

ДОРОГИ Й ВОДНІ ШЛЯХИ НА ЧЕРНІГОВО-СІВЕРЩИНІ В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XVII СТОЛІТТЯ

Важливу роль у забезпеченні функціонування господарської інфраструктури того чи іншого регіону відігравали шляхи сполучення як наземні, так і водні. З інтенсифікацією товарно-грошових стосунків зв'язок із зовнішніми ринками міг бути забезпечений лише при наявності розгалуженої системи доріг, шляхів, шляхових розв'язок, мостів, поромних переправ тощо. Таким чином, дослідження еволюції транспортної мережі на території певного регіону є одним з важливих завдань історичної географії, вирішення якого дасть можливість більш предметно вивчити формування внутрішнього ринку, зв'язки регіону з центрами міжрегіональної торгівлі, динаміку та закономірність колонізаційних процесів, становлення мережі населених пунктів, передислокації військових частин під час ведення воєнних дій.

Докладну розвідку доріг і шляхів на правому березі Дніпра, що хронологічно охоплювала періоди від Київської Русі до литовсько-польської доби, зробив відомий польський історик Едвард Руликівський¹. Його характеристика доріг подніпровського правобережжя другої половини XVI – першої половини XVII ст., подана на основі широкої джерельної бази і з урахуванням факторів, які впливали на формування та зміни транспортної мережі, досі не втратила наукового значення.

Більш-менш цілісну характеристику українських доріг в епоху Богдана Хмельницького навів у своїй студії визначний український історик Іван Крип'якевич². На основі ітнераріїв мандрівників, які подорожували Україною, автор визначив напрямки найбільш важливих доріг.

Про татарські шляхи, що проходили територією України, писав львівський історик Ярослав Кісь³. У своєму повідомленні автор розглянув основні маршрути, якими найчастіше татарські підрозділи вторгалися на територію українських воєводств Речі Посполитої.

Прикладом комплексного підходу до вивчення шляхової мережі є картосхема шляхів і митниць Володимирського повіту Волинського воєводства, підготовлена В.Кравченком та Г.Боряком. Вона наочно демонструє, що вирішальним чинником формування системи доріг і шляхів була необхідність зв'язку з торговими центрами як місцевого, так і загальнодержавного значення⁴.

Функціональне призначення доріг розглядали Ф.П.Шевченко, О.І.Гуржій, Р.О.Клим. Щоправда, їх студії хронологічно виходять за межі досліджуваного періоду й переважно стосуються території Гетьманщини⁵.

Усі згадані вище дослідження або оминали, або побіжно характеризували мережу доріг на Чернігово-Сіверщині першої половини XVII ст. Між тим, цей регіон знаходився на шляху сполучення правобережних українських воєводств з Московською державою, поруч пролягали важливі польові шляхи, по яких татарські підрозділи проникали вглиб останньої. Важливу роль в економіці регіону протягом вказаного

періоду відігравали його зв'язки з Гданськом і Крулевцем. У зв'язку з цим реконструкція місцевої мережі найважливіших доріг і водних шляхів є важливим завданням, яке вирішується у даному дослідженні.

Чернігово-Сіверщина – поняття більше політичне, ніж історико-географічне. Регіон під такою назвою сформувався наприкінці першої чверті XVII ст. в результаті закріплення дипломатичним шляхом зміни співвідношення сил у Східній Європі. Як наслідок, історична Сіверщина, що на початок XVII ст. майже повністю перебувала у складі Московської держави, виявилася поділеною між нею та Річчю Посполитою. Східна її частина з такими містами, як Брянськ, Мценськ, Карачев, Севськ, Рильськ, Курськ, Путивль та ін. залишилася у складі Московської держави; західна ж із Черніговом, Новгородом-Сіверським, Стародубом, Почепом, Трубчевськом (Трубецьком) увійшла до складу Польсько-Литовської держави. На цьому дробленні сіверських земель не завершилося, бо західна їх частина виявилася поділеною між Великим князівством Литовським та Польською Короною. Стародуб, Мглин, Почеп і Трубецьк зі своїми повітами увійшли до складу князівства, Чернігів і Новгород-Сіверський – до Корони. Останні разом із повітами почали йменуватися у документах королівської канцелярії “Чернігівським князівством”, рідше “Сіверським князівством” чи “Сіверщиною”. Саме цю частину сіверських земель в історіографії прийнято називати Чернігово-Сіверщиною. Жодного разу до 1618 й після 1648 р. ця частина сіверських земель не була окремим адміністративним утворенням. Штучність його виникнення спричинилася до того, що північна частина Новгород-Сіверського повіту на чолі з Погарем більше тяжіла до Стародуба, а південно-східна частина Чернігівського повіту на чолі з Ромнами – до київського Задніпров'я. Разом з тим, значна частина колишнього Чернігівського князівства до Чернігово-Сіверщини, а згодом до Чернігівського воєводства так і не увійшла, зокрема, територія верхньої течії Удаю, так само, як округи Любеча та Остра.

Такий політико-ситуативний характер формування території Чернігово-Сіверщини не сприяв створенню цілісної системи комунікацій у регіоні. Мережа доріг часто ігнорувала поділи, що виникли після 1618 р. Окремі з них не враховували ліній проходження регіональних, а інколи й державних кордонів. Відтак, можна ствердити, що колишня відносна цілісність Сіверщини наклала значний відбиток на комунікації Чернігівського князівства, з 1635 р. трансформованого у воєводство.

Із зовнішніх сухопутних магістралей найбільш проблематичним були сполучення з воєводствами Великого князівства Литовського. Такий стан зумовлювався більш ніж столітнім перебуванням більшості сіверських земель у складі Московської держави, коли зв'язки з білоруськими воєводствами князівства фактично перервалися. Після входження Чернігово-Сіверщини і Стародубщини до складу Речі Посполитої такі зв'язки, у першу чергу торгівельні, почали відновлюватися, але стан доріг, а особливо переправ через болота й ріки, був поганим. Мешканці Чернігово-Сіверщини повідомляли у Варшаву, що “гостинець звиклий стародавній” зі Смоленська, Орші, Могильова через Чечерськ на Стародуб, Гомель, до Чернігівського князівства має важкі переїзди через ріки й болота, через які “не лише возом, але й пішому важко пройти”. Дороги у цих напрямках були “не пробитими, тому до тих замків купці жодних товарів землею не провозять і скарбниця від того страждає”. 12 березня 1625 р. Сигізмунд III визначив комісію у складі стародубського підкоморія Григора Сенкевича, річицького підкоморія Ієроніма Юдицького, стародубського земського судді Якуба Прошицького, доручивши їм організувати мобілізацію підданих Чечерської й Стародубської волостей для ремонту мостів та будівництва нових мостів у Чечерському, Річицькому

й Гомельському староствах. Безпосереднє керівництво роботами відводилося оршанському, чечерському й пропойському старості Олександрові Сапезі⁶. У даному універсалі йшлося про дорогу, що йшла з Орші й Могилева на Пропойськ, Чечерськ, Гомель. У Гомелі вона ділилася на три відгалуження: на Стародуб, Чернігів, Річицю. Про перші два король Сигізмунд III потурбувався того ж дня, видавши універсал про ремонтні роботи на дорогах Чернігівській, Почепській та Трубецькій (останні дві були продовженням дороги Гомель – Стародуб). На тих же комісарів було покладено організацію ремонту старих мостів на цих дорогах, будівництво нових, а особливо налагодження поромних переправ через значні водні артерії. Для проїзду через мости й переправи встановлювалося мито для всіх купців й подорожніх, за винятком шляхти⁷. Королівські розпорядження були виконані. У серпні 1626 р. стародубський пушкар Іван Іванов, що перейшов у Брянськ, “на царське ім’я” повідомляв, що мости на ріках і болотах на дорогах з Литви до Стародуба скрізь намощені, хоч і не зміг пояснити, у зв’язку з чим⁸.

Дорога Гомель – Чернігів тягнулася по лівому узбережжю р. Сожу. На межі Річицького повіту й Чернігівського воєводства дорога проходила під Яриловичами. Тут існував перевіз через Сож. Сюди на початку травня 1651 р. прийшов з козаками полковник Мартин Небаба, щоб стояти тут на сторожі, очікуючи приходу “литовських людей”⁹. Мав поруч бути і перевіз через Немильну (якщо під ним не розумівся попередній), після якого дорога входила в межі Чернігівського воєводства. Далі вона прямувала через Ріпки на Чернігів.

З пізніших матеріалів дізнаємося про існування Кролевецького тракту, що сполучав Чернігів з Кенігсбергом. Тракт із Чернігова прямував до Лосева. Тут був перевіз через Дніпро. Далі правобережжям Дніпра тракт ішов до Річиці, Слуцька, Гродна та, зрештою, до пруського кордону¹⁰. У досліджуваний період зв’язки Чернігово-Сіверщини з Крулевцем не були значними, як у часи Гетьманщини, коли послабилися зв’язки з Гданськом, тому цей тракт відігравав другорядну роль.

Сумнівним є постійне функціонування у першій половині XVII ст. дороги Чернігів – Стародуб. Опис доріг з Мінська на Сіверщину, складений у 1534 р. в оточенні литовського гетьмана Юрія Радзивила, вказує відстань від Стародуба до Чернігова (30 миль)¹¹, що, логічно б, вказувало на існування такої дороги. Тим більше, вона існувала в епоху Київської Русі¹². Однак у московську добу її значення з невідомих для нас причин було зведене до нуля, сполучення між Черніговом і Стародубом відбувалося переважно через Новгород-Сіверський шляховий вузол, правдоподібно, за допомогою так званої “Окольної дороги”¹³. До середини 1630-х рр. є свідчення про використання напрямку Чернігів – Стародуб лише для пересування військових підрозділів. Так, на початку квітня 1633 р. з Чернігова під Стародуб прийшло близько 3 тисяч жовнірів і козаків, які мали відбити замок у московських ратних людей¹⁴. Втім, у цьому випадку ініціатори акції не могли рухатися на Стародуб повз Новгород-Сіверський, оскільки він перебував під московським контролем, що ставило під сумнів несподіваність нападу. Про занепад давньої дороги з Чернігова до Стародуба у 1620 – 1630-х рр. свідчить незначний ступінь колонізації на її напрямку, зокрема території між Смячем та Тетевою – правими притоками Снова. Налагодження руху по цій дорозі слід датувати початком 1640-х рр. На початку 1641 р. спеціальна королівська комісія досліджувала причини поганого функціонування дороги. Особлива увага була приділена переправі через Снов поблизу маєтності Чорноокова, що належала Вавринцеві Гораїну. Комісія визнала за необхідне надати орендареві цієї маєтності

королівському факторові Ісаакові Гевлю право брати мито за переправи через Снов та важкопрохідні заболочені місця від возів з товарами по два гроші, від порожніх возів – по одному, а від голови великої рогатої худоби – по шелягу. Від мита звільнялися шляхтичі й духовенство. Зібране мито мало скеровуватися на зведення моста через Снов і влаштування тут греблі¹⁵. Невідомо, наскільки успішно І.Гевль упорався із завданням і яка ситуація була з іншими важкопрохідними ділянками на шляху до Чернігова.

Дорога Новгород-Сіверський – Стародуб прямувала повз Пушкарі, Гремяч, на Кистер, Дохновичі. Саме цією дорогою у кінці червня 1648 р. рухалися козаки з Новгород-Сіверського на Стародуб для його облоги¹⁶. Цією ж дорогою у середині березня 1664 р. частина польсько-литовського війська поверталася у Литву після невдалої спроби повернути під контроль Речі Посполитої лівобережну Україну¹⁷. В обох випадках фіксується проходження військами Кистера як пункту, розташованого на дорозі.

Закономірно, що транспортні шляхові вузли Чернігово-Сіверщини мали добре сполучення з московськими порубіжними містами: тривале перебування у складі однієї держави сприяло створенню розгалуженої системи доріг. Однією з найбільш важливих була дорога Новгород-Сіверський – Путивль. Вийшовши з Новгорода-Сіверського, вона відразу ж наштовхувалася на найбільш серйозну перешкоду – Десну. Подолавши річку через Путимський перевіз, дорога йшла у південно-східному напрямку до Глухова. Вона проходила цей пункт навіть тоді, коли Глухів являв собою городище¹⁸. Далі дорога повертала на південь, рухаючись по правобережжю Єсмани, правдоподібно, через Уздицю. Ще одну значну водну перешкоду на своєму напрямку – Клевань – дорога долала поблизу впадіння до неї Мариці, нижче Волокитина. Тут був так званий “Великий Клеванський перевіз”¹⁹. Саме тут постійно знаходилася путивльська застава, що в документах фігурує як застава на Волокитних Ростанях²⁰. Не виключено, що у суху пору року перевіз перетворювався у брід: після побудови Волокитинської греблі на початку XVIII ст. перевіз функціонував лише навесні²¹. До впадіння ж Єсмани до Клевеня (яке було вище перевозу) остання долалася вбрід ще й у другій чверті XVII ст.²² Після перевозу дорога прямувала безпосередньо до Путивля. Загальна довжина дороги Новгород-Сіверський – Путивль складала близько 90 верст²³.

Іншою важливою магістраллю була Велика Рильська дорога, що вела з Новгорода-Сіверського до Рильська. До Глухова вона цілком збігалася з попередньою. Далі прямувала на схід, правдоподібно, між Сварковом і Білокопитовом, вище Старикова і, напевно, через Крупець. У роки Смоленської війни біля впадіння Обести у Клевань знаходилася сосновська сторожова застава севських козаків²⁴. Правдоподібно, Велика Рильська дорога постала з польової після 1618 р. Так, у серпні 1621 р. путивльські воеводи скаржилися у розрядний приказ, що рильські торгові люди їздять з Рильська у Новгород-Сіверський повіт, оминаючи Путивль, проклавши нові дороги “внизу по Клевані”²⁵. Основна редакція “Книги Большому Чертежу”, складена у 1627 р. у розрядному приказі, ігнорує цю дорогу, вказуючи відстань між Новгородом-Сіверським та Рильськом у 120 верст, тобто враховуючи гак через Путивль. Тобольська ж редакція цієї книги, укладена 1683 р., враховує існування Великої Рильської дороги, оскільки зменшує відстань між її кінцевими пунктами до 30 верст²⁶.

Третя магістраль, що вела з Новгорода-Сіверського до Московської держави, прямувала до Севська. Джерела московського походження називають її “Новгородською старою дорогою”. Нею їздили також з Новгорода-Сіверського до сіл Олешковичі, Порохонь, Зерново, Новоселки. Ця дорога, подолавши Десну через Путимський перевіз, прямувала на Усок, Кояковичі. Тут дорога долала Івотку через Кояковичівський міст

на Ігровому броді²⁷ й прямувала у північно-східному напрямку. Дійшовши до витоків Знобівки, дорога залишала справа Каменське болото. Тут поряд з дорогою прямувала Дасматриволинова сакма (польова дорога)²⁸. Далі дорога йшла повз Страчів (північніше) й Торлонів (південніше) і, зрештою, добігала кінцевого пункту призначення²⁹.

Через північну частину Новгород-Сіверського повіту проходила дорога Стародуб – Трубчевськ – Брянськ. Першим населеним пунктом, через який проходила дорога, був Бобрик над Ваблею³⁰. У Погарі дорога долала через перевіз Судость й незабаром залишала межі повіту. Фрагмент іншої дороги зі Стародуба на Брянськ (фактично, через Почеп) був на північному куті Новгород-Сіверського повіту. Тут дорога проходила поряд із новгород-сіверським селом Івантенки. Нею брянські купці їздили на Стародубський ярмарок³¹.

Принагідно слід зазначити, що, до передання московській стороні новгород-сіверського лівобережжя Клевані у 1645 р., дорога Путивль – Севськ, яку джерела називають “Великою проїжджою дорогою з Путивля на Севськ”, ішла через новгород-сіверське село Крупець, що підпорядковувалося підстарості з Глухова (Осторога)³². Це, безумовно, ускладнювало сполучення між двома московськими порубіжними містами.

З часом для путивльських купців все більшого значення набуло сполучення не з Новгородом-Сіверським, а з задеснянськими містами Чернігово-Сіверщини та центрами київського Задніпров'я. З останніми сполучення здійснювалося через Ромни. Для прикладу можна навести шлях московського посла до Богдана Хмельницького Івана Фоміна у серпні 1653 р.: Ромни – Лохвиця – Лубни – Лукомль – Горошин – Буромль – Єреміївка – перевіз через Дніпро³³.

До виникнення Конотопа сполучення Путивля з задеснянськими містами Чернігово-Сіверщини не було регулярним. Одним із його варіантів може бути так званий “Путивльський шлях на Чернігів”, яким московські війська у вересні 1633 р. здійснили другий похід на Чернігів. Цей непрямий шлях ішов через Сорокодуб'я, Івангородище, Борзну, повз Сиволож. Московські війська, дійшовши правої притоки Десни – Сороки, де, ймовірно, знаходилася місцевість Сорокодуб'я, наштотхнулися на підступах до Борзни на польсько-козацьку сторожу. У зв'язку з цим вони повернули на південь до Івангородища, далі пішли у північно-західному напрямку повз Сиволож, оминаючи Борзну. Поблизу Сиволожа, на дорозі з Борзни до Ніжина, знаходився так званий путивльський плац, що відкривав пряму дорогу до чернігівських перевозів через Десну³⁴. Таким чином, цей шлях опосередковано вказує на сполучення між Путивлем і Черніговом та Ніжином через Борзну.

Про напрямок цієї дороги з Путивля перед заснуванням Конотопа і перетворенням його у шляховий вузол можна судити з маршруту ніжинських купців Наума Нищенка і Яреми Ніжинця у березні 1635 р. З Путивля вони вирушили через перевіз на Клевані у новгород-сіверське село Литвиновичі, яке знаходилося неподалік впадіння Клевані до Сейму³⁵. Далі мали б рухатися правобережжям Сейму; переправа через нього у Камені чи Мутині і вихід на Конотопське городище виглядає нелогічною, оскільки перейти Сейм можна було ще біля Путивля³⁶. Перевіз через Сейм, правдоподібно, був біля Батурина і далі маршрут ніженців не підлягає сумніву: Батурин – Борзна – Ніжин. Наприкінці 1630 – 1640-х рр. сполучення Путивля з Ніжином, Черніговом, Переяславом, Києвом, напевно, здійснювалося через Конотоп. Зокрема, московські послы до Б.Хмельницького Артемон Матвеев та Іван Фомін у червні – липні 1653 р. їхали за маршрутом: Путивль – Конотоп – Борзна – Ніжин – Дівиця – Носівка –

Басань – Переяслав³⁷. Маршрут Василя Бутурліна з України на початку 1654 р. на ділянці Ніжин – Путивль збігався з дорогою цих послів³⁸.

У сполученні Чернігово-Сіверщини з правобережними воєводствами Речі Посполитої важливу роль відігравав Любецький шляховий вузол. Зокрема, через перевіз у Любечі наприкінці травня 1648 р. переправився через Дніпро князь Ярема Вишневецький зі своїм військом³⁹. Проте основна роль у такому сполученні належала Київському тракту⁴⁰. Для прикладу, наведемо маршрут останнього фрагменту подорожі коронного канцлера Єжи Оссолінського у свої чернігово-сіверські володіння у серпні-вересні 1647 р.⁴¹ Задніпровський її фрагмент виглядає так: 4 вересня канцлер з поштом перебував у Києві, де мав нічліг. Наступного дня він переправився через Дніпро, найбільш імовірно, Спаським перевозом⁴². Проїхавши Бровари, подорожні зупинилися на нічліг у Бобровиці. 6 вересня вони вирушили до Борзни, де заночували. Наступного дня канцлер і його люди подолали відстань до Батурина й Конотопа, прибувши, таким чином, до кінцевого пункту подорожі. Отже, відстань між Києвом і Конотопом, при сприятливих погодніх умовах долалася за три дні⁴³. Згідно зі Спеціальною картою Г.Боплана, фрагмент цієї дороги з Броварів до Борзни прямував через Гоголів, Світільнів, Бобровицю, Кобижч, Дивицю, Ніжин⁴⁴.

Борзна взагалі відігравала роль чи не найважливішого шляхового вузла на задеснянській частині Чернігівського воєводства. Зокрема, саме тут дорога, що йшла з Конотопа на захід, мала розв'язку на київську та переяславську. Згідно зі Спеціальною картою Г.Боплана, переяславська дорога прямувала з Борзни на Дорогинку (правдоподібно через Сиволож), Биків, Круполь і Березань⁴⁵.

Серед доріг воєводського значення, безсумнівно, найважливішою була дорога, що сполучала Чернігів з Новгородом-Сіверським. Для цього сполучення, як і для багатьох інших, характерна варіантність, що свідчить про неусталеність сухопутних комунікацій у досліджуваний період. Насамперед потрібно зазначити, що у польську добу втратила своє значення Стара Чернігівська дорога, відома ще з князівських часів. Вона прямувала з Чернігова до Сновська (Седнева; переправа могла бути й біля Ключкова), далі до Березія (Райгорода польських часів), Домислина, Блистової і, зрештою, Новгород-Сіверського. У середині XVI ст. вона ще існувала⁴⁶. Занепад її був тимчасовим. З осадженням населених пунктів, через які вона проходила, її знову почали використовувати. Принаймні, в останній чверті XVIII ст. вона (з деякими змінами) фігурує як чинна⁴⁷.

Інша дорога, що теж використовувалася здавна, пролягала ближче до течії Десни. Почавшись у Чернігові, проходила через Свинську переправу (р. Свиня – права притока Десни)⁴⁸. Снов долався за допомогою Перекопського (Брусилівського) перевозу. Далі дорога прямувала на Райгород, Волосківці, Мену, Бабу, Сосницю, Овдіївку, Блистову. Саме туди був прокладений широкий Чернігівський шлях у кінці XVIII ст.⁴⁹

Серед інших доріг воєводського значення варто назвати дорогу Ніжин – Чернігів на Веркіївку, де ще перед 1625 р. був зведений міст через Смолянку⁵⁰, Вересоч, Горбів. Частково воєводською слід вважати дорогу Ніжин – Ромни, початок і завершення якої пролягали по території Чернігівського воєводства, а середина – Київського. Вона проходила Дорогинку, Ічню, Новий Перемишль, Великі Бубни⁵¹.

Численні дороги місцевого значення сполучали населені пункти воєводства і, як правило, були відгалуженнями більш значимих магістралей.

Стан доріг, навіть міждержавного чи міжвоєводського значення, був переважно незадовільним. Вони являли собою биті шляхи, прохідність яких залежала від пори

року. Даніел Крман, що у кінці жовтня 1708 р. зі шведськими військами вирушив зі Стародуба до Новгород-Сіверського, описує ситуацію, яка трапилася на цій дорозі: “Нам треба було подолати мочарисько, де під вагою старих і переповнених возів і ними глибоко занурених у мул дерев затримався на кілька годин один віз, а ми, решта, мусили терпіти дикий вітер, доки вояки визволили цей віз із мулу. Деякі вершники, зробивши пару кроків поза кепсько утрамбованою дорогою, поспішили й загрузли глибоко в болоті, довго не маючи змоги зрушити ані вперед, ані назад”⁵². На початку 1634 р. коронний гетьман Станіслав Конецпольський повідомляв королеві, що військо, яке прибуло за Дніпро, ще нічого не чинило, бо “у зв’язку з непогодою важка дорога”⁵³. Найбільш вдалим часом для переїздів або, особливо, переходів великих мас людей було літо, початок осені або малосніжна зима. Так, за інформацією московської розвідки, з першим зимовим снігом польсько-литовські війська пов’язували свої надії на успішний наступ в 1653 р. в напрямку Новгород-Сіверського та інших сіверських міст⁵⁴. Проте навіть зимою масове пересування по дорогах вимагало тривалого часу. Севський пушкар Церкин, побувавши у Борзні, Мені й інших містах, доповідав у Севську 20 лютого 1651 р., що полковник Мартин Небаба з козаками пішов на збір до Чернігова через Сосницю й Мену. Концентрація полку М.Небаби у Чернігові, за даними Церкина, зайняла цілий тиждень⁵⁵. Дороги були вузькими. Учасник походу Яна Казимира на Лівобережну Україну 1663 – 1664 рр. Михайло Обухович відзначив тісноту дороги з Новгород-Сіверського на Стародуб⁵⁶. Зауважив вузькість проїзду через село Горки, яке знаходилося на дорозі, що вела з Новгород-Сіверського до Мезина, й уже згадуваний Д.Крман⁵⁷. Перешкодою для руху дорогами особливо поліської частини Чернігово-Сіверщини часто ставали непридатність намощених переїздів через болота. У багатьох місцях паралізувати рух можна було через знищення поромів.

Крім сухопутних комунікацій, певне значення у регіоні та для його зв’язку із зовнішніми ринками мали водні шляхи. З найдавніших часів як водна магістраль використовувалася Десна. З Чернігова до Остра у червні 1151 р. дістався човнами князь Святослав. Він же у травні 1185 р. спустився човнами з Новгород-Сіверського до Чернігова⁵⁸. У кінці квітня 1618 р. за царським наказом московські ратні люди на чолі з Петром Чудиновим дісталися Десною суднами з Новгород-Сіверського до Гострої Луки вище Трубецька, щоб перешкодити переправі “литовських” людей на лівий берег⁵⁹. Сучасник нашого дослідження Адам Кисіль, коли заснував Максаківський монастир, наказав доставити по Десні плотами церкву з Чолнська під Трубецьком. Акція завершилася успішно: біля Максакова її витягли з води⁶⁰. Таким чином, можна стверджувати, що на середину XVII ст. Десна була судноплавною, принаймні на відрізок від Трубецька до устя. Її течія використовувалася як для переправи військових контингентів, так і для вантажних перевезень. Зокрема, у липні 1651 р. Януш Радзивил вислав Десною до Києва на байдаках свою угорську піхоту та артилерію⁶¹. Про існування водного шляху Десною, Дніпром і Німаном до Крулевця свідчить королівський універсал від 20 березня 1627 р. до митників комор і прикомірків Великого князівства Литовського, щоб не брали мито з товарів, вироблених на чернігівських і стародубських будах і транспортованих дворянином Владислава Вази Григорієм Пйотровським або кимось за його дорученням⁶².

З малих річок перевезення вантажів відбувалося у нижній течії Стрижня. Про це свідчить один із пунктів Конотопських статей 1672 р., який зобов’язував знести греблю й млин, збудовані чернігівським сотником Леонтієм Полуботком, оскільки вони

перегородили традиційний водний шлях до Чернігова. Він мав особливе значення для забезпечення міста хлібом⁶³.

В цілому, слід зазначити, що недостатній ступінь розвитку наземних і водних комунікацій був спричинений слабким включенням Чернігово-Сіверщини у внутрішній ринок Речі Посполитої та її незначною роллю у зовнішній торгівлі держави. Якісні зрушення у цих сферах почали простежуватися з кінця 1630-х рр., однак десяти років було замало для повної інтеграції регіону в систему внутрішньодержавних господарських стосунків.

¹ Rulikowski E. Dawne drogi i szlaki na prawym brzegu Dniepru i ich znaczenie historyczne // *Ateneum*. – 1878. – Т. III. – С. 502 – 528.

² Крип'якевич І. Студії над державою Б.Хмельницького. Українські дороги в половині XVII в. // *Записки Наукового товариства ім. Т.Г.Шевченка*. – 1926. – Т. 144/145. – С. 139.

³ Кісь Я.П. Татарські шляхи на Україні в XVI – XVII ст. // *Жовтень*. – 1986. - №4. – С. 134 – 136.

⁴ Торговля на Україні, XIV – середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина / Упор. В.М.Кравченко, Н.М.Яковенко. – К., 1990. – (Вкладка в книгу).

⁵ Шевченко Ф.П. Шляхи сполучення України з Балканськими країнами в XVII – XVIII ст. // *Історичні дослідження. Вітчизняна історія*. – 1985. – Вип. 11. – С. 50 – 59; Гуржій О.І. Основні закономірності розвитку торгівлі та місцевих ринків на Україні у XVIII ст. // *Український історичний журнал*. – 1986. – № 8. – С. 18 – 27; Клим Р.О. Роль Київського шляхового вузла в системі зовнішніх комунікацій Гетьманщини (друга половина XVII – початок XVIII ст.) // *Наукові записки*. – К., 2001. – Т. 19: *Історичні науки*. – С. 47 – 52.

⁶ Российский государственный архив древних актов (далі – РГАДА). – Ф. 389. – Оп. 1. – Д. 101. – Л. 164 – 164об.

⁷ Там же. – Л. 164об. – 165об.

⁸ Там же. – Ф. 210. – Новгородский стол. – Д. 8. – Л. 236.

⁹ Грушевський М. *Історія України-Руси*. – К., 1996. – Т. IX. – Ч. 1: Роки 1650 – 1654. – С. 224.

¹⁰ *Літопис Самійла Величка*. – К., 1991. – Т. 2. – С. 600 – 601.

¹¹ *Памятники Восточной Европы. Источники XV – XVII вв.* – М. – Варшава, 2002. – Т. VI: *Радзивилловские акты из собрания Российской национальной библиотеки: первая половина XVI в.* / Сост. М.М.Кром. – С. 71.

¹² *Літопис Руський*. – К., 1989. – С. 319, 462.

¹³ Русина О. Грамоти Новгород-Сіверському Спасо-Преображенському монастирю (у копіях севського походження) // *Український археографічний щорічник*. – К., 1993. – Вип. 2. – С. 144.

¹⁴ *Акты Московского государства, издаваемые Императорской Академией Наук* / Под ред. Н.И.Попова. – Спб., 1890. – Т. 1: *Разрядный приказ. Московский стол. 1571–1634*. – С. 512.

¹⁵ РГАДА. – Ф. 389. – Оп. 1. – Д. 110. – Л. 807об. – 808.

¹⁶ Там же. – Ф. 210. – Московский стол. – Д. 169. – Л. 314.

¹⁷ *Poczbout Odlanicki J.W. Pamiętnik (1640 – 1684)* / Oprac. A.Rachuba. – Warszawa, 1987. – S. 206; РГАДА. – Ф. 389. – Оп. 1. – Д. 132. – Л. 245, 248, 253, 256, 266, 269, 277, 287, 424, 437.

¹⁸ Там же. – Ф. 210. – Московский стол. – Д. 98. – Л. 146 – 147.

¹⁹ Там же. – Ф. 79. – 1634. – Д. 18. – Л. 115; 1636. – Д. 6. – Л. 105; Антпилогов Г.Н. *Новые документы о России конца XVI – начала XVII века*. – М., 1967. – С. 151 – 152; Godziszewski W. *Granica polsko-moskiewska wedle pokoju polanowskiego (wytyczona w latach 1634-1648)* // *Prace Komisji dla atlasu historycznego Polski*. – Kraków, 1935. – Z.3. – S.73.

- ²⁰ РГАДА. – Ф. 210. – Приказной стол. – Д. 40. – Л. 252 – 254.
- ²¹ Генеральное следствие о маетностях Нежинского полка 1729 – 1730 г. – Чернигов, 1901. – С. 399.
- ²² РГАДА. – Ф. 210. – Приказной стол. – Д. 40. – Л. 252 – 254; у травні 1631 р. донські козаки-конокради “перелізли” Клевань нижче села Стрельники і пішли красти коней в Новгород-Сіверський повіт, до села Некрасове.
- ²³ Книга Большому Чертежу / Подгот. К.Н.Сербина. – М. – Л., 1950. – С. 102.
- ²⁴ РГАДА. – Ф. 210. – Московский стол. – Д. 98. – Л. 122, 148.
- ²⁵ Акты Московского государства... - Т. 1. – С. 166.
- ²⁶ Книга Большому Чертежу. – С. 102, 185. Цифра, безперечно, занижена; ймовірно, має бути 80.
- ²⁷ AGAD. – Метрыка koronna. – Sygn. 185. – К. 222v. – 224v.
- ²⁸ РГАДА. – Ф. 210. – Севский стол. – Д. 78. – Л. 59.
- ²⁹ Там же. – Ф. 79. – 1647. – Д. 1. – Л. 76 – 76об.
- ³⁰ Опис Новгород-Сіверського намісництва. – К., 1931. – С. 118.
- ³¹ РГАДА. – Ф. 79. – 1644. – Д. 1. – Л. 379 – 381.
- ³² Там же. – 1643. – Д. 1. – Л. 360.
- ³³ Воссоединение Украины с Россией. Документы и материалы в трех томах. – М., 1953. – Т. III. – С. 350 – 352.
- ³⁴ Pułaski K. Pierwsze lata publicznego zawodu Adama Kisiela (1627-1635) // Szkice i poszukiwania historyczne. – Kraków, 1887. – S. 220 – 221.
- ³⁵ РГАДА. – Ф. 210. – Белгородский стол. – Д. 54. – Л. 285.
- ³⁶ Після виникнення Конотопу через Мутинський перевіз місцеві купці їздили на Рильськ (див. Там же. – Ф. 79. – 1640. – Д. 1. – Л. 46).
- ³⁷ Воссоединение Украины с Россией. – Т. III. – С. 287 – 288.
- ³⁸ Там же. – С. 490.
- ³⁹ Maskiewiczowie S. i B. Pamiętniki. – Wrocław, 1961. – S. 245.
- ⁴⁰ Клим Р.О. Роль Київського шляхового вузла... – С. 48.
- ⁴¹ Коротку інформацію про цю подорож подає Станіслав Освенцім (див. Oświęcim S. Dya-gyusz 1643 – 1651 / Wyd. W.Czermak // Scriptores rerum Polonicarum. – Kraków, 1907. – Т. XIX. – S. 205).
- ⁴² Клим Р. Роль Київського шляхового вузла... – С. 48.
- ⁴³ AGAD. – Archiwum Publiczny Potockich. – Sygn. – Т. IV. – К. 87 – 88.
- ⁴⁴ Кордт В. Материалы по истории русской картографии. – К., 1901. – Вып. II. – Карта II.
- ⁴⁵ Там же.
- ⁴⁶ Див. інформацію у царській грамоті Новгород-Сіверському Спаському монастирю 1551 р. про Чернігівську дорогу, що в районі верхньої течії Лозки повертала на захід, а не прямувала до Сосниці (Русина О. Грамоти... – С. 144).
- ⁴⁷ Шафонский А. Черниговского наместничества топографическое описание с кратким географическим и историческим описанием Малой России, из частей коей оно наместничество составлено. – Чернигов, 1851. – С. 163.
- ⁴⁸ AGAD. – Метрыка koronna. – Sygn. 173. – К. 29 – 31. Переправа відома ще з княжих часів (Літопис Руський. – С. 254).
- ⁴⁹ Шафонский А. Черниговской губернии топографическое описание... – С. 163; Виноградський Ю. Сосниця та її околиці. Топографічні й археологічні матеріали, перекази та історичні відомості // Чернігів і північне лівобережжя. Огляди, розвідки, матеріали / Під ред. М.Грушевського. – С. 165.
- ⁵⁰ Пам'ятки історії Східної Європи. Джерела XV – XVII ст.. – Острог – Варшава – М., 1999. – Т. V: Руська (Волинська) метрика. Книга за 1652 – 1673 рр. – С. 181.

- ⁵¹ Шафонский А. Черниговской губернии топографическое описание... – С. 164, 165.
- ⁵² Крман Д. Подорожній щоденник (Itinerarium 1708 – 1709). – К., 1999. – С. 32.
- ⁵³ AGAD. – Libri Legationum. – Sygn. 32. – К. 171 – 173.
- ⁵⁴ Акты Московського государства. – Т. II. – С. 308, 312.
- ⁵⁵ Грушевський М. Історія України-Руси. – Т. IX. – Ч. 1. – С. 204.
- ⁵⁶ Pamiętniki Filipa, Michała i Teodora Obuchowiczów (1630 – 1707) / Oprac. H.Lulewicz, A.Rachuba. – Warszawa, 2003. – S. 358 – 359.
- ⁵⁷ Крман Д. Подорожній щоденник... – С. 34. Правдоподібно, це була згадувана у джерелах середини XVI ст. Мезинська дорога (Русина О. Грамоти... – С. 144).
- ⁵⁸ Літопис Руський. – С. 241, 340.
- ⁵⁹ Памятники истории Восточной Европы. Источники XV – XVII вв. – М. – Варшава, 1995. – Т. 1. – С. 80.
- ⁶⁰ Лазаревский А. Описание Старой Малороссии. Материалы для истории заселения, землевладения и управления. – К., 1893. – Т. 2: Полк Нежинский. С. 512. У XVIII ст. Десну продовжували використовувати як водний шлях. У 1715 р. новгород-сіверський архімандрит Геннадій мав намір шугалією плівти по Десні від місця впадіння до неї Шостки до Чернігова (Ділова документація Гетьманщини XVIII ст.: Зб. документів / Упор. В.Й.Горобець. – К., 1992. – С. 169). Наприкінці XVIII ст. Десною проходили плоскодонні човни – барки або байдаки (Описи Лівобережної України кінця XVIII – початку XIX ст. – К., 1997. – С. 34).
- ⁶¹ Грушевський М. Історія України-Руси. – Т. IX. – Ч. 1. – С. 327.
- ⁶² РГАДА. – Ф. 389. – Оп. 1. – Д. 108. – Л. 51 – 51об.
- ⁶³ Літопис Самійла Величка. – Т. 2. – С. 158; Источники Малороссийской истории / Собр. Д.Н.Бодянским // Чтения в Обществе истории и древностей российских. – 1858. – Кн. 1. – С. 246; Клим Р. Роль Київського шляхового вузла... – С. 48.

Петро Кулаковський.

Дороги й водні шляхи на Чернігово-Сіверщині в першій половині XVII століття.

У статті досліджується мережа наземних та водних шляхів на Чернігово-Сіверщині у першій половині XVII ст. На основі джерельних матеріалів реконструйовано маршрути проходження найважливіших доріг, простежено їх стан і урядові заходи, скеровані на його поліпшення. Зроблено висновок, що розвиток шляхової мережі Чернігово-Сіверщини залежав від ступеня включення регіону у міжрегіональні та міждержавні торгові стосунки.

Petro Kulakovsky.

Roads and Waterways in Chernihiv-Siversk Land in the Early 17th Century.

The system of roads and waterways in Chernihiv-Siversk land in the early 17th century is researched in the article. Routs of the most important roads are reconstructed on the basis of original sources. The author studied the conditions of the roads and state measures taken to improve their conditions. In conclusion, the author states that the development of the road system depended on the level of region's inclusion to inter-regional and interstate trade.