1, ч.2)
старший науковий співробітник	2009.12.24.	Дегтярьов С.І. (ч.2, ч.3)
старший науковий співробітник	2009.12.24.	Артюх В.О. (ч.2)
старший науковий співробітник	2009.12.24.	Лебідь А.Є. (перелік посилань)
молодший науковий співробітник	2009.12.24.	Федченко Л.А. (ч.1, перелік посилань)
старший лаборант	2009.12.24.	Звагельська О.В. (ч.2, перелік посилань)
старший лаборант	2009.12.24.	Ковінько О.Б. (перелік посилань)

РЕФЕРАТ

Звіт про науково-дослідну роботу: 54 с., 52 дж.

Об'єктами дослідження є історико-географічні об'єкти Лівобережної України (шляхи сполучення, місця переправ (броди-перелази та пороми-перевози, стародавні поселення та кургани, дромоніми), що функціонували на цих землях з давніх часів до початку XVIII ст. і на різних етапах поєднували племена і народи, племенні союзи, державні формування (Скіфію з праслов'янськими племенами, племена східних слов'ян з народами Кавказу і Закавказзя, Київську Русь з кочовиками, землі Князівства Литовського, Річ Посполиту з Московським царством та Кримським ханством).

Мета дослідження: провести історіографічний аналіз писемних джерел на предмет виявлення закономірностей та особливостей розташування шляхів сполучень, що проходили територією Лівобережної України, охарактеризувати їхнє функціональне призначення у різні періоди історії.

Методи, що застосовуються під час роботи над темою: історико-порівняльний, ретроспективний, дедуктивний та інші.

Результати проведеної роботи можуть бути застосованими під час викладання історичних та історико-культурологічних дисциплін у середніх спеціальних та вищих навчальних закладах. Реалізація визначеної мети сприятиме посиленню інтересу широкої громадськості, науковців, студентської та учнівської молоді до регіональної історії; активізації національного і регіонального аспектів змісту історичних курсів.

Прогнозується при подальшій розробці проблеми створення відносно цілісної історико-географічної схеми стародавніх водних та сухопутних комунікацій Лівобережної України.

КОМУНІКАЦІЇ, ІСТОРІОГРАФІЯ, ІСТОРИЧНА ГЕОГРАФІЯ, БРОДИ, ПОРОМИ, СКІФСЬКЕ ЦАРСТВО, РУСЬ, МУРАВСЬКИЙ ШЛЯХ, ЛОСИЦЬКА ДОРОГА, ГУЖОВИЙ ТРАНСПОРТ, СЛОБОЖАНЩИНА.

ЗМІСТ

Вступ	5
1 Комунікації скіфського часу	6
1.1 Історіографія питання	
1.2 Питання історичної географії у праці Геродота	7
2 Комунікації давньоруського часу	11
2.1 Матеріали давньоруських джерел	
2.2 Дослідження питань історичної географії у працях В.М.Татіщева	13
2.3 «Слово о полку Ігоревім» як джерело дослідження древніх шляхів: історіографія питання	14
3 Історіографія питання доби Литовсько-Руської держави, періоду Речі Посполитої та Московського царства	17
3.1 Шляхи комунікацій за даними «Книги Большому Чертежу»	18
3.2 Дослідження історико-географічних реалій Слобідської України у роботах Д.І.Багалія	20
3.3 Стародавні шляхи та переправи у роботах вчених ХІХ-початку ХХ ст.	24
3.4 Локалізація бродів на Сіверському Донці за матеріалами писемних та археологічних джерел	27
3.5 Стародавні переправи Середнього Сейму	34
3.6 Дромоніми Середнього Посеймя як історико-географічне джерело	44
Висновки	48
Перелік посилань	49

ВСТУП

На нинішньому етапі розробки питання вченими встановлено кілька важливих стародавніх шляхів сполучення в межах Лівобережної України. Втім, відносно точно локалізовано лише магістраль Булгар-Київ. Не до кінця встановлено траси відомих Залозного та Соляного шляхів, Свинного, Сагайдачного, Кончаківського та інш. Суперечливі погляди на проходження Бакаєвого, Хазарського та деяких інших шляхів.

Мета: аналіз існуючих документів та літератури з даного питання.

Завдання: здійснити аналіз існуючих джерел з метою прив'язки топонімів та гідронімів до географічних об'єктів. Встановити головні переправи на Сіверському Донці та Сеймі.

Виявити логіку пролягання комунікацій на Лівобережжі у скіфський час, період Київської Русі, Великого князівства Литовського, Речі Посполитої та Московської держави.

Виконана робота дасть змогу наблизитися до головного завдання: нанесення на карту основних сухопутних шляхів античних часів та періоду Середньовіччя, їхньої прив'язки до історично відомих річкових переправ.

1 КОМУНІКАЦІЇ СКІФСЬКОГО ЧАСУ

1.1 Історіографія питання

Важливою складовою знань про давні періоди історії є матеріали історичної географії. Встановлення місць розташування стародавніх доріг, бродів та поромних переправ дозволяють з'ясувати напрямки торговельних магістралей, військових походів, культурних контактів.

У палеолітичну добу пересування первісних племен без сумніву мало місце – про це свідчить однорідність або спорідненість матеріальної культури на великих територіях. Проте, існування шляхових мереж для півдня Східної Європи науково, але з деякими натяжками, фіксується лише з періоду пізньої бронзи. Так, на підставі картографування кладів у Причорномор'ї дозволило Л.В.Суботіну та І.Т.Чернякову прослідкувати окремі відрізки сухопутних шляхів на півдні України [1].

Подальше продовження цього шляху на схід прослідкував В.В. Отрощенко. Використовуючи в якості реперних пунктів пам'ятники білозерської культури, він доводить відгалуження цього шляху до основних переправ Нижнього Дніпра, а потім припускає розділення шляху на дві вітки: південну – через Перекоп й Тамань та східну – уздовж північного берега Азовського моря до гирла Дона [2]. Цілком можливо, що один із варіантів сухопутного шляху із Ольвії до Поволжжя та Приуралля, реконструюємого для раннескіфського часу Б.М.Граковим [3], співпав із східним шляхом білозерського часу. Функціонування цього шляху до IV ст. до н.е. припиняється, а домінуючи в цей час у Скіфії боспорські імпорти, меридіонально пересікають напрямом Ольвійського торговельного шляху, осідають в могилах скіфської знаті у Нижньому Подніпров'ї [4].

Також реконструйовано шлях вздовж північного узбережжя Азовського моря - від Єлизаветського городища до Кремнів [5].

Вивченню сухопутних торговельних шляхів цього регіону присвячені також праці О.С. Островерхова та К.К. Шилика [6].

Найбільш давню писемну інформацію про пересування сухопутними шляхами на території Лівобережної України містять твори античних авторів.

Загальновідомо, що історія скіфів протягом усього існування вітчизняної історичної науки слугувала й служить об'єктом найінтенсивніших та ретельних досліджень. Окрім цього, треба мати на увазі, що протягом усього часу коло питань, пов'язаних зі скіфською історією, постійно розширювалося завдяки притоку різноманітних матеріалів та вироблення нових підходів досліджень. При цьому залучалися нові археологічні, лінгвістичні, епіграфічні й порівняльно-етнографічні дані.

1.2 Питання історичної географії у праці Геродота

Найбільш ґрунтовною є Скіфська розповідь «батька історії» Геродота, що залишається важливішим історичним свідомством, з яким співвідносять та завдяки якому пояснюють нові матеріали, що надходять у розпорядження дослідників. Саме свідомство Геродота щодо Скіфії, представлене його так званим Скіфським логосом, було та залишається центральним сюжетом наукових досліджень, пов'язаних зі скіфською проблематикою. Відомо, що Геродот належав до тих античних авторів, чиї праці є предметом всебічного вивчення зі сторони найрізноманітних напрямків. У теперішній час важко знайти будь-яку частину праці Геродота чи пов'язану з ним проблему, яка не визвала б появлення у науці обширної спеціальної літератури. Повною мірою це відноситься й до Скіфського логосу – цьому абсолютно унікальному по своїй цільності та збереженості джерелу зі стародавньої історії півдня України і, зокрема, Лівобережжя.

У вивченні Скіфської розповіді заслугу вітчизняних вчених важко переоцінити – їх дослідження по цій темі утворюють в науці особливий та специфічний комплекс, зумовлений його нерозривним зв'язком з вітчизняною історією.

В цьому відношенні є дуже показовим, що перший переклад праці Йосипа Флавія «Історія Іудейської війни» був зроблений з грецької у XV ст. [7], тоді як Геродот вперше був перекладений на російську мову (та й то не з грецького оригінала, а з німецького перекладу) Андрієм Нартовим у 1763 - 1764 рр. Перший переклад четвертої книги Геродота с давньогрецької мови (а не усієї його праці), зроблений О.Огинським, вийшов в світ лише у 1819 р. [8].

Для цього періоду характерний твір московського стольника Андрія Лизлова, написаний у 1692 р. [9]. Доля цього твору склалася не зовсім звичайно. Протягом багатьох десятиліть він існував лише в рукописних списках (в теперішній час нараховується 26 списків цієї праці). Лише у 1776 р. «Скіфська історія» А.Лизлова в неповному вигляді була видана відомим громадським діячем та письменником М.І.Новіковим. У 1787 р. він надрукував твір Лизлова вже повністю [10].

З великою часткою вірогідності на нинішньому етапі розвитку науки вдається реконструювати мережу сухопутних та водних шляхів скіфського часу на Півдні України. Зрозуміло, що ця мережа не була широко розгалуженою як, наприклад, у центральній та західній Європі античних часів, особливо в римську епоху.

Водні шляхи по річках Сіверському Донцю, Ворсклі, Пелу, Сулі, Десні (з головною притокою Сеймом) використовувалися купцями. Геродот свідчить, що вісім річок Скіфії були доступними для кораблів. Втім, не слід перебільшувати значення водних шляхів для античних часів – на Лівобережжі всі потоки античного імпорту повинні були рухатися вгору проти течії, що, звичайно ускладнювало, а взимку і унеможлиблювало такі дії.

До того ж реконструкція гужових (а тим більше караванних) шляхів на цій території ускладнена ще й тим, що вони не мали твердого покриття, як у центральних районах Римської імперії.

Проте, антична літературна традиція і відкриття археологів переконливо свідчать про наявність у скіфів транспортних засобів - дерев'яних повозок, що були окантованими залізними смугами. Такі повозки-житла при використанні в якості тяглової сили пари волів могли перевозити до 1 т вантажів. Специфіка гужового транспорту полягає в тому, що такі пересувні засоби могли використовуватися лише на більш-менш твердих покриттях з широкими коліями. На відміну від караванних троп, такі шляхи пролягали на відносно рівнинній місцевості при наявності надійних бродів. Саме такі умови і мали українські степи на півдні Лівобережжя і частково - у лісостеповій зоні на ділянках середніх течій лівих приток Дніпра.

Згідно вказівок Геродота [11], плем'я скіфів-землеробців займало територію, яка знаходилася від Гілеї в 10 – 11 днів плавання по річці (мабуть, до дніпровських порогів, яких Геродот не знав). На сході кордонів їх області була р.Пантикап, що відокремлювала скіфів-землеробців від скіфів-кочовиків. Однак оскільки ідентифікація р.Пантикап викликає до цих пір розбіжності між скіфологами (її приймають за різні річки – Молочну, Конку, Інгулець, Ворсклу), то, недивлячись на, здавалося б, конкретні вказівки Геродота, кордони території скіфів-землеробів тлумачаться різними дослідниками по-різному. Більша частина відводила скіфам-землеробам лівий берег Дніпра. М.І.Артамонов [12] розміщував їх лише на правобережжі, а Л.М.Славин, спираючись на археологічні дані, просував область їх проживання аж до Бугського лимана [13].

Згідно викладу Геродота, «на сході від цих скіфів-землеробів, якщо перейти річку Пантикап, живуть вже скіфи-кочовики, які нічого не сіють та не пашуть /.../ Кочовики ці населяють до сходу на відстані 14 днів шляху країну, яка простирається до річки Герра» [14].

Головними орієнтирами досліджень скіфської епохи є поселення і могильники - кургани і курганні групи скіфської знаті. Відомий історик ХІХ ст. О.О.Котляревський слушно зауважував ще понад 150 років тому: «Помещение могильных холмов на видном месте путей вполне соответствует

их назначению: с одной стороны, они свидетели памяти покойника, с другой - пограничные стражи родной земли, оберегаемой прахом почивших предков, ибо жилищам богов приличнее всего стоять на меже путей” [15].

Подальші дослідження істориків і археологів повністю підтвердили ці думки. На сьогодні на підставі досліджень поселень і курганів скіфського часу досить надійно реконструйовано шлях від північного узбережжя Азовського моря до Більського городища - Гелона геродотової Скіфії. Характерно, що він майже повністю збігається з відомим пізніше середньовічним Муравським шляхом [16].

Відомий дослідник скіфської культури Б.А.Шрамко, який понад тридцять років проводив розкопки на Більському городищі (Полтавська обл.) та у його окрузі і ототожнив цей об'єкт з античним Гелоном Геродота, намалював і основні шляхи сполучення того часу. Так, вчений дійшов висновку, що у скіфський час на Середній Ворсклі знаходився потужний економічний і культурний центр, що складався з багатьох укріплених поселень, селищ, некрополів. Саме ж Більське городище (Гелон) розташовувалося в центрі перетинання Муравського шляху з його ж західною та східною гілками. Західна ж гілка пролягала приблизно там, де через 2 тис. років проходили маршрути путивльських та рильських сторожових загонів, що рухалися з Посеймя до Подонцов'я. З цього приводу Б.А.Шрамко зазначав: «... в средние века, и судя по археологическим данным, в скифское время пользовались ответвлением от Муравского шляха, тянувшимся вдоль правого берега р.Мерлы. Оно начиналось примерно от Богодухова /.../ Поворот с Муравского шляха на запад вдоль р.Мерлы как удобный путь до Путивля, то есть в бассейн Сейма, отмечают и документы 17 в.» [17].

Отже виходить, що західним відгалуженням Муравського шляху була Лосицька дорога, що відходила від району Більського городища і, пересікаючи в середніх течіях Ворсклу, Псел і Сейм, пов'язувала Причорномор'я і Кавказ із Середнім Подніпров'ям.

2 КОМУНІКАЦІЇ ДАВНЬОРУСЬКОГО ЧАСУ

2.1 Матеріали давньоруських джерел

Більш повну і точну інформацію (у порівнянні з античним періодом) містять писемні і археологічні матеріали періоду Давньоруської держави. Єдина карта, точніше кресленник, що дійшов до нашого часу, є твір відомого арабського географа Аль-Ідрісі. Втім, досить умовні позначення цього вченого (розбіжності в прив'язках географічних об'єктів до реальних карт інколи сягають кілька сот кілометрів) часто не дозволяють спиратися на його працю. Лише кілька населених пунктів вдалося останнім часом ідентифікувати з тогочасними поселеннями. Так, у розлогій статті Б.О.Рибакі Ловака Ідрісі ототожнюється з давньоруською Лтавою (нині м.Полтава) [18], а у книзі І.Г.Коновалової місто Фіра - з літописним Виром (нині м.Білопіль Сумської обл.) [19].

Високоякісними джерелами є літописи – для території Лівобережжя України це, в першу чергу, Іпатіївський та Лаврентіївський, а також шедевр вітчизняної культури «Слово о полку Ігоревім». У сукупності з даними археології (місця розташувань селищ та городищ, літописних городів, які завжди були зорієнтовані на місця переправ через ріки) така інформація дозволяє досить точно простежити основні торговельні магістралі, напрямки військових походів, внутрішні шляхи між поселеннями. Отже, з'ясувавши місцезнаходження давньоруських поселень, можна з високою ступінню точності встановити і мережу тогочасних шляхів.

При цьому слід мати на увазі, що логіка розташування населених пунктів за часів Русі принципово не відрізнялася від попередніх епох – дуже часто на одних і тих же археологічних об'єктах прослідковуються культурні шари і киеворуського часу, і волинцевсько-роменської культури, і більш ранніх епох.

Як відомо, назви географічних об'єктів є надзвичайно інформативними. Багато з них зберігають давні корені топонімів різних мов.

Найбільш сталими є гідроніми, досить довго зберігаються і назви шляхів сполучень - дромоніми та назви пов'язаних з ними бродів. Останнє актуальне лише в тому випадку, коли ці броди використовуються. В іншому випадку первинний зміст назви зазнає змін, переосмислюється, тобто контамінується, набуваючи інших семантичних відтінків.

Наприклад, колишні *гостинці*, тобто шляхи, якими рухалися купці-гості, перетворюються на числені *гуски*, *гусинці*, *хустки* і навіть *глистянки*; *лази-перелази*, тобто броди, перетворюються на *лози*, *лескі*, *лозові* і навіть *чорноглазовки*. Ці два терміни почали втрачати свій первинний зміст кількості років тому. На Харківщині і нині збереглося близько 10 назв з коренем на *гост-* і похідними від нього: Гостищево, Гусівка, Гуслівка, Гусинка, Гусина Поляна та інш.

Взагалі назв річок та населених пунктів, пов'язаних з поняттям брід, переправа, перелаз, існують десятки. Лише в даному регіоні зустрічаємо річки *Брод*, *Бротениця*, *Братениця*, *Обратень*, *Бродок*, *Довгий* та *Круглий Броди* та інш., а також кілька так званих "лозових" річок і похідних від них назв населених пунктів - *Лозова*, *Лозовенька*, *Влезьки*, *Чорні Лози*. Всього близько 40 (!) назв на *лаз/лоз-*, в тому числі такі прозорі назви, як *Виползово*, *Лазуківка*, *Водолага*, *Власовка*, *Чорнолозка*, *Глазунівка*. Велика дорога, що пов'язувала пониззя Дону з Путивлем, мала характерну особливість - на відміну від більшості інших доріг, її траса проходила не вздовж річок по межиріччях-суходолах, а поперек, перетинаючи в середніх течіях навіть такі досить значні річки, як Ворскла, Псел та Сейм. Ця особливість і відбилася у її назві – Лосицька [20].

У порівнянні з центральними районами держави з великою кількістю населених пунктів (наприклад, у Київській землі їх було 79 з 414 зафіксованих на Русі Великій [21], а звідси і розгалуженою мережею шляхів), на лівому березі Дніпра спостерігається дещо інша ситуація. Саме тут була Дніпро-Деснянська рівнина, що використовувалася кочовиками для проникнення у південноруські землі. Поряд з іншими факторами, ця

обставина обумовила зростання на Середньодніпровському Лівобережжі головним чином укріплених фортець. Основна маса міст зосереджувалася здебільшого в області Чернігівського Полісся [22].

Але заселення лівобережжя Київської Русі відбувається, причому досить активно. Через цю територію пролягали значні торгові магістралі. Головною трасою, що визначала східний напрямок зовнішніх торговельних зв'язків Південної Русі VIII-X ст., був Деснянський шлях. У верхів'ях Десни і Сейму він розділяється на два рукави. Один з них - так званий хазарський шлях - течією Сіверського Донця зв'язувався з басейном Дону і Приазов'ям.

Другим була транс'європейська магістраль, що поєднувала Булгар на Волзі, де зливалася з Волзьким торговим шляхом, з Києвом та Центральною Європою. О.П.Моці та А.Х.Халікову на підставі матеріалів Аль-Ідрісі та археологічного обстеження траверсу вдалося досить точно відтворити трасу цієї магістралі. В межах Лівобережжя вона пролягала від верхів'їв Сейму та Псла, далі просувалася між ними і доходила вздовж Десни до Києва [23].

2.2 Дослідження питань історичної географії у працях В.М.Татіщева

Першим дослідником і коментатором, який торкався питань історичної географії був історик і державний діяч *Василь Микитович Татіщев*. В його розлогіх праці «История Российская» знайшло відображення багато положень тогочасної науки про річки, шляхи, розташування населених пунктів. Окремі погляди видатного історіографа не витримали перевірки часом, втім багато спостережень виявилися правильними. Наприклад, аналіз другого видання його праці, що вийшло друком вже після смерті дослідника, переконливо свідчить про високий рівень його кваліфікації і обізнаності в історико-географічних питаннях. На відміну від багатьох наступних вчених, що скептично ставилися до Татіщева-історика, він правильно визначив місце

переправи на Середній Ворсклі в районі суч.Полтави. Лише в наш час правота вченого підтвердилася [24].

2.3 «Слово о полку Ігоревім» як джерело дослідження древніх шляхів: історіографія питання

З початком ХІХ ст. після виходу у світ першого видання «Слова о полку Ігоревім», активізується діяльність науковців саме у напрямку географії події, описаних у творі.

Видавці першого видання 1800 р. додали до тексту переклад «Слова» та історико-географічний коментар. Це була перша спроба розгляду пам'ятки як історичного джерела. Для свого часу ця робота була виконана на досить високому рівні, хоча й не відрізнялася новизною, оскільки багато в чому базувалася на працях В.М.Татищева.

Справжнім піонером в справі розгляду твору як історичного джерела і критичного підходу до його тексту слід вважати П.Г.Буткова. Саме його перу належать роботи, що й на сьогодні є взірцем нової методики і зваженості [25]. Свідченням цього є те, що у розлогії 5-ти томній «Енциклопедії «Слова о полку Ігоревім» прізвище вченого згадується чи не найчастіше серед інших дослідників ХІХ ст. [26].

П.Г.Буткову вперше вдалося правильно вказати на основні орієнтири походу і накреслити шлях русичів у Половецький степ. На думку П.Г.Буткова, маршрут пролягав по старій Бакаєвій дорозі, в районі м.Ізюм пересікав Сіверський Донець і прямував до Середнього Дону, де і відбулася трагічна битва на Каялі. Характерно, що вчений не міг знати про існування Бакаєвої дороги, оскільки документи Московського приказу тоді ще не були введені до наукового обігу, але його прискіпливість і ерудиція дозволили вийти на рівень ретроспективного моделювання і зробити правильні висновки. Вцілому усі подальші двохсотлітні наукові розробки так чи інакше спираються на праці П.Г.Буткова.

Велика заслуга у дослідженні шляхів сполучень Лівобережжя України часів Київської Русі належить історикові і географу В.Г.Ляскоронському. В його нині хрестоматійних працях аналізується багато питань, пов'язаних з шляхами, якими продиралися половці і татари в Русь. Зокрема, вчений присвятив велику увагу походу Ігоря Сіверського, оспіваного у «Слові о полку Ігоревім». Він вперше спробував прив'язати низку географічних давньоруських назв до місцевості. Наприклад, Санжарівський перевоз він прив'язує до сходу Полтавщини, а відому літописну фразу «сняшася у Переяславля» пропонує розглядати не як вказівку на місто, а як означення кордону Переяславського князівства [27].

Торкалися питань географії Ігорового походу і інші дослідники XIX ст., по-різному визначаючи його напрямок. Всі ці праці значно розширили уявлення про водні і сухопутні шляхи Лівобережжя.

Принципово новим підходом до вирішення питань, пов'язаних з локалізацією стародавніх доріг, відрізняється стаття відомого історика і археолога М.В.Сібільова «Археологічні пам'ятки на Дінці в зв'язку з походами Володимира Мономаха та Ігоря» [28]. Будучи засновником і першим директором Ізюмського та Слав'яногорського краєзнавчих музеїв, дослідник впродовж 30 років проводив натурні дослідження на Середньому Сіверському Донці. У статті він аналізує дані літописів та «Слова о полку Ігоревім» у сукупності з археологічними матеріалами і пропонує свої варіанти маршруту походів Володимира Мономаха 1111 р. і Ігоря Сіверського 1185 р. Перший, на його думку, рухався через нижні течії Сули, Хоролу, Псла та Ворскли. Ігор - навпаки, через середні течії Сейму, Псла, Ворскли.

З походом Мономаха ситуація в цілому не викликала заперечень, оскільки похід, що відбувався ранньою весною, досить детально описаний у літописах.

З географією ж походу Ігоря у викладі М.В.Сібільова не все вписувалося у пануючі в науці погляди. Справа у тім, що більшість

дослідників вважало, що перетинати названі річки у їхніх середніх течіях навесні справа неможлива, і направляли війська русичів північніше межиріччям Сейму і Псла, тобто пізнішою Бакаєвою дорогою. Лише в наш час після локалізації Лосицької дороги вцілому підтвердилася правота М.В.Сібільова.

З'ясуванням розташування Залозного шляху тривалий час займався К.В.Кудряшов. Цей шлях вперше згадується у Іпатіївському літописі під 1167 р. На думку дослідника, він пролягав від Києва до Тмуторокані і прямував далі на Північний Кавказ і до Середньої Азії. К.В.Кудряшов деталізує: від Канева лівим берегом Дніпра цей шлях тягнувся на Переяслав, Лукомль (нині с.Лукім'я Оржицького району Полтавської обл.), Лтаву (нині м.Полтава) до р.Мжа (права притока Сіверського Донця), далі «за лози» (густий верболозний Голубий ліс) потім до верхів'їв р.Самара, до верхів'їв р.Кальміус і до гірла р.Дон. Звідси – від густих заростів лозняка - і походить назва – Залозний, тобто той, що «за лозами». Інше трактування назви шляху - «Залазьний», тобто небезпечний. Ці етимології назви (перша К.В.Кудряшова [29], друга – О.Сидоренка [30]) навіть потрапили у новітню «Енциклопедію історії України» [31]. Проведене нами дослідження дає підстави говорити про інше. Залозний - той, що знаходиться за Лосицькою дорогою, за «Лозієм» «Слова о полку Ігоревім» [32].

З ІСТОРИОГРАФІЯ ПИТАННЯ ДОБИ ЛИТОВСЬКО-РУСЬКОЇ ДЕРЖАВИ, ПЕРІОДУ РЕЧІ ПОСПОЛИТОЇ ТА МОСКОВСЬКОГО ЦАРСТВА

За літописними джерелами розширення території Київського князівства почалося ще до встановлення влади литовських феодалів у Середньому Подніпров'ї. Здійснювалося це, головним чином, за рахунок земель Чернігово-Сіверщини, колишнього Переяславського князівства і, меншою мірою, за рахунок південних територій, контрольованих Ордою. Так, білорусько-литовські літописи називають у числі київських «пригородків», що визнали у 1324 р. владу Гедиміна, Черкаси, Канів, Путивль, Снепород, Переяслав-Руський. «Список русских городов дальних и ближних» у частині «А се Киевские гроди» подає 71 назву укріплених населених пунктів. З них 35 міст розташовані на узбережжі річок Сула, Псел і Ворскла, аж до їхніх верхів'їв. Дані «Списка...» підтверджуються пізнішими жалуваними грамотами київських князів Олелька Володимировича (1440-1455) і Семена Олександровича (1455-1470). Окрім Путивля, Київському князівству у XIV ст. належало чернігівське Посеймя з волосними центрами Хоробор і Сосниця, а також замок Остер та його землі у нижній течії Десни.

У Подесенні головним містом був Чернігів, тому заселення його стало першочерговим завданням місцевої адміністрації. Важливу роль у цьому відіграло надання місту магдебурзького права у 1623 р. Суттєвим чинником, що сприяв притоку населення, стало надання місту земель, що знаходилися по обох берегах Десни та охоплювали близько половини течій Білоусу і Стрижня.

Відносно синхронно з міською розвивалася і шляхетська колонізація басейнів приток Десни - Білоусу і Стрижня. Далі за верхів'я Білоусу і Стрижня колонізаційний процес практично не поширився. Значно інтенсивніше проходила колонізація на узбережжях Снову та його приток. Протягом 1620 – початку 1630-х років зросла кількість населених пунктів по Убіді та її притоках.

Зрозуміло, що всі ці населені пункти були пов'язані між собою густою мережею водних і сухопутних шляхів.

3.1 Шляхи комунікацій за даними «Книги Большому Чертежу»

Головним джерелом історико-географічної інформації для даного періоду є перший з відомих своєрідний довідник-показчик, що був створений спеціально для контролю і охорони нових територій. У 1627 р. в Москві, у Розрядному Приказі, було завершено складання першого географічного опису Російської держави – «Книги Большому Чертежу». Ця праця, що збереглася в багатьох списках, створювалася як коментар-пояснення до «Старого чертежа» та «Нового чертежа», які на сьогодні вважаються втраченими [33].

«Книга Большому Чертежу» містить цінні, почасти унікальні відомості про шляхи, річки, ліси, населені пункти України. В XVII-XVIII ст. вона широко використовувалася як з практичною, так і освітньою метою. Сьогодні – це цінне історико-географічне джерело, оскільки містить інформацію про історичні та природні об'єкти, що зберегли більш давні назви. Часто це дає можливість прив'язки до сучасної карти. У «Книгу Большому Чертежу» внесено сотні назв території Лівобережної України. Зокрема, приділено значну увагу Муравському шляху та його відгалуження тому, що саме з півдня та південного сходу просувалися ворожі татарські загони. Так, згідно цього джерела, у верхів'ях р.Орель від Муравського шляху відділялася так звана Ізюмська сакма. Вона перетинала Донець по Ізюмському перевозу, потім йшла по вододілу Донця та Оскола у верстах в 30-ти на півночі Корочи, а у витокі р.Котлубань, верхнього припливу Сейму, з'єдналася із Муравським шляхом.

У верхів'ях Молочних Вод від Муравського шляху відокремлювалася так звана Кальміуська сакма. Звідси вона йшла у східному напрямку по верхів'ям річок, що впадають в Азовське море: Берло, Караташ, Єлкувати,

Кримка та Миус потім повертала північно-східніше; трохи південніше гирла р.Борова перетинала Донець; обійшовши ліві притоки р.Боброва, повертала на північ. Далі вона йшла з незначними відхиленнями по вододілу Осколу та правих притоків Дона і, дійшовши до Лівнів, також з'єднувалася із Муравським шляхом.

Північно-західну Слобожанщину перетинали так звані Бакаєв, Залокомський, Сагайдачний та Ромодановський шляхи. Перші два були прокладені татарами, нападавшими на російські міста у XVI ст., третій – запорозькими козаками, здійснивши з гетьманом Сагайдачним похід до Росії у 1618 р., четвертий – військовими загонами російського воєводи Г.Ромодановського, в 1658 р. виступившими із Путивля на Гадяч задля придушення повстання І.Виговського, а потім - І.Брюховецького у 1669 р.

Ці шляхи не були дорогами в прямому сенсі слова, вони являлися шляхами пересування татарських загонів із Криму до Росії та назад, де не зустрічалось важких водних та інших природних перетинів. Було тут також багато стежок, якими пробиралися татарські загоми. Про це свідчать багаточисленні назви бродів та перетинів на річках Донець, Оскол, Сосна, Сейм, Ворскла, Коломак, Вовч`я, Торець та інш.

У «Розписі річці Донець», вміщеній до «Книги Большому Чертежу», вказується 11 перевозів по цій річці: Каганський біля Чугуєва, Абашкін біля с.Бишкін, Шебелинський біля теперішнього с.Шебелинка, Ляхів нижче р.Бакін Колодезь, Савинський біля теперішнього селища Савінці, Камений у 6 верствах від гирла р.Ізюмець, Ізюмський біля кургану, Малий нижче гирла р.Нетрус, Великий між гирлами річок Тор та Жеребець, Боровский в 15 верстах південніше гирла р.Бахмут, Татарський південніше р.Лугань. Д.І.Багалій відмічав, що, окрім перевозів, на Донці мались й так звані перелази. Багато бродів було й на інших річках. Так, на р.Тиха Сосна їх налічувалося 14.

Саме цими переправами, що поєднували польові сакми і здійснювали набіги татари в межі Російської держави впродовж усього XVI ст., іноді досягаючи Москви.

3.2 Дослідження історико-географічних реалій Слобідської України у роботах Д.І.Багалія

Першим серед вчених, хто прискіпливо вивчав «Книгу Большому Чертежу», намагаючись локалізувати географічні об'єкти на території Лівобережної України, був *Дмитро Іванович Багалій*.

Серед плеяди відомих українських істориків XIX – початку XX ст., які досліджували Лівобережну Україну, окреме місце посідає саме цей історик-професор Харківського університету, пізніше академік ВУАН. З під його пера вийшло близько 350 публікацій, серед яких монографії, підручники, статті тощо. Як історика Д.І.Багалія відзначає, в першу чергу, інтерес до історії окремих областей – регіонів країни і у цьому зв'язку – питань археології, історичної географії та демографії, етнографії. “Історія Слобідської України” [34] – один з кращих творів у науковому доробку вченого, квінтесенція його багаторічних розвідок з історії краю. На сьогодні це єдина цілісна робота з історії Слобожанщини, що охоплює період з моменту його заселення приблизно до початку XX ст. і включає в себе важливі проблеми історичної географії і етнографії краю, його соціально-економічного і політичного розвитку, історію духовної і матеріальної культури, побуту населення тощо. Водночас це одна з перших в українській історіографії науково-популярних книжок, що відіграла роль підручника позашкільної освіти і самоосвіти для масового читача.

“Історія Слобідської України” є цікавою пам'яткою нового етапу розвитку української історіографії, що настав після повалення царизму. На жаль, і досі не знайдено рукопису твору, що значною мірою ускладнює визначення часу його написання. Створюючи цю працю, вчений прагнув

показати історичні корені і традиції одного з найбільш русифікованих через цілу низку історичних обставин регіонів України, його органічну належність до українського етнічного і культурного тіла. Книга створена на основі залучення широкого кола документальних історичних джерел, а також фольклорного матеріалу, і складається з окремих розділів-нарисів, деякі з них безпосередньо стосуються теми нашого дослідження.

У першому розділі “Географічний нарис Слобідської України і початок її заселення” Д.І.Багалій досліджує співвідношення назви “Україна” з історико-географічними реаліями Слобожанщини і доходить висновку, що для кожного мешканця Дніпровського Правобережжя і навіть Лівобережжя тодішнє дике поле, котре потім заселили своїми слободами українські переселенці і котре раніше, у домонгольську добу, у XI-XIII ст. було заселено прадідами слобожан – древніми русичами Чернігово-Переяславської землі, хоч було дідизною українців XVII ст., але далекою україною. У комплексі проблем історичної географії Слобідської України особливе місце посідає питання про державно-територіальну належність її земель у минулому. Особливої актуальності це питання набуло в 1917 р., коли одночасно з розпадом колишньої Російської імперії йшов процес політичного самовизначення народів, які її населяли. В ході цього процесу мали вирішуватися і проблеми територіального розмежування, що було нелегко в прикордонних поліетнічних регіонах. Прагнучи довести історичну належність Слобожанщини до України, Д.І.Багалій неодноразово підкреслював, що так зване Дике поле до його заселення не належало Московській державі. Радянська історіографія розцінювала цю позицію як помилкову і вказувала або на безспірні права Російської держави на “Дике поле” [35], або наголошувала, що ці землі до їх заселення не належали нікому [36].

У той же час, взаємовплив, взаємодію різних народів Д.І.Багалій розцінював як глибоко позитивне явище, що сприяє розвитку цивілізації в цілому і кожного народу. У цьому відношенні погляди дослідника

відрізнялися як від великодержавних гасел С.М.Соловйова і В.О.Ключевського, так і полярних ним поглядів М.С.Грушевського і його школи. Д.І.Багалій був першим серед істориків, хто поставив на науковий ґрунт проблему заселення Слобідської України як зустріч і взаємодію двох переселенських струмів – з України та Росії.

У роботі Д.І.Багалія «Історія Слобідської України» виокремлено не лише регіони, звідки просувалися козаки і селяни на Слобожанщину, а й шляхи ймовірного руху в різні проміжки часу. Так, серед річок Дніпровського і Донського водозаборів, якими пливли переселенці протягом XVI – XVIII ст., автор особливу увагу зосереджує на рр. Сіверський Донець, Псьол, Ворскла та Оскол, де на дні знайдені якорі, а також Донець, яким рухалися байдаки з хлібом від Белгорода до Чугуєва, а звідси – на Дін. Від Чугуєва до козацького городка Донецьких Роздорів шлях водою займав три тижні, а звідти до Азова – ще чотири дні. По Осколу у кінці XVI ст. московські служилі люди пливли на байдаках до гирла цієї річки з усім припасом для будівництва м.Цареборисова (нині біля Святогорського монастиря), а козаки на чолі з Дм.Вишневецьким на чайках спускався у Дніпро для захисту від кочовиків.

На думку Д.І.Багалія, річки були звичайними шляхами для розселення людності, а також шляхами подальших комунікаційних шляхів. Дніпровські гілки – Псьол, Сула, Ворскла – зв'язували Слобідські Україну з Полтавщиною; р.Вир на території сучасної Сумщини вливається у Сейм, а той – у Десну – головну річку Чернігівщини. Псьол і Ворскла починаються в Курщині, а р.Донець зв'язувала Курщину і Харківщину з Доном. Гілки Донця, Оскола і Айдара наближаються до Воронезького краю. Дніпровські річки зближались з донськими: притока Ворскли – Мерчик – підходить до притоки Донця – Уд, а Ворскла – до Донця. Усі найважливіші й найстаріші міста і слободи формувалися на річках.

Д.І.Багалій вважав, що сприятливі кліматичні умови, родючі ґрунти та природні багатства сприяли збільшенню кількості населення і встановленню тісних контактів між представниками різних етносів. Але після монголо-татарської навали степові райони були майже знелюднені і стародавні шляхи сполучень, серед яких і річки, частково втратили своє значення. Натомість активно використовувалися броди та перелази, якими просувалися, у тому числі, й татари. Досліджуючи це питання, автор неодноразово звертався до «Книги Большому Чертежу». В цей час, як вважає Д.І.Багалій, великого значення набувають сухопутні шляхи, які проходили по межиріччях. Так, автор детально зупиняється на Муравському шляху, що проходив по межиріччю Дніпровського й Донського водозборів від кримського Перекопу до Тули поміж верхів'їв багатьох річок, але не перетинав жодної з них. З Перекопу цей шлях ішов до верхів'я Молошних Вод, проходив поміж верхів'ями Молошних і Кінських Вод, по р.Бику, далі йшов між р.Вовчими Водами і Торцем і далі по Харківщині і Курщині поміж річками Дніпровського і Донського водозборів, потім по межиріччю водозборів Дона й Оки до Тули; цим шляхом доходили татари до Тульської засіки.

Автор вважає, що у певний час від Муравського шляху відділилися Ізюмський і Кальміуський. Перший починався у верхів'ях Орелі на Катеринославщині і йшов повітами Харківської губернії, аж поки не збігався з Муравським шляхом у Курщині. Кальміуський шлях проходив від верхів'я Молошних Вод до міста Ливен (Орловської губ.), проходячи по Харківщині, Воронежчині й Курщині. Проклали цей шлях, на думку Д.І.Багалія, татари у XVI ст. Окрім цих, головний, були й інші шляхи: Бакаєв шлях – яким так званий мурза Бакай ходив на Курщину і Орловщину (поки не існувало Белгородської лінії); Кончаківський та інш.

Окрім цих так званих татарських шляхів існували також московські й українські (назви Д.І.Багалія): Старий Посольський, Новий Посольський, Ромодан, Сагайдачний шлях та інш.

Таким чином, на думку Д.І.Багалія, основними шляхами комунікацій на Лівобережній Україні протягом XVI – XVII ст. ставали водні та сухопутні шляхи, які прокладалися або під час переселення, або з метою військових чи торговельних операцій. Засновниками цих шляхів ставали не лише осілі племена, а й кочовики, про що свідчать документальні джерела і назви шляхів (бродів, перелазів).

3.3 Стародавні шляхи та переправи у роботах вчених XIX - початку XX ст.

Продовжуючи розробку питання про стародавні шляхи в районі Сіверського Донця нами були залучені головним чином праці І.Д.Беляєва, Філарета (Гумілевського), Д.І.Багалія, А.Г.Слюсарського, «Описи Харківського намісництва кінця XVIII ст.», «Акты Московского государства» (1-й том), інші праці та власні спостереження.

Контролювати шляхи, якими зненацька вдиралися кочовики, рухаючись зі степу, було складним завданням. Адже зупинити або хоча б затримати легкого кіннотника - швидкого, спритного і невловимого під час його стрімкого рейду в землеробські райони - майже неможливо. Але і тимчасові польові сакми, і невеличкі манівці, і великі дороги, і биті шляхи, і навіть магістралі, що всі разом, немов густим мереживом обплітали степи, сходилися та перетиналися у вузлових місцях - бродах.

Територія Подонцов'я та Поворскля в силу природних обставин з давніх часів була зоною контактів між осілим населенням та кочовиками. Вододіл-межиріччя басейнів цих річок був одночасно і сухоходом між басейнами Дніпра і Дона, де пролягав відомий Муравський шлях. Саме по сухоходах, обходячи річки, і просувалися кочовики до землеробських районів. У випадках, коли ту чи іншу річку неможливо було обійти, вони знаходили броди або, висловлюючись давньою термінологією, лази, перелази, і форсували річки. Сіверський Донець, що впадає у Дон неподалік

Азовського моря, був досить значною перешкодою, яку, втім, як свідчать численні писемні матеріали, кочовики перетинали досить часто саме завдяки бродам.

Отже, саме охорона бродів, інколи обмежених в ширину кількома метрами, під силу навіть нечисленному гарнізону. Самі ж броди часто оздоблювалися різноманітними засобами, що перешкоджали руху: чесниками, надолбами, палісадами, тобто загостреними палями, що вкопувалися під кутом назустріч руху у дно або на березі - в них забивалися загострені металеві стрижні.

Землеробське населення і за давніх часів, і в період пізнього середньовіччя в центральних районах слов'янського світу споруджувало мости. Але на околицях цього світу, де сталість і кількість населення були невисокими, а життя проходило у тісних і не завжди добросусідських контактах з кочовиками (або прямо антагоністичних, як у XVI - XVIII ст.), спорудження стаціонарних мостів, очевидно, взагалі не практикувалося. Їхнє будівництво і утримання в належному стані впродовж тривалого часу, особливо весною, під час льодоходу та повені, - справа дорога, трудомістка і під силу лише багатьом робочим рукам, отже - нерентабельна. Більше того, мостами міг скористатися і ворог, тому відомі випадки руйнування місцевими жителями своїх же мостів. Так, наприклад, згідно царського указу у 1647 р. хотмижський воєвода С.Волховський зруйнував 3 мости через Ворсклу і завалив 3 дороги, прорублені у лісі по обох берегах цієї річки, а також наказав завалити просіки та зруйнувати мости біля Охтирки [37].

Ці свідчення стосуються XVII ст., але зрозуміло, що подібне могло траплятися і раніше, тим паче, коли йдеться про ще більш віддалені від Середнього Подніпров'я райони.

На Сіверському Дінці існували десятки лазів і перевозів, тобто бродів та поромів, більшість назв яких відома, але не всі точно локалізовані і прив'язані до шляхів та населених пунктів. Виявлення точних місць розташування переправ дозволить в подальшому підійти до розв'язання

питань, пов'язаних з проляганням стародавніх шляхів - східних і західних відгалужень Муравського шляху та встановити логіку спорудження фортець і населених пунктів, а також систему зв'язків між ними.

Наприклад, І.Д.Беляєв наводить опис від 1643 р. 14 бродів-перелазів на притоці Сіверського Донця річці Сосна. В кожному випадку акцентовано увагу на спорудженні укріплень по берегах та спеціальних засобах проти руху кінноти у воді. Зокрема при описі 12-го броду: *“Другонадцатый перелаз Чесночный ниже Александрова броду пять верст, а от города 20 верст; закреплен тот перелаз, положено в воду 35 колод дубовых, набиты честником и утверждены на крепко, а по берегам с обе стороны в ямах биты колья дубовые острия”* [38]. Аналогічні укріплення, звичайно, влаштовувалися і по інших річках регіону.

Городища раннього залізного віку, роменської культури, давньоруські та городки-острожки XVI-XVII ст. дуже часто споруджувалися саме біля бродів та поромних переправ, що, звичайно, не випадково. Більше того, в окремих випадках поруч з бродами розташовувалися і відкриті поселення більш ранніх часів - мезоліту, неоліту та бронзи.

Все це свідчить про наявність стародавніх доріг, що сходилися саме у місцях переправ.

Отже, з'ясування логіки місць розташування переправ у сукупності з розташованими поблизу городищами та селищами є актуальним і допоможе намітити лінії стародавніх комунікацій, невідомих з писемних джерел, або таких, що не піддаються локалізації за браком інших даних, а в перспективі - вийти на рівень реконструкції і з'ясування закономірностей просторової поведінки людини в минулому.

В регіоні, що розглядається, археологічні об'єкти належали осілому населенню, безпосередньо пов'язаному з землеробством, випасом худоби на заливних луках та різноманітними промислами, в тому числі рибальським. Найбільш давні згадки про походи у Подоння пов'язані з акціями Володимира Мономаха та Мстислава Володимировича на початку XII ст., але

місця перетинання ними річок точно не вказані. Інша згадка щодо бродів на Сіверському Дінці пов'язана з відомим походом Ігоря Святославича навесні 1185 р., оспіваному у “Слові о полку Ігоревім” та описаному в Іпатіївському та Лаврентіївському літописах.

Значно більше інформації міститься в документах XVI-XVIII ст., пов'язаних з активним освоєнням цих земель Московською державою. Це, в першу чергу, описи маршрутів руху сторожових загонів другої половини XVI ст., дані “Книги Большому Чертежу” та інші різноманітні за розмірами та змістом матеріали, частково опрацьовані та опубліковані І.Д.Беляєвим, Д.І.Багалієм, В.О.Юркевичем, А.Г.Слюсарським та інш.

В цьому сенсі особливу цінність становить розлога праця Філарета (у 5-ти томах або, як називає їх автор, - “отделениях”), котрий наводить тексти документів, більшість яких не дійшли до нашого часу. Отже, ця праця, як і КБЧ, і стаття І.Д.Беляєва, становить інтерес як першоджерело.

3.4 Локалізація бродів на Сіверському Донці за матеріалами писемних та археологічних джерел

На Сіверському Дінці, виходячи з наявних матеріалів, існувала велика кількість природних бродів. Особливо це характерно для середньої ділянки річки. Тут русло досить звивисте, з багатьма притоками, а саме на поворотах та в місцях впадінь приток намиваються піщані коси та підмиваються береги, що й призводить до утворення зручних для руху мілей, тобто бродів.

Ці характерні риси за своїми фізико-географічними особливостями частково нагадують Середній Сейм, де у давнину також була низка бродів-перелазів (про стародавні переправ Середнього Сейму мова піде нижче).

Нижче зроблено спробу локалізації переправ Сіверського Дінця від району Белгорода до Лисичанська.

1. Переправа ВЕЗЕНИЦЬКА.

У розписі місць дислокації 15-ти Білгородських сторож, складеному князем і воєводою Г.Тюфякіним у 1623 р., зазначено, що 15-й сторожі необхідно чатувати *“на Северском Донце на броду на усть Везеницы ниже Белагорода 4 версты”* [39].

Це місце локалізується досить просто - майже в центрі сучасного м.Белгород (Росія), де у Сіверський Донець впадає річка з сучасною назвою Везьолка.

2. Переправа ТОПЛИНКА.

У вищенаведеному документі зазначено, що 12 сторожа має знаходитися *“на Северском Донце на берегу ниже Белагорода 20 верст против Топлинского устья на перелазах”* [40].

3. Переправа КОГАНСЬКА.

У КБЧ зазначено: *“...Уды по левой стороне Муравской дороги, а пали в Донец, ниже Коганского перевозу, от Белагорода верст с 90 /.../ А ниже Бурлука, с Ногайской стороны, пал в Донец колодезь Каганской /.../ городище Гумнинья, а ниже Гумнинья, на Донцы, Каганской перевоз, от Гумнинья верст з 5.*

А ниже Гумнинья, выше перезову с версту пала в Донец речка Бабка.

А ниже Бабки, с версту, пала в Донец речка Тетлега.

А ниже Тетлеги на Донцу Чюгуево городище, а от Тетлеги версты с 4” [41].

Філарет наводить фрагмент доповіді князя Горчакова царю 16 жовтня 1641р., де повідомляється про черговий напад татар. Зокрема йдеться про те, що чугуївський пушкар Івашка Дмитрієв ходив за річку Донець *“к татарскому перевозу, от Чугуева версты с 3”* і тоді ж прийшли на річку Таганку татари, а Івашка *“от них ушел чрез Донец в пльв /.../ приходили те татарове с верху речки Таганки и были на Таганском перевозе”* [42].

Коганське (Каганове) городище згадується в “Описах Харківського намісництва кінця XVIII ст.”: *“От Харькова в 9 верстах при р.Удах есть*

городище, называемое Каганова; о нем также ничего, кроме некоторых несбыточных басней, обстоятельно не слышно” [43].

4. Переправа МАЛИНІВКА.

Філарет наводить фрагмент царського указу 1704 р., в якому цитується “сказка” жителів Малинівки, зокрема йдеться про заснування села: “...село Малиновка построена тому лет 40 и больше /.../ за рекою, за Северным Донцом, на нагайской стороне, на Малиновом колодезе, на броду, на татарских перелазах, на Чугуевых угодьях” [44]. Очевидно, про цю ж переправу йдеться у доповіді чугуївського воєводи І.Бестужева царю у 1643 р.: “Августа 5 д. в 4 часу дня с Ногайскія стороны из за р.Севернаго Донца приходили под Чугуев Татарове, человек с 500 и больше. А пришли, Государь, Татарове под Чугуев лесами, ниже города версты с 3”.

На карті кінця XVIII ст. слобода Малинівка показана навпроти Чугуїва, там же нанесено дорогу, що йшла через неї та Чугуїв з Ізюму до Харкова [45]. Нині через Чугуїв та Малинівку пролягають кілька шляхів, в тому числі залізничний та автомобільний магістральний міждержавного значення.

5. Переправа ТЕНДИЦЬКА.

У вищенаведеному переписі князя Я.Мансурова згадується Тендицький брід: “По правую сторону от мельницы вниз по Донцу засечено леса до Тендицкаго брода мерою 600 сажень” [46].

У розписі маршрутів путивльських сторожових станиць 1571 р. зазначається: “Из Путивля же ездити станицам /.../ к Змееву кургану, да к Донцу, да перелезти Донец на Ногайскую сторону у Тюндюкова болонья” [47].

6. Переправа БРИЖЕЧЕВА.

Як випливає з тексту, наведеного Філаретом, цей брід знаходився за 5 верст вище від Андріївського. Отже, це місцевість в районі сучасного с.Геївка, дещо нижче Бишкінського броду.

7. Переправа КРАСНА ГІРКА.

З вищенаведеної інформації випливає, що цей брід-перелаз знаходився біля сучасного с.Червона Гірка (Балаклійський р-н Харківської обл.).

8. Переправа У ЄНЧУКОВА КУТА.

З повідомлення белгородського воєводи про прихід татар (див. про Андрієві Лози) дізнаємось, що цей брід знаходився нижче за течією від Андрієвих Лоз. Його місцезнаходження, виходячи з назви, було, очевидно, біля сучасного залізничного переїзду Янківський.

Таким чином, під назвою Андрієві Лози слід розуміти 5 переправ: власне Андрієві Лози, Брижечеву, Мілову, Красну Гірку та У Єнчукова Кута.

9. Переправа ЛЯХОВА.

КБЧ подає: *“А ниже Шабалинского перевозу, верст с 10, пал в Донец Бакин колодезь /.../ А ниже Бакина колодезя, на Донце, Ляхов перелас с Крымской стороны на Рускую сторону.*

А ниже Ляхова перелазу, на Донце, Савинской перевоз, от Ляхова верст за 20” [48].

Бакін чи Букін колодязь, тобто річечку з відповідною назвою, в сучасній гідроніміці регіону нам не вдалося знайти, але досить надійним орієнтиром є вказівка на відстані: від Шабалинської переправи приблизно за 10 верст та від Савинської - за 20 верст. Тут і нині є невелика річка Ляхівка.

10. Переправа КРЕДНЯНСЬКА.

Креднянський брід згадується в описах князя Я.Мансурова 1688 р.: *“На Креднянском броду на стороже стоят Балаклеиские жители. /.../ От того Креднянского броду едучи к городу Балаклею, подле бору построены надолобы и караульная башня /.../ Подле тех надолоб рыжеватоое озеро. /.../ На Креднянском броду построены 2 тынянки и окладены дерном; меж ними огорожено тыном; на 10 саж.”* [49].

Виходячи з назви сучасного с.Крейдянка, цей брід знаходився поруч, в межах м.Балаклія.

11. Переправа БУЛУКЛЕЙСЬКА.

Вище вже кілька разів згадувалася Булуклійська (Балаклейська, Буликлейська) сторожа.

За описом князя Я.Мансурова 1688 р.: *“На Балыклейском броду, что на устье реки Балыклейки, по осмотру того броду на 20 саж. острожка, башни и надолб нет. На том броду на стороже стоят Балыклейские жители 20 казаков и мещан. Тот брод от города в 2 верстах”* [50].

Цей брід локалізується досить легко, адже сучасне м.Балаклія знаходиться на місці колишнього острога. Оскільки нинішнє місто значно більших розмірів, ніж було у XVII ст., то зрозуміло, що Булуклійський брід знаходився неподалік від Креднянського броду.

12. Переправа ТАРАБАНОВА.

В доповідній записці князя Я.Мансурова від 1682 р. при описі Савинських бродів вказано: *“От Тарабанова броду построены надолбы до города Савинцы выше городка Савинского”* [51].

Від 9 липня 1688 р. маємо свідчення, що *“На Тарабаковой луке было 200 человек татар, а на другой стороне Донца было с 2000”* [52].

Отже, Тарабанов брід знаходився нижче Булуклейського, неподалік від Савинського.

13-15. Переправи САВИНСЬКІ.

КБЧ подає: *“А ниже Савинского перевозу речка Изюм, от Савинского перевозу верст с 12”*, *“А ниже Савинского перевозу пала в Донец речка Чепель, от Савинского верст с 15”* [53].

У розписах руху путивльських та рильських сторожових станиць під 1571 та 1591 рр. разом з переправами Бишкінською, Шабалинською, Булуклейською та Ізюмською кілька разів згадуються Савинські сторожа, шлях та переправа [54].

У 1671 р. 100 переселенців заснували слободу Савинську *“на Татарском броду в Савинском перелазе”* [55].

Вони охороняли 3 сторожі, що були влаштовані на бродах: “... *а от прихода воинских людей на р.Северном Донце стоят они на Татарских перелазах, на трех сторожах*” [56].

В доповідній записці Я.Мансурова від 1682 р. йдеться про стан берегових укріплень, де, зокрема, вказується, що татарський брід “*под городом Савинским. По осмотру того броду на полторы версты*”, і далі: “*Не доезжая Савинскаго города за версту, на Савинском броду построен острожок /.../ И по осмотре, того броду и надолобов на полверсты /.../*

На Нижнем Савинском броду под городом устроены надолобы 30 сажень /.../ На том броду стоят Рыбинские и Харьковские казаки. На Савинском ниже города на броду поправлены старые надолобы 160 сажень /.../ А стоят на том броду Золочевцы” [57].

В даному випадку слід розрізняти власне “город”-слободу та укріплення-острог. Отже з наявних даних виходить, що існували 3 броди Савинських, які разом називалися “Савинський перелаз” (ситуація схожа з Андрієвими Лозами, коли під однією назвою розумілися 5 бродів). Саме так сприймав наведену інформацію і Філарет, який писав про Савинські укріплення: “*укрепления были сделаны казаками на берегу Донца выше города Савинскаго, под городком и ниже городка*” [58].

Савинські переправи знаходилися в межах сучасного смт.Савинці (Балаклійський р-н Харківської обл.).

16. Переправа ЛЕВКІВСЬКА.

Філарет зазначає, що поблизу Левківки знаходилася переправа і наводить фрагмент грамоти Захаржевичей-Капустянських, де вказується, що у 1733 р. І.Капустянський відбивав напад татар “*на перелазе близ Левковки на р.Донец*” [59].

Нині це місцевість біля с.Левківка (Ізюмський р-н Харківської обл.).

17. Переправа БУНІН.

Філарет цитує документ від вересня 1694 р.: “*Орда переходила на Бунином броду, под сл. Спеваковкою*” [60].

Отже цей брід знаходився десь неподалік від Співаківського броду.

18. Переправа КАМ'ЯНА.

КБЧ вказує: *“А ниже Изюмца, на Донце, Камменной перевоз, от Изюмца верст с б.*

А от Камменого перевозу к Новому Цареву городу 8 верст” [61].

“Новый Царев город” - нині Червоний Оскол (Ізюмський р-н Харківської обл.). КБЧ подає досить точні відстані, що дає можливість локалізувати цей брід в районі сучасного села з відповідною назвою Кам'янка, там де у Донець впадає р.Суха Кам'янка.

19. Переправа МАЯКИ.

Філарет, посилаючись на свідчення жителів м.Маяки, повідомляє, що 20 січня 1690 р. татари *“выше Маяцкого броду, в урочище на р.Нетриусе, на городских проезжих людей били и в полон побрали”* [62]. За цими та іншими даними того ж часу випливає, що Маяки знаходилися неподалік р.Нетриус, яка існує і нині.

Отже, Маяцька переправа знаходилася біля сучасного с.Маяки (Слов'янський р-н Донецької обл.).

20. Переправа ТОРСЬКА.

Філарет наводить фрагмент царської грамоти 1646 р., з якої випливає, що в цей час на Торському городищі вже існував *“острожек”*, де на *“татарскому перелазе”* чатували чугуївські козаки [63].

Торський брід-перелаз знаходився біля м.Тор (нині - м.Славянськ Луганської обл.).

21. Переправа КОБАНЬЯ.

Кобаній брід згадується на початку ХІХ ст. як юрт, що знаходився за 20 верст від Краснянська, а останній - на березі Дінця за 14 верст від Воєводовки [64].

Краснянськ - нині с.Стара Краснянка. Таким чином, місцезнаходження Кобаньєго броду встановлюється досить легко - це місцевість в межах смт. Краснореченське (Луганська обл.). Назва історико-географічного об'єкта

відбилася у назвах сучасної залізничної станції Кобаного, поруч - залізничний роз'їзд Переліски (рос. - Перелески).

Тепер можемо дійти деяких висновків. Як впливає з проведеного дослідження, місця дислокації сторожових загонів знаходилися саме на бродах або неподалік від останніх, а зона патрулювання охоплювала шляхи, що вели до переправ.

Також з'ясовується, що в різних документах одні і ті ж переправи могли називатися по-різному. Це слід пояснювати тим, що при спорудженні городків і острожків, що контролювали броди, останні згодом могли і називатися по іменах цих поселень. Але у переважній більшості було навпаки - броди отримували назви від назв тих місць, де вони знаходилися, тобто від річок, що впадали у Сіверський Донець.

Також ситуація, що складається, ще раз на конкретному матеріалі переконує - броди були головними ланками, що пов'язували між собою населені пункти.

3.5 Стародавні переправи Середнього Сейму

Важливим джерелом в питаннях встановлення давніх ліній комунікацій на Лівобережній Україні є грамоти Московских розрядів та їхніх столів – листування місцевих воєвод та урядовців з московською адміністрацією у період активного освоєння лівобережних українських земель у XVI-XVII ст. Велика кількість документів була опублікована у збірниках «Акты Московского государства», що виходили друком у Петербурзі наприкінці XIX ст. Першим з дослідників, який розглядав ці документи (ще до їхньої публікації) з позиції саме історико-географічного чинника був відомий історик І.Д.Беляєв. В його нині відомій праці «О сторожевой, станичной и полевой службе на польской украине Московского государства, до царя Алексей Михайловича», на яку ми вже неодноразово посилалися в цій роботі, наводяться документи, що містять десятки назв річок, переправ та кількох

доріг. Публікація містить також і карту руху сторожових станіць і загонів, але, на жаль, дуже приблизну і виконану на низькому поліграфічному рівні, що не дозволяє використовувати її в якості повноцінного матеріалу. Пізніше у 1890 р. було видано окремим 1-м томом «Акты Московского государства», що містив і деякі грамоти раніше опубліковані І.Д.Беляєвим. При чому редактор цього тому член-кореспондент Імператорської Академії наук М.О.Попов піддав різкій і, на наш погляд, не завжди справедливій критиці роботу І.Д.Беляєва [65]. Зокрема він вказував на деякі пропуски і неточності публікації історика. Втім, сьогодні ці дві роботи становлять неоціненне джерело – при співставленні обох текстів можна отримати досить об'єктивну інформацію. Спираючись на названі і інші роботи, тепер можемо підійти до розгляду питань стародавніх переправ Середнього Сейму.

Протягом XVI – XVII ст. територія Лівобережної України через низку обставин зазнала впливу різних держав і народів. На прикордонних територіях формуються нові шляхи комунікацій. Цей процес потрапив у коло інтересів дослідників лише у XIX ст., причому через брак наукової літератури доводилося проводити роботу у фондах архівів не лише України, а й сусідніх держав. Саме у цей час, на думку вчених, особливого значення набувають броди і переправи. Їхня локалізація і в сучасній історіографії викликає численні питання.

Серед дослідників стародавніх комунікацій на Лівобережжі України, зокрема і у такому важливому і багатому на історичні події регіону, як Посеймя, необхідно виділити роботи В.Б.Звагельського, зокрема «Стародавні переправи Середнього Сейму» [66], «Про стародавні шляхи Середнього Посеймя» [67], «До питання локалізації “Поля” південно-східної Русі за письмовими джерелами» [68], «Лосицька дорога» [69] та інш. На думку дослідника, локалізація древніх шляхів спирається на кілька чинників, головними з яких є: писемна інформація стародавніх документів, археологічні матеріали та топоніміка. Дуже рідко трапляється ситуація, коли всі три чинника збігаються. В даному регіоні це, наприклад, Путивль. Тут

маємо чіткі дані давньоруських літописів та “Слова о полку Ігоревім”; археологічний об’єкт - городище Городок; більш пізні писемні документи, де зустрічається назва міста з відповідним, абсолютно прозорим коренем; розгалужену мережу доріг-“путій”, що сходилися, перехрещувалися в районі Путивля. Але така ситуація зустрічається дуже рідко.

Слід звернути увагу на те, що до появи залізниць та автомобільного транспорту пересування здійснювалося одними і тими ж засобами - конем, волами, на возах, на санях, човнами по воді. А оскільки за останні тисячоліття в цій частині Європи природних катаклізмів не відбувалося, то можна стверджувати, що основні лінії доріг не змінилися. Тут, правда, треба враховувати, що русла середніх Сіверського Донця і Сейму постійно змінюються, меандрують, утворюючи численні заплави, рукави, стариці, глушиці, а отже змінюються і місця природних бродів. Втім, дороги виводили до конкретного місця, поселення, тобто вони були чітко зорієнтовані і при зникненні броду в одному місці відшукувався десь неподалік новий або влаштовувався перевоз-пором.

В тому, що переправи впродовж багатьох століть, а то й тисячоліть в основному знаходилися приблизно в одному районі, переконують місця розташування археологічних пам’яток. Яскравим прикладом може бути відомий Перевоз у Путивлі. Знаходячись у центрі міста, він і сьогодні виконує свою функцію, поєднуючи Путивль з протилежним берегом, де ще прослідковується рівчак Банного Рівця. Останній колись з’єднувався з притокою Сейму р.Ректа. Далі ж розташовується с.Скуносове, де виявлено кілька археологічних об’єктів різних культур, в тому числі і давньоруський. Симптоматично, що на путивльському боці Перевозу і берег, і дно буквально усяні керамікою різних епох від неоліту до пізнього середньовіччя. Зустрічається кераміка і на протилежному березі. Це свідчить про наявність переправи і, ймовірно, порту, куди приставали човни впродовж дуже тривалого часу.

Середнє Посеймя має кілька особливостей, що наклали яскравий відбиток на всі аспекти життя регіону. Як зазначає В.Б.Звагельський, дуже важливим є те, що ця територія являє собою природну фізико-географічну межу між двома зонами - степу і лісу. На південний схід за Сулою, Пслою і особливо за Ворсклою окремими смугами пролягали степи, на північному заході починаються ліси. Отже, саме тут упродовж тисячоліть відбувалися постійні контакти між представниками двох різних систем господарювання: скотарями-кочовиками та осілим населенням - землеробами. Така ситуація зберігалася з часів неоліту до пізнього середньовіччя. Ці стосунки не завжди були антагоністичними - писемні, археологічні й етнографічні джерела свідчать і про торгівлю, і про шлюби, і про взаємне запозичення різноманітних технологій у ремеслах та сільському господарстві. Ці відносини відбилися й у мові. На індо-європейській мовній субстрат наклалися іранські, фіно-угорські, балтійські та тюрські елементи. Слов'янський же шар був настільки потужним, що його, можливо, теж слід розглядати як субстрат. Кожен народ у випадку відсутності двомовності або надавав нові назви, або, переосмислюючи, "підправляв" незрозуміле слово, пристосовуючи його під знайомий термін. Останнє, тобто контамінація, є найбільш поширеним явищем. Йдеться про невеликі географічні об'єкти - озера, болота, маленькі річки, пагорби, балки, урочища. Тепер дуже складно відшукати першооснову, первісне звучання і значення тієї чи іншої назви.

Ще однією особливістю, на думку дослідника, є розташування власне русел річок - між Сеймом і верхів'ями Сули та середніми течіями Псла і Ворскли пролягає суходол, яким можна рухатися без перетинання великих річок до верхів'їв Сіверського Донця і далі на Дон та Волгу. Саме тут у часи Київської Русі проходив відрізок транс'європейської магістралі Київ-Булгар [70], відомий з давньоруських літописів під назвою Поле [71]. Аналогічних доріг-суходолів на Лівобережжі Дніпра не існує, якщо не враховувати відомого Муравського шляху, що пролягав межиріччям басейнів Дніпра-Дону, фактично за околицями слов'янського світу.

І остання особливість цих земель, як стверджує В.Б.Звагельський, полягає в тому, що тут не відбувалося такого масового переселення або дозаселення населення, як на інших землях Лівобережжя України. Цієї місцевості майже не торкнулася експансія Литви та Польши - вона ще й досі має багато стародавніх топонімів. Певні архаїчні риси зберігаються і в лексиці місцевого населення, особливо в районі Путивля-Рильська.

Через Середнє Посейм'я проходила низка сухопутних і водних шляхів, що використовувалися з давніх часів. Це і згадуване Поле (пізніша назва - Бакаїв шлях, його відгалуження на Рильськ та Курськ - Свинна дорога), і дороги з Новгород-Сіверського на Путивль, і з Путивля на Курськ, і велика Лосицька з Північного Кавказу через Середню Ворсклу до Путивля, і Велика Гонна Московська (деякі з них згадуються і у монографії Д.І.Багалія «Історія Слобідської України»). Всі вони відомі під різними назвами з часів Київської Русі, а використовувалися, очевидно, з давнини. Надзвичайно важливе, а часто і головне значення мало пересування річками: зазвичай водою, а взимку - льодом.

Треба враховувати, що до дромонімів регіону в першу чергу слід віднести іменники з коренями *гост-* (*гощ, гоща, гущ, густ, хуст*), тобто гість, купець, місце, пов'язане з торгом, перевалочний пункт, місце зупинки каравану і т.інш., та з коренями *лаз-* (*лоз, лос, лас, лес*), тобто перелаз, брід, переправа. Також вживалися зрозумілі і сьогодні назви з коренями *ход-/хот-*, *пут-*, *біг-/бег-*, *тор-* та інші.

Назва головного у старі часи міста регіону *Путивль* прямо вказує на наявність дороги, шляху, магістралі й десятки разів згадується у писемних джерелах, починаючи з XII ст. Іменник *путь, путій* у XI-XII ст. часто вживався й у значенні "військовий похід". Переважна більшість дослідників, зокрема В.П.Нерознак і А.П.Корепанова [72], виводять назву міста або від антропоніма, імені якогось Путяти, Пустомисла, або від місцевого ручая Путивлька, який є настільки маленьким, що, без сумніву, його назва є вторинною. З таким самим коренем існують ще кілька назв: дорога з

Новгорода-Сіверського на Путивль переходила Десну у с.*Путивськ* (Путимський/Путивльський, пізніше відомий під назвою Пирогівський, перевоз, як стверджує О.Русина, відомий з середини XVI ст. [73]); у самому Новгороді-Сіверському спуск до Десни теж зветься *Путивськ*.

Одна з давніх доріг з Новгород-Сіверського на Путивль проходила через Глухів, перетинаючи Клевень біля впадіння р.Мариця нижче с.Волокитино через “*Великий Клевенський перевіз*”. Тут у XVII ст. існувала Путивльська застава, що у документах, опублікованих П.Кулаковським, фігурує як “застава на Волокитиних Ростанях” [74], тобто на роздоріжжі - місці, де розходяться, пересікаються шляхи.

Одним з найбільш поширених дромонімів Середнього Лівобережжя Дніпра. Є іменники з коренем *-лоз/лаз*. Лексеми з цим коренем зустрічаються вже у найдавніших наших писемних пам’ятках і були поширеними на всьому слов’янському мовному середовищі. Означає дію - лізти, переповзати, тобто рухатися обережно, плавно, гнучко, повільно. Звідси і річкові кущі-*лози*, і, вірогідно, низовина, як правило біля води, - луг (давньоруське *лоуз*), і баня з драбиною - *лазня*, і навіть степовий удав - *полоз* і т.інш. Раніше іменник *лаз-перелаз*, як стверджує дослідник, означав *брід* - місце, де річку “*лазили*”, переходили, на відміну від *перевоза*, де її перетинали поромами.

Місцеве населення переважно користувалося човнами і мостами, а от непрошені гості, намагаючись напасти зненацька, проривалися, форсуючи річки бродом. Тому є численні свідчення XVI-XVII ст. про руйнування нашими предками своїх мостів на Ворсклі, а на Середньому Сеймі джерела фіксують більше десяти перелазів та перевозів за повної відсутності мостів.

Після активного освоєння цих земель, влаштування доріг з заставами, ямами, митницями, стаціонарними мостами, що відбувалося наприкінці XVII ст., перелази втрачають своє значення, а сам термін зазнає контамінації, переосмислюється і за логікою народної термінології часто перетворюється у більш знайомі і зрозумілі назви, переважно пов’язані з лісом, лозою, лисицею. Маємо десятки топонімів *ліскі, перелісок, залісся, лозище, лаські*.

Яскраві зразки народної номінації можна зустріти біля с.Іоніно (Глухівський р-н Сумської обл.), де два поля називаються Велика Железівщина. Між ними проходить канава, колись наповнена водою. Зрозуміло, що кожне з цих полів відносно одне одного знаходилося *за лазом*. Легко моделюється схема - *залазом, залазовщина*, яка на російськомовному тлі перетворюється на *железовщину*, а потім вже українською звучить як місце, пов'язане з металом, залізом.

Майже тотожну картину спостерігаємо з назвою с.Залізняк (Краснопільський р-н Сумської обл.), що російською звучить Железняк. Тут навіть шукали залізо або витлумачували назву як, мовляв, село, що знаходиться за лісом.

Отже виявити, де “за лісом” криється колишній *лаз*, - складне завдання. Тут знову-таки треба виходити з кількох аспектів. Зупинимось на них.

Перший - звертати увагу на дійсну наявність або відсутність лісів. Виглядає дивним для цих земель, вкритих величезними лісовими масивами (а в давнину їх було значно більше), коли десь неподалік річки, оточеної тими самими лісами, раптом трапляється назва *лісок* або, що ще більш дивно, - *перелісок*.

Другий - треба враховувати топонімічний контекст: наявність десь поблизу синонімів або інших дромонімів.

Третій - географічні реалії: наявність бродів, мостів, доріг, стародавніх поселень.

І четвертий - фонетичний аспект, коли для певної групи населення характерні діалектні особливості, зокрема фонетичні, які заважають точному звучанню терміна.

Наведемо кілька прикладів. В окремих місцевостях Подесення, зокрема, на Новгород-Сіверщині, Кролевеччині, Глухівщині, Путивльщині і Конотопщині, спостерігається виразна зміна звука *о* на *у* навіть в односкладових словах, тобто під наголосом: *кінь/конь* - *кунь*, *міст/мост* - *муст*. Окрім цього, загальним для всього слов'янського мовного середовища

є чергування приголосних *с/з/ж, х/г, ст/щ* і т.інш. Тому під час складання карт (і старих, і сучасних) і розмов з місцевими жителями при подальших записах можуть бути неточності. Це повною мірою є актуальним і для інших топонімів, зокрема і для дромонімів з коренем *гост-*, що теж часто перетворюються на *гусинців, гусятниць, гусок* і навіть *хусток*.

Отже, про так звані “*лозові*” топоніми, що дали назву великій дорозі і всьому великому регіону від Посеймя до Середнього Подонцов’я, який колись називали *Лозьєм*. Звідси нижче, тобто південніше, назва відомого Залозного шляху. Авторами проведені польові дослідження з використанням широковідомих і офіційні назв, місцевих географічних термінів, мікротопонімів, зібраних і опублікованих Є.О.Черепановою у роботі «Мікротопонимия Черниговско-Сумского Полесья» [75].

За даними І.Д.Беляєва, опублікованими у роботі «О сторожевой, станичной и полевой службе на польской украине Московского государства, до царя Алексея Михайловича» у 1846 р., а також нових досліджень В.Б.Звагельського, *Лосицька (Лозицька)* дорога з південного сходу виходила до Сейму у місці впадіння у нього р.Вир [76, 77]. Околиця смт.Ворожба, що поруч, й нині у місцевих жителів зветься *Караван*, неподалік с.*Атинське* (дуже вірогідно - Гатинське - від гатити, гатка), частина якого зветься *Лісний (Лесной) Прогін*.

Далі шлях йшов через Дороголівський перевоз на Путивль, а його відгалуження - через Карижський перевоз (відомий з XVI ст. [78]) на Рильськ. Біля Карижу і нині існує болото *Гусинець*, а під Рильськом у XVII ст., за даними А.Г.Слюсарського, була *Гостинна* сотня [79].

Дороголив, Драголив (нині с.Волинцеве Путивльського р-ну Сумської обл.). Назва, як з’ясував І.І.Беляєв, зустрічається з XVI ст. [80]. Етимологія досить прозора, відповідає реаліям - дорога, що проходить через лив, ливи - низьке наводнене місце. Пойма Сейму з протоками, старицями, верхів’ями р.Горна сягає тут інколи 10 км. До річі, вірогідно існувало й інше розуміння

назви - від дрігва, дрига - болото, низовина. Етимологічно обидва терміни (дорога та дрига) пов'язані.

Переправившись у Дороголиві через Сейм, натрапляємо на низку красномовних мікротопонімів: біля с.Линово - ліс *Вилазний* та поле *Заложино*; між сс.Линово та Бояро-*Лежачі* - торфяне болото Перша *Лаза*, а на початку ХХ ст. тут був х.*Лозовий*; там само, але через Сейм, - с.Попово-*Лежачі*. Характерно, що в с.Линово пам'ятають дорогу *Золота Канава*, а навпроти, через Сейм, у с.Рижівка протікає невеличка річка Золота Струя, притока Сейму.

На самому Сеймі існували ще кілька переправ: Мокошевичі (Мокшевицький, Мокошевицький перевоз), На Розсохах, Зимов'є, Білі Береги, Пневицька, Кориж, Бунякинська, що згадуються з 1571 р. - всі вони досить надійно локалізовані [81]. Переправи Пневицьк та Кориж функціонували досить активно і пізніше - їх часто використовували для транспортування "заповідних" товарів. Про це свідчать матеріали, опубліковані у першому томі видання «Воссоединение Украины с Россией. Документы и материалы в трех томах. Том I. 1620-1647 годы» [82].

Окремі згадки про переправи були знайдені П.Кулаковським серед литовсько-польських архівів. Так, у монографії «Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої. 1618-1648» дослідник згадує переправи біля Нових Млинів та Любитового (відомі з середини ХVІІ ст. [83]), біля с.Камінь (згадується під 1669 р.) та с.Мутин (Мутинський перелаз згадується під 1648 р.), а також ті, що активно використовувалися ще з ХVІ ст., про що мова йшла вище. Зокрема, автор зупиняється на перевозах: Мокшевицький (Мошевицький, Мокошевицький) - знаходився за 10 верств від Путивля на шляху з Ромен до Путивля. Перевіз був казенним (державним); тут постійно знаходилася путивльська застава. Саме цим перевозом готувався переправлятися О.Пісочинський з військом під час походу на Путивль у травні 1633 р. З собою військо везло з десятків човнів для забезпечення переправи. До цього ж перевозу вийшли у 1638 р. з Гадяча й Зінькова

переможені шляхетсько-урядовими військами козаки. На ньому ж з'явилися на початку червня 1648 р. близько ста шляхтичів зі своїми сім'ями на чолі з Матвієм Сачком та Рафаїлом Сіножацьким і розповіли про насильницькі дії козаків і татар щодо шляхти та євреїв.

Далі П.Кулаковський припускає, що західніше Мокшевицького перевозу знаходився перевіз біля Білих Берегів. До цього перевозу вийшли у травні 1633 р. козаки на чолі з козацьким гетьманом Дорошем Кучковичем для проведення облоги Путивля. Охорона перевозу забезпечувалося заставою з Путивля. У березні 1652 р. і цієї застави у Путивлі надійшла інформація про прихід до перевозу близько двох тисяч козаків з дружинами й дітьми на чолі з чернігівським полковником Іваном Дзіковським з метою переселитися у Московську державу [84].

Досліджуючи перевози через Сейм, автор знайшов ще один казенний (державний), який відкривав дорогу з степової частини Задніпров'я у бік Рильська і, меншою мірою, Путивля, і знаходився навпроти с.Кариж, східніше від місця впадіння Виру до Сейму. Від назви села, поруч з яким знаходився, він називався Каризьким. Перевіз був влаштований незадовго до 1618 р. Звідси зручно було проходити на Рильськ. Саме через цей перевіз дворяни і діти боярські, що виїхали після 1618 р. з Новгород-Сіверського уїзду і відбували у Рильську ратну службу, їздили у свої помістя. За чолобитною цар у 1630 р. звільнив їх від сплати мита за користування збори з цього перевозу находили лише до Рильська, на що скаржилися путивльські воєводи Василь Теренін та Сергій Собакін у серпні 1621 р. у Москву. За їх інформацією, рильський воєвода Яків Дашков посилав у "Литву" торгових людей через цей перевіз, оминаючи Путивль. Далі вони направлялися польовими дорогами на Піщаний брід. Каризький перевіз, за відомостями московських вихідців з полону, планували використати О.Пісочинський та козаки під час походу у травні 1633 р. для руху на Рильськ. Також через цей перевіз військові підрозділи князя Я.Вишневецького та Л.Жулкевського

повернулися на Задніпров'я після невдалої облоги Севська у березні 1634 р. [85].

Найближчим до путивльських перевозів через Сейм у межах Речі Посполитої був перевіз біля с.Камінь. Перша відома документальна згадка про цей перевіз датована березнем 1669 р., коли право на володіння цим перевозом належало Глухівському Петропавлівському монастиреві. Перевозом, ймовірно, користувалися нерегулярно. Керівництво монастиря, як випливає з джерел, заборонило користуватися цим перевозом з метою максимально можливого отримання прибутків із Мутинського перевозу, теж належного монастиреві. Перевіз під Каменем, втім, мав тенденцію до періодичного відновлення. У вересні 1707 р. І. Мазепа своїм універсалом заборонив утримувати цей перевіз (він називається в універсалі ново заснованим) на тій підставі, що він приносив значний збиток Мутинському перевозу і відповідно Петропавлівському монастиреві [86].

Таким чином, деякі перевози і переправи, які використовувалися ще з XV – XVI ст., а можливо і раніше, не втратили своєї актуальності й у наступні віки. Нові історико-географічні реалії призвели до створення нових шляхів комунікацій, що відіграли, на думку дослідників, важливу ролі у соціально-економічному і політичному житті регіону.

3.6 Дромоніми Середнього Посейм'я як історико-географічне джерело

Спираючись на історико-географічні реалії, а також новітні дослідження інших авторів і вивчаючи особливості водних комунікацій у Посеймі, ми знайшли цікаві пояснення численних дромонімів, виявлених на правій притоці Сейму - р.Клевень з притоками. Біля самих верхів є с.*Ходуня*, неподалік - с.*Сопич*, поруч з яким - болото *Станова Лоза*, у с.*Лужки* - балка *Ходуня*, біля с.*Ястребщина* - дорога *Залозний Шлях* і болото *Лози*, неподалік - с.*Бігоща (Бєгоща)*, біля с.*Студенок* - ліс *Обхожа*, північніше Глухова біля

с.Береза - низовина *Лозки* та біля с.Годуновка - поле *Лозки*, у с.*Полошки* частина села має назву *Лози*, поруч с.*Обложки* є ліс *Полоски*, біля с.Некрасове - пасовище *Пристань*, біля с.Іоніно - поле Мала *Железовщина* і урочище Велика *Железовщина*, неподалік, біля с.Сваркове, - низина *Постовна* і поруч, у с.Черлене, - поле *Перехресне*, біля с.Уздиця - ліс *Лоза* і поле *Залозовщина*, біля с.Вікторове - *Пристань*, біля с.Баничи - ліс *Лазина*, неподалік - с.*Ходіно*, між сс.Вегерівка і Котово, - урочище Попов *Ложок*.

Праву притока Клевені р.Ворголка складається з трьох частин: від с.Ярославець до с.Зазірки - р.Медведка, від Зазірок до с.Воргол - р.Ворголка, від Воргола до с.Литвиновичі - р.Стрижень. Верхів'я Медведки між сс.Тулиголово та Ярославець знаходяться в низині, звідки бере початок і р.Реть (басейн Десни). Околиця с.Тулиголово зветься *Самобродівський Шлях*, біля с.Ярославець - ліс *Переїзний*, біля с.Зазірки - ліс *Переліски (Перелескі)*.

Біля деревні Стрельники був перелаз через Клевень, що згадується у документах, датованих травнем 1631 р. Вони були виявлені П.Кулаковським і оприлюднені у відомій монографії [87].

Продовжуючи дослідження стародавніх бродів і перелазів у Посеймі, В.Б.Звагельський досліджує інший рукав Клевені - р.Звань (стара назва - р.Земань), що впадає у Сейм. Тут існував вже згадуваний перевоз Зимов'є. Дуже вірогідно, що ця назва походить від іменника зима: назви переправ, що переважно функціонували взимку, називалися зимники. Вище по Сейму від цього перевозу на 5 км, біля с.Красне теж існував відомий з XVI ст. перевоз Білі Береги - назва одноіменного хутора фіксувалася ще на початку XX ст. Нині невеличке озеро на протилежному березі у луці Сейму має назву *Перетор*, тобто перехід через тор – дорогу [88].

Велику кількість дромонімів було виявлено автором і на лівому березі Сейму.

Ліва притока Сейму р.*Снагость* - від індоєвропейського (навіть - індоіранського) *сна* - текти, пливти та *-гост*, тобто місце, де дорога-гостинець перетинала річку.

Притока Снагості р.*Водолага* - зовсім прозорий слов'янський дромонім, майже синонімічний попередньому, - місце, де через воду перелазили, тобто переправлялися бродом.

Інша притока Снагості, що тече поруч, - р.*Мужиця* (сучасний варіант - Мужева, стара назва, зафіксована з XVI ст., - *Межева, Межевская* струга), що означає - межа, кордон, границя певної території.

При впадінні Снагості у Сейм, біля р.Реут існував *Гусин* брід (перші писемні згадки, за інформацією О.І.Ященка, відносяться до 1487 р. [89]). Тут же існував відомий з XVI ст. Пневицький перевоз. Назва останнього досить темна (поруч, на правому березі Сейму, підвищення - гора Кєневицька).

Верхів'я Снагості з притоками зовсім близько підходять до верхів'їв правих притоків Псла - тут знаходиться найбільш вузький прохід між басейнами Сейму та Псла - суходол-вододіл, яким пролягав уже згадуваний давній шлях Поле або Бакаїв шлях. Це і обумовило наявність гнізда характерних назв-дромонімів: Снагость, Водолага, Мужиця. Тут же, якщо рухатися з півночі або з північного сходу, починалися землі власне Русі, Русі малої.

Конотоп - конотопами в давнину називали проторені шляхи, від *-коть/кінь* та *-топ* - топати, рухатися, стучати. Дромонім зовсім прозорий, дуже вірогідно, давнього слов'янського походження, принаймні часів Київської Русі. На території міста виявлено кілька археологічних об'єктів, у тому числі два давньоруські городища. Розташований Конотоп на р.Єзуч, в яку впадала р.*Конотоп* (*Конотопи*).

Під Конотопом, біля с.Соснівка на р.Куколка у XVII ст. існувало урочище *Перелазка*. Неподалік - с.*Торговиця* (волесть Торговиця відома з XV ст.). Ця місцевість теж є найбільш вузьким місцем, суходолом-межиріччям басейнів Сейму-Сули - верхів'я їхніх притоків (рр.Куколка та Ромен)

починаються в одній низовині, де знаходиться низка археологічних пам'яток різних культур і, зокрема, городище давньоруського міста Глібль (Глебль). Неподалік - вже згадуваний вище х.*Путивець*.

Поруч з с.Вязове - урочища *Мостище*, *Лескове болото*, *Розпуття*, ближче до с.Бочечки - *Лозово* та *Лозівка*. На околиці с.Гирявка (нині с.Шевченкове Конотопського р-ну Сумської обл.) був х.*Путивськ* (*Путивський*); у с.Бочечки (Конотопський р-н) є *Путянські* шлях та ліс. Неподалік знаходиться давньоруське городище Кросна з великим селищем. (До речі, назви сс.Вязове і Дубов'язівка вірогідно походять не від дерев, а від гідроніма Єзуч, що в свою чергу походить від *єзів* - загородок на річці для ловлі риби.)

Якось частина назв, на нашу думку, може не бути дромонімами - невеличка роща, колок на островці посеред озера чи болота може отримати назву лісок (від - *ліс*), або заплава уся може бути вкрита лозами, кущами, а на береговому підвищенні рости великий дубовий або сосновий бір. Певний відсоток назв може бути занесеним переселенцями з іншої території і не відповідати місцевим природним особливостям. Але коли термін непоодинокий, а є частиною цілого комплексу, де наявні і синоніми та інші дромоніми з різними коренями, коли всі вони прив'язані до географічних реалій (річок, боліт, природніх бродів), то така ситуація переконує. Наприклад, маємо на досить локальній території рр.Снагость, Водолага, Мужеця, неподалік - Гусин брід (колишній Пневицький перевоз). Всі вони знаходяться на трасі великої магістралі - Поля.

ВИСНОВКИ

В результаті проведеного дослідження було вперше у вітчизняній історіографії здійснено аналіз наявних писемних джерел з позиції історико-географічного чинника, встановлено десятки назв географічних об'єктів, пов'язаних із стародавніми шляхами та переправами.

Отже, можемо дійти висновку, що середні Посеймя та Подонцов'я та південь Лівобережної України зберігають велику кількість топонімів, пов'язаних із шляхами. Більшість з них використовувалася з давніх, ще дослов'янських часів. Переважна кількість назв дійшла до нас зі слов'янськими назвами або у первинній формі, або діставши цю форму внаслідок кількоступеневої контамінації іншомовних лексем. В даному ж випадку важливо те, що така концентрація достатньо точно локалізованих дромонімів відкриває реальну можливість нанесення на карту старих водних і сухопутних шляхів. Але ця проблема не вирішена і потребує подальших досліджень.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Суботін Л.В., Черняков І.Т. Новотроянівський скарб та питання обміну металом в добу пізньої бронзи // Археологія. - 1982. - Вип. 39. – С.20-21.
2. Отрощенко В.В. Белозерская культура // Березанская С.С., Отрощенко В.В., Чередниченко Н.Н., Шарафутдинова И.Н. Культуры эпохи бронзы на территории Украины. - К., 1986. – С.147.
3. Граков Б.М. Чи мала Ольвія торгівельні зносини з Поволжям і Приураллям в архаїчну та класичну епохи? // Археологія. - 1947. - №1. – 23-37.
4. Там же. – С.36-37.
5. Онайко Н.А. Античный импорт в Приднепровье и Побужье в VI – III вв. до н. э. // Свод археологических источников. 1970. Вып. Д1-27. – С.51-54.
6. Островерхов А.С. Экономические связи Ольвии, Березани и Ягорлыцкого поселения со Скифией (VII – середина V в. до н. э.): Автореф. дис. ...канд.ист.наук: 07.00.06. К., 1978. – С.21-22; Он же. Ольвия и торговые пути Скифии // Древности Северо-Западного Причерноморья. - К., 1981. – С.84-94; Шилик К.К. Транспортные пути античного Северного Причерноморья // Материалы II Всесоюзного симпозиума по древней истории Причерноморья в эпоху Великой греческой колонизации (VII – V вв. до н. э.). - Тбилиси, 1979. – С.88.
7. Орлов А.С. Переводные повести феодальной Руси и Московского государства XII – XVII вв. - Л., 1934. - с.6-13; Мещерский Н.А. История Иудейской войны Иосифа Флавия в древнерусском переводе. - М.; Л. - 1958.
8. Нартов А. Иродота Аликарнасского повествования в девяти книгах. 1-3. - Спб., 1763 – 1764; Огинский А. Четвертая книга Иродотовой Истории, названная Мельпоменою. - Спб., 1819.

9. Чистякова Е. В. Русский историк А. И. Лызлов и его книга «Скифская история». – Вестник истории мировой литературы. – 1961. - №1. - С.117-119 (основна література по О.І.Лизлову: Старчевский А. Очерк литературы русской истории до Карамзина. - Спб., 1845; Семенов-Зусер С.А. Скифская проблема в отечественной науке. Опыт историографии скифов. - Ч. 1. - Харьков, 1947. - с.11, примеч.4).
10. Нейхардт А.А. Скифский рассказ Геродота в отечественной историографии. - Л., 1982. – С.7.
11. Там же. – С.97.
12. Артамонов М.И. Этногеография Скифии. – Л., 1972. - С.170.
13. Славин Л.М. Основные итоги исследования Ольвии за последние годы. – Доклады VI научной конференции Института археологии АН УССР. – К., 1953. – С.134.
14. Нейхардт А.А. Указ. соч. – С. 111.
15. Котляревский А. О погребальных обычаях славян. – М., 1868. – С.123.
16. Болтрик Ю.В. Сухопутные коммуникации Скифии // Советская археология. - №4. – 1990. – 34-35.
17. Шрамко Б.А. Бельское городище скифской эпохи (город Гелон). – К., 1987. – С.23.
18. Рибакон Б.А. Русские земли по карте Идриси 1154 года // Краткие сообщения о докладах и полевых исследованиях Института материальной культуры. - М., 1952. – Вып. 43. –
19. Коновалова И.Г. Восточная Европа в сочинении ал-Идриси. – М., 1999. – С. 119, 274.
20. Звагельський В.Б. Лосицька дорога // Сумська старовина. - 1999. - №№V-VI. - С. 37-53.
21. Ричка В.М. Формирование территории Киевской земли. – К., 1984. - С.14-15.
22. Насонов А.Н. «Русская земля» и образование территории Древнерусского государства. – М., 1951. – С.28-46.

23. Моця А.П., Халиков А.Х. Булгар-Киев. Пути – связи – судьбы. – К., 1997. – С.5, 12.
24. Звагельський В.Б. Про шлях Ігоря Сіверського. – Суми, 1999. – С.43.
25. Бутков П.Г. Нечто к Слову о полку Игореве // Вестник Европы. - 1821. - Ч.121. - №21.
26. Именной указатель // Энциклопедия «Слова о полку Игореве». – Т.5. – СПб., 1995. – 331.
27. Ляскоронский В.Г. Русские походы в степи в удельно-вечевое время и поход князя Витовта на татар в 1399 г. / Отдельный оттиск с Журнала Министерства Народного Просвещения. - СПб., 1907; Ляскоронский В.Г. Северские князья и половцы перед нашествием на Русь монголов // Сборник статей, посвященных Д.А.Корсакову. - Казань, 1912.
28. Сібільов М.В. Археологічні пам'ятки на Дінці в зв'язку з походами Володимира Мономаха та Ігоря Сіверського // Археологія. – 1950. – Т.4. – С.102-113.
29. Кудряшов К.В. Половецкая степь. – М., 1948. – 111, 117
30. Сидоренко О. Залозний шлях // Малий словник історії України. – К., 1997.
31. Пришляк В.В. Залозний шлях, Залозник // Енциклопедія історії України: В 5 т. – К., 2005. – Т. 3. – С. 244.
32. Звагельський В.Б. Лозие в «Слове о полку Игореве» и Лосицкая дорога // Труды Государственного Эрмитажа: [Т.] 46: Архитектура и археология Древней Руси. – СПб., 2009. – С.112-117.
33. Книга Большому Чертежу - М., 1950 – С.59 – 69.
34. Багалій Д.І. Історія Слобідської України. – Х.: Основа, 1990. - 256 с., іл.
35. Загоровский В.П. Изюмская черта. – Воронеж, 1980. – С.7-11.
36. Стецюк К.І. Народні рухи на Лівобережній і Слобідській Україні в 50-х – 70-х роках XVII ст. – К., 1976. – С.306.

37. Слюсарський А.Г. Соціально-економічне розвиток Слобожанщини XVII-XVIII вв. - Х., 1964. - С.73.
38. Беляев И. О сторожевой, станичной и полевой службе на Польской Украине Московского государства, до царя Алексея Михайловича // Чтения в Императорском обществе истории и древностей Российских. - М., 1846. - №4. - С.54-55.
39. Беляев И. Указ. соч. - Источники. - С.61.
40. Там же.
41. КБЧ. - С.62,71.
42. Филарет (Гумилевский). Историко-статистическое описание Харьковской епархии. - Отд. IV (далее - ИСОХЕ-4). - Х., 1858. - С.45.
43. Описи Харківського намісництва кінця XVIII ст. - К.: Наукова думка, 1991. - С.39.
44. ИСОХЕ-4. - С.89,91.
45. Карта Чугуївського повіту // Описи Харківського намісництва кінця XVIII ст. - Кольорова вклейка між сс.32-33.
46. ИСОХЕ-4. - С.196.
47. Беляев И. Указ. соч. - Источники. - С.19.
48. КБЧ. - С.74, інша редакція КБЧ - "Букин". - Там же.
49. ИСОХЕ-4. - С.138.
50. Там же.
51. Филарет (Гумилевский). Историко-статистическое описание Харьковской епархии. - Отд. V (далее - ИСОХЕ-5). - Х., 1858. - С.77.
52. ИСОХЕ-4. - С.134.
53. КБЧ. - С.72, 74.
54. Беляев И. Указ. соч. - С.13, 35; Источники: с.7, 38.
55. ИСОХЕ-5. - С.73.
56. Там же. - С.74.
57. ИСОХЕ-5. - С.76.
58. Там же. - С.77.

59. Там же. - С.89.
60. ИСОХЕ-5. - С.101.
61. КБЧ. - С.72.
62. ИСОХЕ-4. - С.138.
63. Там же. - С.117.
64. Там же. - С.292, 305, 309.
65. Акты Московского государства. Разрядный приказ. Московский стол // Акты Московского государства, издаваемые императорскою академиею наук. Под редакциею Н.А.Попова. – Том I . – СПб., 1890. - С. IV-V.
66. Звагельський В.Б. Стародавні переправи Середнього Сейму // Сумська старовина. - №№III-IV. - 1998. - С.49-51.
67. Він же. Про стародавні шляхи Середнього Посейм'я // Путивльський краєзнавчий збірник. - Вип.1. - Суми, 2004. - С.18-25.
68. Він же. До питання локалізації “Поля” південно-східної Русі за письмовими джерелами // Проблеми ранньослов'янської і давньоруської археології Посейм'я. Мат. наук. конф. - Білопілья, 1995. - С.52-55.
69. Він же. Лосицька дорога // Сумська старовина. - №№V-VI. - 1999. - С.37-53.
70. Моця А.П., Халиков А.Х. Булгар-Києв. Пути – зв'язи – судьбы. – К., 1997. – С.5, 12.
71. Звагельський В.Б. До питання локалізації “Поля” південно-східної Русі за письмовими джерелами // Проблеми ранньослов'янської і давньоруської археології Посейм'я. Мат. наук. конф. – Білопілья, 1994. – С.52-55.
72. Нерознак В.П. Названия древнерусских городов. - М., 1983. - С.144-145; [Корепанова А.П.] Путивль // Етимологічний словник літописних географічних назв Південної Русі. - К., 1985. - С.112.

73. Русина О. Грамоти Новгород-Сіверському Спасо-Преображенському монастирю (у копіях севського походження) // Український археографічний щорічник. - К., 1993. - Вип.2. - С.144.
74. Кулаковський П. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої (1618-1648). - К., 2006. - С.45.
75. Черепанова Е.А. Микротопонимия Черниговско-Сумского Полесья.- Сумы, 1984.
76. Беляев И. О сторожевой, станичной и полевой службе на польской украине Московского государства, до царя Алексея Михайловича // Чтения в Императорском обществе истории и древностей российских при Московском университете. - М., 1846. - №4. - С.57. Источники: С.18, 20.
77. Звагельський В.Б. Лосицька дорога. - С.43.
78. Беляев И. Указ. соч. - С.57.
79. Слюсарский А.Г. Социально-экономическое развитие Слобожанщины. XVII-XVIII вв. - Харьков, 1964. - С.142.
80. Беляев И. Указ. соч. - С.21.
81. Звагельський В.Б. Стародані переправи Середнього Сейму. - С.49-51.
82. Воссоединение Украины с Россией. Документы и материалы в трех томах. Том I. 1620-1647 годы. - М., 1953. - С.17-18.
83. Кулаковський П. Вказ. праця. - С.25.
84. Там само.
85. Там само. – С.24.
86. Там само. – С.45.
87. Там само.
88. Звагельський В.Б. Стародані переправи Середнього Сейму. - С.52.
89. Яценко А.И. Микротопонимы Посемья, образованные от терминов антропогенного ландшафта // Вопросы географии. Сборник 110. Топонимика на службе географии. - М., 1979. - С.63.

19. Звагельський В.Б. Стародані переправи Середнього Сейму. - С.49-51.

20. Воссоединение Украины с Россией. Документы и материалы в трех томах. Том I. 1620-1647 годы. - М., 1953. - С.17-18.

21. Кулаковський П. Вказ. праця. - С.25.

22. Там само.

23. Там само. – С.24.

24. Там само. – С.45.

25. Там само.

26. Звагельський В.Б.

27. *Яценко А.И.* Микротопоними Посемья, образованные от терминов антропогенного ландшафта // Вопросы географии. Сборник 110. Топонимика на службе географии. - М., 1979. - С.63.

1. Тихомиров М.Н. Древнерусские города. – М., 1959. – С.286, 296-297; Рычка В.М. Формирование территории Киевской земли (IX - первая треть XII в.). – К., 1988. – С.14.
- 2.
4. Рычка В.М. Указ. соч. – С.74.
5. Шабульдо Ф.М. Земли юго-западной Руси в составе Великого княжества Литовского. – К., 1987. – С.83.
6. Там же. – С.75.
7. Кулаковський П. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої (1618-1648): Наукове видання. – К: Темпора, 2006. – 496 с. – С.247.
8. Там само. – С.253-310.
9. Багалій Д.І. Історія Слобідської України. – Харків, 1993. – 256 с. – С.20-21.
10. Там само. – С.22.
11. Там само. – С.42.
12. Антонов А.Л., Маслійчук В.Л., Парамонов А.Ф. Історія Харківського городского самоуправлення 1654-1917 гг. – Харків, 2004. – 192 с. – С.19.
13. Багалій Д.І. Історія Слобідської України... – С.25.
14. Там само. – С.28.
15. Антонов А.Л., Маслійчук В.Л., Парамонов А.Ф. Указ. соч. – С.20-21; Багалей Д.И. Материалы для истории колонизации и быта степной окраины Московского государства (Харьковской и отчасти Курской и Воронежской губернии) в XVI-XVIII ст., собранные в разных архивах и редактированные Д.И.Багалеем. – Т.1. - Х., 1886. – С.21.
16. Багалій Д.І. Історія Слобідської України... – С.38.
17. Там само. – С.43-44.
18. Кулаковський П. Вказ. праця. – С.8-9.
19. Теличенко И.В. Сословные нужды и желания малороссиян в эпоху екатерининской комиссии. – К.: Киевская старина, 1891. – 179 с.

20. Гамбург М. Магістратські і ратушні суди у самоврядуванні міст України-Гетьманщини XVII-XVIII століть // Право України. – 2000. - №4. – С.111.
21. Багалій Д.І. Історія Слобідської України... – С.64.
22. Там само. – С.69.
23. Там само. – С.70.
24. Там само. – С.71-72.
25. Антонов А.Л., Маслийчук В.Л., Парамонов А.Ф. Указ. соч. – С.29-30.
26. Там само. – С.31-32.
27. Там само. – С.36-37.
28. Лицоева Е.В. Таможенное дело Гетманщины во второй половине XVII в. // Вісник Луганського державного педагогічного університету імені Тараса Шевченка. – №6. – 2003. – С.229-237.
29. Акты Юго-Западной России. – СПб., 1878. – Т.10. – С.449.
30. Горобець В.М. Присмерк Гетьманщини: Україна в роки реформ Петра I. – К., 1990. – С.243.
31. Ліцоева О.В. Митна політика Гетьманщини в першій половині XVIII ст. // Вісник Луганського державного педагогічного університету імені Тараса Шевченка. – №6. – 2003. – С.237-243.
32. *Слюсарський А.Г.* Социально-экономическое развитие Слобожанщины XVII-XVIII вв. - Х., 1964. - С.73.
33. *Беляев И.* О сторожевой, станичной и полевой службе на Польской Украине Московского государства, до царя Алексея Михайловича // Чтения в Императорском обществе истории и древностей Российских. - М., 1846. - №4. - С.54-55.
34. Беляев И. Указ. соч. - Источники. - С.61.
35. Там же.
36. КБЧ. - С.62,71.
37. ИСОХЕ-4. - С.45.

Описи Харківського намісництва кінця XVIII ст. - К.: Наукова думка, 1991. - С.39.

1. 20 ИСОХЕ-4. - С.89,91.

21 Карта Чугуївського повіту // Описи Харківського намісництва кінця XVIII ст. - Кольорова вклейка між сс.32-33.

26 ИСОХЕ-4. - С.196.

28 *Беляев И.* Указ. соч. - Источники. - С.19.

38 КБЧ. - С.74, інша редакція КБЧ - “*Букин*”. - Там же.

39 ИСОХЕ-4. - С.138.

40 Там же.

41 Филарет (Гумилевский). Историко-статистическое описание Харьковской епархии. - Отд. V (далее - ИСОХЕ-5). - Х., 1858. - С.77.

42 ИСОХЕ-4. - С.134.

43 КБЧ. - С.72, 74.

44 *Беляев И.* Указ. соч. - С.13, 35; Источники: с.7, 38.

45 ИСОХЕ-5. - С.73.

46 Там же. - С.74.

47 ИСОХЕ-5. - С.76.

48 Там же. - С.77.

49 Там же. - С.89.

54 ИСОХЕ-5. - С.101.

70 КБЧ. - С.72.

71 ИСОХЕ-4. - С.138.

73 Там же. - С.117.

77 Там же. - С.292, 305,309.

До питання локалізації “Поля” південно-східної Русі за письмовими джерелами // Проблеми ранньослов’янської і

давньоруської археології Посейм'я. Мат. наук. конф. - Білопілля, 1995. - С.52-55.

Беляев И. О сторожевой, станичной и полевой службе на польской украине Московского государства, до царя Алексей Михайловича // Чтения в императорском обществе истории и древностей российских при Московском университете. – М., 1846. - №4. – С.1-60; Источники 1-86.

Акты Московского государства. Разрядный приказ. Московский стол // Акты Московского государства, издаваемые императорскою академиею наук. Под редакциею Н.А.Попова. – Том I. – СПб., 1890. - С.12-29.

Там же. – С.IV-V.

Сібільов М.В. Археологічні пам'ятки на Дінці в зв'язку з походами Володимира Мономаха та Ігоря Сіверського // Археологія. – 1950. – Т.4. – С.102-113.

Книга Большому Чертежу, М., Изд-во АН СССР, 1950, стр. 59 – 69; Д. И. Багaley. Очерки из истории колонизации..., стр. 20 – 29; Его же. Історія Слободської України, см. приложенные карты.

Книга Большому Чертежу, стр. 69 – 77; Д.И. Багaley. Очерки из истории колонизации..., стр. 21 – 23; Материалы для истории колонизации и быта..., т. I, стр. 1 – 4.

Сборник русского исторического общества, т. 41, СПб., 1884, стр. 52, 53, 79, 147.

4. Звагельський В.Б. Стародавні переправи Середнього Сейму // Сумська старовина. - №№III-IV. - 1998. - С.49-51.

5. Звагельський В.Б. Про стародавні шляхи Середнього Посейм'я // Путивльський краєзнавчий збірник. - Вип.1. - Суми, 2004. - С.18-25.
6. Звагельський В.Б. До питання локалізації "Поля" південно-східної Русі за письмовими джерелами // Проблеми ранньослов'янської і давньоруської археології Посейм'я. Мат. наук. конф. - Білопілля, 1995. - С.52-55.
7. Звагельський В.Б. Лосицька дорога // Сумська старовина. - №№V-VI. - 1999. - С.37-53.
8. Моця А.П., Халиков А.Х. Булгар-Київ. Пути – зв'язи – судьби. – К., 1997. – С.5, 12.
9. Звагельський В.Б. До питання локалізації "Поля" південно-східної Русі за письмовими джерелами // Проблеми ранньослов'янської і давньоруської археології Посейм'я. Мат. наук. конф. – Білопілля, 1994. – С.52-55.
10. Нерознак В.П. Названия древнерусских городов. - М., 1983. - С.144-145; [Корепанова А.П.] Путивль // Етимологічний словник літописних географічних назв Південної Русі. - К., 1985. - С.112.
11. Русина О. Грамоти Новгород-Сіверському Спасо-Преображенському монастирю (у копіях севського походження) // Український археографічний щорічник. - К., 1993. - Вип.2. - С.144.
12. Кулаковський П. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої (1618-1648). - К., 2006. - С.45.
13. Черепанова Е.А. Микротопонимия Черниговско-Сумского Полесья.- Сумы, 1984.
14. Беляев И. О сторожевой, станичной и полевой службе на польской украине Московского государства, до царя Алексея Михайловича // Чтения в Императорском обществе истории и древностей российских при Московском университете. - М., 1846. - №4. - С.57. Источники: С.18, 20.
15. Звагельський В.Б. Лосицька дорога. - С.43.
16. Беляев И. Указ. соч. - С.57.

17. Слюсарский А.Г. Социально-экономическое развитие Слобожанщины. XVII-XVIII вв. - Харьков, 1964. - С.142.
18. Беляев И. Указ. соч. - С.21.

