

РОЛЬ КИЇВСЬКОГО ШЛЯХОВОГО ВУЗЛА В СИСТЕМІ ЗОВНІШНІХ КОМУНІКАЦІЙ ГЕТЬМАНЩИНИ (друга половина XVII — початок XVIII ст.)

Стаття присвячена аналізу ролі та значення київських шляхових вузлів, що сполучали Гетьманщину із землями Речі Посполитої — Софіївсько-Подільська та Михайлівсько-Печерська шляхові розв'язки. У 1679 р. відбулося з'єднання двох шляхових вузлів, але це не покращило транзитного сполучення Гетьманщини через Київ.

Укладення «Вічного миру» між Росією та Річчю Посполитою (1686) і входження Києва до складу Гетьманщини кардинально змінило її шляхову структуру. Київський шляховий вузол, що був перетином водних та сухопутних шляхів, замкнув комунікаційну систему Гетьманщини; саме у Київському придніпровському вузлі сходились водні та сухопутні шляхи.

Роль і значення київського шляхового вузла в системі міжнародної торгівлі Лівобережної України з країнами Центрально-Східної Європи, і передусім земель Речі Посполитої, були значними, і тому не випадково дане питання порушувалось не тільки в українській, а й у зарубіжній історіографії [1].

В українській історіографії оцінка ролі і значення придніпровського шляхового вузла була різ-

ною. Дослідники О. Русов, М. Закревський, С. Голубев прагнули визначити перелік шляхів, що входять до придніпровського вузла, і встановити їх локалізацію, посилаючись переважно на дані археології та географії. Аналогічна позиція спостерігається у І. Крип'якевича. Автор обмежився переліком маршрутів доріг, досліджуючи ітнерарії мандрівників, що проходили через Україну. Перехід до дослідження функціонального призначення шляхів в українській історіографії започаткували Ф. П. Шевченко та О. І. Гуржій [2]. На їхню думку, розвиток шляхової інфраструктури Гетьманщини був безпосередньо пов'язаний зі становленням міст як торговельних центрів та розширенням мережі ярмаркової торгівлі. Саме це сприяло перетворенню шляхів у купецькі торговельні тракти. Враховуючи результати досліджень,

основним завданням даної статті буде розгляд проблеми змін напрямків основних шляхів Гетьманщини та способи їх регулювання.

Київський шляховий вузол виник у районі західного Подніпров'я. Його природні межі охоплювали обидва береги Дніпра й Десни, простягаючись на південь [3]. Сухопутні шляхи знаходились на перетині річкових шляхів Східно-Європейської рівнини, що охоплювала басейни річок: Західної Двіни, Західного Бугу, Дністра, Німана, Оки та Дону [4]. Склався київський шляховий вузол з двох частин — Михайлівсько-Печерський або Хрещатицький шляховий вузол, що сполучав Київ з рештою частини Лівобережної України і виходив до білорусько-російського кордону та південних рубежів Гетьманщини, та Софіївсько-Подільський шляховий вузол, що сполучав Київ і Лівобережну Україну з територією Речі Посполитої через українські правобережні землі. До двох шляхових вузлів примикав цілий ряд замикаючих комунікаційних систем, що складались із внутрішніх шляхів та доріг, сполучаючи окремі населені пункти з головними зовнішніми шляхами.

Від Михайлівсько-Печерського шляхового вузла починався головний Київський тракт, що проходив по лівому березі Дніпра від Києва до Глухова [5]. Це була стара Набережна дорога, яка проходила поблизу Спаського перевозу, але безпосереднього сполучення з ним не мала. Вихід до цього перевозу мала обхідна Михайлівська дорога, що була відгалуженням Іванової дороги [6]. Однак цей шлях був незручним, і тому купецтво ним не користувалось. Відомий дослідник Києва М. Петров вважає дорогу, що проходила через Євсейкову долину, не шляхом, а Микільською стежкою [7]. Місцеві та іноземні купці їздили Добровільною дорогою [8], що була відгалуженням від Подільської і проходила поблизу Добро-Миколаївської церкви, сполучаючись безпосередньо з Київським трактом [9].

Перетнувши Дніпро, Київський тракт прямував на північний захід, у бік Броварів та Чернігова. Він включався в загальну шляхову інфраструктуру Гетьманщини, основою якої були шляхові розв'язки, що виникали в результаті перехрещення головних вулиць [10]. Перша розв'язка містилась у м. Остер. На межі остерської розв'язки київський тракт сполучався з чернігівською дорогою біля с. Оленівка [11]. Містечко Старий Ропск було другою шляховою розв'язкою, що сполучала київський та чернігівський тракти з могилівською дорогою [12]. Закінчувався київський шлях на останній шляховій розв'язці біля слободи Злинка. Через цю слободу проходила київська дорога [13].

Один шлях, що був відгалуженням від київського тракту, проходив на південь. Починався він

від остерської шляхової розв'язки і прямував через Перяслав—Горочиці до Перекопу [14]. У документах міститься детальний опис цього шляху, зроблений поручиком Хрипуновим та канцеляристом Павлом Милашевським. Київський шлях простягався «от степу прилуком за Рудою (назва річки.— прим. авт.), лежачим до полей поддубовських и до турецького кордону» [15]. Наприкінці XVII ст. комунікаційний вузол опинився в руках переяславської старшини, зокрема полковника Сулими, який володів басейном р. Трубіж у Баршівській сотні. Сулима за перевезення товарів через його володіння збирав з купців високі податки, і тому цей шлях перестав використовуватись торговцями [16]. Сухопутний шлях з Києва на Крим проходив по правому березі Дніпра через степи до Запорозької Січі [17].

Водні шляхи, на відміну од сухопутних доріг, на Лівобережжі фактично не використовувались купцями. У середині 70-х рр. XVII ст. був заблокований водний шлях по річках Десна — Дніпро. У 1677 р., за наказом російського царя, по Десні було спущено 100 байдаків з провіантом, що призначались для калмицьких загонів, які таємно переховувались на Запоріжжі і мали намір виступити весною у похід проти татар і турків. Однак переправа затяглась; байдаки не приплили до місця призначення, оскільки настала зима, і більша частина їх замерзла в Десні. Гетьманська адміністрація на вимогу російського уряду наказала призупинити будь-яке транспортування товарів по Десні, примушуючи місцеве населення розшукувати замерзлі байдаки, розвантажувати їх та робити хлібні запаси. Тільки через рік гетьман І. Самойлович дозволив використовувати купцям водний шлях по Десні і сплавити зерно суднами до Києва [18]. Крім цього, у Чернігівському полку місцева старшина самочинно перекривала водні шляхи. На річках будувались «виводи» й «розкати», що призначались для забирання води і створення штучних ставків для потреб власного господарства. Цю діяльність активно розгорнув Леонтій Полуботок — чернігівський сотник, який захопив басейн р. Строжі — притоки Десни, перегородивши її греблями [19].

Інший — Софіївсько-Подільський шляховий вузол сполучав Київ з Правобережною Україною та землями Речі Посполитої. Це була більш зручна система шляхової комунікації, оскільки давні права та привілеї, що надавались купцям, фактично не поширювались на західні торговельні шляхи [20]. Транспортування товарів по західних торговельних шляхах було довільне; купцям заборонялося змінювати їх напрям [21]. Наприкінці XVII — початку XVIII ст. західні шляхи зазнають також деякого зміщення.

Київ сполучали із західними володіннями Речі

Посполитою два шляхи — Васильківський та Литовський тракты. Литовський тракт, або Литовський гостинець, проходить з Києва на Біличі, поблизу якого була переправа через р. Ірпінь, і далі прямував через населені пункти: Рубіжовка, Дружне, Загалье та Овруч. Литовський тракт перетинався з давньою Запольською дорогою, яка починалась з «поля» (степу. — *Прим. авт.*) від річок Росі та Стугни, перехреснюючись із Білоцерківською дорогою біля с. Янковичі. Запольська дорога перехреснувалась із Литовським трактом на р. Уші в Овруцькому повіті [22]. Васильківський гостинець починався від Золотих воріт і далі через р. Либідь проходить до Голосіївського хутора. Там він сполучався з Багриновською дорогою, що простягалась до р. Мишаловки і закінчувалась на греблі [23]. Від цієї греблі проходив не шлях, а вузька стежка через ліс [24]. Ця стежка закінчувалась на р. Віті, на греблі якої з купців збирали погребельне мито. Від цієї греблі починалась дорога, що простягалась прямо до Василькова.

Васильків був першою шляховою розв'язкою. Від неї починались декілька шляхів, що вели до Криму та на Балкани. Фастівський шлях, що простягався в степ на Запоріжжя та Крим [25], а також згадана Білоцерківська дорога, що проходила через Хотів, Васильків, Янковичі та Рославичі, прямуючи на південь [26]. Крім цього, Київ мав пряме сполучення з балканськими землями. У документах (1672) згадується Степан Васильєв — київський житель, що був відправлений у Валахію збирати військо на допомогу гетьманові Дорошенку. Його маршрут був такий: «А ізъ Волоской земли ізъ города Ясъ ѡхаль он (Степан Васильєв. — *Прим. авт.*) к Киеву на Сороку, на Лодыжинь, на Лысянку, на Каневъ» [27].

Литовський та Васильківський шляхи входили в систему водних шляхів Дніпровсько-Західнодніпровського басейну, сполучаючи Балтійське та Чорне моря в єдину комунікаційну систему. З другої половини XVII ст. вищеназвані шляхи починають занепадати, зазнаючи суттєвого зміщення. Так, у другій половині XVII ст. дорога з Києва до Смоленська змістилась внаслідок пересування кордону 1645 р. до Дніпра та Західної Двіни [28]. Внаслідок цього зміщення головну роль у системі сполучення Києва із землями Речі Посполитою почали відігравати водні шляхи. Сухопутні дороги проходили переважно вздовж берегів річок. Так, Київський тракт, що з'єднував землі Лівобережної України з Польщею через Правобережжя, був вилучений із транзитної комунікації тому, що волинські дороги втрачають своє торговельне значення і набувають локального характеру.

Основним шляхом, що використовувався купцеством, залишався Литовський тракт, що сполу-

чав Київ із Прибалтикою. Простягався він вздовж берега Дніпра до р. Катинь, після цього волоком у р. Кропивну та озеро Купринське. Від цього озера починалась р. Видра — притока р. Касплі, що впадала в Західну Двіну. Від Литовського шляху відгалужувалась дорога на Смоленськ, що була зручнішою, оскільки волоків між Дніпром та р. Ловаттю не існувало, а на місці, де Дніпро утворював два витоки, неподалік від Смоленська, виникли склади східних товарів, що перевозилися купцями Волзьким шляхом [29]. Литовський шлях з'єднувався з «Великим шляхом», що починався від Смоленська і прямував до Риги через Вітебськ — Полоцьк — Двінськ. Проходив він вздовж берега Західної Двіни і згадується як купецький тракт, або гостинець [30].

Складнішим було сполучення Києва з білоруськими землями. До кінця XVIII ст., зазначає білоруський дослідник Довнар-Запольський, Білорусія не мала зручних шляхів сполучення. Тільки окремі райони сполучались із зовнішнім світом через невеликі річки — притоки Дніпра, Західної Двіни та Західного Бугу. Басейн річок Західної Двіни притягував до себе басейн річок верхів'я Дніпра, а басейн Прип'яті та Західного Бугу сполучав Білорусію з польськими землями [31].

З дніпровським водним басейном територію Білорусії сполучали невеликі притоки річок Сожі, Немільної і Замглау, а також верхів'я р. Пакулки. Через правобережну частину Білорусії протікали притоки р. Прип'ять — Митва та Нижня Славечна [32]. Крім цього, на систему транспортування значною мірою впливала система волок. Відстань волок між Західною Двіною та Дніпром становила приблизно 100 кілометрів, і для перевезення товарів у Вітебську споряджались підводи [33].

Водний та сухопутний шляхи з'єднували Мінськ та Полоцьк із Києвом. Водний шлях проходив річками Птіч — Прип'ять — Дніпро. Сухопутний шлях проходив вздовж правого берега Дніпра до р. Прип'ять. Шлях із Полоцька до Києва простягався вздовж р. Західна Двіна та її притоками Улою та Єлею і далі волоком в озеро Пілав'я, від якого починалась р. Сергут — притока р. Березина, що впадала у Дніпро. Сухопутний шлях проходив вздовж правого берега Дніпра, а потім переходив на лівий берег між водорозділами річок Сергута і Єлею. Закінчувався цей шлях на давній Чернігівській дорозі, що виходила до Києва [34]. А ще найдавніша дорога сполучала Київ і Берестя, проходячи вздовж р. Прип'ять через Турів [35].

У другій половині XVII ст. давні шляхи втрачають своє значення. Занепадає шлях, що сполучав білоруські та литовські землі з Кримом через Київ [36]. У документах зазначається, що

«мимо Кодака турские и крымские войска не ходят, а ходят из Крыму по сей стороны Днепра (вздвож лівого берега Дніпра.— *Прим. авт.*) на Муравские шляхи не переходя Днепр». Іноді татари використовували правобережні шляхи, однак рух по них був обмежений; переїздити дозволялось тільки нижче Кодака до урочища Кучкова [37]. Існує версія, що татари для переходу на лівий берег Дніпра використовували Круківську переправу. Про неї згадується в листі до охочекомонного полковника Іллі Новицького, однак не відомо, чи білгородська орда переправлялась через цю переправу. Гетьман закликав полковника пильно за нею стежити [38]. Таким чином, кримська сухопутна дорога виявилась одрізаною від київського шляху, що не мав сполучення з Перекопом та Кафою [39].

У другій половині XVII ст. відбувається суттєве обмеження руху по Дніпровському водному шляху. У 1673 р. російський уряд наказав Самойловичу сплавити струги та байдаки тільки до Бужанської пристані [40]. Зерно дозволялось перевозити з Могильова до Києва тільки за попередньою домовленістю російського уряду з урядом Великого князівства Литовського. Причому на результати домовленості обов'язково впливав характер політичної обстановки на Гетьманщині. «Пропускать (байдаки та струги.— *Прим. авт.*) изволь буде въ томъ какови в малороссийском народе сумнительства не будет» [41]. Тільки з другої половини 80-х рр. XVII ст. гетьманська адміністрація на чолі з І. Мазепою дозволила використовувати Дніпровський шлях як льодову дорогу для транспортування військових припасів. Однак рух був вельми обмежений. Гетьман І. Мазепа дозволив відкрити маршрут льодовою дорогою для перевезення сіна з Кобеляк до Білик [42]. Таким чином, роз'єднання дніпровського водного та сухопутного шляхів спричинилося до того, що київський шляховий вузол почав поступово замикатися, оскільки всі під'їзні шляхи до Києва контролювались військовою адміністрацією. Міщани м. Києва у зв'язку з можливим нападом татар змушені були виставляти сторожу та укріпляти парканом вали. Це призвело до того, що виїхати з міста було фактично неможливо; купці змушені були виставляти замість себе довірительів «з добрих чад», що поступали до них на службу [43]. Військова адміністрація під час в'їзду до Києва дозволила користуватися тільки одним шляхом. Згідно з описом сірійського мандрівника Павла Алеппського, під'їзний шлях був дуже вузький; по ньому можна було проїхати тільки на одному екіпажі, і проходив він по крутому спуску у бік старого міста [44].

У самому місті були виставлені застави на проїзних воротах. Найбільше караульних служб

знаходилося у Софіївській частині міста; 25 нічних і 15 денних караулів. У малому місті налічувалось 13 денних і 3 нічні караули, у Михайлівській — 4 денні і 5 нічних караулів, у Печерську — 14 денних і 8 нічних караулів [45]. Перша застава містилась біля Золотих воріт; там була митниця та спостережний пункт, оскільки через Золоті ворота проходив Васильківський шлях [46]. Наступним пунктом контролю був Сергієвський вивод. Він простягався по наугольному розкату, що знаходився на Пробитому валу, і там пролягала дорога, якою їздили до Золотих воріт [47]. Велика застава знаходилась у Нижньому місті, так званий Нижній Острог [48], а також багато караульних служб було виставлено на переправі через Дніпро. Всі особи повинні були мати грамоти російського царя для того, щоб користуватися дніпровськими перевозами [49], оскільки гетьманська адміністрація наказала всі плавучі засоби — плоти й перевози сконцентрувати в одному місці [50]. Вільне перевезення було дозволено тільки військовим особам, і пропонувалось скласти «крепости» «сколькимъ человеком (військовим особам.— *Прим. авт.*) пьшим людям быть пристойнъе» [51]. Караульна служба часто зловживала своїм становищем, примушуючи купців платити велике мито за перевезення товарів. На численні прохання київського магістрату й мішан Петро I видав жалувану грамоту, в якій заборонив брати плату з київських мішан на заставах [52].

Водночас гетьманська адміністрація розпочала будівництво нових шляхів. Передусім було уніфіковано київський шляховий вузол. У 1679 р. за наказом гетьмана І. Самойловича на Печерську було споруджено Васильківську башту і проїжджі ворота, через які печерський шляховий вузол безпосередньо з'єднувався з Васильківським трактом [53], від якого було прокладено Нову дорогу, що проходила біля Печерського палацу через Кловський яр, виходячи на Липки, сполучаючись з Івановою дорогою. Одне відгалуження від нового шляху з'єднувало Печерськ із Подолом [54]. У 90-х роках XVII ст. було розширено шляховий вузол у Василькові. На місці старих шляхів було споруджено чотири тракти: 1) Васильківський поштовий тракт, що простягався у напрямку м. Білої Церкви, 2) Чумацький шлях, що пролягав до Криму і сполучався із Поштовим трактом біля с. Ксаверівка, 3) Тракт на Дунай також з'єднувався з Поштовим трактом біля м. Біла Церква, 4) Караванський тракт, що проходив у напрямку Буковини та Молдови через Триліси і Фастів [55]. У 1697 р. були споруджені два поштові тракти, що сполучали Київ із польським кордоном. Перший проходив через Фастів на Острог. Другий — до польського кордону через Коростишів [56]. Однак поштові тракти тривалий час не

використовувались купцями, а призначались для військових та дипломатичних потреб. Виняток становив Васильківський поштовий тракт, що з'єднувався з давніми київськими шляхами.

Спорудження нових трактів та обмеження переходів з лівого на правий берег Дніпра призвело до занепаду торговельних шляхів, що відходили від Києва. Протягом другої половини XVII — початку XVIII ст., зауважив Ф. Шевченко, не існувало жодних даних про використання річкових шляхів, і зокрема Дніпра, як транспортних комунікацій для торгівлі України з Балканами. Скептичну позицію дослідник займав і щодо сухопутних шляхів. На його думку, в Україні не проводи-

лось будівництво нових шляхів; купці, напевне, користувались «битими доріженьками» [57]. У XVIII ст. Київ стає центром, що сполучав Москву з Балканськими країнами та Польщею. У цьому напрямку через нього здійснювався транзитний рух товарів [58].

Таким чином, у XVIII ст. відбувається переорієнтація київського шляхового вузла на північний схід. Це було наслідком занепаду давніх торговельних шляхів за винятком двох сухопутних шляхів, що сполучали Київ з Мінськом та Полоцьком. Після завоювання Росією Прибалтики уряд наказав усім купцям, які торгували з Ригою, використовувати не київський, а стародубський шлях.

1. Левко О. Н. Торговые связи Витебска в X—XVIII вв. — Минск, 1989. — С. 84.; *Абедарский Л. С.* Торговые связи Белоруссии с русским государством (XVI — первая половина XVII вв.) // Ученые записки Белорусского университета. — 1957. — Вып. 36. — С. 1—42.; *Мелешко В. И.* Могилев в XVI — середине XVII вв. — Минск, 1988. — С. 262.; *Мелешко В. И.* О торговле и торговых связях Могилёва в XVII в. // Труды Института истории Академии наук БССР. — 1958. — Вып. 3. — С. 47.; *Жучкевич В. А.* Дороги и водные пути Белоруссии (Историко-географический очерк). — Минск, 1977. — С. 142.; *Руссов А. А.* Русские тракты в конце XVII и начале XVIII веков. — К., 1876. — С. 149.; *Крип'якевич І. П.* Студії над державою Б. Хмельницького. Українські дороги в половині XVII в. // Записки Наукового товариства ім. Т. Г. Шевченка (далі Записки НТШ). — 1926. — Т. 144/145 — С. 139.
2. Шевченко Ф. П. Шляхи сполучення України з Балканськими країнами в XVII — XVIII ст. // Історичні дослідження. Вітчизняна історія. — 1985. — Вып. 11. — С. 50—59.; *Шевченко Ф. П.* Роль Києва у міжслов'янських зв'язках у XVII — XVIII ст. — К., 1963. — С. 43.; *Гуржій О. І.* Основні закономірності розвитку торгівлі та місцевих ринків на Україні у XVIII ст. // Український історичний журнал (далі УІЖ). — 1986. — №8. — С. 18—27.
3. *Грушевський М. С.* Порайонне історичне дослідження України і обслідування київського вузла // Записки Української академії наук (далі Записки УАН). Історична секція. — 1926. — Т. 3. — С. 6.
4. Історія Києва. — К., 1982. — Т. 1. — С. 21.
5. Центральний державний історичний архів України (далі ЦДАУ). — Ф. 127, оп. 1024, спр. 898, арк. 2.
6. *Петров Н.* Историко-топографический очерк древнего Киева // Труды Киевской духовной академии (далі Труды КДА). — 1896. — Т. 2. — С. 421.
7. *Петров Н.* Указ соч. — Т. 2. — С. 419.
8. *НБУВ І. Р.* — Ф. 2, спр. 14036, арк. 126.
9. *Андрієвський А. А.* Исторические материалы из архива Киевского губернского правления. — К., 1884. — Вып. 7 — С. 172.
10. *Пляшко Л. А.* Стародавня територія міста, як історична пам'ятка // УІЖ. — 1967. — № 8. — С. 120.
11. *Андрієвський А. А.* Исторические материалы из архива Киевского губернского правления. — К., 1885. — Вып. 8. — С. 113.
12. *НБУВ І. Р.* — Ф. 1, спр. 55391—55452, арк. 314—315.
13. ЦДАУ — Ф. 59, оп. 1, спр. 2691, арк. 1.
14. *Jabłonowski A.* Źródła dziejowe. — Warszawa, 1897. — Т. 22. — S. 365.
15. *НБУВ І. Р.* — Ф. 2, спр. 54484—54662, арк. 37.
16. *Бойко І.* Сулими на Переяславщині в кінці XVII на початку XVIII ст. // Історично-географічний збірник. — К., 1928. — Т. 2. — С. 19—20.
17. ЦДАУ. — Ф. 59, ОП.1, спр. 2469, арк. 16—16(зв).
18. Акты относящиеся к истории Южной и Западной России (далі Акты ЮЗР). — СПб. 1876. — Т. 13. — С. 409.
19. Источники Малороссийской истории (1649—1687). — Ч. 1. — С. 246.
20. *Грушевська О.* Гетьманські універсали м. Києву // Історично-географічний збірник. — К., 1928. — Т. 2. — С. 29.
21. *Слабченко М. Е.* Хозяйство Гетьманщини в XVII — XVIII ст. Очерки торговли и торгового капитализма. — Одесса, 1923. — Т. 3. — С. 61.
22. *Jabłonowski A.* Źródła dziejowe. — Warszawa, 1897. — Т. 22. — S. 363—364.
23. ЦДАУ — Ф. 59, оп. 1, спр. 6361, арк. 12—13, 14(зв).
24. Сборник материалов для исторической топографии Киева та его окрестностей. — К., 1874. — С. 232.
25. *Петрунь Ф.* Московські переробки західноєвропейських мап // Юбілсійний збірник на пошану Д. І. Багалия. — К., 1927. — С. 630.
26. *НБУВ І. Р.* — Ф. 10, спр. 4209, арк. 17.
27. Акты ЮЗР — СПб., 1871. — Т. 9. — С. 657.
28. *Руссов А. А.* Русские тракты в конце XVII и начале XVIII веков. — К., 1876. — С. 56.
29. *Голубовский П. В.* История смоленской земли до начала XV века. — С. 9—10.
30. *Левко О. Н.* Торговые связи Витебска в X—XVIII вв. — Минск, 1989. — С. 18—19.
31. *Доунар-Запольські М.* Соцыяльна-економічна структура Літоўска — Беларускае дзяржавы у XVI—XVIII сталях // Гістарычна-археалагічны зборнік. — Менск, 1927. — С. 1.
32. *Jabłonowski A.* Źródła dziejowe. — Warszawa, 1897. — Т. 22. — S. 30.
33. *Ходаковський Д.* Пути сообщения в древней России // Русский исторический сборник. — 1837. — Т. 1. — Кн. 1. — С. 14.
34. *Данилевич В. Е.* Пути сообщения Полоцкой земли до конца XIV столетия. — Юрьев, 1898. — С. 9—10.
35. *Жучкевич В. А.* Дороги и водные пути Белоруссии (Историко-географический очерк). — Минск, 1977. — С. 16.
36. *Jaroszewicz J.* Obraz Litwy pod względem jej cywilizacji od czasów najdawniejszych do konca wieku XVIII. — Wilno, 1844. — Cz. 2. — S. 93.
37. Акты ЮЗР — СПб., 1879. — Т. 11 — С. 15.
38. *НБУВ І. Р.* — Ф. 2, спр. 14469, арк. 18.
39. Тож видастись надуманою позиція Тищенко М. про те, що договір Петрика з Кримом (1692) відкривав шлях українським купцям через переволочну (див. *Тищенко М.* Нарис-

си історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст. // Історично-географічний збірник.— К., 1928.— Т. 2— С. 88).

40. Акты ЮЗР.— Т. 13.— С. 510.
41. *Там само*.— Т. П.— С. 141.
42. *Восиоков А.* Посольство Шакловатого к Мазепе в 1686 г. // Киевская старина.— 1890.— Т. 29.— С. 217.
43. *НБУВ І. Р.*— Ф. 10, спр. 11899, арк. 9.
44. *Алепский П.* Путешествие антиохийского патриарха Мзкария в Россию в половине XVII века // Чтения в московском историческом обществе древностей российских (далі Чтения ИОДР).— 1897.— Кн. 4.— С. 74.
45. Киев в 1684— 85 годах по описанию служивого иноземца Патрикия Гордона.— К., 1875.— С. 31.
46. *НБУВ І. Р.*— Ф. 10, спр. 7594, арк. 10, 15.
47. Сборник материалов для исторической топографии Киева та его окрестностей.— К., 1874.— С. 98—99.
48. Акты ЮЗР.— СПб., 1869.— Т. 6.— С. 211.
49. *Фоменко К.* Киев времен Петра I // Киевские спар-

хьяльные ведомости.— 1903.— Ч. 23.— С. 595.

50. Акты ЮЗР.— Т. 13.— С. 150.
51. *Там само*.— Т. 13.— С. 243.
52. *НБУВ І. Р.*— Ф. 2, спр. 6825, арк. 10 (зв).
53. Сборник материалов для исторической топографии Киева та его окрестностей.— К., 1874.— С. 102.
54. *Петров Н.* К исторической топографии Печерска и Клова// Киевская старина.— 1896.— Т. 53.— С. 20—21.
55. *Rulikowski E.* Opis powiatu Wasylkowskiego pod względem historycznym, obyczajowym i statystycznym.— Warszawa, 1852.— S. 18—19.
56. *Руссов А. А.* Русские тракты в конце XVII и начале XVIII веков.— К., 1876.— С. 88—89.
57. *Шевченко Ф. П.* Шляхи сполучення України з Балканськими країнами в XVII—XVIII ст. // Історичні дослідження. Вітчизняна історія.— 1985.— Вип. 11.— С. 55—56.
58. *Шевченко Ф. П.* Роль Києва у міжслов'янських зв'язках у XVII—XVIII ст.— К., 1963.— С. 23.

Klym R. O.

ROLE OF THE KYIVAN TRAVELING KNOT IN THE SYSTEM OF HETMANSHCHYNA EXTERNAL COMMUNICATIONS IN THE SECOND HALF OF 17th — EARLY 18th cent.

Article is devoted to the analysis of role and significance of Kyiv traveling knots connecting Hetmanshchyna with the lands of the Polish Commonwealth — Sophia-Podolian and Mykhailo—Pecherske traveling upshots. In 1679 the uniting of two traveling knots took place but it did not affect on optimizing of the Hetmanshchyna's transit communication via Kyiv.