

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДНІПРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ОЛЕСЯ ГОНЧАРА

КОНІВА ЮЛІЯ ВІКТОРІВНА

УДК: 711.73(477.54/.62) «17» (043.3)

**ЗАРОДЖЕННЯ ТА РОЗВИТОК СУХОДІЛЬНИХ КОМУНІКАЦІЙ
НА ТЕРИТОРІЇ СЛОБІДСЬКОЇ УКРАЇНИ У ХVІІІ – НА ПОЧАТКУ ХІХ СТ.**

07.00.01 – «історія України»

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата
історичних наук

Дніпро – 2019

Дисертацією є рукопис.

Роботу виконано на кафедрі українознавства, культурології та історії науки Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут» Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: доктор історичних наук, професор
Скляр Володимир Миколайович,
Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»,
завідувач кафедри українознавства,
культурології та історії науки.

Офіційні опоненти: доктор історичних наук, професор
Гончарук Тарас Григорович,
Одеський національний університет
імені І. І. Мечникова, професор кафедри
історії України;

доктор історичних наук, доцент
Міронова Ірина Сергіївна,
Чорноморський національний університет
імені Петра Могили, професор кафедри
історії.

Захист відбудеться «11» вересня 2019 р. о 13:00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 08.051.14 Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара за адресою: 49010, м. Дніпро, проспект Гагаріна, 72, ауд. 512.

Із дисертацією можна ознайомитися у науковій бібліотеці Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара за адресою: 49010, м. Дніпро, вул. Казакова, 8.

Автореферат розіслано «8» серпня 2019 р.

Вчений секретар спеціалізованої
вченої ради Д 08.051.14
кандидат історичних наук, доцент



О. В. Бойко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

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 дану 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 комунікації 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.

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 були розкриті регіональні особливості та відмінності дорожнього будівництва Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст. Крім вищезазначених методів були використані 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.

Хронологічні межі дослідження 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 при вивчення шляхів степовиків.

Територіальні межі дослідження охоплюють історичну Слобідську Україну. Нині – це території Харківської, Сумської, північної частини Луганської і Донецької областей, а також частково Белгородської, Курзької та Воронезької областей Російської Федерації. У дисертації не розглядається розвиток дорожньої мережі в межах населених пунктів.

Наукова новизна дисертаційної роботи визначається не лише постановкою самої проблеми, яка ще й досі не була об'єктом спеціального дослідження, але і 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 залучена 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 сакм¹ на території Слобожанщини у XVIII ст.;

¹«Сакма» з тюркського означає «слід звіря», а також «слід від колеса», тобто колію. У давньоруській літописній термінології «сакми» – це шляхи пересування татарських військ, а також головні дороги із Золотої Орди, тобто зі степових просторів на Русь. Пізніше «сакма» означала всяку проторену, випробувану, перевірену дорогу.

- 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, у навчальному 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 були оприлюднені 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-й 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 сторінок, з них основний текст – 158 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **вступі** обґрунтовується авторське бачення актуальності теми дисертаційної роботи, зв'язок з науковими програмами; визначено мету і завдання, об'єкт, предмет, хронологічні і територіальні межі дослідження, наукову новизну результатів, їхнє теоретичне та практичне значення, наведено інформацію щодо апробації результатів.

У **першому розділі «Історіографія, джерела та методологія дослідження»** висвітлено стан наукової розробки проблеми, систематизовано джерельну базу й обґрунтовано методологічні принципи та методи наукового пошуку.

У **підрозділі 1.1. «Історіографія проблеми»** репрезентовано, що історія суходільних дорожніх комунікацій неодноразово була об'єктом дослідження. Були створені загальні праці, присвячені як історії доріг у світі, так і окремих країн. В Україні на сьогодні немає жодної узагальнюючої праці з розвитку дорожнього сполучення, а тим більше – на території Слобожанщини. 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.

На території Слобожанщини протягом XVIII ст. існувала система сполучення, яка прийшла на зміну попередній системі шляхів сполучення степовиків. Зважаючи на це, історіографію проблеми доцільно поділити на дві групи: 1) історіографія шляхів сполучення степовиків та 2) історіографія мережі доріг осілого населення.

Ознайомившись та вивчивши спеціальну історичну літературу, присвячену історії шляхів степовиків, було виокремлено три групи праць: 1) козацького періоду в історії України; 2) з історії освоєння «Дикого Поля» та заселення Слобожанщини; 3) з історії Золотої Орди та Кримського ханства.

Найповніше проблему шляхів сполучення степовиків було розкрито вченими козацького періоду історії України. А саме надавався загальний опис шляхів степовиків (татарських шляхів та сакм), а також опис основних географічних об'єктів, через які проходили татарські шляхи та сакми, і напрямки відносно Кримського півострова. Визначалася роль цих систем сполучень як шляхів, що несли загрозу осілому населенню лісової та лісостепової зони. Беручи до уваги хронологічний принцип, слід назвати таких дослідників, як Д. І. Яворницький² (XIX ст.), Я. П. Кісь³ (80-ті роки XX ст.), Ю. А. Мицик⁴ (90-ті роки XX ст.), Л. О. Косенко⁵ (початок XXI ст.) та ін. Окремі аспекти краєзнавчого характеру було розкрито дослідниками історії освоєння Дикого Поля та заселення Слобожанщини. Дотримуючись хронологічного принципу, необхідно назвати таких дослідників, як Є. А. Альбовський⁶ (кінець XIX ст.), Д. І. Багалій⁷ (початок XX ст.), П. Т. Рущенко⁸ (60-ті роки XX ст.), І. Ф. Скотар⁹ (90-ті роки XX ст.) та ін. Найбільш ґрунтовно ця проблематика розглянута такими вченими, як І. Д. Беляєв¹⁰ (середина XIX ст.), М. М. Тихомиров¹¹ (середина XX ст.), В. П. Загорівський¹² (друга половина XX ст.) та ін. Специфіка третьої групи істориків, які згадують шляхи степовиків у своїх працях з історії Золотої Орди та Кримського ханства, – в тому, що вони описують татарські шляхи та сакми як основні шляхи нападу кочовиків на найближчих сусідів. Інформація про шляхи степовиків – досить обмежена й поверхнева. Слід назвати таких авторів,

²Яворницький Д. И. Вольности запорожских козаков : историко-топографический очерк. Санкт-Петербург : Тип. И. Н. Скороходова, 1890. 385 с.; Яворницький Д. І. Історія запорізьких козаків : в 3 т. Львів: Світ, 1990. Т. 1. : Період 1471–1734. 317 с.

³Кісь Я. П. Татарські шляхи на Україні в XVI–XVII ст. // Жовтень. 1986. № 4. С. 136–138.

⁴Мицик Ю. А., Плохій С. М., Стороженко І. С. Як козаки воювали: Історичні розповіді про запорізьких козаків. Дніпропетровськ : Промінь, 1990. 302 с.

⁵Косенко Л. О. Лицарський орден України. Факти. Міфи. Коментарі. Харків : Школа, 2007. 576 с.

⁶Альбовский Е. А. Валки, украинский город Московского государства : К 350-летию Валок. Харьков : СП Фолио, 1993. 56 с.

⁷Багалій Д. І. Історія Слобідської України. Харків : Основа, 1993. 256 с.; Багалій Д. І. Заселення Південної України (Запорозжя й Новоросійського краю) і перші початки їх культурного розвитку. Харків : Союз, 1920. 110 с.

⁸Рущенко П. Т. Валки (краєзнавчий очерк). Харків : Прапор, 1965. 102 с.

⁹Скотар І. Ф. Валківська старовина : історико-краєзнавчий нарис. Харків : РВП Оригінал, 1993. 80 с.

¹⁰Беляєв И. Д. О сторожевой, станичной и полевой службе на польской Украине Московского государства до царя Алексея Михайловича. Москва : Университетская тип., 1846. 86 с.

¹¹Тихомиров М. Н. Российское государство XV–XVII веков. Москва : Наука, 1973. 401 с.

¹²Загорівський В. П. Белгородская черта. Воронеж : Изд-во Воронежского ун-та, 1969. 304 с.; Загорівський В. П. Изюмская черта. Воронеж : Изд-во Воронежского ун-та, 1980. 239 с.

як Б. Д. Греков¹³ (друга половина ХХ ст.), Ф. Є. Петрунь¹⁴ (друга половина ХХ ст.), В. Л. Єгоров¹⁵ (80-ті роки ХХ ст.), В. В. Похльобкін¹⁶ (початок ХХІ ст.) та ін.

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

У загальноісторичних роботах описувалися лише окремі сюжети в контексті досліджень окремих проблематики (А. С. Ніколаєв¹⁷, М. А. Панфьорова¹⁸, І. С. Міронова¹⁹, Т. Г. Гончарук²⁰ та ін.). У працях історико-географічного спрямування згадуються шляхи сполучення, але щодо ХVІІІ ст. переважно акцентується увага саме на водних шляхах. Суходільні шляхи розглядаються лише як невід’ємна складова водних (М. К. Любавський²¹, А. В. Муравйов²², А. В. Дулов²³ та ін.). Необхідно підкреслити, що історія дорожніх комунікацій є найбільш розробленою дослідниками історично-технічного напрямку. Більшість праць стосуються хронології ХІХ–ХХ ст., бо наразі в цей період процес зростання системи доріг був найцікавішим, динамічним і різноплановим. Водночас були зазначені основні особливості будівництва та утримання шляхів. Історичний аналіз у цих працях – незначний, переважно це лише своєрідна констатація факту функціонування системи шляхів сполучення у певний період. У цьому контексті слід згадати таких дослідників, як Е. Головачов²⁴, М. Ляхницький²⁵

¹³Греков 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.

¹⁴Петрунь Ф. Нове про татарську старовину Бозько-Дністрянського степу // Східний Світ. 1929. № 6. С. 155–175.

¹⁵Егоров В. Л. Историческая география Золотой Орды в XIII–XIV вв. Москва : Наука, 1985. 243 с.

¹⁶133. Похльобкин 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.

¹⁷ 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.

¹⁸Панфьорова М. А. Південно-Східна Україна наприкінці ХVІІІ ст. – в першій половині ХІХ ст. Донецьк: Юго-Восток, 2004. 185 с.

¹⁹Міронова І. С. Поштові і поштово-телеграфні установи на півдні України в системі зв’язку російської держави (друга половина ХVІІ – початок ХХ ст.). Миколаїв : Видавництво ЧДУ ім. Петра Могили, 2012. 564 с.; Міронова І. С. Розвиток військово-польової пошти в Україні (ХVІІІ–ХІХ ст.) // Наукові праці Миколаївського державного гуманітарного університету ім. Петра Могили комплексу Києво-Могилянська академія. Сер.: Історичні науки. 2008. Вип. 70. С. 10 – 14.

²⁰ Гончарук Т. Г. Транзит російських товарів через землі Наддніпрянської України в першій половині ХІХ ст. // Інтелігенція і влада. 2007. № 10. С. 11–18

²¹Любавский М. К. Историческая география России в связи с колонизацией. Москва : Типо-Литография И. И. Любимова, 1909. 405 с.

²²Дробижев В. З., Ковальченко И. Д., Муравьев А. В. Историческая география СССР : монография. Москва : Высшая школа, 1973. 319 с.

²³Дулов А.В. Географическая среда и история России конец ХV–середина ХІХ в. : монография. Москва : Наука, 1983. 256 с.

²⁴ 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.

²⁵Ляхницький М. А. Лекции по курсу строительной механике, читанные инженером путей сообщения М. А. Ляхницким в 1893/94 году : для слушателей лекций. Санкт-Петербург : Литограф. Маркова, 1894. 160 с.

(XIX ст.), А. Анохін²⁶, О. С. Кудрявцев²⁷, В.Ф. Бабков²⁸ (радянський період), А. А. Надежко²⁹, І. Н. Ліхорадова³⁰ (сучасний період) та ін.

Необхідно також зазначити, що у зарубіжній історіографії ця проблематика не була об'єктом спеціального дослідження. Утім, висловлено окремі загальні погляди на розвиток шляхів сполучення у Російській імперії (Ф. Бродель³¹, Р. Пайпс³² та ін.) чи в період феодалізму (М. Блок³³).

Підрозділ 1.2. «Джерельна база роботи». Джерельну базу дисертації поділено на дві групи, оскільки для кожного із періодів вона є різною.

Сформована джерельна база, яка стала основою дослідження татарських шляхів та сакм на території Східної України, є репрезентованою письмовими та картографічними матеріалами. До письмових належать записки подорожніх мандрівників, дипломатів, торговців. Це – записки І. Барбаро і А. Контаріні, торговця Дж. Флетчера, мемуари М. Литвина, П. Шевальє та Г. Л. де Боплана та ін. До картографічних джерел було віднесено «Генеральну карту України» військового інженера і картографа Г. Боплана та «Книга Большого Чертежу».

Другу значну за обсягом групу джерел з історії суходільних шляхів сполучення XVIII – початку XIX ст. складають матеріали архівних установ та бібліотечних зібрань, а саме Центрального державного історичного архіву м. Києва (ЦДАК), Державного архіву Харківської області (ДАХО), Російський державний архів древніх актів м. Москви (РДАДА), Інституту рукописів ім. В. І. Вернадського (м. Київ), Національної бібліотеки Франції (м. Париж). Значну частину джерел запроваджено до наукового обігу вперше. До дисертаційної роботи було залучено 88 справ із дев'яти фондів. Беручи до уваги способи створення цих джерел, їх, у свою чергу, було поділено на картографічні та писемні. 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.

У підрозділі **1.3. «Методологія та методи дослідження»** обґрунтовано застосований автором міждисциплінарний підхід у дослідженні. Сама проблематика дисертації співвідноситься з кількома суміжними науковими дисциплінами (історія України, історична географія, історична картографія, гуманітарна географія та історична регіоналістика). Для реконструкції й аналізу процесів досліджуваної проблеми застосовані такі методи: спеціально історичні

²⁶ Дорожное дело / под. ред. Анохин А. И. Ленинград : ОГИЗ; Гострансиздат Ленинградское отделение, 1935. 910 с.

²⁷ Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). Москва : Дориздат, 1951. 332 с.

²⁸ Бабков В. Ф. Развитие техники дорожного строительства. Москва: Транспорт, 1988. 272 с.

²⁹ Дороги России / под. ред. А. А. Надежко. Москва : КРУК, 1996. 408 с.

³⁰ Ліхорадова І. Н., Подольський В. П. Історія дорожнього будівництва на території Воронежського краю. Воронеж : Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 2006. 176 с.

³¹ Бродель Ф. Матеріальна цивілізація, економіка і капіталізм, XV–XVIII вв. У 2 т. Москва : Пресс, 1988. Т. 2. Ігри обміна. 672 с.

³² Пайпс Р. Росія при старому режимі. Москва : Независимая газета, 1993. 427 с.

³³ Блок М. Феодальне суспільство. Москва : Издательство им. Сабашниковых, 2003. 504 с.

методи (картографічна ретроспекція, компаративний аналіз, історико-генетичний, історико-порівняльний, історико-типологічний), а також загальнонаукові методи (аналіз і синтез, опис і узагальнення, класифікація та типологізація, історичний і логічний). Сукупність вищезазначених методів і міждисциплінарний підхід сприяли системному аналізу особливостей формування та становлення суходільних дорожніх комунікацій на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст.

У другому розділі **«Суходільні шляхи сполучення на теренах Слобідській Україні у першій половині XVIII ст.»** розкрито передумови формування дорожніх комунікацій на території Слобожанщини. Схарактеризовано особливості функціонування шляхів сполучення кочовиків та дорожньої мережі осілого населення у першій половині XVIII ст.

У підрозділі 2.1. **«Передумови появи дорожніх комунікацій на території Слобідської України та особливості їхнього функціонування»** встановлено, що специфіка мережі шляхів сполучення на теренах Слобідської України була зумовлена природно-географічними особливостями Лівобережжя, а саме властивостями природних (фізико-географічних, природно-кліматичних, ландшафтних) зон, у яких вона розташована, – лісостеп та степ. Окрім того, згадана специфіка зумовлена гідрографічною мережею Східної України, яку формують річки Сіверський Донець – найбільша права притока Дону, Оскіл; Ворскла, Сейм і Псел – ліві притоки Дніпра. Дороги, переважно були 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.

У підрозділі 2.2. **«Шляхи сполучення кочовиків на території Слобожанщини»** охарактеризовано татарські шляхи та сакми. Шляхи сполучення на території Слобідської України з'явилися ще у добу Середньовіччя і серед них були 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 в місцях, де були облаштовані броди, зокрема на Сіверському Дінці. Найбільшими суходільними шляхами були Муравський, Кальміуська і Ізюмська сакми. Однак, наприкінці XVII ст., поряд із традиційними шляхами степовиків, почали формуватися мережі між Слобідськими полками. Значною мірою комунікації кочівників використовувалися з півночі на південь, а з козацькими полками – із заходу на схід.

У підрозділі 2.3. **«Формування дорожньої мережі осілого населення»** розкрито процеси становлення місцевої мережі комунікацій у першій половині XVIII ст. У другій половині XVII та у XVIII ст. Слобожанщина зазнала значних

суспільно-політичних та соціально-економічних змін: формувалася нова поселенська мережа, виникали нові міста та сільські поселення. Господарське освоєння Слобожанщини українцями відбувалося, незважаючи на напади татар, досить швидко. Свідченням цього є розвиток сільського господарства, ремесел, мануфактур, торгівлі. Поряд із цими сферами формувалася нова система шляхів сполучення на основі системи шляхів попередньої доби. Окремий вплив на формування мережі доріг у Слобідському краї у XVIII ст. чинили адміністративно-територіальні зміни.

Третій розділ «Дорожні комунікації Слобідської України у другій половині XVIII ст. – на початку XIX ст.» є найважливішим у дисертаційному дослідженні, де висвітлені особливості розгортання транспортної мережі Слобожанщини на тлі передового досвіду інших країн. Крім того, зазначено основні заходи з облаштування доріг та надано детальну характеристику експлуатації доріг на теренах Слобожанщини у другій половині XVIII – на початку XIX ст.

У підрозділі 3.1. «Розгортання мережі транспортних комунікацій Слобожанщини на тлі передового досвіду інших країн» зазначено наукові основи дорожнього будівництва в країнах Західної Європи, які з'явилися ще у XVIII ст. У країнах Західної Європи, зокрема Франції та Англії, розгорнулося будівництво доріг із використанням каменю, створено перші установи з конструювання шляхів. 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 було використання для конструювання дорожнього полотна різних матеріалів – кам'яних та деревини, відповідно. Крім того, будівництво та ремонт доріг були обов'язком кріпаків. До початку XIX ст. в Російській імперії майже не було власних інженерів, тому запрошували фахівців з інших країн.

Розгортання та становлення транспортних комунікацій Слобожанщини відбувається у другій половині XVIII ст. Застосовуючи метод картографічної ретроспекції, а саме за допомогою геоінформаційних технологій створено модель цього регіону, що нині дозволяє проводити якісний аналіз та показати динаміку розвитку Слобідської України наприкінці XVIII ст., зокрема шляхів сполучення. Мережа доріг на території Східної України остаточно була сформована наприкінці XVIII ст. і являла собою декілька рівнів. Виокремлювалися дороги губернського і повітового значення. Ця система сполучення об'єднувала населені пункти. Залежно від цього дорозі надавався «статус». Тобто, існували «Великі дороги», які з'єднували повітові і губернські міста, і внаслідок цього, отримували свою назву, наприклад, «Велика дорога на Харків» або «Велика дорога з міста Лебедина в місто Суми». Дороги повітового значення, які з'єднували села, хутори, слободи, не мали конкретних назв – і на картах Генерального межування позначалися як «польові», тобто польові.

У підрозділі 3.2. «Облаштування дорожнього полотна на теренах Слобідській Україні» на основі архівних матеріалів встановлено, що, поряд із

будівництвом і налагодженням суходільних комунікацій, на території Слобідської України у XVIII ст. виникають спроби організації дорожнього руху. Насамперед, йдеться про встановлення верстових стовпів, шлагбаумів, будівництво та утримання мостів, гатей та ін. Відтак у XVIII ст. розпочалася регламентація заходів щодо будівництва, ремонту та облаштування доріг. Лише наприкінці XVIII ст. були встановлені стандарти з ширини доріг. Фашинні шляхи сполучення і дерев'яні мости мали відносно незначний термін експлуатації, тому потребували постійного ремонту. Мости були невід'ємною, важливою частиною суходільних дорожніх комунікацій Слобожанщини наприкінці XVIII ст. Проводилося будівництво та ремонт мостових переправ, обслуговування яких було цілком перекладено місцевою владою на селянство (як одну з його повинностей). Крім того, в цей час з'являлися рекомендації будувати мости з каменю, але насамперед це стосувалося мостів, розташованих у населених пунктах.

Підрозділ 3.3. «Експлуатація мережі суходільних дорожніх комунікацій». У цьому підрозділі надано характеристику різним сферам експлуатації доріг. У XVIII ст. на території Слобідської України сформувалася багаторівнева система транспортних комунікацій. Суходільні дорожні комунікації на території Слобожанщини у XVIII – на початку XIX ст. виконували насамперед господарчі, поштові та торговельні функції. Інтенсивний розвиток торгівлі сприяв розгортанню мережі шляхів сполучення та перетворенню міста Харкова на один із найбільших торговельних центрів не лише Слобожанщини, але й усієї України. Крім того, поштові дороги були невід'ємною частиною суходільних комунікацій на території Слобідської України у XVIII ст. Саме поштові тракти були основними дорогами, де був зосереджений пасажиропотік (хоча і підпорядковувалися державним органам із будівництва доріг). На відміну від звичайних доріг, на поштових трактах здійснювалося обслуговування подорожніх на поштових станціях та функціонувала система видачі подорожніх документів (подорожня грамота та квиток). Крім того, місцеві польові дороги та переправи слугували для задоволення господарчих потреб: сполучення населених пунктів і полів, перевезення сіна, врожаю, дров 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 XVIII ст. сприяли, насамперед, природно-кліматичні та фізико-географічні особливості степової та лісостепової ландшафтних зон, у межах яких знаходилася 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 – 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 показало, 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 фашиний. 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 існуючих 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 проводилися лише на дорогах загальнодержавного значення.

Спираючись на джерела, охарактеризовано використання дорожнього сполучення Слобожанщини у XVIII – на початку XIX ст. Так, 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 були встановлені 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 ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Публікації 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 Слобідській 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»: збір. наук. пр. 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 у закордонних періодичних спеціалізованих виданнях:

6. Коніва 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).**

Статті в інших виданнях та матеріали наукових конференцій:

7. Коніва Ю. Татарські шляхи та сакми на теренах України XIV–XVII століття // Матеріали ХХVІІІ-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 УТОPIK 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 імені 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 Україні: матеріали XI Всеукр. конф. молодих учених та спеціалістів, присвяч. 85-річчю Нац. акад. аграр. наук України, віковим ювілеям появи Панфільської 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 УТОPIK 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 Україні: 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 комунікацій 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.

Анотація

Коніва Ю. В. Зародження та розвиток суходільних комунікацій на території Слобідської України у XVIII – на початку XIX ст. Рукопис.

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

Дисертаційна робота є науковим історичним дослідженням, у якому на основі залучення широкої джерельної бази та сучасних методологічних засад розкрито процес становлення суходільних комунікацій на території Слобідської

України у XVIII – на початку XIX ст. Ці комунікації являли собою була багаторівневу мережу, до якої входили дороги державного, регіонального та місцевого значення, де основним методом будівництва доріг та мостів був фашинний. Розкрито специфіку утримання та ремонту доріг і мостів на теренах Слобожанщини. Описано основні заходи з організації дорожнього руху: встановлення верстових стовпів та шлагбаумів. Схарактеризовано специфіку використання доріг у Слобідській Україні у XVIII – на початку XIX ст., а саме господарчі, поштові та торговельні функції.

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

Аннотація

Конива Ю. В. Зарождение и развитие сухопутных коммуникаций на территории Слободской Украины в XVIII – начале XIX в. Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.01 – история Украины. – Днепропетровский национальный университет имени Олеся Гончара, Днепр, 2019.

В диссертации на основе историографического анализа, введения в научный оборот новых источников и современных методологических основ проведено комплексное исследование процесса зарождения и развития сухопутных коммуникаций на территории Слободской Украины в XVIII – начале XIX в. Осуществлен историографический анализ научной литературы и определена степень изучения в ней исследуемой проблемы.

Выяснено, что сеть сухопутных дорожных коммуникаций на территории Слободской Украины в первой половине XVIII в. была сформирована оседлым населением – украинскими переселенцами. Кроме того, в указанный период на территории Слобожанщины функционировали пути степняков – Муравский шлях, Изюмская и Кальмиусская сакмы, которые позже были адаптированы к сети дорог оседлого населения. Расположение этих дорог зависело от многих факторов. Важное значение имели природно-географические особенности степной и лесостепной зон Слободской Украины, влияющие на формирование сухопутных путей сообщения как оседлого населения, так и кочевников; преимущественно равнинный рельеф (присутствуют холмы, овраги и балки), незначительная плотность речной системы. Кроме того, в диссертации акцентировано внимание на том, что окончательному формированию сети дорог края способствовали такие факторы, как расположение населенных пунктов, административно-территориальное деление региона, хозяйственная деятельность переселенцев, а также торговля. Стоит отметить, что татарские пути и сакмы способствовали созданию сухопутных связей между крупными городами Слобожанщины (в направлении с юга на север) и имели большое значение для чумацкого промысла.

Установлено, что процесс формирования сухопутной дорожной сети Слободской Украины завершился во второй половине XVIII в. В этот период появилась многоуровневая система путей сообщения, а именно – дороги общегосударственного, губернского и местного значения, о чем свидетельствует анализ картографических материалов конца XVIII в. Кроме того, функционировали мосты и паромы. Основным методом укладки дорог и мостов на Слобожанщине был фашинный, который предусматривал использование древесины вместе с грунтом или песком. Этот метод был распространен на территории всей Российской империи, хотя были и попытки строительства дорог из камня. Как свидетельствует историографический анализ, в странах Западной Европы в XVIII в. началось системное строительство дорожных коммуникаций – это было связано с появлением первых технологий строительства дорожного полотна с помощью камня. Прогрессивные в то время методы укладки дорожного покрытия были предложены во Франции и Англии – метод пакеляжа и метод МакАдама. В первой половине XVIII в. возникли специальные органы по дорожному строительству. В то время в Российской империи специальные государственные органы, занимающиеся дорожными коммуникациями, начали функционировать во второй половине XVIII в., а содержание и ремонт дорог были возложены на местное население, что не способствовало развитию новых технологий в прокладке дорожного полотна в Российской империи (и в Слободской Украине в частности).

В работе раскрыта специфика содержания и ремонта сухопутных дорожных коммуникаций в Слобожанщине. Как свидетельствуют архивные материалы второй половины XVIII в. – начала XIX в., были осуществлены первые мероприятия по обустройству дорог на территории Слобожанщины, которые обязаны были выполняться местными властями. Строительство и ремонт мостов были основными мерами по улучшению функционирования путей сообщения. Возведение новых мостов осуществлялось в городах региона, но, как свидетельствуют многочисленные рапорты конца XVIII – начала XIX в. в основном осуществлялся ремонт старых мостов и обустройство переправ через реки (это требовало меньше финансовых затрат, чем строительство новых). Фашинные пути сообщения и деревянные мосты имели относительно небольшой срок эксплуатации, поэтому нуждались в постоянном ремонте.

На основе изученных архивных материалов удалось выяснить, что основными мероприятиями по организации дорожного движения были установление верстовых столбов и шлагбаумов, о чем свидетельствует анализ приказов второй половины XVIII – начала XIX в. Верстовые столбы располагали на обочине дорог, используемых для перевозки почты и пассажиров, на расстоянии 1 км 65 м друг от друга и красили в черный и желтый цвета. Система шлагбаумов, введенная еще в начале XVIII в., не оправдала себя и была отменена в конце XVIII в.

В диссертации охарактеризована специфика использования дорог в Слободской Украине в XVIII – начале XIX в. Сухопутные дорожные коммуникации на территории Слобожанщины выполняли прежде всего хозяйственные, почтовые и торговые функции. Именно почтовые тракты были основными дорогами, по которым осуществлялся пассажиропоток. Обслуживание путешественников происходило на почтовых станциях или постоянных дворах. Также в это время были введены дорожные документы. Сеть дорог также удовлетворяла потребности ярмарочной торговли – как местного, так и международного значения. Это способствовало росту Харькова как центра международной торговли. Кроме того, местные полевые дороги и переправы служили для удовлетворения хозяйственных нужд: соединение населенных пунктов и полей, перевозка сена, урожая, дров и т.д.

Ключевые слова: история Слободской Украины, сухопутные дорожные коммуникации, строительство дорог и мостов, почтовые дороги, татарские пути и сакмы, историческая география.

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): Specialty 07.00.01 «History of Ukraine». – Oles Honchar Dnipro National University, the Ministry of Education and Science of Ukraine, Dnipro, 2019.

The Thesis is a scientific historical research. The process of formation of land-based communications on the territory of Sloboda Ukraine in the XVIII – early XIX century are disclosed involving broad-based sources and methodological foundations. It was a multi-level network, which included roads of state, regional and local importance, where the main method of road and bridge construction was a fashine. The specifics of maintenance and repair of roads and bridges in Slobozhanshchyna are revealed. The main measures for the organization of traffic are described: the installation of vesrt pillars and barriers at roads crossing. The specifics of the use of roads in Sloboda Ukraine in the the XVIII – early XIX centuries were characterized. It was economic, postal and trade functions.

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

КОНІВА Юлія Вікторівна

**ЗАРОДЖЕННЯ ТА РОЗВИТОК СУХОДІЛЬНИХ КОМУНІКАЦІЙ
НА ТЕРИТОРІЇ СЛОБІДСЬКОЇ УКРАЇНИ У ХVІІІ –
НА ПОЧАТКУ ХІХ СТ.**

Спеціальність 07.00.01 «історія України»

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата
історичних наук

Відповідальний за випуск: доктор історичних наук, професор
Скляр Володимир Миколайович

Підписано до друку 05.08.2019 Формат 60×84 1/16.
Папір офсетний. Друк. цифровий.
Ум. друк. арк. 0,9. Наклад 100 примірників. Зам. № 1633.

Надруковано в друкарні ФОП Тарасенко В. П.
Свідоцтво №24800170000043751 від 21.02.2002 р.
61124, м. Харків, вул. Зернова, 6/267.
Тел./факс: (0572)52-82-11, (097) 273-11-77