

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.  
 E-ISSN: 2310-0028  
 2022. 17(2): 557-570  
 DOI: 10.13187/bg.2022.2.557

Journal homepage:  
<https://bg.cherkasgu.press>



## ARTICLES

**Regional Land Road System of Putivl Uyezd in the 17th century**

Sergey I. Degtyarev <sup>a, b, \*</sup>, Evgenij M. Osadchij <sup>c</sup>, Sholpan A. Zabikh <sup>d</sup>

<sup>a</sup> Sumy State University, Sumy, Ukraine

<sup>b</sup> Cherkas Global University, Washington, USA

<sup>c</sup> Institute of Applied Physics of the National Academy of Sciences of Ukraine, Sumy, Ukraine

<sup>d</sup> Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan

**Abstract**

The article deals with the formation and functioning of land routes in the southern part of the Putivl district (uyezd) in the 17th century. The authors analyzed a significant number of written and visual sources and proposed options for passing the routes of the roads known at that time. At the end of the 16th century, Putivl played an important role in organizing guard and border services on the border with uninhabited steppe areas of the Wild Field (Dike Pole). At that time, roads in the modern sense of the term did not exist in the region under study. The act documents stipulated the general direction of movement and indicated the places of crossings over the rivers.

In the middle of the 17th century, in the regions bordering the Polish-Lithuanian Commonwealth, several fortresses appeared, located far from the populated territories of Muscovy. Their lives were directly dependent on the supply of food and military supplies. At this time, the load on the old roads increases, and a primitive road network between these cities is being formed. These roads were not equipped with engineering and hydraulic structures, and their throughput and ease of movement remained at a primitive level.

The second half of the 17th century was marked by changes in the administrative structure of the region. Ukrainian settlers began to form a qualitatively new system of communications. The road network was improved, and cities and large villages made it possible to receive groups of merchants who came from remote regions. Fairs began to appear in these settlements, to which merchants from the Polish-Lithuanian Commonwealth, Lithuania and Hetman Ukraine came. The construction of a new road network allowed the cities of Sloboda Ukraine to quickly integrate into the economic trading model of Eastern Europe.

**Keywords:** Putivl uyezd, Muscovy, Sloboda Ukraine, Aleshnya, Okhtyrka, Sumy, land road network, armed conflict, war, XVII century.

**1. Введение**

Сухопутные торговые пути во все времена играли значительную роль в социальном и экономическом развитии народов и государств. С появлением трансконтинентальных путей появилась возможность не только торговать, но и обмениваться технологиями и научными знаниями. Наиболее известная магистраль – Великий шелковый путь – связывала Китай со странами Средней Азии, а ее отдельные ответвления достигали Крыма и Киева. Ее наиболее известной частью является

\* Corresponding author

E-mail addresses: [starsergo2014@gmail.com](mailto:starsergo2014@gmail.com) (S.I. Degtyarev)

дорога, связывавшая столицу Волжской Булгарии город Булгар со столицей Киевской Руси Киевом. Частично этот путь проходил через земли северян, населявших Днепровское Левобережье в IX–XI веках. Здесь на первое место выходила торговля, хотя этим же путем пользовались и посольства.

Появление протяженных сухопутных дорог иногда происходило и вследствие политических изменений. Князь Мстислав Удалой, ставший правителем в Чернигове в 1024 г., имел владения в Северном Причерноморье, что повлекло появление пути из Чернигова в Тмутаракань. Этот путь уникален тем, что проходил через два непримиримых мира – древнерусское княжество и степной участок, населенный кочевниками. В период феодальной раздробленности все большее значение приобретали региональные дороги, связывавшие княжества друг с другом. Такая ситуация благотворно влияла на развитие отдельных регионов, но создавала определенные помехи более протяженным путям сообщения. После завоевания монголами древнерусских княжеств прежняя система дорог была разрушена, а сохранившиеся перестали играть значительную роль в экономической жизни региона.

На территории Путивльского удельного княжества продолжала функционировать сухопутная дорога, связывавшая Киев с Путивлем. Но это было обусловлено, прежде всего, тем, что в Киеве правили князья из путивльской династии. Окончательный упадок путей сообщения на землях Днепровского Левобережья связан с Северскими войнами, которые велись в конце XV – начале XVI веков. По результатам мирных соглашений территория Путивльского уезда оказалась в составе Московского княжества, и тогда начинается формирование новой системы путей сообщения, где ключевую роль стал играть Путивль как юго-западные ворота Московии. С этого времени появляется региональная система сухопутных дорог, позволявшая оперативно реагировать на военные угрозы, но практически не имевшая экономического значения. Дорожная сеть северной, более населенной части Путивльского уезда нами уже анализировалась, а вот южная часть остается практически не изученной.

## 2. Материалы и методы

Источниковая база данного исследования опирается в первую очередь на данные изобразительных источников: фиксационных чертежей и карт, а также дополняется письменными источниками. Наиболее ранние чертежи были созданы в конце XVII – первой половине XVIII веков.

Первая попытка отобразить южную часть Путивльского уезда принадлежит французскому военному инженеру на польской службе Г.Л. де Боплану ([Боплан, 1990: карта](#)). «Чертеж пасечных угодий вдоль реки Ворсклы между городом Олешней Яблоновского уезда и литовскими городами Кузминым, Грунь Черкасской», составленный в 1652 г., отображает дорогу, ведущую из города Алешня к броду через реку Ворскла, а также участок государственной границы ([РГАДА. Ф. 210. Оп. 13. Стлб. 203: 350](#)).

В конце XVII – начале XVIII веков были составлены несколько чертежей, связанных с судебными тяжбами между землевладельцами. Наиболее информативным является «Чертеж околиц города Путивль», сделанный в конце 90-х годов XVII века ([РГАДА. Ф. 1209. Оп. 77. Рыльск. Ед. хр. 30165: б/н](#)). Этот документ содержит изображения нескольких переправ через р. Сейм и дорог, идущих из Путивля в южном направлении. Дополняет его чертеж сеймских мельниц 1662 г., на котором детально изображена одна из плотин на Сейме, а также специальные приспособления для защиты от льда ([РГАДА. Ф. 210. Белгородский стол. Стлб. 1103: 256](#)). На другом фиксационном чертеже начала XVIII века нарисована полевая дорога – ответвление пути из Путивля к Дороголевецкой переправе ([РГАДА. Ф. 210. Приказный стол. Стлб. 2449: 266](#)).

Первой картой, на которой изображено практически все Днепровское Левобережье, является «Чертеж украинским и черкасским городам от Москвы до Крыма», созданный в 70–80-х годах XVII века ([Багров, 1923: 30-43, карта](#)). В 1684 г. был создан чертеж земель между городами Краснополье и Мирополье ([РГАДА. Ф. 210. Поместный стол. Стлб. 108: 258](#)).

Во время Северной войны был создан «План местоположения населенных пунктов и городов, где были расквартированы главные силы царской армии». На нем также изображена дорожная сеть, связывающая основные населенные пункты региона – Сумы, Ахтырка, Боромля, Лебедин, Ромны ([Гольденберг, 1959: карта 4](#)).

Военные интересы так же часто были причиной создания отдельных чертежей. Один из них – «Фиксационный план Белгорода с ворсклинско-донецким фасом засечной черты» 1718–1719 гг. Он отображает одну из дорог, соединявших Хотмышск с Вольным и далее с Алешней. Здесь основной акцент был сделан на изображения крепостей и полевых оборонных сооружений, дороги же показаны схематично, хотя и содержат информацию о некоторых переправах ([РГВИА. Ф. 349. Оп. 3. Д. 4207-1](#)).

Реформы Петра I затронули множество сегментов государственного управления, в том числе и картографию. Одна из таких карт – «Carte du Regiment d'Akhtyrka nomme Akhtyrskoj-Polk qui confine avec des Ville de la Grande Russie par Jacob Esenev 1725» – является хорошим примером первоначального крупномасштабного чертежа. К этому же времени относится и «План городу Олешне», который был создан в первой половине XVIII века и содержит изображение Сагайдачного шляха ([РГВИА. Ф. 423. Оп. 1. Д. 34](#)).

Наиболее противоречивым источником является «Karta Granic Polski, y Russyi, Zawieraiąca Część Południową Ukrainy, y Przeciąg Dniepru, Zacząwszy od Kiowa, aż do Samary» авторства Заннони Риччи и Жозефа Александра Яблоновски 1772 г. Она содержит значительный объем пока еще не проанализированной информации о населенных пунктах исследуемого региона.

В заключении обзора картографических источников следует вспомнить о трехверстовых геометрических планах городов Ахтырка, Сумы, Лебедин, Белополье, Путивль и их уездов, составленных в 70–80-е годы XVIII века (РГАДА. Ф. 1356. Оп. 1. Д. 6311; РГАДА. Ф. 1356. Оп. 1. Д. 6315; РГАДА. Ф. 1356. Оп. 1. Д. 6351; РГАДА. Ф. 1356. Оп. 1. Д. 6357; РГАДА. Ф. 1356. Оп. 1. Д. 6371).

Письменные источники более обширны, поэтому остановимся на обзоре основных. Наиболее ранние упоминания о маршрутах в южной части Путивльского уезда относятся ко второй половине XVI века. Одним из событий, описывающих движение в южной части Путивльского уезда, были походы Матвея Ржевского и князя Дмитрия Вишневецкого в низовья Днепра (ПСРЛ. Т. 13: 288). В 1571 г. был составлен «Боярский приговор о станичной и сторожевой службе», в котором содержится первое упоминание о Лосицкой дороге, а также названия других дорог, расположенных в соседних уездах (АМГ. Т. 1: 2-12, 28-30).

С 1640 г. в отписках воевод пограничных городов впервые упоминаются две важные магистральные дороги – Бакаев и Сагайдачный шляхи (АМГ. Т. 2: 136; АЮЗР. Т. 3: 121-122). Упоминания региональных дорог содержатся в «Списке с подлинных межевых книг границ города Путивля и городищ Чернигова и Черкас». В одном из отчетов, составленных вольновским воеводой князем Н. Белосельским содержится описание дороги, связывавшей Хотмышск с Вольным и Лосицким острогом (Холмогоров, 1885: 1-17).

В дальнейшем упоминания путей сообщения будут содержаться в документах статистического и экономического характера. Это описания слободских полков, позднее наместничеств и губерний, в которых отдельной строкой упоминаются дороги (Багалей, 1890). Вспомогательными документами можно считать дневниковые записи казацкой старшины. Наиболее информативным является дневник генерального подскарбия Якова Марковича, написанный в период с 1717 по 1767 гг. (Маркович, 1859; Маркович, 1893).

Считаем нужным дать отдельное пояснение касательно географических рамок предлагаемой работы. Территории, которые стали предметом нашего исследования, до середины XVII века представляли собой довольно большой по площади Путивльский уезд. Но с середины – второй половины XVII века происходит формирование административных границ казачьих полков Слободской Украины и некоторые части указанного уезда вошли в состав Слобожанщины. Во избежание путаницы и учитывая цели исследования, мы все же посчитали более целесообразным обозначить изучаемый регион единым термином «Путивльский уезд».

### 3. Обсуждение

История изучения вопросов, связанных с появлением и развитием путей сообщения в Путивльском уезде, а с середины XVII века в Северо-Восточной Слобожанщине, достаточно продолжительна. Первый этап связан, прежде всего, с публикацией источниковой базы. В XIX веке Археографической комиссией были найдены и опубликованы многочисленные документы, содержавшие данные о наличии дорог в Московском царстве и Речи Посполитой, в том числе выше упомянутые документы о сторожевой и станичной службе. Они стали объектом тщательного анализа Д. Беляева в его докладе «О станичной и полевой службе на польской украине московского государства до царя Алексея Михайловича», прочитанный им в 1846 г. в Императорском обществе истории и древностей (Беляев, 1846: 1-117). Эта работа ознаменовала начало аналитического подхода к источникам и появление собственно исторических работ, посвященных исследуемому региону. В этом же ряду историков следует упомянуть архиепископа харьковского и черниговского Филарета (Гумилевского). Его многотомное издание «Историко-статистическое описание Харьковской епархии» и сегодня является весьма актуальным, благодаря значительному количеству архивных материалов, к которым он имел доступ. Ученый не только публиковал отрывки из древних актов, но и проанализировал их, а его выводы в большинстве своем подтверждены современной наукой (Филарет, 1857).

В 1900 году была опубликована работа А. Николаева, посвященная истории сухопутных и морских путей сообщения в Российской империи. В ней был опубликован известный на тот момент фактологический материал по истории данного вопроса, и даже сегодня отдельные выводы не потеряли своей актуальности (Николаев, 1900: 62-63).

Первым обобщающим историческим трудом по истории Слобожанщины являются работы Д. Багалей и его ученика В. Юркевича. Они заложили основу для дальнейшего изучения истории Слобожанщины. В частности, ими введен в научный оборот значительный объем статистической информации, в том числе и касающейся путей сообщения. Их научные труды были настолько исчерпывающими, что использовались в дальнейшем учеными советской школы, однако с обязательной критикой их буржуазных взглядов (Багалей, 1887; Юркевич, 1932).

К истории социально-экономического развития Слобожанщины вернулись лишь в конце 60-х годов XX века. А. Слюсарским была издана монография, по своей структуре значительно повторяющая уже изданные в первой половине столетия работы. Ее отличием был лишь перекоп в сторону классовой борьбы, поставленный во главу угла и являвшийся основным нововведением. В целом она является знаковой в советской историографии и последней обобщающей монографией по данной проблематике (Слюсарский, 1964).

В дальнейшем проблемы изучения сухопутных путей сообщения рассматривались в контексте военных или социально-экономических вопросов. Сюда следует отнести работы В. Загоровского, В. Шутого, Е. Тарле и других ученых.

Проблематика современных отечественных и зарубежных исследователей данного вопроса несколько изменилась. На смену обобщающим работам пришли аналитические труды, касающиеся отдельных регионов или путей сообщения. Стали появляться статьи, посвященные конкретным дорогам. Здесь следует упомянуть работу В. Звагельского, посвященную Лосицкой дороге. Она была написана по результатам исследований Д. Беляева и архиепископа Филарета с использованием не только опубликованных ими источников, но и их выводов. В результате автор назвал Лосицкой дорогой маршрут дальней путивльской сторожи, описанный в документах 1571 и 1623 гг., без какой-либо аргументации (Звагельский, 1999: 37-53). Позже с обоснованной критикой этой статьи выступил В. Приймак, отметивший слабый анализ археологических источников (Приймак, 2003: 70-71).

Среди современных публикаций отметим серию работ харьковского ученого Ю. Конивой, посвященных сухопутным дорогам и мостам на территории Слободской Украины (Коніва, 2015: 159-165; Коніва, 2016: 148-149). По результатам своих исследований она защитила диссертацию, которая является комплексным исследованием с опорой на карты XVIII века и содержит анализ климата и рельефа в изучаемом регионе (Коніва, 2019).

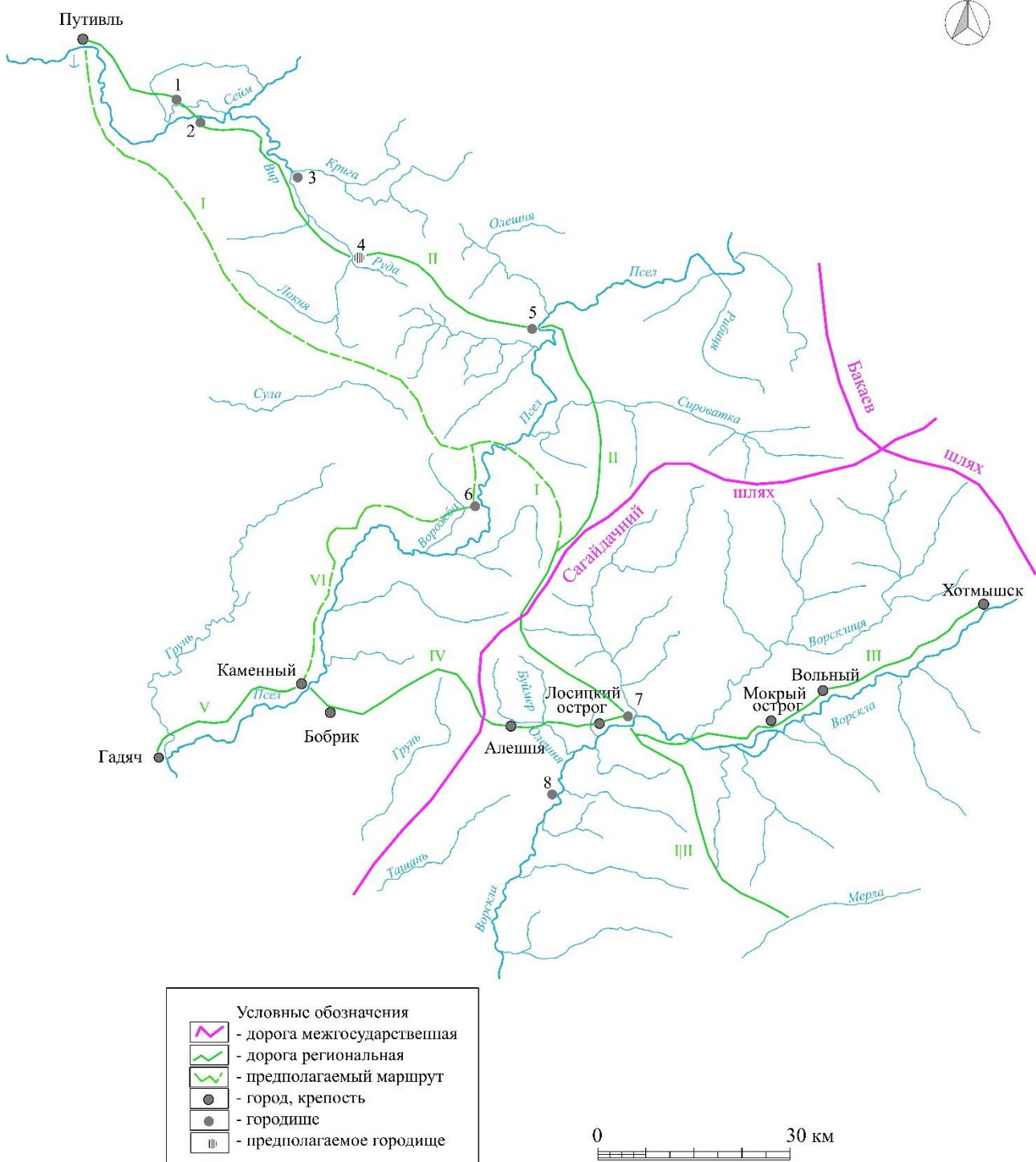
На сегодня актуальными являются работы по графической реконструкции сухопутных путей сообщения с опорой на археологические и письменные источники. Исследованию Бакаевого шляха посвящена статья А. Зорина, содержащая значительное количество графического материала, являющегося как результатом исследований предшественников, так и авторских наработок. Однако в работе есть некоторые вопросы дискуссионного характера, связанные с прохождением Бакаевого шляха именно в южной части Путивльского уезда. Здесь он проходит в междуречье Псла и Ворсклы, что не стыкуется с данными письменных источников относительно другого сухопутного пути – Сагайдачного шляха (Зорин, 2018: 30-42).

Исследованию пути гетмана Петра Сагайдачного из Запорожской Сечи в Москву посвящен ряд статей, в котором приводятся реконструкции его маршрута. Наиболее дискуссионным является отрезок от переправы через Днепр до города Ливны. Этот маршрут не отображен в документах того времени и реконструируется по источникам более позднего времени (Łukaszewski, 1929; Franz, 2009; Осадчий, Дегтярьов, 2021: 5-20).

Исследованию путей сообщения Путивльского уезда мы посвятили ряд статей. Отдельно были проанализированы маршруты прохождения Псельской, Большой Рыльской и Прилуцкой дорог, являвшихся межрегиональными путями сообщения. Пригородные дороги Путивля также были предметом изучения, что позволило в значительной мере реконструировать иххождение в северной и центральной частях уезда (Осадчий, 2015: 226-234; Осадчий, 2018a: 100-112; Осадчий, 2018b: 209-217; Osadchij, 2019: 83-92). Во время подготовки работы, посвященной приграничному сражению между войсками белгородского воеводы Григория Ромодановского и гетмана Петра Дорошенко 1660–1661 гг., был обработан массив данных о перемещении войск противоборствующих сторон, однако цель исследования не позволила изложить в ней полученный материал, и, таким образом, его анализ будет изложен в данной статье. В этой же работе сделан обзор археологических источников, что освобождает авторов от повтора (Degtyarev et al., 2022: 25-36).

#### 4. Результаты

Развитие дорожной сети в южной части Путивльского уезда происходило неравномерно. Ее формирование началось еще в конце XVI века, однако события Смутного времени привели к полной дезорганизации инфраструктуры Путивльского уезда. Ее возобновление начинается после подписания Деулинского перемирия в 1618 г. и возвращения Путивля в состав Московского царства. С этого времени начинается постепенное формирование основных направлений к югу от Путивля (Рисунок 1).



**Рис. 1.** Карта расположения основных дорог и направлений в южной части Путивльского уезда в конце XVI – первой половине XVII века. I – Лосицкая дорога, II – маршрут дальней путивльской сторожи, III – Алешенская дорога, IV – Московская дорога, V – Плешивская дорога, IV – дорога из города Каменный в Алешню. 1 – Дороголеовское городище (Волынцево), 2 – городище Глушецкое, 3 – Вырское городище, 4 – переправа Хосотин, 5 – Липенское городище, 6 – Заводитцкое городище, 7 – Кукуево городище, 8 – Ахтырское городище. Реконструкция Е.Н. Осадчего

**Лосицкая дорога** была единственной упоминаемой в письменных источниках. Ее реконструкции посвящен ряд статей В. Звагельского, в котором автор предлагает свой маршрут прохождения. Однако в своих выводах исследователь, по сути, реконструирует маршрут дальней путивльской сторожи, выдавая ее за Лосицкую дорогу. Главная проблема состоит в том, что само название дороги упоминается не в описании дальней сторожи Путивля, а другой, Коломацкой, с уточнением, что «бегаи сторожем с тое сторожи с вестьми в Путивль с верх Мжа и Коломака Лосицкою дорогою» (АМГ. Т. 1: 28-30). Такая ориентация дороги дает лишь ее начало, ориентировочно в районе современных населенных пунктов

Коломак и Валки, и конечную цель маршрута – Путивль. В. Звагельский, беря за основу описание дальней путивльской сторожи 1571 г., предлагает его как основу для реконструкции Лосицкой дороги, что является механической попыткой совместить известный маршрут с названием дороги без ее детального анализа (Звагельский, 1999: 49, рис. 3).

В первой половине XVII века эта дорога оставалась одной из немногих, использовавшихся в междуречье Псла и Ворсклы. Причиной этому было отсутствие населенных пунктов. Немногочисленное посадское население Путивля только начинало осваивать земли в пределах 10–20 км от города и ориентировалось в основном на территории вдоль течения Сейма. В 1640 г. на Ворскле строятся две пограничные крепости – Хотмышск и Вольный (Багалей, 1887: 204-205). Они являлись частью продолжительной засечной черты, протянувшейся в северо-восточном направлении до Тамбова. Эти крепости располагались в незаселенных местах и полностью зависели от снабжения из крупных городов, прежде всего Путивля. В этой ситуации значение Лосицкой дороги значительно возрастает. Об этом свидетельствует реакция путивльского воеводы на угрозу прерывания снабжения города Вольный в связи с появлением новых поселений украинских казаков в Верхнем Посулье. В 1641 г. для защиты дороги и предотвращения проникновения далее на восток украинских поселенцев очень быстро был построен Песчаный острог (Кулаковский, 2006: 325-326). Однако, несмотря на попытки защитить единственный путь из Путивля в Вольный, там постоянно происходили стычки между московскими ратными людьми и украинскими казаками. Лучше вооруженные и более многочисленные казацкие ватаги не только нападали на пограничные сторожи, но и посольства, направлявшиеся в Крым. Эти нападения были отражены в «Списке обидном, которые обиды вчинились в царского величества в порубежных городах его господарства людем з королевского величества стороны от польских и от литовских людей, а сыска и управы в тех, во всех обидных делах, по ся место не вчинено» (Панков, 2004: 175-192).

В 1647 г. происходит передача Речью Посполитой нескольких пограничных крепостей Московскому царству – Алешни, Бобрика, Недригайлова, Городецкого и Каменного городищ. Это привело к некоторому снижению боевых действий на границе и появлению новых сухопутных дорог в регионе.

**Алешенская дорога** связывала город Алешня с Вольным и Хотмышском. Ее появление связано с расширением Белгородской засечной черты вниз по течению Ворсклы. После завершения строительства Хотмышского и Вольненского острогов начинается функционирование дороги между этими крепостями. Она проходила вдоль укреплений, так называемых засек, которые устраивали путем рубки леса на склонах правого берега Ворсклы. Опорными пунктами на этом пути были небольшие острожки, в которых находился гарнизон из нескольких десятков ратных людей.

В 1641 г. засечная черта продолжала расширяться и новый острог был построен уже не на Ворскле, а на небольшом ее притоке. Окончательно эта дорога сформировалась в 1647 г., когда Алешня была передана московской стороне, а на месте литовских укреплений был построен небольшой острог.

Реконструкция этой дороги основывается на локализации основных укрепленных пунктов на пути ее следования и описании инспекторской поездки князя Никифора Белосельского от Хотмышска к месту слияния Ворсклы и Ворсклицы. Его целью было выявление вырубок леса украинскими промышленниками-селитроварами.

От Хотмышска дорога шла правым берегом Ворсклы мимо Углицкого и Ракового острожков и стоялого острога на Пробойной горе. Это прямой путь, не имевший каких-либо природных препятствий. По «Мерной книге с описанием мест где устроены сторожи» расстояние от Хотмышска до Вольного составляло 19 верст (Холмогоров, 1885: 19). Эта часть пути была в ведении хотмышского воеводы. Следующий участок пути проходил от Вольного до Алешни. «Мерная книга...» дает расстояние между городами 27 верст 300 саж., а между ними располагались Мокрый и Лосицкий остроги. Эта часть пути проходила в сложных топографических условиях. От Вольного до границы Лосицкой волости она проходила по краю правого коренного берега р. Ворскла. Далее необходимо было переправиться через реку. Переправа находилась в 2 верстах от Зеленчева кургана, который является большим майданом в составе курганного могильника около современного села Катанское (Осадчий, Коротя, 2018: 114). От него до места переправы через Ворсклу чуть более 2 км. Урочище Вилы, где собственно и находилась переправа, расположено в месте слияния Ворсклы и Ворсклицы, образуя те самые вилы, хорошо просматриваемые с коренного берега. Далее дорога шла левым берегом Ворсклы к курганному могильнику в ур. Королевские могилы. В его составе также есть майданы, что предполагает и наличие дороги, которой пользовались промышленники. От него краем левого берега необходимо было идти к переправе через Ворсклу в районе Кукуева городища. Здесь находилась одна из сторож, относившаяся к Лосицкому острогу (Осадчий, 2016: 244-246). Сама переправа находилась немного севернее городища, в урочище Острожек между Литовкой и Бакировкой. В этом месте ширина заболоченной поймы Ворсклы наименьшая. От переправы дорога шла по пересеченной местности, изрезанной оврагами правого берега Ворсклы, к непосредственно Лосицкому острогу. Он локализуется на городище Сосонка 2 на одноименной речке (Коротя, Осадчий, 2013: 167-170). Из Лосицкого острога дорога шла через лес правым берегом р. Олешня до

впадения в нее ручья Буймер. Здесь, вероятно, находилась переправа на левый берег Олешни, где располагалась крепость.

Эта дорога, протянувшаяся в широтном направлении, соединяла не только пограничные города, но и два магистральных пути – Бакаев и Сагайдачный шляхи, проходившие, соответственно, около Хотмышска и Алешни.

В 1641 г. в Курске часть гарнизона, состоявшая из украинских казаков, решила покинуть службу и вернуться на родину. Это было воспринято как открытый мятеж, и на перехват колонны казаков, в которую входили их семьи, были брошены ратные люди из нескольких пограничных крепостей. Они смогли догнать их на Бакаевом шляхе в 20 верстах от Хотмышска, и после долгого боя с применением полевой артиллерии боеспособная часть казаков прорвалась и ушла в украинские земли Речи Посполитой, а обоз, в котором находились женщины и дети, попал в плен. Другая часть казаков попыталась прорваться Сагайдачным шляхом, но также была перехвачена отрядом из Путивля. Здесь путивляне не смогли добиться решающего успеха и почти все казаки смогли пробиться в Речь Посполитую (Папков, 2004: 245-246). В этом сообщении интересны даты событий. Выход казаков произошел 13 августа, а уже 16 числа состоялся бой на Бакаевом шляхе, а 17 августа – на Сагайдачном. За пару дней сообщение об этом пришло в Хотмышск, затем в Вольный и Путивль, что говорит о налаженных маршрутах доставки донесений.

В 1645 г. украинский князь Дмитрий Вишневецкий собрал придворные войска и захватил значительные территории в среднем течении Ворсклы, которые он считал своими по праву. Нападению подвергся и Лосицкий острог. Московский гарнизон был выгнан из крепости, и в результате правый берег Ворсклы был потерян до 1647 г. (Филарет, 1857: 55).

В 1648 г. украинские торговцы, которые обошли вольновскую таможню, были задержаны и после переписки с гадяцким урядником Станиславом Броневским были отпущены и сопровождаемы до Сагайдачного шляха. Их путь как раз проходил от Вольного к Алешне (АЮЗР. Т. 3: 121-122).

**Дорога из города Алешня в город Каменный.** Появление этой дороги восходит еще ко времени пребывания этих населенных пунктов в составе Речи Посполитой. В документе за 1647 г. она называется Гадицкой (Холмогоров, 1885: 8). В 1650 г. около Каменного городища московскими ратными людьми был построен новый острог. Он, как и Алешня, становится центром достаточно обширного, но незаселенного уезда. Дорога между ними проходила водоразделом Псла и Ворсклы, пересекая р. Грунь в районе современного села Довжик. Здесь она также пересекала и Сагайдачный шлях, что отображено на «Плане городу Олешне» начала XVIII века. Вначале эта дорога проходила через городок Бобрик, где находился гарнизон из Каменного, но после ухода из Бобрика гарнизона маршрут изменился и проходил вдоль левого берега р. Будылка. Переправа через Псел происходила по новому деревянному мосту, построенному каменовскими боярскими детьми. Эта переправа удачно использовалась шведской армией в Северной войне зимой 1708–1709 гг. и неудачно российской в 2022 г. В «Мерной книге...» расстояние между Алешней и Каменным указано в 17 верст (Холмогоров, 1885: 19).

От города Каменный вели несколько местных дорог. Все они упоминаются в «Строенной книге» города Каменный 1650 г. В этом документе упоминается **Плешивская дорога**, соединявшая Каменный и Гадяч. Судя по ее названию, она шла правым берегом р. Псел через село Плешивец. Там же упоминается **Московская дорога**, но из текста «Строенной книги» сложно определить ее маршрут, можно только говорить о ее северном направлении к Заводицкому городищу и Романову перевозу на Псле (Дегтярьов, Осадчий, 2020: 56, 66-67, 78, 87).

В середине XVII века эти дороги были ориентированы прежде всего на военные нужды. Ими пользовались преимущественно для доставки оружия, амуниции и припасов. Особенностью их устройства было отсутствие мостов и широкое использование бродов с твердым дном. Подобные дороги не были оборудованы инженерными сооружениями, а движение происходило в основном небольшими конными отрядами. Они также были не приспособлены для комфортного проезда гужевого транспорта. Очень эмоциональное описание подобной дороги оставил Павел Алеппский, сопровождавший патриарха Макария во время его путешествия в Москву. После выезда из украинских земель и нескольких дней в дороге между Путивлем и Севском он написал: «...Мы, проезжая по разным дорогам от своей страны до сих мест, не встречали таких затруднений и таких непроходимых путей, как здешние, от которых поседел бы и младенец. Далее следует подробное описание этой дороги, размытой дождем и заваленной упавшими деревьями (Алеппский, 1897: 119-120).

В 1654–1656 гг. в междуречье Псла и Ворсклы появляются новые крепости, построенные украинскими казаками. Они имели значительные укрепления, а их население и гарнизон насчитывали более тысячи человек. Появление этих городов сразу же изменило направления основных дорог. Очень быстро эти города стали военно-административными центрами региона, а их потребности в торгово-экономических связях стали формировать новые пути сообщения. Это были принципиально новые дороги, которые абсолютно не затрагивали старые.

Главным отличием их от дорог первой половины XVII века была их протяженность. Украинские крепости и крупные села располагались на расстоянии от 10 до 35 км друг от друга. Это давало возможность проводить значительные торговые ватаги, которые в случае необходимости

могли найти ночлег и сменить лошадей. Практически в каждом большом населенном пункте был шинок, который выполнял функции постоялого двора.

Еще одним нововведением стало широкое применение инженерных сооружений. На дорогах стали массово появляться прочные деревянные мосты. Они строились через значительные водные препятствия, а их эксплуатация и ремонт проводились местным населением. Их появление значительно увеличило расстояние, которое мог проделать путешественник или торговец за один день. Одновременно со строительством укреплений на мелких реках стали появляться мельничные плотины. Традиция их массового строительства также появляется с приходом украинского населения. В отличие от более ранних московских крепостей, расположенных на высоких, труднодоступных мысах, казацкие крепости строились на низменных территориях, часто окруженных протоками, старицами и болотами. Наличие плотин, с одной стороны, являлось защитной мерой, с другой – возможностью пропускать в город тяжело груженные возы.

Новые крепости в первые несколько лет своего существования нуждались в припасах и вооружении. Основой обороны города являлась артиллерия, которую нужно было доставить на значительные расстояния. В середине XVII века технология их производства была различной. Были литые и разборные из стальных досок. Последние было легко транспортировать, но иногда собрать на месте не представлялось возможным (АМГ. Т. 3: 215). Для транспортировки литых орудий необходимы были значительные усилия и хорошая транспортная сеть. Перевозить такую пушку можно было возом, запряженным парой волов по относительно ровной дороге. Большую проблему представляли крутые берега и болотистые поймы рек и ручьев. Казаки активно использовали саперные навыки: при строительстве плотины земля бралась из обрывистых берегов, что уменьшало угол склона и позволяло проехать тяжело груженому возу. Наиболее грандиозным гидротехническим сооружением в регионе стала дамба длиной почти 2 километра, соединившая два берега Псла у города Сумы. Это позволило сэкономить значительное время в пути.

Во второй половине XVII века формируется совершенно новая дорожная сеть, соединившая сотенные и полковые центры Слободской Украины. Основные маршруты Сумского и Ахтырского казацких полков: Сумы–Ворожба–Лебедин, Ворожба–Межирич–Михайловка–Гадяч, Сумы–Боромля–Ахтырка, Мирополье–Краснополье–Славгород–Вольный–Ахтырка, которые функционируют и сегодня (Рисунок 2).

Они уже не имели собственных названий, а из большого города выходило несколько направлений, что позволяло вести активную торговлю и в случае необходимости быстро концентрировать войска на участке, которому угрожали. Именно такими дорогами пользовался белгородский воевода князь Григорий Ромодановский во время сражения с войсками гетмана Петра Дорошенко в 1660–1661 гг. Качество дорог и мостов в значительной мере определяло скорость его маневров, а также позволяло проводить глубокие рейды из Путивля на Гадяч и Зиньков (Degtyarev et al., 2022: 29-30).

Изменения коснулись и маршрутов дипломатических миссий в Крым. Со второй половины XVII века посольства предпочитали ехать по хорошо защищенной территории через украинские города, а не напрямую Муравским шляхом. В 1680 г. посольство стольника Василия Тяпкина и дьяка Никиты Зотова было направлено в Крым для подписания мирного договора. Его маршрут проходил из Багурина в Смелу, Белополье и Сумы. Там посольство остановилось на несколько дней, пополнило припасы. Из Сум поехали в Краснополье и Вольный. Последней остановкой перед выходом в Степь была крепость Ольшана на Белгородской черте (Статейный список, 1850: 9-11).

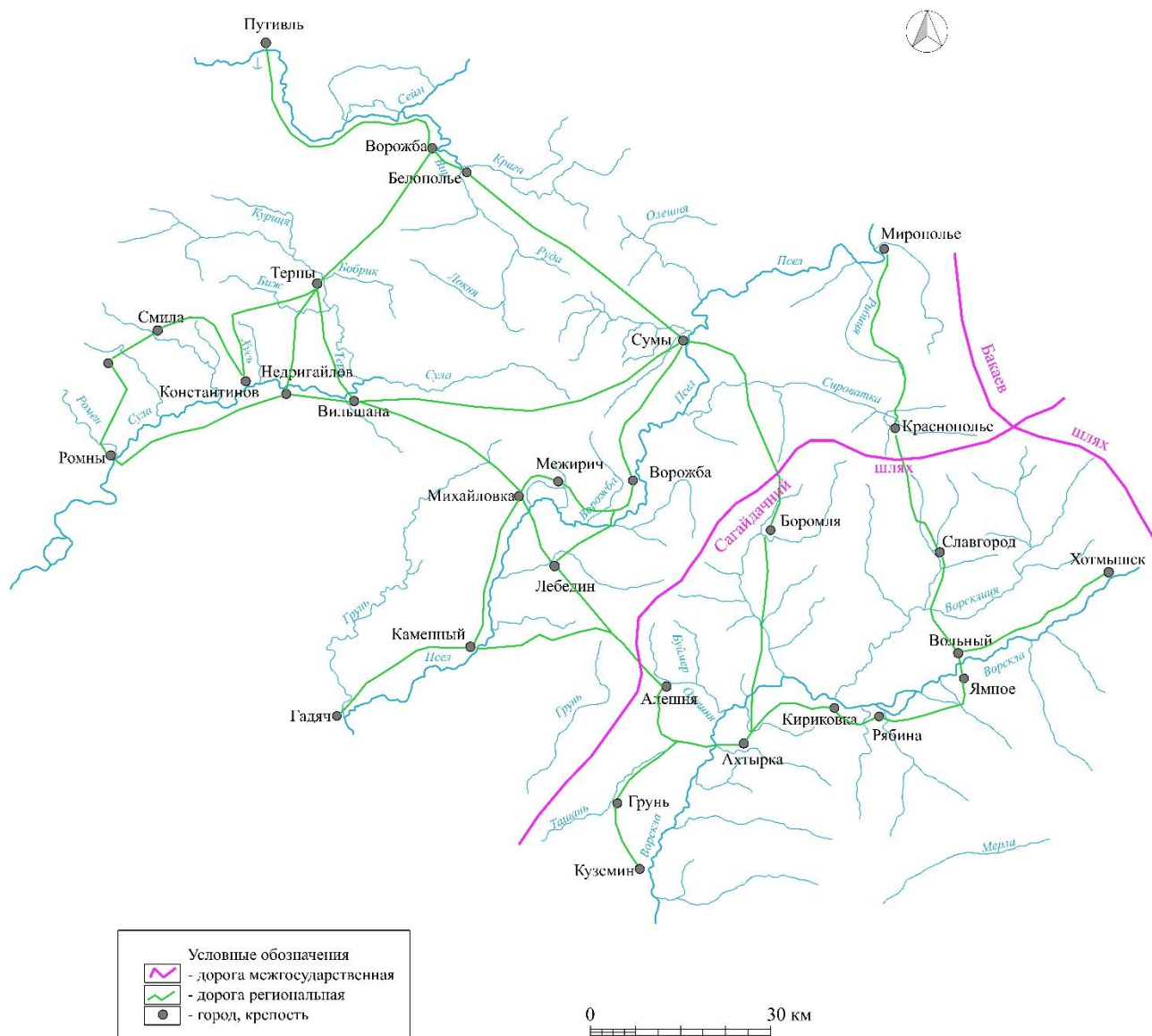
Нет нужды анализировать пути прохождения этих маршрутов, так как они функционируют и сегодня. Для примера остановимся на дороге Алешня–Вольный для того, чтобы показать, как именно менялась дорожная сеть во второй половине XVII века.

В 1654 году в нижнем течении р. Ахтырка была построена новая крепость, через некоторое время ставшая полковым городом. В скором времени он стал не только военно-политическим, но и экономическим центром региона, что сказалось на изменении старых и появлении новых дорог. Старая Алешенская дорога некоторое время функционировала без изменений. Причиной этому были военные конфликты между украинскими гетманами Иваном Выговским, Юрием Хмельницким и московским царем. Нападения украинских казаков и их союзников татар были направлены, в первую очередь, на московские крепости. Многодневные штурмы и осады подорвали их военный и экономический потенциал, и после завершения боевых действий они так и не смогли восстановиться. Они стали зависимы от поставок продовольствия из казацких городов и сел, а защита границы в большей степени стала обязанностью казаков. В этом конфликте Ахтырка почти не пострадала, но на территории города смогли одновременно располагаться около 8,5 тысяч войска, состоявшего из слободских казаков и московских полков «нового строя», что свидетельствует о значительном экономическом потенциале города (Degtyarev et al., 2022: 32).

В течение второй половины XVII века на левом берегу р. Ворскла появляются новые украинские села – Ямное, Рябина, Кириковка, Бакировка. Они располагались на так называемой крымской стороне, так как на правом берегу строиться было нельзя, чтобы не нарушать целостность укреплений засечной черты. Некоторые из этих сел имели дерево-земляные укрепления. Описание подобной



крепости известно из донесения царю от казаков села Ямное. В 1680 г. они построили «...земляной городок для изгону воинских людей со всякими осадными крепостями...» (Россия. Т. 7: 315). На карте Ахтырского полка 1725 г. Богодухов, Вольный, Ямное, Кириковка и Новая Рябина имеют общее условное обозначение, что может говорить о наличии укреплений в этих населенных пунктах.



**Рис. 2.** Карта дорожной сети северо-восточной части Слобожанщины (Сумской и Ахтырский казацкие полки) во второй половине XVII века

Таким образом, во второй половине XVII века на левом берегу Ворсклы появился ряд значительных казацких населенных пунктов, что привело к изменению маршрута дороги, соединявшей Алешню и Вольный. Теперь начало этой дороги было не в Алешне, а в Лебедине, расположенном на левом берегу Псла. Из Алешни дорога теперь шла в город Ахтырка. Начало этой дороги изображено на «Плане городу Олешне». Она показана идущей на юг, по водоразделу Ворсклы и Алешни в обход разветвленной сети оврагов. Переправа через Ворсклу проходила в районе старого Ахтырского городища, где был построен деревянный мост (РГАДА. Ф. 210. Оп. 12. Д. 481: 88-89). Из Ахтырки дорога шла левым берегом через новые населенные пункты до Ямного, а переправа через Ворсклу происходила по плотине мельницы. Из Вольного на Хотмышск маршрут не изменился и проходил правым берегом р. Ворскла.

## 5. Заключение

Таким образом, формирование дорожной сети в южной части Путивльского уезда происходило в несколько этапов. Первый – конец XVI – первая половина XVII веков. Он характеризуется практически отсутствием в регионе дорожной сети. Несколько маршрутов, известных по

документам того времени, использовались в основном для военных целей. Это Лосицкая дорога, Бакаев и Сагайдачный шляхи. Это были просто участки относительно ровной местности, в основном водораздельные плато, с минимальным количеством переправ через водные преграды.

Второй этап – середина XVII века. С появлением нескольких пограничных крепостей начинают строиться региональные дороги, связывающие их с крупными городами Московского царства. По ним доставлялись припасы и происходила ротация гарнизонов. Строительство стационарных мостов было разрешено только возле крепостей, а переправы в отдаленной местности организовывались с использованием известных бродов.

Третий этап связан с появлением разветвленной сети дорог во второй половине XVII века и приходом на незаселенные территории украинских казаков и крестьян. Появление значительного количества городов и сел стало причиной кардинального изменения направлений сухопутных путей сообщения, а также появления новой дорожной сети. Изменились промежутки между населенными пунктами, а на дорогах появились мосты и плотины. Все это привело к качественным изменениям в инфраструктуре региона и послужило дальнейшему развитию торговых отношений Слободской Украины с землями Гетманской Украины.

### Литература

**Алеппский, 1897** – *Алеппский Павел*. Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию в половине XVII века, описанное его сыном, архидиаконом Павлом Алеппским (по рукописи Московского Главного Архива Министерства Иностранных Дел). Выпуск второй (от Днестра до Москвы). М.: Университетская типография, Страстной бульвар, 1897. 202 с.

**АМГ. Т. 1.** – Акты Московского государства, изданные Императорскою Академией наук. Том I. Разрядный приказ. 1571–1634. СПб.: Типография Императорской Академии наук, 1890. 767 с.

**АМГ. Т. 2** – Акты Московского государства, изданные Императорскою Академией наук. Том 2. Разрядный приказ. Московский стол. 1635–1659. СПб.: Типография Императорской Академии наук, 1894. 773 с.

**АМГ. Т. 3** – Акты Московского государства, изданные Императорскою Академией наук. Разрядный приказ. Московский стол. 1660–1664. СПб., 1901. Том 3. 674 с.

**АЮЗР. Т. 3** – Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России, собранные и изданные археографической комиссией. 1638–1657. СПб.: Типография П.А. Кулиша, 1861. Т. 3. 764 с.

**Багалец, 1887** – *Багалец Д.И.* Очерки из истории колонизации степной окраины Московского государства. Издание Императорского общества истории и древностей российских при Московском университете. М.: Университетская типография на Страстном бульваре, 1887. 634 с.

**Багалец, 1890** – *Багалец Д.И.* Материалы для колонизации и быта степной окраины Московского государства Харьковской и отчасти Курской и Воронежской губерний. Харьков: Типография К.П. Счасни, 1890. Т. 2. 438 с.

**Багров, 1923** – *Багров Л.С.* Чертеж украинским и черкасским городам 17-го века // *Труды русских ученых за границей*. Сборник Академической группы в Берлине. Берлин, 1923. С. 30-43.

**Беляев, 1846** – *Беляев И.Д.* О сторожевой, станичной и полевой службе на польской Украине Московского государства до царя Алексея Михайловича. М.: Университетская типография, 1846. 117 с.

**Боплан, 1990** – *Боплан Г.Л. де*. Опис України, кількох провінцій Королівства Польського, що тягнуться від кордонів Московії до границь Трансильванії, разом з їхніми звичаями, способом життя та веденням воєн. К.: Наукова думка, 1990. С. 17-114.

**Гольденберг, 1959** – *Гольденберг Л.А.* Картографические источники XVIII в. о военных действиях в 1708–1709 гг. К 250-летию Полтавского сражения. Полтава, 1959. С. 363-388.

**Дегтярьов, Осадчий, 2020** – *Дегтярьов С.І., Осадчий Є.М.* Копія «Строенної книги» острогу Кам'яного 1651 р. Київ-Суми: ЦП і УТОПІК, 2020. 119 с.

**Звагельський, 1999** – *Звагельський В.Б.* Лосицька дорога // *Сумська старовина*. 1999. № V–VI. С. 37-54.

**Зорин, 2018** – *Зорин А.В.* Бакаев шлях // *Белгородская черта*. Сборник статей и материалов по истории Белгородской черты. Белгород: Константа, 2018. Вып. 3. С. 30-42.

**Коніва, 2015** – *Коніва Ю.В.* Шляхи сполучення в Слобідській Україні XVIII ст.: проблеми історіографії // *Харківський історіографічний збірник*. 2015. Вип. 14. С. 159-165.

**Коніва, 2016** – *Коніва Ю.* Дорожні комунікації на теренах Слобідської України у XVIII ст.: картографічні джерела дослідження // *Каразінські читання (історичні науки): тези доповідей 69-ї міжнародної наукової конференції*. Харків, 2016. С. 148-149.

**Коніва, 2019** – *Коніва Ю.В.* Зародження та розвиток сухопутних комунікацій на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст.: автореф. дис. ... канд. істор. наук. Дніпро, 2019. 20 с.

**Коротя, Осадчий, 2013** – *Коротя А.В., Осадчий Е.Н.* Лосицький острог середини XVII в. // *Русский сборник*. Брянск: Курсив, 2013. Вып. 7. С. 167-172.

**Кулаковський, 2006** – *Кулаковський П.* Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої (1618–1648). К., 2006. 496 с.

- Маркович, 1859** – Дневныя записки генерального подскарбия Якова Марковича. М.: Типография В. Готье, 1859. Ч. 1–2.
- Маркович, 1893** – Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 гг.). К.: Тип. Г.Т. Корчак-Новицкого, 1895. Ч. 1. 342 с.
- Николаев, 1900** – Николаев А.С. Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений торговых портов в России. СПб.: Тип. М.П.С. т-ва И.Н. Кушнерев и К., 1900. 372 с.
- Осадчий, 2011** – Осадчий Є.М. Пам'ятки військової історії Північно-Східної Слобожанщини XVII ст. Суми: Джерело, 2011. 238 с.
- Осадчий, 2015** – Осадчий Є.М. Шляхи сполучення Путивльського уділу наприкінці XVI–XVII ст. // *Праці Центру пам'яткознавства*. Збірник наукових праць. К., 2015. Вип. 27. С. 226–234.
- Осадчий, 2016** – Осадчий Є.М. Сторожовий пост Вольнівської ділянки Білгородської засічної смути // *Археологія і фортифікація України*. Збірник матеріалів VI Міжнародної науково-практичної конференції. Кам'янець-Подільський: ПП Буйницький О.А., 2016. С. 244–247.
- Осадчий, 2018a** – Осадчий Є.М. Велика Рильська дорога // *Праці Центру пам'яткознавства*. Збірник наукових праць. К., 2018. Вип. 33. С.100–112.
- Осадчий, 2018b** – Осадчий Є.М. Суходільний маршрут Матвія Ржевського 1556 р. в контексті вивчення шляхів сполучення Путивльського Посейм'я // *Праці Центру пам'яткознавства*. Збірник наукових праць. К., 2018. Вип. 34. С. 209–217.
- Осадчий, Дегтярьов, 2021** – Осадчий Є.М., Дегтярьов С.І. Сагайдачний шлях: від верхов'я Псла до кордонів Речі Посполитої // *Сумська старовина*. 2021. № LIX. С. 5–20.
- Осадчий, Коротя, 2018** – Осадчий Є.М., Коротя О.В. Пам'ятки селітроваріння Південної Сіверщини XVII ст. Харків: Майдан, 2018. 248 с.
- Папков, 2004** – Папков А.И. Порубежье Российского царства и украинских земель Речи Посполитой (конец XVI – первая половина XVII). Белгород: Константа, 2004. 352 с.
- Приймак, 2003** – Приймак В.В. Деякі питання комплексного джерелознавства Путивльського уділу Новгород-Сіверського князівства у XII–XIII ст. // *Археологія та історія Північно-Східного Лівобережжя (I – початку II тис.)*. Збірник наукових праць. Суми, 2003. С. 65–75.
- ПСРЛ, Т. 13** – Полное собрание русских летописей, изданное по Высочайшему повелению Императорскою Археологическою комиссиею. Том тринадцатый. Первая половина. VIII. Летописный сборник, именуемый Патриаршею или Никоновскою летописью. СПб.: Типография И.Н. Скороходова, 1904. 303 с.
- РГВИА** – Российский государственный военно-исторический архив.
- РГАДА** – Российский государственный архив древних актов.
- Россия. Т. 7** – Россия. Полное географическое описание нашего Отечества: настольная и дорожная книга для русских людей. Т. 7. Малороссия: [Полтавская, Харьковская и Черниговская губернии]. СПб.: Тип. А.Ф. Девриен, 1903. 517 с.
- Слюсарский, 1964** – Слюсарский А.Г. Социально-экономическое развитие Слобожанщины XVII–XVIII вв. Харьков, 1964. 460 с.
- Статейный список, 1850** – Статейный список сотника Василия Тяпкина и дьяка Никиты Зотова посольства в Крым в 1680 году для заключения Бакчисарайского договора. Одесса: Городская типография, 1850. 302 с.
- Филарет, 1857** – Филарет. Историко-статистическое описание Харьковской епархии. М.: Типография В. Готье, 1857. Отд. III. 604 с.
- Холмогоров, 1885** – Холмогоров В.И. Акты, относящиеся к Малороссии // *Чтения в Императорском обществе истории и древностей Российских при Московском Университете*. М.: Университетская типография на Страстном бульваре, 1885 г. Апрель–июнь. Книга вторая. С. 1–46.
- Юркевич, 1932** – Юркевич В. Еміграція на схід і залюднення Слобожанщини за Б. Хмельницького. К.: з друкарні ВУАК, 1932. 190 с.
- Degtyarev et al., 2022** – Degtyarev S.I., Osadchij E.M., Gut J. Border Battle: Fighting on the Ukrainian-Moscow Border in 1660–1661 // *Bylye Gody*. 2022. 17(1). Pp. 25–36.
- Franz, 2009** – Franz M. Piotr Konaszewicz Sahajdaczny – sojusznik czy przeciwnik armii koronnej w pierwszej połowie XVII wieku // *Colloquium Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych Akademii Marynarki Wojennej*. I. 2009.
- Łukaszewski, 1929** – Łukaszewski A. Pochodzenie Piotra Konaszewicza Sahajdacznego // *Prace Historyczne wydane ku uczczeniu 50-lecia Akademickiego Koła Historyków Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie 1878-1928*. Lwów, 1929.
- Osadchij, 2019** – Osadchij E. Fortified Marina on the Land Route from the City of Romny to Konotop in the 17th century // *Journal of International Network Center for Fundamental and Applied Research*. 2019. № 6(2). P. 83–92.

## References

- Aleppskiy, 1897** – Aleppskiy, P. (1897). Puteshestviye antiokhiyskogo patriarkha Makariya v Rossiyu v polovine XVII veka, opisannoye yego synom, arkhidiakonom Pavlom Aleppskim (po rukopisi Moskovskogo

Glavnogo Arkhiva Ministerstva Inostrannykh Del) [The journey of Patriarch Macarius of Antioch to Russia in the middle of the 17th century, described by his son, Archdeacon Pavel of Aleppo (according to the manuscript of the Moscow Main Archive of the Ministry of Foreign Affairs)]. Vypusk vtoroy. (ot Dnestra do Moskvyy). Moscow, 202 p. [in Russian]

**AMG, T.1** – Akty Moskovskogo gosudarstva, izdannyye Imperatorskoyu Akademiyey nauk. Tom 1. Razryadnyy prikaz. 1571–1634 [Acts of the Moscow State, issued by the Imperial Academy of Sciences. Volume 1. Discharge order. 1571–1634]. St. Petersburg, 1890. 767 p. [in Russian]

**AMG, T.2** – Akty Moskovskogo gosudarstva, izdannyye Imperatorskoyu Akademiyey nauk. Tom 2. Razryadnyy prikaz. Moskovskiy stol. 1635–1659 [Acts of the Moscow State, published by the Imperial Academy of Sciences. Volume 2. Discharge order. Moscow table. 1635–1659]. St. Petersburg, 1894. 773 p. [in Russian]

**AMG, T.3** – Akty Moskovskogo gosudarstva, izdannyye Imperatorskoyu Akademiyey nauk. Tom 3. Razryadnyy prikaz. Moskovskiy stol. 1660–1664 [Acts of the Moscow State, published by the Imperial Academy of Sciences. Volume 3. Discharge order. Moscow table. 1660–1664]. St. Petersburg, 1901. 674 p. [in Russian]

**AYUZR, T.3** – Akty, odnosyashchiesya k istorii Yuzhnoy i Zapadnoy Rossii, sobrannyye i izdannyye arkheograficheskoy komissiyey. 1638–1657 [Acts relating to the history of Southern and Western Russia, collected and published by the archeographic commission. 1638–1657]. St. Petersburg, 1861. T.3. 764 p. [in Russian]

**Bagaley, 1887** – *Bagaley, D.I.* (1887). Ocherki iz istorii kolonizatsii stepnoy okrainy Moskovskogo gosudarstva. Izdaniye Imperatorskogo obshchestva istorii i drevnostey rossiyskikh pri Moskovskom universitete [Essays on the history of the colonization of the steppe outskirts of the Moscow State. Publication of the Imperial Society of Russian History and Antiquities at Moscow University]. Moscow, 634 p. [in Russian]

**Bagaley, 1890** – *Bagaley, D.I.* (1890). Materialy dlya kolonizatsii i byta stepnoy okrainy Moskovskogo gosudarstva Khar'kovskoy i otchasti Kurskoy i Voronezhskoy guberniy [Materials for the colonization and life of the steppe outskirts of the Moscow state of Kharkov and partly Kursk and Voronezh provinces]. Khar'kov. T. 2. 438 p. [in Russian]

**Bagrov, 1923** – *Bagrov, L.S.* (1923). Chertezh ukrainskim i cherkasskim gorodam 17-go veka [Drawing of Ukrainian and Cherkasy cities of the 17th century]. *Trudy russkikh uchenykh za granitsey*. Sbornik Akademicheskoy Gruppy v Berline. Berlin. Pp. 30-43. [in Russian]

**Belyayev, 1846** – *Belyayev, I.D.* (1846). O storozhevoy, stanichnoy i polevoy sluzhbe na pol'skoy ukraine Moskovskogo gosudarstva do tsarya Alekseya Mikhaylovicha [About guard, stanitsa and field service in the Polish Ukraine of the Muscovite state before Tsar Alexei Mikhailovich]. Moscow, 117 p. [in Russian]

**Boplan, 1990** – *Boplan, H.L. de.* (1990). Opys Ukrayiny, kil'kokh provintsiy Korolivstva Pol's'koho, shcho tyahnut'sya vid kordoniv Moskoviyi do hranyts' Transil'vaniyi, razom z yikhnyimi zvychayamy, sposobom zhyttya ta vedennyam voyen [Description of Ukraine, several provinces of the Kingdom of Poland, stretching from the borders of Muscovy to the borders of Transylvania, along with their customs, way of life and warfare]. Kyiv. Pp. 17-114. [in Ukrainian]

**Degtyarev et al., 2022** – *Degtyarev, S.I., Osadchij, E.M., Gut, J.* (2022). Border Battle: Fighting on the Ukrainian-Moscow Border in 1660–1661. *Bylye Gody*. 17(1): 25-36. [in Russian].

**Degtyarev, Osadchij, 2020** – *Degtyarev, S.I., Osadchij, Ye.M.* (2020). Kopiya «Stroennoy knyhy» ostrohu Kam'yanoho 1651 r. [Copy of the "Building Book" of the Stone Jail in 1651]. Kyiv-Sumy: TSP i UTOPIK, 119 p. [in Ukrainian]

**Filaret, 1857** – *Filaret* (1857). Istoriko-statisticheskoye opisaniye Khar'kovskoy yeparkhii [Historical and statistical description of the Kharkiv diocese]. Moscow, Otd. III. 604 p. [in Russian]

**Franz, 2009** – *Franz, M.* (2009). Piotr Konaszewicz Sahajdaczny – sojusznik czy przeciwnik armii koronnej w pierwszej polowie XVII wieku [Piotr Konaszewicz Sahajdaczny – an ally or opponent of the Crown Army in the first half of the 17th century]. *Colloquium Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych Akademii Marynarki Wojennej*. I. [in Polish]

**Gol'denberg, 1959** – *Gol'denberg, L.A.* (1959). Kartograficheskiye istochniki XVIII v. o voyennykh deystviyakh v 1708–1709 gg. K 250-letiyu Poltavskogo srazheniya [Cartographic sources of the XVIII century on military operations in 1708–1709. To the 250th anniversary of the Poltava battle]. Poltava. Pp. 363-388. [in Russian]

**Kholmogorov, 1885** – *Kholmogorov, V.I.* (1885). Akty, odnosyashchiesya k Malorossii [Acts related to Little Russia]. *Chteniya v Imperatorskom obshchestve istorii i drevnostey Rossiyskikh pri Moskovskom Universitete*. Moscow, 1885. Aprel'-iyun'. Kniga vtoraya. Pp. 1-46. [in Russian]

**Koniva, 2015** – *Koniva, Yu.V.* (2015). Shlyakhy spoluchennya v Slobids'kiy Ukrayini XVIII st.: problemy istoriografii [Ways of communication in Slobidska Ukraine of the XVIII century: problems of historiography]. *Kharkivs'kyi istoriografichnyy zbirnyk*. 14: 159-165. [in Ukrainian]

**Koniva, 2016** – *Koniva, Yu.* (2016). Dorozhni komunikatsiyi na terenakh Slobids'koyi Ukrayiny u XVIII st.: kartografichni dzherela doslidzhennya [Road communications in the territory of Slobidska Ukraine

- in the XVIII century: cartographic sources of research]. *Karazins'ki chytannya (istorychni nauky): tezy dopovidey 69-yi mizhnarodnoyi naukovoyi konferentsiyi*. Kharkiv. Pp. 148-149. [in Ukrainian]
- Koniva, 2019** – *Koniva, Yu.V.* (2019). Zarozhennya ta rozvytok sukhodil'nykh komunikatsiy na terytoriyi Slobids'koyi Ukrayiny u XVIII – na pochatku XIX st. [Origin and development of land communications on the territory of Slobidska Ukraine in the XVIII – early XIX centuries]: avtoref. dys. ... kand. istor. nauk. Dnipro. 20 p. [in Ukrainian]
- Korotyа, Osadchyy, 2013** – *Korotyа, A.V., Osadchyy, Ye.N.* (2013). Lositskiy ostrog serediny XVII v. [Lositsky ostrog in the middle of the 17th century]. *Russkiy sbornik*. Bryansk. Vyp. 7. Pp. 167-172. [in Russian]
- Kulakovs'kyi, 2006** – *Kulakovs'kyi, P.* (2006). Chernihovo-Sivershchyna u skladi Rechi Pospolytoyi (1618–1648) [Chernihiv-Sivershchyna as part of the Polish-Lithuanian Commonwealth (1618–1648)]. Kyiv, 496 p. [in Ukrainian]
- Lukaszewski, 1929** – *Lukaszewski, A.* (1929). Pochodzenie Piotra Konaszewicza Sahajdacznego [The origin of Piotr Konaszewicz Sahajdaczny]. *Prace Historyczne wydane ku uczczeniu 50-lecia Akademickiego Kola Historyków Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie 1878–1928*. Lwów. [in Polish]
- Markovich, 1859** – Dnevnyya zapiski general'nogo podskarbiya Yakova Markovicha [Day notes of the general treasurer Yakov Markovich]. Moscow, 1859. Ch. 1-2. [in Russian]
- Markovich, 1893** – Dnevnik general'nogo podskarbiya Yakova Markovicha (1717-1767 gg.) [Diary of the general treasurer Yakov Markovich (1717-1767)]. Pod red. Al. Lazarevskogo. Kyiv, 1895. Ch. 1. 342 p. [in Russian]
- Nikolayev, 1900** – *Nikolayev, A.S.* (1900). Kratkiy istoricheskiy ocherk razvitiya vodyanykh i sukhopotnykh soobshcheniy torgovykh portov v Rossii [A brief historical outline of the development of water and land communications of commercial ports in Russia]. St. Petersburg, 372 p. [in Russian]
- Osadchyy, 2019** – *Osadchyy, E.* (2019). Fortified Marina on the Land Route from the City of Romny to Konotop in the 17th century. *Journal of International Network Center for Fundamental and Applied Research*. 6(2): 83-92. [in Russian]
- Osadchyy, Degtyarev, 2021** – *Osadchyy, Ye.M., Degtyarev, S.I.* (2021). Sahaydachnyy shlyakh: vid verkhov'ya Psla do kordoniv Rechi Pospolytoyi [Sagaydachny road: from the top of the Psel river to the border of the Polish-Lithuanian commonwealth]. *Sumska starovyna*. LIX: 5-20. [in Ukrainian]
- Osadchyy, 2011** – *Osadchyy, Ye.M.* (2011). Pam'yatky viys'kovoyi istoriyi Pivnichno-Skhidnoyi Slobozhanshchyny XVII st. [Monuments of military history of the North-Eastern Slobozhanshchina of the XVII century]. Sumy, 238 p. [in Ukrainian]
- Osadchyy, 2015** – *Osadchyy, Ye.M.* (2015). Shlyakhy spoluchennya Putyvl's'koho udilu naprykintsi XVI – XVII st. [Ways to connect the Putivl share in the late XVI–XVII centuries]. *Pratsi Tsentru pam'yatkoznavstva*. Zbirnyk naukovykh prats'. Kyiv. Vyp. 27. Pp. 226-234. [in Ukrainian]
- Osadchyy, 2016** – *Osadchyy, Ye.M.* (2016). Storozhovyy post Vol'nivs'koyi dilyanky Bilhorods'koyi zasichnoyi smuhy [Watchtower of the Volnivka section of the Belgorod notched strip]. *Arkeolohiya i fortifikatsiya Ukrayiny*. Zbirnyk materialiv VI Mizhnarodnoyi nauko-praktychnoyi konferentsiyi. Kam'yanets'-Podil's'kyi. Pp. 244-247. [in Ukrainian]
- Osadchyy, 2018a** – *Osadchyy, Ye.M.* (2018). Velyka Ryl's'ka doroha [Great Rylsk Road]. *Pratsi Tsentru pam'yatkoznavstva*. Zbirnyk naukovykh prats'. Kyiv. Vyp. 33. Pp. 100-112. [in Ukrainian]
- Osadchyy, 2018b** – *Osadchyy, Ye.M.* (2018). Sukhodil'nyy marshrut Matviya Rzhevs'koho 1556 r. v konteksti vyvchennya shlyakhiv spoluchennya Putyvl's'koho Poseym'ya [The land route of Matviy Rzhevsky in 1556 in the context of studying the ways of connecting the Putivl Poseimye]. *Pratsi Tsentru pam'yatkoznavstva*. Zbirnyk naukovykh prats'. Kyiv. Vyp. 34. Pp. 209-217. [in Ukrainian]
- Osadchyy, Korotyа, 2018** – *Osadchyy YE.M., Korotyа O.V.* Pam'yatky selitrovarinnya Pivdennoyi Sivershchyny XVII st. [Monuments of salt-making of the Southern Sivershchyna of the XVII century]. Kharkiv, 2018. 248 s. [in Ukrainian].
- Papkov, 2004** – *Papkov, A.I.* (2004). Porubezh'ye Rossiyskogo tsarstva i ukrainskikh zemel' Rechi Pospolitoy (konets XVI – pervaya polovina XVII) [Border of the Russian Empire and the Ukrainian lands of the Polish-Lithuanian Commonwealth (the end of the 16th – the first half of the 17th century)]. Belgorod, 352 p. [in Russian]
- Pryymak, 2003** – *Pryymak, V.V.* (2003). Deyaki pytannya kompleksnoho dzhereloznavstva Putyvl's'koho udilu Novhorod-Sivers'koho knyazivstva u XII–XIII st. [Some issues of complex source studies of the Putivl part of the Novgorod-Siversky principality in the XII-XIII centuries]. *Arkeolohiya ta istoriya Pivnichno-Skhidnoho Livoberezhzhya (I – pochatku II tys.)*. Zbirnyk naukovykh prats'. Sumy. Pp. 65-75. [in Ukrainian]
- PSRL, T. 13** – Polnoye sobraniye russkikh letopisey izdannoye po Vysochayshemu poveleniyu Imperatorskoyu Arkheograficheskoyu komissiyeyu. Tom trinadtsatyy. Pervaya polovina. VIII. Letopisnyy sbornik, imenuyemyy Pariarsheyu ili Nikonovskoyu letopis'yu [The Complete Collection of Russian Chronicles published by the Highest Command of the Imperial Archaeographic Commission. Volume thirteen. First half. VIII. Annalistic collection, called the Patriarchal or Nikon chronicle]. St. Petersburg, 1904. 303 p. [in Russian]

**RGADA** – Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv drevnikh aktov [Russian State Archive of Ancient Acts].

**RGVIA** – Rossiyskiy gosudarstvennyy voyenno-istoricheskiy arkhiv [Russian State Military Historical Archive].

**Rossiya, T.7** – Rossiya. Polnoye geograficheskoye opisaniye nashego Otechestva: nastol'naya i dorozhnaya kniga dlya russkikh lyudey. T.7. Malorossiya: [Poltavskaya, Khar'kovskaya i Chernigovskaya gubernii] [A complete geographical description of our Fatherland: a desktop and travel book for Russian people. T.7. Little Russia: [Poltava, Kharkov and Chernigov provinces]. St. Petersburg, 1903. 517 p. [in Russian]

**Slyusarskiy, 1964** – *Slyusarskiy, A.G.* (1964). Sotsial'no-ekonomicheskoye razvitiye Slobozhanshchiny XVII–XVIII vv. [Socio-economic development of the Sloboda region in the 17th–18th centuries]. Khar'kov, 460 p. [in Russian]

**Stateyny spisok, 1850** – Stateyny spisok sotnika Vasiliya Tyapkina i d'yaka Nikity Zotova posol'stva v Krym v 1680 godu dlya zaklyucheniya Bakchisarayskogo dogovora [Article list of centurion Vasily Tyapkin and deacon Nikita Zotov of the embassy to the Crimea in 1680 for the conclusion of the Treaty of Bakchisaray]. Odessa, 1850. 302 p. [in Russian]

**Yurkevych, 1932** – *Yurkevych, V.* (1932). Emihratsiya na skhid i zalyudnennya Slobozhanshchyny za B. Khmel'nyts'koho [Emigration to the east and the population of Slobozhanshchyna under B. Khmelnytsky]. Kyiv, 190 p. [in Ukrainian]

**Zorin, 2018** – *Zorin, A.V.* (2018). Bakayev shlyakh [Bakaev way]. *Belgorodskaya cherta*. Sbornik statey i materialov po istorii Belgorodskoy cherty. Belgorod. Vyp. 3. Pp. 30-42. [in Russian]

**Zvahel's'kyu, 1999** – *Zvahel's'kyu, V.B.* (1999). Losyts'ka doroha [Losytska road]. *Sums'ka starovyna*. V–VI. Pp. 37-54. [in Ukrainian]

## Региональная система сухопутных дорог Путивльского уезда в XVII веке

Сергей Иванович Дегтярев <sup>a, b, \*</sup>, Евгений Николаевич Осадчий <sup>c</sup>, Шолпан Арапбаевна Забих <sup>d</sup>

<sup>a</sup> Сумский государственный университет, Сумы, Украина

<sup>b</sup> Черкас глобальный университет, Вашингтон, США

<sup>c</sup> Институт прикладной физики Национальной академии наук Украины, Сумы, Украина

<sup>d</sup> Казахский национальный университет им. Аль-Фараби, Алматы, Казахстан

**Аннотация.** В статье рассматриваются вопросы формирования и функционирования сухопутных путей сообщения в южной части Путивльского уезда в XVII веке. Авторами проанализировано значительное количество письменных и изобразительных источников и предложены варианты прохождения маршрутов известных в то время дорог. В конце XVI века Путивль играл важную роль в организации сторожевой и пограничной службы на границе с незаселенными степными участками Дикого поля. В это время дорог в современном понимании этого термина в исследуемом регионе не существовало. В актовых документах оговаривалось общее направление движения сторож и указывались места переправ через реки.

В середине XVII века в пограничных с Речью Посполитой регионах появилось несколько крепостей, расположенных далеко от заселенных территорий Московии. Их жизнь прямо зависела от поставок продовольствия и военных припасов. В это время увеличивается нагрузка на старые дороги, а также идет формирование примитивной дорожной сети между этими городами. Эти дороги не были оборудованы инженерными и гидротехническими сооружениями, а их пропускная способность и удобство передвижения оставались на примитивном уровне.

Вторая половина XVII века ознаменовалась изменениями в административном устройстве региона. Украинские переселенцы начали формировать качественно новую систему путей сообщения. Дорожная сеть была улучшена, а у городов и крупных сел появилась возможность принимать ватаги купцов, приехавших из отдаленных регионов. В этих населенных пунктах стали появляться ярмарки, на которые приезжали купцы из Речи Посполитой, Литвы и Гетманской Украины. Строительство новой дорожной сети позволило городам Слободской Украины быстро интегрироваться в экономическую торговую модель Восточной Европы.

**Ключевые слова:** Путивльский уезд, Московское царство, Слободская Украина, Алешня, Ахтырка, Сумы, сухопутная дорожная сеть, вооруженный конфликт, война, XVII век.

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [starsergo2014@gmail.com](mailto:starsergo2014@gmail.com) (С.И. Дегтярев)