

# АРХІВОЗНАВСТВО, ДЖЕРЕЛОЗНАВСТВО ТА СТЕЦІАЛЬНІ ІСТОРИЧНІ ДИСЦИПЛІНИ

УДК 94:625(477.52)  
Сиволап

М. П.

## НАРИС ДРОМОЛОГІЇ ЧЕРКАЩИНИ

*Стаття є коротким оглядом формування системи сухопутних і водних шляхів Черкащини від найдавніших часів до наших днів, наводяться старовинні власні назви (дромоніми) різних типів шляхів і доріг краю.*

**Ключові слова:** *Дромологія, дромоніми, шляхи, стежки динозаврів, перші справжні шляхи, гостинці, тракти, биті шляхи, водні шляхи, санний шлях, броди.*

Шляхи - простір між певними географічними пунктами, засіб зв'язку між ними, а в матеріальному вираженні - смуги земної (водної) поверхні, часто спеціально оформлені, призначені для їзди, ходіння чи плавби, найчастіше ж це - сухопутні дороги, по яких здійснюється пересування та перевезення. Окремим різновидом шляхів, також надзвичайно давнім, є водні шляхи (морські, річкові, канали). Наслідком технічної революції останніх століть стала поява залізничного, автомобільного, повітряного, трубопровідного та інших новітніх видів транспорту, для котрих характерні специфічні різновиди шляхів та шляхової інфраструктури.

Стародавня людина, будучи передусім мисливцем, здавна могла користуватися звіриними стежками, особливо у лісистих чи болотистих важкопрохідних місцевостях. Таким чином, можна припустити, що найдавніші шляхи людини походять від звіриних стежок і їх розташування підпадало під закономірності розташування цих стежок, а останні відомі науковцям з геологічних нашарувань ще з часів динозаврів. Зокрема, слони та інші стародавні хоботні, що здавна були сучасниками та сусідами стародавньої людини, і нині в Африці прокладають «просіки» в лісах, котрі згодом використовуються і тваринами, і людиною. Можливо, саме слонам (а у нас мамонтам?) людина завдячує своєю концепцією шляхів.

Найдавніші стежки, зафіксовані археологами ще для епохи раннього палеоліту, представлені ланцюжками слідів австралопітеків (3,6 млн. р.т.) чи простежені за смугою більш дрібних часточок ґрунту на стежці, витоптаній ногами архантропів в одному із середземноморських гротів (180 тис. р.т.). Через усю Австралію, аборигени якої ще у ХІХ ст. знаходились на рівні розвитку мезоліту, тягся стародавній піший торговий шлях від північно-західного узбережжя до південного довжиною більше двох тисяч миль [8]. Аналогічні піші і водні шляхи, що служили для товарообміну (кремінь, сіль та ін.), мали існувати і в Україні в епоху мезоліту (ІХ-УІ тис. до Р.Х.). Отже, у зв'язку з початковим пішим, а згодом і водним пересуванням людей, для найдавніших епох можна говорити хіба що про стежки та напрямки руху, хоча саме вони і могли стати попередниками справжніх шляхів. Крім того, останнім часом з'ясовано, що здавна шляхами поширення людства по планеті були береги водних басейнів (морів, озер, річок), а відтак і водні шляхи, якими люди оволоділи ніяк не менше 40 тис. р. т.

Перші справжні шляхи з'являються в Україні та на Черкащині, зокрема, з появою найдавнішого гужового (сани та волокуші), колісного та верхового транспорту в епоху пізнього неоліту - ранньої бронзи, а отже у У-ІІІ тис. до Р.Х. Таким чином, цей процес став можливим, передусім, з поширенням на території України свійського бика і використанням його як тягла (трипільські санчата), появою перших колісних транспортних засобів з часів ямної культури (ІІІ тис. до Р.Х.), що добре фіксується археологічними засобами, а також з одомашненням коня і використанням його, згодом, як верхової тварини. Отже, найдавніші справжні шляхи Черкащини мали бути залишені племенами трипільської, середньостоговської, ямної та деяких інших культур епохи ранньої бронзи. Цікаво було б дослідити вулиці-шляхи трипільських поселень-гігантів, котрі часто виходять за їх межі. Особливо перспективним, для цього періоду, може бути дослідження шляхів досить рухомого населення ямної культури, напрямки їх шляхів могли б бути

визначені за розміщенням тисяч курганів цього часу. Передусім, це мають бути ділянки вододілів, освоєні людиною для пересування ще з палеоліту, позаяк обводнені і вкриті густою рослинністю долини рік були ще важкопрохідними і дороги другорядного значення могли з'явитися у них лише з початком посушливої епохи ранньої бронзи.

У наступні епохи середньої та пізньої бронзи (вік колісниць) ситуація з шляхами залишається подібною до ранньобронзової. В епоху раннього залізного віку, а саме в кіммерійський та скіфський час [1], індикаторами давніх доріг і далі залишаються ланцюжки курганів уздовж них, тепер уже скіфських, а також численні городища цього часу, в'їзди в які також маркують початок шляхів (зокрема, на Черкащині це чорноліське городище у с.Залевки, скіфське Мотронинське городище тощо).

Залишається відкритим питання щодо післяскіфських та провінційно-римських культур початку нашої ери, для Черкащини це, передусім, зарубинецька, київська та черняхівська культура, а також щодо ранньослов'янського часу (пеньківська культура): чи було у цей час уже спорудження і впорядкування шляхів, чи тільки використання раніш існуючих доріг. Проте тяжіння поселенських пам'яток цих культур переважно до берегів водних потоків свідчить про велику роль водного транспорту.

Епохою, від якої дійшла порівняно велика інформація про тогочасні шляхи, є давньоруський час. Численні городища, давньоруські міста і дніпровські броди, розриви у трьох відомих на Черкащині Змійових валах (Посульському, Дніпровському і Пороському) добре маркують напрямки основних шляхів, назви найважливіших з них дійшли до нас у літописах: Соляний, Залозний або Залозник [9], Злодійський та ряд інших другорядних. Частина цих шляхів продовжують існувати і в наступні століття. Наприклад, Злодійський шлях, котрий проходив через лівобережну Черкащину по так званому Бориспільському степовому коридору ще з часів епохи бронзи (про що свідчать численні ранньобронзові та скіфські кургани обабіч нього), з давніх давен служив для просування степовиків у лісостеп, а у давньоруський час по ньому зі степу вторгалися різноманітні «таті» (печеніги, половці, монголи та ін.). Для цього ж часу нам відомі і численні броди, передусім, через Дніпро, кожен з яких охоронявся давньоруським градом чи заставою (Зарубський брід, брід Татинець та ін.) [3].

За часів Великого Князівства Литовського за рахунок держави, за участі місцевого населення, для руху гужового транспорту споруджувалися гостинці - широкі биті або возові шляхи з упорядкованою проїзною частиною, як правило, обсадженою з обох боків деревами. Як свідчить сама назва гостинця («гость» - мандрівний купець), це були головні торгові магістралі, що сполучали великі міста ВКЛ та сусідніх країн [7]. Ними користувалися різноманітні купці, зокрема, соляники, прасоли і коломийці. Гостинці часто поділяють на «великі», «вільні», «добровільні», «дозволені» і «недозволені», «королівські» та ін. [11]. Однак на Черкащині гостинці цього часу поки невідомі, можливо, через постійну загрозу татарських набігів і малу населеність краю протягом ХІУ-ХУ ст. Але, у будь-якому випадку, якісь шляхи мали зв'язувати замки-форпости Черкас і Канева з іншими містами, адже саме у литовський час ці замки стали головними митними центрами краю, котрі жодна купецька валка не мала права обминути («дорожний примус»), не наражаючись на напади місцевих козаків [4].

У епоху козаччини найзначнішим, найдовшим шляхом краю вважався Чорний шлях (турец. Кара-Іслах) [5; 14], він же Польський, що брав початок від Перекопу і тягся на північний захід аж до Варшави, двома своїми розгалуженнями перетинаючи нинішню Черкащину по вододілах поблизу Шполи, Лисянки та Умані. Цей шлях використовували кримські татари для грабівницьких набігів в Україну, мільйони українців покинули назавжди Україну саме цим шляхом. На жаль, обидва розгалуження Чорного шляху у нас ще точно не локалізовано, хоча пошуки ці варто було б провести, як з допомогою космо- та аерознімків, так і наземними способами. Відгалуженням Чорного був Кучманський (Шпаків) шлях, який відокремлювався біля верхів'я Інгулу і прямував до м.Бар [14] через Уманщину.

Були й шляхи місцевого значення. Зокрема, на лівобережній Черкащині для цього часу непогано збереглися ділянки так званого Лубенського шляху, який має вигляд насипу близько 1м заввишки та 10м завширшки, котрий у радянський час охоронявся як військовий об'єкт для проходження танків на випадок війни, а нині руйнується безконтрольним забором ґрунту. Під

Каневом проходив відомий вододільний Серпяжин шлях, котрим везли на поховання на Чернечу гору Тараса Шевченка. Нині й досі у межах Канівського історико-природничого заповідника існує урочище Серпяжине. Кривошарівський і Удицький шляхи проходили у XVII ст. через Уманщину. Монастирський шлях - вів від Мошногірського монастиря до с.Мошни і далі до Дніпра.

Основними дорожними артеріями України і Черкащини XVIII - початку XX ст., зокрема, була ціла система т.зв. «битих шляхів», що використовувались подорожніми і чумаками, значна частина яких всього кілька десятиліть тому була заасфальтована. До них належать Трипільський гостинець (Київ-Трипілля-Канів-Черкаси), Брацлавський гостинець (Брацлав- Умань-Звенигородка-Черкаси), Переяславська дорога, ймовірно, наступниця Соляного, Залозного чи Злодійського шляхів, котра з'єднувала Переяслав, Золотоношу і Кременчук і засвідчена ще картами XVIII ст. [10]. Наприкінці XIX - початку XX ст. вона була відома на Черкащині як Стовпове, ще у середині 1960-х рр., до асфальтування, це був часто заглиблений до 1м і більше, так зване «корито», типовий битий шлях, поверхня якого була надзвичайно твердою, «вбитою», заїждженою до чорного кольору з антрацитним блиском. Цей час також був представлений на Черкащині торговими трактами, наприклад, тракт Паволоч-Сквира- Володарка-Ставище-Вороне-Буки; Чигиринський тракт, що вододілами й досі сполучає Черкаси й Чигирин; чумацькими шляхами (Володарка-П'ятигори-Острожани-Бузівка- Соколівка-Умань), чумацькими селами (Орли на Лисянщині), чумацькими стоянками (блюдце Куклювата Балка поблизу с.Боровиця на Чигиринщині та ін.), корчмами (с. Роги на Маньківщині), прикордонними митницями (хут.Митниця на Шполянщині) та ін.

Від XVIII-XIX ст. збереглися також і ряд давніх шляхів у долинах рік (наприклад, вздовж Тясмина із Суботова до Чигирини або з Черкас до Крилова попід високим берегом Дніпра), напрямки яких часто маркують численні дніпровські яри-узвози з промовистими назвами (Кривошійський, Хаблівський, Пітівський, Левківський, Мудрівський та ін.) на Чигиринщині. Хоча в долині Дніпра більшість із цих шляхів уже знищена каскадом водосховищ, але їх ще можна подекуди простежити на старих топокартах, або ж інколи, під час падіння рівня води на водосховищах, побачити на власні очі, як це доводилося авторові, у вигляді розмитих насипів, вимосток і підсіпок з каменю, цегли, гравію або ж рівних смуг ґрунту, обсаджених корчами напівзотлілих верб. Іноді на цих дорогах ще помітні навіть рештки старих дерев'яних мостів через Дніпрові протоки.

Існувала також величезна кількість дрібних ґрунтових доріг місцевого значення (путівців), більшість з яких або ж зникла в результаті перепланування угідь, або були забруковані чи заасфальтовані у XX ст., або ж існують і досі, розбиті важкою технікою. Окремі з них, що вели до значущих об'єктів, хоча і занепали і заросли, але ще й досі помітні в рельєфі (так звані «колії» або «корита»). Деякі й досі ще зберегли власні назви (Стрільця, що вела до Мотронинського монастиря; Велика дорога між Медведівкою і Голоківкою через Івківці), хоча назви більшості з них, на жаль, вже забуті. Місцерозташування та назви подібних доріг часто можна встановити з архівних джерел XIX-XX ст. та у результаті опитування окремих старожилів, кількість яких швидко зменшується.

У 1870-і роки на Черкащину приходить новий тип доріг, а саме залізниця, починається формування її мережі, а вже перед Першою Світовою війною вона першим мостовим переходом перетинає Дніпро. Як наслідок, починається занепад чумацтва, остаточно його рештки ліквідовано вже у 1920-і роки.

Станом на 1940 рік абсолютна більшість шляхів України були ґрунтовими дорогами. Лише 10,8% доріг мали тоді тверде покриття [16], на Черкащині останні були представлені бруківками-орсаками 1920-1930-х років, котрі й досі зв'язують багато сіл у більш західних районах області. У самому м.Черкаси центральні вулиці були замощені цеглою. Найінтенсивнішими темпами дороги в Україні, і на Черкащині зокрема, будувались у 1960-1970-і роки. Яскравим прикладом шляхобудівного подвижництва слугує, зокрема, праця Новомиргородської шляхово-експлуатаційної дільниці ШЕД-722, яка під керівництвом інженера-шляховика, мостобудівника, відомого громадського діяча і дисидента Степана Кожумяки (у 1932-1937 рр. - лінійний інженер на будівництві автошляхів у Черкасах) за 7 років ударної роботи (1955-1961) проклала автомагістраль Черкаси-Умань-Гайсин-Брацлав [16] по трасі колишнього Брацлавського гостинця.

Окремим, але не менш важливим типом шляхів, були водні шляхи України [12], найбільш відомим з яких був славнозвісний «Шлях із варяг в греки», він же Грецький шлях або Гречник, він же «Austrvegr» («Східний шлях») скандинавських саг, що перетинав Черкащину і функціонував у IX-XII ст. Водні шляхи служили з найдавніших часів, здавна на них губилися різноманітні артефакти, цінні вантажі (відомий Піщанський скарб античних бронз у торф'янику р.Супій на Черкащині [2]), тонули плавзасоби (човни-довбанки з деяких малих рік, козацькі чайки, рештки корабля з Червоної Слободи, знайдені 2011р. [13]). При цьому водні шляхи могли слугувати як влітку, так і взимку (санний шлях). У козацькі часи водними шляхами слугували ріки Дніпро (запорожці його так і звали: Козацький Шлях), його притоки - Тясмин, Рось, Сула, Супій, а також притоки Синюхи - обидва Тікичі, Велика Вись, Ятрань. Крім того, враховуючи більшу обводненість нашої території ще в недалекому минулому та використання для пересування порівняно невеликих човнів, транспортними артеріями могли слугувати і більш дрібні річки, котрі нині ледь течуть або й висохли. Перспективність обстеження усіх цих рік підтверджує результативність багаторічних досліджень Запорізької підводної археологічної експедиції на запорізькому відрізку Дніпра. У цьому відношенні водні шляхи Черкащини є ще абсолютно білою плямою, нерозграбованим поки що скарбом. Чи надовго, враховуючи розгул т. зв. «чорної археології».

Окрім вивчення власне шляхів дуже важливим є виявлення, фіксація та вивчення придорожніх об'єктів (корчми, трактири, заїзди, поштові станції, митниці, чумацькі стоянки, волові загоны, криниці, кузні, мости, кладки, броди, переправи, перевози, тунелі, пристані, дамби, гаті, греблі, роздоріжжя, розвилки, перехрестя, придорожні хрести, поховальні споруди, скарби [6] та ін.) і об'єктів, що фіксують напрямки шляхів та їх ділянки (групи курганів, городища і стародавні міста та в'їзди у них, узвози та шляхові виїмки-корита, маяки).

Дослідження стародавніх шляхів (палеодромологія) - це галузь історії, що досі майже не притягувала серйозної уваги українських дослідників і, передусім, археологів. Причини цього полягають у відсутності розробленої методики археологічного дослідження та браку коштів, необхідних для суцільного обстеження територій, на подолання великих відстаней під час експедицій і для використання засобів сучасних природничих наук. Але, дана тематика є цікавою і перспективною як для України в цілому, так і для Черкаського краю зокрема.

#### Література

1. Болтрик Ю. В. Шляхи сполучення Скіфії - України / Ю. В. Болтрик // Воєнна історія. - 2003. - №1. - С. 45-56.
2. Ганіна О. Д. Античні посудини з торфовища на р.Супой / О. Д. Ганіна // Археологія. - 1964. - Вип. 16. - С. 195-198.
3. Етимологічний словник літописних географічних назв Південної Русі. - К., 1985. - С. 60, 156.
4. Історія українського козацтва : у 2-х т. - К., 2006. - Т.1. - С.64.
5. Кісь Я. Татарські шляхи на Україну в X<sup>^</sup>-XVII ст. / Я. Кісь // Жовтень. - 1986. - №4. - С. 134-136.
6. Кобаль Й. Бронзовий скарб із с.Завадка Воловецького району Закарпатської області. До проблеми стародавніх шляхів сполучень через гірські перевали Українських Карпат / Й. Кобаль // Пам'ятки гальштатського періоду в межиріччі Вісли, Дністра і Прип'яті. - К., 1993. - С. 122-129.
7. Крупка О. В. Гостинець / О. В. Крупка, В. В. Пришляк // Енциклопедія історії України. - Т. 2. - К., 2005. - С. 176-177.
8. Липс Ю. Происхождение вещей / Ю. Липс. - М., 1954. - 490 с.
9. Малий словник історії України. - К., 1997.
10. Описи Київського намісництва 70-80 років XVIII ст. - К., 1989. - С. 209, 231, 233.
11. Пришляк В. В. До питання про торговельні комунікації і митні системи українських земель першої половини XVIII століття / В. В. Пришляк // Записки НТШ. - Львів, 2000. - Т. 240. - С. 376-395.
12. Сидоренко О. Річкові шляхи у міжнародній торгівлі давньої Русі / О. Сидоренко // Історико-географічні дослідження в Україні. - К., 1998. - Випуск 4. - С.134.
13. Степанов М. Поблизу Черкас знайдено старовинний човен / М. Степанов // Прес-Центр. - Черкаси. - 2011. - 24 серпня. - №34.
14. Чабаненко В. А. Шляхи / В. А. Чабаненко // Українське козацтво: Мала енциклопедія. - К. - Запоріжжя, 2002.
15. Rulikowski E. Dawne drogi i szlaki na prawym brzegu Dniepru i ich znaczenie historyczne / E. Rulikowski. - Warszawa, 1878, t. 3, z. 3.
16. Автомобільні шляхи України [Електронний ресурс]. - Режим доступу : Шр8://ик.-ткіре&a.o^Мікі/Автомобільні\_шляхи\_України.

Прийнято до публікації 26.12.2014

*Статья является кратким очерком формирования системы сухопутных и водных путей Черкасщины от древнейших времён до наших дней, приводятся древние имена собственные (дромонимы) разных типов путей и дорог края.*

**Ключевые слова:** *Дромология, дромонимы, пути, тропы динозавров, первые настоящие дороги, гостинцы, тракты, битые шляхи, водные пути, санный путь, броды.*

*Proposed paper briefly represents the formation of the path system on the territory of Cherkasy region since the earliest times till nowadays. The author points the ancient names (dromonyms) of different paths and roads of the region.*

**Key words:** *Dromology, dromonyms, ways, paths of dinosaurs, first real ways, hostynets, highways, «beaten» roads, water-ways, sledge way, fords.*