МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ХАРКІВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ»
ДНІПРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ імені ОЛЕСЯ ГОНЧАРА

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

КОНІВА ЮЛІЯ ВІКТОРІВНА

УДК 711.73 (477.54/.62) «17» (043.5)

ДИСЕРТАЦІЯ

ЗАРОДЖЕННЯ ТА РОЗВИТОК СУХОДІЛЬНИХ КОМУНІКАЦІЙ НА ТЕРИТОРІЇ СЛОБІДСЬКОЇ УКРАЇНИ У XVIII – НА ПОЧАТКУ XIX СТ.

Спеціальність 07.00.01 – історія України
(ІСТОРИЧНІ НАУКИ)

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело
_____ Ю. В. Коніва

Науковий керівник: Скляр Володимир Миколайович, професор, доктор історичних наук

Дніпро – 2019

АНОТАЦІЯ

Конівa Ю. В. Зародження та розвиток суходільних комунікацій на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук (доктора філософії) за спеціальністю 07.00.01 «Історія України». –Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара, Дніпро, 2019.

Суходільні дорожні комунікацій на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст. пройшли процес становлення і являли собою багаторівневу мережу – дороги державного, регіонального та місцевого значення. Актуальність теми зумовлена необхідністю розкрити історичний аспект формування мережі сполучення на території Слобідської України, яка була сформована у XVIII – на початку XIX ст.

З’ясовано, що мережа суходільних дорожніх комунікацій на території Слобідської України у першій половині XVIII ст. була сформована осілим населенням – українськими переселенцями. Крім того, у зазначений період на теренах Слобожанщини функціонували шляхи степовиків – Муравський шлях, Ізюмська та Кальміуська сакми, які пізніше були адаптовані до мережі доріг осілого населення. Розташування цих доріг залежало від багатьох чинників. А саме – природно-географічні особливості степової та лісостепової зон Слобожанщини впливали на формування суходільних шляхів сполучення як осілого населення, так і кочовиків – переважно рівнинний рельєф (присутні горби, яри і балки), незначна густота річкової системи тощо. Крім того, сприяли остаточному формуванню мережі доріг краю такі чинники, як розташування населених пунктів, адміністративно-територіальний поділ регіону, господарська діяльність переселенців, а також

торгівля. Слід зазначити, що татарські шляхи та сакми сприяли створенню суходільних зв'язків між великими містами Слобожанщини у напрямі з півдня на північ та мали вагоме значення для чумацького промислу.

Встановлено, що процес формування суходільної дорожньої мережі Слобідської України завершується у другій половині XVIII ст. З'явилася багаторівнева система шляхів сполучення, а саме – дороги загальнодержавного, губернського та місцевого значення, про що свідчить аналіз картографічних матеріалів кінця XVIII ст. Крім того, функціонували мости та мостові переправи. Основним методом укладання доріг та мостів на Слобожанщині був фашинний, який передбачав використання деревини разом із ґрунтом чи піском. Цей метод був поширеним на території всієї Російської імперії, хоча були й спроби будівництва дороги із каменю. Натомість у країнах Західної Європи у XVIII ст. розпочалася системна розбудова дорожніх комунікацій – вона пов'язана з появою перших технологій будівництва дорожнього полотна за допомогою каменю. Прогресивні на той час методи укладання дорожнього одягу були запропоновані у Франції та Англії – метод пакеляжу та метод МакАдама. У цих країнах з'явилися спеціальні органи з дорожнього будівництва у першій половині XVIII ст. У той час у Російській імперії спеціальні державні органи, які опікувалися дорожніми комунікаціями, почали функціонувати у другій половині XVIII ст., а утримання та ремонт доріг було покладено на місцеве населення, що не сприяло розвитку нових технологій у прокладанні дорожнього полотна у Російській імперії взагалі та у Слобідській Україні зокрема.

Розкрито специфіку утримання та ремонту суходільних дорожніх комунікацій у Слобожанщині. Як свідчать архівні матеріали другої

половини XVIII ст. – початку XIX ст., було вжито перших заходів з облаштування доріг на території Слобожанщини, які були місцева влада зобов'язана була виконувати. Будівництво і ремонт мостів були основними заходами з покращення функціонування шляхів сполучення. Зведення нових мостів здійснювалося у містах регіону, але, як свідчать багаточисельні рапорти кінця XVIII – початку XIX ст., переважно відбувався ремонт старих мостів та облаштування переправ через річки, адже це потребувало менших фінансових витрат, ніж зведення нових. Фашинні шляхи сполучення і дерев'яні мости мали відносно незначний термін експлуатації, тому потребували постійного ремонту. Слід зазначити, що перший кам'яний міст було рекомендовано побудувати у м. Харків наприкінці XVIII ст.

Згідно з наказами другої половини XVIII – початку XIX ст., основними заходами з організації дорожнього руху були встановлення верстових стовпів та шлагбаумів. Верстові стовпи розташовували на узбіччі доріг, які використовували для перевезення пошти та пасажирів, на відстані 1 км 65 м один від одного – і фарбували у чорний та жовтий кольори. Система шлагбаумів, яку було запроваджено ще на початку XVIII ст., не виправдала себе – її було скасовано наприкінці XVIII ст.

Схарактеризовано специфіку використання доріг у Слобідській Україні у XVIII – на початку XIX ст. Суходільні дорожні комунікації на території Слобожанщини виконували насамперед господарські, поштові та торговельні функції. Саме поштові тракти були основними дорогами, якими здійснювався пасажиропотік. Обслуговування подорожніх здійснювалося на поштових станціях або в постоялих дворах. Також у цей час було запроваджено дорожні документи. Мережа доріг забезпечувала потреби ярмаркової торгівлі як місцевого, так і міжнародного значення. Це сприяло

зростанню Харкова як центру міжнародної торгівлі. Крім того, місцеві польові дороги та переправи слугували для задоволення господарських потреб: сполучення населених пунктів і полів, перевезення сіна, врожаю, доставка дрів із лісу тощо.

Можна зробити висновок, що мережа суходільних дорожніх комунікацій у XVIII – на початку XIX ст. у Слобідській Україні формувалася під впливом багатьох чинників. І хоча методи розбудови дорожнього полотна не були науково обґрунтованими, за цей час сформувалася багаторівнева мережа доріг, яка сприяла задоволенню тодішніх потреб осілого населення. До того ж, мережа, яка сформувалася у ті часи, стала основою сучасних транспортних комунікацій Слобожанщини.

Ключові слова: історія Слобідської України, суходільні дорожні комунікації, будівництво доріг і мостів, поштові дороги, татарські шляхи та сакми, історична географія.

ANNOTATION

Koniva Y. V. Origin and development of land-based road communications on the territory of Sloboda Ukraine in the eighteenth – early nineteenth centuries. – Qualification research paper, manuscript. Thesis for a Candidate Degree in History (Doctor of Philosophy): Speciality 07.00.01 «History of Ukraine». – Oles Honchar Dnipro National University, the Ministry of Education and Science of Ukraine, Dnipro, 2019.

The land-based road communications on the territory of Sloboda Ukraine in the XVIII – early XIX century. passed the process of formation and represented a multi-level network. There are the roads of state, regional and local significance. The relevance of the topic is the need to reveal the historical aspect of the formation of a

network of communication on the territory of Sloboda Ukraine, which was formed in the XVIII – early XIX century.

It was revealed that the network of land-based road communications on the territory of Sloboda Ukraine in the first half of the XVIII century was formed by settled population – Ukrainian migrants. In addition, during the specified period in the territory of Slobozhanshchyna were functioning the steppes roads – Muravsky way, Izium and Kalmiuska saksms, which were later adapted to the network of roads of the settled population. The location of these roads depended on many factors. These were the natural-geographical peculiarities of the steppe and forest-steppe zones of Slobozhanshchyna influenced by the formation of land routes of both settled population and nomads. These were (such as mostly) plain relief (there are hills, ravines, and beams) and river system of the region etc. Furthermore, the factors such as the location of settlements, the administrative-territorial division of the region, the economic activity of the settlers, as well as trade, contributed to the final formation of the road network in the region. It should be noted that the Tartar ways and sakmas contributed to the creation of land-based ties between the major cities of Slobozhanshchyna from south to north and were great significance for the chumatstva.

The author defined that the process of formation of a land-based road network of Sloboda Ukraine is completed in the second half of the XVIII century. There was a multi-level system of communication, namely roads of the federal, provincial and local significance. What is evidenced by the analysis of cartographic materials of the late XVIII century. In addition to that, bridges and bridge crossings were functioned. The fashin was the main method of laying roads and bridges in Slobozhanshchyna, which foresees the use of wood with soil or sand. This method was distributed throughout the Russian Empire, although there were attempts to build a stone roads.

Instead, in the countries of Western Europe in XVIII century, the systemic development of road communications began and was associated with the advent of the first technology of the construction of a road cloth with the help of a stone. Progressive methods of laying of roads were proposed at that time in France and England. There were method of hand-packed stone and MacAdam's method. There were special institutions of road construction in the first half of the XVIII century. At that time, special state institutions that took care of road communications began to function in the Russian Empire in the second half of the XVIII century. The local population were obliged do the maintenance and repair of roads, which didn't contribute to the development of new technologies in laying the roadway in the Russian Empire and in Sloboda Ukraine in particular.

The author disclosed the specifics of maintenance and repair of land-based road communications in Slobozhanshchyna. According to the archival materials of the second half of the XVIII - the beginning of the XIX century the first measures for the construction of roads on the territory of Slobozhanshchina were carried out by local authorities. Building and repair of bridges were the main measures to improve the operation of communication ways. The construction of new bridges was carried out in the cities of the region. The numerous reports of the late XVIII – early XIX century informed that there were mainly repairing old bridges and arranging crossings across the rivers. It was because it required less financial costs than building new ones. Fashine ways and wooden bridges had a relatively short lifetime, so they needed constant repairs. It should be noted that the first stone bridge was recommended to be built in Kharkiv at the end of the XVIII century.

According to the orders of the second half of the XVIII – beginning of the XIX century the main measures for the organization of traffic were installing vesrt pillars and barriers at roads crossing. The verst pillars were arranged on the side of the roads

at a distance of 1 km 65 m from each other and stained in black and yellow colors. The system of barriers at the roads crossing, which was introduced at the beginning of the XVIII century didn't justify itself and was abolished at the end of the XVIII century.

The specificity of the use of roads in Sloboda Ukraine in the XVIII – early XIX century were characterized in the thesis. The land-based road communications on the territory of Slobozhanshchyna performed economic, postal and trade functions. There were the postal ways wich were the main roads where the passenger traffic was taking place. The servicing of travelers was carried out at postal stations, or courtyards. Also, at that time, travel documents were introduced. The network of roads provided for the needs of fair trade as local as international. This fact contributed to the growth of Kharkiv as the center of international trade. Also, local land-based roads and crossings served to meet the economic needs: the joined the settlements and fields, transportation of hay, crops, firewood, etc.

It was concluded that the network of land-road communication in the XVIII – early XIX century in Sloboda Ukraine was formed under the influence of many factors. And although the methods of building a roadway were not scientifically sound, during this time a multi-level network of roads was formed, which facilitated the satisfaction of the then needs of the settled population. Besides that, the network of roads which was formed at that time became the basis of modern transport communications of Slobozhanshchyna.

Key words: history of Sloboda Ukraine, land-based road communications, road and bridge construction, post ways, Tartar ways and sakmas, historical geography.

Список публікацій здобувача за темою дисертації

Статті у фахових виданнях України

1. Коніва Ю. Система шляхів сполучення як важливий чинник господарчого освоєння Слобідської України у XVIII ст. // Українознавчий альманах. 2014. Вип. 17. С. 80–83.
2. Коніва Ю. В. Шляхи сполучення в Слобідської Україні XVIII ст.: проблеми історіографії // Харківський історіографічний збірник. 2015. Вип. 14. С. 159–165.
3. Коніва Ю. В. Формування та будівництво суходільних комунікацій Слобідської України у XVIII ст. // Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут» : зб. наук. пр. Сер. : Історія науки і техніки. 2015. № 63 (1172). С. 45–48.
4. Коніва Ю. В. Історія формування мережі мостів та їх експлуатація у Слобідській Україні у XVIII ст. // Історія науки і біографістика: електрон. наук. фахове вид. 2016. № 2. URL : http://inb.dnsgb.com.ua/2016-2/10.pdf (дата звернення: 15.02.2019).
5. Коніва Ю. В. Передумови появи дорожніх комунікацій на території Слобідської України та особливості їх функціонування у XVIII ст. // Історія науки і біографістика : електрон. наук. фахове вид. 2018. № 3. URL : http://inb.dnsgb.com.ua/2018-3/05.pdf (дата звернення:14.02.2019).

Статті в іноземних виданнях

6. Конива Ю. В.Сухопутные пути сообщения на территории Слободской Украины у XVIII в.: почтовые дороги // Res Historica. 2018. № 45. С. 121–129. URL : https://journals.umcs.pl/rh/article/view/7372/5172 (дата звернення: 29.11.2018). **(видання включено до міжнародної наукометричної бази Index Copernicus).**

Матеріали конференцій

7. Коніва Ю. Татарські шляхи та сакми на теренах України XIV–XVII століття // Матеріали XXVIII-ї міжнародної наукової конференції молодих учених / Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна. Харків. С. 51–52. URL : http://www.history.univer.kharkov.ua/book/Materialu_XXVIII_kraezn.pdf (Дата звернення 15.10.2018).

8. Коніва Ю. Татарські шляхи та сакми: їхнє значення в появі і розташуванні міст на території Східної України в XVII столітті // Каразінські читання (історичні науки) : тези доповідей 66-ї міжнародної наукової конференції / Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна. Харків, 2013. С. 229–231.

9. Коніва Ю. В. Шляхи сполучення на Слобожанщині в XVII столітті: природно-географічний аспект // Україна і світ: гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес : тези доповідей Міжнародної науково-теоретичної конференції студентів та аспірантів / Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2014. С. 399–401. URL : http://library.kpi.kharkov.ua/Ukr_svit_material.pdf (Дата звернення : 28.04.2014).

10. Коніва Ю. В. Плани Генерального межування як джерело з вивчення шляхів сполучення на території Східної України // Дев'ятнадцята Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів, присвячена 95-річному ювілею Національної академії науки України : мат. конф. / Національна академія наук України Центр досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г. М. Доброва. Київ, 2014. С. 103–105.

11. Коніва Ю. Формування шляхів сполучення на теренах Східної України (XVII–XVIII ст.) : природно-географічні передумови // Каразінські читання (історичні науки) : тези доповідей 67-ї міжнародної наукової конференції / Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна. Харків, 2014. С. 199–200.

12. Коніва Ю. Вплив системи шляхів сполучення на економічний розвиток м. Харкова у XVIII ст. // VII Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми соціально-економічного розвитку підприємств» : мат. конф. / Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2014. С. 204–206.

13. Коніва Ю. В. Розвиток комунікацій у Європі у XVIII ст. // Україна і світ: гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес : тези допов. Міжнар. наук.-теор. студ. і аспір. : у 3-х ч. / Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2015. Ч. 3. С. 98–99.

14. Коніва Ю. В. Технічні аспекти у будівництві доріг на території Слобідської України XVIII – початку XIX ст. як складова історії культури // Двадцята Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки і техніки та спеціалістів за темою: «Наука України як фактор національної безпеки» : мат. конф. / Національна академія наук України Центр досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г. М. Доброва. Київ, 2015. С. 85–87.

15. Коніва Ю. В. Облаштування доріг на теренах Слобідської України у XVIII ст. // Матеріали 14-ї Всеукраїнської наукової конференції «Актуальні питання історії науки і техніки» / Центр пам’яткознавства НАН України і УТОПІК та ін. Київ; Львів, 2015. С. 203–205.

16. Коніва Ю. В. Шляхи сполучення та торгівля Слобідської України у XVIII ст. // VIII Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми соціально-економічного розвитку підприємств» : мат. конф. / Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2015. С. 187–188.

17. Коніва Ю. В. Особливості функціонування мостів у Слобідській Україні наприкінці XVIII ст. // Двадцять перша Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів за темою: «Модернізація науково-технологічної політики України» : мат. конф. / Національна академія наук України Центр досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г. М. Доброва. Київ, 2016. С. 83–86.

18. Коніва Ю. В. Особливості використання мостів у Слобідській Україні у XVIII ст. // Україна і світ: гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес : тези допов. Міжнар. наук.-теор. студ. і аспір. : у 3-х ч. / Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2016. Ч. 3. С. 79–80.

19. 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 / Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна. Харків, 2016. С. 148–149.

20. Коніва Ю. В. Суходільні дорожні комунікації на теренах Слобідської України у XVIII ст.: сільськогосподарський аспект // Історія освіти, науки і техніки в України : матеріали XI Всеукр. конф. Молодих учених та спеціалістів, присвяч. 85-річчю Нац. акад. аграр. наук України, віковим ювілеям появи Панфильської дослід. ст. ННЦ «Ін-т землеробства НААН»,

150-річчю від дня народж. проф. С. Л. Франкфурта, «Міжнар. року зернобобових», оголошеному рішенням Генеральної Асамблеї ООН, 15-річчю створення Ін-ту історії аграр. науки, освіти та техніки ННСГБ НААН й 10-річчю виходу електрон. наук. фах. вид. – міжвід. темат. зб. «Історія науки і біографістика» / Національна академія аграрних наук України, Національна наукова сільськогосподарська бібліотека, Рада молодих вчених НААН. Київ, 2016. С. 135–137.

21. Коніва Ю. В. Поштові шляхи та подорожні документи Слобідської України XVIII ст. // Матеріали 15-ї Всеукраїнської наукової конференції «Актуальні питання історії науки і техніки» / Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК та ін. Київ, 2016. С. 127–130.

22. Коніва Ю. В. Роль суходільних дорожніх комунікацій в економіці Слобідської України у XVIII ст. // IX Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми соціально-економічного розвитку підприємств» : мат. конф. / Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2016. С. 191–192.

23. Коніва Ю. В. Дорожні комунікації та землеробство на теренах Слобідської України у XVIII ст. // Професор С. Л. Франкфурт (1866–1954) – видатний вчений-агробіолог, один із дієвих організаторів академічної науки в Україні (до 150-річчя від дня народження) : матеріали Міжнар. наук-практ. конф. / Національна академія аграрних наук України, Національна наукова сільськогосподарська бібліотека та ін. Київ, 2016. Ч. 2. С. 57–59.

24. Коніва Ю. В. Експлуатація дорожніх комунікацій на території Слобідської України у XVIII ст. // Україна і світ: гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес : тези допов. Міжнар. наук.-теор. студ. і аспір. /

Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2017. С. 443–444.

25. Коніва Ю. В. Технології будівництва доріг у Європі у XVIII ст. // Двадцять друга Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів за темою: «Шляхи відродження науки України» : мат. конф. / Національна академія наук України Центр досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г. М. Доброва. Київ, 2017. С. 84–86.

26. Коніва Ю.В. Шляхи степовиків на території Слобідської України у XVIII ст. // Історія освіти, науки і техніки в України: матеріали XII Міжнар. конф. молодих учених та спеціалістів, присвяч. 100-річчю від дня створення ННСГБ НААН. / Національна академія аграрних наук України, Національна наукова сільськогосподарська бібліотека та ін. Київ, 2017. С. 285–286.

27. Коніва Ю. В. Становлення мережі суходільних дорожніх комунікацій на території Слобідської України у другій половині XVIII ст. // Матеріали 16-ї Всеукраїнської наукової конференції «Актуальні питання історії науки і техніки» / Центр пам’яткознавства НАН України і УТОПІК та ін. Київ, 2017. С. 163–165.

28. Коніва Ю. В. Фінансові аспекти будівництва дорожніх комунікацій у Слобідській Україні у XVIII ст. // X Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми соціально-економічного розвитку підприємств» : мат. конф. / Харківський технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2017. С. 139–141.

29. Коніва Юлія Особливості функціонування доріг у Слобідській Україні на початку XVIII ст. // Матеріали XXXIV-ї краєзнавчої конференції молодих

учених, присвяченої 50-річчю УТОПІК / Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна. Харків, 2017. С. 49–51.

30. Коніва Ю. В. Система комунікацій Слобожанщини наприкінці XVII – XVIII ст.: на межі двох цивілізацій // Україна і світ: гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес : тези допов. Міжнар. наук.-теор. студ. і аспір. / Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2018. С. 11–13.

31. Коніва Ю. В. Джерела із історії суходільних дорожніх комунікцій на території Слобожанщини у XVIII ст. // Двадцять третя Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів за темою: «100-річчю Національної академії наук» : мат. конф. / Національна академія наук України Центр досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г. М. Доброва. Київ, 2018. С. 89–91.

ЗМІСТ

Перелік умовних скорочень ..... …17
ВСТУП 18
РОЗДІЛ 1 26
ІСТОРІОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛА ТА МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ 26
1.1. Історіографія проблеми 26
1.2. Джерельна база роботи 40
1.3. Методологія та методи дослідження 50
РОЗДІЛ 2 64
СУХОДІЛЬНІ ШЛЯХИ СПОЛУЧЕННЯ НА ТЕРЕНАХ СЛОБІДСЬКОЇ УКРАЇНИ У ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XVIII СТ. 64
2.1. Передумови появи дорожніх комунікацій на території Слобідської України та особливості їхнього функціонування 64
2.2. Шляхи сполучення кочовиків на території Слобожанщини 76
2.3. Формування дорожньої мережі осілого населення 91
РОЗДІЛ 3 105
ДОРОЖНІ КОМУНІКАЦІЇ СЛОБІДСЬКОЇ УКРАЇНИ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ XVIII – НА ПОЧАТКУ XIX СТ. 105
3.1. Розгортання мережі транспортних комунікацій Слобожанщини на тлі передового досвіду 105
3.2. Облаштування дорожнього полотна на теренах Слобідської України у другій половині XVIII – на початку XIX ст. 129
3.3. Експлуатація мережі суходільних дорожніх комунікацій у другій половині XVIII – на початку XIX ст. 144
ВИСНОВКИ 172
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ 176
ДОДАТКИ 213

Перелік умовних скорочень

ГІС – Геоінформаційні системи

ГУП – Генеральний повітовий план

ДАХО – Державний архів Харківської області

НБУ ім. В. І. Вернадського – Національна бібліотека України

РГАДА – Российский государственний архив древних актов

ЦДІАК – Центральний державний історичний архів, м. Київ

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Актуальність теми зумовлена необхідністю розкрити історичний аспект формування мережі сполучення на території Слобідської України, яка з'явилася у XVIII – на початку XIX ст. Розвиток транспортних комунікацій завжди був одним із важливих чинників у формуванні економічного, соціального, культурного просторів окремих країн та цивілізацій. Поява суходільної дорожньої мережі на території Слобідської України у XVIII ст. насамперед впливала на утворення єдиного народногосподарського механізму, що, у свою чергу, свідчило про те, що цей край наближався до стадії індустріального суспільства. Крім того, злагоджена система комунікацій, у тому числі й дороги, сприяла поглибленню зв'язків між регіонами України та мала важливе значення для формування єдиного національного простору.

Дослідження дорожньої мережі Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст. стало можливим із розвитком міждисциплінарного підходу. Адже сама проблема перебуває на межі таких дисциплін, як історія України, історична географія, історична картографія та ін. Залучення методів цих наук дозволило повною мірою дослідити згадану проблематику. Оскільки в основі дослідження лежать картографічні матеріали, тому, застосувавши методи історичної картографії, а саме – метод картографічної ретроспекції, вперше в українській історіографії було реконструйовано дорожні комунікації Слобожанщини XVIII – початку XIX ст. Це вдалося завдяки залученню геоінформаційних систем, які як інструмент дослідження розширили можливості і результативність наукового пошуку, яких не було досі. Тому актуальною є розвідка шляхів сполучення за допомогою ГІС-програм для всебічного вивчення формування та функціонування мережі

транспортних комунікацій на теренах Слобожанщини, а в подальшому – і всієї України. Таке завдання в українській історіографії ставиться вперше. У наявних на сьогодні дослідженнях містяться лише окремі огляди суходільних дорожніх комунікацій, у яких не було виокремлено характерні риси формування та становлення доріг у зазначеному регіоні, особливості їхнього облаштування та експлуатації на тлі розвитку дорожнього будівництва у Російській імперії та країнах Західної Європи у XVIII – на початку XIX ст.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація є складовою частиною науково-дослідної роботи «Історія розвитку науково-освітнього і промислового потенціалу Слобідської України наприкінці XIX – на початку XXI ст.» (ДР № 0116U005545), яка розробляється на кафедрі історії науки і техніки Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут», а також «Проблеми краєзнавства та пам'яткознавства Слобожанщини» Центру краєзнавства ім. академіка П. Т. Тронька Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна (ДР № 0112U004969), у яких здобувачка була виконавцем окремих етапів.

Метою дослідження є комплексне розкриття процесу формування та становлення суходільних дорожніх комунікацій на території історико-географічного регіону Слобідська Україна XVIII – на початку XIX ст.

Для досягнення мети вирішувалися такі **дослідницькі завдання:**

- схарактеризувати стан наукової розробки проблеми та джерельну базу проблеми;
- розкрити історичні умови появи дорожніх комунікацій та окреслити особливості функціонування сакм кочовиків;

- з’ясувати формування дорожньої мережі осілого населення на теренах Слобідської України у першій половині XVIII ст.;
- встановити особливості розгортання мережі транспортних комунікацій на території Слобожанщини з урахуванням досвіду інших країн Європи;
- розкрити особливості облаштування дорожніх комунікацій на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст.;
- надати характеристику сферам експлуатації доріг на теренах Слобожанщини.

Об’єкт дослідження – суходільні дорожні комунікацій на території Слобожанщини у XVIII – на початку XIX ст.

Предмет дослідження – процес виникнення і розвитку мережі суходільних транспортних комунікацій на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст.

Хронологічні межі охоплюють період від початку XVIII ст. до початку XIX ст. Нижня хронологічна межа зумовлена появою мережі сполучення, сформованої осілим населенням, яке на початку XVIII ст. остаточно заселило Слобідський край. Верхня хронологічна межа пов’язана із завершенням процесу формування місцевих суходільних комунікації на початку XIX ст. Для вирішення дослідницьких завдань в окремих випадках порушуються хронологічні межі. Насамперед – у процесі вивчення шляхів степовиків.

Територіальні межі охоплюють історичну Слобідську Україну. Нині це території Харківської, Сумської, північної частини Луганської і Донецької областей, а також частково Бєлгородської, Курської та

Воронезької областей Російської Федерації. У дисертації не розглядається розвиток дорожньої мережі в межах населених пунктів.

Методологічною основою дисертації стало використання міждисциплінарного підходу, що дозволило застосувати спеціально-історичні та загальнонаукові методи дослідження. Методи таких сучасних історичних дисциплін, як історія України, історична географія, історична картографія, гуманітарна географія та історична регіоналістика дали змогу розкрити повною мірою об'єкт та предмет дослідження. За допомогою методу картографічної ретроспекції було реконструйовано мережу дорожніх комунікацій. Завдяки методу компаративного аналізу в межах історичної регіоналістики було розкрито регіональні особливості та відмінності дорожнього будівництва Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст. Крім вищезазначених методів, було використано традиційні для історичних праць наукові методи: історико-генетичний, історико-порівняльний, історико-типологічний. Завдяки цьому вдалося проаналізувати й синтезувати зібраний матеріал, забезпечити його репрезентативність, знизити суб'єктивність суджень, надати обґрунтовані висновки. Загальнонаукові методи (аналіз, синтез, опис, узагальнення, класифікація, історичний, логічний) використані з метою повного й об'єктивного осмислення проблеми. Базуючись на принципах теорії Великих кордонів, було встановлено особливості появи суходільних дорожніх комунікацій на території Слобідської України, а саме – функціонування шляхів сполучення номадів (кочовиків). Для вирішення поставлених у дисертації завдань використовувалися і загальнонаукові принципи дослідження (історизму, системності й об'єктивності), які допомогли реконструювати і

проаналізувати роль дорожніх комунікацій у розвитку Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст.

Наукова новизна дисертаційної роботи визначається не лише постановкою самої проблеми, яка ще й досі не була об'єктом спеціального дослідження, але й полягає в тому, що

уперше:

– на прикладі окремого регіону детально розглянуто українську та зарубіжну історіографію з історії дорожнього будівництва XVIII – початку XIX ст. та сформовано репрезентативну джерельну базу, в тому числі з архівних матеріалів, значну частину з яких залучено до наукового обігу вперше;

– з'ясовано основні закономірності формування мережі суходільних дорожніх комунікацій осілим населенням у Слобідській Україні у першій половині XVIII ст.;

– встановлено особливості розгортання мережі транспортних комунікацій на території Слобожанщини на тлі передового досвіду;

– на основі архівних матеріалів розкрито специфіку утримання та ремонту суходільних дорожніх комунікацій на теренах Слобожанщини у другій половині XVIII ст.;

– схарактеризовано специфіку використання доріг у Слобідській Україні у XVIII – на початку XIX ст., зокрема поштові та торговельні функції шляхів.

Уточнено:

історичні передумови появи дорожніх комунікацій та окреслено особливості функціонування татарських сакм на території Слобожанщини у XVIII ст.;

специфіку будівництва доріг у Російській імперії та Західній Європі у XVIII – на початку XIX ст.

Практичне значення отриманих результатів дисертаційної роботи полягає в можливості використання його фактичного матеріалу, основних положень і висновків для нових досліджень (насамперед із краєзнавства), написання монографій, довідкових видань, в освітньому процесі під час розробки спеціальних курсів з історії України XVIII ст. – початку XIX ст., загальних курсів з історії України, історії Слобідської України і суміжних регіонів, у підготовці навчальних посібників з історії України періоду раннього Нового часу для закладів вищої освіти.

Особистий внесок здобувачки полягає в постановці наукової проблеми й самостійному її вирішенні. Наукові результати, викладені в дисертаційній роботі, здобуті автором самостійно. Усі публікації в наукових фахових збірниках і тези доповідей на конференціях є одноосібними.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та висновки дисертаційної роботи було оприлюднено в доповідях на наукових конференціях міжнародного та всеукраїнського рівнів, зокрема XXVIII міжнародній краєзнавчій конференції молодих учених (м. Харків, 17 грудня 2010 р.); XXIX міжнародній краєзнавчій конференції молодих учених (м. Харків, 16 грудня 2011 р.); XXX міжнародній краєзнавчій конференції молодих учених (м. Харків, 14 грудня 2012 р.); 66-й міжнародній конференції молодих учених «Каразінські читання» (історичні науки) (м. Харків, 26 квітня 2013 р.); Міжнародній науковій конференції «Культурно-

інтелектуальна складова цивілізаційного поступу українства» (м. Київ, 23 жовтня 2014 р.); VII Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми соціально-економічного розвитку підприємств» (м. Харків, 29–30 жовтня 2014 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Духовно-моральні основи та відповідальність особистості у долі людської цивілізації» (м. Харків, 5–6 листопада 2014 р.); XXXII Міжнародній краєзнавчій конференції молодих учених (м. Харків, 28 листопада 2014 р.); Міжнародній науково-теоретичній конференції студентів і аспірантів «Україна і світ: гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес» (м. Харків, 7–8 квітня 2015 р.); Двадцятій Всеукраїнській науковій конференції молодих істориків науки і техніки та спеціалістів за темою: «Наука України як фактор національної безпеки» (м. Київ, 17 квітня 2015 р.); Чотирнадцятій Всеукраїнській науковій конференції «Актуальні питання історії науки і техніки» (м. Львів, 8–10 жовтня 2015 р.); VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми соціально-економічного розвитку підприємств» (м. Харків, 28–29 жовтня 2015 р.); Міжнародній науково-теоретичній конференції студентів і аспірантів «Україна і світ: гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес» (м. Харків, 19–20 квітня 2016 р.); 69-ій Міжнародній науковій конференції молодих вчених «Каразінські читання» (історичні науки) (м. Харків, 29 квітня 2016 р.); XI Всеукраїнській конференції молодих вчених та спеціалістів «Історія освіти, науки і техніки України» (м. Київ, 16 травня 2016 р.); Міжнародно-практичній конференції «Професор С. Л. Франкфурт (1866–1954) – видатний вчений-агробіолог, один із дієвих організаторів академічної науки в Україні (до 150-річчя від дня народження)» (м. Київ, 18 листопада 2016 р.); XXXIV Міжнародній краєзнавчій конференції молодих учених

«Краєзнавство та пам’яткознавство» (м. Харків, 9 грудня 2016 р.); Міжнародній науково-теоретичній конференції студентів і аспірантів «Україна і світ: гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес» (м. Харків, 5 квітня 2017 р.); 16-й Всеукраїнській науковій конференції «Актуальні питання історії науки і техніки» (м. Київ, 5–7 жовтня 2017 р.); Міжнародній науково-теоретичній конференції студентів і аспірантів «Україна і світ: гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес» (м. Харків, 18 квітня 2018 р.); Двадцять третій Всеукраїнській науковій конференції молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів за темою: «Шляхи відродження науки України», присвяченій 100-річчю НАН України (м. Київ, 20 квітня 2018 р.).

Публікації. Основні положення та висновки дисертаційної роботи викладено в 31 публікації, з них 5 статей – у фахових наукових виданнях України, 1 стаття – в закордонному спеціальному періодичному виданні (Польща), а також 25 тез доповідей на наукових конференціях.

Структура дисертації зумовлена науково-дослідницькою метою та завданнями. Робота складається зі вступу, трьох розділів (9 підрозділів), висновків, списку використаних джерел та літератури (234 найменувань на 38 сторінках), 28 додатків. Загальний обсяг дисертації – 246 сторінки, з них основний текст – 158 сторінок.

РОЗДІЛ 1
ІСТОРІОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛА ТА МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Історіографія проблеми

Історія суходільних дорожніх комунікацій неодноразово була об'єктом дослідження, що дозволило створити низки загальних праць із історії доріг в цілому у світі та окремо у кожній країні. В Україні наразі не існує загальної праці з розвитку дорожнього сполучення, а тим більше – стосовно території Слобожанщини. Дослідження історії суходільних комунікацій на теренах Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст. пройшло декілька етапів: перший охоплює другу половину XIX – початок XX століття, другий – радянську добу, третій – сучасний період. Тому для аналізу історіографії цього питання використовувався проблемно-хронологічний підхід.

Важливе значення у соціально-економічному розвитку Слобідської України відігравали системи шляхів сполучення. На території Слобожанщини протягом XVIII ст. існувала система сполучення, яка надійшла на зміну попередній системі шляхів сполучення кочівників-степовиків. Історію розвитку цих систем умовно можна розподілити на два періоди. Перший період характеризувався формуванням системи шляхів сполучення кочовиками. Ця мережа існувала ще з часів пізнього середньовіччя аж до XVIII ст. Визначальною ознакою другого етапу є формування у другій половині XVIII ст. землеробським населенням системи доріг, яка наприкінці XVIII ст. стала багаторівневою і багато у чому визначила сучасну систему дорожніх комунікацій. Зважаючи на це, історіографію можна поділити на дві групи, які слід розглядати в контексті

проблемної історіографії: шляхи сполучення степовиків; суходільні комунікації осілого населення.

Існують два підходи у вивченні проблемної історіографії. Насамперед, коли проблема розглядається у межах окремих методологій (позитивізм, марксизм, постмодернізм тощо), де вона знову і знову стає актуальною – і завдяки новим методам розкриває свої нові грані. В іншому випадку до проблемної історіографії можна віднести історичні проблеми, на які науковці недостатньо звертали уваги – і на це були свої причини, передусім методологічні та джерелознавчі. Власне, дослідження суходільних дорожніх комунікацій XVIII – на початку XIX ст. слід віднести до другого випадку.

Незважаючи на відсутність достатньої кількості публікацій, присвячених історії шляхів сполучення у XVIII – на початку XIX ст., потрібно відзначити працю українського дослідника І. В. Жалоби, який звертався до проблеми шляхів сполучення на Буковині останньої четверті XVIII – 60-х рр. XIX ст. [80] Окремі аспекти проблеми дослідження шляхів сполучення XVIII ст. знайшли опосередковане відображення дослідниками історично-технічного напрямку в російській історіографії. Дотичною до цієї проблеми у хронологічному вимірі, але відмінною за територією (Воронезький край), є праця російської дослідниці І. Н. Ліхорадової [107]. Утім, окремі сюжети історії суходільних мереж сполучення відображені в загальноісторичних та історично-географічних дослідженнях. Відповідно до цього, актуальним є наукове завдання створення спеціального дослідження з історії суходільних дорожніх комунікацій XVIII – початку XIX ст.

Історія торгово-дипломатичних та військових шляхів, а саме – татарських шляхів та сакм як прикордонних шляхів сполучення, до цього часу не були предметом спеціального історичного дослідження у

вітчизняній історіографії. Відповідно до цього, загальної праці, яка була б присвячена винятково історії шляхів степовиків як системі сполучень на території Слобідської України, ще не створено. Існують лише окремі статті наукового та науково-популярного характеру, присвячені татарським шляхам та сакмам. Попри це, існує значний масив літератури, у якій автори торкалися окремих аспектів досліджуваної проблеми.

На основі аналізу спеціальної історичної літератури, присвяченої історії шляхів степовиків, було виокремлено три групи: 1) література козацького періоду в історії України; 2) література історії освоєння «Дикого Поля» та заселення Слобожанщини; 3) дослідження з історії Золотої Орди та Кримського ханства. У кожній групі можна визначити різні періоди в історіографії, коли проводилися розвідки за цією темою.

Найвагоміший внесок у вивчення шляхів степовиків, а саме – татарських шляхів та сакм, було зроблено дослідниками історії козацького періоду в Україні. У своїх працях дослідники козацької історії в окремому розділі або в підрозділі розглядали шляхи сполучення, де провідне місце посідали татарські шляхи та сакми. Переважно розгляд цієї проблеми мав описовий характер з елементами аналізу. Тобто було надано загальний географічний опис шляхів степовиків − основні географічні об’єкти, через які проходили татарські шляхи та сакми і напрямки відносно Кримського півострова. Також сформовано характеристику і визначено роль згаданих систем сполучень як шляхів, які мали негативний характер для осілого населення лісової та лісостепової зони. Найвідомішим шляхом степовиків, який проходить по лівий бік від Дніпра, а отже, й територією східної України, в літературі цієї групи є Муравський шлях. Також називаються дві його найбільш відомі відгалуження – Ізюмська та Кальміуська сакми.

Основними джерелами, якими користуються автори, є «Опис України» Г. Л. де Боплана та «Книга Большому Чертежу». Беручи до уваги хронологічний принцип, слід назвати таких дослідників, як Д. І. Яворницький [199, 200] (XIX ст.), Я. П. Кісь [94] (80-ті р. XX ст.), Ю. А. Мицик [123] (90-ті рр. XX ст.), Л. О. Косенко [101] (початок XXI ст.) та інші. Ці автори у своїх роботах дають характеристику шляхів степовиків. Слід зазначити, що науковці XX та початку XXI ст. базувалися на працях Д. І. Яворницького з цієї тематики.

Отже, дослідники з козацької історії, які, описуючи шляхи сполучення, акцентували свою увагу саме на татарських шляхах та сакмах, що розташовувалися у буферній зоні (володіння Війська Запорізького) між державами Річчю Посполитою, Московією (Російська імперія – пізніше) – з одного боку та Кримським ханством й Османською імперією, – з іншого.

Серед праць, присвячених освоєнню «Дикого Поля» та заселенню Слобожанщини, є як наукові праці, в яких розглядаються татарські шляхи та сакми, так і науково-публіцистичні роботи. Висвітлення теми також незначне. Переважно це краєзнавчі праці, які мають описовий характер. Якщо автори, яких було у цій роботі віднесено до першої групи, надають більш детальний опис шляхів сполучення, називаючи не лише водорозділи, але й річки та броди, то автори другої групи дають схематичний опис, називаючи лише водорозділи та напрямки. Переважно під час дослідження татарських шляхів та сакм підкреслювалося їхнє значення як доріг, які несуть руйнацію та горе, адже це дороги, якими здійснюють військові походи татарські загони. Крім головного татарського шляху – Муравського, називають Кальміуську та Ізюмську сакми. На відміну від першої групи, дослідники називають не тільки шляхи степовиків на території

Слобожанщини (до складу якої входить і східна Україна), але й шляхи сполучення, які мають місцеве значення. Крім того, слід окремо назвати авторів, які досліджували історію м. Валки як міста, яке розташовувалося на Муравському шляху. Основним джерелом слугувала «Книга Большому Чертежу». Дотримуючись хронологічного принципу, слід виокремити таких дослідників, як Є. А. Альбовський [3] (кінець XIX ст.), Д. І. Багалій [9] (початок XX ст.), П. Т. Рущенко [170] (60-ті рр. XX ст.), І. Ф. Скотар [172] (90-ті рр. XX ст.) та інші.

Крім вітчизняних істориків, які працювали в межах цієї тематики, були й російські, які визначали роль татарських шляхів у встановленні сторожових служб, а пізніше – у спорудженні оборонних ліній. Найбільш значними працями для цього дослідження є роботи І. Д. Беляєва (сер. XIX ст.) [13], М. Н. Тихомирова [181, 182] (середина XX ст.), В. П. Загоровського [82, 83] (друга половина XX ст.) та інші.

Отже, історики, які розглядають проблему освоєння «Дикого Поля» та заселення Слобожанщини, побіжно висвітлювали тематику татарських шляхів та сакм задля повноцінної роботи над своїми темами, надаючи цим шляхам значення чинника, який вплинув на розташування станичної служби та побудови оборонних споруджень – Бєлгородської та Ізюмської оборонних ліній.

Специфіка третьої групи істориків, які згадують шляхи степовиків у своїх працях з історії Золотої Орди та Кримського ханства, полягає в тому, що вони описують татарські шляхи та сакми як основні шляхи нападу кочовиків на найближчих сусідів. Інформація про шляхи степовиків є досить обмеженою і поверховою. Це пов’язано з тим, що в період Золотої Орди, особливо на початковому етапі, про будь-яку систему шляхів неможливо

говорити взагалі. Лише з появою міст починають формуватися окремі напрямки шляхів, переважно поза територією, визначеною цим дисертаційним дослідженням, тобто поза Слобідською Україною. Що ж до Кримського ханства, то найбільш важливими вважалися татарські шляхи та сакми, насамперед Муравський шлях, який визначався як головна дорога для здійснення військових походів кримчаків на Московську державу. Слід зазначити, що, ймовірніше за все, ця група доповнює дві попередні і пояснює специфіку утворення цих шляхів. Конкретні назви шляхів майже не називалися. У цій групі досліджень слід відзначити таких авторів, як Б. Д. Греков [37] (друга половина XX ст.), Ф. Є. Петрунь [133] (друга половина XX ст.) В. Л. Єгоров [79] (80-ті рр. XX ст.), В. В. Похльобкін [140] (початок XXI ст.) та ін.

Історія дорожніх комунікацій у XVIII ст. була частково описана у науковій історичній літературі, особливо стосовно території Слобідської України. Свідченням цього є відсутність спеціального історичного дослідження, яке було б присвячено згаданій темі. Було опубліковано лише низку робіт, автори яких були дорожніми спеціалістами, що включали історичні дані в спеціальну науково-технічну літературу.

У свою чергу, історіографію мережі доріг осілого населення можна також поділити на три групи: 1) загальноісторичні, 2) історично-технічні та 3) історично-географічні роботи.

Інформація, яка міститься в загальноісторичних роботах про гужеві дороги, повідомляється побіжно, як і про автомобільні. Головну увагу присвячено водним шляхам та залізничному транспорту. Такі роботи належать переважно до XIX–XX ст. В історико-технічних роботах розглядаються питання технології побудови сухопутних доріг та

застосування матеріалів і механізмів для цього [107, с. 6]. У цих дослідженнях описуються загальні процеси у державі, які впливали на формування та появу шляхів сполучення. Саме це дозволило прослідкувати зовнішні чинники, які пливали на формування мережі доріг у Слобідській Україні.

Найбільш чисельною групою, яка стосується історії розвитку суходільних шляхів сполучення, є історико-технічні праці. Слід також підкреслити, що ця проблематика є найбільш розробленою. Про це свідчить дослідження І. Н. Ліхорадової [107, с. 6–14]. Застосовуючи хронологічний принцип під час опису історіографії, дослідниця акцентувала увагу на тому, що більшість праць стосуються XIX–XX ст., оскільки саме цей період зростання системи доріг був найбільш цікавим, динамічним і різноплановим. Історичний аналіз у цих працях – незначний, переважно лише своєрідна констатація факту функціонування системи шляхів сполучення у певний період.

В історико-технічних роботах XIX ст. досить мало приділялося уваги історичному аспекту. Дослідження спрямовані насамперед на проєктування, побудову й утримання доріг. За цим напрямом працювали такі дослідники, як М. Волков [107, С. 12], Е. Головачьов [32], М. Ляхницький [110]. Це пов’язано з тим, що у другій четверті XIX ст. імператор Микола I розпочав «боротьбу» з бездоріжжям у державі. У результаті його діяльності у Російській імперії з’являється поняття «дороги» у європейському розумінні – як «сложное инженерно-техническое сооружение, обеспечивающие быстрое и комфортабельное передвижение колесных транспортных средств…» [19, с. 6–7]. Тому історична рефлексія у цих роботах фактично

відсутня, адже потребувалася лише розробка технологічних аспектів доріг «нового» типу.

Перша робота, присвячена суходільним шляхам сполучення, а саме – поштовій службі, – «Ямская гоньба» – вийшла у 1900 р., її автором був І. Я. Гурлянд [41]. Це була спроба систематизувати дані з організації поштово-дорожньої служби з часу Стародавньої Русі до кінця XVII ст. на основі літописів, стародавніх актів, указів, дорожніх нотаток російських та іноземних мандрівників. Однак це дослідження було загальноросійського спрямування – і ніяк не стосувалося території Слобідської України.

У радянський період проблемі суходільних шляхів сполучення та транспорту також не приділялося достатньо уваги з боку науковців. Комунікації розглядали у межах марксистсько-ленінської методології. Колектив авторів на чолі з проф. А. Анохіним, спираючись на К. Маркса, підкреслювали, що транспорт і шляхи сполучення є продовженням і невід'ємною частиною виробничого процесу, де «сухопутный безрельсовый транспорт является одним из наиболее древних видов транспорта, обслуживавшим народы еще в первобытные времена, когда основными средствами транспорта являлись вьючные животные» [76, с. 7].

Важливим дослідженням другої половини XX ст. стала публікація двотомної роботи О. С. Кудрявцева «Очерки истории дорожного строительства в СССР» [102, 103]. Саме перший том, присвячений дожовтневому періоду, висвітлює проблеми суходільних шляхів сполучення XVIII ст. і не тільки. Головною тезою розвідки є визнання важливого значення транспорту і шляхів сполучення в історії суспільства у зв'язку з їхньою провідною роллю у розвитку промисловості й сільського господарства [102, с. 5]. Автор систематизував результати попередніх

досліджень і дійшов висновку, що саме у XVIII ст. зародилася система суходільних комунікацій, яка поклала початок сучасній дорожній мережі. О. С. Кудрявцев називав XVIII ст. періодом розвитку суходільних шляхів сполучення у Російській імперії, який «характеризуется прежде всего рядом мероприятий по строительству дорог и улучшению их состояния. В это же время были проведены меры и по усовершенствованию организации сообщения и управление дорогами» [102, с. 287–289]. Крім цього, було здійснено спроби покращення техніки будівництва доріг, яка переважно була оригінальною і зберігала своє значення до середини XX ст. Також дослідник зазначає, що «в этот период усилилось внимание к вопросам инженерного образования, и было положено начало формированию специалистов-инженеров по строительству сухопутных путей сообщения» [102, с. 55]. О. С. Кудрявцев стверджував, що XVIII ст. є періодом розвитку саме водних шляхів сполучення. Водночас, слід зауважити, що вчений майже не звернув уваги на регіональні особливості будівництва доріг. Він обійшов увагою й процес формування шляхів сполучення на території Слобідської України. Однак, автор і не ставив перед собою такої цілі, адже основною метою монографії був опис досягнень в галузі дорожнього будівництва. Слід зазначити, що публікація книги майже збіглася у часі з ювілеєм – 150-річчям Міністерства шляхів сполучення.

У 80-х рр. XX ст. вийшла у світ ще одна праця, присвячена розвитку техніки дорожнього будівництва, автором якої є В. Ф. Бабков [5]. Вона мало стосувалася цього дослідження, адже розглядає дуже широкий комплекс питань, а саме – побудову доріг від Римської імперії до сучасних автомагістралей. Це дає змогу порівняти і побачити процес формування

шляхів сполучення на території Слобожанщини відносно світових тенденцій відповідного розвитку.

У пострадянський період вийшла колективна робота «Дороги России» під редакцією А. А. Надєжко [75]. Праця присвячена історії розвитку доріг у Росії у період з 1746 р.(із часу завершення побудови першої державної дороги від Санкт-Петербурга до Москви) до кінця 90-х рр. XX ст. Власне, XVIII ст. розглянуто мало, акцент зроблено на висвітленні окремих аспектів розвитку дорожнього будівництва у «петровську» епоху.

Друга група − це загальноісторична дослідницька література. Як видно з вищевикладеного матеріалу, у дореволюційній дослідницькій літературі, присвяченій темі шляхів сполучення, переважали науково-технічні аспекти. Проте, слід акцентувати увагу, що у 1900 р. вийшла праця А. С. Ніколаєва «Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов в России» [128], приурочена до 100-річчя Міністерства шляхів сполучення, що була частиною спільного нарису історії шляхів сполучення у Росії, який видавався за підтримки міністра шляхів сполучення М. І. Хілкова. Ця праця присвячена водним і суходільним шляхам сполучення, без урахування залізничних шляхів, а також торговим портам у Росії. Книга мала описовий характер і складалася із трьох частин. Перша – присвячена розгляду шляхів сполучення у Росії до кінця XVII ст. Друга частина – це нарис розвитку водяних шляхів сполучення і торгових портів (починаючи з XVIII ст.). Третя частина – це огляд розвитку в Росії ґрунтових та шосейних доріг (починаючи з XVIII ст.). Автор у цій праці звертав увагу на роль суходільних шляхів сполучення в освоєних «южных окраинах», у тому числі – на території Слобідської України. Він стверджував, що до входження цих територій до складу Росії там

побутували татарські шляхи та сакми. І основним завданням після заселення було освоєння цих доріг, які до цього мали антидержавний характер, і включення їх до загальнодержавної, насамперед – суходільної системи сполучення [128, с. 18].

У радянській історіографії спеціальних досліджень (загальноісторичного спрямування) з історії комунікацій створено не було. Але, слід зазначити, що поодинокі сюжети такого роду зустрічаються у дослідженнях, присвячених соціально-економічному розвитку регіону, а також у загальноісторичних нарисах про розвиток культури. Зокрема, для соціально-економічних досліджень є характерною лише констатація того факту, що залізничному транспорту передували гужові або ґрунтові шляхи сполучення. Власне, історія суходільних шляхів сполучення не стала об'єктом наукових розвідок, адже теоретично вважалося важливим вивчати продуктивні сили, щоб розуміти їхній вплив на виробничі відносини. Втім, на відміну від сільського господарства або торгівлі, під час користування дорогами не фіксуються виробничі відносини, адже тут немає ані найму, ані феодальної ренти. Саме тому згадана проблематика виглядала малоперспективною. Лише в пострадянський період такі сюжети з'являються у відповідних дослідженнях. Для прикладу слід навести праці М. А. Панфьорової «Південно-Східна Україна наприкінці XVIII – у першій половині XIX ст.» [132] та І. С. Міронової «Поштові і поштово-телеграфні установи на півдні України в системі зв'язку російської держави (друга половина XVII – початок XX ст.)» [119].

У нарисі з історії культури (у розділах про шляхи й засоби сполучення) дороги є показниками розвитку самої культури. Зазвичай, автори зазначали, що дорожні комунікації у XVIII ст. не задовольняли потреб того часу, а самі

суходільні шляхи були другорядними – порівняно з водними, оскільки водні були дешевшими, зручнішими і вантажовмісними [130, с. 257–286].

Можна стверджувати, що на сучасному етапі зазначені риси загальноісторичних досліджень історії шляхів сполучення майже не зазнали змін.

Третя група – це праці історико-географічного спрямування. Вона є малочисельною. Спеціальних робіт, які б розглядали закономірності співвідношення природно-географічних чинників і формування та становлення дорожніх комунікацій, не виявлено. У загальних історико-географічних працях згадуються шляхи сполучення, але щодо XVIII ст. переважно акцентується увага на водних шляхах. Суходільні шляхи розглядаються лише як невід'ємна складова водних.

Необхідно підкреслити, що історико-географічні роботи з'явилися переважно у другій половині XX ст. Хоча слід відзначити працю М. К. Любавського, яку було опубліковано ще у 1909 р. [109] Серед дослідників радянської епохи,слід виокремити доробок А. В. Муравйова [77], А. В. Дулова [78].

Окрім цих дослідників, історією суходільних комунікацій, але вже в контексті історичної картографії, займався А. В. Постніков. Цей вчений відзначав особливу роль доріг у масштабуванні карт, насамперед – стосовно першої половини XVIII ст. [139, с. 142–143].

Історію суходільних дорожніх комунікацій у Слобідській Україні у XVIII – на початку XIX ст. не було висвітлено у працях західних вчених. Крім того, ця проблематика не була об'єктом спеціального дослідження. У зарубіжній історіографії зустрічаються лише окремі погляди і загальні характеристики розвитку шляхів сполучення у Московії чи Російській

імперії. Наприклад, Р. Пайпс надав загальну картину розвитку шляхів сполучення у Російській імперії у своїй праці «Росія при старому режимі» [131]. Американський учений наголошував на важливому значенні водних шляхів сполучення в імперії, що зумовлено фізико-географічними особливостями країни. Інтенсивний розвиток суходільних комунікацій у Російській імперії Р. Пайпс пов'язував із будівництвом залізниць у середині XIX ст. [131, с. 15]. Так само, як і американський науковець, Ф. Бродель підкреслював, що більш економічно вигідно у XVIII ст. було використовувати водні шляхи сполучення (річки, канали тощо). Тим не менш, акцентував увагу на тому, що зростання будівництва й удосконалення суходільних доріг відбувається лише з розвитком промисловості [21, с. 345–353]. Слід згадати французького вченого М. Блока, який описував торгові шляхи сполучення в контексті міжнародної торгівлі в період феодалізму [16, с. 74–77]. Саме він надав характеристику комунікацій у Західній Європі та Київській Русі у цей час, що дозволило з'ясувати передумови появи доріг на Слобожанщині.

Передусім треба відзначити, що повне, системне дослідження мережі комунікацій стає можливим лише з розвитком міждисциплінарних зв'язків. Міждисциплінарність сформувалася у другій половині XX ст., коли багатьма ученими була усвідомлена обмеженість дисциплінарних меж досліджень і виникла нагальна потреба у їхньому подоланні. Під терміном «міждисциплінарність» розуміють запозичення теорій і методів для вирішення внутрішньодисциплінних проблем. Хоча слід зазначити, що розуміння терміна «міждисциплінарність» зазнавало змін – починаючи від 60-х рр. XX ст. і до нашого часу.

Завдяки запозиченню історією картографічних методів збільшився діапазон досліджень і розвиток такої спеціальної історичної дисципліни, як історична картографія. Дослідження системи сполучення XVIII ст. на території Слобідської України базується насамперед на картографічних матеріалах (карти Деліля, Карти Генерального межування та ін.). Окрім цього, на сучасному етапі важливе значення мають комп'ютерні технології, зокрема геоінформаційні системи. Тому ГІС-програми розширили можливості й результативність наукового пошуку істориків.

Отже, історіографічний доробок щодо вивчення суходільних дорожніх комунікацій у XVIII – на початку XIX ст. доречно поділити на декілька груп, застосовуючи проблемно-хронологічний підхід. На початку XVIII ст. на теренах Слобожанщини існували дві мережі сполучення – кочовиків та осілого населення. Це стало основою для поділу історіографії проблеми на дві великі групи. Крім того, дослідження історії суходільних комунікацій на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст. пройшло декілька етапів: перший охоплює другу половину XIX – початок XX ст., другий – радянську добу, третій – сучасний період. У цих періодах історична розвідка татарських шляхів та сакм здійснювалася в межах окремих проблематик: козацький період в історії України; історія освоєння «Дикого Поля» й заселення Слобожанщини; історія Золотої Орди та Кримського ханства. У свою чергу, історіографія мережі доріг осілого населення також має декілька етапів і досліджувалася вченими, які розглядали загальноісторичні, історико-технічні та історико-географічні тематики. Тим не менш, спеціальної праці з історії суходільних дорожніх комунікацій на території Слобожанщини у XVIII – на початку XIX ст. не було підготовлено.

1.2. Джерельна база роботи

Під час дослідження історії суходільних дорожніх комунікацій XVIII – на початку XIX ст. у Слобідській Україні було виявлено та опрацьовано значний обсяг джерел із декількох архівних та бібліотечних зібрань України, Франції та Росії. Усі вони стали основою джерельної бази. Писемні джерела з історії дорожньої мережі, які були використані в дисертації, репрезентовані декількома групами: законодавчі й актові матеріали, діловодна документація, статистично-описові та джерела особового походження. Крім того, вагому частину джерел становлять зображальні, а саме – картографічні матеріали (карти, карти-плани).

Формування мережі шляхів сполучення на території Слобожанщини – це довготривалий процес, на який впливало багато чинників. В основу цієї суходільної дорожньої комунікації лягли шляхи сполучення степовиків та осілого населення. Власне, тому джерельну базу дисертаційного дослідження доцільно поділити на дві великі групи:

1) джерела з історії татарських шляхів та сакм;

2) джерела з історії суходільних шляхів сполучення XVIII – на початку XIX ст.

Мережа суходільних дорожніх комунікацій XVIII – на початку XIX ст. формувалася на базі мережі шляхів степовиків. Джерела, які стали основою для дослідження татарських сакм у XVIII ст. на теренах Слобожанщини, є недостатньо інформативними. Тому доцільно залучити джерела з попередніх століть. Саме завдяки цьому вдалося визначити роль шляхів степовиків у формуванні дорожньої мережі на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст.

Перші короткі описи торгово-дипломатичних та військових трактів на території Слобідської України з'явилися у період Середньовіччя у записках послів-мандрівників. Повні описи татарських шляхів та сакм були створені у XVII ст., що пов'язано з освоєнням згаданого регіону. Джерела цієї групи, які залучені до дослідження, можна поділили на дві підгрупи − це письмові та зображальні. До письмових були віднесені матеріали особового походження – записки подорожніх мандрівників, дипломатів, торговців. Це записки І. Барбаро і А. Контаріні [12], записки торговця Дж. Флетчера [141], записки С. Гербернштейна [30], мемуари М. Литвина [115] та П. Шевальє [198]. Для дисертаційного дослідження вагоме значення мають саме мемуари військового інженера і картографа Г. Л. де Боплана [18]. Його мемуари дають гарний опис природного середовища того часу. Окремі розділи присвячені татарам, їхньому місцю проживання та побуту, веденню ними бою та ін. Також французький інженер та картограф побіжно описує шляхи, якими вони робили свої набіги, а також згадує переправи. На відміну від Г. Л. де Боплана, мемуари П. Шевальє дають лише інформацію щодо того, в який період року татари робили свої напади, і описує характер грабіжницьких походів.

Точно встановити розташування татарських шляхів та сакм на території Слобожанщини вдалося завдяки зображальним джерелам, а саме – картографічним матеріалам XVII ст. Насамперед – «Книге Большого Чертежа» [95] та «Генеральній карті України» Г. Л. де Боплана [25, с. 14–15]. «Книга Большому Чертежу» – це цінна історико-географічна пам'ятка, яка збереглася до наших днів. В основу цього історичного джерела покладено «… новую Большого чертежа» (1627 р.) та «Чертеж Полю до Перекопи» (1627 р.). Створення цієї карти зумовлено військово-

стратегічними цілями, а саме – встановленням розташування шляху від Москви до Криму. За своєю сутністю це були карти шляхів сполучення, на яких достатньо точно були відтворені головні тракти, річки та населені пункти. Значна частина «Книги Большого Чертежа» присвячена опису «Поля», де розглядається територія від Москви до Чорного моря (в тому числі й Крим) за трьома найбільш відомими дорогами – Муравською, Ізюмською і Кальміуською. Були описані річки, але лише тому, що вони визначали напрямок доріг і татарських бродів. Крім цього, були позначені містечка і сторожові пости із заставами, засіками та ровами, броди і колодязі із прісною водою. Також в описі були зазначені відстані між містами, колодязями і бродами [139, с. 132].

«Генеральна карта України» (1648 р.) Г. Л. де Боплана вважається найвищим досягненням картографії у XVII ст. на території України [25, с. 14–15]. Цю карту було створено за допомогою інструментальних зйомок (астролябії, дорогоміром та ін.) на основі власних спостережень і зйомок французького інженера та картографа. Як зазначає український вчений Р. І. Сосса: «Ґ. Боплан відстежував конфігурацію шляхів і річок, місця впадіння річок, розташування населених пунктів відносно інших елементів географічної основи. Ґ. Боплан постійно працював над картами України, удосконалюючи зображення її території та доповнюючи карти новими географічними об’єктами» [174, с. 75]. Саме на цій карті було відображено головну татарську дорогу – Муравський шлях. Це дозволило провести порівняльний аналіз із даними «Книги Большого Чертежа», встановити точне розташування татарських шляхів та сакм і описати вплив географічного середовища на формування шляхів сполучення кочовиків.

Отже, хоча джерела з історії татарських шляхів та сакм на території Слобідської України становлять незначну групу джерел, але, тим не менш, це дозволило встановити передумови утворення мережі суходільних дорожніх комунікацій на території Слобідської України у XVIII ст.

Другу значну за обсягом групу джерел з історії суходільних шляхів сполучення XVIII – початку XIX ст. складають письмові та зображальні матеріали архівних установ та бібліотечних зібрань України, Франції, Росії, вагому частину яких запроваджено до наукового обігу вперше. До дисертаційного дослідження було залучено 88 справ із 9-ти фондів . Беручи до уваги класифікацію історичних джерел, було виокремлено такі види джерел, як картографічні, статистично-описові, законодавчі й актові матеріали, діловодна документація.

Основу джерельної бази дослідження про шляхи сполучення XVIII – початку XIX ст. складають картографічні джерела. Їх доцільно розглядати за допомогою методу картографічної ретроспекції. Насамперед це картографічні матеріали Національної бібліотеки Франції, а саме – 21 карт Деліля [204, 205, 206, 207, 208, 210, 211, 218–230], а також справи Російського державного архіву древніх актів (РДАДА) – це 25 карт: Карта Слобідської губернії 1765 р. [146], Поштова карта Російської імперії 1760 року [147], Атлас Російської імперії 1792 року [4], Карти-плани Генерального межування [148–169], Генеральна карта частини Росії, розділена на губернії і повіти, із зображенням поштових та інших головних доріг 1799 р. [145] та ін.

Вперше шляхи сполучення на території Слобідської України відображені у картографічних матеріалах Деліля у 20-х роках XVIII ст. На початку XVIII ст., коли у Московії, а пізніше й Російській імперії,

відбуваються реформи, значно зростає інтерес європейців до цієї країни, яка стала відкритою для європейської науки і культури. Важливим елементом політики правителів було вивчення географії країни та створення карти Європи і світу на основі використання математичної складової (системи координат широти і довготи, проєкції та масштаб), яких не було у російських географічних кресленнях до початку XVIII ст. Для цього було запрошено французького вченого Жозефа-Ніколя Деліля (1688 – 1768 рр.). У Російській імперії Деліль працював з 1726 до 1747 р. За цей період було напрацьовано значний картографічний матеріал, який французький астроном вивіз із собою у 1747 р. до Франції [138]. Основна маса матеріалів перебуває в колекції карт Росії Ж.-Н. Деліля Департаменту карт і атласів Національної бібліотеки у Парижі й складає 190 одиниць зберігання [209].

Серед картографічного матеріалу, який було створено за період перебування Деліля в імперії, є карти, присвячені території України, в тому числі й Слобідській Україні, – їх близько 20 [204–211; 218–230]. Вони різні за інформативністю, але на більшості з них зображено шляхи сполучення, хоч і досить умовно. Власне, карти, присвячені цій території, є не досить точними і навіть умовними, але вони дозволяють встановити шляхи і реконструювати їх. Крім того, завдяки цим архівним матеріалам вдалося прослідкувати інтеграцію шляхів степовиків у новоутворену мережу доріг осілим населенням на теренах Слобожанщини.

В основу дослідження лягли карти-плани Генерального межування − масове джерело картографічного характеру. Межування Російської імперії здійснювалося в різні періоди, що мало свої специфічні особливості [31, с. 9–11]. Територія Слобідської України підлягала межуванню лише у

XVIII ст., причини цього зрозумілі – територія не входила до складу держави, а отже, не підпадала під загальнодержавні процеси.

Матеріали Генерального межування − це комплексне джерело (карти та економічні примітки), основним завданням якого було встановлення дійсного стану землеволодіння на 1765 р. у Російській імперії [117, с. 16–17]. Як зазначав І. Є. Герман, це був складний спадок, який Катерина ІІ отримала від попередників, і саме їй доводилося «…неминуче і негайно виправляти те, що ще з часів Петра І було зіпсовано або запущено в справах межування, а разом із тим – і в землеволодінні країни. Інакше можна було очікувати не лише повторення колишніх бійок, вбивств і численних позовів через межі, але навіть ускладнення подібних явищ, з тієї простої причини, що в міру плинних років старі Писцеві книги межі все згладжувалися, землі дробилися, поземельні відносини заплутувалися, а застарілі межові закони все більше відставали від нових умов життя» [31, с. 193].

Аналіз історичного джерела є неможливим без дослідження особливостей його формування. У 1766 р. було випущено межову інструкцію, яка регламентувала загальний порядок межування. Карти-плани Генерального межування створювалися майже в останню чергу в стінах межової кантори, коли було знято всю інформацію за кожним повітом у намісництві. Цьому передували польові роботи геодезистів, які на місцях створювали польові записки, також за певним планом, куди вносилися дані про економічний стан кожної дачі у повіті з урахуванням всіх її особливостей [31, с. 215–216].

Існує декілька «рівнів» межової документації. Кожен «рівень» складається як з картографічних, так і описових матеріалів, що дозволяє проводити якісні висновки-узагальнення та аналіз [34, с. 35–51]. Матеріали

цього джерела відображають економічну ситуацію майже у всіх губерніях Російської імперії.

Межування Харківського намісництва відбувалося протягом 1769-1788 рр., хоча остаточно економічні примітки були готові лише в 1791 р. [117, с. 136–138]. Більшість робіт виконано в 1783–1785 р., у них позначено умовні знаки, а також назви географічних об'єктів і населених пунктів. Цей факт стосується й фіксації шляхів сполучення. Природні особливості, як і економічна ситуація Харківського намісництва, відтворені досить точно на картах Генерального межування. Крім того, зазначено назви всіх фізико-географічних об'єктів.

Усе вищезазначене дозволило застосовувати у цьому дослідженні картографічний метод. За допомогою геоінформаційних технологій створено модель цього регіону, що дозволило провести якісний аналіз та показати динаміку розвитку Слобідської України на кінець XVIII ст., у тому числі шляхів сполучення [176, с. 79–88].

Слід зазначити, що, порівняно з картами петровських геодезистів, у разі створення карт межувань, ставлення до зображення елементів ландшафту принципово змінилося. А саме – зйомки географічних об'єктів (річок, урочищ, балок, урочищ і тощо) проводили інструментально за допомогою методів перпендикулярів, а іноді – полярним методом, «с устроением румба». Необхідно також відзначити, що подібні картографічні матеріали потрібно використовувати в поєднанні з економічними примітками, в яких містяться цінні свідчення, відсутні в планах і картах [136, с. 47].

Крім економічних приміток, слід також використовувати статистично-описові матеріали. Для Слобідської України таким є «Опись Харьковского

наместничества», яку було створено І. Переверзєвим у 1788 р. [129] На сьогодні відомі три описи Харківського намісництва: Топографічний опис Харківського намісництва 1785 р., Топографічний опис Харківського намісництва 1787 р. та Топографічний опис Харківського намісництва з історичною передмовою [129, с. 5]. Найбільш завершеним і повним є опис з історичною передмовою 1788 р.[184].

Наприкінці XVIII ст. у Російській імперії розгорнулося інтенсивне вивчення економіко-географічного стану держави. Щоб прискорити цю роботу, Катериною II було створену спеціальну комісію на чолі з членом академії наук та мистецтв П. О. Соймоновим. Основне її завдання полягало в зібранні описів губерній і створенні на їхній основі загального опису Російської імперії. Задля цього було спеціально розроблено анкету (план), яку розіслали всіма губерніями для підготовки опису намісництв [129, с. 5]. Створення цього опису було нескладним завданням, тому що в цей час йшло межування Харківського намісництва, матеріали якого безперечно використовувалися під час створення цього документа.

В «Описі Харківського намісництва» недостатньо описано шляхи сполучення цього регіону, але давався детальний опис фізико-географічних особливостей та економічного стану, що є важливим для встановлення специфіки формування шляхів сполучення. Тим не менш, є згадки про Муравський шлях [184, с. 43], а також наведено опис головних доріг, що йдуть до губернського центру – Харкова [184, с. 116–118].

Спираючись на матеріали Державного архіву Харківської області (далі – ДАХО) (32 справ) [42–73], Центральний державний історичний архів м. Київ (далі ЦДІАК) (9 справ) [189–197] та Інституту рукопису Національної бібліотеки України ім. В. І. Вернадського (далі –

НБУ ім. В. І. Вернадського) (1 справа) [90] вдалося повною мірою розкрити специфіку облаштування та експлуатації суходільних дорожніх комунікацій у Слобідській Україні у XVIII – на початку XIX ст. Слід наголосити, що вищезазначені матеріали залучаються в науковий обіг вперше.

У свою чергу, джерела з перелічених установ було розподілено на дві групи: законодавчі й актові матеріали та ділова документація. Таким чином, встановлено, що у XVIII ст. було сформовано суходільну мережу дорожніх комунікацій на території Слобідської України, а також з'явилися перші спроби з організації дорожнього руху та ремонту дорожнього полотна. Аналіз архівних джерел також дозволив розкрити особливості використання та функціонування доріг на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст.

До групи законодавчих та актових матеріалів було віднесено укази, накази, промеморії та ін. [62, а. 1, 15, 61–62; 189, а. 1-5; 190, а. 1; 194, а. 4, 7–13]. Саме завдяки аналізу цих документів вдалося виокремити загальнодержавні тенденції з будівництва, ремонту, регламентації дорожнього руху та експлуатації доріг. Перші укази з облаштування доріг у Слобожанщині з'явилися після 1765 р. Хоча слід зазначити, що указ про ремонт мостів, гребель та інших переправ від Києва до м. Ізюм вийшов ще у 1735 р. [189, а. 1–5]. Однак, одним із перших був указ від 1747 р., який надійшов у губернську канцелярію Слобідсько-Української губернії лише у 1767 р. [194, а. 4, 7–13]. Цей указ регламентував встановлення вестових стовпів, ремонт мостів та порядок виконання цих робіт місцевим населенням. Крім того, наприкінці XVIII – на початку XIX ст. у Слобідсько-Українську губернію було направлено укази про використання подорожніх квитків [62, а. 15], фінансування й утримання поштових станцій та коней на

них [62, Арк. 61–62]. Слід зазначити, що в умовах державної монополії на типографічний верстат (до 1783 р.) друкована форма будь-якого документа, яка виходила від органів верховної влади, свідчила про його авторитетність та достовірність інформації в ньому.

Найбільш широкою групою джерел є ділова документація: рапорти, ордери, кошториси, звернення до органів влади тощо. Ці матеріали розкривають як особливості облаштування суходільних доріг, так і їхню експлуатацію.

Згідно з архівними даними, було вжито заходів щодо встановлення верстових стовпів, шлагбаумів, регламентації ширини доріг та ін. [51, 58, 63, 65, 67, 190, 194]. Окремо розглянуто використання деревини для утримання доріг у належному стані [48, 49]. Слід підкреслити, що приділялася особлива увага будівництву та ремонту мостів, гатей, поромів та ін., про що свідчать рапорти місцевого керівництва та їхні кошториси [42, 45, 46, 50, 56, 59, 61, 70, 73, 90, 189, 195, 197]. Крім того, завдяки аналізу рапортів місцевої влади та указів встановлено, що облаштування доріг було повинністю місцевого населення.

Крім того, на основі матеріалів ДАХО та ЦДІАК було відтворено мережу поштових шляхів сполучення разом із системою обслуговування подорожніх [191, 192]. А саме – функціонували поштові станції, де відбувалося обслуговування мандрівників [71, 72, 193]. Саме на поштових станціях можна було сплатити за проїзд (верстові) [52, 53, 66] та замінити коней [71, 72]. Діяла система видачі подорожніх документів (квиток та подорожня) [54, 55, 62]. Також було описано й визначено значення місцевої мережі доріг у розвитку торгівлі [43, 44] та перетворення міста Харкова на

один із найбільших торговельних центрів не лише Слобожанщини, але й всієї України.

Отже, джерельна база дослідження є різноманітною, що дозволяє сформувати необхідний комплекс для дослідження завдань роботи. Це насамперед картографічні й письмові матеріали архівних та бібліотечних колекцій України, Франції, а також Російської Федерації. Картографічні джерела XVIII ст., а особливо мапи Деліля та карти-плани Генерального межування є найбільш інформативно повними для дослідження дорожніх комунікацій на території Слобідської України. Архівні дані дозволяють розкрити особливості ремонту, утримання та експлуатації доріг на території Слобідської України у XVIII ст.

1.3. Методологія та методи дослідження

Методологічною основою дисертації стало застосування міждисциплінарного підходу, який зорієнтований насамперед на використання як загальнонаукових, так і спеціальноісторичних методів, сформованих у процесі розвитку таких сучасних напрямів історичної науки, як історія України, історична географія, історична картографія, гуманітарна географія та історична регіоналістика. Обрання зазначених методів було зумовлено дослідницькими завданнями, сформульованими для вивчення суходільних дорожніх комунікацій у Слобідській Україні у XVIII – на початку XIX ст.

Необхідно зазначити, що системне дослідження мережі комунікацій стає можливим лише з розвитком міждисциплінарних зв’язків. Міждисциплінарність як науковий підхід сформувалася у другій половині XX ст., коли багатьма ученими було усвідомлено умовність дисциплінарних кордонів – і виникла нагальна потреба у їхньому подоланні. Під терміном

«міждисциплінарність» зазвичай розуміють запозичення теорій і методів із суміжних наук для вирішення тих чи інших наукових проблем [143, с. 25–60]. Як було зазначено провідним українським вченим Я. В. Верменич з посиланням на статтю швейцарського філософа Ж. Піаже [225, с. 139]: «Прирощення наукового знання відбувається зазвичай на міждисциплінарних стиках. Саме поняття міждисциплінарності під час бурхливої диференціації дисциплін розчленовується й трансформується – у межах некласичного типу раціональності розрізняють мультидисциплінарність (доповнення однієї дисципліни іншою), власне міждисциплінарність (взаємодія дисциплін), трансдисциплінарність (побудова інтегральних структур)» [27, с. 116]. Таким чином, спираючись на міждисциплінарний підхід, а саме – на методи, розроблені в межах таких дисциплін, як історія України, історична географія, історична картографія, гуманітарна географія та історична регіоналістика, проведено дослідження розвитку суходільних дорожніх комунікацій на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст.

Провідне місце у ранній Новий час в історичному розвитку відіграють фізико-географічні особливості тієї чи іншої території. Л. М. Гумільов в одній зі своїх праць зазначав, що залежність людини від географічного середовища не заперечувалася ніколи, хоча і ступінь цієї залежності різними ученими визначалася по-різному. Крім того, господарське життя народів, які населяють і населили Землю, тісно пов’язана з ландшафтами, кліматом населених територій [38, с. 35]. А шляхи сполучення, безперечно, є частиною господарства народів.

Історичну географію можна розглядати у ракурсі як історичної науки, так і географії. Зокрема, у «Популярному географічному енциклопедичному

словнику» історична географія визначається як «географическая дисциплина, находящаяся на стыке с историей. Занимается исследованиями в области физической, экономической, политической и социальной географии относительно прошлых периодов человеческой истории. Собранные исторической географией данные помогают полнее восстановить события прошлого, узнать то, что не запечатлено в хрониках или летописях, объяснить некоторые парадоксальные факты и уточнить некоторые сообщения современников» [14, с. 286].

Історичний географ В. К. Яцунський як предмет історичної географії визначав не географічне уявлення людей в минулому, а конкретну географію минулих епох. Він стверджував, що: «…география современности и историческая география имеют один и тот же объект изучения, но с тем лишь весьма существенным различием, что современная география изучает этот объект в его современном состоянии, а историческая география изучает его изменения в историческом прошлом» [203, с. 3]. Тобто два наведених вище визначення історичної географії однаково передають сутність цієї науки, різниця лише в тому, що одні називають її дисципліною географічною, а інші – спеціальною історичною дисципліною.

Географічний фактор в історії відіграє не останню роль, особливо це стосується періоду Нового часу, коли природно-географічні чинники прямо чи побічно впливали на різні зовнішні та внутрішні сфери діяльності держави та й, власне, на формування та становлення самих держав. Лише з подальшим розвитком людства природно-географічні фактори, в будь-яких їхніх проявах, стали відігравати меншу роль, але все-таки залишаються чинниками, які є провідними в різних царинах життя. Природно-географічне середовище та зміни в ньому, які відбувалися в минулому, впливали також і

на формування та становлення шляхів сполучення на сучасній території Слобідської України і подальшу їхню трансформацію в мережу.

Під час написання дисертаційної роботи враховувалися методи та принципи історичної географії. Насамперед було виявлено, що особливості ландшафту впливали на формування та функціонування шляхів степовиків. А саме – річкова мережа регіону визначила основні напрямки татарських шляхів та сакм.

Вплив географічного середовища Слобідської України помітний і на розбудові суходільної дорожньої системи осілим українським населенням. Відсутність кам'яних покладів на території Слобожанщини не сприяла розвитку будівництва дорожніх комунікацій, натомість значний лісовий покрив північних районів Слобожанщини зумовив застосування фашинного методу укладання доріг. Крім того, кліматичні особливості Слобожанщини впливали на сезонність використання транспортних сполучень.

Історію дорожніх комунікацій на території Слобідської України слід розглядати через міждисциплінарний науковий напрям – гуманітарну географію, яка є складовою історичної географії. Проблеми, які на сьогодні ставить перед собою гуманітарна географія, можна звести до дефініцій «людина в просторі» чи «простір людини» [84, с. 26–50]. Зважаючи на основні постулати парадигми цієї дисципліни, окремі дослідники пропонують використовувати принципи теорій географічного детермінізму. Свій початок цей напрям бере ще з XVIII ст. Під впливом ідей географічного детермінізму виникла теорія «Великого кордону» наприкінці XIX ст. Її запропонував та обґрунтував американський вчений Фредерік Тернер [234]. Пізніше цю теорію модернізував і застосував її на прикладі Євразії Оуен Латтімор [215].

Українські вчені також використовували загальні принципи та методи теорії кордонів, або, як її ще називають, – «теорії фронтирів». Ця концепція найбільш широко використовується під час вивчення Середньовіччя та раннього Нового часу на теренах України. Серед дослідників, які зверталися до теорії фронтиту, слід назвати В. Брехуненко [20], С. Леп'явко [105, 106], І. Стороженко [177], Н. Яковенко [201, 202].

Термін «фронтир» відрізняється від поняття «державний кордон» насамперед тим, що він описує перехідну зону, яка зазвичай не інтегрована в жодне з державних утворень і має динамічний характер. Фронтир як інструмент історичного аналізу може бути розглянутий із різних поглядів [93, с. 47]. Найчастіше виокремлюють:

– географічний (між лісом і степом);
– соціально-економічний (між осілою і кочовою формою ведення господарства);
– релігійно-культурний (наприклад, між християнами та мусульманами);
– військово-політичний.

Саме територія Слобожанщини є частиною одного з таких кордонів/фронтирів між лісом та степом, осілим населенням і кочівниками/напівкочівниками, мусульманами та християнами, що призводило до специфічного розвитку обох спільнот та культурного обміну між ними. Власне, формування та становлення шляхів сполучення є одним із результатів поєднання географічного середовища та культурного контакту між різними за характером і розвитком спільнотами. Це зумовило особливе місце татарських шляхів та сакм, які впливали на заселення краю, специфіку розташування міст тощо. Ставши одними із перших повноцінних систем

сполучень на цій території, шляхи степовиків органічно вписалися в місцеву мережу комунікацій, і, незважаючи на небезпеку, яку вони несли, стали вважатися своїми. Тому основою місцевої мережі суходільних сполучень на території Слобожанщини у Новий час були шляхи та сакми степовиків. Цьому сприяв насамперед характер заселення краю.

Степові дороги виявлялися колоністами і використовувалися ними для власних потреб. Шляхи змінювалися та змінювали свій характер відповідно до процесів колонізації. Ці степові шляхи, ставши частиною просторів осілого населення, почали поступово входити у загальнодержавну сухопутну систему шляхів сполучення і набули відповідного характеру [128, с. 18].

Слід зазначити, що відносини між поселенцями і степовими кочовиками мали конфліктний характер: набіги кочівників і превентивні напади осілого населення. Як відзначив А. Кеппелер, «кочевники и полукочевые крымские татары нападали на украинских крестьян, разоряли их имущество и уводили тысячи людей, а потом продавали их в рабство. С другой стороны, степной фронтир был зоной интенсивного коммерческого и дипломатического взаимодействия» [93, с. 50–51].

Поселенці й кочівники залежали один від одного: перші потребували продуктів кочового скотарства (насамперед коней), а другі купували у поселенців зерно, зброю і тканини. Саме для цих зв’язків використовували татарські шляхи та сакми.

На початку XVIII ст. у Слобідській Україні відбулися зміни умов на степовому фронтирі. Це пов’язано з тим, що Московська держава, а пізніше Російська імперія завойовувала ногайців, калмиків і кримських татар.

Таким чином, військовий фронтир змінюється на поселенський [93, с. 60]. У дисертаційному досліджені зроблено висновок про те, що зі зміною фронтиру змінюється концепція суходільних дорожніх комунікацій на теренах Слобідської України. Татарські шляхи та сакми починають інтегруватися в новоутворену поселенську мережу. Остаточно своє значення шляхи степовиків на Слобожанщині втрачають із завоюванням Кримського ханства Російською імперією у 1783 р.

Розвиток такої спеціальної історичної дисципліни як історична катографія був спречинений впровадження картографічних методів до історичних досліджень, що посприяло появі нових наукових праць. Історична картографія – це спеціальна історична дисципліна, що займається укладанням історичних карт та атласів, а також досліджує стародавні карти та історію картографії [113]. Як окрема галузь знань вона з'явилася на стикові історії, географії та картографії на початку XX ст. Історична картографія відрізняється від історії картографії, яка вивчає історію ідей, уявлень, методів картографії, розвитку картографічного виробництва, а також старі картографічні твори [15, с. 17].

Історична карта – це створене на географічній основі і математично визначене, зменшене, узагальнено-образно знакове зображення історичних подій, явищ, процесів чи періодів. Зображення демонструються на площині у певному масштабі з урахуванням просторового розташування об'єктів. Карти в умовній формі показують розміщення, стан, сполучення і зв'язки історичних подій і явищ, що відбираються і характеризуються відповідно до призначення певної карти [171, с. 182].

Дослідження мережі суходільних дорожніх сполучень XVIII ст. – початку XIX ст. на території Слобідської України базується насамперед на

картографічних джерелах. Суходільні комунікації на теренах Слобідської України знайшли своє відображення на таких картографічних матеріалах, як карти Деліля [209], Поштова карта Російської імперії 1760 р. [147], Карти-плани Генерального межування [148–169] та ін. Це зумовило застосування критичного картографічного аналізу та методу картографічної ретроспекції, які були втілені за допомогою геоінформаційної системи.

На сьогодні є актуальним дослідження шляхів сполучення, застосовуючи міждисциплінарний підхід та можливості геоінформаційних систем. Адже саме на сучасному етапі важливе значення мають комп'ютерні технології, в цьому випадку – геоінформаційні системи. ГІС програми не лише сприяли розширенню інструментарію наукового пошуку істориків, але і якісно покращили висновки науковців [33, с. 72–75].

Згідно з даними української вченої О. П. Жданович, «існують десятки визначень геоінформаційних систем (інакше їх називають «географічні інформаційні системи»). Але більшість фахівців схиляються до того, що визначення ГІС має базуватися на понятті «системи управління базами даних» (СУБД). Тому можна твердити, що ГІС – це системи керування базами даних, призначені для роботи з територіально орієнтованою інформацією» [81, с. 137].

Існують дві моделі ГІС-програм, що дозволяє працювати з двома типами даних – векторними і растровими. У векторній моделі кодована інформація про крапки, лінії і полігони зберігається у вигляді набору координат X, Y (у деяких ГІС часто додається третя, просторова, і четверта, часова, координати). Місце розташування крапки (крапкового об'єкта), наприклад будинку, описується парою координат (X, Y). Лінійні об'єкти – дороги або ріки, зберігаються у вигляді набору координат X, Y.

Полігональні об’єкти, на кшталт земельних ділянок чи зон обслуговування, зберігаються у вигляді замкнутого набору координат. Векторна модель є особливо зручною для опису дискретних об’єктів, у тому числі – й для розвідки транспортних комунікацій, і менше підходить для опису безупинно мінливих властивостей – таких, як щільність населення» [81, с. 137–138].

Саме на основі використання векторного типу даних ГІС у програмі *Mapinfo* було створено модель Харківського намісництва наприкінці XVIII ст. разом із мережею суходільних дорожніх комунікацій. Ці дані дозволили встановити, що транспортна система на теренах Слобідської України наприкінці XVIII ст. мала декілька рівнів. Виокремлювалися дороги державного («Столбовые»), губернського («Большие») і повітового («проселочные») значення. Крім цього, вдалося визначити відстань між повітовими містами та губернським центром – Харковом.

Крім вищезазначених методів, слід звернутися до нових методів дослідження в межах історичної регіоналістики. Як відзначає дослідниця Я. Верменич: «саме регіон як самодостатня в багатьох відношеннях територія країни уявляється найбільш прийнятним масштабом синтезуючої систематики на місцевому рівні. І не так уже й важливо, чи має реальний регіон власну ідентичність, чи є значною мірою уявним (як андерсонівська нація) та існує лише у свідомості інтелектуалів. Важливішим є те, що регіон має власну просторову структуру й внутрішню цілісність, а також більш-менш сталі кордони. Регіональний зріз має великі переваги порівняно з іншими ще й тому, що забезпечує можливість компаративного аналізу» [27, с. 128]. У згаданому дослідженні цей метод було використано для встановлення відмінностей та особливостей між розвитком технологій

будівництва дорожнього полотна у провідних країнах Західної Європи, Російської імперії та Слобідської України.

У дослідженні використані й традиційні для історичних праць конкретно-наукові методи. Було приділене велике значення історико-генетичному методу, який дозволив розглянути зміни, що відбулися внаслідок трансформації суходільних дорожніх комунікацій із початку XVIII – до початку XIX ст. та встановити основні відмінності між мережею шляхів кочівників та осілого населенням. Історико-порівняльний метод дозволив встановити основні особливості облаштування дорожнього полотна на теренах Слобожанщини у XVIII ст. А саме – виокремити специфіку ремонту та утримання головних доріг Слобідського краю у XVIII – на початку XIX ст. Також було використано історико-типологічний метод, який забезпечив упорядкування сукупності явищ, притаманних для використання дорожніх комунікацій у зазначений період та виявлення типових рис в експлуатації доріг для поштових та торговельних потреб регіону.

Із метою неупередженного осмислення проблеми з урахуванням об’єкта і предмета дослідження було використано такі загальнонаукові методи, як аналіз і синтез, опис й узагальнення, класифікація та типологізація, історичний і логічний.

Методи анілізу та синтезу залучалися під час написання роботи на усіх етапах дослідження для якісного вивчення наукових праць, картографічних матеріалів та архівних джерел. Класифікація і типологізація застосовувалися насамперед під час анілізу історіографії та джерельної бази досліджуваної проблеми. Загальнонаукові методи опису та узагальнення сприяли опрацюванню архівних матеріалів. Задля об’єктивного висвітлення фактів у

контексті досліджуваного періоду використовувалися історичний та логічний методи.

Слід також зазначити, що в основу дослідження було покладено чітке дотримання принципів історизму, системності та об'єктивності. Усвідомлення відмінностей між минулим і сьогоденням, а також увага до історичного контексту є актуальними для будь-якого історичного дослідження. Тому, базуючись на принципі історизму, було виконано завданння, які були поставлені перед автором.

Принцип системності передбачає вивчення об'єкта дослідження невідривно від загальних процесів, які відбувалися у зазначений період. А саме – розвідка історії розвитку суходільних дорожніх комунікацій у Слобідській Україні у XVIII – на початку XIX ст. здійснювалася, беручи до уваги загальні процеси, які відбувалися у всіх царинах життя (економічній, соціальній, військовій, зовнішньополітичній, культурній тощо) Російської імперії.

Принцип об'єктивності дозволяє, базуючись на досягнутому рівні наукових знань, здійснювати безсторонню інтерпретацію фактів, розглядати проблему з різних поглядів та надавати аргументовані висновки. Крім того, цей принцип сприяє всебічному дослідженню становлення мережі доріг Слобожанщини згідно з категоріями досліджуваного періоду.

Отже, міждисциплінарний підхід та методи таких сучасних історичних дисциплін, як історія України, історична географія, історична картографія, гуманітарна географія та історична регіоналістика, дали змогу повною мірою дослідити розвиток суходільних дорожніх комунікацій на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст. Метод картографічної ретроспекції дозволив відтворити мережу дорожніх комунікацій. Завдяки

методу компаративного аналізу в межах історичної регіоналістики було розкрито регіональні особливості та відмінності дорожнього будівництва Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст. Крім вищезазначених методів, було використано традиційні для історичних праць наукові методи: історико-генетичний, історико-порівняльний, історико-типологічний. Це дало змогу проаналізувати й синтезувати зібраний матеріал, забезпечити його репрезентативність, знизити суб’єктивність суджень, надати обґрунтовані висновки.

Висновки до першого розділу

1. Вивчення історії суходільних дорожніх комунікацій на території Слобідської України відбувалося у декілька етапів: перший охоплює другу половину XIX – початок XX ст., другий – радянську добу, третій – сучасний період. У межах визначених етапів дослідженням цієї проблематики займалися вчені різних напрямків. Найбільшу увагу науковцями було приділено науково-технічному аспекту створення дорожнього полотна. Не було окремо розглянуто специфіку функціонування татарських шляхів і сакм та осілого населення у зазначеному регіоні. Попри значний історіографічний доробок, на жаль, в історичній науці досі не було створено ґрунтовної праці зі згаданої проблематики. Усе це робить актуальним написання спеціальної науково-дослідної роботи з історії мережі шляхів сполучення на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст.

2. Значне число джерел, які були залучені до дослідження, уперше запроваджено до наукового обігу. У процесі дослідження опрацьовано джерела з різних фондів архівів та бібліотек України, Франції та Російської Федерації. На основі формування джерельної бази матеріали були розподілені на писемні та зображальні. Беручи до уваги способи створення писемних джерел їх, у свою чергу, було поділено на законодавчі й актові матеріали, діловодну документацію, статистично-описові та джерела особового походження. До групи зображальних було віднесено картографічні матеріали. Після зведення їх до єдиного джерельного комплексу створено репрезентативну джерельну базу дослідження, яка дозволяє всебічно схарактеризувати суходільні комунікації на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст.

3. Використання сучасних методів та принципів таких дисциплін, як історія України, історична географія, гуманітарна географія, історична картографія та історична регіоналістика у межах міждисциплінарного підходу сприяло створенню комплексного історичного дослідження з історії суходільних дорожніх комунікацій на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст. Метод картографічної ретроспекції значно розширив можливості дослідження. Насамперед вдалося відтворити цілісну мережу суходільних комунікації на території Слобожанщини у XVIII ст.

РОЗДІЛ 2
СУХОДІЛЬНІ ШЛЯХИ СПОЛУЧЕННЯ НА ТЕРЕНАХ СЛОБІДСЬКОЇ УКРАЇНИ У ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XVIII СТ.

2.1. Передумови появи дорожніх комунікацій на території Слобідської України та особливості їхнього функціонування

Становлення шляхів сполучення на теренах Слобідської України зумовлено природно-географічними умовами Лівобережжя, а саме – властивостями природних (фізико-географічних, природно-кліматичних, ландшафтних) зон, у яких вона розташована, – лісостеп та степ, а також гідрографічною мережею Слобідської України, яку формують річки Сіверський Донець – найбільша права притока Дону; Ворскла, Сейм і Псел − ліві притоки Дніпра. Дороги переважно зосереджені між вищезазначеними річками та їхніми притоками, тобто проходили переважно вододілами. Водна мережа раніше була одним із головних чинників, який впливав на функціонування сухопутних шляхів сполучення.

Степи України є частиною Великого степового коридору Євразії – це територія від Угорщини до Монголії. Саме цим коридором у різні часи в українські степи переміщалися номади. Цей степовий простір актуально розглядати з боку географічного детермінізму, а саме – теорії «Великих Кордонів». Саме за допомогою цієї теорії українські дослідники намагаються, як пише В. Брехуненко: «…вдихнути свіже повітря в козакознавство…» [20, с. 19], тобто насамперед – у середньовічну історію України. Серед таких дослідників він називав В. Макнілла та І. Лисяка-Рудницького, Я. Дашкевича [20, с. 19]. Окрім В. Брехуненка, до цієї теорії

вдавався С. Леп’явко [105, 106] та інші українські дослідники [177, 201, 202].

Взявши типологію Великих Кордонів, яку запропонували В. Брехуненко [20, с. 19–42], С. Леп’явко [106] та інші, слід підкреслити, що переважна частина України, в тому числі й східна її частина, входять до складу Степового Кордону Європи. Тобто до нестійкої рухомої межі між осілою цивілізацією і кочовим/напівкочовим світом, між лісом і степом, християнською і мусульманською цивілізаціями. Головним чинником встановлення цієї межі і стали природно-географічні фактори, а саме – межування степової і лісостепової смуги з лісовою смугою, де, відповідно, проживали кочові/напівкочові та осілі народи. Власне, степова і лісостепова зони мали всі географічні особливості для формування й становлення шляхів та сакм степовиків.

Історія розвитку шляхів сполучення сягає далекого минулого, у період дописемної історії. Про це свідчать археологічні матеріали − знахідки зброї, побутових речей із міді, заліза, кераміки, скарби монет тощо. Це дозволяє реконструювати торговельні зв’язки, які неможливо було здійснювати без наявності сухопутних чи водних шляхів сполучення [107, с. 15]. Розвиток сухопутного сполучення залежить також і від природно-кліматичних умов. Роль природно-кліматичних чинників у різні історичні періоди мала істотні відмінності. Сучасні асфальтовані дороги та шосе через мостові переходи без перешкод перетинають річки – як великі, так і маленькі – в різні пори року. Це не ставить сучасну мережу суходільних комунікацій у безпосередню залежність від погодних умов та річкової системи. Однак так було не завжди, в тому числі у XVIII ст., коли ландшафтні, кліматичні,

природні, гідрологічні особливості краю відігравали провідну роль у становленні та розгортанні системи шляхів сполучення.

Природно-географічні та кліматичні умови Слобідської України відповідали властивостям природних (фізико-географічних, природно-кліматичних, ландшафтних) зон, у яких вона розташована, – лісостеп та степ. Свою роль відігравали і рельєфні особливості: ця територія є частиною Східноєвропейської рівнини, яка займає значний простір всієї території Європи. Вона характеризується невеликою гористістю, де основні висоти не перевищують 200 м над рівнем моря, а абсолютна висота на височинах складає 370 м над рівнем моря [78, с. 5–6]. Крім цього, присутні горби, яри, балки та ін. Але слід згадати про те, що ярів і балок, які часто зустрічаються зараз у цій зоні, в Новий час було значно менше [78, с. 10]. Ліси в цьому регіоні займають 11 % від загальної площі. Лісові масиви концентрувалися у вододільних ділянках і долинах річок, на високих правих берегах і часто чергувалися з різнотрав'ям степових просторів. Ці фізико-географічні особливості позначилися на системі сполучення: у більшості випадків і великі, і польові дороги пролягали повз ці природні перешкоди, роблячи невеликі гаки.

Лісостепова зона займає 199 197 км^2 території України, що від загальної її площі (603 629 км^2) складає 33 %. Ця зона є ділянкою європейської частини природної зони лісостепу в межах України, яка бере свій початок із південного заходу від кордону з Молдовою і простягається на північний схід до кордону з Росією через центральну частину України, межує з лісовою та степовою зонами [78, с. 10]. На території Слобідської України лісостепова фізико-географічна зона пролягає в північних, західних та центральних районах сучасної Харківщини – це майже половина від

загальної площі області. Територія сучасної Харківської області значно менша за площею від історичної Слобожанщини.

Лісостеповій фізико-географічній зоні Слобожанщини властиві височини, тут пролягають південно-західні відроги Середньоруської височини. Для цих просторів властива більш густа річкова мережа, порівняно зі степом. Річки на території Слобідської України течуть на південь – у напрямку Чорного та Азовського морів. Для цих річок притаманний змішаний характер живлення – паводки зумовлені як талими, так і дощовими водами. Західним схилом цієї височини течуть річки Псел і Ворскла.

Середньоруська височина формує рельєф Слобожанщини, насамперед Харківщини, тут зосереджено багато ярів, балок, байраків [179, с. 8]. Рослинність репрезентовано лісовими і степовими видами, а ліси на території в середньому складають 12,5 % [112, с. 342–349]. Проте у XVIII ст. лісовий покрив на території Слобожанщини був помітно більшим.

Переважну частину сучасної території Слобідської України складають степи – це південні та південно-східні райони сучасної Харківської області, а також північні райони Луганської та Донецької областей. Степова фізико-географічна зона займає майже 300 000 км^2 території України, що від загальної площі країни складає 40 %. Ця зона є частиною великого степового коридору, який простягається від Панонії (сучасна Угорщина) і до Монголії. На території України степ простягається від лісостепової зони на південь до Азово-Чорноморського узбережжя та Кримських гір і має назву «український степ» [112, с. 224–225].

Українському степу в східній частині притаманні такі особливості, як рівнинний рельєф, але дещо неоднорідний, адже присутні горби, яри і балки.

Найбільшою та єдиною височиною на цих теренах є Донецький кряж (200–300 м над рівнем моря). Річкова мережа регіону є незначною. Вона репрезентована річкою Сіверський Донець та її притоками. Для цієї зони характерна трав'яна степова рослинність [112, с. 349–355].

Сучасні особливості та характеристики степової та лісостепової природно-географічних зон, звісно, неможливо переносити на період Середньовіччя та Новий час. Вищезазначені фізичні характеристики природно-кліматичних зон зазнавали змін, і сьогоднішні особливості ландшафту склалися під впливом антропогенних факторів. Насамперед – завдяки господарській діяльності, а особливо – з розвитком промисловості.

Для періоду XIV–XVI ст. є більш характерним різкий перехід від степу до лісової зони, тобто територія лісостепової зони була зовсім незначною. Із XVI ст. зменшується лісовий покрив лісостепової зони – внаслідок зростання населення (мається на увазі освоєння Дикого Поля) та його потреб у сільськогосподарських угіддях, а також у зв'язку розвитком промислів [112, с. 219]. Такої самої думки дотримувався професор А. В. Дулов, який, базуючись на джерелах різних видів, стверджував, що «в цілому географічне середовище феодального періоду не відрізнялося докорінно від сучасних природних умов. Кліматологи і палеоботаніки вважають, що кордони рослинних зон переважно проходили тими самими районами, що й нині» [78, с. 9]. Це підтверджується низкою джерел, насамперед – описово-статистичних. Для XVIII ст. – це Описи Харківського намісництва [129] та матеріали Генерального межування [148–169].

Перш ніж перейти до характеристики впливу рельєфних, гідрологічних і флористичних фізико-географічних особливостей на формування шляхів сполучення, слід більш детально розглянути кліматичні умови цього

регіону. Кліматолог І. Є. Бучинський, проаналізувавши повідомлення літописців і мандрівників, дані археологічних і палеонтологічних досліджень, а також роботи попередників, дійшов таких висновків: «1. Клімат України протягом останніх двох тисяч років не зазнав будь-яких серйозних змін, за винятком того, що в перше тисячоліття спостерігалася епоха підвищеної посушливості. Ця епоха переривалася «вологими» проміжками у VIII ст., X ст. і, можливо, в XIII ст. У середині другого тисячоліття ступінь посушливості клімату зменшився. Крім того, є підстави припускати, що з XV ст. проявлялося зниження температурного режиму, яке припинилося на початку XIX ст.; 2. Засухи на території Східноєвропейської рівнини в середині століття охоплювали величезні простори, аж до Пскова, Новгорода і Москви, незважаючи на те, що місцевість у ті часи була майже повністю обліснена» [24, с. 93–94].

На території Слобідської України переважає помірноконтинентальний клімат. Тобто літо тривале, спекотне, посушливе; осінь тепла, у другій половині йдуть дощі; зима холодна, коротка, малосніжна, сніг лежить 3–4 місяці; весна настає рано і досить часто супроводжується паводками. Виходячи з цих даних, можна припустити, що використання цих доріг було сезонним – і вони по-різному використовувалися в зимовий та літній час. Наприклад, у зимовий час гужові дороги були більш зручними, оскільки основним був санний транспорт із використанням ковзних полозів. Це дозволяло перевозити більш габаритні вантажі, ніж на возах, і збільшувало швидкість проїзду на 30–50 % [78, с. 116]. У літні місяці сухопутні дороги залежали від опадів, насамперед дощу, що могло на короткий час навіть призупинити пересування дорогами, особливо – в низинній місцевості.

Окрім цього, важливим чинником впливу на використання доріг були ґрунти.

Якість ґрунтових доріг залежить безпосередньо від складу ґрунту. Найменш якісними є глиняні та дороги, які проходять піском. Глиняна дорога під час дощу розмивається, а піскова може призводити до пробуксовок та застрягань. Тобто обидві стають непридатними для пересування. Оптимальним складом для гужових доріг є: глини – 7–15 %, пилу – 20–40 %, решта – пісок [178, с. 131]. Враховуючи те, що на території Слобідської України переважають чорноземи, навіть невеликі опади призводять до розладу шляхів сполучення. Але якщо взяти до уваги дані, наведені в Описі Харківського намісництва кінця XVIII ст., то літнє бездощів'я може тривати з червня до листопада включно [129, с. 28], тому шляхи сполучення повноцінно функціонували саме у ці місяці. Сезонні паводки, які найчастіше бувають навесні (річки розкриваються частіше в березні, рідше – в лютому і квітні) [178, с. 28], призводили до тимчасової непридатності гужових доріг.

Внаслідок вирубки лісів інтенсифікувалася ерозія ґрунтів. Наприклад, у Вовчанському повіті були повністю знищені дубові ліси до початку XIX ст. Тому рельєф XVIII ст. змінився порівняно із сучасним внаслідок збільшення кількості ярів і балок. Розміри ярів на Слобожанщині в середньому становили близько 6 верст (приблизно 6 км 400 м) завдовжки, 23 аршини завширшки (приблизно 1 км 600 м) та приблизно 5 сажнів завглибшки (приблизно 10,5 м). Але слід зазначити, що зустрічалися яри завдовжки до 70 верст (приблизно 74 км 600 м) та завширшки від 5 до 8 сажнів (приблизно від 10,5 до 17 м) [179, с. 13, 26].

Система сполучення була зумовлена насамперед гідрографічною мережею Східної України, яку формують річки Сіверський Донець – найбільша права притока Дону; Ворскла, Сейм і Псел − ліві притоки Дніпра. Слід зазначити, що річки на території Слобожанщини були малопридатні для судноплавства, адже влітку вони часто міліли. Але, тим не менш, річки були більш повноводними у старовину. Наприклад, Пслом пересувалися судна [179, с. 16].

Водною артерією краю є Сіверський Донець, який займає східну і південно-східну частину України. Басейн Сіверського Донця займає 9,1 % території України і налічує 1 489 малих річок у загальному завдовжки 8,8 тис. км. Середня густота річкової мережі – 0,20 км/км^2 (табл. 1).

Таблиця 1

Кількість річок та їхня довжина в басейні Сіверського Донця [144, С. 82]

Категорія річок	**Довжина, км**	**Загальна кількість**	**Довжина, км**
Найменші	Менше 10	2 678	7 395
	10–25	306	4 573
Малі	26–50	65	2 204
	51–100	35	2 636
Середні	101–200	13	1 775
	201–300	3	726
	301–500	2	780
Великі	501–1000	1	1 053
Разом		**3 112**	**21 142**

Свій початок Сіверський Дінець бере на Середньоруській височині (Бєлгородська область, Російська Федерація), проходить Харківську, Луганську, Донецьку області – і далі на території Росії впадає в Дон, який, у свою чергу, впадає в Азовське море. На території Харківського намісництва наприкінці XVIII ст. річка протікала через Вовчанський, Чугуївський, Ізюмський повіти [129, с. 26].

У гідрологічному аспекті притоки Сіверського Дінця можна поділити на дві окремі частини: лівобережні й правобережні. Лівобережні притоки беруть свій початок на південно-західних та південних схилах Середньоруської височини, а правобережні стікають із західних, північних та східних схилів Донецького кряжа [87, с. 25]. Правий берег ріки – крутий, до 60–100 м заввишки, порізаний глибокими ярами; лівий – пологий, терасований. Гідрографічна мережа басейна розвинута досить нерівномірно: подекуди досить рідка, на інших територіях – густа, потужна, малі річки та рівчаки тут є досить звичними.

В Описі Харківського намісництва зазначено на 13 приток Сіверського Дінця, а також їхню протяжність у верстах [129, с. 26]. Лівобережними притоками Сіверського Дінця на території Харківського намісництва були річки Корінь, Вовча, Повна, Хотімля, Гнилиця, Великий Бурлук, Середня Балаклійка, Кам’янка, Ізюмець. Для них характерна відносно велика довжина. Вони протікають у широких (2–6 км) долинах із крутими, високими (50–70 м, інколи – до 100 м заввишки) правими схилами і виположеними, порівняно низькими (20–40 м, до 80 м) лівими. Винятком є частина приток нижньої течії Сіверського Донця, що протікають у глибоких, нешироких, а подекуди й дуже вузьких долинах. Річкові заплави досить різні (зазвичай – 0,4–0,8 км, інколи – більш ніж 2 км), рівні, почленовані

численними старицями. Річища помірно звивисті, влітку заростають водяною рослинністю. У межах року ширина річок змінюється від 2 до 60 м, пересічна ширина – 20–30 м. Глибина річок – 0,2-1 м, швидкість течії – 0,1–0,3 м/с (на перекатах – більш ніж 1 м/с). Береги –1–3 м заввишки, подекуди й вищі (до 6 м) або зовсім невиразні. Влітку багато цих малих річок подекуди пересихали [144, с. 85].

Правобережними притоками на території Харківського намісництва були Бабка, Уди, Мож (Мжа), Оскіл. Від лівобережних вони відрізняються невеликою довжиною, проте значним похилом. Не лише середні, але й малі та найменші річки мають добре сформовані долини з високими (до 60–100 м), стрімкими, інколи прямовисними схилами. Річища – помірно звивисті, на окремих ділянках слабко звивисті, переважно до 20 м завширшки, до 3 м завглибшки, береги – 2–4 м заввишки [87, с. 26].

Річки Псел, Сейм і Ворскла належать до найбільших річок басейну Дніпра. Вони характеризуються подекуди слабко розвиненою річковою мережею: вона становить 0,26 км/км^2. Але цей показник характерний не для всіх вищезазначених річок. Наприклад, річкова мережа Псла та Орелі становить 0,3–0,5 км/км^2[87, с. 22].

Для Псла, Сейму та Ворскли є властивою характеристика річок Лівобережжя Дніпра. Власне, вони течуть здебільшого в межах Придніпровської низовини, характеризуються великими довжинами і площами басейнів. Долини їх досить широкі (до 20 км), як і заплави (до 1,5–3 км), лучні, рідше – чагарникові, помережені рукавами та старицями. Річища – звивисті, у деяких річок – каналізовані; здебільшого повністю заростають водяною рослинністю. Для річок району характерним є добрий

розвиток плес та озероподібних розширень. Похили річок – незначні [144, с. 86–87].

На території Харківського намісництва Псел проходив Миропольським, Сумським та Лебединським повітами. Мав п’ять приток: лівобережні – це Сироватка, Істороп, Ольшана; правобережні – це Олешня, Сума [161, 162, 165, 166]. Ворскла, у свою чергу, проходила на території Хотмижського, Богодухівського, Охтирського і Краснокутського повітів. Мала дванадцять приток: лівобережні – це Козача, Гайворон, Готня, Братениця, Івани, Рябина, Охтирка, Хухра, Середня Котельва, Мерло; правобережні – це Ворсклиця і Боромля [149, 151, 160, 168].

Річка Сейм проходить на півночі Східної України і була в частині русел межею між Курським і Харківським намісництвами. Лівобережні притоки цієї ріки протікали територією Білопольського та частково Сумського повітів. Це такі притоки, як Вир, Рутка, Мужиця, Снагост, Раківка [129, с. 27].

Отже, як свідчить аналіз карт, річкова мережа Слобожанщини мала свої особливості. Більш густою мережа річок спостерігалася у західних та північно-західних повітах – у межах лісостепової зони. Менша річкова густота – на сході й на півдні Слобідської України, тобто у межах степової зони. У лісостепу, на відміну від степової частини регіону, річки пересихали значно рідше, ніж у степовій.

Основні дороги переважно були зосереджені між великими річками та їхніми притоками, тобто проходили вододілами. Ці річки належать до групи так званого «змішаного типу живлення». Основна їхня фізико-географічна характеристика полягає в тому, що ці річки та їхні притоки беруть початок на Середньоросійської височині – й течуть на південь, у Чорне та Азовське

моря; у них змішаний характер живлення (дощове і снігове), але з переважанням снігового [78, с. 7]. Навесні в результаті танення снігу витрати води в них різко збільшуються, настають повінь або паводок. Паводки мали свої особливості. Насамперед вони спостерігалися в долинах рік. Крім того, вода в місцях впадіння притоку у велику річку, внаслідок напору з неї, значно підіймалася. Як наслідок – могли руйнуватися дамби, які були важливі для перетину водних перешкод і надовго порушувати переміщення гужовими шляхами сполучення.

Наприкінці літа річки міліли (особливо сильно – наприкінці серпня – на початку вересня), і такий рівень зберігався фактично протягом всієї зими. Річки та притоки Слобідської України зазвичай тривалий час були вкриті кригою (від двох до чотирьох місяців на рік) [129, с. 28]. Завдяки такому режиму річок зберігалася можливість перетину їх гужовими дорогами майже безперешкодно протягом усього року – за винятком весняних повеней. Протягом усього року перетин здійснювався мостами та греблями водяних млинів, яких на території Харківського намісництва налічувалося близько півтори тисячі. Греблі були ненадійні, адже переважно будувалися із землі, рідше – з використанням дерева чи каменю [129, с. 28]. Великі річки – такі, як Ворскла, Псел, Сіверський Донець – перетиналися лише мостами, як це видно на картах Генерального межування. На території Харківського намісництва Сіверський Донець перетинався шість разів, так само, як і Ворскла; Псел – тільки один раз [149, 151, 153, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 165, 166, 168, 169].

Переважна більшість повітових міст розташовувалася на середніх та малих річках. Зокрема, на річці Ворсклі розташовувалися декілька повітових містечок – Охтирка та Хотмижськ. На її притоці Мерло були засновані

Краснокутськ та Богодухів. Недригайлів побудований на р. Сула**,** Білопілля – на річках Вир і Крига (притоки Сейму). На річці Псел розташовувалися Суми та Миропілля, а Лебедин – на притоці Псла, р. Вільшанці. На берегах річки Уди – м. Золочів. Валки – на річці Мжа, Харків – на р. Харків, Вовчанськ – на річці Вовча, Ізюм та Чугуїв – на Сіверському Дінці (див. додаток Ф).

Розташування переважної більшості повітових міст на річках сприяло будівництву мостів саме у цих населених пунктах. Появі мостів передували тимчасові мостові переправи. Враховуючи, що у XVIII – на початку XIX ст. повноводність річок була значно більшою, ніж нині, це призводило до частих руйнувань мостів та мостових переправ.

Отже, рельєфні особливості Слобожанщини були одними з основних чинників, які вплинули на формування суходільної дорожньої мережі регіону. Насамперед річкова мережа зумовила розташування основних доріг. Природно-кліматичні особливості лісостепової і степової зон регіону зумовили характер функціонування дорожніх комунікацій, а саме – визначили їхнє сезонне використання. Але, крім того, природно-географічні характеристики були не єдиним чинником, який впливав на формування та функціонування системи сполучення у Слобідській Україні.

2.2. Шляхи сполучення кочовиків на території Слобожанщини

Особливістю Слобідської України стало те, що до заселення на її теренах існували лише шляхи сполучення кочовиків. Ця сухопутна мережа проходила згаданою територією Слобожанщини з півдня, тобто зі степових районів нинішньої території України на північ, у напрямку Москви [9, с. 19]. Основним призначенням шляхів та сакм було безпечне і швидке

пересування татарських військ, яке неможливе в лісовій зоні, оскільки татарські загони являли собою кінноту. Тому сприятливі умови для нападів кочівників – це степова і лісостепова зони, які не мали природних перешкод. Власне, саме переважно зі степових зон складається територія Слобідської України.

Інтерес до українських степів з боку кочівників досить легко пояснити. Насамперед тому, що в степах України можна було займатися кочовим скотарством, яке було основою їхнього господарства. Крім того, вони межували із землеробським населенням, яке було об'єктом їхнього посягання [101, с. 143]. Тому появу татар на цій території можна вважати цілком закономірною.

Дослідниця С. О. Плетньова визначає «кочівництво» так: «Це тип економіки, за якого основним виробничим господарством є екстенсивне скотарство з цілорічним випасом худоби і залучення до випасання стад більшої (або навіть переважної) частини населення» [134, с. 5–9]. Також виокремлюють три форми кочового господарства. Одним із перших визначив три форми кочового господарства С. Є Толибєков. Зокрема, 1) кочове або «табірне» (відсутність землеробства й осілості); 2) напівкочове (з постійними зимівниками і частковою заготівлею кормів); 3) напівкочове, з паралельним використанням землеробства й осілості [183, с. 9]. Досліджував і більш чітко описав кочові господарства Г. А. Федоров-Давидов: «1) Табірне, за якого люди і худоба весь час перекочовують з місця на місце, не маючи більш-менш тривалих зупинок і поселень. 2) Напівкочове, за якого рід або все плем'я кочує від весни до осені за певними і закріпленими традицією маршрутами, зиму ж проводять у тимчасових поселеннях. За цього способу ведення скотарського

господарства за кожною групою кочівників закріплюються певні літні, осінні та весняні пасовища; з'являються терміни, що позначають зимівлю й літовку. 3) Напівкочове, за якого бідні господарства ведуть осілий спосіб життя, а багаті кочують визначеними маршрутами з обов'язковим поверненням до зимівлі» [186, с. 199]. Окрім того, вчений стверджував, що власне другий і третій варіанти кочового рівнинного господарства історично були характерними для кочівників Східної Європи, про що свідчать археологічні пам'ятки – могильники та кургани.

Становлення цих форм кочового господарства було зумовлено географічними та кліматичними властивостями степу. Українські степи мали чинники, які сприяли становленню другої та третьої форм кочового господарства. А саме – багаті на корми пасовиська, прорізані повноводними великими і маленькими ріками, які поєднувалися з луговими долинами з високою травою, куди можна було заганяти худобу на зиму. Крім того, на цій території, як сказано вище, кочівники взаємодіяли з осілим населенням, а це, як стверджує С. О. Плетньова, сприяло впливу осілих «землеробів-сусідів» на кочівників, які починали осідати й долучатися до землеробської праці та ремесла, тобто ставати напівкочівниками [135, с. 47].

Найвідомішими шляхами степовиків були татарські шляхи та сакми. Вони мали назву «татарські» саме через те, що етнонім «татари» був збірною назвою для кочового населення на території України, а саме – Причорномор'я, Приазов'я та Криму [23, с. 26-34]. Формування та становлення татарських шляхів та сакм пов'язано з переходом татар до напівкочового способу життя. Ще одним підтвердженням переходу татар до напівкочового господарства є поява міст, які стали осередками торгівлі і зв'язку з осілим населенням [186, с. 202]. Поява міст та розгортання

торговельних відносин також вплинуло на формування системи сполучень у степовиків.

Розгортання цих процесів розпочалося ще в період Середньовіччя. Перехід від одного способу ведення господарства до іншого був досить тривалим. Цьому сприяла низка як зовнішніх, так і внутрішніх чинників. Найважливішим серед них стало розширення території Московської держави, в тому числі за рахунок приєднання Казанського та Астраханського царств (середина XVI ст.) [182, с. 415]. Свою роль у цьому процесі зіграло поступове заселення українцями степових районів, насамперед Правобережжя, за часів Великого Князівства Литовського та Речі Посполитої.

Шляхи степовиків, що проходили на території України, брали свій початок зокрема в степовій зоні з Причорномор'я та Приазов'я. Ця територія в період пізнього Середньовіччя належала татарським ордам. Проте найвідомішими шляхами степовиків у цей період були саме татарські сакми. Про ці комунікації свідчать джерела XVI–XVII ст.

Татари прийшли загарбницьким походом на територію Київської Русі на початку XIII ст., а вже до середини XIII ст. на південь, південний схід і схід від Русі виникла держава – Золота Орда, або улус Джучі (1236–1481) [140, с. 15]. Вже із 40-х років XIII ст. ординці на території України контролювали простір південніше межиріччя Дністра і Дніпра, далі – на південний схід Дніпром до гирла річки Псел, потім – за течією на схід р. Ворсклою (південніше м. Полтави), далі – верхів'ям річок Тагамлик (ліва притока р. Ворскли) та Орчик (права притока р. Орелі) і до гирла р. Мжа, яка впадає в річку Сіверський Донець, далі – на північний схід за течією Сіверського Донця до середньої течії р. Оскол [79, с. 36–39]. Ці межі не

були постійними, з деякими відхиленнями аж до XVII ст. Це було зумовлено природно-географічними особливостями Лівобережжя, а саме – тим, що північну частину території східної України було вкрито густими лісами [79, с. 39].

Золота Орда виявилася нестійким державним утворенням. Через міжусобні та внутрішні чвари держава розпалася на менші політичні утворення – орди. Цей процес тривав протягом декількох століть [200, с. 237]. Орди за своїм соціально-економічним розвитком та формами кочового господарства помітно відрізнялися. Більшість із них повернулася до першої форми ведення кочового господарства. Цей процес розпаду вимагає детальнішого розгляду, тому що більшість шляхів сполучення степовиків брали свій початок із татарських орд, що є цілком закономірним.

Зокрема, наприкінці XIII ст. відокремилася орда на чолі з ханом Ногаєм і одержала назву Ногайської, яка кочувала у Прикаспійських степах. А в середині XV ст. численна татарська орда на чолі з ханом Ачи-Гіреєм, відокремившись від Золотої Орди, зосередилася на Кримському півострові, заснувавши тут у 1449 р. Кримське ханство. Інформація щодо утворення цього ханства відображена у джерелах, зокрема в «Хроніці Биховця» [188, С. 98]. Це відокремлення відбулося не без допомоги Литви. Через певний час, у другій половині XVI ст., з території Північного Кавказу, розташованої між Кабардою та Азовським морем, у причорноморські степи перекочувала Ногайська орда [101, с. 144]. У 1549 р. в Приазов'ї утворилася Мала ногайська орда (яка формально підпорядковувалася султанові та кримському ханові), частина якої в 1560 р. перекочувала до Дністра. А на початку XVII ст. під натиском калмиків Велика ногайська орда також перекочувала на захід, тобто в Причорномор'я та Приазов'я, де і злилася з

Малою ногайською ордою [18, с. 182]. Зливши, Велика і Мала ногайські орди, скоро розпалися на чотири татарські угруповання, окремі орди. Серед них – Єдичкульська, Джамбуйлуцька (пізніше дістала назву «Перекопська»), Єдисанська (або Очаківська), та Буджацька (або Бєлгородська) [200, с. 237]. Із просторів орд брали початок татарські шляхи та сакми і йшли в північно-західному та північно-східному напрямку через усю Україну. Хоча відразу потрібно зазначити, що конкретних, чітких кордонів у сьогоднішньому розумінні у них не було, скоріше це були обмеження природно-географічного характеру, тобто кінець степової, початок лісової зони.

До початку XVII ст. територія Слобідської України залишалася майже незаселеною, на відміну від часів Київської Русі, коли існували окремі міста на межі зі степом. Ще до приходу монголо-татар у XIII ст. територія майбутньої Слобідської України фактично не мала осілого населення, за винятком половецьких поселенців на Сіверському Дінцю [22, с. 26–39]. Фактично, терени, які пізніше увійшли до складу князівств, залишалися буферною зоною. У XIV ст. ці простори належали Золотій Орді – від Дніпра і далі на схід, за Волгу (що вже поза теренами України). Степи, які входили до складу держави, називали «Дешт-і-Кипчак», тобто Кипчацький степ. Ця назва фігурувала у персидській та арабській літературі і зберігалася аж до кінця XV ст. включно [37, с. 11]. В українській традиції була інша назва цих територій – «Дике Поле», що охоплювало значну частину як Правобережжя, так і Лівобережжя.

В період Середньовіччя на теренах Слобожанщини не згадувалися конкретні шляхи сполучення, а тим більше мережі, є лише окремі припущення щодо них. Власне, це можна пояснити тим, що більшим попитом користувалися водні шляхи, – це давало змогу безпосереднього

виходу до моря, де була розвинута міжнародна торгівля. А також тим, що територія Слобожанщини була в межах впливу степовиків, а це збільшувало загрозу пересування як торгових караванів, дипломатичних місій, так і окремих мандрівників. Якщо і пересувалися цією територією, то лише попередньо домовившись із татарами, які були провідниками в згаданій місцевості.

Заселення і поява перших міст на цих теренах розпочалися з другої половини XVI ст., наприклад, на старих городищах. Разом із тим, розпочали з'являтися місцеві шляхи сполучення. До цього часу були лише окремі свідчення російських послів про шляхи, які проходили через сучасну територію Слобідської України. Зокрема, наприклад, у Статейному списку І. П. Новосільцева повідомляється, що він рухався із міста Рильськ (сучасна Курська область) «полем до Донца до Северского», а далі – Сіверським Дінцем до Азова і морем у Царград (Константинополь) [142, с. 76–77].

У складі Золотої Орди (1238–1481 рр.) на цих землях пролягали внутрішні дороги держави [140, с. 15]. Слугували вони насамперед для військових цілей, а саме – грабіжницьких походів на сусідні держави. Слід зазначити, що в період розквіту Золотої Орди караванні шляхи в степу були більш безпечними, ніж у роки її розпаду. Комунікації, принцип розташування і спрямування, закладені у той час, надалі стали втіленням татарських шляхів та сакм.

Від початку перебування у степах Причорномор'я та Приазов'я татарські орди переважно вели кочове господарство та, час від часу, військові походи на землеробське населення заради здобичі. Самі ж походи татари здійснювали саме шляхами та сакмами [94, с. 134]. Термін «шлях» – тюркського походження й означає смугу землі, яка призначена для їзди та

ходіння. Це також напрям руху в який-небудь бік, до якогось відомого або наміченого місця, заздалегідь накреслений чи визначений напрям руху. Синонімом до слова «шлях» є дорога. Згідно з академічним тлумачним словником української мови, слово «дорога» має декілька значень:

1) смуга землі, якою їздять і ходять;

2) штучно створений засіб для пересування, сполучення тощо;

3) смуга, що лишається як слід після руху кого-небудь або чого-небудь та інші [1].

Термін «сакма» фактично рівнозначний терміну «шлях», але це був лише встановлений напрям, яким пересувалися люди. Етимологія слова «сакма» має татарське коріння й означає «слід, залишений звіром», або «колія, утворена колесом». Пізніше «сакма» означала будь-яку перевірену, прокладену та випробувану дорогу.

Ще з часів києво-руської літописної термінологічної традиції сакми – це шляхи пересування татарських військ, а також головні дороги із Золотої Орди, тобто зі степових просторів на Русь [140, с. 33–34]. Перші сакми − це дві традиційні дороги, які отримали назву «сакми Батия». Ця назва закріпилася за цими двома шляхами завдяки хану Батию, який ходив цими шляхами на Русь. Сакми брали свій початок від Заволзьких столиць Золотої Орди – Сарай-Бату і Сарай-Берке [140, с. 33–34].

Перша сакма брала початок поблизу переправи в районі сучасного Волгограда (Царицин) через Волгу, перетинала Переволоку і прямувала безпосередньо до місця зближення Волги з Доном, де було розташовано переправу на правий берег Дону. Потім цей шлях йшов уздовж правого берега Дону на північ до броду у станиці Казанській (вище за течією, ніж станиця Вешенська), і треба було знову перейти на лівий берег, тому що

звідси правий берег ставав незручним. Уздовж лівого берега Дону в напрямку до його верхів'їв дорога йшла до городища Казар, тобто до того місця, де нині розташоване місто Воронеж. Далі, після переправи через р. Воронеж, дорога йшла в північному напрямку – в Рязань, а з Рязані – в м. Коломну, до кордонів Московського князівства [140, с. 34].

Друга сакма брала початок від переправи через Волгу, поблизу так званого «Самарського перевозу» (в районі м. Жигулі), потім відразу різко повертала від течії Волги прямо на захід, проходячи послідовно південніше Пензи і далі в межиріччі річок Мокші й Проні. Звідси, минаючи Рязань і йдучи в північно-західному напрямку, можна було потрапити в район Мурома, а звідти – у Володимир, далі шлях розгалужувався і йшов або прямо на Москву, або на Ростов, потім – у Ярославль.

Шляхи були як сухопутними, так і водними. Але татари для своїх військових походів використовували все-таки сухопутні шляхи більше, ніж водні. Це було спричинено природно-кліматичними умовами: взимку – великі холоди, вітри та хурделиці, а влітку була велика засуха, коли невеликі річки пересихали. Влітку струмені та криниці були в степах лише поблизу річок, тому шляхи йшли понад ними [7, с. 12]. Також слід зазначити ще один чинник існування на території України татарських шляхів та сакм протягом досить тривалого часу, пов'язаний із природними особливостями річок. Наприклад, труднощі пересування Дніпром були спричинені порогами; Дністер був дуже швидким (також причина неможливості судноплавства), а Південним Бугом взагалі не можливо пливсти, особливо у верхній його течії [7, с. 13]. Свої військові походи татари зазвичай здійснювали взимку, влітку вони також робили походи, але не так часто. Про це свідчить робота П'єра Шевальє, який зазначав таке: «Якщо татари

збираються зробити великий напад на Польщу чи Московію, вони зазвичай вибирають у січні час, коли буває повний місяць та коли всі річки, озера й болота замерзають, а земля вкривається снігом, особливо на безлюдних рівнинах, що дуже зручно для непідкованих татарських коней… Вони вирушають в походи і влітку, але не заходять далі десяти – дванадцяти миль, а то й менше» [198, с. 65]. Не дивно, що вони робили свої набіги взимку, адже частково замерзали річки, їхні притоки та інші водні об'єкти, і для руху військ не було перешкод. Усе це сприяло маневруванню та заглибленню татарських військ на територію України, в тому числі Слобожанщини, непоміченими. Влітку похід ускладнювався тим, що йти потрібно було відомими шляхами [123, с. 164]. Також у цьому випадку слід назвати дані, які з цього приводу наводить англійський мандрівник Дж. Флетчер. Він свідчив, що татари робили набіги один раз на рік – і це відбувалося приблизно «около Троицина дня», але частіше під час жнив [141, с. 89–90].

Ці шляхи не мали нічого спільного зі шляхами (магістралі, шосе тощо, тобто дороги з твердим покриттям), які є на цей час. Це були просто напрямки, які вдень визначалися певними природніми орієнтирами (балками, ярами тощо), а вночі шлях визначався за зірками. Слід також зазначити, що в усіх шляхів була одна особливість: вони йшли вододілами річок та їхніх приток [101, с. 106].

Найвідомішим суходільним шляхом лівобережжя Дніпра був Муравський шлях [94, с. 136]. Цей шлях проходив вододілом Дніпровського та Азово-Донського басейнів. Сам шлях розпочинався від Перекопу і йшов через усю Лівобережну Україну до Московії – аж до верхів'їв річки Тули [77, с. 81]. А якщо точніше, від Перекопу він повертав на північний схід і

йшов у верхів'я річки Кінської – це ліва притока Дніпра, далі – до верхів'я річки Самари, звідки межиріччям Сіверського Дінця і Ворскли, через річки Оскіл і Ливни, потім – до Курська, а далі – до Брянська, тобто до річки Тули [94, с. 135–136].

Етимологія назви шляху «Муравський» має декілька варіантів, як зазначав Д. І. Яворницький. Згідно з першою версією, Муравський шлях отримав свою назву від відомого ще в XVII ст. міста Моравська (в цій версії він посилається на М. М. Карамзіна); за іншою версією – від міста Мурафи (нині – село Мурафа Харківської області); за третьою, найбільш імовірною, як стверджував науковець, – від трави мурави, «росшей по нем [Муравському шляху] в большом изобилии в летнее время» [199, с. 219].

Муравський шлях мав декілька відгалужень у східному напрямку. Такими відгалуженнями були Ізюмська та Кальміуська сакми. Ізюмська сакма відходила від Муравського шляху, переходила через Сіверський Дінець у районі сучасного міста Ізюма і проходила між Дінцем та Осколом до верхів`я Сейму (йшла через Харківщину від Ізюма до Вовчанська). Кальміуська сакма розпочиналася від Кінських Вод, переходила через Сіверський Дінець поблизу впадіння в нього Осколу – і йшла вздовж цієї річки до її верхів'я (через міста Білий Колодязь, Валуйки, Оскол, Лівени і далі верхів'ями річок Кримки, Кальміусу або Міусу, а поблизу Кінських вод приєднувалася до Муравського шляху) [101, с. 106].

Існував також і Кримський (Чумацький) шлях, який йшов із Олександрівської фортеці через Московку до Старої Самари, повз Піщану Самару, на фортецю Самару, через річку Оріль на Кільчень, на Новосанжари до Полтави. Далі він проходив прямою лінією уздовж лівого берега Дніпра понад Великим Лугом через річку Кінські Води і приєднувався до

Муравського шляху нижче річки Молочних Вод. Цей шлях, як можемо побачити з вищезазначених даних, лиш частково належить до шляхів степовиків на території Слобідської України, але оскільки він безпосередньо входить в одну систему сполучень степовиків, про нього слід згадати. Цей шлях активно використовували не лише кримці, але й чумаки. Тому, власне, його друга назва – «Чумацький шлях».

Муравський шлях був головним шляхом, яким татари робили набіги на Слобожанщину. Про це свідчить дума «Втеча трьох братів з Азова», в якій згадується Муравський шлях. Власне, ця народна пісня є своєрідним джерелом із локалізації татарських шляхів та сакм, адже згадуються могили, які були тими умовними орієнтирами, крізь які проходили шляхи степовиків.

Д. І. Багалій давав характеристику військовим походам татар на Слобідську Україну. Найбільш повно він описав військові напади 1680 і 1691 років: «Татари рушали або цілою ордою, на чолі котрої стояв сам хан, або невеличкими загонами. Ось, наприклад, документальні звістки про татарський наступ на Слобідську Україну у 1680 р. повідомляють, що тоді пограбували й знищили: Деркачі, Лозову, Липці, Борщову, Жихор і деякі інші села Харківського повіту, Богодухів і село Павлівка Богодухівського повіту, Валки, Огульці, Сінне, Ольшану, Краснокутськ, Городне, Охтирський повіт» [9, с. 49]. Татари завдавали великої шкоди. По-перше, вони руйнували майно (палили двори, млини, хліби тощо). По-друге, багато вбивали, а також забирали у полон людей. А також забирали із собою цілі отари овець та гурти худоби, коней. Ще є свідчення про те, що татари палили й нищили церкви [9, с. 49]. Ось, наприклад, у 1680 р. татари зробили військовий набіг Муравським шляхом у напрямку Богодухова, де «убили і

повели у неволю 233 чоловіки козаків та міщан із жінками й дітьми, у Павлівці – 49 чоловіків, спалили 400 дворів із 2 млинами, узяли й спалили 19 984 четвертей хліба, захопили 1 566 голів худоби, 2 043 вулики бджіл, 600 цебер горілки, 19 бочок пива, 9 казанів із винниць» [9, с. 49]. Крім того, загроза набігів кримців не зникла і в XVIII ст. Вони відбувалися і в 1711, 1712, 1737 роках. У 1768 р. загроза нападу кримських татар була настільки реальною, що в Слобожанщині почали ремонтувати фортеці і заготовляти боєприпаси [173, с. 183].

Цим шляхом татари нападали не тільки на Лівобережну, але й на Правобережну Україну, а саме –через так звані «татарські переправи» через Дніпро. Найвідомішими були такі переправи: перша – між порогами Будило та Лишнім; друга, поблизу Кічкасу, – це вище острова Хортиця.

Татарські шляхи й сакми на території Лівобережжя та Слобожанщини стали досить розлогою взаємопов'язаною системою, і тому, щоб зрозуміти сутність розташування шляхів, слід також розглянути шляхи степовиків на Лівобережжі та Півдні України. На цій території відомі такі татарські дороги, як Брилевий, Залізний, Маріупольський, Злодійський, Бакієв та Ромоданський шляхи. Свідчення про ці дороги з'являються у XVII–XVIII ст. Брилевий шлях проходив уздовж річки Орелі з південного сходу на північний захід поблизу Самарчика (нині – м. Новомосковськ Дніпропетровської обл.). Залізний шлях був відгалуженням Чумацького шляху, а маршрут його пролягав через Олександрівськ (нині – Запоріжжя), Катеринослав (нині – Дніпро), а кінцевими його пунктами були Темерницька митниця і Купецька слобода (нині – територія Ростова-на-Дону). Маріупольський шлях був коротшим, ніж Залізний шлях. Він ішов від поселення на території сучасного м. Дніпро на Маріуполь через

Гуляйполе. Злодійський шлях йшов паралельно Брилевому шляху. Розпочинався він у Царичанці і пролягав до Самарчика (нині – Новомосковськ) [101, с. 106–107]. Бакієв шлях (названий за ім'ям Бакій-мурзи) відходив від Муравського шляху недалеко від річки Сейм, а далі тримав курс на захід лівим берегом річки Псел до Дніпра. А Ромоданський шлях лежав між річками Сула і Псел. Далі напрямок орієнтувався за такими населеними пунктами, як Путивль, Сівськ, Карачів, Болхів. А між Сівським і річкою Оскіл був пов'язаний дорогою з Муравським шляхом [77, с. 81]. Слід також зазначити, що ці шляхи не були суто татарськими шляхами. Свою назву Ромоданський шлях отримав від князя Ромодановського, який у 1670-му р. рухався з військами проти гетьмана Дорошенка [175, с. 543–544].

Початок татарські шляхи та сакми брали з територій татарських орд. Власне, з кожної татарської орди був один або декілька головних шляхів, які, вийшовши за межі орди, розгалужувалися в різні боки на менші шляхи, а ті, у свою чергу, на – сакми. Ці шляхи використовувалися не лише у військових цілях, але й у торговельних, про що свідчить поява торговельних міст на перетині шляхів та сакм [79, с. 75]. До того ж, більшість татарських шляхів та сакм використовували чумаки. Тому досить часто надавалася назва татарських шляхів чумацьким дорогам на Крим [104, с. 22]. У такому вигляді шляхи та сакми існували до 1783 року [91, с. 7–8]. Це пов'язано з анексією Російською імперією Криму. І саме тоді припинили своє існування всі шляхи степовиків на території України. Власне, становленню татарських шляхів та сакм сприяла природно-географічна зона, яка впливала як на розвиток кочових, так і осілих спільнот. А також встановленню специфічних сусідських відносин між ними як жителями Великого Кордону.

Слід зазначити, що шляхи та сакми степовиків не були чітко зафіксованими на місцевості – і значною мірою залишалися лише умовними напрямами. Усі дороги, які мереживом обплітали степи, сходилися та перетиналися у вузлових місцях – бродах, які ще називали «лазами» та «перелазами» [85, с. 30–31]. Саме броди на річках дозволяють більш точно фіксувати як великі шляхи, так і менші – польові сакми. На території Слобідської України значна кількість бродів фіксувалася на найбільшій повноводній артерії Слобожанщини – Сіверському Дінці. За підрахунками сучасного українського історика В. Б. Звагельського, можна виокремити 33 переправи (броди, перелази), локалізацію яких він зводить до трьох вузлів, тобто до місць, у яких було сконцентровано найбільше переправ. Причину цього він вбачав у природних особливостях: «…адже саме в цих вузлах русло річки [Сіверський Дінець] сильно звивисте, і на поворотах у випадку впадіння приток виникали броди. Про це, звичайно, знали кочовики, направляючи рух кінноти саме туди…» [86, с. 222–240]. Слід назвати насамперед перелази на Сіверському Дінці, які згадуються в «Книге Большого Чертежа», – такі, як Везеницький, Салтівський, Коганський, Бишкинський, Ляховий, Савинський, Ізюмський, Кам’яний, Мала та Велика переправи, Борівська [95, с. 69–77]. Існували й інші, менш відомі перелази та переправи на Сіверському Дінці та інших менших річках Слобожанщини.

Виявленню та фіксації шляхів сприяв і той факт, що в цьому була зацікавлена Московська держава, яка активно розширювала свої кордони за рахунок освоєння так званого «Дикого Поля» протягом другої половини XVI-XVII ст. [181, с. 415–416] У цьому контексті слід зазначити, що до початку освоєння краю було дуже важливо встановити, де розташовано татарські шляхи і сакми, а також описати їх. Саме з колонізацією

Слобідської України та появою міст на цій території це стає можливим. До цього часу детальний опис шляхів степовиків просто був незатребуваний, тому що, по-перше, Московське царство до XVI ст. ще не накопичило в собі сили (та й спрямовані вони були насамперед у прикаспійські степи), щоб дати належну відсіч потужним набігам кочівників від степів Причорномор'я і Приазов'я [181, с. 415–416]. Було зроблено лише певні дії, а саме – встановлення станичної і сторожової служб, пости яких розташовувалися на бродах та перелазах, тобто в містах локалізації татарських шляхів та сакм, із метою протистояти неочікуваним нападам кочовиків.

Отже, шляхи сполучення на території Слобідської України з'явилися ще у добу Середньовіччя, насамперед це – шляхи степовиків. Проте ця мережа не була чітко зафіксована на місцевості і являла собою скоріше напрями руху. Із початком освоєння Слобідської України українським осілим населенням ця суходільна мережа кочівників почала використовуватися переселенцями. Ці дороги, окрім військових походів татар на Україну і козаків на Крим, використовувалися як торгові шляхи, особливо з розвитком чумацтва. Комунікації проходили вододілами річок, а також перетинали великі річки на місцях, де були облаштовані броди, зокрема на Сіверському Дінці. Найбільшими суходільними шляхами були Муравський шлях, Кальміуська й Ізюмська сакми.

2.3. Формування дорожньої мережі осілого населення

У другій половині XVII та XVIII ст. Слобожанщина зазнала значних суспільних та соціально-економічних змін: формувалася нова поселенська мережа, виникали нові міста та сільські поселення. Господарське освоєння Слобожанщини українцями відбувалося досить швидко, незважаючи на

напади татар. Свідченням цього є розвиток сільського господарства, ремесл, мануфактур, торгівлі. Поряд із цими сферами формувалася нова система шляхів сполучення на основі системи доріг попередньої доби.

Формування поселенської мережі на території Слобожанщини мало свої особливості. На відміну від території Московії та Наддніпрянщини, де мережа суходільних комунікацій була сформована осілим населенням з часу появи людності на тих територіях, у Слобідській Україні спочатку функціонували шляхи степовиків. Тільки з другої половини XVII ст. разом із локалізацією тут переселенців почала становлення система шляхів осілого населення [128, с. 13,18]. Освоєння цих просторів було викликано насамперед як політичними, військовими, так і соціально-економічними чинниками. Рельєф Слобідської України безпосередньо впливав на зростання кількості населених пунктів та чисельності населення.

Активне заселення осілим населенням східної України, а точніше Слобожанщини, розпочалося ще у XVII столітті. Д. І. Багалій зазначав, що причини освоєння краю мали як внутрішній, так і зовнішній характер [6, с. 35–36]. Вчений підкреслював: «Говорячи про перші [причини внутрішнього характеру], треба мати на увазі, що колонізація йшла в метрополії двох держав – Московської і Польської, з першої – з півночі на південь, із другої – із заходу на схід, до цього треба додати, що це були колонізаційні хвилі, різні з етнографічного боку: перша була великоросійська, друга – українська. Ця українська хвиля до Хмельниччини йшла з території Речі Посполитої, а після приєднання України до Московської держави – із Лівобережної України, що вже була безпосередньо під Москвою» [6, с. 35]. Тобто у XVIII ст. на території Слобожанщини зіткнулися, як зазначав історик М. М. Покровський, дві

колонізації – російська й українська [6, с. 38]. Росіяни селилися насамперед у великих містах – таких, як Харків чи Суми, і займалися переважно торгівлею. Однак, серед переселенців із Московії було багато військових. Найбільше їх проживало в Чугуєві та Цареборисеві. Зовсім малий відсоток серед них було хліборобів. Крім того, характерним було те, що росіяни не українізувалися, на відміну від молдаван та сербів, які також переселилися у Слобідську Україну у XVIII ст. [179, с. 79]

Заселення лісостепової зони Слобожанщини відбувалося найбільш інтенсивно, тому що цьому сприяли природні умови. Але вони були лише однією з важливих передумов колонізації краю, як стверджував Д. І. Багалій. Серед інших він називав небезпеку від кочових сусідів, насамперед татар. Загроза кочових набігів стримувала заселення краю. Але водночас вона посприяла побудові системи оборонних ліній, «що її утворили Московська і Польська держава на своїх південних окраїнах, на яку затрачено було ними величезні кошти, що взяли їх вони із самого населення, в першу чергу з низьких оподаткованих його класів, і нарешті це ж саме населення – великоросійське на московських окраїнах і українське в українських староствах – було притягнено як жива військова сила до охорони не лише цих окраїн (московських) і кресів (українських), але й цих держав у цілому від татарських нападів».

Побудова оборонних ліній мала вагоме значення для заселення та розташування населених пунктів, що дозволило використовувати вигоди лісостепової природно-географічної зони і зробило проживання тут безпечним. Але не можна забувати, що деякі окремі міста були побудовані тут вже в XVI ст. Основним їхнім завданням було стати форпостами в степу.

Серед таких міст насамперед слід назвати Валуйки (1593 р.), Бєлгород (1593 р.), Оскол (1593 р.), Царе-Борисов (1600 р.) [3, с. 34–38].

Саме побудова комплексу оборонних споруд дала змогу заселяти край і будувати міста. Заселенню краю передувало встановлення станичних служб і сторожових «засік». Заходи було ініційовано Московською державою. Їхньою причиною були зовнішньополітичний характер, а саме – завоювання Казанського ханства Московською державою в 1552 р., і це замкнуло «Дике Поле» між Поволжям і Сіверською землею. Саме приєднання Поволжя до Московії стало однією з передумов освоєння «Дикого Поля». Крім того, основне завдання спеціальних сторожових і станичних служб полягало в охороні окраїни держави від нападів татар або повідомленні про наближення степовиків. Переважно служби і засідки встановлювалися на татарських шляхах і сакмах. Більш того, на постійних місцях дислокацій сторожових служб, так званих «стоялих головах» або «станичних головах» виникали остроги, потім – місто [86, с. 240].

Згідно з дослідженнями українського вченого В. П. Загоровського, територія Слобожанщини почала активно заселятися з початком будівництва комплексу оборонних споруд – Бєлгородської (1635–1658) [82, с. 5] та Нової (Ізюмської) (1673–1681) ліній [83, с. 7]. Як Бєлгородська, так і Ізюмська оборонні лінії повністю перегороджували татарські шляхи і сакми – насамперед Муравський шлях, Кальміуську і Ізюмську сакми.

Заселення Слобожанщини не можна пов’язувати лише з будівництвом засічних ліній, хоча їхня роль в обороні південних кордонів є дуже великою. На території Слобідської України багато таких міст, як Харків (1656 р.), Валки (1646 р.), Чугуїв (1639 р.), Дворічне (1660 р.), Балаклія (1663 р.), виникли до того, як було влаштовано Ізюмську оборонну лінію, яка їх

захищала [9, с. 28–36]. Це пов’язано, у тому числі, з характером колонізації краю, з тим, що в середині XVII ст. цю територію колонізували селяни і військові з Правобережної і Наддніпрянської України. Загалом, ще одним непрямим показником того, що поселенці приходили через річку Дніпро на територію Слобідської України, було те, що перші міста розташовувалися переважно в західній частині краю. Там проходив лише Муравський шлях, дві ж інші сакми, Ізюмська і Кальміуська, проходили на сході Слобожанщини і були ніби осторонь від територій, які інтенсивно заселялися. Це пов’язано також із географічними чинниками – східно-південна Слобожанщина розташована в степовій зоні, яка є більш вразливою для татарських набігів, ніж лісостепова (північно-західна частина). У цьому зв’язку треба згадати про те, що в XVII ст. були дуже потужні татарські набіги, наприклад 1680-го і 1691 років [9, с. 28–36].

Із вищезазначеного видно, що навіть побудова оборонних ліній не завжди захищала край. У XVIII ст. було побудовано ще одну оборонну споруду – Українську лінію (1730–1760-ті рр.).

Міста, які були засновані військовими і матеріально підтримувалися Московською державою, перебували на татарських шляхах і сакмах, або ж поблизу від них. Це пов’язано з метою, з якою вони зводилися, – захист краю від кочівників. Слободи (які пізніше перетворилися на міста), засновані селянами, розташовувалися далеко від шляхів сполучення степовиків, тому що у них не було достатніх можливостей для оборони. Для них є характерним розташування на природно-охоронюваних просторах (ліси, балки, річки тощо).

Господарське освоєння Слобожанщини українцями відбувалося досить швидко, незважаючи на напади татар. Свідченням цього є розвиток

економічних та соціальних сфер. Із заселенням цього регіону відбулося і переформатування «старих» доріг, у зв'язку зі змінами цілей їхньої експлуатації. Тобто поступово зникали степові шляхи, а залишалися лише ті, які продовжували використовуватися, – насамперед як торговельні. Господарське освоєння Слобідської України залежало від двох причин: від матеріальної культури, яку українці принесли із собою із Задніпрянщини, і природно-географічних чинників та історичних обставин, які тут склалися [9, с. 25–28]. Нова система сполучень була орієнтована безпосередньо на населені пункти, а не в обхід їх, як це було зі шляхами степовиків. Польові дороги, крім того, що поєднували села, використовувалися для ведення землеробства. Про це свідчить те, що дороги вели до полів або проходили через поля, які були розташовані поза межами поселень. Також польові дороги сходилися до водяних млинів (у той час вони слугували мостами), які займалися переробкою сільськогосподарської продукції [9, с. 25–28].

Тобто система сполучення, яка розпочала формуватися наприкінці XVII ст. та у XVIII ст., головним чином забезпечувала господарські потреби населення Слобідської України. Головним заняттям слобожан було хліборобство, яким займалися не лише у селах, але й у містах. Сільське господарство розвивалося у двох напрямках: освоєння нових земель та поліпшення вже освоєних. Зі зростанням чисельності осілого населення розорювалася цілина і навіть шляхи степовиків, які до цього були досить широкими [180, с. 50–52]. Адже ці шляхи були умовними – і їхню ширину було зумовлено цілями їхньої експлуатації, які насамперед були пов'язані з військовими нападами на осіле населення.

Слід зазначити, що до кінця XVIII ст. приблизно половина всього земельного фонду краю була під обробкою і перебувала під засівами різних

сільськогосподарських культур. Вчений А. Г. Слюсарський, посилаючись на «Економічні примітки» до генерального межування, визначив розподіл землі на територіях колишніх Слобідських полків у 1785 р. (в дес.) (табл. 2) [173, с. 204].

Таблиця 2

Розподіл землі на території Харківського намісництва 1785 р. [**Ошибка! Неизвестный аргумент ключа.**, с. 204]

Повіт	**Під поселеннями**	**Орною**	**Сіножатями**	**Ліси**	**Непридатної**	**Всієї землі**
Харківський	4 523	95 038	19 558	60 980	10 822	190 921
Вовчанський	5 192	180 002	41 314	40 811	9 175	276 494
Валківський	2 778	111 500	34 510	49 638	27 803	226 229
Чугуївський	5 030	126 243	106 222	61 669	16 946	316 110
Золочівський	2 500	110 719	23 956	18 559	3 784	159 518
Богодухівський	2 424	101 284	23 869	27 007	6 376	160 960
Охтирський	3 738	89 539	21 325	49 533	11 952	176 087
Сумський	3 961	83 440	44 196	45 381	9 359	186 337
Бєлопільський	4 502	100 957	27 493	11 147	7 908	152 007
Краснокутський	2 498	87 304	35 597	39 148	7 418	171 965
Миропільський	3 259	93 559	30 605	48 479	7 699	183 601
Лебединський	2 988	80 633	13 046	37 018	10 435	149 120
Недригайлівський	3 593	120 680	24 656	5 922	8 583	163 434
Куп’янський	4 150	178 936	517 415	19 427	30 974	750 902
Бєловодський	4 086	147 555	412 008	6 371	20 046	590 066
Суджанський	3 900	163 716	25 884	30 551	8 524	232 575
Хотмижський	3 798	121 719	39 099	33 666	10 256	208 538
Ізюмський	2 595	138 467	84 043	54 690	19 638	199 433
Острогожський	5 464	292 024	325 740	58 764	64 021	746 013
Разом	**70 979**	**2 423 315**	**1 850 536**	**698 761**	**291 719**	**5 335 31**

Згідно з таблицею 2, у 19 повітах Слобожанщини площу землі складали: під поселеннями – 1,34 %, під оранкою – 45,4 %, під сінокосами – 34,7 %, під лісами – 13,1 % і не придатної – 5,46 %. Розподіл площі землі між вищезазначеними господарськими видами діяльності у регіоні сприяв формуванню мережі доріг місцевого значення.

В умовах інтенсивного заселення Слобідської України села були неодноманітними за соціальною структурою населення: «одно село з чумаками, коцарями, селітряними буртами, братствами, шпиталями; друге село урядниками та становими; вже третє село – з банками, кооперативами та просвітами» [180, с. 4–7]. Така різноманітність сприяла формуванню та розвитку «нової» системи сполучення, яка слугувала насамперед осілому населенню. Слід відзначити, що головним заняттям слобожан залишалося землеробство [9, с. 129]. Особливу увагу М. Сумцов звертає на те, що більша частина площ сінокосів складалася переважно із земель, розташованих у степових регіонах, і була зручною для хліборобства. Це є свідченням того, що велику роль у краї відігравало тваринництво і резерв земель для розширення посівів [173, с. 204]. Незначні за чисельністю населення тодішні міста фактично були лише великими селами, в центрі яких розташовувалися фортифікаційні споруди. Тодішні жителі сіл, окрім ремесла і торгівлі, займалися також садівництвом, огородництвом тощо. Згідно з Описом Харківського намісництва, всі повітові міста були однотипними та мали вигінні землі [129, с. 179–184].

Крім того, нову систему було продиктовано появою міст та розвитком торгівлі. Зокрема, дослідниця М. А. Панфьорова стверджувала, що для торгівлі, яка на той час репрезентувала собою ярмарки та торжки, важливими в цей час стають міста – і саме з розвитком цих міст з’являються

нові биті шляхи. Доводячи це, вона наводить приклад міста Бахмут, що сполучалося шляхами з містами, в яких відбувалися ярмарки та торжки, тобто з торговими містами й містечками. Саме через нього проходило декілька шляхів: на Харків, Катеринослав, Таганрог та інші міста [132, с. 140–141].

Але шляхи, якими користувалися татари, не зникли відразу, їх почали використовувати тепер уже нові поселенці, адже їхнє розташування було зручним та вигідним. Хоча ці шляхи були також ґрунтові та, на відміну від шляхів XVIII ст., досить умовними.

Степовими шляхами та сакмами продовжували користуватися чумаки, основним родом занять яких була торгівля сіллю та привезеною з Криму рибою [104, с. 92]. Крім того, сіль добували у значній кількості поблизу Бахмута в Брянцівці. Як свідчить професор М. Сумцов, «це була майже четверта частина усієї солі, уживаної в Росії». Чумаки їздили за сіллю також і сюди. На початку XIX ст. поділяли сіль на Бахмутку і Кримку. «Бахмутка» – вочевидь через те, що брали її десь поблизу міста Бахмута, а «Кримка» – це дрібна сіль з Азовського моря і Сиваша. Слобідська Україна чимало користувалася ще сіллю з-під Слав'янська. У Слав'янську були солоні озера – Вейсове і Рапне [179, с. 15].

Аналіз архівних документів засвідчив, що протягом другої половини XVII ст. не було системного підходу в організації системи шляхів та їхньої експлуатації, тому аж до початку XIX ст. утримання доріг залишалося повинністю, яку селяни мусили виконувати в проміжку між польовими роботами; здійснювалися спроби регламентації функціонування дорожніх мереж. Зокрема, у 1734 р. видано наказ, за яким власникам земельних

наділів, розташованих уздовж доріг, було заборонено розорювати шляхи і, тим самим, зменшувати ширину доріг і ускладнювати рух ними.

У XVIIст. територію Лівобережної України в адміністративному плані було поділено на полки та сотні [118, с. 291]. Слобожанщина складалася з п'яти полків (Харківський, Сумський, Охтирський, Ізюмський, Острогозький), які мали своєрідну автономію, але з входженням до складу Російської імперії на цей регіон все більше поширювалися російські політичні, економічні, соціальні особливості.

У різний період слобідські козацькі полки зазнавали змін. Зокрема, 1708 р. з виникненням губернського поділу Осторогозський та Ізюмський полки були долучено до Азовської губернії з центром у Воронежі. Пізніше цю губернію було перейменовано у Воронезьку (1725 р.). Основна маса курських і бєлгородських земель, а також Сумський, Охтирський, Харківський полки 1718 р. були віднесені до Київської губернії. Однак уже 1727–1732 рр. «слобідські» українські території відійшли до Бєлгородської губернії [111, с. 229–230].

Остаточно Слобожанщина ввійшла до складу Російської імперії після ліквідації полкового управління та створення Малоросійської колегії на чолі з полководцем П. А. Рум'янцевим у 1764 р., а саму територію всієї Лівобережної України було поділено на 5 провінцій [118, с. 292]. А у 1765 р. було утворено Слобідсько-Українську губернію з центром у Харкові. Загальноросійська губернська реформа 1775 р. також торкнулася Слобідської України. Зокрема, у 1781 р. було утворено Харківське намісництво, до складу якого ввійшла майже вся територія Східної України. Намісництво, у свою чергу, було поділено на повіти, а повіти – на волості. У 1796 р., внаслідок контрреформ Павла I, Харківське намісництво знову було

перейменоване на Слобідсько-Українську губернію, яка проіснувала в такому вигляді до 1835 р.

Особливості адміністративних реформ Російської імперії у XVIII ст. проводилися у східному регіоні України без урахування етнічної складової, що характерно для території всієї держави і є свідченням повного входження цього регіону до складу імперії, на відміну від XVII ст. Яскравим прикладом цього є губернська реформа, яка розпочалася у 1775 р. Згідно з «Постановою про управління губерніями Всеросійської імперії», країну було поділено на губернії з населенням 300–400 тис. осіб, дві губернії об'єднувалися в намісництво на чолі з намісником або генерал-губернатором, кордони визначалися винятково за формальними ознаками. Сама губернія поділялася на повіти, в складі яких мало бути 20–30 тис. осіб [10, с. 74]. Тобто основним критерієм для визначення територіальних меж губернії слугував не етнічний склад, а чисельність населення. Подальші адміністративні перетворення здійснювалися подібним чином. Цей факт став визначальним у процесі дослідження становлення шляхів сполучення на території Слобідської України. Адже саме створення губернії чи намісництва з центром у Харкові сприяло тому, що утворилася система суходільних дорожніх комунікацій Слобожанщини.

Отже, формування мережі дорожніх комунікацій осілого населення залежало від характеру заселення регіону. Поява нової системи сполучення на території Слобожанщини у XVIII ст. пов'язана з господарським освоєнням цих земель українцями. Спираючись на архівні матеріали та доробок попередників, вдалося встановити, що завдяки інтенсивному процесу господарського освоєння нових українських земель відбувся розвиток мережі шляхів сполучення. Однак, на початку XVIII ст., поряд із

традиційними шляхами степовиків, почала формуватися мережа шляхів між Слобідськими полками. Значною мірою комунікації кочівників використовувалися з півночі на південь, а із козацькими полками Гетьманщини та в межах Слобожанщини – із заходу на схід.

Висновки до Розділу 2

1. Формування мережі суходільних дорожніх комунікацій на території Слобідської України відбувалося під впливом багатьох чинників. Найбільш значним був природно-географічний. Рельєфні та кліматичні особливості степової та лісостепової зон зумовили розташування й функціонування татарських шляхів та сакм у зазначеному регіоні, які в подальшому вплинули на становлення мережі транспортних комунікацій осілого населення.

2. Суходільні дорожні комунікації функціонували на території Слобідської України ще в добу пізнього Середньовіччя і виконували військову та торгово-дипломатичну функції. Це були шляхи степовиків, а саме – татарські шляхи та сакми. Найвідоміші з них на теренах Слобожанщини були Муравський шлях, Ізюмська та Кальміуська сакми. Ця мережа являла собою умовні напрямки – і була зумовлена насамперед річковою мережею. Ставши частиною дорожніх комунікацій українських переселенців, степові дороги значною мірою втратили свої військові функції, але й діяли переважно як торгові шляхи у другій половині XVIII ст. Тому чумаки використовували татарські шляхи та сакми для торговельних рейдів у Крим.

3. Із заселенням Слобідської України у другій половині XVII ст. та на початку XVIII ст. розпочався процес формування мережі суходільних дорожніх комунікацій. Нова мережа доріг була зумовлена ландшафтними особливостями лісостепової та степової природно-географічних зон, розташуванням населених пунктів та господарською діяльністю, насамперед українських переселенців, а також торгівлею. Адміністративно-територіальні перетворення у XVIII ст. сприяли остаточному формуванню

мережі доріг краю. Використання старої системи шляхів сприяло створенню суходільних зв’язків між великими містами Слобожанщини – як у напрямі з півдня на північ, так із заходу на схід.

РОЗДІЛ 3
ДОРОЖНІ КОМУНІКАЦІЇ СЛОБІДСЬКОЇ УКРАЇНИ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ XVIII – НА ПОЧАТКУ XIX СТ.

3.1. Розгортання мережі транспортних комунікацій Слобожанщини на тлі передового досвіду

Поява, формування та функціонування стійкої системи комунікації – це довготривалий процес, зумовлений багатьма чинниками. Цей процес у кожній із країн Європи мав свої особливості. Модерне будівництво дорожнього полотна бере свій початок у XVIII ст. Перші нові для того часу технології прокладання доріг з'явилися у Європі, зокрема у таких країнах, як Франція й Англія. Розгортання будівництва доріг у Європі збігалося у часі з формуванням держав з абсолютною монархією, правителям яких були потрібні транспортні комунікації для ефективного централізованого управління. Однак, спочатку проводилося відновлення старих «римських» доріг, потім перейшли до будівництва нових.

Перш ніж розкрити особливості дорожнього будівництва доріг у Західній Європі та у Російській імперії у XVIII ст., слід сформувати загальну схему розвитку шляхів сполучення:

1) спочатку використовувалися річкові системи для політико-економічних цілей;

2) у подальшому відбувався перехід до використання морів – як для внутрішньодержавних відносин, так і для зовнішніх;

3) потім поступово утворювалися ґрунтові дороги для масового пересування військ і налагодження зв'язку центру з периферією;

4) далі розпочалося спеціальне будівництво дорожніх комунікацій для задоволення соціально-економічних потреб [127, с. 35].

Країни Західної Європи, а саме – Франція, Англія, Габсбурська імперія у XVIII ст., згідно з вищезазначеною схемою розвитку шляхів сполучення, перейшли до четвертої стадії. Адже саме в цей час з'явилося спеціальне й централізоване будівництво суходільних дорожніх комунікацій, про що йтиметься далі. Тоді як у Московії, а пізніше у Російській імперії майже протягом усього XVIII ст. спостерігалася друга стадія розвитку комунікацій, а вже в останніх десятиліттях XVIII – на початку XIX ст. з'явилися особливості третьої стадії. Хоча слід зазначити, що для XVIII ст. продовжували відігравати важливу роль водні комунікації – як для країн Західної Європи, так і для Російської імперії.

Крім того, поява стійкої мережі доріг пов'язана з переходом суспільства від доіндустріального до індустріального типів (типи суспільства згідно з теорією Д. Белла). Як стверджував Ф. Бродель у своїй праці «Матеріальна цивілізація, економіка і капіталізм, XV–XVIII ст.», – «перевезення – необхідне завершення виробництва; коли вони прискорювалися, все йшло добре або поліпшувалося. Для Семена Воронцова, посла Катерини II в Лондоні, зростання англійського процвітання [виражало] рух дорогами, яке за п'ятдесят років збільшилася найменше уп'ятеро» [21, с. 345–346]. Саме початок розвитку у XVIII ст., згідно з працею Ф. Броделя, збігся з розвитком перевезень. І що цікаво, поліпшенню якості перевезень сприяли не революційні технічні нововедення у транспорті, а завдяки будівнитву доріг. Адже зводити нові тракти було вигідніше, ніж прискорювати рух «за рахунок занадто великого числа коней, яких довелося б годувати, на шкоду людям» [21, с. 346].

Конструкції дорожнього покриття, які будувалися в різних країнах, відрізнялися залежно від композитних матеріалів, зокрема від різновидів каменю – камінь-плитняк, колотий камінь, гравій, природний або штучний щебінь і пісок.

У XVIII ст. у Західній Європі для дорожнього покриття стали використовувати переважно два методи: пакеляж і технологія будівництва МакАдама. Пакеляж – це технологія укладання дорожнього полотна у формі усіченої піраміди камінням, яке ставилося щільно один до одного основою конуса на ґрунтову або піщану базу [17, с. 40]. На відміну від традиційного підходу, у випадку пакеляжу проїзд транспортних засобів забезпечував ущільнення основи. У Франції пакеляж застосовував П. Трезаге, а у Великій Британії – Т. Телфорд. Подібне покриття проіснувало до 1930-х років. Інший метод було застосовано Джоном МакАдамом на початку XIX ст. Визначальною ознакою цього методу було удосконалення пакеляжу. Дж. МакАдам запропонував використовувати додатково ще один шар покриття. Цей шар мав становити 25 см щебню: більш великий – знизу, дрібний – зверху, далі – пакеляж. У разі цього покриття дорожнє полотно ставало більш міцним. До того ж, зміцненню сприяло утрамбування колісним транспортом. Метод МакАдама був потрібний, оскільки відрізнявся простотою практичної реалізації, дешевизною і задовольняв потреби того часу. Дж. МакАдам розробив власну систему конструювання, утримання та ремонту доріг. Розпочав він свою діяльність із того, що набирав підряди для дорожнього будівництва на початку XIX ст. Вже в 1816 р. він керував трестом Брістольського округу, найбільшого в Англії, де й розпочав впроваджувати свої методи на практиці. Запропонована ним система

утримання та ремонту доріг виявилися економічно виправданою [217, с. 14–16].

Найбільш активно шляхове будівництво розгорнулося у Франції. Ще на початку XVII ст. за французького короля Генріха IV (1589–1610), а потім і за «короля-сонця» Людовіка XIV (1643−1715) у цій країні відбулися значні зрушення у поліпшенні ґрунтових доріг [80, с. 57].

Науковий аналіз стану дорожнього покриття і заходи щодо покращення дорожнього будівництва було запропоновано одним із перших фахівців у галузі дорожнього будівництва Хьюбертом Готьє [212]. Одним із важливих, на його думку, нововведень було будівництво доріг із поперечним профілем і використанням підпірних стінок, які були заглиблені щодо рівня дна бічних канав.

У монографії наводяться дуже детальні рекомендації щодо влаштування стінок, а в німецькому виданні перекладач уточнює в примітці, що стінки мають підніматися на 1,5 фута (0,45 м) і бути заглиблені на декілька дюймів, порівняно з дном канави. Їхня товщина має становити від 1,5 до 2 футів (0,6 м) внизу. На заболочених ґрунтах стінки рекомендувалося зводити на пальовій основі, за якою слід укладати бруси 3–4 дюйми завтовшки (7–10 см), продовжувані на 12–15 дюймів (30–38 см) за підошву стінки [212, с. 24–28].

У сприятливих ґрунтах, де вози в дощову пору не утворюють глибоких колій, насип слід піднімати на 1–1,5 фута (0,45 м) над поверхнею землі, укладаючи землю з бічних канав і фундаментних траншей між підпірними стінками, надаючи її поверхні опуклість. Спочатку вважали, що штучне ущільнення і трамбування є менш ефективним, ніж ущільнення протягом двох-трьох місяців під впливом дощів і проїзду дорогою возів. До кінця

століття це ставлення змінилося. Практика дорожнього будівництва довела непотрібність облаштування підпірних стінок.

Проте, лише з появою спеціальної установи − Інституту мостів і доріг – 1747 р. у Франції досягнуто неабиякого прогресу у справі будівництва й утримання шляхів. Було також розпочато фахову підготовку інженерів. Основи наукового теоретичного і практичного будівництва було закладено П'єром Трезаге [74, с. 18] й описано у його працях [231, с. 125–132; 232, с. 243–258; 233, с. 394–403].

П. Трезаге значно зменшив товщину доріг. Раніше товщина шляхів сягала 50 см за віссю, за його методом вона становила 24–27 см. Композитні матеріали для будівництва доріг влаштовували у виритій у земляному полотні ніші, опукле дно якої мало середній поперечний ухил близько 60 %. Це сприяло незначному стіканню води, яка просочилася через дорожнє покриття, особливо у разі в'язких ґрунтів. А також це дозволяло формувати однакову товщину дорожнього полотна.

Визначального значення набула опуклість дна ніші для заощадливого використання кам'яного матеріалу. Нижній шар дорожнього покриття мав бути 10 дюймів (25 см), його викладали камінням, яке встановлювали на ребро на дні ніші – так, щоб жоден камінь не підіймався над іншим. Каміння утрамбовували ручним способом. Інший шар становив 8–10 см, його формували з менших каменів, які роздробляли на місці і трамбували. Зверху викладали 10 см гравію [217, с. 12–13].

Незважаючи на передові для свого часу технології будівництва доріг, запропоновані П. Трезаге, це були лише перші науково обґрунтовані спроби. Найбільшого розквіту ґрунтове дорожнє будівництво у Франції досягнуто за часів Наполеона на початку XIX ст. [80, с. 57]

У Великій Британії розвиток ґрунтового дорожнього будівництва йшов значно повільніше, причиною цього були природно-географічні та соціально-політичні чинники. В Англії будівництвом доріг опікувалася місцева влада, що призводило до незадовільного стану доріг. Однак, розробки конструкцій дорожнього покриття було здійснено ще у XVII ст. [217, с. 6–10]. Перші спроби описів системного покращення доріг були описані у трактаті Томаса Проктера у 1607 р. – «Корисні для всього королівства важливі роботи з ремонту всіх доріг, а також для водних сполучень і металургії» [5, с. 103]. Автор наголошував, що поганий стан доріг завдав значної шкоди різним царинам людської діяльності. Часто незадовільний стан шляхів призводив до втрати вантажів чи руйнування огорож і знищення посівів уздовж доріг. Також він називав причини незадовільного стану дорожнього покриття: «Як показує повсякденний досвід, головна причина поганих і брудних доріг – це те, що дощова або будь-яка інша вода затримуються на неправильно побудованій дорозі, при проїздах коліс проникає глибше в дорогу і все більш і більш розм’якшує і руйнує її» [5, с. 101].

Щоб запобігти цьому, було запропоновано виривати узбіч дороги рів 3 фути (0,9 м) завглибшки і 4 фути (1,2 м) завширшки. Викопану землю розподіляли за всією шириною шляху. Це був шар в середньому в один ярд (0,91 м) завтовшки, до того ж, всередині на 2 фути (0,6 м) вище, ніж на краях. До того ж, вважалося, що дорога є достатньо широкою, якщо нею могли роз’їхатися два вози. Якщо ґрунти глинисті, мулисті або торф’янисті, побудована дорога має бути закрита для руху на зиму, щоб ґрунт осідав і затвердів.

Якщо земляна основа нещільна, на дорозі пропонувалося влаштовувати покриття з каменю, залізної руди, гравію, шлаку, обрубків дерева або в'язок хмизу. Ці матеріали вкладали у дерев'яні рами з брусів 18 футів (5,5 м) завдовжки й окружністю 10–14 дюймів (25–36 см), зв'язаних між собою дерев'яними нагелями. Цю основу слід засипати шаром щебню, гравію або піску немалої фракції, що формувала конструкцію, яка рекомендувалася для дорожнього покриття. Запропонована складна конструкція поширення не отримала і в літературі майже не згадується.

В Англії до дорожнього будівництва обов'язково залучалося населення через церковні парафії на 6 днів на рік. Тим не менш, будівництво доріг у Великій Британії пов'язують із появою дорожніх трестів, перший із яких було створено у 1706 р. для будівництва якісних доріг та зняття плати з подорожніх. До XIX ст. в Англії з'явилося 1 100 трестів, які побудували 36,8 тис. км доріг. Сама система дорожніх трестів припинила існувати наприкінці XIX ст. У Великій Британії розвиток ґрунтового дорожнього будівництва відбувався значно повільніше, ніж у Франції. Завдяки зусиллям двох шотландців – Томаса Телфорда і Джона МакАдама – на основі методів Трезаге було досягнуто значних успіхів у поліпшенні технології будівництва доріг в Англії на початку XIX ст. [217, с. 14–16]

Сутність ідей МакАдама репрезентовано такими основними правилами. [5, с. 124–127]

1. Ґрунтова основа забезпечує міцність дороги. Попередньо висушений ґрунт є основою дорожнього полотна. Саме завдяки цьому вдасться будувати дороги, які не залежатимуть від погодних чинників.

2. Основна роль дорожнього покриття – це запобігання розмокання земляної основи. «Досвід свідчить, що, якщо вода проникає через дорогу і

насичує природний ґрунт, полотно дороги руйнується на шматки» [216, с. 51]. МакАдам вважав, що для будь-якого навантаження достатньою є товщина полотна у 10 дюймів (25 см) на щільному ґрунті.

3. Дорожнє полотно слід підіймати над поверхнею суходолу, а не розташовувати у виритій для нього ніші. «Першою дією під час будівництва дороги має бути відмова від відривання ніші. Дорожня основа не повинна бути зануреною нижче рівня навколишнього ґрунту.(....) Це може бути досягнуто або шляхом влаштування дренажу для зниження рівня води або, якщо це неможливо у зв'язку з особливостями місцевості, ґрунт має бути піднятий на кілька дюймів над рівнем основи» [216, с. 50].

4. Дорожнє полотно має бути рівним, в'язким і водонепроникним.

5. Для укладання полотна слід використовувати чистий одного розміру щебінь або гравій. «Розмір каменів, використовуваних для дороги, має бути пропорційний місцю, займаному колесом звичайних розмірів на гладкій рівній поверхні. Кожна щебінка, покладена в дорогу, яка в будь-якому з вимірювань перевищить цю величину, є шкідливою» [216, с. 35].

6. Дж. МакАдам вважав, що стійкість щебеневого покриття залежить від взаємного зціплення щебінок, для цього слід використовувати лише чистий та однорідний щебінь. «Кожна дорога має будуватися з колотого каменю, без домішки землі, глини, крейди або будь-яких інших матеріалів, які поглинають воду і що піддаються впливу морозу. Не слід нічого додавати до чистого щебню для збільшення ефекту ущільнення. Завдяки своїй формі щебінь утрамбовується в гладку щільну поверхню, на яку не впливають мінливості погоди або зміщення під впливом коліс, що проходитимуть ним без підскакування, не викликаючи ушкоджень» [216, с. 41]. Товщина дорожнього полотна має бути однорідною. «Єдиний

засіб уникнути усідання каменів у дорозі – це використовувати в ній до самого низу камені однакового розміру» [216, с. 47].

7. Під час першого утрамбування дорожнього покриття за ним потрібний подвійний догляд. «Після укладання гравію на дорогу щодня наймають робітників для засипки колій і одночасного видалення граблями з поверхні каменів, занадто м'яких або неправильної форми, на кшталт довгого кременю або занадто великих» [216, с. 157]. Ущільнення щебеневого насипу здійснюється завдяки проїзду ним транспортних засобів. Дж. МакАдам відзначав, що «для першої усадки гравію застосовувати важкий залізний каток діаметром від 4 до 5 футів (1,2–1,5 м)» [216, с. 154].

8. Поперечний ухил шляху слід будувати не надто піднятим. «Я вважаю, що дорога, забезпечуючи стік води, має бути максимально плоскою. (...) Я зазвичай роблю дорогу всередині на 3 дюйми вище, ніж краями, за ширини 18 футів. (...) Якщо дорогу зроблено плоскою, подорожні не дотримуватимуться тільки її середини, як це роблять у разі надмірної нерівності» [216, с. 108]. У результаті багаторічного використання доріг на них утворювалися кам'яні нашарування. Ці нашарування усували і заміняли їх щебеневим покриттям, для яких з боку від дороги подрібнювали велике каміння. Старе каміння розбивали безпосередньо поблизу доріг – і за допомогою утвореного з нього щебню облаштовували поверхню доріг. Тобто МакАдам запропонував не лише нові способи будівництва доріг, але і їхнього капітального ремонту. Ця методика утримання доріг, для якої не був потрібен новий матеріал, витіснила трудомістку і значно більш затратну реконструкцію доріг за типом Т. Тельфорда. Тому виконання робіт із ремонту доріг потребувало значно менших ресурсів, ніж будівництво нових. Дж. МакАдам підкреслював, що «на кожній дорозі я був змушений

змінювати спосіб робіт – залежно від місцевих умов, а часто від фінансування» [216, с. 102].

Удосконаленню ґрунтових шляхів змушені були приділяти увагу і в Габсбурзькій імперії. Особливо активізувалося будівництво доріг через недостатню мережу водного сполучення, відсутність безперешкодного виходу до моря та наявності гірської місцевості – Альп і Карпат [80, с. 57]. Потреба у будівництві доріг назріла і в інших країнах Європи. Наприклад, у Німеччині слуги супроводжували карети з кирками і лопатами, оскільки дороги були складнопрохідними [74, с. 18]. Це пов'язано з тим, що дороги покривали багатошаровим покриттям із гравію, яке часто ускладнювало рух, а не навпаки, – воно покривалося брудом, призводило до ковзання на шляхах під час опадів – й утворювалися глибокі колії [5, с. 113].

Як було зазначено вище, для Московії, а пізніше – Російської імперії у першій половині XVIII ст. була характерна друга стадія розвитку шляхів сполучення. Адже розвиток і будівництво водних шляхів сполучення і вихід до морів були головними пріорітетами у державі. Задля цього запрошували інженерів, наприклад з Англії. На початку XVIII ст. з'явилися проєкти з будівництва каналів із Петербурга до Волги, а також із Дону до Волги. Для цих цілей було запрошено флотського інженера Дж. Перрі [185, с. 74].

Слід згадати також, що Дж. Перрі відвідав і Україну. Як зазначає професор В. М. Калашніков: «Перрі, звісно, довелося побувати в Україні, чия річкова система мусила його також зацікавити як інженера водних шляхів сполучень» [185, с. 75]. Тим не менш, у своєму щоденнику він більше писав про події зовнішньополітичного характеру, що відбувалися на той час в Україні, а саме – відносини Петра I із Мазепою та Кримським ханством [185, с. 75–79].

Розвиток дорожнього будівництва у Російській імперії від самого початку відбувався іншими способами, відмінними від Західної Європи. Це пов’язано з відсутністю розробки покладів кам’яних матеріалів. Основними джерелами отримання каменю були трудомістке збирання валунів на полях і гравію у льодовикових відкладеннях [5, с. 95-96].

Вчені називають різну протяжність суходільних дорожніх комунікацій у Російської імперії XVIII ст. Зокрема, професор І. Я. Аксьонов стверджував, що загальна протяжність головних суходільних сполучень в імперії наприкінці XVIII ст. перевищувала 6 тис. км [2, с. 6]. Інші дані наводив вчений С. О. Морозов: «У другій половині XVIII ст. мережа суходільних поштових шляхів у Росії сягала вже 12 500 тис. верст [13 335 км]» [126, с. 8]. Професор В. Ф. Бабков навпаки, зазначав, що у другій половині XVIII ст. мережа поштових доріг від Москви становила 16–17 тис. км [5, с. 96]. Незважаючи на досить розгалужену мережу доріг у цій державі, техніка дорожнього будівництва тривалий час зводилася лише до осушення дорожнього полотна й укріплення складно проїзних частин деревиною.

XVIII ст. характеризувалося спробами точного обліку властивостей ґрунтів у будівництві доріг. Це відзначав М. В. Ломоносов у написаному в 1757–1759 рр. трактаті «О слоях земных» [108], зазначаючи, що «будівельник бере до уваги твердість землі у ровах для заснування». Він класифікував ґрунти за складом і властивостями, поділяючи їх на чорнозем, «глину різних родів», «схожу на глину, мул або тину». Враховувалася величина ґрунтових частинок – «із води виокремлюються земляні мулові частки», піски, «які з міркування величини зерен відрізняються

нескінченно», хрящ і бечівник – «перевершують розміром із горох камінчики» [108, с. 25, 30, 69].

Прийнято вважати, що початком дорожнього будівництва в Російській імперії був 1722 р. У цьому році було видано сенатський наказ про будівництво дороги між Петербургом і Москвою. Цей шлях будували протягом 26 років – і його протяжність була 728 верст (777 км); дорожнє покриття становив ґрунт [127, с. 30]. Примітивна технологія будівництва не була достатньою для задоволення потреб транспорту. Ще більш ускладнювали проїзд дорогами ґрунтово-гідрологічні умови. Протягом XVIII ст. неодноразово публікувалися накази про утримання доріг у належному для проїзду стані [194].

На відміну від країн Західної і Центральної Європи, для будівництва полотна доріг у Російській імперії використовувався не камінь, а деревина. Техніка будівництва доріг зводилася до облаштування фашинних мостових. Фашина, як зазначалося у попередніх підрозділах, – це зв'язка товстих стовбурів молодих дерев без листя, які складали у декілька рядів – і утрамбовувалися землею, потім зверху на них розміщувалися колоди і знову клали шар землі [130, с. 257–286]. Попри тривалий час, ця технологія будівництва доріг залишалася основною протягом XVIII ст., й у тому числі – у Слобідській Україні.

Будівельні матеріали для шляхів не були довговічними, на відміну від кам'яних доріг. Низька якість ґрунтових і укріплених деревом доріг, а також постійна необхідність ремонту призвели до того, що керівники дорожнього будівництва почали мостити зі своєї ініціативи окремі ділянки доріг камінням. Їхньому успішному будівництву з каменю сприяло прийняття Сенатом рішення у 1761 р. про те, що: «в нужных местах, где камня

довольно есть, одну половину дороги мостить камнем (…), а другую сторону оставлять к проезду желающим – и в сухое время по-прежнему мощенную фашинником или бревешками; а что одна сторона камнем мощена будет и оттого изнурения ямщиками и прочим проезжающим не будет, ибо тою каменною мостовою будут ездить в грязное время». Тобто фактично кам'яне будівництво слугувало лише доповненням до старої моделі будівництва фашинами.

Лише у 1785 р. Катериною ІІ було видано указ, у якому зазначено: «Впредь дорог бревнами и плахами не мостить, а вместо того делать оные, где есть удобность, каменные». У цьому указі вперше зазначалося, що шляхи повинні будуватися на основі проєктів – «для прочного и выгодного распоряжения дорог начать невелирование, употребя к тому… инженерных офицеров, а потом сочиняя дорогам планы, профили и сметы…» [102, с. 113]. Тобто лише наприкінці XVIII ст. було прийнято рішення замінити дерево як основний матеріал для формування дорожнього полотна на камінь. Однак, втілення цих проєктів затягнулося на десятиліття.

У Російській імперії перші спроби організації дорожнього руху пов'язані зі спробами з налагодження системи ґрунтових доріг, які було здійснено на початку XVIII ст. Завідування дорогами в державі було покладено на Камер-колегію, а на місцях – на губернаторів і воєвод. У 1719 р. спостереження за дорогами в губерніях було доручено земським комісарам. Пізніше цю посаду було скасовано. Тим не менш, упорядкування руху на шляхах розпочалося, коли були створені спеціальні державні органи, які займалися розробкою та будівництвом доріг. Першою спеціальною установою із дорожнього будівництва стала Канцелярія з будівництва державних доріг (1755–1780 рр.). Ця установа опікувалася всіма

великими дорогами, а безпосередніми відповідальними за виконання призначалися губернатори і воєводи на місцях. У 1786 р. створено комісію доріг, що займалася побудовою й утриманням, а також розробкою мапи мережі шляхів для всієї держави. Нове спеціальне відомство шляхів сполучення з'явилося 1798 р., а з 1832 р. його перетворено на міністерство шляхів сполучення [102, с. 113–114]. Слід зазначити, що, хоча й існували державні органи з будівництва та ремонту доріг, але разом із цим залишалася повинність селян з утримання доріг, що часто ставало на шляху удосконалення будівництва шляхів сполучення.

Хоча відомство, яке опікувалося будівництвом доріг, існувало, однак окремих підрозділів, які б займалися облаштуванням шляхів, на кшталт трестів у Англії, у Російській імперії не існувало. Аж до ліквідації кріпацтва утримання доріг перекладалося на місцеву владу, де для закріпачених селян це було повинністю. Об'єктивно це не сприяло розгортанню нових доріг, їхньому фаховому ремонту та утриманню.

У Російській імперії не було власних фахівців-інженерів для конструювання дорожнього полотна. Хоча перші спеціальні навчальні заклади з підготовки спеціалістів із будівництва шляхів сполучення у Російській імперії відносять до XVIII ст.

У 1701 р. в Москві на новому Гарматному дворі було відкрито Артилерійську школу, куди відразу ж набрали 180 учнів. Артилерійська школа включала підготовку інженерів-будівельників. У 1712 р. в Москві стала діяти Інженерна школа, яка здійснювала підготовку фахівців з інженерно-будівельного мистецтва, складовою частиною якого було будівництво і ремонт сухопутних шляхів. У Петербурзі з 1719 р. стала діяти Інженерна рота, куди приймали майбутніх фахівців за зразком Інженерної

школи. Створення інженерних шкіл, інженерних військ і корпусу військових інженерів поклало початок формуванню в країні перших фахівців – інженерів із будівництва шляхів сполучення. Але підготовка фахівців для будівництва шляхів сполучення в той період здійснювалася в річищі інших дисциплін, спеціалізації з дорожнього будівництва ще не було.

Аж у 1809 р. в Російській імперії було створено Інститут Корпусу інженерів шляхів сполучення. Це стало наслідком того, що 20 листопада 1809 р. з'явився Маніфест Олександра I про те, що управління водними і сухопутними сполученнями виділяється у самостійне відомство. Ця дата вважається настільки важливою через те, що вперше в країні було закладено єдиний орган державного управління всіма видами наявного тоді транспорту: річкового, морського та суходільного. Також було організовано нагляд і створено територіальні органи управління шляхами сполучення. Тим не менш, уряд імперії запрошував спеціалістів із дорожнього будівництва з-за кордону. Зокрема, відомий іспанський діяч у галузі будівельного мистецтва А. А. Бетанкур створив систему вищої транспортної освіти в Російській імперії. Також за його ініціативи 1818 р. до Санкт-Петербурга прибули перші офіцери «гішпанської служби» Іоахім Віадо і Іоахім Аспехо, які працювали у складі Кавказького та інших округів шляхів сполучення [29, с. 61–62].

Будівництво доріг, безперечно, пов'язане з розвитком науки і техніки, а також зі способами та масштабами виробництва. Зміни у способі виробництва промисловості і землеробства зробили необхідним удосконалення шляхів та засобів сполучення. Процес технічного удосконалення комунікацій на території Слобідської України розпочався у XVIII ст.

XVIII ст. в історії Російської імперії відзначилося посиленням імператорської влади, що насамперед виявилося у централізації в усіх царинах життя. Цьому сприяла активна зовнішня політика уряду держави, внаслідок якої збільшувалася площа країни. Російська імперія, як і була до цього, так і залишалася аграрною країною, в основі якої лежало кріпосництво, а сільське господарство залишалося головним сектором економіки. До того ж, кріпосна система, яка існувала у Російській імперії, була розповсюджена на українські землі, в тому числі – і на Слобожанщині. З'являлася мануфактурна промисловість, яку було форсовано зусиллями держави, внаслідок відокремлення промисловості від землеробства, що призвело до посилення феодального режиму. Промисловість базувалася на підневільній праці. Всі процеси парадоксальним чином поєднувалися з активною «європеїзацією» країни [118, с. 5–7].

У період XVIII ст. загальній відсталості кріпосного господарства відповідав і незадовільний стан шляхів сполучення в Російській імперії. Шляхи сполучення і транспорт були тим засобом, за допомогою якого складається в єдину систему народногосподарський організм і забезпечує, на рівні з іншими засобами зв'язку, нормальне функціонування всієї системи суспільних відносин.

У різні періоди історії будь-якої країни основну роль у процесі розвитку відігравали різні види транспорту, а отже, і стан шляхів також залежав від того, на якій сходинці розвитку перебував у тій чи іншій країні транспорт. Адже, наприклад, гужовий транспорт, поширений у добу Середньовіччя, не потребував шосейних доріг. Та й рівень розвитку економіки в цей проміжок часу не передбачав виробництва такої кількості товарів, що потребувала більш розвиненого транспорту і транспортної

мережі. Тому для того часу було достатньо гужового та водного транспорту, хоча ці види засобів зв'язку були залежні від географічних умов, що впливало на ефективність їхнього використання.

Розвиток соціально-економічних процесів сприяв новаціям. Ці новації стосувалися і самого транспорту, і транспортної мережі. Адже з'являються спеціалізовані райони, тобто окремі території, де виготовляється не лише якийсь один товар, а декілька. Це призвело в подальшому до формування і створення загальнодержавного ринку. Тому з розвитком економіки та появою мануфактурного виробництва потреба у розвинених шляхах сполучення та нових видах транспорту стала нагальною.

У XVIII ст. покращення транспорту відбувалося за рахунок розвитку водних, а не суходільних шляхів [17, с. 32]. У зв'язку з тим, що у Слобідській Україні ріки були не суднохідні, почали розвиватися саме суходільні шляхи сполучення, на відміну від інших українських земель та Російської імперії.

У XVIII ст. першими картографічними матеріалами, де були позначені шляхи сполучення, сформовані осілим населенням, були карти Деліля (1724–1729 рр.). Ці карти – досить умовні і недостатньо точні, але вони визначали принципи сполучення, за якими шляхи йшли від міста до міста вздовж річок, перетин яких відбувається досить нечасто. У більшості місць перетину позначено мости [209]. Крім того, не на всіх картах, присвячених території України, в тому числі – й Слобожанщині, було нанесено дороги. Але, тим не менш, дані цього джерела дозволяють встановити, що на одних із них орієнтація шляхів йде з південного заходу на північний схід (колишня Гетьманщина) [226], на інших – із північного сходу на південь

(Слобожанщина) [218]. Це підтверджує тезу про те, що шляхи степовиків продовжували існувати поряд зі шляхами сполучення осілого населення.

Карти Деліля свідчать про те, що лише наприкінці XVII ст. система шляхів сполучення розпочала формуватися. З'явилися лише перші її контури. Подальші картографічні матеріали, які відображали шляхи сполучення, належать до другої половини XVIII ст. Зокрема, на Поштовій карті Російської імперії 1760 року відображено головні поштові шляхи [147]. Із цієї карти випливає, що на території Слобідської України поштових шляхів сполучення у цей час практично не було. Дорога, яка йшла з Москви, завершувалася в м. Бєлгород. Інша дорога йшла на північний захід цього регіону через міста Москва, Тула, Мценськ, Орель, Кроми, Сівськ, Глухів, Королів, Батурин, Борзна, Ніжин, Козельськ, Київ.

Також підтвердженням того, що територією Слобожанщини в першій половині XVIII ст. не проходили дороги, якими б відбувався рух пасажирів або міжнародні перевезення, є спогади шотландського дипломата Д. Белла. Він, перебуваючи на службі у російського імператора у 1737 р., був направлений до двору султана Махмуда I для урегулювання відносин із Туреччиною. Подорож від Сакт-Петербурга до Стамбула Д. Белл здійснив через території нинішньої північної, центральної України. Хоча маршрут міг би пролягати і територією Слобідської України. Тим не менш, він подорожував зі столиці Російської імперії до Стамбула дорогою, яка йшла через такі українські міста, як Глухів, Кролевець, Батурин, Ніжин, Київ, Біла Церква, Погребище, Чиканівка, Томашполь і далі – територією нинішньої Молдови [185, с. 117–122].

Найбільш репрезентативними матеріалами за цією проблематикою є плани Генерального межування − масове джерело картографічного

характеру [148–169]. Саме на цих картах найбільш повно відображено чинну на той час мережу доріг. Наприкінці XVIII ст. місцева система доріг була багаторівневою. Можна виокремити шляхи губернського і повітового значення. На відміну від сакм степовиків, які переважно оминали населені пункти, нова система слугувала для їхнього сполучення. Залежно від цього, надавався масштаб використання доріг: шляхи поділялися на великі й малі. Зокрема, існували «Большие дороги», які з'єднували повітові і губернські міста, і внаслідок цього отримували свою назву, наприклад, «Большая дорога на Харьков» або «Большая дорога из города Лебедина в город Сумы» [161]. Дороги повітового значення сполучали села, хутори, слободи тощо, не мали конкретних назв – і в картах Генерального межування називалися «польовими».

«Большие дороги» нерівномірно пролягали на території Слобідської України. Помітно густішою система була на північному заході регіону. Це можна пояснити тим, що там зосереджувалося значно більше міст, та й густота населення була досить значною – порівняно з південно-східною та східною частиною Слобожанщини. Зокрема, в Сумському та Охтирському полках переважна більшість міст сполучалася дорогами. Також там пролягали «Большие» або «Столбовые» дороги до інших губернських центрів, наприклад до Бєлгорода.

Слід також підкреслити, що, на відміну від першої половини XVIII ст., у другій половині XVIII ст. дорогами Слобожанщини вже здійснювали подорожі іноземні мандрівники. Зокрема, англійська аристократка Елізабет Кравен їхала до Стамбула уже зовсім іншою дорогою, ніж шотландський дипломат Д. Белл, про маршрут якого було зазначено вище. Свої враження від подорожі Е. Кравен описувала у дорожніх нотатках, які були

опубліковані у Франції у 1787 р., саму мандрівку міледі здійснила 1786 р. [185, с. 135]. У своїх листах (подорожні записки у той час у європейських країнах було прийнято робити у вигляді листування) мандрівниця писала, що їхала із Санкт-Петербурга до Сум, далі – до Полтави, Кременчука, Херсона і до Криму [185, с. 136–137], а звідти – до Стамбула.

Міледі Кравен швидше за все їхала відомою дорогою зі столиці Російської імперії через Орель до Курська, а звідти через Суджу – до міста Суми, далі – через Гадяч до Полтави. Саме через ці міста Слобідської України (Сумський та Лебединський повіти), згідно з картами Генерального межування, проходила дорога державного значення – «Столбовая дорога» [162, 165, 166].

У другій половині XVIII ст. дорогами Слобожанщини також було прокладено маршрут подорожі Катерини II до Криму. Саме «Большими дорогами», які були шляхами губернського значення, їхала імператриця. Це свідчило про важливість не лише «Столбовых дорог». Свою подорож на територію України, а точніше у Крим через Малоросію, Катерина II здійснила у 1787 р. Ця подорож мала важливе зовнішньополітичне значення, а саме – стала демонстрацією Османській імперії та країнам Європи, що Російська імперія утвердилася в Північному Причорномор'ї і в Криму, як тоді вважали, назавжди. Але, крім цього, ще були внутрішньополітичні чинники, зокрема: бажання верховної влади переконатися у значущості результатів господарського освоєння та колонізації тих земель, які відійшли за Кючук-Кайнарджийським мир і в результаті завоювання Криму, а також упевнитися у добробуті Малоросійського намісництва [88, с. 108–109].

Подорож розпочалася у січні 1787 р. Маршрут починався з Петербурга і пролягав через міста: Смоленськ, Новгород-Сіверський, Чернігів, Київ, Кременчук, Херсон, Бахчисарай, Сімферополь, Старий Крим, Феодосія,

Перекоп. Власне, на зворотному маршруті Катерина ІІ проїжджала через східну Україну: Бериславль, Кременчук, Полтаву, Харків, а потім через Курськ, Орел, Тулу, Москву до Петербурга [89, с. 114–117].

На основі аналізу матеріалів можна визначити, що на території Харківського намісництва імператриця проїхала такими дорогами, як:

1) «Большая дорога из города Полтавы», яка проходила територією Карснокутського повіту [160];

2) «Большая дорога из города Полтавы в город Краснокутск», яка йшла на території Валківського повіту і була продовженням попередньої дороги [152];

3) «Большая дорога из города Полтавы в город Харьков» [153, 167]; яка також пролягала на території Валківського та Харківського повітів;

4) «Большая дорога из города Харькова в город Бєлгород» [167], що пролягала в Харківському повіті і мала північний напрямок.

Одне із головних призначень шляхів губернського значення полягало у швидкому сполученні між самими повітами та губернським центром, яким на той час був Харків. Моделюючи систему шляхів сполучення, можна вирахувати відстань у кілометрах між повітовими центрами та Харковом, а також встановити найкоротший і найдовший шлях між цими містами.

Аналізуючи створену модель Харківського намісництва, було зроблено висновки про те, що з одного повітового міста до Харкова можна було потрапити в середньому 4–5 шляхами. Звісно, це твердження підходить не для всіх повітових міст. Чим ближче до Харкова, тим меншою залишалася варіативність зв’язку різних доріг із містом. Також це твердження не стосувалося містечок, які розташовані на півдні, південному сході і сході від губернського центру: Зміїв, Чугуїв, Ізюм, Вовчанськ. Найбільші повітові міста – такі, як Валки, Богодухів і Золочів,

розташовувалися недалеко від губернського центру майже на однаковій відстані (табл. 3).

Похибка наведених даних може становити 7–10 км. Причиною цього є карта Харківського намісництва 1793 року, яка стала основою моделі намісництва. Вона є однією із карт, які входять до складу атласу Російської імперії 1792 року, офіційна назва якого – «Российский атлас, из сорока четырех карт состоящий и на сорок два наместничества империю разделяющий» [4]. Зміни до атласу вносилися протягом 1793 та 1795 рр. Карта є продуктом певної епохи, що має як свої плюси, так і недоліки, які впливать на інформативність та якість карти. Як стверджував професор О. В. Постніков: «… в атласах XVI–XVIII ст. периферія листів часто розглядалася картографами як щось менш істотне і виконувалася, відповідно, менш ретельно, ніж основний сюжет, розташований всередині листа. (...) Таким чином, достовірність різних частин карти залежить не тільки від ступеня інформативності (або рівня точності зйомки), але й від ролі, яка відводилася упорядником цій ділянці території» [137, с. 55].

Таблиця 3

Шляхи сполучення Харківського намісництва

Повітові міста	**Губерн-ський центр**	**Відстань без урахувань фізико-географічних хар. регіону, км**	**Найкоротша дорога, км**	**Найдовша дорога, км**
Недригайлів	Харків	245,8	Недригайлів – Суми – Золочів – Харків, 272 км	Недригайлів – Суми – Лебедин – Охтирка – Краснокутськ – Валки – Харків, 366 км

Продовження таблиці 3

Повітові міста	**Губернський центр**	**Відстань без урахування фізико-географічних хар. регіону, км**	**Найкоротша дорога, км**	**Найдовша дорога, км**
Білопілля	Харків	213, 4	Білопілля – Суми – Золочів – Харків, 229,5 км	Білопілля – Суми – Лебедин – Охтирка – Краснокутськ – Валки – Харків, 323, 3 км
Миропілля		137,5	Миропілля – Золочів – Харків, 177,1 км	Миропілля – Охтирка – Краснокутськ –Валки – Харків, 279,9 км
Суми		161,4	Суми – Золочів – Харків, 174,5 км	Суми – Лебедин – Охтирка – Краснокутськ – Валки – Харків, 269, 1 км
Лебедин		178,4	Лебедин – Охтирка – Богодухів – Харків, 186,5 км	1.Лебедин – Охтирка – Краснокутськ – Валки – Харків, 209 км 2. Лебедин – Золочів – Харків, 233,5 км
Хотмижськ		56,8	Хотмижськ – Золочів – Харків, 141,8 км	Хотмижськ – Лебедин - Охтирка – Краснокутськ – Валки – Харків, 394,6 км
Охтирка		145,5	Охтирка – Богодухів – Харків, 150, 28 км	Охтирка – Краснокутськ – Валки – Харків, 173,1 км
Красно-кутськ		105,1	Краснокутськ –Харків, 115 км	Краснокутськ – Валки – Харків, 124 км

Закінчення таблиці 3

Повітові міста	**Губерн-ський центр**	**Відстань без урахувань фізико-географі-чних хар. регіону, км**	**Найкоротша дорога, км**	**Найдовша дорога, км**
Вовчанськ	Харків	93	Вовчанськ – Харків 124,1 км	Вовчанськ – Чугуїв – Харків, 154, 72 км
Ізюм		139,9	Харків–Ізюм, 154,5 км	Ізюм – Чугуїв – Харків, 158 км

Аналіз матеріалів дає змогу найбільш повно визначити відстані шляхів сполучення між містами Слобожанщини. Вдалося встановити, що Харків мав декілька варіантів шляхів сполучення з найбільшими містами Слобідської України. Також встановлено перелік доріг між окремими містами Слобожанщини, окрім Харкова. До того ж, відзначено тенденцію, що шляхи сполучення між містами пролягали не лише через Харків, але й поза його межами.

Отже, розгортання та становлення транспортних комунікацій Слобожанщини відбувається у другій половині XVIII ст. Мережу шляхів сполучення на території Слобідської України остаточно було сформовано наприкінці XVIII ст. – вона уявляла собою декілька рівнів. Ця мережа була зумовлена фізико-географічними особливостями краю та розташуванням повітових міст, які, у свою чергу, були економічними центрами. Основним методом укладання доріг був фашинний. У той час наукові основи дорожнього будівництва в країнах Західної Європи з’явилися ще у XVIII ст.,

зокрема у Франції і Англії розгорнулося будівництво доріг із використанням каменю, створено перші установи з конструювання шляхів. Завдяки їхній діяльності за короткий час у європейських країнах створено мережу дорожніх комунікацій на основі використання каменю. На відміну від країн Західної Європи, в Російській імперії аж до другої половини XVIII ст. були відсутні спеціальні установи, які безпосередньо опікувалися дорожнім будівництвом. До того ж, головною відмінністю між європейськими країнами та Російською імперією стало використання для конструювання дорожнього полота різних матеріалів – кам'яних та деревини, відповідно. Будівництво та ремонт доріг того часу у Слобідській Україні залишався переважно обов'язком закріпачених селян.

3.2. Облаштування дорожнього полотна на теренах Слобідської України у другій половині XVIII – на початку XIX ст.

Формування системи суходільних комунікацій на теренах Слобідської України відбулося у XVIII ст. Разом із появою перших технологій у будівництві доріг з'явилися спеціальні дорожні розмітки та засоби для покращення функціонування руху на дорогах (шлагбауми, мости, загати, греблі та ін.).

Перші спроби організації дорожнього руху пов'язані зі спробами налагодження системи ґрунтових доріг у Російській імперії. Однак, упорядкування руху на шляхах розпочалося зі створенням спеціальних державних органів, які займалися розробкою та будівництвом доріг. Слід зазначити, що хоча й існували державні органи з будівництва та ремонту доріг, але, разом із цим, залишалася повинність селян стосовно утримання доріг, що часто ставало на шляху удосконалення шляхів сполучення.

На початку XVIII ст. стала очевидною відсталість суходільних шляхів, а точніше – їхня відсутність. Першим кроком до формування мережі дорожніх комунікацій було облаштування на великих трактах «лісових» (дерев'яних) і так званих «зимових доріг», будування переправ і мостів, зведення постоялих дворів або готелів, встановлення на дорогах верстових стовпів [17, с. 32]. Першою дорогою, яку почали будувати і на якій було вжито комплексних заходів з облаштування, став тракт «Петербург – Москва». Саме робота над цим дорожнім об'єктом сприяла розвитку технології проєктування, будівництва й експлуатації доріг на просторах держави. Цей шлях став полігоном, на якому методом спроб і помилок перші дорожники шукали і знаходили оптимальні способи спорудження, ремонту й утримання доріг. Вперше з'явився регламент складання проєктів із лагодження казенних доріг і мостів. Від виконавців вимагали обґрунтування потрібних будівельних матеріалів, кількості робочих, а також вартості робіт. Таким чином, внаслідок роботи над проєктом дороги «Петербург – Москва» з'явилися перші норми, правила і стандарти з проєктування дорожніх комунікацій. Крім того, вперше проєктувалися і споруджувалися не окремі елементи дороги (мости, переправи, станції), а комплекс споруд всією її довжиною. Також вперше в історії будівництва суходільних шляхів держави функціонувала спеціалізована керівна дорожньо-будівельна організація – Канцелярія перспективної дороги [102, с. 113–114].

Слід зазначити, що робота над проєктом зведення дороги Петербург–Москва мала вагоме значення, адже сформувала загальні принципи з будівництва та утримання доріг у державі, які проіснували аж до початку XIX ст. Тим не менш, методи будівництва та ремонту були досить простими

– порівняно з тими масштабами розробок технологій будівництва, утримання та ремонту доріг, які були наявними у той час у Західній Європі.

У другій половині XVIII ст. діяльність російського уряду в галузі дорожнього будівництва була переважно спрямована на підтримку їх у задовільному стані. Як можна встановити за архівними матеріалами, керуючі дорожнім управлінням того часу, такі військово-політичні діячі, як Б. К. Мініх, В. В. Ферморі О. М. Вильбоа, фінансували переважно тимчасові ремонтні роботи основного полотна доріг, а також будівництво мостів і переправ [102, с. 115]. Тому дороги, як вже зазначалося, перебували в жалюгідному стані і не сприяли зв'язку між регіонами країни. Тому ще у 80-х роках XVIII ст. було видано низку указів, де наполегливо рекомендувалося надалі мостити дороги камінням, де є для цього умови, а де ж каменю немає, там мостити, як і раніше, фашинами.

Основним методом зведення дорожнього полотна було облаштування фашин. «Фашина» – з німецької *faschine*, з латинської *fascis* — «жмут пруття», «фасція». Згідно з академічним тлумачним словником української мови, фашина – це в'язка хмизу, лози, очерету циліндричної форми для укріплювання насипів, гребель, доріг [26, с. 1530]. Дорожнє полотно формувалося таким чином: утрамбовувалася земля, на цей шар землі викладався хмиз (або молоді дерева з тонким стовбуром), поверх останнього шару знову насипали землю. Власне, цей метод будівництва шляхів сполучення був характерним і для Слобожанщини у XVIII – на початку XIX ст.

Згідно з архівними даними ДАХО, на території Слобожанщини використовували лісоматеріали для підтримання у належному стані доріг, мостів, поромів та гатей. Не в усіх повітах була достатня кількість деревини,

через що спостерігалася висока ціна на неї у регіоні. Крім того, лісоматеріали пропонувалося закуповувати у сусідніх повітах, що викликало конфліктні ситуації серед місцевих поміщиків, особливо, коли приходили накази та розпорядження від вищих органів влади у примусовому порядку продавати деревину для будівництва дорожніх трактів [48, 49].

Зокрема, наприклад, згідно з Топографічним описом Харківського намісництва, особливо гостро стояла проблема закупівлі деревини наприкінці XVIII – на початку XIX ст., адже ліс використовували насамперед у винокурнях, які приносили значний дохід, на відміну від доріг. Слід зазначити, що активне використання деревини, у свою чергу, змінило ландшафтний профіль Слобідського краю – розширилася територія степу і лісостепу, а лісова зона залишилася на крайній півночі регіону.

Для конструювання доріг вагоме значення мала доступність матеріалів для формування дорожнього полотна. Крім того, слід зазначити, що спочатку облаштування дорожнього одягу здійснювалося у містах, а потім уже розбудовувалися дороги, які сполучали міста. На прикладі Харкова можна прослідкувати загальні тенденції облаштування та ремонту доріг. Згідно з даними І. Ю. Можейко: «У XVIII ст. Харків провів, буквально купаючись у брудові: на відміну від північних і західних районів Російської імперії, тут не було ні лісу, ні каменю для того, щоб мостити ними вулиці. І дерев'яні мостові, і кам'яна бруківка були для Харкова недосяжною розкішшю, а тому від бруду харків'яни рятувалися доступними для них способами. Найбільш поширеним із них був спосіб замощення вулиць зв'язками хмизу – фашина. Ями засипали піском або застеляли сіном... Ще один спосіб – копання канав уздовж вулиць, щоб вода швидше стікала з мостових. Ну, і нарешті, харківське ноу-хау – висохший гній» [124, с. 169].

Лише у 1828 р. була викладена бруківкою ділянка дороги у 8,5 сажнів (19 м 5 см) поблизу будівлі поштово-телеграфної контори на вулиці Московській. Але на цьому мощення вулиць зупинилося на цілих дев'ять років, адже шукали придатний для будівництва мостових камінь [124, с. 170]. Відсутність запасів каміння на Слобожанщині перешкоджала появі мощених кам'яних доріг, у тому числі й у Харкові. Для того щоб мостити вулиці у губернському центрі, каміння везли з Кременчука [179, с. 81]. Про мощення камінням суходільних доріг у регіоні навіть і не йшлося.

В указі від 28 травня 1785 р. вперше були вжиті спеціальні терміни, які свідчили про професійний підхід у проєктуванні шляхів: нівелювання, плани, профілі, кошторис. Теоретичною розробкою дорожніх комунікацій повинні були займатися офіцери-інженери. Слід зазначити, що цей указ описував рекомендації насамперед для мощення дороги з Петербурга до Москви і не мав загальнодержавного характеру. А от в указі від 14 березня 1786 р. зазначалося про заснування «Комісії про дороги в державі», яка повинна була скласти правила будівництва доріг у Російській імперії і укласти Генеральну дорожню карту всієї держави. Також, згідно з цим указом, мали бути складені карти кожної губернії окремо – із зазначенням вже наявних доріг та мостів і визначенням перспектив будівництва нових. Таким чином, на Комісію покладалося формування технічної регламентації дорожнього спорудження, його наукового обґрунтування і спостереження за реалізацією. Уже через півтора місяці, 28 квітня 1786 р. Комісія репрезентувала план і кошторис робіт на будівництво дороги між Петербургом і Москвою. За затвердженим планом будівництва було потрібно виділити 4 млн руб., що було надзвичайно великою сумою. Наприклад, одна тисяча рублів прирівнювалася до 1,3 кг золотих монет.

Будівництво планували завершити в 1790 р. Однак у 1787 р. розпочалася російсько-турецька війна, яка вимагала величезних коштів. Тому так звану «царську дорогу» так і не було завершено [17, с. 34]. А вже про застосування розроблених принципів та методів будівництва доріг в інших регіонах країни навіть і не йшлося.

Незважаючи на наявні об'єктивні (війни і стихійні лиха) та суб'єктивні (воля царів і великих політичних діячів) обставини, лише наприкінці XVIII ст. було прийнято курс на капітальне будівництво доріг: урядом визнано необхідність створення в країні мережі доріг із міцним дорожнім одягом. Крім цього, були унормовані ширина кам'яного полотна, а саме – у 4 сажні (8,5 м) укладання двох ґрунтових бічних смуг, кожна має бути 1,5 сажня (3,2 м) для руху ними в суху пору року. На всіх малих річках, струмках і ярах рекомендовано було будувати кам'яні мости, а дорогу до них потрібно було піднімати міцними земляними насипами. Було офіційно затверджено типові поперечні профілі доріг, розроблені інженер-капітаном Барановим [17, с. 35].

Таким чином, у XVIII ст. відбувається становлення мережі дорожніх комунікацій у державі, прокладаються нові і поліпшуються старі дороги. І хоча засновувалися органи з організації та управління шляхами і розроблялися перші технології з будівництва кам'яних доріг, однак функціонування дорожньої мережі здійснювалося завдяки утриманню та ремонту старих доріг. Але, тим не менш, зазначений період можна розглядати як підготовку до великого стрибка в дорожньому будівництві, який відбудеться не в результаті прокладання шосейних доріг, а за рахунок залізничних магістралей [17, с. 33–39].

Організація дорожнього руху у XVIII ст. на території Слобідської України зводилася, згідно з архівними даними, до встановлення поверстових стовпів, будівництва та ремонту гатей, гребель, поромів, а також встановлення шлагбаумів [42, 45, 46, 50, 189, 194]. Особлива увага приділялася будівництву та ремонту мостів [42, 44, 45, 50, 56, 59, 60, 61, 70, 73, 90, 189, 195, 197]. Про це свідчать накази, рапорти та інші документи зазначеного періоду.

Вагоме значення в облаштуванні суходільних дорожніх комунікацій у XVIII ст. мало формування мережі мостів. Згідно з академічним тлумачним словником української мови, міст – це споруда для переїзду або переходу через річку, залізницю, автомагістраль, яр та ін. [1, с. 679]. До будівництва мостів на території Слобідської України, як свідчать історичні джерела, функціонували броди та перелази. Найчастіше їх використовували татари, про що було детально описано в другому розділі.

На початку XVIII ст., згідно з картами Деліля, були уже облаштовані переправи [210, 224, 226, 227, 228, 229, 230]. Переправа – місце, де переправляються через яку-небудь водну перепону [1, с. 923].

Важливим документом із облаштування шляхового сполучення був імператорський указ від 1747 р., в якому зазначалися основні положення щодо обслуговування доріг та організації дорожнього руху, в тому числі утримання мостів [194, а. 1–100]. Слід зауважити, що ці настанови залишалися чинними без істотних змін до XIX ст. включно. У Слобідсько-Українську губернію цей наказ надіслали лише у 1767 р., через те, що саму губернію було утворено 1765 р., після ліквідації Слобідських козацьких полків. Значна частина документа присвячена встановленню верстових стовпів та опису обов’язків «обивателів» (податного населення) відносно

утримання мостів [194, а. 1–100]. Стосовно мостів зазначено, що їхній ремонт потрібно невідкладно зробити, адже, згідно з надісланими раніше рапортами від місцевих органів влади, багато з них перебуває у досить поганому стані, що ускладнює рух. Ремонт мостів потрібно зробити на основі місцевих ресурсів і зусиллями місцевого населення. Місцеві жителі повинні були виконувати цю повинність у вільний від польових робіт час, а це, зазвичай, були пізня осінь, зима та рання весна (до льодоходу). Найбільш повно висвітлений стан мостів і їхнє облаштування в архівних матеріалах кінця XVIII ст. [42, 45, 46, 50, 60]. Саме в цей час виходили укази про ремонт мостів і гатей.

Для Слобідської України характерним було й те, що греблі водяних млинів часто слугували мостами. Усього на теренах регіону їх налічувалося, згідно з «Описом Харківського намісництва» [129, с. 28], приблизно півтори тисячі. Греблі були не дуже надійними, оскільки вони будувалися з ґрунту, а не з дерева або каменю. Будівництво мостів здійснювалося переважно на великих річках – таких, як Ворскла, Псел, Сіверський Донець, про що свідчать карти Генерального межування [149, 151, 153, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 165, 166, 168, 169]. На території Харківського намісництва Сіверський Донець перетинався мостами шість разів – так само, як і Ворскла, а Псел – лише один раз. Характерним є те, що мостові переходи використовувалися сезонно. Окрім мостових переправ, узимку досить часто використовували переправи кригою.

Зазвичай мости будувалися у повітових містах, які переважно розташовувалися на річках. Наприкінці XVIII ст. рапорти про нагальність будівництва чи перебудування мостів, які були у незадовільному стані, направлялися до городного, земського справника чи на ім’я губернатора,

рідше – в ратушу чи місцеву думу. Про це свідчать, наприклад, звернення місцевих жителів до Чугуївської ратуші стосовно мосту на річці Донець, який був у досить поганому стані. Вони не могли перевезти сіно зі степів, тому просили, щоб його відремонтували, оскільки незабаром жнива [45, а. 6]. Також до цієї самої ратуші звернувся обер-офіцер, наголошуючи, що важкі вози можуть впасти у воду. Він же звертається до губернатора, просячи, щоб відремонтували міст поблизу м. Чугуїв, адже неможливо переправити фураж через незадовільний стан мосту[45, а. 12].

Слід зазначити, що, хоча й існували державні органи з будівництва та ремонту доріг у зазначений період, але разом із цим залишалася повинність селян із утримання доріг, мостів, поромів, гатей. Це було однією із причин неякісного функціонування дорожніх мереж. Для Слобідської України було характерним те, що ця повинність стосувалася не лише селян – її виконували також полки. Крім того, згідно з наказами губернатора 80-х рр. XVIII ст., діяльність, пов'язану з ремонтом доріг і, тим більше, мостів, селяни не повинні були здійснювати у робочий час (маються на увазі літні польові роботи), і лише у тому випадку, якщо жителі самі забажають добровільно найняти для цього теслярів і робітників [45, а. 4].

Основним матеріалом для ремонту та будівництва мостів була деревина. Досить часто її не вистачало – і потрібно було закуповувати в інших «повітових дачах». Це були одні з головних причин поганого функціонування мостів. Мости часто будували фашинним методом, опис цього методу було надано вище [60, а. 4].

Слід зазначити, що професійне проєктування мостів в імперії вперше було здійснено механіком І. П. Кукібним. Саме він спроєктував дерев'яний однопрогонний міст через р. Неву у 1771 р. у Петербурзі і запропонував

методи його випробувань. Пізніше, у 1799 р., механік розробив конструкцію металевого триарочного моста з розвідною частиною для пропускання суден [17, с. 35].

Точна дата будівництва моста у м. Харкові на однойменній річці невідома. Однак, згідно з архівними даними у 1760 р., жителями другої харківської сотні було доручено або відремонтувати Молчанівську греблю, або ж побудувати міст, який би розташовувався нижче за течією. А от у 1767 р. на річці Харків були лише дві греблі і жодного моста. Навесні того самого року сильною повінню обидві греблі були зруйновані, і через річку доводилося переїжджати на поромі. І лише з 1770 р. з'являються перші письмові свідчення існування моста на річці Харків. Його було побудовано для військових потреб: генерал Петро Іванович Панін вважав, що війська, які повинні прибути до Харкова 20 вересня 1770 р., мусять легко і швидко переправитися через річку за будь-якої погоди. Для будівництва, згідно з «мостовою повинністю», залучалися робітники з Харківського, Хотомлянського і Липецького комісарств. Будівельний ліс звозили з навколишніх територій, але з його заготівлею та доставкою також були проблеми. Щоб встигнути вчасно, довелося залучити будівельників із Мереф'янського, Ольшанського та Валківського комісарств [124, с. 173].

Утримання мостів ускладнювалося й тим, що річки Слобідської України у XVIII ст. щорічно весною виходили з берегів. Наприклад, Харківський міст ремонтували щороку. До цих робіт залучали городян, для яких це було повинністю. У 1783 р. було запропоновано замінити дерев'яний міст кам'яним. Архітектором Ярославським було підготовлено проєкт й кошторис. Були віддані розпорядження про початок заготівлі лісу та каменю, про проведення берегоукріплювальних робіт із весни наступного

року, однак через невдалий досвід будівництва кам'яного моста через річку Лопань ,у 1784 р. роботи було вирішено відкласти, а потім цей проєкт був і зовсім скасований. Як результат – потужною повінню 1785 р. цей міст було вкотре пошкоджено: потік води зніс контрфорси, підмив основи мосту, в результаті чого вся конструкція осіла – і довелося будувати новий, знову дерев'яний, міст [124, с. 174].

Будівництво нового мосту було досить витратною справою. Лише на його ремонт, згідно з кошторисом кінця XVIII ст., потрібно було витратити від 18 до 24 тис. руб. Відповідно до кошторису, на ремонт моста через річку Харків в однойменному місті потрібно було 1 339 руб.[60, а. 4]. А наприклад, для ремонту гатей і мостів в одному повіті витрати становили 1 583 руб. 40 коп. (табл. 4) [61, а. 4 зв. – 5 зв.]

Таблиця 4

Кошторис на ремонт мостів і гатей у Недригайлівському повіті, 1801 р.
[61, а. 4 зв. – 5 зв.]

	Сума грошей, у руб.
1-а гать на болоті Шулепової (103 поперечники завдовжки) Слід відремонтувати 3 поперечники у 4,16 завдовжки. Для цього потрібні фашини у 5 аршин завдовжки (приблизно в 360 см), а завтовшки у 5 вершків (22,5 см) на кожен сажень (один сажень – приблизно 2 м) 12 фашин.	185 руб. 40 коп.
Для мосту на кожний сажень (один сажень – приблизно 2 м) потрібно 12 дошок 8 вершків завширшки (22,5 см). Ціна однієї дошки – 50 копійок.	18 руб.

Продовження таблиці 4

	Сума грошей, у руб.
На ремонт двох гатей на р. Бордак на кожний сажень потрібно 20 фашин, а саме – 600 фашин у цілому. Ціна одної фашини – 15 копійок.	90 руб.
Для ремонту моста на кожний сажень потрібно 12 дошок 8 вершків завширшки (22,5 см). Ціна однієї дошки – 50 копійок.	24 руб.
Для ремонту третьої гаті потрібно 2 400 фашин. Ціна одної фашини – 15 копійок.	360 руб.
Для ремонту моста на кожний сажень потрібно 12 дошок 8 вершків завширшки (22,5 см). Ціна однієї дошки – 50 копійок.	24 руб.
Для ремонту 4-ї гаті на Роменській дорозі потрібно 360 фашин. Ціна одної фашини – 15 копійок.	54 руб.
Для ремонту мосту на тій самій дорозі у 2 сажні завдовжки (приблизно 4 м) потрібно 12 дошок у 8 вершків (22,5 см) завширшки. Ціна однієї дошки – 50 копійок.	12 руб.
Для ремонту 6-ї гаті на р. Дригайлова потрібно 1 380 фашин. Ціна одної фашини – 15 копійок.	201 руб.
Для ремонту 8-ї гаті на р. Тваньці потрібно 12 дошок у 8 вершків (22,5 см) завширшки. Ціна однієї дошки – 50 копійок.	18 руб.

Закінчення таблиці 4

	Сума грошей, у руб.
Для ремонту мосту, який складається з двох гатей на р. Воронов, потрібно 24 дошки. Ціна однієї дошки – 50 копійок.	12 руб
Для ремонту гатей потрібно 60 фашин. Ціна одної фашини – 15 копійок.	9 руб.
Для ремонту 10-ї гаті на вулиці Гордієнкова потрібно 360 фашин 360 за ціною 15 копійок.	54 руб.
Для ремонту 11-ї гаті на р. Дригайлиха потрібно 540 фашин за ціною 15 копійок.	81 руб.
Для ремонту моста на кожні 2 аршини (приблизно 360 см) потрібно 12 дошок 8 вершків (22.5 см) завширшки. Ціна однієї дошки – 50 копійок.	4 руб.
Для ремонту 12-ї гаті на р. Березівка потрібно 120 фашин за ціною 15 копійок.	18 руб.
Для ремонту моста на кожен сажень (один сажень – приблизно 2 м) потрібно 12 дошок 8 вершків (22,5 см) завширшки. Ціна однієї дошки – 50 копійок.	12 руб.
Потрібно 288 возів соломи для всіх гатей і мостів, де на кожні два сажні – один віз. Ціна одного возу соломи – 20 копійок.	54 руб. 60 коп.
Робітникам, які вивозили пісок, слід заплатити	260 р.
Отже, на ремонт гатей і мостів у м. Недрегайлів потрібно	**1 583 руб. 40 коп.**

Саме завдяки кошторисам вдалося точно встановити матеріали, які використовували для будівництва та ремонту мостів та гатей. Таким чином, всі мости Слобідської України XVIII – на початку XIX ст. будували із лісоматеріалів. Це насамперед дерев'яні дошки у 8-м вершків (22,5 см) завширшки, фашини (зв'язки молодих гілок дерев), солома та інше. Крім того, ремонт мостів здійснювався в комплексі з ремонтом гатей. Всі витрати на зведення мостів покладалися на місцеве населення і були обов'язковою повинністю.

Одним із видів обслуговування подорожніх на дорогах було встановлення шлагбаумів. Шлагбаум – це пристрій для припинення руху автомобільного та іншого транспорту через залізничний переїзд, на контрольно-пропускних пунктах тощо. [1, с. 1625]. *Schlagbaum* можна перекласти з німецької як «дерево, що впало». Вперше механізм шлагбауму у Російській імперії був розроблений на початку XVIII ст. Основним завданням цього пристрою було контролювати порядок у містах. Крім того, при шлагбаумі, який розташовувався на в'їзді до міста, були розміщені застави, на яких знімали так звані «дорожні збори» або «дорожній податок» із мандрівників. Чергували на цих заставах не спеціально підготовлені люди, а місцеві городяни.

Протягом тривалого часу на території Слобідської України існувала система шлагбаумів, яка була скасована лише 1801 р. [58, а. 1] Шлагбауми були розташовані на в'їзді до міст та великих поселень. Установка та утримання здійснювалися жителями регіону. Але, як було зазначено в указі від 1801 р., ця мережа шлагбаумів лише заважала подорожнім, розвитку торгівлі й промислів та була обтяжливою для місцевих поселян. Тому на

початку XIX ст. було рекомендовано скасувати установку шлагбаумів при в'їзді у міста і залишити лише у тих містах, де стояли військові гарнізони.

Крім шлагбаумів для регулювання руху на узбіччях доріг губернського значення, які часто називали «поштовими» або «верстовими», встановлювали верстові стовпи. Згідно з великим тлумачним словником сучасної української мови, верстовий, або верствовий, стовп – це один зі стовпів, які ставилися поблизу дороги на віддалі верстви один від одного для визначення відстані між певними пунктами [26, с. 122]. Де верста, або верства, – це давня назва східнослов'янської міри великих віддалей, що становила 1,06 км і вживалася до запровадження метричної системи [26, с. 122]. Враховуючи те, що пасажиро- та товаропотік здійснювався насамперед цими шляхами, верстові стовпи встановлювалися саме на них.

Масове встановлення верстових стовпів розпочалося ще на початку XVIII ст. Вони виготовлялися з дерева і були пофарбовані і пронумеровані. Вперше було прийнято рішення про створення та встановлення кам'яних верстових стовпів за єдиним зразком згідно з указом імператриці у 1764 р. Вони були приблизно 10 м заввишки. Крім того, відповідно до цього указу, на кожній версті поштових доріг було необхідно посадити не менше 20 дерев. Лише у 1774 р. перші верстові стовпи з граніту і мармуру з'явилися вздовж Царскосільської дороги від межі Санкт-Петербурга до Царського Села.

Згідно з архівними матеріалами, а саме – відповідно до указу від 1767 р., на території Слобожанщини на головних дорогах повинні обов'язково бути встановлені дві тисячі триста шістдесят п'ять одиниць верстових стовпів [194, а. 10], які потрібно було пофарбувати в чорно-жовтий колір. Основним матеріалом, із якого було зроблено верстовий

стовп, було дерево. Крім того, було встановлено закупівельну ціну на кожний стовп, а саме – 60 коп. Таким чином, можна припустити, що у другій половині XVIII ст. протяжність доріг державного значення на території Слобідської України становила 2 365 верст, а це приблизно 2 506 км. Крім того, кошти на їхнє встановлення була зобов'язана знайти місцева влада (або зробити це за рахунок повинності селян, або з казенних прибутків) – і використати їх без надлишку.

Отже, поряд із будівництвом та налагодженням суходільних комунікацій, на території Слобідської України у XVIII ст. з'являються спроби організації дорожнього руху. Насамперед – встановлення верстових стовпів, шлагбаумів, будівництво та утримання мостів, гатей та ін. Тобто у XVIII ст. розпочалася регламентація заходів щодо будівництва, ремонту та облаштування доріг. Мости були невід'ємною, важливою частиною суходільних дорожніх комунікацій Слобожанщини наприкінці XVIII ст. Проводилися будівництво та ремонт мостових переправ обслуговування, які було перекладено місцевою владою на селянство – як одну з його повинностей.

3.3. Експлуатація мережі суходільних дорожніх комунікацій у другій половині XVIII – на початку XIX ст.

Злагоджена мережа шляхів сполучення – важливий фактор у становленні та розвитку будь-якого регіону. Розвиток дорожніх комунікацій диктувався потребами епох. Якщо для Середньовіччя достатньо було звичайних ґрунтових шляхів з умовними напрямками, то вже в період Нового часу шляхи сполучення і транспорт починають еволюціонувати і ставати більш досконалими. На сьогодні неможливо собі уявити

розвинутого регіону чи країни без злагодженої та стійкої системи транспорту й доріг, які б забезпечували потреби усіх царин життєдіяльності.

Дорожні комунікації виконують різноманітні функції і, залежно від цього, використовуються для різних потреб. Згідно з тлумачним словником української мови, експлуатація – це систематичне використання людиною продуктивних сил (родовищ корисних копалин, залізниць, машин тощо) [26, с. 341]. Власне, становлення мережі суходільних дорожніх комунікацій на теренах Слобідської України відбувається у XVIII ст. Насамперед шляхи слугували для задоволення потреб поштового зв'язку, торгівлі, сільськогосподарського господарства та військових справ.

Поштова мережа суходільних шляхів сполучення з'являється на території Слобідської України у другій половині XVIII ст. Спроби налаштувати поштові перевезення цією територією здійснювалися наприкінці XVII ст., але вони не зазнали успіху. Причини цього базувалися в соціальних, економічних та природно-географічних факторах.

Мережа суходільних дорожніх комунікацій наприкінці XVII ст. формувалася на основі системи шляхів попередньої доби, у тому числі – і під впливом номадів. Внаслідок освоєння Дикого Поля і появи осілого населення почала своє становлення нова мережа, але не відразу. Татарськими шляхами та сакмами продовжували користуватися уже нові українські переселенці, оскільки мережа шляхів залишалася досить зручною. Степові шляхи та сакми використовувалися як для чумацького промислу, так і поштових цілей.

Основними джерелами дослідження суходільних поштових дорожніх комунікацій слугують картографічні матеріали. У XVIII ст. першими такими

матеріалами, де позначено шляхи сполучення, сформовані осілим населенням, були карти Деліля (1724-1729 рр.) [209].

Карти Деліля свідчать про те, що система шляхів сполучення лише розпочала формуватися – з'явилися перші її контури. Подальші картографічні матеріали, які відображають шляхи сполучення, належать до другої половини XVIII ст. Зокрема, відповідно до Поштової карти Російської імперії 1760 р., на території Слобідської України поштових шляхів сполучення того часу фактично не було [147]. Дорога, яка йшла з Москви, завершувалася у місті Бєлгороді. Інший шлях йшов північніше цього регіону – через міста Москву, Тулу, Мценськ, Орель, Кроми, Сівськ, Глухів, Королів, Батурин, Борзну, Ніжин, Козельськ, Київ. Тобто на середину XVIII ст. шляхи сполучення, які функціонували на теренах Слобідської України, ще не входили до офіційної поштової мережі сполучення Російської імперії.

Найбільш повно поштову мережу відображено на картах-планах Генерального межування. Межування Харківського намісництва відбувалося протягом 1769–1788 рр., хоча остаточно економічні примітки були готові лише 1791 р. [117, с. 136–138] Більшість мап виконано протягом 1783–1785 рр., у них зазначено умовні знаки, а також назви географічних об'єктів і населених пунктів. Також здійснено фіксацію шляхів сполучення [149, 151, 153, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 165, 166, 168, 169]. Крім того, були зазначені поштові станції, що – за допомогою методу картографічної ретроспекції – дало змогу відтворити поштову мережу у Слобідській Україні наприкінці XVIII ст.

Дорожнє будівництво пов'язують зі створенням «ямской гоньбы», тобто зі створенням системи доріг і поштових станцій із ямщиками і

доглядачами, яка забезпечувала регулярність сполучення між всіма населеними пунктами. Для Слобідської України, так само, як і для Гетьманщини, є характерним влиття поштових установ і доріг у мережу Московського царства, а пізніше – Російської імперії, що сприяло розвитку поштового зв'язку, але за «російським зразком» [122, с. 107].

Для поштових цілей ще з другої половини XVII ст. використовували шляхи, які проходили через північні області України – Чернігівську та Київську. Дороги йшли через Чернігів до Києва та Білої Церкви, а також через Глухів та Ніжин – до Києва. Ці поштові шляхи були частиною трактів із Києва до Москви. Функціонувала дорога і через Слобожанщину, про це свідчить те, що у м. Валки діяла поштова станція. Проте цей поштовий маршрут використовувався не досить часто [92, с. 32]. У цілому, слід підкреслити, що у другій половині XVII ст. на українських землях налагодження поштового сполучення відбувалося насамперед між Києвом та Москвою. Крім того, було встановлено поштовий тракт для налагодження міжнародних відносин Гетьманщини з Московією із Запоріжжя до Полтави, Охтирки, Севська, Калуги і далі – до столиці царства. У цілому, як зазначає професор І. С. Міронова: «на кінець XVII ст. чітко визначилися сім головних напрямів зв'язку українських міст із Московським царством, Річчю Посполитою і Кримським ханством [122, с. 108]. Жоден із цих трактів не проходив теренами Слобідської України.

Перші спроби використання шляхів на теренах Слобожанщини для регулярних поштових перевезень здійснено на рубежі XVII–XVIII ст. До того часу вони не існували, хоча були спроби їх установити [92, с. 31]. Поштові шляхи на території Слобідської України були визначені лише після 1765 р. Пошта наприкінці XVII ст. – у першій половині XVIII ст.

функціонувала насамперед для військових цілей. У 1687 р. російським керівництвом було запропоновано прокласти поштовий маршрут через територію Слобожанщини, у зв'язку з російсько-українськими походами на Кримське ханство. Маршрут проходив із Москви до Сівська, далі – через Глухів, Конотоп, Ромни, Охтирку і до Коломака, а далі – 300 км степом до Дніпра [92, с. 32].

Наприкінці 90-х рр. XVII ст. на Воронежчині почали будувати флот, листи з Воронежа до учасників походу на Азов вирішили пересилати через Валуйки. Але у степах за Сіверським Дінцем пошту відбирали татари, тому маршрут було змінено[187, с. 65]. Власне, напади татар тривалий час були однією із головних причин відсутності поштових трактів на Слобожанщині.

За часів Петра I також установлювалися поштові тракти. Один із них проходив територією Слобідської України, через Суми до Перекопу [122, с. 109]. Це був відомий татарський шлях, який мав назву «Муравський». Тобто татарські сакми у першій половині XVIII ст. використовували не тільки для задоволення торговельних потреб (насамперед чумацтво), але й для пересилки кореспонденції.

Слід зазначити, що поштові тракти підпорядковувалися відмінним органам від всієї решти суходільних комунікацій. До XVIII ст. існувала так звана «ямська гоньба». Після ліквідації «ямського приказу» в 1711 р. «ямська гоньба» перейшла у підпорядкування до урядового Сенату і губернського начальства, які відповідали за ведення подорожніх документів [187, с. 65]. Управління дорожніми комунікаціями і поштовими шляхами здійснювалося різними органами. Якщо поштові дороги перейшли у підпорядкування до Сенату і губернських правлінь, то для інших доріг було

створено інші спеціальні установи. Тобто завідували суходільними комунікаціями різні органи – залежно від їхнього способу експлуатації.

Для військових цілей у 1736 р. були організовані поштові станції від Москви до Криму та Азову, до місць бойових зіткнень. Станції вимагали ставити там, де дороги роздвоювалися, або на відстані 30-ти верст одна від одної. Особливо вони були затребувані під час російсько-турецької війни 1735–1739 рр. [92, с. 35] Бахмут та Ізюм – це міста, через які відбувалося поштове листування. Наприклад, донесення з Харкова до Москви доходило за 9–10 днів.

Взагалі поняття «військово-польова пошта» вживалося більше відносно південних районів України та Гетьманщини. Як стверджує професор Міронова І. М., поняття «польова пошта» занесене на територію Гетьманщини і Запоріжжя у другій половині XVIII ст. російськими військами [120, с. 11]. Це пов’язано з тим, що ці регіони були поряд із бойовими діями, які вела Російська імперія, а саме – російсько-турецькі війни.

За часів правління Єлизавети Петрівни (1741–1761 рр.) було засновано так звану «фруктову пошту» у 1744 р. Одна з таких доріг проходила територією Слобожанщини. А саме – через міста Острогожськ, Богодухів, Охтирку, Гадяч, Лохвицю, Прилуки, Єдлунівку і Бровари та далі до Стамбулу. Цим суходільним шляхом возили фрукти до царського двору [122, 109–110].

Крім заснування доріг, якими транспортували фрукти, у роки правління імператриці Єлизавети І вийшов важливий документ, який регулював діяльність пошти у всій Російській імперії, – Указ про справи Ямської канцелярії від 1755 р. У цьому документі були записані 73 пункти.

Цим Указом регулювалася діяльність поштових установ, службовців, трактів, послуги пасажироперевезень на теренах усієї держави, в тому числі – і на території Слобідської України. Історик Міронова С. І у одній зі своїх статтей зазначала, що «За указом, на всіх поштових станціях у губерніях, провінціях і містах ямські утримувачі і поштарі мали тримати напоготові ямських коней для губернаторів і воєвод (п. 1.). Ямським утримувачам і ямщиками, замість жалування, встановлювалися прогонні гроші (п. 2.). Поштові підводи мали видавати тільки за подорожніми і платити за них прогонні гроші (п. 3.)» [121, с. 61–62]. Крім того, оплату прогонними грошима повинні були здійснювати усі службовці, незалежно від свого чину. Також дослідниця зазначає, що цей Указ «вимагав населення поставляти коней і підводи для ямської і поштової їзди, встановлював реєстр чиновників, які могли користуватися ямськими послугами у державних справах безкоштовно, а також регламентував правильну роботу поштових станів і розклад поштових днів. Увага приділялася також поведінці поштових службовців і проїжджаючих, яка мала бути бездоганною. Але цей Указ виконувався недосконало…» [121, с. 63].

Перші дії з налагодження поштового зв’язку розпочалися у XVIII ст. Зокрема, з 1711 р. почали встановлювати верстові стовпи через кожні 500 сажнів, тобто через кожний 1 км 65 м (один сажень – 213 см). Їх встановлювали вздовж поштових трактів і фарбували у червоний колір. Також засновувалися поштові станції, на яких подорожнім мали надавати коней, підводи. Все це входило у повинність слобожан [92, с. 34]. Тобто на початку XVIII ст. були спроби облаштування доріг, але не здійснювалося «реформи» з удосконалення шляхового покриття чи технології будівництва доріг.

Отже, власне формування цілісної мережі поштових доріг на території Слобідської України зумовлено політикою централізації з другої половини XVIII ст. Якравим прикладом згаданої політики є Указ про справи Ямської канцелярії від 1755 р. Досі на цих просторах використовувалися лише окремі дороги для певних цілей, насамперед військових.

У другій половині XVIII ст. мережа суходільних поштових шляхів у Росії сягала вже 12 500 верст (13 335 км). Були збудовані шосейні шляхи Москва – Петербург, Петербург – Рига, Петербург – Виборг та інші. Під час будівництва цих шляхів інженери вперше у світі застосували піщану основу замість кам'яної. Це здешевило і полегшило будівництво шосейних шляхів [126, с. 8]. На території Слобідської України у зазначений час спеціального будівництва не проводилося.

Таблиця 5

Поштова дорога Охтирка – Харків, 1778 р. [191, а. 10].

Від Охтирки до Харкова	**Версти**	**Примітки**
Слобода Купєваха	30	Поштова станція
Місто Богодухів	20	Поштова станція
Місто Вільшани	30	Поштова станція
Слобода Волоський кут	5	
Село Пересічне	4	
Село Солоницівка	6	
Харків	11	Поштова станція

Згідно з рапортами і відомостями губернатора Слобідсько-Української губернії Д. Норова, відбувалося розширення поштових трактів від Охтирки

до Москви у 1778 р. [191, а. 9, 10 зв., 11, 13]. Заходів з облаштування повинні мало бути вжито на двох дорогах: від Охтирки через Харків до Москви; від Охтирки через Суми до Москви. У рапорті було надано відомості про відстань між населеними пунктами та зазначено поштові станції, де подорожні могли змінити коней та перепочити. Згідно з даними архівного документа, від Охтирки до Харкова було 106 верст (113 км). На цю відстань існувало чотири поштові станції (табл. 5).

Згідно із сучасними даними, відстань від Охтирки до Харкова – 111 км. Автомобільним транспортом для подолання цієї дистанції знадобиться приблизно 2 год. 15 хв. У другій половині XVIII ст., щоб дістатися з губернського центру до провінційного міста Охтирки, знадобилося б приблизно 10 год. 30 хв. і потрібно було замінити свого коня чотири рази.

Таблиця 6

Поштова дорога Харків – Бєлгород, 1778 р. [191, а. 10 зв.]

Від Харкова до Бєлгорода	**Версти**	**Примітки**
Слобода Данилівка	12	
Місто Липці	24	поштова станція та заїжджий двір
Слобода Черемошна	20	поштова станція
Слобода Таплінка	9	
Бєлгород	15	поштова станція
Село Маячки	35	поштова станція
Заїжджий двір	5	

Як свідчить рапорт губернатора Д. Норова, від Харкова до Бєлгорода було 80 верст (85,3 км). На цьому тракті було три поштові станції та один заїжджий двір (табл. 6).

Згідно із сучасними даними, відстань між Харковом та Бєлгородом – 79,5 км. Цю відстань можна подолати приблизно за 1 год. 20 хв. автомобілем. Подорож дорогою з Харкова до Бєлгорода становила приблизно 8 год. у XVIII ст., а коня слід було замінити три рази. Крім того, необхідно зазначити, що дорогою від Охтирки до Бєлгорода був лише один заїжджий двір, до якого мандрівник потрапляв через 14 годин від початку подорожі.

Таблиця 7

Поштова дорога Охтирка – Курськ, 1778 р. [191, а. 11]

Від Охтирки до Курська	**Версти**	**Примітки**
Село Тростянець	18	
Місто Боромля	17	Поштова станція
Місто Суми	35	Поштова станція
Слобода Стецьківка	12	
Слобода Юнаківка	28	Поштова станція
Місто Суджа	20	Поштова станція
Економічна солдатська	20	Поштова станція
Ргут	28	Поштова станція
Слобода Дьяконова	25	Поштова станція
Слобода Черницька	6	
Курськ	15	Поштова станція

Інша дорога від Охтирки до Москви через Суми мала такі самі особливості. Наприклад, дорога від Охтирки до Курська становила

224 версти (239 км), на якій було розташовано вісім поштових станцій через кожні 20–25 версти (21,3–26,6 км), тобто приблизно кожні дві години 30 хвилин подорожній міг відпочити чи замінити коней. Єдиною відмінністю було те, що на цьому відрізку шляху не було заїжджих дворів (табл. 7).

Наприкінці XVIII ст. на Слобожанщині сформувалася мережа поштових трактів. Поштові дороги визначалися залежно від розташування поштових станцій, а, враховуючи той факт, що перші поштові станції були в повітових містах, поштовими дорогами слугували дороги губернського значення. Крім того, слід зазначити, що у Слобідській Україні поштові станції розташовувалися у населених пунктах, на відміну від Південної України, де станції будувалися поза містами та селищами – у степових просторах [120, С. 12].

Із середини XVIII ст. Харків став центром Слобідської України і перебував на перехресті торгових та поштових шляхів. Саме тому у цьому місті було збудовано перший поштамт у 1782 р. [92, с. 52]

Із Харкова виходило декілька поштових доріг у північному, північно-східному, південному та західному напрямках. Це дороги:

1) до Бєлгорода і далі – через Курськ і Тулу до Москви та Санкт-Петербурга;

2) до Констянтинограда (нині – м. Красноград, Харківська обл.) та інших населених пунктів Катеринославського намісництва, через Полтаву – і далі до Київського намісництва, звідти – через Новомосковськ та Олександрівськ (нині – м. Запоріжжя) до Херсона, у Таврію;

3) у північно-східному напрямку до Воронезького намісництва;

4) через Золочів у Хотмижськ, Суми, Білопілля, Миропілля і через Путивль у Новгород-Сіверське намісництво, звідти – до Курська;

5) у північно-західному напрямку поштовий тракт йшов у Чернігівське намісництво;

6) у південно-східному напрямку – до Слав'янська, в Азов та Нахічевань (нині – частина м. Ростов-на-Дону);

7) від Катеринославського намісництва до Чернігівського і далі до Суджі [187, с. 41].

Згідно з «Генеральною картою частини Росії, поділеної на губернії і повіти із зображенням поштових та інших головних доріг, укладеної і гравірованої у 1799 р. Його імператорської величності Депо карт» [145], було виокремлено чотири головні поштові дороги, які проходили територією Слобідсько-Української губернії:

1) Гадяч – Охтирка – Богодухів – Мерчик; поблизу Мерчика дорога розгалужується, одна з них прямує на Харків;
2) Мерчик – Коломак – Валки: до Полтави, а далі – на Київ;
3) Харків – Мерефа – Водолага – Констянтиноград (нині – Красноград);
4) Харків – Липці – Бєлгород, а далі – через Курську губернію до Москви.

Наприкінці XVIII ст. мережа суходільних комунікацій на теренах Слобідської України складалася з трьох рівнів. Виокремлювалися дороги державного («столбовые»), губернського («большие») і повітового («проселочные») значення. Зазвичай функції поштових шляхів виконували «столбовые» або «большие» дороги [148–169]. Про це свідчило те, що саме на них розміщувалися поштові станції і верстові стовпи.

Головною особливістю поштових шляхів було те, що вони повинні були забезпечити максимально швидкісне перевезення. Згідно з наказами початку XVIII ст., на поштових конях перевозилася насамперед державна термінова кореспонденція. Пошта обслуговувала також і мандрівників. Таким стан залишався до кінця XVIII ст.

Слід зазначити, що швидкість руху поштових коней становила взимку не більше 12 верст на годину (12,8 км/год), влітку – 8–10 верст (8,5–10,6 км/год), восени і навесні – не більше 8 верст на годину (8,5 км/год) необлаштованою дорогою. На добу поштові коні долали приблизно 100–150 верст (106,68–160 км). Коней змінювали регулярно, кожні 20–25 верст (21,3–26,6 км). Лише фельд'єгери, які повинні були їхати настільки швидко, наскільки це було можливо, часом долали шлях у 200 верст (213 км) на добу [17, с. 38]. Вищенаведені дані підтверджуються архівними документами [191, а. 9, 10 зв., 11, 13]. Поштовими дорогами часто їздили чиновники високого рангу та навіть імператори [114, с. 217].

Традиційно пошта починалася зі «скорых гонцов» на цих просторах. Пізніше на дорогах почали з'являтися станції для зміни коней і візників. Утримання цих станцій було покладено на визначені заздалегідь села і міста, які частково чи повністю звільнялися від інших повинностей. Так з'явилися ями і ямські слободи в містах, а також ямщики – професійні візники [125, с. 216].

Саме на поштових трактах здійснювалося обслуговування подорожніх. На цих дорогах розташовувалися поштові станції, зазвичай у повітових містах. Якщо ж відстань між повітовими містами була великою, засновувалися станції у проміжних селах. На цих станціях здійснювався облік мандрівників та надавалися коні для подолання наступних прогонних.

На поштових станціях зазвичай мали бути як мінімум два коня, за які платили суму, зазначену в подорожній грамоті.

Крім того, слід зазначити, що існувала спеціальна поштова повинність. Ця повинність у XVIII ст. покладалася спочатку на козацьке полкове управління, а пізніше – на гусарське. А облік листів здійснювався земськими отаманами і писарями. Пошта перевозилися полковими конями. Крім того, згідно з інструкцією, Є. О. Щербініну від 1765 р. місцеві жителі зобов'язані були надавати коней для перевезення грошової скарбниці та колодників (засланих на каторгу) [8, с. 298]. Підводи брали з жителів по черзі, зі сплатою прогонів. Кожен гусарський полк зобов'язаний був надавати коней у визначеному порядку. Зокрема, Харківський – двоє коней, Ізюмський – двоє коней, а от Охтирський – шість. Необхідно відзначити, що часто надходили скарги, що у зв'язку з перевезенням листів полкові коні виснажувалися.

Місцевим правлінням було вжито низку заходів задля покращення функціонування пошти в регіоні: перевезення листів у губернії здійснювалося два рази на тиждень – у середу до Москви «Московським трактом», у неділю – до інших міст. Крім того, існував спеціальний грошовий збір із місцевих жителів, яким розпоряджалася губернська канцелярія. На ці кошти наймався поштмейстер, в обов'язки якого входило слідкувати за наявністю коней на поштових станціях і в цілому за справним функціонуванням самої станції.

У 1783 р. обиватели деяких губерній були звільнені від поштової повинності й обкладені особливим грошовим збором; дозволено було утримувати станції приватним особам, із правом користуватися прогонними грошима (платою за проїзд поштовими дорогами). У цей час поштові станції, якими замінено колишні ями, становили нижчий щабель місцевого поштового управління.

На території Слобідської України наприкінці XVIII – на початку XIX ст. поштові станції переходили у власність купців [71, с. 4–10]. Згідно з контрактом, від 1801 р. вони зобов'язувалися утримувати поштові станції у належному стані: платити заробітну плату поштареві, надавати від двох до шести коней, знімати подорожну плату з проїзжих, утримувати в належному стані поштові станції. Звіти мали надисилати у губернське правління на ім'я губернатора.

Головними подорожніми документами були подорожні грамоти та квитки. Вони потрібні були для надання державних коней на проїзд. Власник подорожньої був зобов'язаний оплатити використання коней, які йому надавалися на поштових станціях. Як квиток, так і подорожня грамота, мали спеціальну форму, куди вписувалися особисті дані. Документи видавалися від імені сенату та імператора. Володар/володарка квитка, пред'являючи його, мали право безперешкодного проїзду, а на заставах їх пропускали без затримки. У квитку зазначалася особа, яка подорожувала, місце відправлення і місце прибуття, а також дата видачі квитка. Судячи з документа, щороку випускався новий набір квитків, адже дата була надрукованою, а не вписаною [62, а. 83].

Подорожня грамота містила більш повну інформацію, ніж квиток. У ній зазначалося ім'я особи, що подорожувала, пункт відправлення та призначення, скільки коней слід видавати пред'явнику подорожньої і чи потрібен провідник на зазначені «прогони» (відстань між пунктом відправлення і прибуття). А також те, де видана, якого числа і року. Зазвичай подорожня підписувалася цивільним губернатором. Крім того, була печатка «правительствующего сената и императорского величества». Зазначено, на скільки верст дійсна подорожня і скільки грошей взято від особи мандрівника губернським скарбником [62, а. 87]. Зазвичай бланки

подорожніх грамот присилалися до губернського скарбника за указом правлячого сенату. Документи виписувалися від імені імператора, зі зміною імператора старі бланки вважалися недійсними [62, а. 2]. Крім того, губернський скарбник мусив звітувати перед сенатом, скільки подорожніх було видано і на яку суму [62, а. 21] (табл. 8).

Таблиця 8

Звіт про використання подорожніх у Слобідсько-Українській губернії у 1800–1801 рр. [56, а. 12]

	Сума в рублях і копійках
На кінець 1800 р. залишилося зразків подорожніх 19 шт. Згідно з указом правлячого сенату від 3 січня, з 14 березня до 21 квітня було надіслано 250 зразків. Від початку січня до квітня 1801 року було видано 118 подорожніх. До того ж, були надруковані власні зразки подорожніх, оскільки не було сенатських. За період від 23 березня, після смерті імператора Павла Петровича, до 1 травня 1801 р. було видано подорожніх 222 особі, зібрано коштів і зафіксовано в канцелярії на суму дві тисячі шістьсот п’ятдесят рублів тридцять вісім копійок.	2 650 руб. 38 коп.
У тому числі Із них видано на суму 342 руб. особам для казенних потреб. Із них видано на суму 2 307 руб. приватним особам. Із цих грошей було взято на придбання паперу для нових бланків.	3 руб
Після указу правлячого сенату від 19 грудня 1800 р. було видано в казенну палату дві тисячі шістсот сорок сім рублів 38 копійок.	2 647 руб. 38 коп.

Дані звіту могли бути підготовлені в іншому вигляді (табл. 9).

Таблиця 9

Звіт про використання подорожніх у Слобідсько-Українській губернії із січня до травня включно 1801 р. [62, а. 12 зв.]

Скільки разом із січня до травня включно 1801 р. подорожніх бланків було використано, і скільки митних грошей було зібрано з них	
За період із січня до травня 1801 р. було видано подорожніх бланків особам	222
Із них у травні 1801 р. було використано	123
Тому до вересня 1801 р. є 99 зразків	99
За зазначений період було зібрано мита з подорожніх бланків у сумі	2 032 руб. 87 коп.
У тому числі Із них видано особам для казенних потреб на суму	180 руб. 26 коп.
Із них видано приватним особам для власних потреб на суму	1 852 руб. 61 коп.

Отже, поштові дороги були невід'ємною частиною суходільних комунікацій на території Слобідської України у XVIII ст., хоча вони і не входили у підпорядкування державних органів із будівництва доріг. На відміну від звичайних доріг, на поштових трактах здійснювалося обслуговування подорожніх, існували поштові станції та функціонувала система видачі подорожніх документів (подорожня грамота та квиток).

Шляхи сполучення також посідали важливе місце і в торгівлі. Торгівля являє собою обмін. Як зазначав Ф. Бродель: «…Бо будь-який обмін займає якийсь простір, і ніякий простір не буває нейтральним, тобто незміним і не

організованим людиною» [21, С. 173]. Саме дороги поєднували торгові простори і забезпечували потреби товарообміну.

Розвиток шляхів сполучення у Слобідській Україні у XVIII ст. залежав від багатьох чинників. Однак провідну роль у становленні мережі комунікацій, поряд із сільським господарством, відігравала торгівля. Так само, як покращення шляхів сполучення впливало на розвиток соціально-економічного поступу.

Торгівля, як і все господарське життя Слобожанщини, була пов'язана з формуванням і розвитком ринкових відносин. Українці, які поселилися на Слобожанщині, займалися купівлею та продажом різних предметів із перших днів поселення. Торгівлею займалися міщани, козацька старшина, козаки, дворяни (з кінця XVIII ст.) і навіть селяни. Як писав український історик О. І. Гуржій: «У Російській імперії цей стан [купці] остаточно сформувався у другій половині XVIII ст., коли визначився організаційно, об'єднавшись у гільдії, одержавши з рук царського уряду деяке самоуправління (магістрати), судочинство (словесні й совісні суди). Наприкінці XVIII – на початку XIX ст. воно об'єднало не тільки гільдійську, але й сільську торговельну та промислову буржуазію» [39, с. 6]. Характерним для Слобожанщини було й те, що, поряд з українськими купцями, цим промислом займалися греки та росіяни, яких досить часто використовували правителі Російської імперії для обмеження вільної української торгівлі. Наприклад, іноземні купці отримували значні пільги від Петра I, аби стримати розвиток товарних відносин купців українського походження, яких була значна більшість. Сприяв розвитку торгівлі на території Слобідської України у XVIII ст. царський указ про ліквідацію внутрішніх митниць від 1754 р. Але знову було надано значні пільги

іноетнічним купцям, торгівля яких стала «набагато незалежнішою, прибутковішою й просторішою» [39, с. 16].

Тим не менш, російський уряд, розуміючи важливе значення торгівлі, допомагав торгівцям та поселенцям у їхньому матеріальному зміцненні, не накладаючи мита та не обтяжуючи податками, але водночас намагався контролювати місцеву торгівлю. Харків'яни через чотири роки після поселення (1659 р.) подали цареві прохання про дозвіл збиратися на Пречистенський ярмарок (15 серпня) і введення безмитної торгівлі [9, с. 135].

Слід зазначити, що у XVIII ст. був дуже розвинений гужовий транспорт. Лише на перевезеннях сільськогосподарських продуктів щороку було зайнято до 800 тис. осіб влітку і близько 3 млн взимку [126, с. 8]. Основним видом торгівлі у XVIII ст. у Слобідській Україні залишалася ярмаркова. Ярмарок (від нім. *Jahrmarkt* — річний ринок, щорічний базар; *jahr* – рік + *markt* – базар) – торг, який влаштовувався певної пори року, у певному місці для продажу і купівлі товарів; ринок товарів; періодичний торг; великий базар, часто з розважальними заходами і виставами; місце, де відбувалася гуртова й роздрібна торгівля різними товарами тощо [26, с. 1649].

Купівля і продаж товарів здійснювалися у відведеному владою або визначеному громадою місці, яке називалося «торгом», «торговицею», «торжком». Традиційними торговельними шляхами історично були пов'язані між собою всі українські землі. Об'єднання в середині XVII ст. Лівобережжя і Слобожанщини, а наприкінці століття – Правобережної України у складі однієї держави, а також приєднання Криму значно активізували економічні зв'язки цих земель, а також створювали кращі

умови для торгівлі не лише з країнами Західної Європи, але й зі східними державами [11, с. 79]. Однак, слід зазначити, що в першій половині XVIII ст. «погано розвивалася торгівля жителів Лівобережжя та Слобожанщини із Запоріжжям, а через нього – із Кримом. Часом через непримиренну антиросійську політику низовиків царський уряд категорично забороняв їм в'їзд із товарами на підлеглі йому українські землі. Навіть незважаючи на деякі наполегливі прохання І. Скоропадського та інших гетьманів, вирішення цього питання затягнулося до середини 50-х років» [39, с. 17–18].

Із XVIII ст. ярмарки в Україні мали загальнодержавне значення. Деякі з них утворювали так зване «ярмаркове коло»: 10 гуртових ярмарків відбувалися за чергою один за одним у 7 містах (Воздвиженський ярмарок: Кролевець, Курськ, Полтава, Єлисаветград, Харків, Суми, Ромни); у них брали участь ті самі купці. Деякі з них спеціалізувалися на продажу певних товарів (хміль: Житомир, Дубно, Рівне; вовна: Каховка, Бахмут, Павлоград; велика рогата худоба й коні: Кривий Ріг), хоча на переважній більшості ярмарків торгували різним товаром. У цей час спостерігалося зростання чисельності населення Слобожанщини, розвивалося землеробство, скотарство і промисли, посилювалися економічні зв'язки міст Лівобережної та Слобідської України. Тоді значно збільшилася кількість ярмарків і кожному місту та містечку забезпечувалися вигідні умови (податкові пільги, безпека, забудування) для проведення ярмаркових торгів. Упродовж другої половини XVII–XVIII ст. ярмарки мали переважно місцевий характер.

Розвиткові ярмарків також сприяла розбудова шляхів та транспортних засобів. Із налагодженням шляхів сполучення і розвитком економічних зав'язків між районами деякі ярмарки перетворилися на міжрегіональні. За даними А. Г. Слюсарського, на Слобожанщині у середині XVIII ст. було

понад 120 річних ярмарків [173, с. 353]. З іншого боку, ліквідація Гетьманщини та слобідських козацьких полків, а також закріпачення селянства об'єктивно гальмували соціально-економічний розвиток українських земель XVIII ст.

Велике господарське значення ярмарків полягало в тому, що вони були своєрідними артеріями у розподілі товарів у різних містах, містечках, великих та малих селах, хуторах. Їм належала значна роль у зовнішній торгівлі. На них зосереджувалися товари, що вивозилися через сухопутні митниці та азовські й балтійські порти. Говорячи про велике значення ярмарків у господарському житті XVIII ст., слід зазначити, що їхнє існування було зумовлене цілою низкою причин, пов'язаних зі станом тогочасної економіки. Серед цих причин можна назвати такі: облаштовані шляхи сполучення, повільність товарообігу, слабкість постійної торгівлі та відсутність широкого кредитування.

Поступово ярмарки виникають у всіх великих населених пунктах: містечках, містах, слободах. Економічний розвиток країни руйнував тимчасові перешкоди. Зокрема, на початку XVIII ст. у Харкові, Сумах, Охтирці й Ізюмі було по два щотижневі торги. Проводилися вони в установлені дні: в Харкові – по п'ятницях і понеділках, у Чугуєві – по неділях і п'ятницях, у Глушці – по четвергах (в сотенних містечках торги проходили раз на тиждень). На слобідські ярмарки і торги торговці везли сукно, шовкове вбрання, вироби з вовни, хустки, панчохи, крім того, – книжки, срібні, олов'яні, мідні, кришталеві та інші вироби, а також леміші, серпи, сокири, коси та дзвони. Торгові люди зі Слобожанщини постачали хліб та інші сільськогосподарські продукти. Великим попитом

користувалися килими, виготовлені харківськими ткалями, слобожанські тютюн і горілка.

Центральне місце у торгівлі не лише Слобожанщини, але й усього Лівобережжя посідав Харків [11, с. 80]. Це було головне місто, яке розташовувалося на шляху з Москви до Кариславщини (нині – Дніпропетровщина) і Криму. Реалізовувалася товарна продукція на щотижневих торжках та ярмарках (великих, середніх та малих). Великі ярмарки у Харкові проходили чотири рази на рік: зимова – Хрещенська (20 днів), весняна – Троїцька (15 днів), літня – Успенська (20 днів) та осіння – Покровська (20 днів). Зазвичай у Харкові проходили великі ярмарки. Саме до Харкова сходилися головні торговельні шляхи. Слід зазначити, що одним із чинників економічного зростання міста у XVIII ст. стало формування нової системи сполучень, яка задовольняла тодішні сільськогосподарські, ремісничі та торговельні потреби.

Сюди з Дону приганяли коней та привозили рибу, із Суздаля – різноманітні види полотна, з Москви та Петербурга – англійське сукно. У російські землі з Харкова вивозили збіжжя, сало, шкіри, кожухи, сукно, килими, мед, віск, овочі, тютюн та горілку. Із Західної Європи через прибалтійські порти, а потім через Москву і Суми надходили галантерейні вироби, голки, коси, зі східних та південних країн через Ростов-на-Дону – солодощі, прянощі. Важливим торговельним центром Слобожанщини, окрім Харкова, були також Суми, куди з Ростова та Таганрогу надходили риба й «східні» товари, із Суздалі та підмосковних міст – полотна, з Тули – залізні, мідні вироби, зброя, з Павловська – коні, з Волхова – хомути, з Бєлгорода – вовна, мило, панчохи. Вивозили ж із Сум збіжжя, худобу, вовну, сало. Тут же продавали англійське сукно, французькі, іспанські, польські,

португальські товари, які потрапляли з балтійських портів, балканські та турецькі вироби [11, с. 80–81].

Доставкою товарів на ярмарки часто займалися чумаки-фурщики, яких спеціально для цього наймали. Характерним було те, що після Харкова, Полтави або Ромен і деяких інших міст Лівобережжя та Слобожанщини вони їхали в південну частину України. Згідно з даними учених О. М. Гордуновського та О. І. Гуржія: «з Харкова на Південь і у зворотному напрямку кінними візниками доставлялася лише 1/6 частина товарів, а основна маса вантажів – воловими мажами. Харківські ярмарки «забезпечували роботою» багатьох візників і чумаків, які транспортували всіляку продукцію «своїми степовими і найближчими» шляхами на Дон, у Таганрог і Крим. У зв'язку з тим, що чумацький транспорт вважався найдешевшим, цей фактор відповідним чином впливав на зменшення цін товарів на ринках України. Ним можна було користуватися з квітня до жовтня включно, а тому саме тоді торговий люд продавав свій найдешевший крам» [36, с. 164].

Необхідно зазначити, що особливе місце посідала торгівля сіллю у Слобідській Україні у XVIII – на початку XIX ст. Торгівлею солі і її транспортуванням займалися чумаки, причому це було окремим видом чумацького промислу [18, с. 20]. Найбільшого розквіту чумацтво зазнало наприкінці XVIII – у першій половині XIX ст., адже саме в цей час активізувалося перевезення вантажів. Як повідомляють професори О. М. Гордуновський та О. І. Гуржій, «хоча точних даних про розміри перевезень товарів немає, але зрозуміло: коли збільшувався їхній експорт, то основну роль при транспортуванні відігравали чумаки, принаймні, до будівництва розгалуженої системи залізниць» [36, с. 164]. Це явище було

характерним не лише для Харківської губернії, але й для південних районів Київської, Подільської, а також північних повітів Херсонщини та деяких районів Катеринославщини [36, с. 164].

На відміну від першої половини XVIII ст., у другій половині XVIII ст. та на початку XIX ст. у Слобожанщині чумаки для перевезення солі та в'яленої риби, поряд з використанням татарських шляхів та сакм, прокладали свої маршрути і місцевими дорогами. А саме – для доставки солі у магазини повітових містечок. Як зазначає в одній зі своїх статтей професор О. І. Гуржій: «У Слобідській Україні осередками промислу [чумацтва] стали слободи Мурафа, Котельва та Боромля» [39, с. 26], які були розташовані пообіч Муравського шляху.

Сіль перевозили на «фурах». За транспортування солі через мости у регіоні слід було здійснювати оплату. Плату знімали за пуд солі, а не за кількість возів (табл. 10).

Таблиця 10

«Які магазини казенної солі, на скількох фурах і за якою ціною вони за провезення з пуда зняті» [44, а. 2]

Ціна за провезення одного пуду солі	**Кількість фур**	**Скільки солі було на них**
У Харківському повіті – 25 коп.	254	18 885
У Сумському – 28 коп.	16	1 175
У Чугуївському – по 25 коп.	240	17 655
Разом	**510**	**37 715**

Тобто ціна за перевезення солі могла відрізнятися – залежно від повіту, оскільки розмір оплати встановлювався місцевими органами влади.

Оплата здійснювалася після перетину мосту вантажем у повітовому містечку. Внаслідок цього пересування фур дорогами регіону було зумовлено ціною за переїзд через мости.

Взагалі, чумацький транспорт (фури, мажі) був одним із дешевих, зручних і простих у застосуванні. І він протягом тривалого часу задовольняв потреби населення в перевезеннях, до появи більш досконалих видів транспорту. Спад вантажних перевезень у загальноукраїнському вантажообороті, які здійснювали чумаки, пов'язують із розвитком річкового судноплавства у 40–50 рр. XIX ст. та будівництвом залізниць [36, с. 166].

Шляхи також відігравали важливу роль у транзитній торгівлі. Ці дороги мали загальнодержавне значення та статус «головних трактів», або «великих трактів». Російські вироби везли до Одеси в порт, а також до Європи – через Радивилів Існувало декілька шляхів, два з яких йшли через Наддніпрянщину, а інший – територією Слобідської України. Це була дорога, яка йшла з Москви до Орла, через Курськ, Харків, Полтаву, Кременчук до Одеси. [35, с. 16]. Цей шлях почали прокладати лише наприкінці XVIII – на початку XIX ст., коли стала зростати роль м. Одеса в міжнародній торгівлі.

Саме розвиток торговельних відносин на Слобожанщині стимулював формування мережі транспортних комунікацій. Саме дороги губернського значення сполучали міста, в яких відбувалися найбільші ярмарки у регіоні. Крім того, шляхи степовиків використовували для постачання солі із Криму та Приазов'я.

Отже, у XVIII ст. на території Слобідської України сформувалася багаторівнева система транспортних комунікацій. Активне розгортання торгівлі та перетворення міста Харкова на один із найбільших торговельних

центрів не лише Слобожанщини, але й всієї України, сприяло інтенсивному розвитку шляхів сполучення. Крім того, поштові дороги були невід'ємною частиною суходільних комунікацій на території Слобідської України у XVIII ст., хоча вони і не входили у підпорядкування державних органів із будівництва доріг. На відміну від звичайних доріг, на поштових трактах здійснювалося обслуговування подорожніх, а саме – існували поштові станції та функціонувала система видачі подорожніх документів (подорожня грамота та квиток).

Висновки до Розділу 3

1. Процес становлення дорожньої мережі Слобідської України завершується у другій половині XVIII ст. Завдяки низці чинників – таких, як ландшафтні особливості краю, торгівля, сільське господарство, було сформовано багаторівневу структуру суходільних дорожніх комунікацій Слобідського краю. Системна розбудова дорожніх комунікацій у країнах Західної Європи розпочалася у XVIII ст. – вона пов'язана з появою перших технологій будівництва дорожнього полотна за допомогою каменю. Прогресивні на той час методи укладання дорожнього одягу були запропоновані у Франції та Англії, метод пакеляжу та метод МакАдама, відповідно. З'являлися спеціальні органи з дорожнього будівництва. На той час у Російській імперії був поширеним фашинний метод укладання доріг, хоча були й спроби будівництва дороги із каменю. Спеціальні державні органи, які опікувалися дорожніми комунікаціями, почали функціонувати у другій половині XVIII ст., але утримання та ремонт доріг були покладені на місцеве населення, що не сприяло розвитку нових технологій у прокладанні дорожнього полотна у Російській імперії взагалі та у Слобідській Україні зокрема.

2. У другій половині XVIII ст. було вжито перших заходів з облаштування доріг на території Слобідської України. Будівництво, утримання та ремонт мостів і мостових переправ були основними заходами з покращення пересування шляхами. Лише наприкінці XVIII ст. було встановлено стандарти щодо ширини доріг та рекомендовано будувати мости з каменю. Крім того, згідно з архівними даними, встановлювали верстові стовпи та шлагбауми. Всі заходи з організації дорожнього руху було перекладено на місцеву владу. Фашинні шляхи сполучення і дерев'яні

мости мали відносно незначний термін експлуатації, тому потребували постійного ремонту.

3. Суходільні дорожні комунікації на території Слобожанщини у XVIII – на початку XIX ст. виконували насамперед господарські, поштові та торговельні функції. Саме поштові тракти були основними дорогами, якими здійснювався пасажиропотік. Обслуговування подорожніх здійснювалося на поштових станціях або на постоялих дворах. Також у цей час були запроваджені дорожні документи. Мережа доріг забезпечувала потреби ярмаркової торгівлі як місцевого, так і міжнародного значення. Це сприяло зростанню Харкова як центру міжнародної торгівлі. Крім того, місцеві польові дороги та переправи слугували для задоволення господарських потреб: сполучення населених пунктів і полів, перевезення сіна, врожаю, дрів тощо.

ВИСНОВКИ

У результаті проведеного дослідження на захист виносяться такі висновки.

Схарактеризувавши історіографію питання та джерельну базу дослідження, зроблено висновок про те, що вивчення історії суходільних дорожніх комунікацій на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст. на сьогодні залишається актуальним науковим завданням. У роботі запропоновано його вирішення за умови використання міждисциплінарного підходу, що дозволило проаналізувати як передумови появи дорожніх комунікацій на зазначеній території, так і особливості облаштування та функціонування транспортного сполучення Слобідського краю у XVIII – на початку XIX ст.

Під час залучення архівних матеріалів та використання історико-географічних методів було розкрито історичні умови появи дорожніх комунікацій Слобожанщини. Становленню і формуванню військових, торговельних та поштових шляхів сполучення у XVIII ст. сприяли насамперед природно-кліматичні та фізико-географічні особливості степової та лісостепової ландшафтних зон, у межах яких перебувала територія Слобідської України. Її особливості, а саме – рівнинний, але дещо неоднорідний (присутні горби, яри і балки) рельєф, густота річкової мережі, яка є незначною (головною водною артерією згаданого регіону є Сіверський Донець), впливали на формування суходільних дорожніх комунікацій. Протягом тривалого часу на цих просторах проходили сакми кочовиків, насамперед татарські. Основною характеристикою цих шляхів сполучень стало те, що вони проходили між водорозділами рік і зосереджувалися у степовій та лісостеповій зонах. Ці шляхи використовувалися не лише у

військових цілях, але й у торговельних. Роль татарських шляхів та сакм після освоєння Дикого Поля зменшилася, але вони не зникли. Наприкінці XVII – у першій половині XVIII ст. ними почали користуватися тепер уже нові поселенці, адже їхнє розташування було зручним та вигідним. Незважаючи на те, що шляхи степовиків були умовними (проходження ними змінювалося на сотні метрів і навіть кілька кілометрів), дороги осілого населення XVIII ст. були фіксованими.

Дослідження суходільних дорожніх комунікацій у Слобідській Україні засвідчило, що нову поселенську мережу переважно формували українські переселенці. Разом із заселенням краю, появою міст та сіл, почали з'являтися дороги, які забезпечували господарські, торговельні та інші потреби. Природно-географічні особливості краю виявилися важливим чинником у формуванні мережі доріг на території Слобідської України у XVIII ст. Не менш значну роль відіграли адміністративно-територіальні зміни, що відбувалися у Слобідсько-Українській губернії впродовж XVIII ст. Суходільні дорожні комунікації на теренах Слобідської України протягом XVIII ст. зазнали суттєвих змін. А саме – інтеграція шляхів степовиків у мережу доріг, утворену осілим населенням, стала основою новоутвореної системи дорожнього сполучення.

Завдяки методу картографічної ретроспекції встановлено, що наприкінці XVIII ст. у Слобідській Україні діяла багаторівнева мережа суходільного транспортного сполучення: дороги державного значення, губернські шляхи та польові сільські дороги. На відміну від країн Західної Європи, на території Слобожанщини фактично не використовувалися наукові підходи щодо будівництва доріг. Найпоширенішим методом укладання дорожнього полотна залишався фашинний. Натомість у

передових країнах того часу вже були розроблені метод пакеляжу та метод Дж. МакАдама, які стали класичними методами формування дорожнього полотна. Стримувальним чинником у розробці нових методів прокладання доріг на Слобожанщині було кріпацтво, адже будівництво, облаштування та утримання доріг цілковито залишалося повинністю селян.

Базуючись на архівних матеріалах, розкрито специфіку облаштування дорожніх комунікацій на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст. Це були перші спроби організації дорожнього руху на теренах Слобожанщини. Задля цього на шляхах були встановлено верстові стовпи, шлагбауми та визначено стандарти щодо ширини дорожнього полотна на дорогах державного та губернського значення. Основним методом будівництва доріг був фашинний. Використання деревини для облаштування дорожнього полотна було зумовлено обмеженими природними ресурсами, а саме – майже повною відсутністю кам'яних покладів. На території Слобідської України лише на початку XIX ст. під час ремонту наявних доріг та мостів почали застосовувати каміння як будівельний матеріал. Каміння привозили із родовищ, які були поблизу м. Кременчук на Полтавщині. Також проводилися не лише будівництво, але й ремонт мостових переправ, насамперед – у населених пунктах. Натомість наприкінці XVIII – на початку XIX ст. на території Слобожанщини заходи з облаштування вживалися лише на дорогах загальнодержавного значення.

Спираючись на джерела, схарактеризовано використання дорожнього сполучення Слобожанщини у XVIII – на початку XIX ст. Зокрема, дороги державного й губернського значення слугували для задоволення насамперед торговельних та поштових потреб. Польові шляхи здебільшого використовувалися у господарських цілях. Розвиток ярмаркової торгівлі

сприяв облаштуванню доріг та включенню Харкова до мережі доріг, які задовольняли потреби міжнародної торгівлі. Поштові дороги були найбільш облаштовані для перевезення пасажирів. На них було встановлено верстові стовпи, з'явилася мережа поштових станцій, де здійснювалося обслуговування подорожніх.

Проведене дослідження засвідчує, що мережа суходільних дорожніх комунікацій у XVIII – на початку XIX ст. на теренах Слобідської України формувалася під впливом багатьох чинників. І хоча методи розбудови дорожнього полотна не були науково обґрунтованими, за цей час сформувалася багаторівнева мережа доріг, яка сприяла задоволенню тодішніх потреб осілого населення і в подальшому стала основою сучасних транспортних комунікацій Слобожанщини.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. Академічний тлумачний словник української мови: в 11 томах / ред. колег. І. К. Білодід (голова) та ін. Київ : Наукова думка, 1970–1980. URL: http://sum.in.ua (дата звернення 05.08.2018).

2. Аксенов И. Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы. Москва : Наука, 1985. 176 с.

3. Альбовский Е. А. Валки, украинский город Московского государства : К 350-летию Валок. Харьков : СП Фолио, 1993. 56 с.

4. Атлас Российской Империи 1792 г. URL: http://kartolog.ru/2009/07/atlas-rossijskoj-imperii-1792-g (дата звернення 18.11.2018).

5. Бабков В. Ф. Развитие техники дорожного строительства. Москва: Транспорт, 1988. 272 с.

6. Багалій Д. І. Вибрані праці. У 6 т. / НАН України. Ін-т укр. археогр. та джерелознавства ім. М. С. Грушевського (Харк. філ.), Харк. гуманітір. ун-т «нар.укр.акад.» Харк. нац. ун-т ім. В. Н. Каразіна. Нац. б-ка України ім. В. І. Вернадського, Східний ін-т українознавства ім. Ковальських; [Упоряд. голов. ред. В. В. Кравченко; Редкол.: В. І. Астахова та ін.; Комент.: В. В.Склокін, В. П. Потоцький, О.М. Богдашина]. Харків : Вид-во НУА, 2007. Т.5. Історія колонізації Слобідської України, Частина 1. 576 с.

7. Багалій Д. І. Заселення Південної України (Запорожжя й Новоросійського краю) і перші початки їх культурного розвитку. Харків : Союз, 1920. 110 с.

8. Багалей Д. И. История города Харькова за 250 лет его существования (1655-1905). В 2 т. Харьков: Фолио, 2004. Т.1. 572 с.

9. Багалій Д. І. Історія Слобідської України. Харків : Основа, 1993. 256 с.

10. Байгузин Р. Н. Административные реформы в России : История и современность. Москва : РОССПЄН, 2006. 645 с.

11. Балабушевич Т. А. Торговельні зв'язки українських земель із Росією у другій половині XVIII ст. спроба узагальнення // Історико-географічні дослідження в Україні : зб. наук. пр. Київ : НАН України, 1988. С. 78–84.

12. Барбаро и Контаринио России : к истории итало-русских связей в XV в. / Вступит. ст., подгот. текста, пер. и коммент. Е. Ч. Скржинской. Ленинград : Наука, 1971. 275 с.

13. Беляев И. Д. О сторожевой, станичной и полевой службе на польской Украине Московского государства до царя Алексея Михайловича. Москва : Университетская тип., 1846. 86 с.

14. Бердышев С. Н. Популярный географический энциклопедический словарь. Москва : Рипол классик, 2002. 768 с.

15. Берлянт А. М. Карта – второй язык географии (Очерки о картографии). Москва : Просвещение, 1985. 192 с.

16. Блок М. Феодальное общество. Москва : Издательство им. Сабашниковых, 2003. 504 с.

17. Бойко В. П., Ефименко В. Н., Кадесников А. П. Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения (дороги и их строительство как средство хозяйственного и социокультурного развития общества и государства). Томск : Изд-во Том. гос. архит.-строит. ун-та, 2010. 136 с.

18. Боплан Г. Л. де. Опис України, кількох провінцій Королівства Польського, що тягнуться від кордонів Московії до границь Трансільванії ;

разом з їхніми звичаями, способом життя і ведення воєн / пер. з франц. : Український науковий інститут Гарвардського університету. Київ : Наукова думка, 1990. 256 с.

19. Борисов Н. С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. Москва : Молода гвардия, 2010. 440 с.

20. Брехуненко В. Б. Козаки на степовому кордоні Європи : Типологія козацьких спільнот XVI-першої половини XVII ст. Київ : Віпол, 2011. 503 с.

21. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. У 2 т. Москва : Пресс, 1988. Т. 2. Игры обмена. 672 с.

22. Бубенок О. Б. "... и города пойма Половецкие, Галин, Чешуев, Сугров..." // Східний світ. 2009. № 1. С. 26–39.

23. Бубенок О. Б. Мусульманське населення на теренах сучасної України: особливості формування етнічного складу // Східний світ. 2006. №1. С. 25–48.

24. Бучинский И. Е. Климат Украины : в прошлом, настоящем и будущем. Киев : Госсельхозиздат УССР, 1963. 308 с.

25. Вавричин М. Г., Дашкевич Я. Р., Кришталович У. Р. Україна на стародавніх картах сер. XVII–II-га половина XVIII ст. : атлас. Київ : ДНВП Картографія, 2009. 224 с.

26. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. Київ ; Ірпінь : ВТФ «Перун», 2009. 1736 с.

27. Верменич Я. В. Системологія історикої локалістики: пошук парадигмальних орієнтирів // Український історичний журнал. 2011. № 5. С. 110–130.

28. Воронин М. И., В. Е. Павлов Первые научные контракты русских, западноевропейских и американских ученых в области транспортной науки и техники (1800-1850) // Тр. XIII Междунар. конгр. по истории науки. Секция 11 История техники. Москва : Изд-во Ин-та истории естествознания и техники РАН, 1974. С. 178–181.

29. Воронина М. М., Павлов В. Е. Первые научные контакты русских и испанских учених в области дорожного строительного искуства (первая половина XIX века) // История науки и техники : проблемы и перспективы / под ред. А. И. Володарский. Москва : Изд-во Ин-та истории естествознания и техники РАН, 1995. С.61–62.

30. Герберштейн С. Записки о Московии / пер. с нем. А. И. Малеина и А. В. Назаренко. Москва : Изд-во МГУ, 1988. 430 с.

31. Герман И. Е. История русского межевания. Москва : Типо-литография В. Рихтер, 1914. 291 с.

32. Головачев Е. Об устройстве земских дорог и отношении их к железным путям для развития производительности России. Киев : Тип. И. и А. Давиденко, 1870. 210 с.

33. Голубинский А. А., Пахунов С. Н., Хитров Д. А., Черненко Д. А. Историк, ГИС и русские карты XVIII века. // Преподавание истории в школе. 2012. №8. С. 73–76.

34. Голубинский А. А., Хитров Д. А., Черненко Д. А. Итоговые материалы Генерального межевания: о возможностях обобщения и анализа // Вестник Московского университета. Сер. 8. История. 2011. № 3. С. 35–51.

35. Гончарук Т. Г. Транзит російських товарів через землі Наддніпрянської України в першій половині XIX ст. // Інтелігенція і влада. 2007. № 10. С. 11–18.

36. Гордуновський О. М., Гуржій О. І. Чумацький промисел в Україні : причини занепаду // Україна в Центрально-Східній Європі / Ред. кол.: В. Смолій (відп. ред.), В. Станіславський (заст. відп. ред.), Т. Чухліб (заст. відп. ред.), В. Кононенко (відп. секр.), В. Матях, Б. Черкас. НАН України. Інститут історії України; Український національний комітет з вивчення країн Центральної і Південно-Східної Європи. Київ : Інститут історії України, 2014. Вип. 2014. С. 162–182.

37. Греков Б. Д., Якубовский А. Ю. Золотая Орда : Очерки Улуса Джучи в период сложения и расцвета в XIII–XIV вв. Ленинград : Гос. соц.-экон. изд-во ЛО СССР, 1937. 201 с.

38. Гумилев Л. Н. Этногенез и биосфера Земли. Санкт-Петербург : Азбука ; Азбука-Аттикус, 2013. 672 с.

39. Гуржій О. І. Купецький стан на Лівобережній і Слобідській Україні в другій половині XVII – у XVIII ст.: проблеми становлення та розвитку // Український історичний журнал. 2004. № 3. С. 3–21.

40. Гуржій О. І. Чумацтво як всеукраїнське явище найму робочої сили (друга половина XVII – XVIII ст.) // Гуманітарний вісник. Серія : Історичні науки. 2014. Вип. 5. Частина І. С. 18–33.

41. Гурлянд И. Я. Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII века. Ярославль : Тип. Губернського Правления, 1900. 339 с.

42. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 1.

Спр. 2. Дело о строительстве и ремонте дорог, мостов и паромов в уездах Харьковской губернии, 23 июня 1797–11 марта 1798 г. 85 арк.

43. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 1.

Спр. 28 Дело о привозе, продаже и перевозки соли вольнопромышленниками, 1797. 57 арк.

44. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 1.

Спр. 28а Дело о привозе, продаже и перевозки соливольнопромышленниками, 1797. 57 арк.

45. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 1.

Спр. 37. Дело о строительстве и ремонте дорог, мостов и паромов в уездах Харьковской губернии, 1798. 31 арк.

46. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 2.

Спр. 43. Дело о строительстве и ремонте дорог, мостов и паромов в губернии, 1800. 13 арк.

47. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 2.

Спр. 75. Дело о ремонте дороги, проложенной через поместье надворного советника Владимира Тевяшова, 1800. 3 арк.

48. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 2.

Спр. 122. Рапорт начальника Чугуевской канцелярии о вывозе 50 возов хвороста для ремонта паромов в селе Печенеги, 1800. 2 арк.

49. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 2.

Спр. 173. Дело о возврате Замостянскому волостному голове Змиевского уезда Мижерицкого лесоматериалов, казенных поселян из Гомельчанского леса на строительство моста на реке Мже, 1800. 6 арк.

50. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 2.

Спр. 317. Дело о ремонте моста, находящегося на реке Ольшане в Острогожском уезде, 1800. 3 арк.

51. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 3.

Спр. 108. Дело о разборке шлагбаумов в г. Острогожске, 1801. 3 арк.

52. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 3.

Спр. 112. Дело об отказе капитаншей Бедрягиной оплачивать проезд, 1801. 2 арк.

53. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 4.

Спр. 2. Документы (рапорта, отчеты, ордер) о предоставлении сведений в С.–Петербургское казначейство о сборе подорожных поверстных денег в губернии, 1801. 36 арк.

54. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 4.

Спр. 12. Документы (рапорта, ордера, прошения) о выдаче чиновникам и помещикам проездных документов, 1801. 57 арк.

55. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 4.

Спр. 57. Документы (прошение, разрешение) о выдаче проездных документов до С.-Петербурга отставному генералу от кавалерии Дунину, 1801. 4 арк.

56. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 4.

Спр. 139. Документы (рапорта, представление смета) о строительстве мостов в губернии, 1800. 81 арк.

57. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 4.

Спр. 159. Документы (отношение, письмо) о доставлении в канцелярию Академии наук сведений о расстоянии от Харькова до двух столиц, 1801. 2 арк.

58. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 5.

Спр. 61. Об отмене шлагбаумов в городах и селениях Слободско-Украинской губернии, 1801. 2 арк.

59. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 6.

Спр. 10. Рапорта земских комиссаров и городничих о ремонте дорог, мостов и переправ в городах и уездах Слободско-Украинской губернии, 1801. 28 арк.

60. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 6.

Спр. 16. Рапорта и ведомости земских комиссаров и городничих о ремонте мостов и гатей в городах и уездах Слободско-Украинской губернии, 1801. Т. 1. 64 арк.

61. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 6.

Спр. 17. Рапорта и ведомости земских комиссаров и городничих о ремонте мостов и гатей в городах и уездах Слободско-Украинской губернии, 1802. Т. 2. 66 арк.

62. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 6.

Спр. 21. О правилах получения подорожных документов (указ, рапорта, предписания), 1801. 87 арк.

63. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 6.

Спр. 36. Дело об установке новых верстовых столбов в Слободско-Украинской губернии, 1801. 31 арк.

64. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 6.

Спр. 45. Документы (рапорта, ордера, переписка) о подготовке к визиту и посещение Слободско-Украинской губернии сенаторами Иваном Владимировичем Лопухиным и Юрием Александровичем Нелединскм, 1801. 27 арк.

65. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 6.

Спр. 46 Дело о закупке верстовых столбов для Слободско-Украинской губернии, 1802. 7 арк.

66. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 7.

Спр. 35. Документы (прошения, рапорты, предложения) о разграблении помещичьих имений, незаконном взымании платы за проезд через плотину с разных лиц и др., 1802. 82 арк.

67. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 7.

Спр. 37. Дело о продаже Богучанской городской думой четырех шлагбаумов спубличных торгов и возвращение полученых средств в городскую казну, 1803. 3 арк.

68. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 7.

Спр. 261. Рапорт о получении повеления императора о предоставлении С.-Петербургскому вольному экономическому обществу сведений для составления общероссийского описания земледелия и сельского хозяйства, 1802. 1 арк.

69. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 7.

Спр. 315. Дело о подготовке рабочей поездки губернатора по Змеевском, Изюмскому и Купянскому уездам, 1802. 87 арк.

70. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 8.

Спр. 9. Дело о ремонте мостов и переправ в уездах Слободско-Украинской губернии, 1802. 114 арк.

71. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 8.

Спр. 24. Документы (рапорта, ведомости, переписка) о хозяйственном состоянии почтовых станций в Слободско-Украинской губернии, 1802. 138 арк.

72. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 8.

Спр. 47. Документы (рапорта, списки, переписка) о работе почтовых станций Слободско-Украинской губернии, 1803. 98 арк.

73. Державний архів Харківської області.

Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора.

Оп. 8.

Спр. 72. Документы (рапорта, ведомости, переписка) о ремонте мостов и гатей в Слободско-Украинской губернии, 1802. 113 арк.

74. Дмитриченко М. Ф. Історія автомобільного транспорту в Україні. Київ : НТУ, 2011. 351 с.

75. Дороги России / под. ред. А. А. Надежко. Москва : КРУК, 1996. 408 с.

76. Дорожное дело / под. ред. Анохин А. И. Ленинград : ОГИЗ; Гострансиздат Ленинградское отделение, 1935. 910 с.

77. Дробижев В. З., Ковальченко И. Д., Муравьев А. В. Историческая география СССР : монография. Москва : Высшая школа, 1973. 319 с.

78. Дулов А.В. Географическая среда и история России конец XV–середина XIX в. : монография. Москва : Наука, 1983. 256 с.

79. Егоров В. Л. Историческая география Золотой Орды в XIII–XIV вв. Москва : Наука, 1985. 243 с.

80. Жалоба І. В. Інфраструктурна політика Австрійського уряду на північному сході монархії в останній четверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення). Чернівці : Книги-XXI, 2004. 520 с.

81. Жданович О. Карти та геоінформаційні системи в Інтернет // Історико-географічні дослідження в Україні. 2004. № 7. С. 136–145. URL: http://resource.history.org.ua/publ/geo_2004_7_136 (дата звернення 21.04.2019).

82. Загоровский В. П. Белгородская черта. Воронеж : Изд-во Воронежского ун-та, 1969. 304 с.

83. Загоровский В. П. Изюмская черта. Воронеж : Изд-во Воронежского ун-та, 1980. 239 с.

84. Замятин Д. Гуманитарная география : пространство, воображение и взаимодействие современных гуманитарных наук // Социологическое обозрение. 2010. Т. 9. №3. С. 26-50. URL : http://sociologica.hse.ru/2010-9-3/27369972.html (дата звернення: 10.10.2019).

85. Звагельський В. Б. Історична географія Лівобережної України доби Середньовіччя (в контексті досліджень «Слова о полку Ігоревім»). Київ ; Суми : Сумський держ. ун-т, 2010. 236 с.

86. Звагельський В. Б. Стародавні переправи Сіверського Дінця // Сумська старовина: Науковий журнал з історії та культури України. 2005. №15. С. 222-240. URL: http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/7773/1/SiverDonets.pdf (дата звернення: 18.09.2018).

87. Зуб Л. М., Карпова Г. О. Малі ріки України : характеристика, сучасний стан, збереження. URL: http://lib.znate.ru/docs/index-269033.html (дата звернення 15.08.2018).

88. Ибнеева Г. В. Имперская политика Екатерины II в зеркале венценосных путешествий. Москва : Памятники исторической мысли, 2009. 469 с.

89. Ибнеева Г. В. Путешествия Екатерины II : Опыт «освоения» императорского пространства. Казань : Казанский государственный університет им. В. И. Ульянова-Ленина, 2006. 254 с.

90. Інститут рукопису Національної бібліотеки України ім. В. І. Вернадського.

Ф. II.

Од. зб. 2890 Інструкція канцелярії вій[воєводського] правлєнія цілувальникам по зборі і охороні мосту через р. Псел поблизу міста Миронівця [Миропілля], 1734. 2 арк.

91. Историографические записки о странах лежащих меж морями Черным и Каспийским / пер. с франц. Санкт-Петербург, 1810. 40 с.

92. История развития средств связи на Харьковщине. В 2 т. / под ред. С. И. Татарчук, А. М. Кадурин. Харьков : Золотые страницы, 2003. Т. 2. Почта. 412 с.

93. Кеппелер А. Южный и восточный фронтир России в XVI–XVIII веках // AbImperio. 2003. № 1. С. 47–64.

94. Кісь Я. П. Татарські шляхи на Україні в XVI-XVII ст. // Жовтень. 1986. № 4. С. 136–138.

95. Книга Большому Чертежу / под. ред. К. Н. Сербиной. Москва; Ленинград : Изд-во АН СССР, 1950. 229 с.

96. Коніва Ю. Система шляхів сполучення як важливий чинник господарчого освоєння Слобідської України у XVIII ст. // Українознавчий альманах. 2014. Вип. 17. Київ: Київський національний університет імені Тараса Шевченка. С. 80–83.

97. Коніва Ю. В. Шляхи сполучення в Слобідської Україні XVIII ст.: проблеми історіографії // Харківський історіографічний збірник. 2015. Вип. 14. Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна. С. 159–165.

98. Коніва Ю. В. Формування та будівництво суходільних комунікацій Слобідської України у XVIII ст. // Вісник Національного технічного університету «ХПІ»: збірник наукових праць. 2015. Серія: Історія науки і техніки. № 63 (1172). Харків: НТУ «ХПІ». С. 45–48.

99. Коніва Ю. В. Історія формування мережі мостів та їх експлуатація у Слобідській Україні у XVIII ст. // Історія науки і біографістика: електронне наукове фахове видання. 2016. № 2. Київ : Національна академія аграрних наук; Національна наукова сільськогосподарська бібліотека URL : http://inb.dnsgb.com.ua/2016-2/10.pdf (дата звернення 15.03.2017).

100. Конива Ю. В. Сухопутные пути сообщения на территории Слободской Украины у XVIII в.: почтовые дороги // Res Historica. 2018. № 44. С. 97–108.

101. Косенко Л. О. Лицарський орден України. Факти. Міфи. Коментарі. Харків : Школа, 2007. 576 с.

102. Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). Москва : Дориздат, 1951. 332 с.

103. Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (послеоктябрьский период). Москва : Дориздат, 1957. 366 с.

104. Лазуренко В. М., Вовкотруб Ю. М. Каравани українського степу. Черкаси : Ваш дім, 2004. 92 с.

105. Леп'явко С. А. Великий кордон Європи як фактор становлення українського козацтва (XVI ст.). Запоріжжя : Тандем-У, 2001. 64 с. URL: http://www.cossackdom.com/book/bookkordon.html (дата звернення 17.03.2019).

106. Леп'явко С. А. Великі кордони українців // Гілея: науковий вісник. 2011. Вип. 52. Київ : ВІР УАН. С. 78–88. URL: http://gileya.org/index.php?ng=library&cont=long&id=69 (дата звернення 05.02.2016).

107. Лихорадова И. Н., Подольский В. П. История дорожного строительства на территории Воронежского края. Воронеж : Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 2006. 176 с.

108. Ломоносов М. В. О слоях земных и другие работы по геологии. Москва ; Ленинград : Госгеолиздат, 1949. 211 с.

109. Любавский М. К. Историческая география России в связи с колонизацией. Москва : Типо-Литография И. И. Любимова, 1909. 405 с.

110. Ляхницкий М. А. Лекции по курсу строительной механике, читанные инженером путей сообщения М. А. Ляхницким в 1893/94 году : для слушателей лекций. Санкт-Петербург : Литогр. Маркова, 1894. 160 с.

111. Макарчук С. А. Етнічна історія України. Київ : Знання, 2008. 471 с.

112. Маринич О. М., Шищенко П. Г. Фізична географія України. Київ : Т-во Знання; КОО, 2006. 511 с.

113. Маркова О. Є. Історична картографія / Енциклопедія історії України: Т. 3: Е-Й. Київ : Наукова думка, 2005. 672 с. URL: http://www.history.org.ua/?termin=Istorychna_kartografija (дата звернення 15.10.2018).

114. Мельник И. К. Зарождение и эволюция колесного транспорта и путей сообщения. Опыт реконструкции. Москва; Одесса: Печатный дом, 2007. 260 с.

115. Мемуари до історії Південної Русі. Вип. I : (XVI ст.) М. Литвин, Б. де Віженер, Л. Горецький, Е. Лясота / За ред. В. Антоновича ; пер. Т. С. Завгородньої. Дніпропетровськ : Січ, 2005. 219 с.

116. Мемуари до історії Південної Русі. Вип. II : (перша половина XVII ст.) Ф. Євланчевський, Я. Собеський, щоденники походів 1625 і 1628 рр., С. Оскольський, Г. Л. де Боплан, щоденник звільнення невільників, Б. Машкевич / за ред. В. Антоновича ; пер. І. С. Голуб. Дніпропетровськ : Січ, 2006. 439 с.

117. Милов Л. В. Исследование об «Экономических примечаниях» к Генеральному межеванию (К истории русского крестьянства и сельского хозяйства второй половины XVIII в.). Москва : Из-во Московского университета, 1965. 311 с.

118. Милов Л. В. История России XVIII–XIX веков. Москва : Єксмо, 2006. 784 с.

119. Міронова І. С. Поштові і поштово-телеграфні установи на півдні України в системі зв’язку російської держави (друга половина XVII – початок XX ст.). Миколаїв : Видавництво ЧДУ ім. Петра Могили, 2012. 564 с.

120. Міронова І. С. Розвиток військово-польової пошти в Україні (XVIII–XIX ст.) // Наукові праці Миколаївського державного гуманітарного університету ім. Петра Могили комплексу Києво-Могилянська академія. Сер.: Історичні науки. 2008. Вип. 70. С. 10 – 14.

121. Міронова І. С. Українська пошта в період правління Єлизавети Петрівни (1741–1761 рр.) // Історичний архів. 2010. Вип. 4. С. 59–64.

122. Міронова І. С. Формування поштових трактів на території України в другій половині XVII – першій половині XVIII ст. // Гілея : науковий вісник. Вип. 145 (№ 6). Ч. 1. Історичні науки. 2019. С. 107–111.

123. Мицик Ю. А., Плохій С. М., Стороженко І. С. Як козаки воювали: Історичні розповіді про запорізьких козаків. Дніпропетровськ : Промінь, 1990. 302 с.

124. Можейко И. Ю. Харков: пульс прошлого. Исторические очерки. Харьков : Изд-во САГА, 2012. 368 с.

125. Моравский Л. В. История автомобиля. Москва : ИНТРД, 1996. 235 с.

126. Морозов С. По суші воді і повітрі (шляхи сполучення). Київ : Держтехвидав, 1954. 60 с.

127. Неопиханов А. А. Русский транспорт и его планирование. У 2 т. Москва-Петроград: ГИЗ, 1924. Т.1. 576 с.

128. Николаев А. С., Житков С. М. Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов в России. Санкт-Петербург : Тип. И. Н. Кушнерев и Ко, 1900. 372 с.

129. Описи Харківського намісництва кінця XVIII ст. : Описово-статистичні джерела / АН УРСР, Археограф. комісія та ін.; упоряд. В. О. Пірко, О. І. Гуржій; Редкол. П. С. Сохань (відп. ред.) та ін. Київ : Наукова думка, 1991. 222 с.

130. Очерки русской культуры XVIII века. В 4 т. / под ред. Б. А. Рыбакова. Москва : Изд-во Московского университета, 1985. Т. 1. С. 257–286.

131. Пайпс Р. Россия при старом режиме. Москва : Независимая газета, 1993. 427 с.

132. Панфьорова М. А. Південно-Східна Україна наприкінці XVIII ст. – в першій половині XIX ст. Донецьк: Юго-Восток, 2004. 185 с.

133. Петрунь Ф. Нове про татарську старовину Бозько-Дністрянського степу // Східний Світ. 1929. № 6. С. 155–175.

134. Плетнева С. А. Кочевники Средневековья: поиски исторических закономерностей. Москва : Наука, 1982. 189 с.

135. Плетнева С. А. От кочевий к городам. Салтово-Маяцкая культура. Москва : Наука, 1967. 199 с.

136. Постников А. В., Мельникова Е. Б. Карты и сопутствующие им материалы XVIII–XIX вв. как источники для изучения изменения природной среды Центральной России // Использование старых карт в географических и исторических исследованиях / отв. ред. Л. А. Гольденберг. Москва : МФГО, 1980. С. 42–65.

137. Постников А. В. Методы изучения и использования старых географических карт // Взаимодействие общества и природы в процессе общественной эволюции / Отв. ред. В. А. Есаков, Э. Г. Истомина. Москва : МФГО, 1981. С. 49–69.

138. Постников А. В. Новые данные о российских картографических материалах XVIII – нач. XIX вв. во Франции // Вопросы истории естествознания и техники. 2005. № 3. URL : http://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/M.Asien/XVIII/17201740/Unkovskij/landkarta.html (дата звернення 16.09.2018).

139. Постников А. В. Развитие картографии и вопросы использования старых карт. Москва : Наука, 1985. 214 с.

140. Похлёбкин В. В. Татары и Русь: 360 лет отношений Руси с татарскими государствами в XIII–XIV вв., 1238–1598. (От битвы на р. Сить до покорения Сибири). Москва : Междунар. отношения, 2000. 192 с.

141. Проезжая по Московии (Россия XVI–XVII веков глазами дипломатов) / отв. ред. Н. М. Рогожин. Москва : Междунар. отношения, 1991. 368 с.

142. Путешествия русских послов XVI–XVII вв. Статейные списки / отв. ред. член-кор. АН СССР Д. С. Лихачев. Москва ; Ленинград : Изд-во АН СССР, 1954. 489 с.

143. Репина Л. П. Историческая наука на рубеже XX-XXI вв. : социальные теории и историографическая практика. Москва : Кругъ, 2011. 560 с.

144. Ресурсы поверхностных вод СССР: в 20 т. / под. ред. М. С. Каганера. Ленинград : Гидрометиз, 1967. Т. 6. Украина и Молдавия. Вып. 3. Басейн Северского Донца и реки Приазовья. 492 с.

145. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 192 Картографический отдел МГАМИД.

Оп. 1.

Спр. 3. Почтовая карта Российской империи, 1760. 1 л.

146. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 192 Картографический отдел МГАМИД.

Оп. 3.

Спр. 237. Карта Слободской губернии и прикосновенных к оной Белгородской и Воронежской губернии уездовъ, 1765. 1 л.

147. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 192 Картографический отдел МГАМИД.

Оп. 3.

Спр. 290. Генеральная карта части России разделенная на губернии и уезды с изображением почтовых и других главных дорог, сочинена и гравирована в 1799 году Его императорского величества Депо карт, 1 л.

148. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6307. Карта Харьковского наместничества, 1 л.

149. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6311. ГУП Ахтырского уезда, 1783–1784. 1 л.

150. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6315. ГУП Белопольского уезда, 1784. 1 л.

151. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6319. ГУП Богодуховского уезда, 1783–1784. 1 л.

152. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6323. ГУП Валковского уезда, 1783–1784. 1 л.

153. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6327. ГУП Волчанского уезда, 1783–1784. 1 л.

154. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6332. ГУП Изюмского уезда, 1784–1785. 1 л.

155. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6333. ГУП Золочевского уезда, 1784–1785. 1 л.

156. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6338. ГУП Змеевского уезда, 1784–1785. 1 л.

157. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6339. ГУП Изюмского уезда (часть 2-я), 1784–1785. 1 л.

158. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6340. ГУП Изюмского уезда (часть 3-я), 1784–1785. 1 л.

159. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6341. ГУП Изюмского уезда (часть 4-я), 1784–1785. 1 л.

160. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6346. ГУП Краснокутского уезда, 1783. 1 л.

161. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6351. ГУП Лебединского уезда, 1783–1784. 1 л.

162. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6357. ГУП Миропольского уезда, 1783. 1 л.

163. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6364. ГУП Недригайловского уезда, 1782–1783. 1 л.

164. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6368. ГУП Старобельского уезда, 1783. 1 л.

165. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6371. ГУП Сумского уезда (часть 1-я), 1783–1784. 1 л.

166. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6372. ГУП Сумского уезда (часть 2-я), 1783–1784. 1 л.

167. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6380. ГУП Харьковского уезда, 1783. 1 л.

168. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6390. ГУП Хотмыжского уезда, 1784. 1 л.

169. Российский государственный архив древних актов.

Ф. 1356 Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания.

Оп. 1.

Спр. 6395 ГУП Чугуевского уезда, 1784. 1 л.

170. Рущенко П. Т. Валки (краєзнавчий очерк). Харків : Прапор, 1965. 102 с.

171. Сінкевич І. Ю., Полтавець О.М. Історична карта: матеріали до курсу «історична географія» // Історичний архів. Наукові студії : збірник наукових праць. 2008. Вип. 2. Миколаїв: Вид-во МДГУ ім. Петра Могили, С. 180–187.

172. Скотар І. Ф. Валківська старовина : історико-краєзнавчий нарис. Харків : РВП Оригінал, 1993. 80 с.

173. Слюсарский А. Г. Социально-экономическое развитие Слобожанщины XVII–XVIII вв. Харьков : Харьковское книжное из-во, 1964. 460 с.

174. Сосса Р. І. Історія картографування території України. Київ : Либідь, 2007. 336 с.

175. Старинные тракты, или дороги в Южной России // Киевская старина. 1882. Т. III. С. 543–546.

176. Степанова Л. Г. Картографический метод и модельный подход при работе с писцовыми книгами XV–XVI вв. и материалами Генерального межевания XVIII в. // Актуальные проблемы аграрной истории Восточной Европы X – XXI вв. : источники и методы исследования : материалы XXXII сессии симпозиума по аграрной истории Восточной Европы. Рязань : Рязанский государственный университет, 2012. С. 79–88.

177. Стороженко І. Великий Кордон і українське козацтво кін. XV – сер. XVII ст. // Київська старовина. 2006. № 1. С. 31–45.

178. Сумгин М. И., Бастамов С. Л. Дорожная климатология. Москва; Ленинград : б.и., 1935. 148 с.

179. Сумцов М., Сумцов Д. Географія України. Харків : Всеукр. держ. вид-во, 1921. 140 с.

180. Сумцов М. Ф. Слобожане : історико-етнографічна розвідка. Харків : Союз, 1918. 240 с.

181. Тихомиров М. Н. Российское государство XV–XVII веков. Москва : Наука, 1973. 401 с.

182. Тихомиров М. Н. Россия в XVI столетии. Москва : Изд-во АН СССР, 1962. 583 с.

183. Толыбеков С. Е. Общественно-экономический строй казахов в XVII–XIX веках. Алма-Ата : Казахское государственное изд-во, 1959. 448 с.

184. Топографическое описание Харьковского наместничества с историческим предуведомлением о бывших в сей стране с древних времен переменах, взятыми к объяснению деяний и хронологии. Москва : Типография компании Типографической, 1788. 171 с. URL : http://imwerden.de/publ-2656.html (дата звернення 11.11.2017).

185. Україна очима іноземців: англомовні мемуари записки, щоденники XVII – першої половини XIX ст. / під ред. В. М. Калашникова. Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту, 2008. 311 с.

186. Федоров-Давыдов Г. А. Кочевники Восточной Европы под властью золотоордынских ханов. Археологические памятники. Москва : Изд.-во Московского ун-та, 1966. 274 с.

187. Фурман В. Н. Нариси з історії пошти на землях сучасної України. В 2 т. Одеса: ТЕС, 2013. Т. 1. : 1765–1900 рр. 160 с.

188. Хроника Быховца / предисл., коммент. и пер. Н. Н. Улащика ; отв. ред. М. Н. Тихомиров. Москва : Наука, 1966. 154 с.

189. Центральний державний історичний архів, м. Київ.

Ф. 51 Генеральна військова канцелярія

Оп. 3.

Спр. 7 Оприділення і указ канцелярії у полки про ремонт мостів, гребель та інших переправ від м. Києва до м. Ізюма для переїзду головної польової артилерії, 1735. арк. 1–5.

190. Центральний державний історичний архів, м. Київ.

Ф. 64 Сотенные канцелярии

Оп. 1.

Спр. 746. Дело о ремонте мостов и об установлении верстовых столбов на Украине, 1738. арк. 1–16.

191. Центральний державний історичний архів, м. Київ.

Ф. 763 Канцелярия Малороссийского генерал-губернаторства

Оп. 1.

Спр. 567. Рапорты и ведомости губернатора Слободско-Украинской губернии Норова о расширении почтовых трактов от Ахтырки до Москвы, о личном составе полков и гарнизонов о поставке и охране корабельного леса и др., 1778. арк. 9, 10 (зворот), 11, 13.

192. Центральний державний історичний архів, м. Київ.

Ф. 763 Канцелярия Малороссийского генерал-губернаторства.

Оп. 1.

Спр. 664. Переписка со II Малороссийской коллегией и Генеральным войсковым судом о присылке указов Екатерины II и Сената о деятельности почтового тракта от г. Глухова до г. Харькова, о присылке книги о порядке установления магдебургского права и др., 1780. 25 арк.

193. Центральний державний історичний архів, м. Київ.

Ф. 763 Канцелярия Малороссийского генерал-губернаторства.

Оп. 1.

Спр. 726. Дело об учреждении почтовых станций на Украине и строительстве почтовых дворов, 1781–1783. 111 арк.

194. Центральний державний історичний архів, м. Київ.

Ф. 1710 Слобідсько-Українська губернська канцелярія, м. Харків.

Оп. 2.

Спр. 306 Указы и промемории Слободско-Украинской губернской канцелярии, рапорты и ведомости провинциальных канцелярий о расстановке верстовых столбов, о состоянии дорог, и др., 1767. арк. 1–100.

195. Центральний державний історичний архів, м. Київ.

Ф. 1710 Слобідсько-Українська губернська канцелярія, м. Харків.

Оп. 1.

Спр. 1570. О состоянии дорог и мостов, 1777. арк. 1–21.

196. Центральний державний історичний архів, м. Київ.

Ф. 1710 Слобідсько-Українська губернська канцелярія, м. Харків.

Оп. 1.

Спр. 1616. Рапорты и ведомости провинциальных канцелярий, 1777. арк. 1–20.

197. Центральний державний історичний архів, м. Київ.

Ф. 1721 Охтирська полкова канцелярія, м. Охтирка Охтирського полку

Оп. 1.

Спр.150. Определение полковой канцелярии о ремонте моста на р. Ворскле, 1748. арк. 11, 95–97.

198. Шевальє П. Історія війни козаків проти Польщі : з розвідкою про їхнє походження, країну, звичаї, спосіб правління та релігію і другою

розвідкою про перекопських татар / пер. з франц. : А. З. Барабай, О. А. Бевзо. Київ : АН УРСР, 1960. 199 с.

199. Яворницкий Д. И. Вольности запорожских Козаков : историко-топографический очерк. Санкт-Петербург : Тип. И. Н. Скороходова, 1890. 385 с.

200. Яворницький Д. І. Історія запорізьких козаків. В 3 т. Львів: Світ, 1990. Т. 1. : Період 1471–1734. 317 с.

201. Яковенко Н. Нарис історії середньовічної та ранньомодерної України. Київ : Критика, 2005. 584 с.

202. Яковенко Н. Паралельний світ. Дослідження з історії уявлень та ідей в Україні XVI–XVII ст. Київ : Критика, 2002. 416 с.

203. Яцунский В. К. Историческая география : История её возникновения и развития в XIV–XVIII веках. Москва : Изд-во Академии Наук СССР, 1955. 330 с.

204. Carte des bourgs, paroisses et villages qui confinent avec les villes de la Grande Russie // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729 / par Jacob Ésénev, géodésiste. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550030801.r=Cartes%20manuscrites%20d%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=2746794;4 (дата звернення : 27.07.2018).

205. Carte du régiment d’Akhtyrka, nommé Akhtyrskoy-Polk, qui confine avec des villes de la Grande Russie // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729 / par Jacob Ésénev. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003153h.r=Cartes%20manuscrites% 20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=3626627;2 (дата звернення : 27.07.2018).

206. Carte du régiment d’Isum [Izioum] // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729 / par Jacob Ésénev URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003024b.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=1974258;4 (дата звернення : 27.07.2018).

207. Carte du régiment d’Ostrogojesk // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729 / par Jacob Esenev, géodésiste. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003018q.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=3261818;4 (дата звернення : 27.07.2018).

208. Carte du régiment de Souma nommé Soumskoy-Polk, qui confine avec la Grande Russie // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729 / par Jacob Ésénev, géodésiste. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1 b55003155d.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=3819761;2 (дата звернення : 27.07.2018).

209. Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/Search?ArianeWireIndex=index&p=1&lang=EN&q=Cartes+manuscrites+de+la+collection+Joseph+Nicolas+Delisle (дата звернення : 27.07.2018).

210. Frontière de Pologne et de Crimée dans l’Ukraine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550030015.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=2939928;4 (дата звернення : 27.07.2018).

211. Frontière d’Ukraine et de Pologne // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003162g.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=3991436;0 (дата звернення : 27.07.2018).

212. Gautier H. Traité de la construction des chemins: où il est parlé de ceux des Romains ,& de ceux des modernes, suivant qu’on les pratique en France; de leurs figures; de leurs matieres, & de leurs dispositions dans toute sorte de lieux. Paris : chez André Cailleau, quay des Augustine, près la ruë Pavée, à S. André, 1721. 375 p. URL : https://books.google.com.ua/books?id=0KUKtNZyjBkC&pg=PA67&dq=Gautier+H.+Trait%C3%A9+de+la+construction+des+chemins:+o%C3%B9+il+est+parl%C3%A9+de+ceux&hl=ru&sa=X&ved=0ahUKEwilwvT7q6DaAhWG1ywKHW5CC8QQ6AEILjAB#v=onepage&q=Gautier%20H.%20Trait%C3%A9%20de%20la%20construction%20des%20chemins%3A%20o%C3%B9%20il%20est%20parl%C3%A9%20de%20ceux&f=false (дата звернення : 27.07.2018).

213. Harley J. B. Deconstructing the map // Gartographica. 1989. № 2. P. 1–20. URL : http://quod.lib.umich.edu/p/passages/4761530.0003.008?rgn=main;view=fulltext (дата звернення : 27.03.2018).

214. Harley J. B. The New Nature of Maps: Essays in the History of Cartography. Baltimore ; London : The Johns Hopkins University Press, 2002. 593 p. URL: http://books.google.com.ua/books?id=dFWPuU2x0dkC&pg=PA336&lpg=PA336&dq=Harley++J.+B.+The+New+Nature+of+Maps:+Essays+in+the+History+of+Cartography&source=bl&ots=NDPcK0HNaQ&sig=GBlP6i8_bVnMjLc7iHY33VMBlsg&hl=ru&sa=X&ei=5VCrUZ2yG42Lswb07IHIBg&ved=0CGcQ6AEwCA (дата звернення : 19.06.2018).

215. Lattimore O. Studies in frontier history: Collected papers 1928–1958. New York, Toronto : Oxford University Press. 579 p.

216. McAdam J. L. Remarks on the Present System of Road Making: With Observations, Deduced from Practice and Experience, with a View to a Revision of the Existing Laws, and the Introduction of Improvement in the Method of Making, Repairing, and Preserving Roads, and Defending the Road Funds from Misapplication. London : Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown, 1821. 196 p. URL : https://books.google.com.ua/books?id=E27OaRP0HwwC&printsec=frontcover&dq=148.%09McAdam+J.+L.+Remarks+on+the+Present+System+of+Road+Making:&hl=ru&sa=X&ved=0ahUKEwjsma–8q6DaAhXJC5oKHT87AUsQ6AEIJjAA#v=onepage&q&f=false (дата звернення : 27.07.2018).

217. O'Flaherty C.A. Highways : 2 vol. London : Edward Arnold. 1986. Vol.1: Traffic planning and engineering. 629 p.

218. Partie de l'Ukraine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003172w/f1.zoom.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle.langE (дата звернення : 27.07.2018).

219. Partie de l'Ukraine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003167q.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=472105;2 (дата звернення : 27.07.2018).

220. Partie de l'Ukraine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003169m.r=Cartes%20manuscrites%20de

%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=1330478;4 (дата звернення : 27.07.2018).

221. Partie de l'Ukraine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550029949.r=Cartes%20manuscrites%20d%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=1416316;0 (дата звернення : 27.07.2018).

222. Partie de l'Ukraine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003172w.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=1437775;2 (дата звернення : 27.07.2018).

223. Partie de l'Ukraine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550031450.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=1523612;4 (дата звернення : 27.07.2018).

224. Partie du Severski Donetz vers Bakhmut // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729 / par les géodésistes Ivan Chichkov et Petre Loupandin. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550031522.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=3068684;4 (дата звернення : 27.07.2018).

225. Piaget J. The epistemology of interdisciplinary relationships. Interdisciplinarity. Problems of Teaching and Research in Universities. Paris : Organisation for Economic Co-operation and Development, 1972. 321 p.

226. Poroguisdu Dneprau-dessusde Kamenosaton 1724-1729 // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003129z/f1.zoom.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle (дата звернення : 27.07.2018).

227. Rivières de Don, Donets et partie de l'Ukraine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003020j.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=2703876;0 (дата звернення : 27.07.2018).

228. Territoire de Khotmysch // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729 / par le géodésiste Ivan Krouchtchov. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550029714.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=2060096;0 (дата звернення : 27.07.2018).

229. Territoire de Lébédian // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729 / par les géodésistes Karnié Borodavkin et Nikita Somorokov. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003048z.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=3133062;4 (дата звернення : 27.07.2018).

230. Territoire de Miropolé // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729 / par le géodésiste Boris Baturine. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003014x.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=3175981;2 (дата звернення : 27.07.2018).

231. Trésaguet P. Mémoire sur la construction et l’entretien des chemins en plaine et en montagne, dans Pierre Charles Lesage, Recueil de divers mémoires extraits de la Bibliothèque impériale des ponts et chaussées, à l’usage de MM. les ingénieurs // Lesage P. C. Recueil de divers mémoirs extraits de la Bibliothèque impériale des ponts et chaussées, à l’usage de MM. les ingénieurs. Paris : F. Didot, 1810. P. 125–132. URL : https://books.google.fr/books ?id=BIMOAAAAYAAJ&pg=PA128#v=onepage&q&f=false (дата звернення : 14.09.2018).

232. Trésaguet P. Construction et entretien des chemins de la généralité de Limoges (17 septembre 1775) // Annales des ponts et chaussées. Mémoires et documents relatifs à l’art des constructions et au service de l’ingénieur. Paris: Carilian-Goeury, 1831. P. 243–258. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148 /bpt6k408436j/f246.item.zoom (дата звернення : 20.05.2018).

233. Trésaguet P. Diverses pièces anciennes relatives à l’institution des cantonniers (par Trésaguet, Gauthey, Ducros) // Annales des ponts et chaussées. Mémoires et documents relatifs à l’art des constructions et au service de l’ingénieur. Paris: Carilian-Goeury, 1835. P. 394–403. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4084444/f394.item.zoom (дата звернення : 12.10.2018).

234. Turner F. The frontier in American history. New York : Henry Holt and Company, 1962. 375 p.

ДОДАТКИ

Додаток А
Список публікацій здобувача за темою дисертації
Статті у фахових виданнях України

1.Коніва Ю. Система шляхів сполучення як важливий чинник господарчого освоєння Слобідської України у XVIII ст. // Українознавчий альманах. 2014. Вип. 17. С. 80–83.

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

3.Коніва Ю. В. Формування та будівництво суходільних комунікацій Слобідської України у XVIII ст. // Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут» : Збірник наукових праць. Серія: Історія науки і техніки. 2015. № 63 (1172). С. 45–48.

4.Коніва Ю. В. Історія формування мережі мостів та їх експлуатація у Слобідській Україні у XVIII ст. // Історія науки і біографістика: електрон. наук. фахове вид. 2016. № 2. URL : http://inb.dnsgb.com.ua/2016-2/10.pdf (дата звернення: 15.02.2019).

5.Коніва Ю. В. Передумови появи дорожніх комунікацій на території Слобідської України та особливості їх функціонування у XVIII ст. // Історія науки і біографістика : електрон. наук. фахове вид. 2018. № 3. URL : http://inb.dnsgb.com.ua/2018-3/05.pdf (дата звернення:14.02.2019).

Статті в іноземних виданнях

6.Конива Ю. В.Сухопутные пути сообщения на территории Слободской Украины у XVIII в.: почтовые дороги // Res Historica. 2018. № 45. С. 121–129. URL : https://journals.umcs.pl/rh/article/view/7372/5172 (дата звернення:

29.11.2018). **(видання включено до міжнародної наукометричної бази Index Copernicus).**

Матеріали конференцій

7.Коніва Ю. Татарські шляхи та сакми на теренах України XIV–XVII століття // Матеріали XXVIII-ї міжнародної наукової конференції молодих учених / Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна. Харків. С. 51–52. URL : http://www.history.univer.kharkov.ua/book/Materialu_XXVIII_kraezn.pdf (Дата звернення 15.10.2018).

8.Коніва Ю. Татарські шляхи та сакми: їхнє значення в появі і розташуванні міст на території Східної України в XVII столітті // Каразінська читання (історичні науки): Тези доповідей 66-ї міжнародної наукової конференції / Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна. Харків, 2013. С. 229–231.

9.Коніва Ю. В. Шляхи сполучення на Слобожанщині в XVII столітті: природно-географічний аспект // Україна і світ: гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес : Тези доповідей Міжнародної науково-теоретичної конференції студентів та аспірантів / Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2014. С. 399–401. URL : http://library.kpi.kharkov.ua/Ukr_svit_material.pdf (Дата звернення : 28.04.2014).

10.Коніва Ю. В. Плани Генерального межування як джерело з вивчення шляхів сполучення на території Східної України // Дев'ятнадцята Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів, присвячена 95-річному ювілею Національної академії науки України : Мат. конф. / Національна академія наук України Центр

досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г. М. Доброва. Київ, 2014. С. 103–105.

11.Коніва Ю. Формування шляхів сполучення на теренах Східної України (XVII-XVIII ст.) : природно-географічні передумови // Каразінська читання (історичні науки) : Тези доповідей 67-ї міжнародної наукової конференції / Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна. Харків, 2014. С. 199–200.

12.Коніва Ю. Вплив системи шляхів сполучення на економічний розвиток м. Харкова у XVIII ст. // VII Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми соціально-економічного розвитку підприємств» : Мат. конф. / Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2014. С. 204–206.

13.Коніва Ю. В. Розвиток комунікацій у Європі у XVIII ст. // Україна і світ: гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес : тези допов. Міжнар. наук.-теор. студ. і аспір. : у 3-х ч. / Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2015. Ч. 3. С. 98–99.

14.Коніва Ю. В. Технічні аспекти у будівництві доріг на території Слобідської України XVIII – початку XIX ст. як складова історії культури // Двадцята Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки і техніки та спеціалістів за темою: «Наука України як фактор національної безпеки» : Мат. конф. / Національна академія наук України Центр досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г. М. Доброва. Київ, 2015. С. 85–87.

15.Коніва Ю. В. Облаштування доріг на теренах Слобідської України у XVIII ст. // Матеріали 14-ї Всеукраїнської наукової конференції «Актуальні

питання історії науки і техніки» / Центр пам’яткознавства НАН України і УТОПІК та ін. Київ; Львів, 2015. С. 203–205.

16.Коніва Ю. В. Шляхи сполучення та торгівля Слобідської України у XVIII ст. // VIII Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми соціально-економічного розвитку підприємств» : Мат. конф. / Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2015. С. 187–188.

17.Коніва Ю. В. Особливості функціонування мостів у Слобідській Україні наприкінці XVIII ст. // Двадцять перша Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів за темою: «Модернізація науково-технологічної політики України» : Мат. конф. / Національна академія наук України Центр досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г. М. Доброва. Київ, 2016. С. 83–86.

18.Коніва Ю. В. Особливості використання мостів у Слобідській Україні у XVIII ст. // Україна і світ: гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес : тези допов. Міжнар. наук.-теор. студ. і аспір. : у 3-х ч. / Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2016. Ч. 3. С. 79–80.

19.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 / Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна. Харків, 2016. С. 148–149.

20.Коніва Ю. В. Суходільні дорожні комунікації на теренах Слобідської України у XVIII ст.: сільськогосподарський аспект // Історія освіти, науки і техніки в України: матеріали XI Всеукр. конф. Молодих учених та спеціалістів, присвяч. 85-річчю Нац. акад. аграр. наук України, віковим

ювілеям появи Панфильської дослід. ст. ННЦ «Ін-т землеробства НААН», 150-річчю від дня народж. проф. С. Л. Франкфурта, «Міжнар. року зернобобових», оголошеному рішенням Генеральної Асамблеї ООН, 15-річчю створення Ін-ту історії аграр. науки, освіти та техніки ННСГБ НААН й 10-річчю виходу електрон. наук. фах. вид. – міжвід. темат. зб. «Історія науки і біографістика» / Національна академія аграрних наук України, Національна наукова сільськогосподарська бібліотека, Рада молодих вчених НААН. Київ, 2016. С. 135–137.

21.Коніва Ю. В. Поштові шляхи та подорожні документи Слобідської України XVIII ст. // Матеріали 15-ї Всеукраїнської наукової конференції «Актуальні питання історії науки і техніки» / Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК та ін. Київ, 2016. С. 127–130.

22.Коніва Ю. В. Роль суходільних дорожніх комунікацій в економіці Слобідської України у XVIII ст. // IX Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми соціально-економічного розвитку підприємств» : Мат. конф. / Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2016. С. 191–192.

23.Коніва Ю. В. Дорожні комунікації та землеробство на теренах Слобідської України у XVIII ст. // Професор С. Л. Франкфурт (1866-1954) – видатний вчений агробіолог, один із дієвих організаторів академічної науки в Україні (до 150-річчя від дня народження) : матеріали Міжнар. наук-практ. конф. / Національна академія аграрних наук України, Національна наукова сільськогосподарська бібліотека та ін. Київ, 2016. Ч. 2. С. 57–59.

24.Коніва Ю. В. Експлуатація дорожніх комунікацій на території Слобідської України у XVIII ст. // Україна і світ: гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес : Тези допов. Міжнар. наук.-теор. студ. і аспір. /

Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2017. С. 443–444.

25.Коніва Ю. В. Технології будівництва доріг у Європі у XVIII ст. // Двадцять друга Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів за темою: «Шляхи відродження науки України» : Мат. конф. / Національна академія наук України Центр досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г. М. Доброва. Київ, 2017. С. 84–86.

26.Коніва Ю.В. Шляхи степовиків на території Слобідської України у XVIII ст. // Історія освіти, науки і техніки в України: матеріали XII Міжнар. конф. молодих учених та спеціалістів, присвяч. 100-річчю від дня створення ННСГБ НААН. / Національна академія аграрних наук України, Національна наукова сільськогосподарська бібліотека та ін. Київ, 2017. С. 285–286.

27.Коніва Ю. В. Становлення мережі суходільних дорожніх комунікацій на території Слобідської України у другій половині XVIII ст. // Матеріали 16-ї Всеукраїнської наукової конференції «Актуальні питання історії науки і техніки» / Центр пам’яткознавства НАН України і УТОПІК та ін. Київ, 2017. С. 163–165.

28.Коніва Ю. В. Фінансові аспекти будівництва дорожніх комунікацій у Слобідській Україні у XVIII ст. // X Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми соціально-економічного розвитку підприємств» : Мат. конф. / Харківський технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2017. С. 139–141.

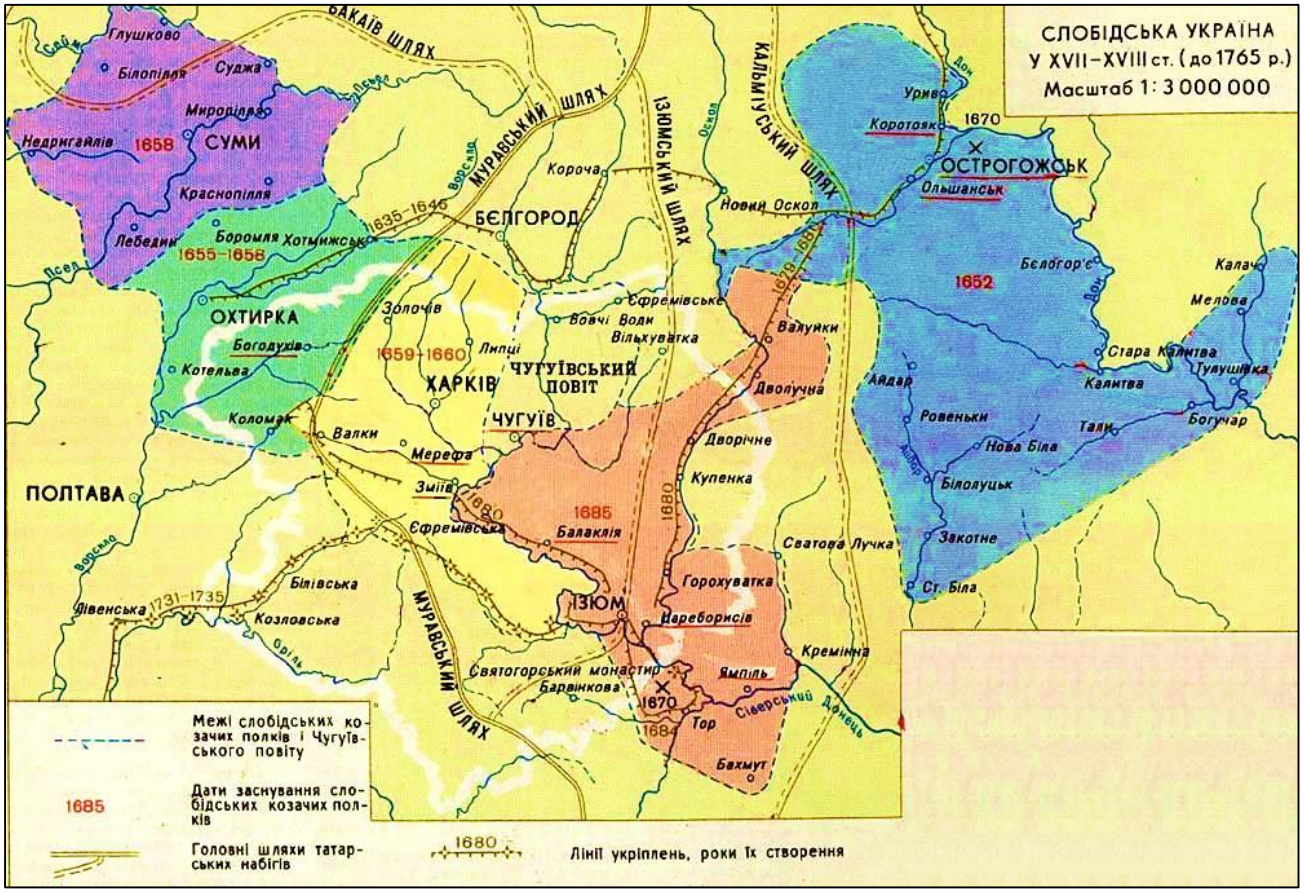
29. Коніва Юлія Особливості функціонування доріг у Слобідській Україні на початку XVIII ст. // Матеріали XXXIV-ї краєзнавчої конференції молодих

учених, присвяченої 50-річчю УТОПІК / Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна. Харків, 2017. С. 49–51.

30.Коніва Ю. В. Система комунікацій Слобожанщини наприкінці XVII – XVIII ст.: на межі двох цивілізацій // Україна і світ: гуманітарно-технічна еліта та соціальний прогрес : тези допов. Міжнар. наук.-теор. студ. і аспір. / Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2018. С. 11–13.

31.Коніва Ю. В. Джерела із історії суходільних дорожніх комунікцій на території Слобожанщини у XVIII ст. // Двадцять третя Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів за темою: «100-річчю Національної академії наук» : Мат. конф. / Національна академія наук України Центр досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г. М. Доброва. Київ, 2018. С. 89–91.

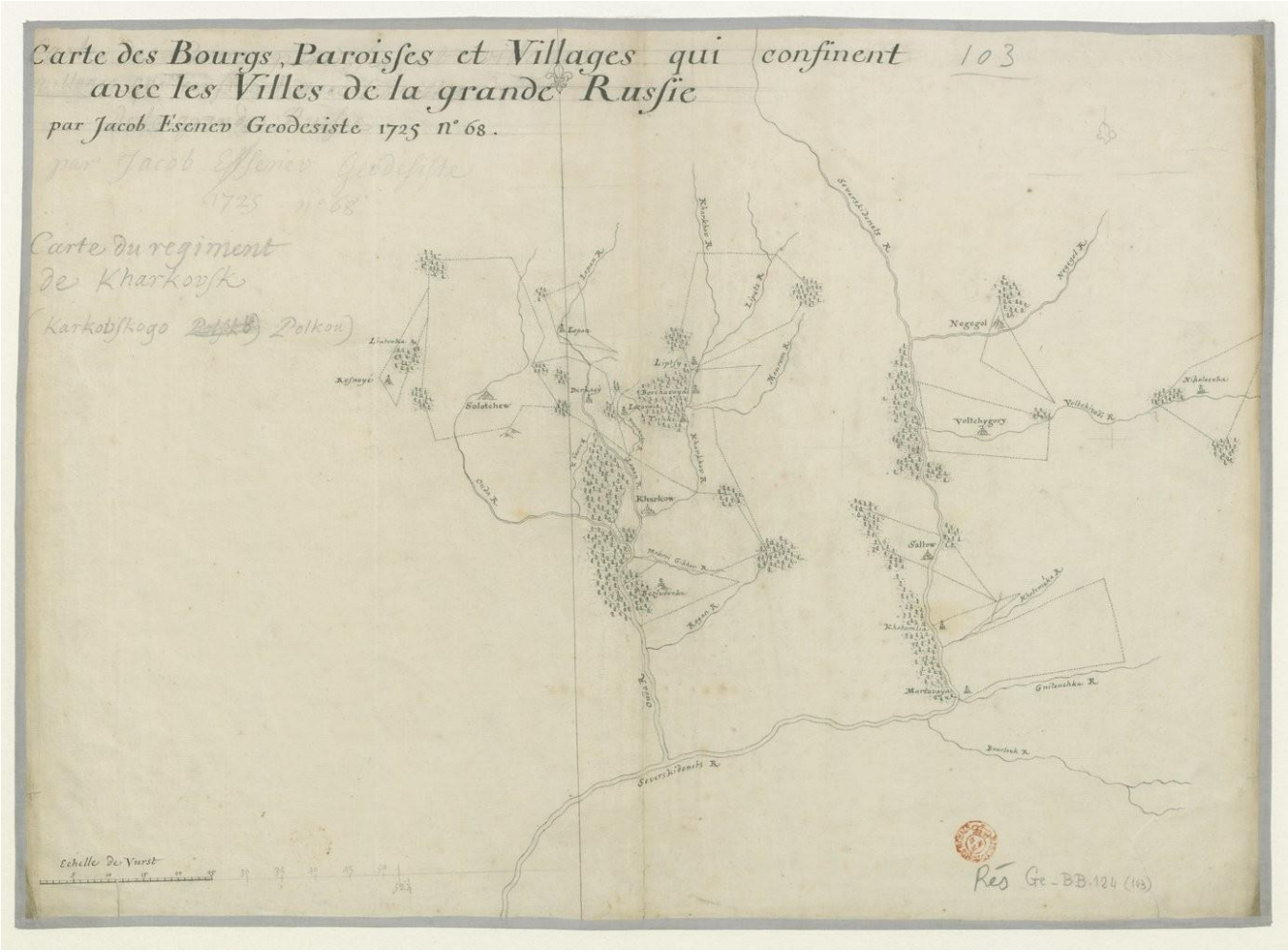
Додаток Б
Слобідська Україна у XVII-XVIII ст. (до 1765 р.)[1]



[1] Слобідська Україна у XVII–XVIII ст. (до 1785 р.) URL: http://planetguide.ru/academy/entry/664/ (дата звернення : 23.04.2018).

Додаток В

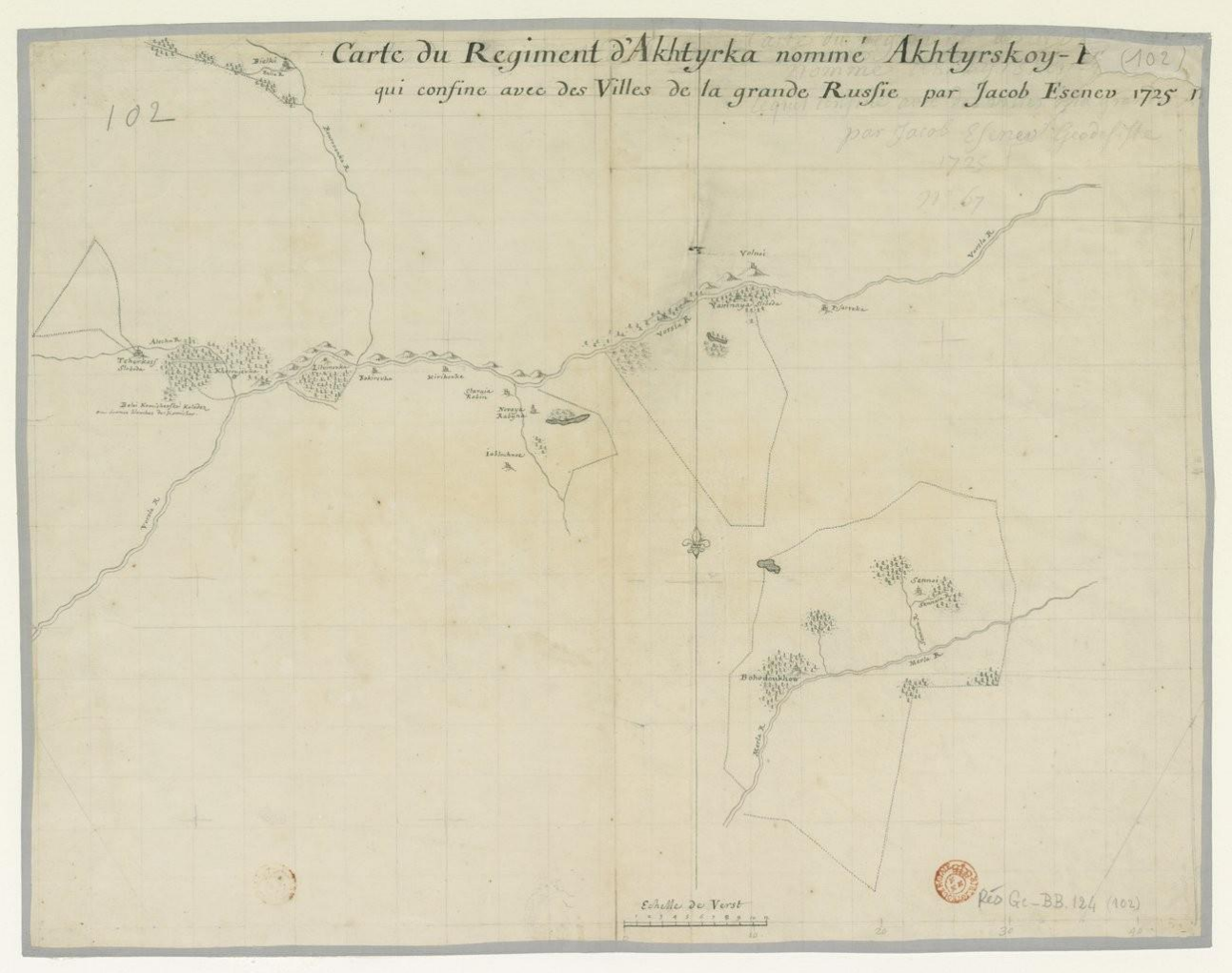
Карта сіл, парафій і сіл, що межують з містами Великої Росії[1]



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

[1] Carte des bourgs, paroisses et villages qui confinent avec les villes de la Grande Russie / par Jacob Ésénev, géodésiste // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550030801.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=2746794;4 (дата звернення : 27.07.2018).

Додаток Г
Карта Ахтирського полку[1]



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

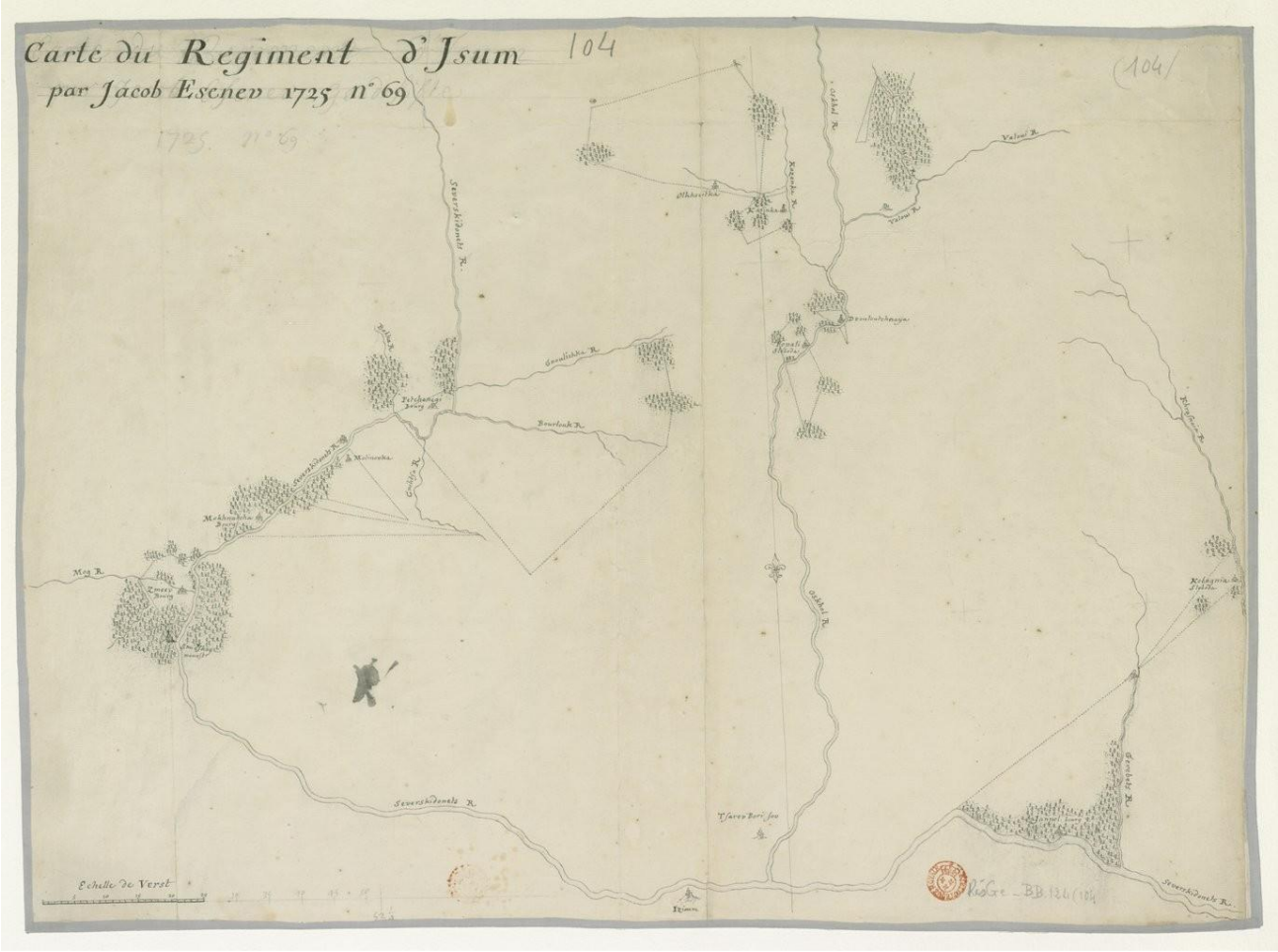
[1] Carte du régiment d'Akhtyrka, nommé Akhtyrskoy-Polk, qui confine avec des villes de la Grande Russie / par Jacob Ésénev // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003153h.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=3626627;2 (дата звернення : 27.07.2018).

Додаток Д
Карта Сумського полку[1]

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

[1] Carte du régiment de Souma nommé Soumskoy-Polk, qui confine avec la Grande Russie / par Jacob Ésénev, géodésiste // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003155d.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=3819761;2 (дата звернення : 27.07.2018).

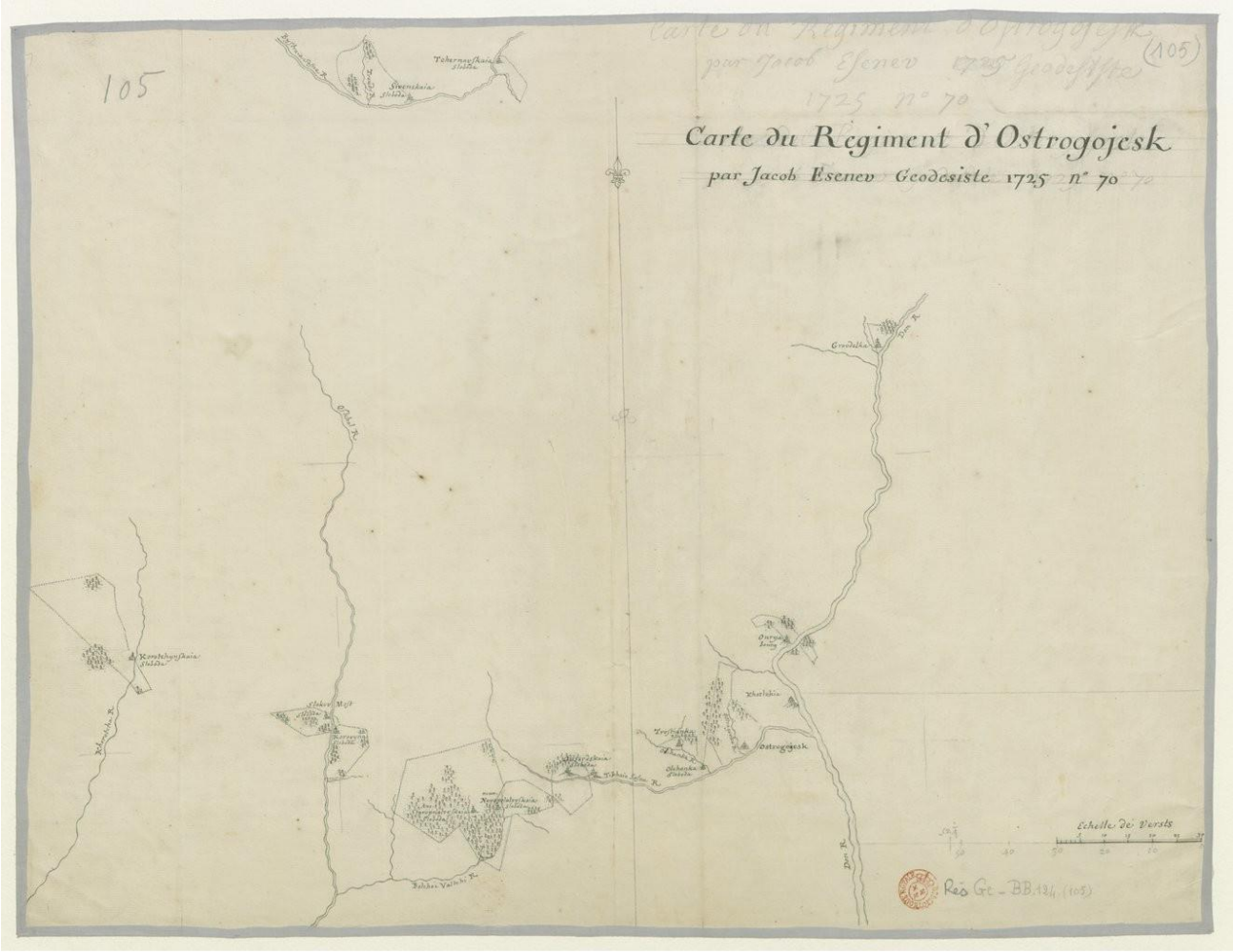
Додаток Е
Карта Ізюмського полку[1]



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

[1] Carte du régiment d'Isum [Izioum] / par Jacob Ésénev // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003024b.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=1974258;4 (дата звернення : 27.07.2018).

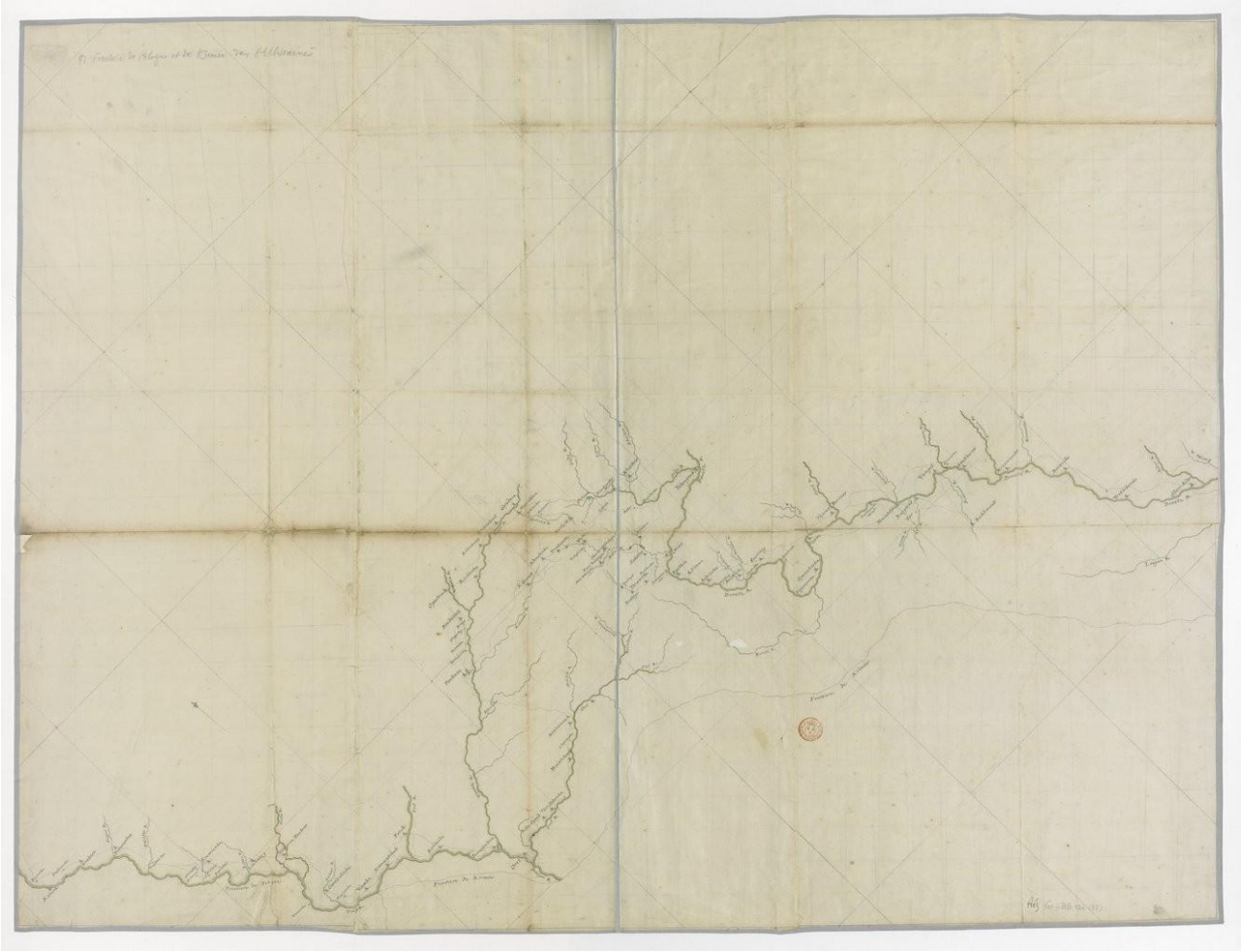
Додаток Ж
Карта Острогозького полку[1]



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

[1] Carte du régiment d'Ostrogojesk / par Jacob Esenev, géodésiste // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003018q.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=3261818;4 (дата звернення : 27.07.2018).

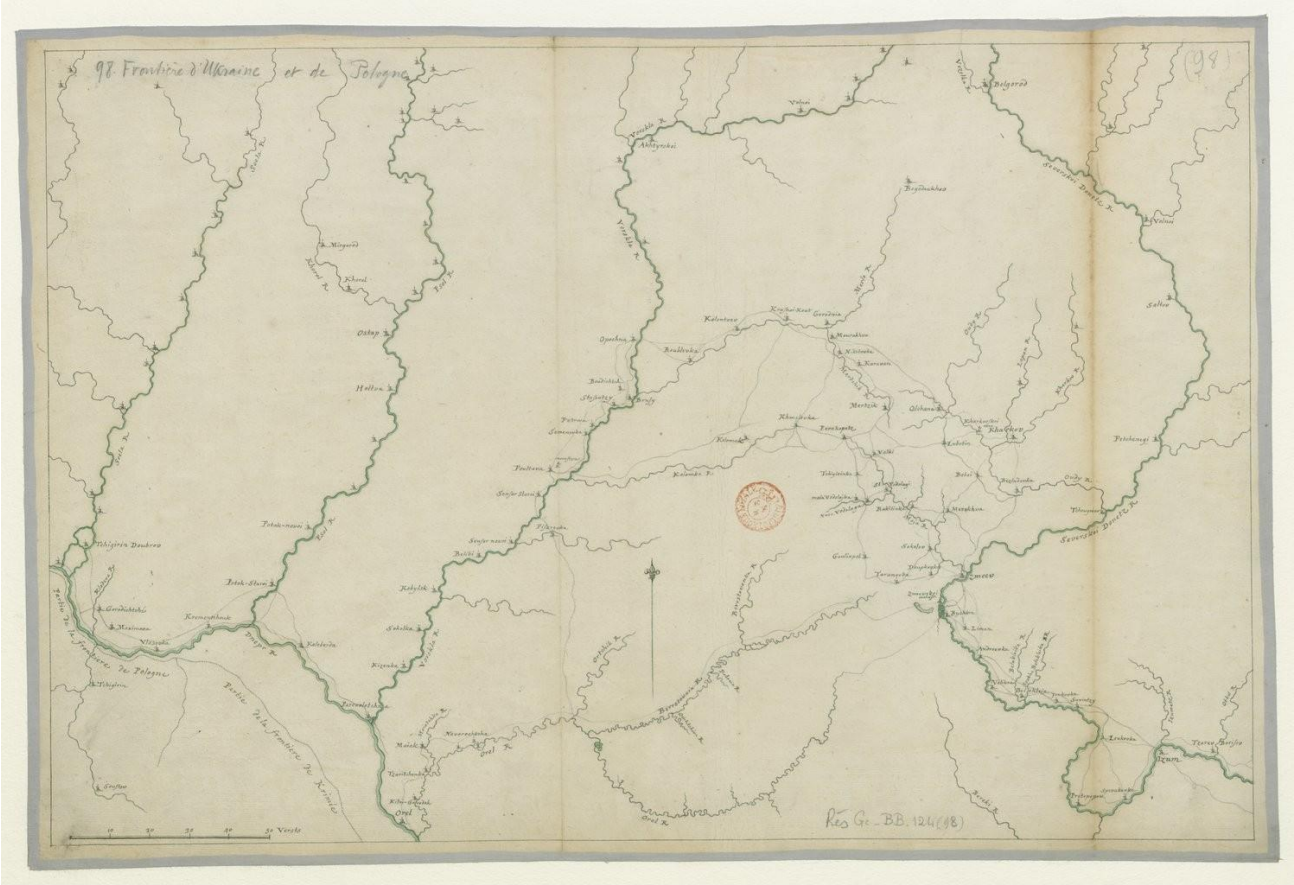
Додаток З
Карта Польщі та Криму в Україні[1]



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

[1] Frontière de Pologne et de Crimée dans l'Ukraine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550030015.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=2939928;4 (дата звернення : 27.07.2018).

Додаток И
Кордони України та Польщі[1]



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

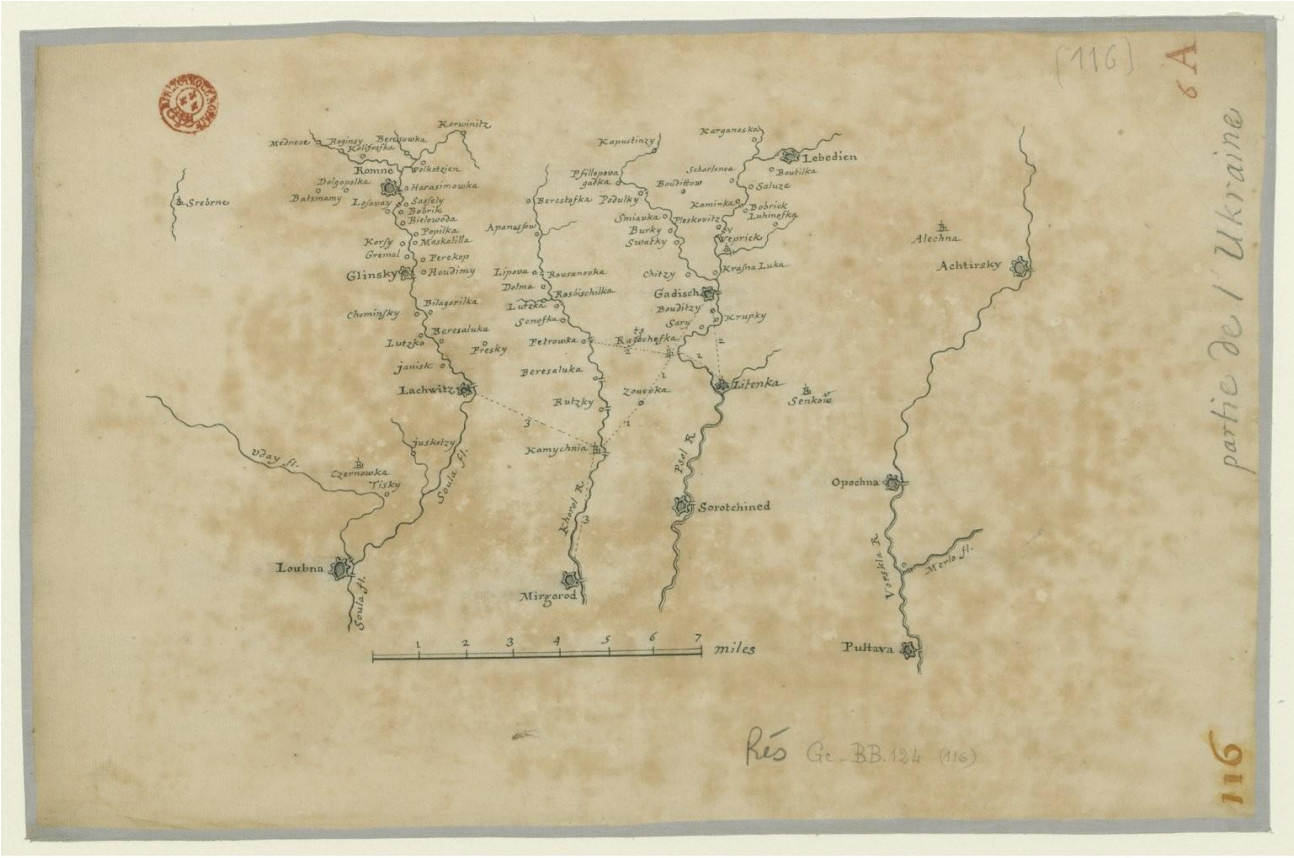
[1] Frontière d'Ukraine et de Pologne // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003162g.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=3991436;0 (дата звернення : 27.07.2018).

Додаток К
Частина України[1]

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

[1] Partie de l'Ukraine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003167q.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=472105;2 (дата звернення : 27.07.2018).

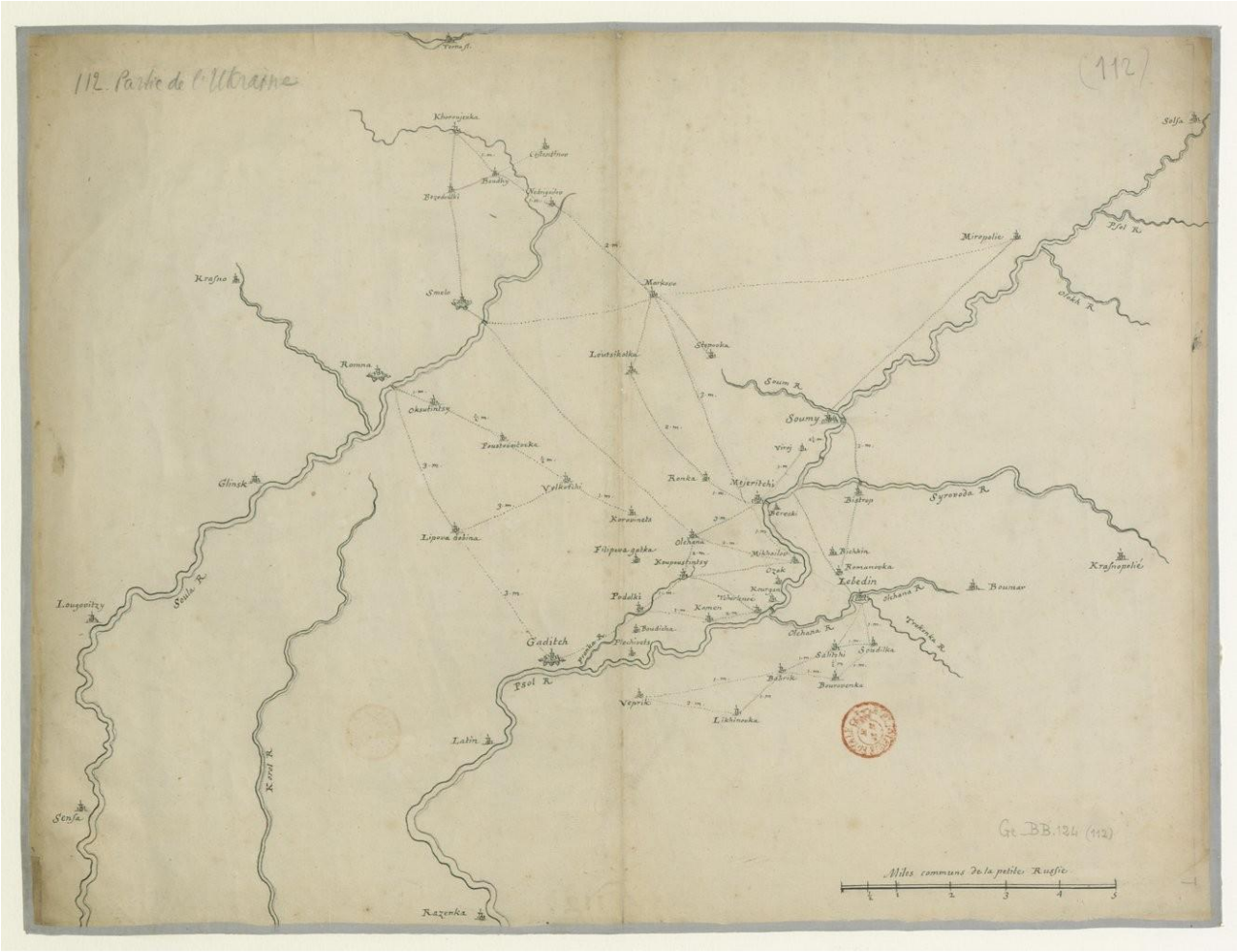
Додаток Л
Частина України[1]



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

[1] Partie de l'Ukraine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003169m.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=1330478;4 (дата звернення : 27.07.2018).

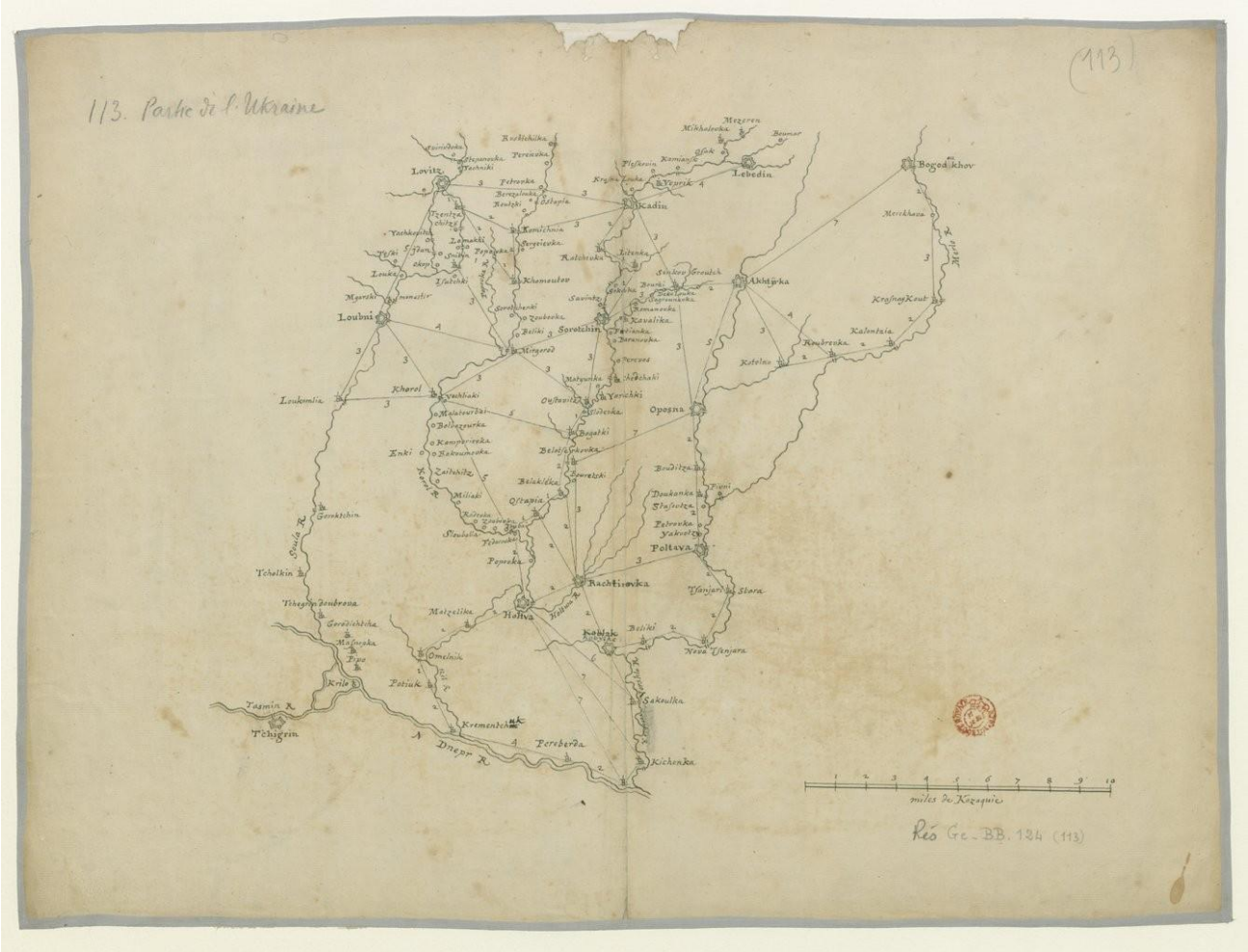
Додаток М
Частина України[1]



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

[1] Partie de l'Ukraine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003172w/f1.zoom.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle.langE (дата звернення : 27.07.2018).

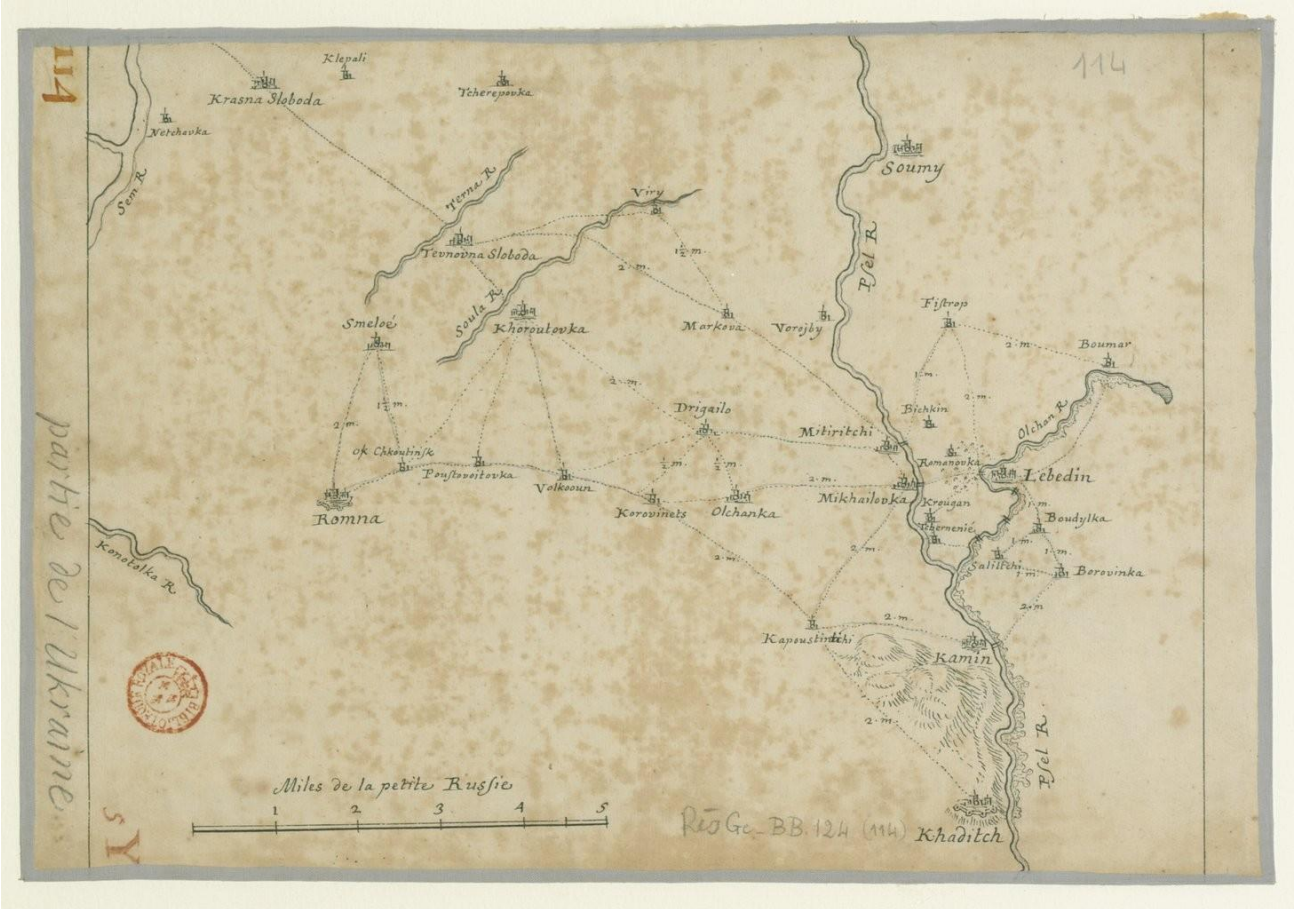
Додаток Н
Частина України[1]



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

[1] Partie de l'Ukraine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550029949.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=1416316;0 (дата звернення : 27.07.2018).

Додаток П
Частина України[1]



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

[1] Partie de l'Ukraine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550031450.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=1523612;4 (дата звернення : 27.07.2018).

Додаток Р
Частина Сіверського Дінця до Бахмуту[1]

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

[1] Partie du Severski Donetz vers Bakhmut / par les géodésistes Ivan Chichkov et Petre Loupandin // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550031522.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=3068684;4 (дата звернення : 27.07.2018).

Додаток С
Карта порогів Дніпра над Каменосатоном[1]

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

[1] Poroguis du Dnepr au-dessus de Kamenosaton 1724-1729 // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr /ark:/12148/btv1b55003129z/f1.zoom.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle (дата звернення : 27.07.2018).

Додаток Т
Річки Дон, Дінець і частини України[1]

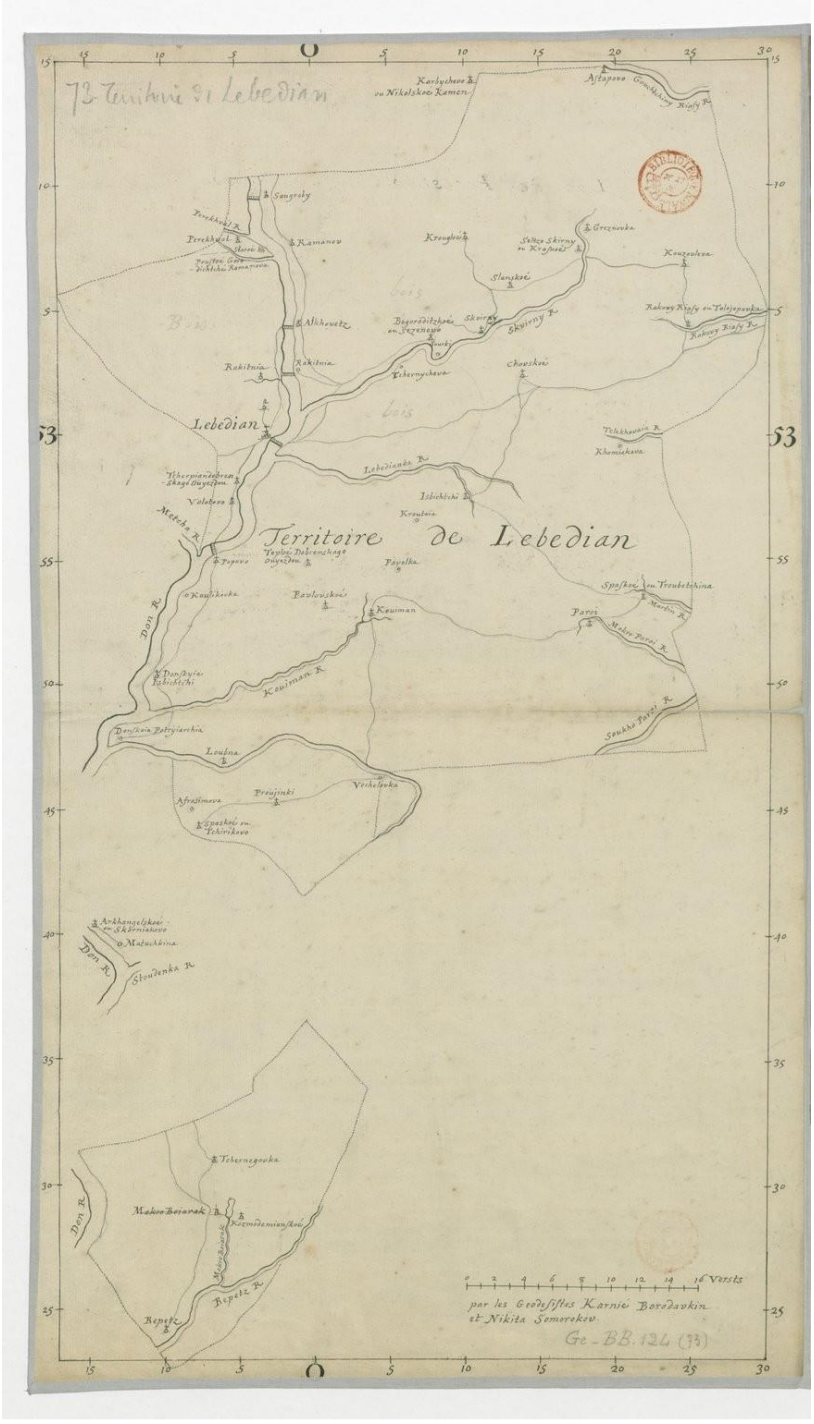
Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

[1] Rivières de Don, Donets et partie de l'Ukraine //Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003020j.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=2703876;0 (дата звернення : 27.07.2018).

Додаток У
Територія Хотмижська[1]

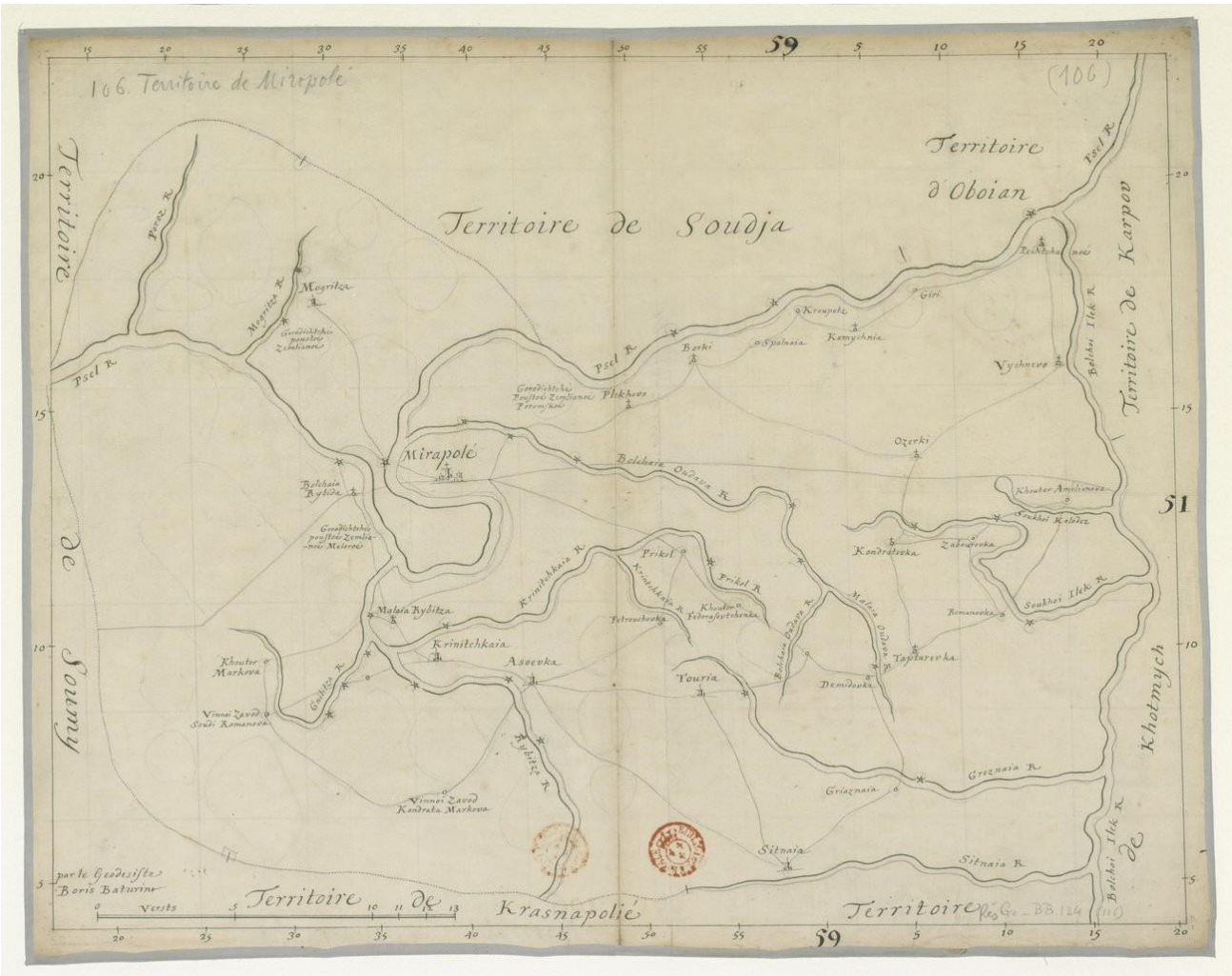
[1] Territoire de Khotmysch / par le géodésiste Ivan Krouchtchov // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550029714.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=2060096;0 (дата звернення : 27.07.2018).

Додаток Ф
Територія Лебедина[1]



[1] Territoire de Lébédian / par les géodésistes Karnié Borodavkin et Nikita Somorokov // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003048z.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=3133062;4 (дата звернення : 27.07.2018).

Додаток Х
Територія Миропілля[1]



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

[1] Territoire de Miropolé / par le géodésiste Boris Baturine // Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729. URL : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003014x.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle?rk=3175981;2 (дата звернення : 27.07.2018).

Додаток Ц

«Карта Слободско-Украинской губернии и прикосновенных к оной Белгородской и Воронежской губернии уездов и пр.», 1765 р.[1]

[1] РГАДА. Ф. 192. Картографический отдел МГАМИД. Оп. 3. Дело. 237 Карта Слободско-Украинской губернии и прикосновенных к оной Белгородской и Воронежской губернии уездов и пр., 1765. 1 л.

Додаток Ч

Схема розташування аркушів карти Богодухівського повіту Харківської губернії 1783 р.[1]

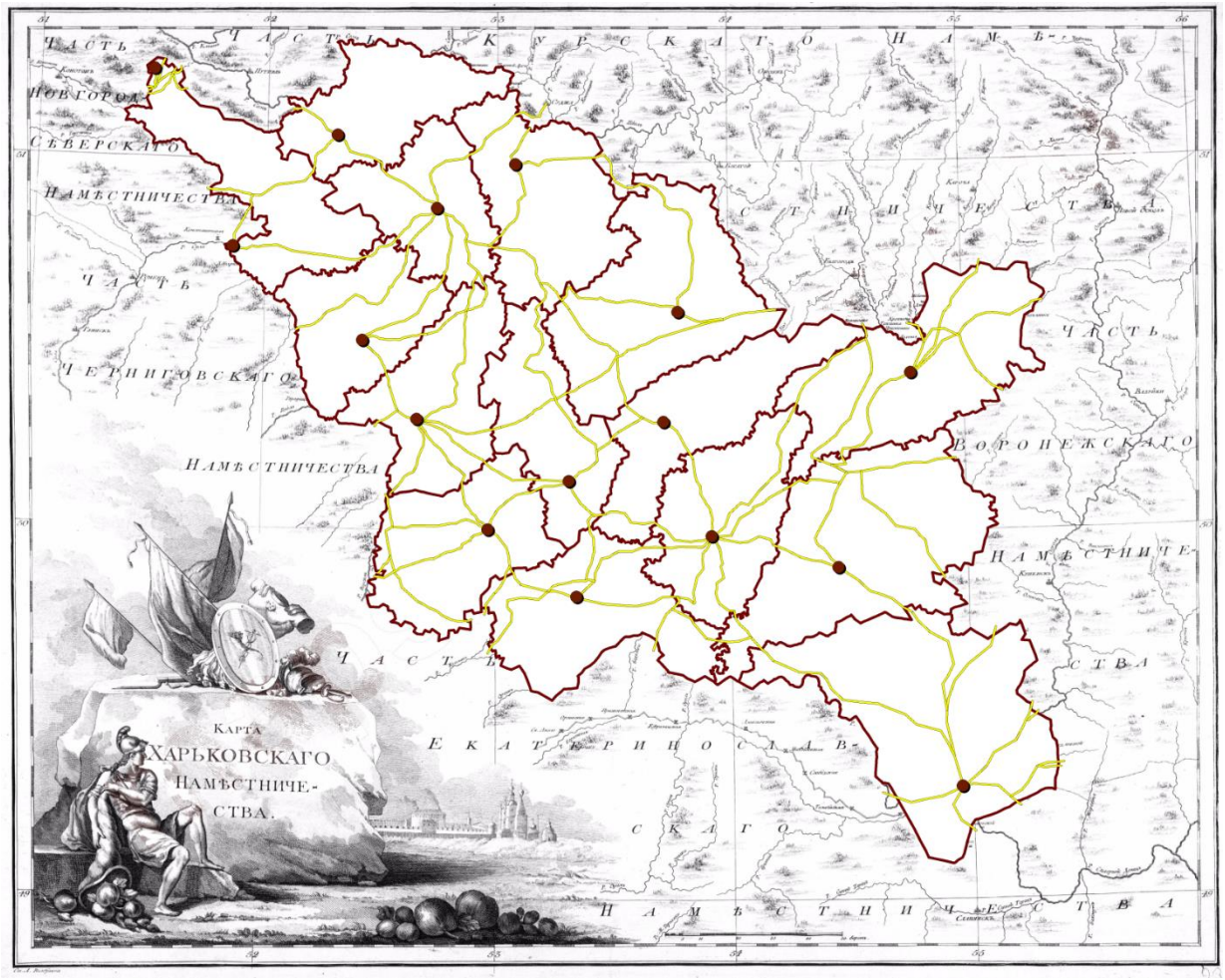
[1] Створено за: РГАДА. Ф. 1356. Губернские, уездные и городские планы, карты и атласы Генерального межевания. Оп. 1. Спр. 6319. ГУП Ахтырского уезда, 1783. 1 л.

Додаток Ш
Карта Харківського намісництва[1]

[1] Атлас Российской империи 1792 года: Карта Харьковского наместничества. URL : http://kartolog.ru/2009/07/atlas-rossijskoj-imperii-1792-g/ (дата звернення : 22.02.2015).

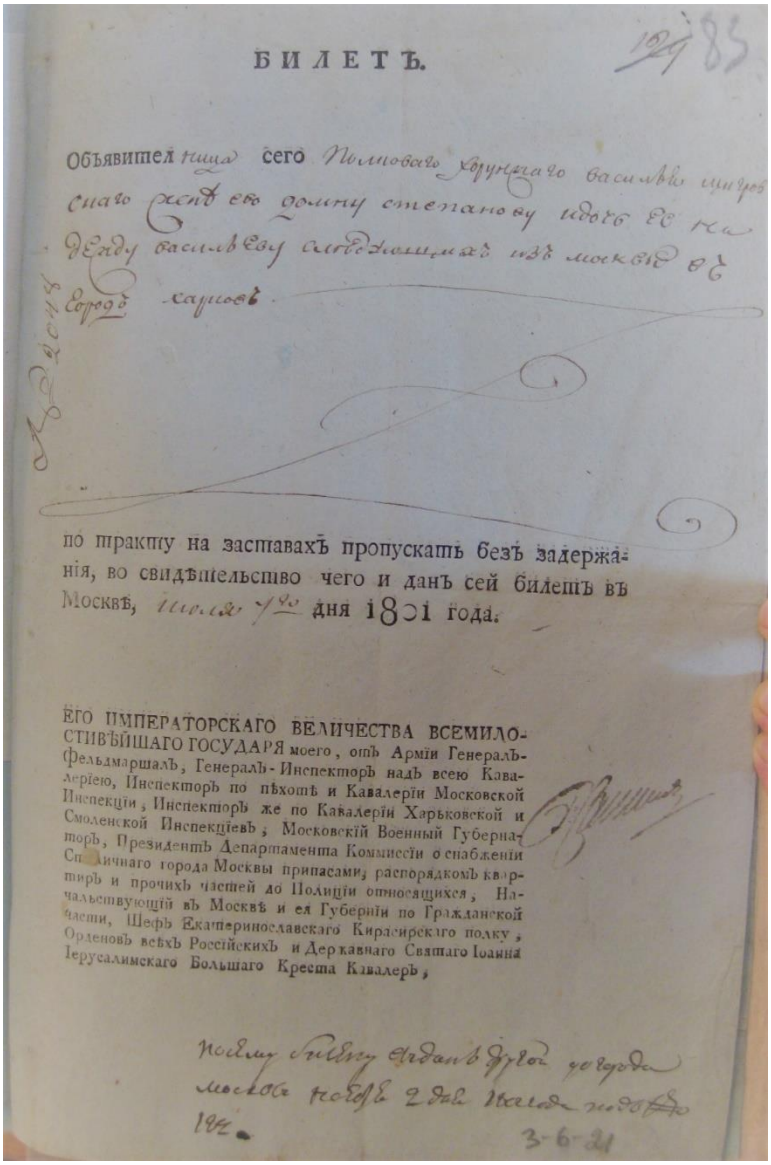
Додаток Щ

Шляхи сполучення на території Харківського намісництва наприкінці XVIII ст.



Створено автором на основі опрацювання карт фонду 1356. Губернські, повітові і міські плани, карти і атласи Генерального межування РДАДА та програми Mapinfo.

Додаток АА
Квиток[1]



БИЛЕТЪ.

Объявитель сего Полковой Корунной васильевъ ищучи свою жену ево домину степанову идучи ее ко Двяду васильеву слободскимъ изъ москвы въ Городъ Харковъ.

по тракту на заставахъ пропускать безъ задержанія, во свидѣтельство чего и данъ сей билетъ въ Москвѣ, Іюля 7го дня 1801 года.

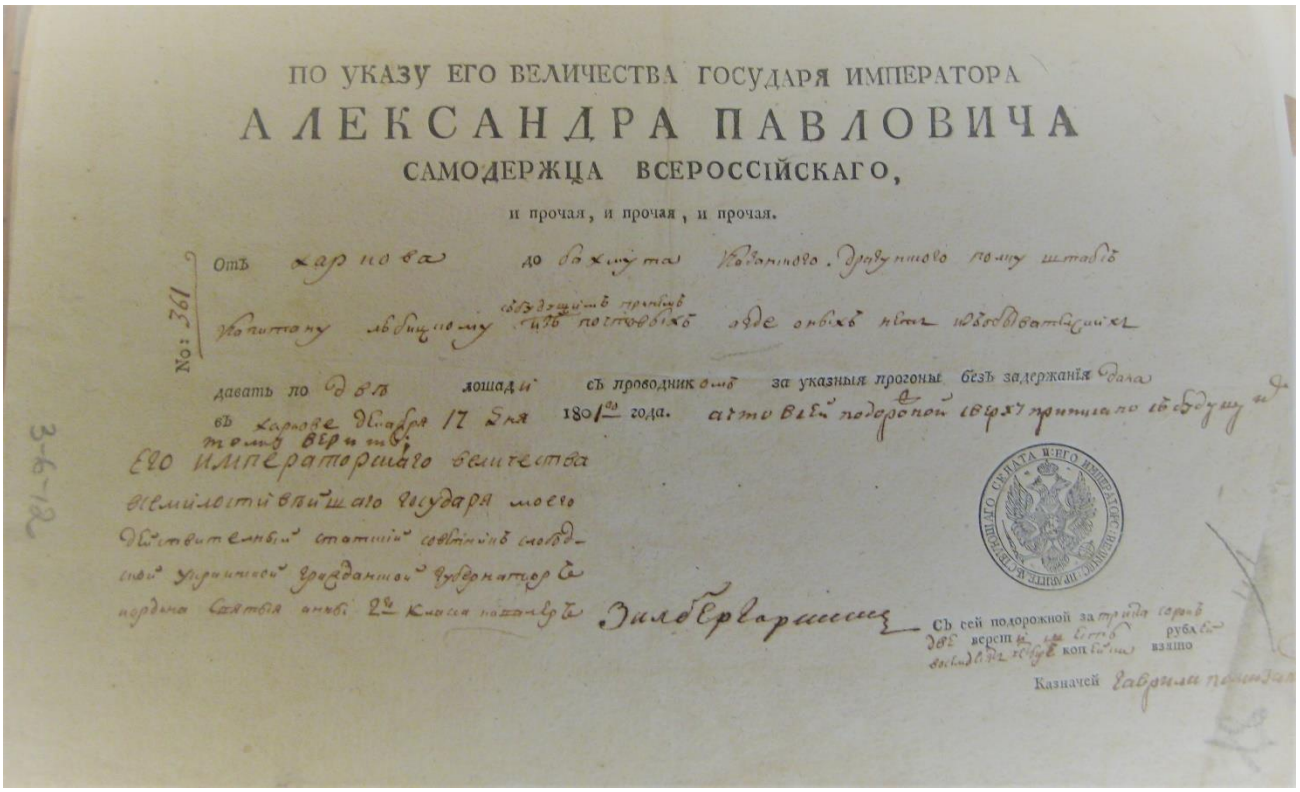
ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА ВСЕМИЛОСТИВѢЙШАГО ГОСУДАРЯ моего, отъ Арміи Генералъ-Фельдмаршалъ, Генералъ-Инспекторъ надъ всею Кавалеріею, Инспекторъ по пѣхотѣ и Кавалеріи Московской Инспекціи, Инспекторъ же по Кавалеріи Харьковской и Смоленской Инспекціевъ; Московскій Военный Губернаторъ, Президентъ Департамента Коммиссіи о снабженіи Столичнаго города Москвы припасами; распорядкомъ квартиръ и прочихъ частей до Полиціи относящихся, Начальствующій въ Москвѣ и ея Губерніи по Гражданской части, Шефъ Екатеринославскаго Кирасирскаго полку, Орденовъ всѣхъ Россійскихъ и Державнаго Святаго Іоанна Іерусалимскаго Большаго Креста Кавалеръ,

Подпись Слободу отдан в Дубой уезда Москов тогда 2 дня Июля подпись 1801.

3-6-21

[1] ДАХО. Ф.3 Канцелярия Харьковского губернатора. Оп. 6. Спр. 21. О правилах получения подорожных документов (указ, рапорта, предписания), 1801. Арк. 83.

Додаток АБ
Подорожня[1]



ПО УКАЗУ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА

АЛЕКСАНДРА ПАВЛОВИЧА

САМОДЕРЖЦА ВСЕРОССІЙСКАГО,

и прочая, и прочая, и прочая.

От[ъ] харькова до бахмута Изюмского. Дворянину тому штабъ

№: 361 ротмистру любищему ехавшему изъ почтовых[ъ] еде онных[ъ] нет изъ обывателей

давать по одной лошади съ проводником[ъ] за указныя прогоны безъ задержанія дана

въ Харькове декабря 17 дня 1801 года. а[с]тановой подорожной 1801 г. принято обратно

тому верить;

Его Императорскаго величества

всемилостивейшаго государя моего

Действительный статскій совѣтникъ слободской

Украинской губернаторъ

ордена святыя анны 2го класса кавалеръ

Съ сей подорожной за три[ъ] года

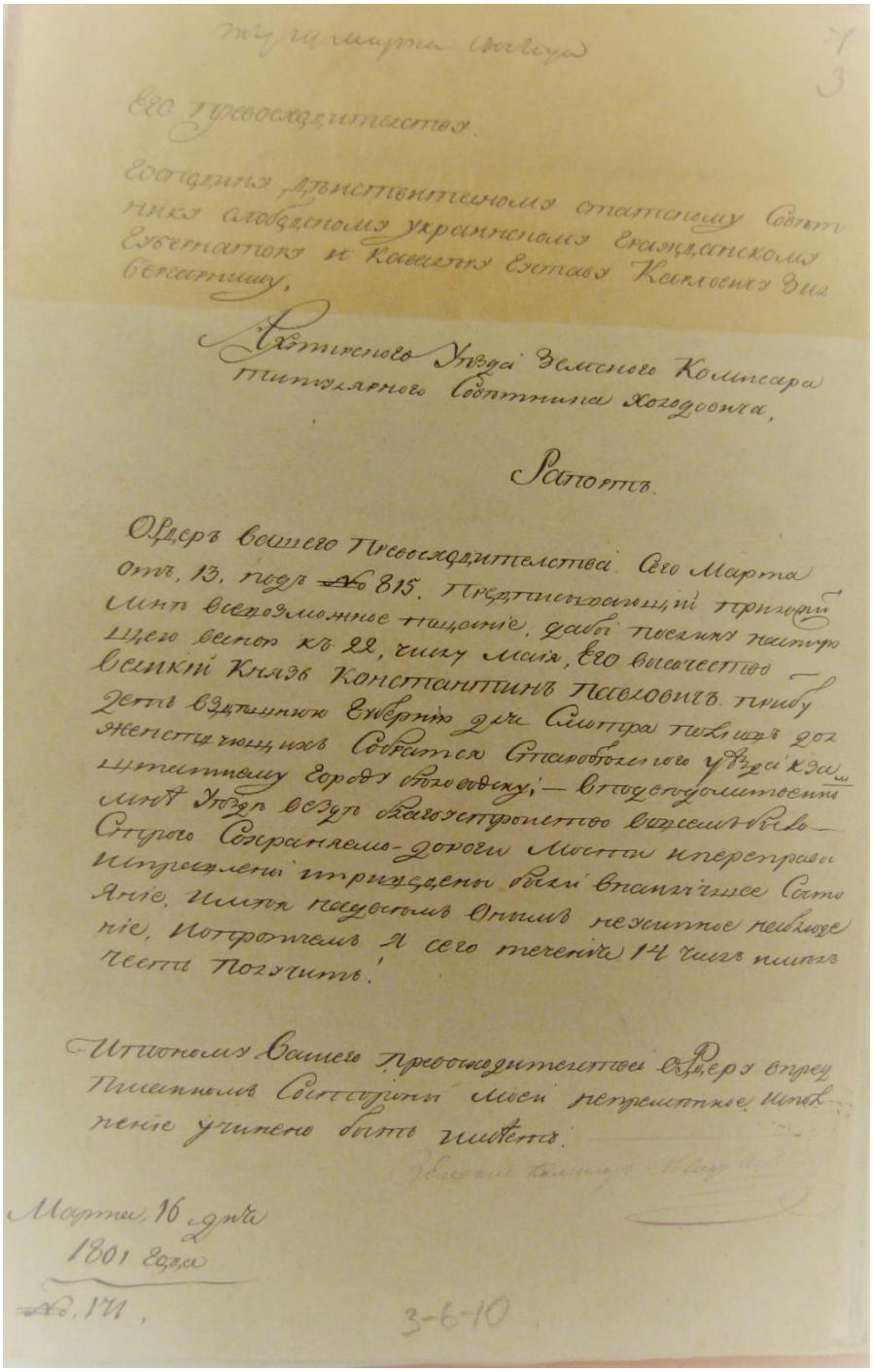
двѣ версты [illegible] коп[ъ] рубл[ь]

взыщено

Казначей

[1] ДАХО. Ф.3 Канцелярия Харьковского губернатора. Оп. 6. Спр. 21. О правилах получения подорожных документов (указ, рапорта, предписания), 1801. Арк. 87.

Додаток АВ
Рапорт, 1801 р.[1]



Его Превосходительства.

Ахтырского Уезда Земского Комиссара
Титулярного Советника Хотедовка,

Рапорт.

Ордер вашего Превосходительства. Сего Марта
отъ, 13, подъ №815. Предписывающий приказать
мнѣ всевозможное тщаніе, дабы посылка натур
щего весною къ 22, числу Маія, Его Высочества —
Великій Князь Константинъ Павловичъ. гнибу
детъ отдѣленною Ескорту 2ча Слотира пѣхотнаго дог
женостачищихъ Совѣстех Слободскихъ Уѣздовъ къ
щитетному городу Ахтыркѣ;— Вторгенполитесть
линт Уѣздъ весуп окалоэлектропетное сообщеніе
Старого Сохраняемъ-дороги Мостои переправи
Непрежденіи приведены были вспанчѣшее Сото
Янѣе, Имѣя несумнѣнное Опытъ нежитное невлюже
ніе, Потрочемъ Я сего теченія 14 числъ имѣть
честь Почтить!

Истинномъ Вашего Превосходительства Ордера отпред
Имѣемъ Совершенное Моей непремѣнное Испол
неніе Учинено быть имѣетъ.

Марта 16 дня
1801 года

№. 171,

3-6-10

[1] ДАХО. Ф. 3. Канцелярия Харьковского губернатора. Оп. 6. Спр. 10. Рапорта земских комиссаров и городничих о ремонте дорог, мостов и переправ в городах и уездах Слободско-Украинской губернии, 1801. Арк. 3.

Додаток АГ
Фізична карта України[1]

[1] Фізична карта України. URL : https://www.imbf.org/karty/podrobnaja-fizicheskaja-karta-ukrainy-na-ukrainskom-jazyke.html (дата звернення : 20.11.2018).