

ЗВАГЕЛЬСЬКИЙ В.Б.

ПІЩАНИЙ БРІД НА ВЕРХНІЙ СУЛІ

Одним з важливих аспектів історичної географії для теренів Східної Європи є з'ясування місцезонаштувань переправ через річки, тобто бродів та паромів, або, висловлюючись середньовічною термінологією, перелазів та перевозів. Біля перших з давніх часів виникали поселення, часто - городища, що блокували рух непрошеним "гостям" або виконували функцію митниць по відношенню до гостей-купців. Другі ж - паромні переправи - споруджувалися на великих річках або там, де поруч з існуючим поселенням не існувало природного броду.

І великі торговельні магістралі, і менші гостинці, і шляхи місцевого значення обов'язково орієнтувалися на річкові переправи. Отже, значення контролю над перевозами та перелазами важко переоцінити. При цьому цей контроль, звичайно, стосувався не лише руху через річки, тобто - поперек, а й вздовж, по воді на човнах.

Стратегічне значення за часів Київської Русі мали відомі броди на Дніпрі, Дністрі та Десні. З пізньосередньовічних джерел і сучасної гідроніміки відомо про десятки переправ на Дону та Сіверському Донці. Для лісостепової території Лівобережжя Дніпра важливе значення мали його притоки - Ворскла, Псел, Сула та притока Десни - Сейм. Їхні русла пролягають головним чином у напрямку з півночі на південь, тобто при просуванні зі сходу виникає необхідність перетинання цих річок або здійснення багатокілометрового руху північним коридором між верхів'ями Ворскли, Псла, Сули з одного боку та Сейму з іншого. Цей шлях, відомий за пізньою назвою як Бакаєва дорога, Бакай, а за часів Давньоруської держави - Поле, був частиною великої магістралі Булгар-Київ і інтенсивно використовувався. Але для просування з Волзьких або Донських степів такий обхідний маневр був незручним. І купецькі валки, і ворожі загони степовиків обирали більш короткі шляхи: вздовж Дніпра на Переяслав та Київ або, перетинаючи річки, Лосицькою дорогою до району Вира (суч. м. Білопілля Сумської обл.) та Путивля. Далі було три найжджених шляхи на захід: Глухів, Трубчевськ, Новгород-Сіверський і т.д., на північний схід - Курськ та на південний захід - Бахмач, Ромни, Біловежа і далі на Чернігів або Київ.

Цей Путивльський вузол на Середньому Сеймі мав надзвичайно важливе значення з давніх часів. Починаючи з району Рильська, до Батурина по обох берегах Сейму тягнуться майже безперервні ланцюги археологічних пам'яток різних часів, починаючи з неоліту. Така висока концентрація історичних об'єктів була обумовлена географічними особливостями регіону:

вигинанням русла Сейму, що сприяло виникненню бродів, та підмиванням берегів і створенням мисів - зручних природних утворень для влаштування поселень;

відсутністю на цьому відрізку ріки значних лівих (тобто зі східної сторони, звідки приходили степовики) приток;

розташуванням поруч верхів'їв Сули, що відкривало можливість руху на південь межиріччями Сейму-Сули або Сули-Псла.

Рідкісні особливості цього регіону, який можна на лісостеповому Лівобережжі порівняти хіба що зі схожим, розташованим в районі Охтирки на Ворсклі, полягали ще й у наявності великої кількості проток, рукавів, стариць, болот, поймених пасовищ великих площ (іноді шириною вздовж Сейму до 10 км), родючих ґрунтів (особливо на лівому березі), значних лісових масивів (переважно на правому березі), тобто - у високому сільськогосподарському та промисловому потенціалі.

Особливого значення цей Путивльський вузол набуває у XII ст. і пізніше - у XVI-XVII ст.

Саме географічними факторами слід пояснювати те, що більшість древніх шляхів використовувалася і в пізніші часи. Тільки з появою залізниць, що переважно прокладалися по межиріччях-суходолах, деякі зі старих шляхів втрачають свою значимість. При цьому ті дороги, які пролягали не по межиріччях, а йшли впоперек річок, в більшості збереглися і функціонують з незначними відхиленнями від старих трас і сьогодні. Як приклад можна навести Лосицьку дорогу, численні відрізки Поля, Муравського шляху, Ізюмської сакми, Кальміуської, Пахнутцової та Свиної доріг.

Отже, з'ясування розташування старих доріг та локалізація переправ, розуміння самої логіки розвитку мережі шляхів сполучень є актуальними і для більш ранніх історичних періодів. Можна з високим ступенем достовірності стверджувати, що більшість доріг і переправ, відомих з документів XVI-XVII ст., функціонували і раніше, принаймні за часів Київської Русі. На східнослов'янських теренах, там, де не спостерігалось переселення населення і запустіння, інколи навіть вдається простежити збереження назв (принаймні їх коренів) з часів Київської Русі до пізнього середньовіччя. Зрозуміло, що йдеться про внутрішні і прикордонні землі. В даному випадку ми маємо на увазі Посеймя-Поворскля.

Шляхи з Путивльського вузла в широтному і меридіальному напрямках у період Київської держави на сьогодні в основному з'ясовані. При цьому слід враховувати, що не завжди просування ними було можливим і доцільним, не завжди планований маршрут співпадав з трасою цих доріг.

В цьому повідомленні зупинимося на питанні локалізації Піщаного броду, розташованого на Верхній Сулі. Цей брід географічно слід розглядати як частину Путивльського вузла, оскільки необхідність переходу через Сулу виникала тільки при русі з Поля, тобто з боку Путивля, і навпаки - при просуванні у зворотньому напрямку.

Ця переправа згадується досить часто у пізньосередньовічних документах, пов'язаних з організацією сторожової служби Московської держави, з прикордонними стосунками, з прибуттям переселенців з правобережжя, навіть з контрабандою "заповідних" товарів.

Розглянемо кілька свідчень, що містять певні географічні ознаки і можуть бути використані в якості локалізаційних орієнтирів.

Найбільш рання згадка про цю переправу, яку нам вдалося знайти, датується 1571 р. і пов'язана з розписом маршрутів путивльських і

рильських сторожових роз'їздів-станцій з Сейму до пониззя Сіверського Донця. Ці маршрути досить детально аналізувалися нами у зв'язку з локалізацією Лосицької дороги, але початковий етап цієї дороги - від Сейму до Псла - був достатньо зрозумілим. Тому він розглядався лише побіжно, без детальної прив'язки¹. Розписи було складено у 2-й половині XVI ст., хоча вони відбивають більш ранню практику.

Отже, путивльській сторожі слід було рухатися:

"...от Путивля на перевоз на Мокошевичи, а от Мокошевичев на Гравороны, да на верх Бобрика, да к Суле, а Сулу перелезти на Пешаной брод..."²

Інша згадка Піщаного броду пов'язана з тим, що у 1621 р. "торговые люди" їздили через кордон з Рильська в Україну та назад "полевыми дорогами" оминаючи Путивль, аби уникнути сплати торгового мита. У відписці путивльських воевод В.Туреніна та С.Собакіна до Розрядного приказу, зокрема, зазначено, що купці через Коризький перевоз їздять

"не занимавая Путивля /.../ полем на Сулу на Пешаной брод пустыми дороги"³.

Ще одна більш інформаційна згадка про цей брід міститься у відписці путивльських воевод Ф.Хілкова та В.Протасєєва у Розрядний приказ 1652 р. Мова йде про прохання 2000 козаків Чернігівського полку на чолі з полковником І.Дзиковським дозволити їм оселитися

"... на Заводитцком городище да на Пешаном. А то Заводитцкое городище на реке на Псле, выше Каменово от Путивля - во 100-е верстах, а от Недрыгайлова - в 50-ти верстах, а от Бобрика и от Каменова вверх по Псле - верст с 50. А Пешаной брод по реке по Суле от Недрыгайлова - верст с 30, а от Бобрика и от Каменова - верст с 40"⁴.

Тепер спробуємо визначитися з географічними орієнтирами.

Мокошевичі. Цей перевоз, тобто паромна переправа, як засвідчують ті ж розписи руху сторожових загонів-станцій 1571 р., знаходився від Путивля у 10 верстах вище за течією⁵. Доповнюють ці дані розписи 1623 р., де окрім наведеної інформації ще й уточнюється, що між перевозами Мокошевичі та Бунякіним "простого места 20 верст", а сам Бунякін перевоз знаходиться поруч з Бунякіною сторожею у 30 верстах від Путивля⁶.

Ці відомості дають можливість досить точно встановити місце розташування перевозу Мокошевичі - знаходився він в районі сучасного с. Клепали (Буринський р-н Сумської обл.).

Верхів'я Бобрика знаходяться неподалік від Сули, тече ця річка на північний захід і впадає у р. Терн в районі смт Терни (нині Недригайлівський р-н Сумської обл.).

Коризький перевоз знаходився неподалік від Бунякіна дещо вище за течією⁷.

¹ Звагельський В.Б. Лосицька дорога // СС. - №V-VI. - С.42-43.

² Там же.

³ Восоединение Украины с Россией. - М., 1953. - Т.1. - С.18.

⁴ Там же. - Т.3. - С.208.

⁵ Звагельський В.Б. Стародавні переправи Середнього Сейму // СС. - №III-IV. - С.50.

⁶ Там же.

⁷ Там же.

Заводицьке городище (у документах XVII ст. зустрічається під назвою Заводницьке) розташовувалося на правому березі р.Псел у с.Ворожба (нині Лебединський р-н Сумської обл.)⁸. В межах села збереглися залишки давньоруського поселення⁹.

Кам'яне. Назва села часто зустрічається у документах XVII ст. (нині Лебединський р-н Сумської обл.).

Таким чином, маємо достатньо інформації для окреслення тієї ділянки річки, де знаходився Піщаний брід. Підрахунки відстаней дозволяють зробити це досить точно - фактично це верхів'я Сули в районі сучасних сіл Верхосулка та Марківка (Білопільський р-н Сумської обл.).

Виходячи з контексту інформації 1652 р., складається враження, що р.Бобрик знаходиться десь біля Кам'яного. Дійсно, поруч з цим селом є річка з такою назвою. Очевидно, укладачі текстів 1571 та 1652 рр. мали на увазі дві різні однойменні річки. В нашому випадку це не принципово, оскільки відстані, обраховані від річок, закономірно є приблизними - їхні течії звивисті, а точки відліку невідомі. Середні ж відстані від цих обох річок до району пошуків приблизно однакові. До того ж неподалік від Кам'яного є і с.Бобрик.

Через Піщаний брід йшла найжджена дорога з Путивля у напрямках: на Кам'яне і далі на Гадяч; на Недригайлів, Ромни і т.д. Це був найкоротший і найзручніший шлях - вище за течією починалися розгалужені верхів'я Сули, які разом з верхів'ями лівих приток Псла (рр.Ільма, Стрілиця) становили важко проходиму заболочену місцевість.

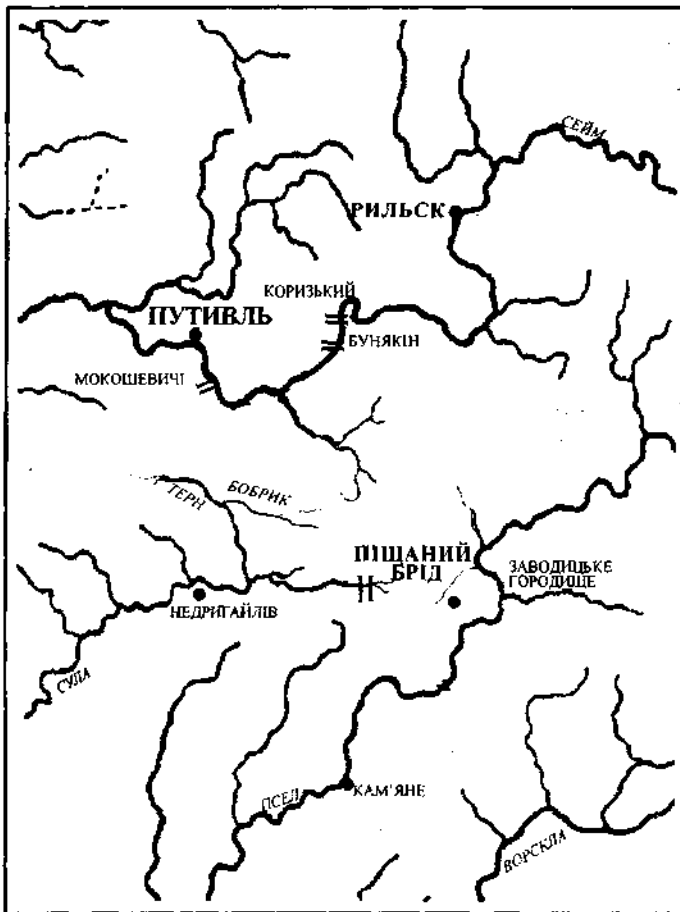
У XVI-XVII ст. ця дорога була прикордонною, а враховуючи той факт, що сталих кордонів не було, оскільки межі суміжних територій на цьому секторі порубіжжя (від Конотопа до Охтирки) постійно зазнавали змін, вона часто використовувалася не для офіційних, легальних пересувань. В цьому переконують дані, хронологічно віддалені майже на століття - 1571 і 1652 рр. В першому випадку путивльські сторожі мали контролювати прорив кримчаків, у другому - купці, оминаючи державну митницю у Путивлі, утаємничували свій маршрут.

При цьому Піщаний брід, поєднуючи Посеймя з Посуллям та Поворсклям, давав можливість рухатися через мережу "польових" та "пустих" доріг. Тобто через мало заселену та слабо контрольовану територію потрапляти або у Путивль, Рильськ і далі, або, рухаючись у протилежному напрямку, - у Конотоп, Бахмач, Батурин.

У наведених документах згадуються Заводицьке городище та Піщане, що створює враження, немовби йдеться про два городища. Враховуючи, що переселенці, як правило, намагалися оселятися на старих городищах, які у більшості випадків мали природні (високі миси, що омивалися водою) та штучні (вали та рови) укріплення, можна думати, що і у даному випадку йдеться про якийсь археологічний об'єкт. У середині XVII ст. в цій же

⁸ Стюсарский А.Г. Социально-экономическое развитие Слобожанщины XVII-XVIII вв. - Х., 1964. - С.92, 94, 336.

⁹ Кучера М.П., Сухобоков О.В., Беляева С.А. и др. Древнерусские поселения Среднего Поднепровья. - К., 1984. - С.109.



Піщаний брід на Верхній Сулі

місцевості згадується Піщаний острожок¹⁰. Поблизу наміченого нами місця розташування Піщаного броду на сьогодні стародавніх городищ не виявлено. Проте, і городище, і збудований пізніше острожок не обов'язково мали бути у безпосередній близькості до броду. Як приклад слід нагадати, що переправи Середнього Сейму часто відстоять від однойменних населених пунктів на кілька кілометрів, іноді, виходячи з ширини пойми і відстані до корінного берега, - на 10-15 км.

Таким чином, локалізація Піщаного броду дає можливість простежити напрямок дороги, яка, у порівнянні з Лосицькою та Бакаєвою, хоча й була більш короткою і використовувалася менш інтенсивно, все ж мала важливе значення. Цей брід знаходився неподалік від р.Терн, на якій розташована низка давньоруських поселень, в тому числі і літописна В'яхань (нині с.Городище, Недригайлівський р-н Сумської обл.). Отже, не виключена можливість, що Піщаний брід використовувався і за часів Київської Русі.

¹⁰ Слюсарский А.Г. Вказ. праця. - С.81.