

© А. А. КОРЖ* 2023

МІСЦЯ ДАВНІХ ПЕРЕПРАВ НА СУЛІ

На основі краєзнавчих матеріалів і карт середини XIX—XX ст. проаналізовано місця існування бродів, які функціонували в ранньому залізному віці. Простежено закономірності розташування пам'яток скіфського часу та переправ через Сулу.

Ключові слова: Посулля, брід, переправа, ранній залізний вік, городища, кургани.

Давні комунікації — перспективний дослідницький напрям в археології. Без сумніву, це питання важливе для всіх без винятку періодів розвитку людства, однак найбільш актуальною темою шляхів сполучення є, мабуть, для епохи раннього заліза та середньовіччя.

Територія України вкрита доволі густою річковою мережею; особлива розгалуженість спостерігається в Лісостеповій зоні та на Поліссі. Здавна річки були не тільки джерелом води і певних видів продуктів харчування, а й виступали неабияким бар'єром. Малі річки здебільшого не являли собою значної перешкоди, проте більшість «артерій» другого порядку створювали перепону, яку було неможливо обійти через їхню протяжність на сотні кілометрів. Для форсування таких перешкод обиралися зручні ділянки із найвужчим руслом або найменшою глибиною і «твердими» берегами. Таких місцин у Лісостеповій зоні було не дуже багато. Зазвичай їх використовували як броди та переправи впродовж значного проміжку часу, який обраховувався століттями, а то й тисячоліттями.

Проблему давніх комунікацій епохи раннього заліза неодноразово висвітлював у своїх працях Ю. В. Болтрик (Болтрик 1990). Проте здебільшого увага дослідника була прикута до степової зони (Болтрик, Каряка 2021) і меншою мірою до Правобережжя (Болтрик 2000). Аналізуючи шляхи сполучення степового регіону, автор порушував питання розташування бродів і переправ через річкову мережу. Частково проблему давніх шляхів Лісостепового Лівобереж-

жя розглянуто в статті про Басівське городище (Болтрик, Фіалко 1995). Проблематику шляхів і бродів Правобережжя досліджував також О. В. Каряка (Каряка 2021).

Спробу реконструкції давніх комунікацій методами просторового аналізу на основі городищ скіфського часу Західного Сейму здійснив О. О. Білинський (Білинський 2020). Також у співавторстві з О. В. Шелеханем проведено дослідження, у якому на основі випадкових знахідок клинкової зброї, а саме мечів і кинджалів, розглянуто сухопутні комунікації Лівобережного Лісостепу за доби раннього заліза (Білинський, Шелехань 2014).

Закономірності розміщення поселенських пам'яток і воєнно-торговельних шляхів Лівобережного Лісостепу у скіфський час вивчала С. С. Бессонова (Бессонова 2000). Крім цього, авторка разом із В. І. Полтавцем у кількох публікаціях проаналізувала шляхи сполучення скіфського часу в басейні річки Тясмин на Правобережжі (Бессонова, Полтавець 2015; Полтавець, Бессонова 2015).

Питання шляхів скіфського часу Лівобережжя підсумував і повно висвітлив у своїй докторській дисертації Д. С. Гречко. Проте розміщення переправ і бродів автор окремо не розглядав, а лише згадав про них у контексті проблематики давніх комунікацій (Гречко 2021а, с. 98-102).

Шляхи сполучення Лівобережного Лісостепу інших історичних епох неодноразово були висвітлені в публікаціях різних авторів (Моця, Халиков 1994; Отрощенко 1995). Серед них відзначимо працю В. Б. Звагельського (Звагельський 2010), який у контексті досліджень «Слова про похід Ігорів» проводить аналіз історичної географії Лівобережної України доби Середньовіччя, при цьому ареал вивчення охоплює також і верхів'я Сули.

Як бачимо, давні сухопутні шляхи час від часу стають об'єктом вивчення археологів, які висвітлюють регіони Лісостепу і Степу. Однак проблематиці переправ і бродів через річки Лівобережжя загалом та річки Сула зокрема не приділено достатньої уваги.

* КОРЖ Антон Анатолійович — аспірант відділу археології раннього залізного віку, Інститут археології НАН України, ORCID 0000-0001-6937-6725, skifc14@gmail.com

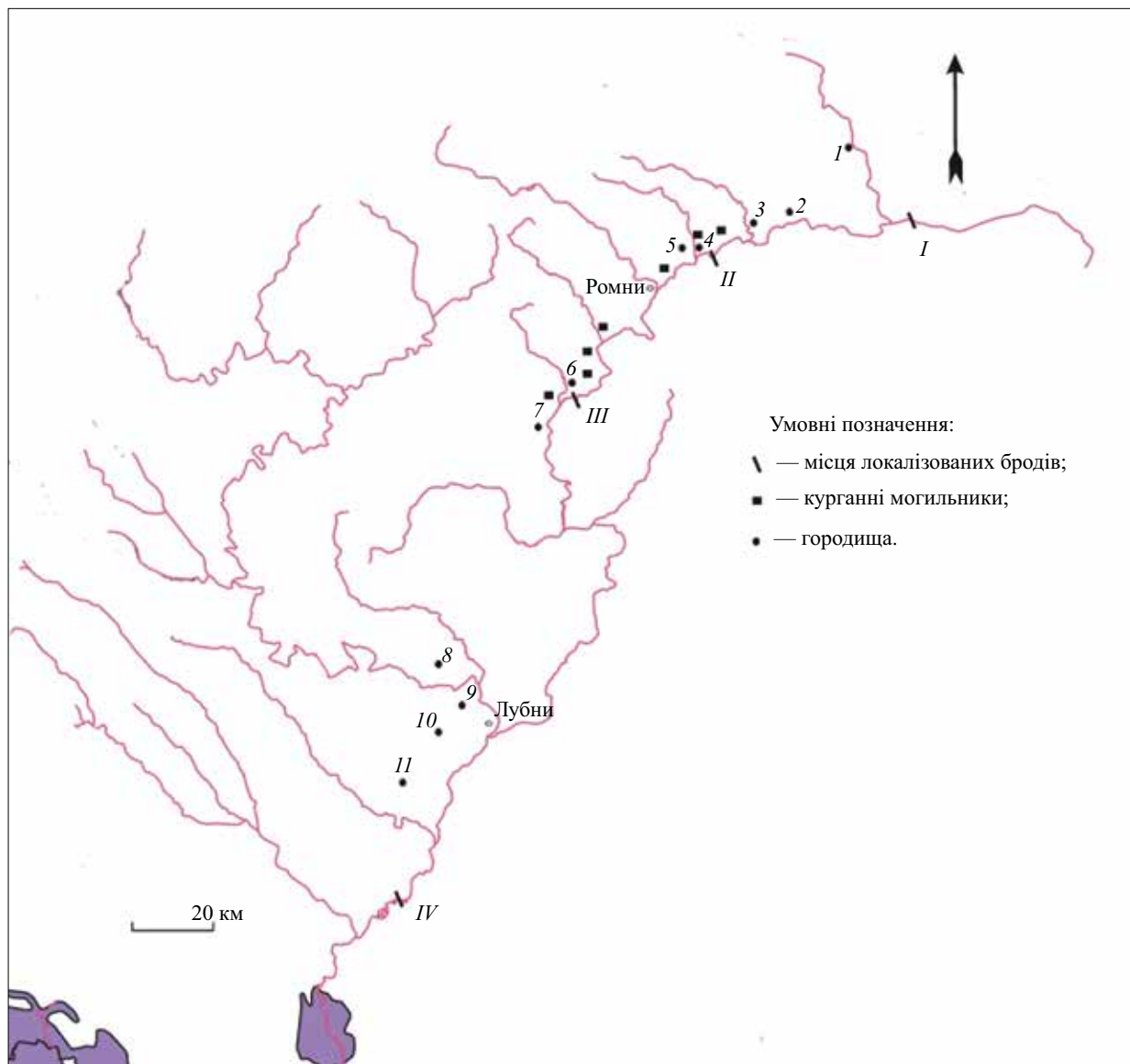


Рис. 1. Пам'ятки скіфського часу Посулля: 1 — городище Великі Будки, 2 — Засулля; 3 — Костянтинів; 4 — Великі Будки (Січ); 5 — Басівське; 6 — Глинське; 7 — Свиридівське; 8 — Сухоносівське; 9 — Хитці; 10 — Клепачі; 11 — Малий В'язівок. Броди: I — Піщаний брід; II — Басівський; III — Глинський; IV — «перевоз Горошинський»

Fig. 1. Monuments of the Scythian period of the Sula River region: 1 — Velyki Budky hillfort, 2 — Zasullia; 3 — Kostiantyniv; 4 — Velyki Budky (Sich); 5 — Basivka; 6 — Hlynsk; 7 — Svyrydivka; 8 — Sukhonosivka; 9 — Khyttsi; 10 — Klepachi; 11 — Malyi Viazivok. Fords: I — Pishchanyi ford; II — Basivka; III — Hlynske; IV — “Horoshynskiy portage”

Метою цієї роботи є спроба аналізу найбільш зручних місць, що їх могли б використовувати як переправи чи броди через р. Сула, що є важливим елементом комунікацій в епоху раннього залізного віку. У роботі застосовано такі дослідницькі підходи: 1) пошук бродів та місць переправ за пізнішими історичними подіями в регіоні; 2) нанесення на карти відомих пам'яток скіфського часу Посулля; 3) аналіз і кореляція отриманих за допомогою перших двох підходів результатів.

Сула — річка другого порядку, ліва притока Дніпра; належить до Лівобережно-Дніпровської гідрологічної області. Загальна протяж-

ність 363 км. Має свій витік біля однойменного села Сумського р-ну, гирло біля с. Дем'янівка Кременчуцького р-ну Полтавської обл. Похил річки становить 0,2 м/км; площа водозабору — 19 600 км² (Вишенський, Косовець 2003 с. 42). Основні притоки: праві — Терн, Бишкінь, Хмельівка, Ромен, Рашівка, Лохвиця, Сулиця, Удай, Сліпород, Оржиця; ліві — Вільшанка, Бобрик, Артополот, Бодаква. Середня густина річкової мережі становить приблизно 0,3 км/км², тоді як один із найменших показників густоти річкової мережі басейну Дніпра спостерігається у 100-кілометровій смузі між гирлами річок Десна та Сула, подібна ж лише у степовій зоні на

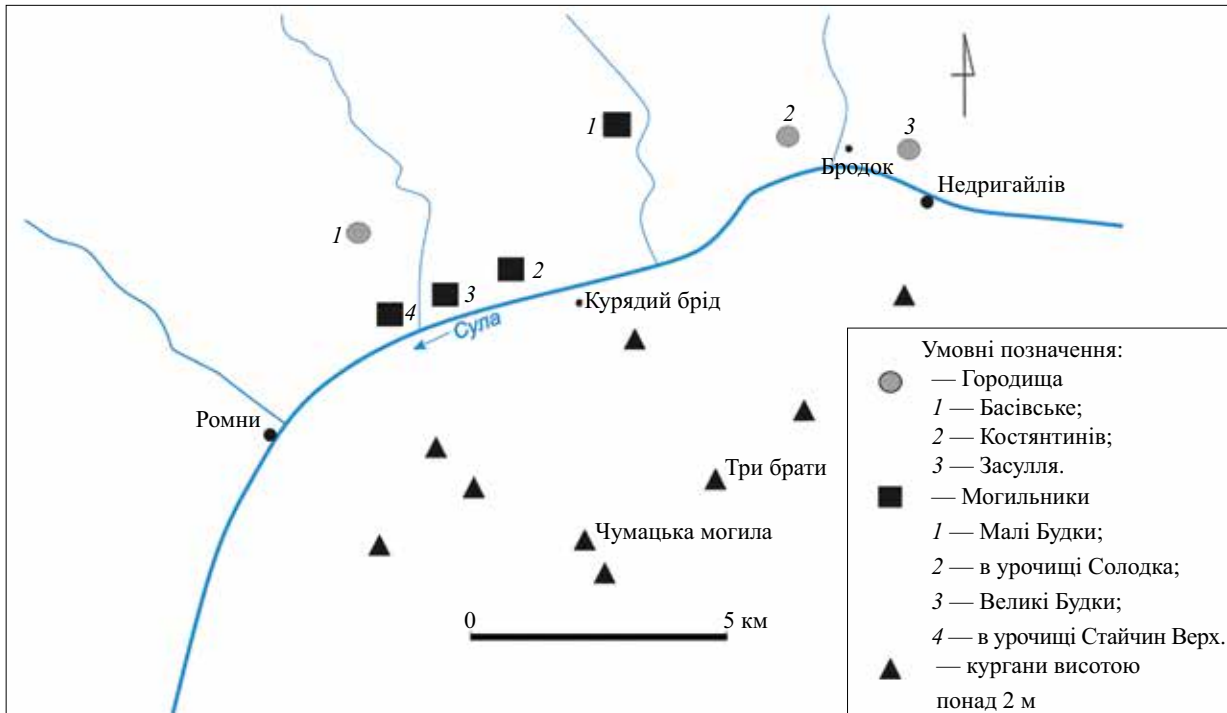


Рис. 2. Пам'ятки скіфського часу біля Басівського броду
 Fig. 2. Monuments of the Scythian period near Basivka ford

водозаборі річок Самари й Вовчої. Показник густоти у вказаних місцях становить близько 0,2 км/км² (Зуб, Карпова 2004 с. 29). Як бачимо, Сула за основними показниками є типовою річкою Дніпровського Лісостепового Лівобережжя.

Доба раннього заліза на території Посулля відома перш за все за курганами воїнської еліти. Найбільші насипи наявні в могильниках, розташованих в урочищах Стайчин Верх, Солodka, Шумейків, а також біля с. Великі Будки. Загалом можна говорити про компактне розташування на 10-кілометровому відрізку вгору по течії від міста Ромни (між сучасними селами Плавинище та Малі Будки) курганних могильників на високому, корінному правому березі р. Сула. Сказати, якою була кількість насипів на згаданих некрополях, важко, але відомо, що йдеться про кілька сотень.

Нижче за течією від м. Ромни відомі некрополі скіфського часу біля сіл Чеберяки, Глинськ, Ярмолинці, Сурмачівка, Попівка (один із найбільших курганних могильників всього Посулля). Ще одне значне скупчення курганних некрополів виділяють біля сіл Хитці й Тишки (Лубенський р-н), у місці впадіння р. Удай у Сулу.

Загалом, описуючи кургани Посулля, В. А. Іллінська відзначала, що посульські курганні не-

крополі можуть розглядатися як могильники родоплеменної знаті (Ильинская 1968, с. 4).

Щодо поселенських пам'яток скіфського часу досліджуваного регіону, то дослідники виокремлюють дві їх групи: Роменську (північну) та Лубенську (південну) (рис. 1). (Ильинская 1968, с. 5; Бессонова 2000, с. 123; Гречко 2021б с. 106). До першої належать городища, розташовані вгору за течією від Ромнів, а саме Басівське, та городища біля сіл Костянтинів, Засулля (Гречко, Осадчий, Крютченко 2020, с. 200-205) і Великі Будки (Вільшанської ОТГ), яке, безумовно, є східним кордоном поселенських структур скіфського часу Посулля. Функції укріплення Великі Будки (Січ) було розглянуто в іншій праці, де вказане укріплення разом із Басівським городищем об'єднано в один оборонний вузол (Корж 2021б).

Нижче за течією розташовуються городища скіфського часу біля сіл Свиридівка й Глинськ. Останнім часом до укріплень раннього залізного віку відносять пам'ятку біля с. Коржі, яка закривала південні підступи до Басівського городища (Гречко, Осадчий, Крютченко 2020, с. 200-201; Гречко 2021б, с. 106). Проте, на мою думку, без масштабних польових досліджень пам'ятки робити такі висновки зарано. Розвідки автора 2021 р. підтвердили наявність культурних решток скіфського часу, проте вони геть

нечисленні та поодинокі. Товщина культурного шару на пам'ятці лише 0,4 м, і майже на всю товщу заорюється.

Лубенська (південна) група старожитностей скіфського часу доволі мало вивчена. Поселенські пам'ятки здебільшого розташовані в межиріччі Удаю та Сули. Нині відомі городища біля сіл Сухоносівка, Хитці, Клепачі та найпівденніше укріплення доби раннього заліза — Малий В'язівок (Ильинская 1968, с. 7; Бессонова 2000, с. 123; Гейко 2008; Гречко 2021b, с. 106).

Уздовж Сули від м. Лохвиця до гирла Удаю не відомі укріплення скіфського часу. В. А. Іллінська поєднує це явище з відсутністю лісових масивів на цій ділянці (Ильинская 1968, с. 7), однак таке твердження потребує більш ретельної перевірки.

Як бачимо, курганні некрополі й городища раннього залізного віку розташовані лише на правому, високому березі. Причиною цього явища є природно сформований рельєф, який неабияк надається для захисту, а саме порізаність ярами й балками, що є типовим лісостеповим ландшафтом. Розвідки 2019 р. у межиріччі Сули й Хоролу показали, що рельєф цієї місцевості рівнинний, степовий із невеликим відсотком байрачних лісів (Каравайко, Осадчий 2020, с. 264; Корж 2020, с. 265). Красномовно про ландшафт свідчать і окремі місцеві топоніми, зокрема Коцупієвий Степ та Веселий Степ. Поселенських пам'яток скіфського часу й великих курганних могильників тут не було виявлено. Найбільші некрополі нараховували не більше 3—5 насипів. Указана територія має ширину в різних місцях від 25 до 30 км. У давнину цю рівнину могли використовувати як пасовиська.

Як бачимо, для сухопутних комунікацій раннього залізного віку і для випасу худоби на рівнинній території р. Сула, без сумніву, виступала бар'єром. Його можна було подолати лише в найбільш зручних місцях, які визначалися такими показниками: глибина й ширина русла, твердість берегової лінії і швидкість течії. Ті ділянки, де річка мала оптимальні умови для зручного переходу, давнє населення використовувало як переправи й броди.

Для пошуку вказаних елементів комунікації скіфського часу вивчено картографічні матеріали, зокрема військово-топографічні карти Ф. Ф. Шуберта середини XIX ст. і карти Генерального штабу, розроблені в 70—80-х роках XX ст. Також неабияку допомогу у вирішенні питання локалізації переправ і бродів ранньо-

го залізного віку надає аналіз пізніших історичних подій і краєзнавчих матеріалів.

Басівський брід

Аналізуючи розташування Північної (Роменської) групи пам'яток скіфського часу, що розміщена вгору за течією над містом Ромни, можна спостерігати неабияке їх тут скупчення, до якого входить Басівське городище та курганні могильники, що тягнуться ланцюжком задовжки приблизно 10 км від с. Плавинище до с. Воцилиха, а також із городищ біля сіл Костянтинів і Засулля та курганного могильника біля с. Малі Будки (рис. 2).

С. С. Бессонова припускала наявність броду навпроти скупчення елітних курганів у верхньому Посуллі (Бессонова 2000 с. 123). Ю. В. Болтрик та О. Є. Фіалко у праці про Басівське городище не виключали наявності переправи саме біля с. Вовківці (Болтрик, Фіалко, 1995 с. 41). У статті, присвяченій інтерпретації захисних споруд біля с. Великі Будки, висловлено припущення про те, що однією з функцій цього укріплення є контроль за бродом через р. Сулу (Корж 2021, с. 73). Вище означені твердження можуть бути підкріплені фактами випадкових знахідок клинкової зброї неподалік від місця впадіння р. Хмелівки в р. Сулу (Билинський, Шелехань 2014, с. 175, 178-179).

Аналіз військово-топографічної карти Російської імперії середини XIX ст., а саме аркуша XXII, ряду 2, показав, що на лівому березі р. Сули біля сучасного с. Вовківці був розташований населений пункт (хутір), назва якого красномовно свідчить про річку в цьому місці — Курячий брод. На картах середини 80-х рр. XX ст. хутір мав назву Жовтневе (сьогодні зняте з обліку) (рис. 3).

На правому ж березі річки, майже навпроти було розміщено хутір Шумейків та позначено курган із назвою «Могыла Рытая». Загалом некрополь, відомий під назвою «курганне поле біля с. Вовківці», нараховує 104 насипи. Найбільші з них розкопані, а саме Шумейків курган та Коротушина могила (висота після розкопок кінця XIX ст. становить 10—11 м) (Ильинская 1968, с. 10).

За 12 км вгору по течії, між селами Костянтинів і Засулля в місці впадіння р. Бишкін у Сулу розташований населений пункт із назвою Бродок. У с. Костянтинів і у с. Засулля розташовані багат шарові городища, на яких зафіксовано матеріали скіфського часу (Гречко, Осадчий, Крютченко 2020, с. 201, с. 205-206).

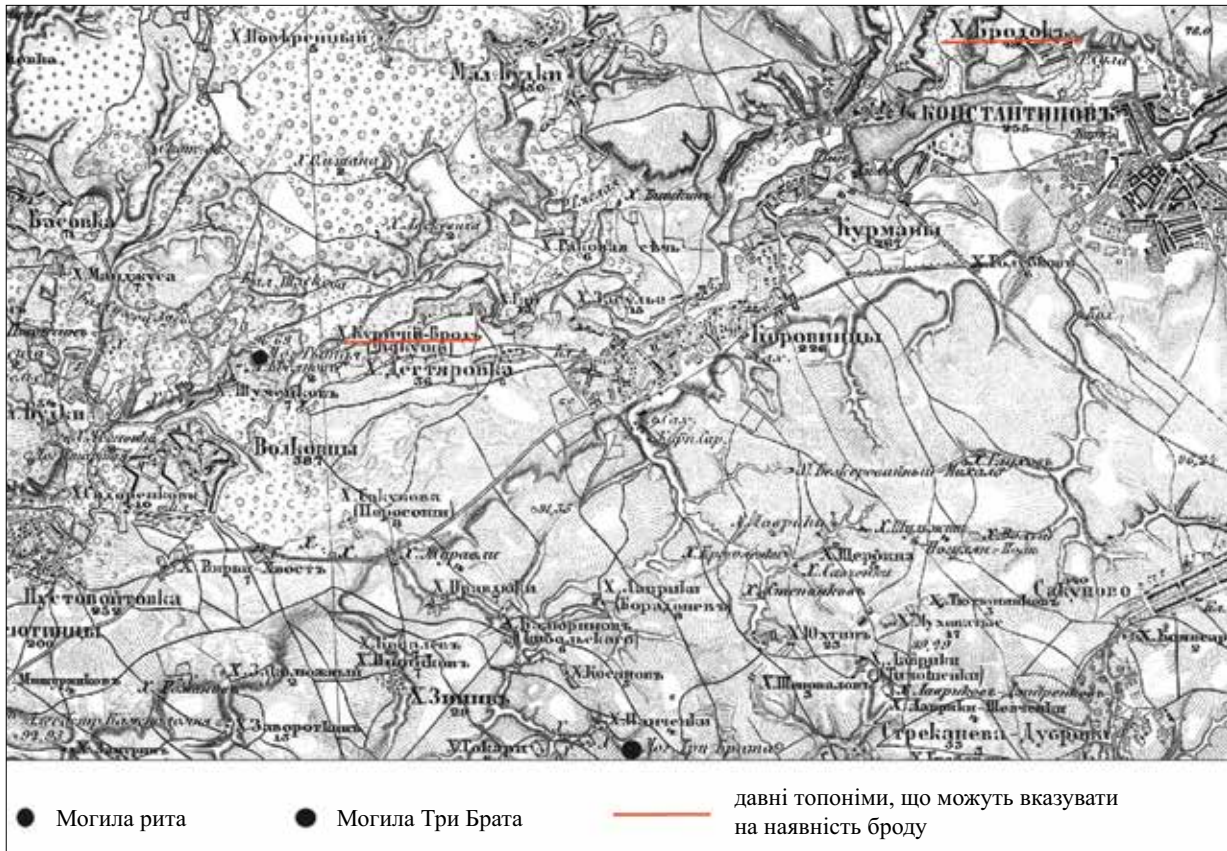


Рис. 3. Фрагмент військово-топографічної карти другої половини XIX ст. (аркуш 12, ряд XXI)
 Fig. 3. Fragment of the military topographic map of the second half of the 19th century (sheet 12, row XXI)

На першому наявність культурного шару епохи раннього заліза була підтверджена розвідками автора в 2021 р. Відстань від с. Бродок до вище названих населених пунктів становить не більше 2 км.

Певним маркером згаданих бродів на лівому березі Сули можуть бути кургани Чумацька могила біля с. Погожа Криниця, висота насипу близько 3 м, та біля с. Шкроботи, який на карті середини XIX ст. має назву «Могила Три Брата». Висота становить близько 4 м. Відстань між ними по рівнині становить близько 5 км, а до некрополів в урочищах Стайчин Верх і Солodka всього 10 км.

Цікаво, що з курганів на лівому березі Сули у верхній частині течії розкопаний лише один, який розташований біля с. Коровинці. Він знаходиться менше ніж за 5 км від курганного поля біля с. Вовківці. Хоч могила була пограбована, проте знайдені речі (електрова шийна гривня та залишки бойового обладунку) свідчать про високий статус небіжчика (Ильинская 1968, с. 54)

Отже, ми бачимо, що у Верхньому Посуллі, а саме на правому березі річки, скупчення і по-

селенських пам'яток, і некрополів скіфського часу є не випадковим. Саме тут були розташовані найбільш зручні переправи через р. Сулу, що дозволяли потрапити з широкої рівнинної території на більш захищений правий берег.

Проте відокремленим тоді здається городище біля с. Великі Будки, розташоване на правому березі р. Терн (Вільшанської ОТГ), яке на сьогодні є найсхіднішою поселенською пам'яткою скіфського часу Посулля. З літописних джерел у цьому місці відома переправа під назвою Піщаний брід. Найбільш інформативна згадка належить до середини XVII ст. і наведена в праці В. Б. Звагельського: «...А Пешаной брод по реке Суле от Недрыгайлова — верст с 30, а от Бобриска и от Каменова верст с 40» (Звагельський 2010, с. 59). Дослідник локалізує цей брід у верхів'ях Сули в районі сучасних сіл Зеленківка та Камішанка (Звагельський 2010, с. 61). Тому, ймовірно, однією з функцій укріплення біля с. Великі Будки був контроль за переправою, розташованою на зручному рівнинному шляху, який у Середньовіччі поєднував Путивль і Гадяч (Звагельський 2010, с. 60), а в епоху раннього заліза пам'ятки басейну р. Псел та р. Сейм.

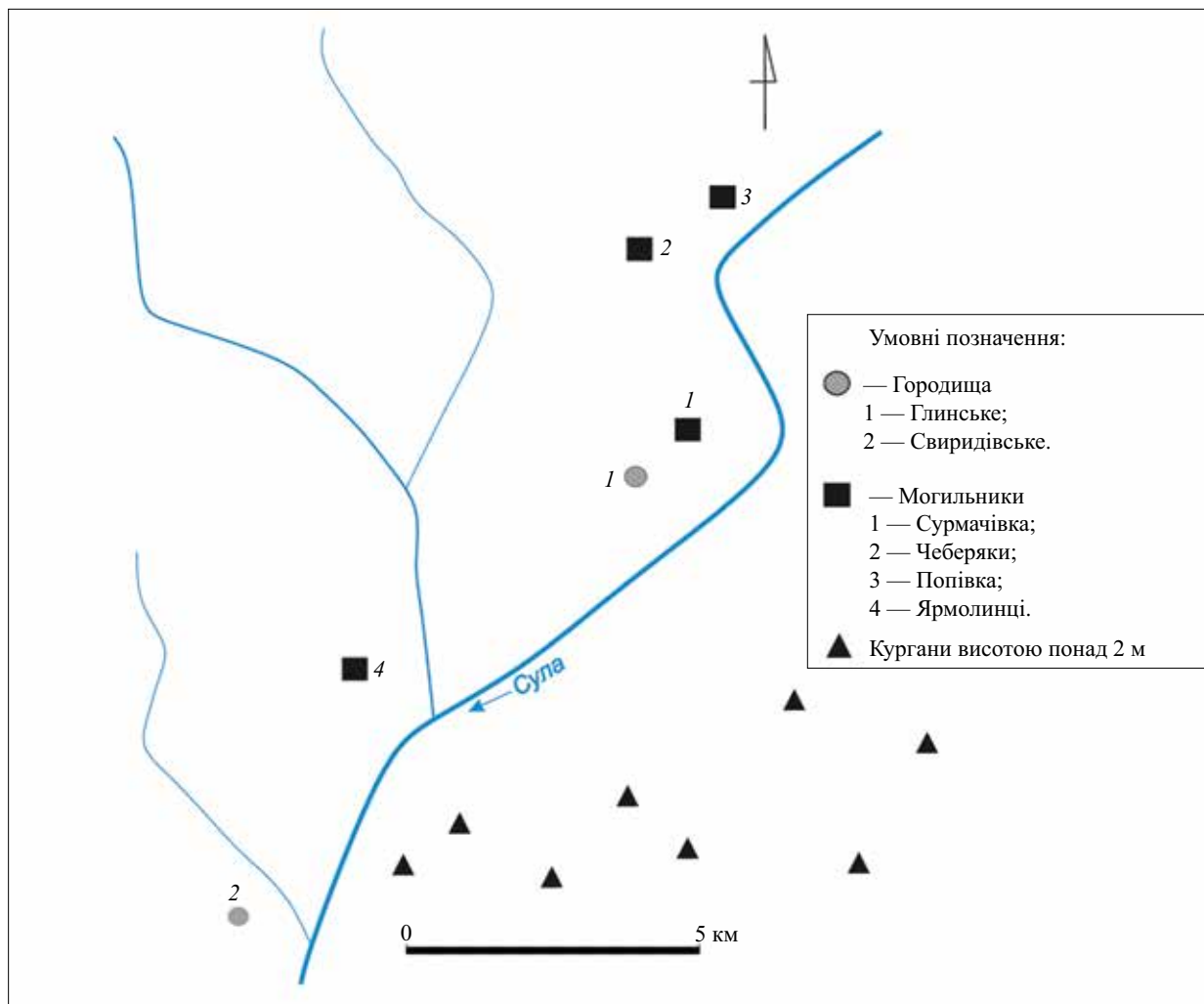


Рис. 4. Пам'ятки скіфського часу біля Глинського броду

Fig. 4. Monuments of the Scythian time near Hlynysk ford

Глинський брід

Нижче за течією від міста Ромни компактно розташування городищ та курганних могилок скіфського часу спостерігається біля с. Глинськ. Тут відомі укріплення поселення біля с. Глинськ (Гейко 2000) та с. Свиридівка (Білозор, Гейко 2002; Гейко 1997). Некрополі розміщено біля сіл Глинськ, Попівка, Сурмачівка, Чеберяки, Ярмолинці (рис. 4). Відстань від вказаного скупчення до вище описаної синхронної групи пам'яток біля сіл Басівка, Плавинище, Пустовійтівка, Вовківці становить приблизно 40 км. Сполучення між Басівським і Глинським городищем є практично неможливим по правому берегу. Щоб потрапити з пункту «А» в пункт «Б» потрібно було здолати мінімум три річки (праві притоки Сули): Ромен, Рашівку і Олаву, не кажучи вже про велику кількість незручних ярів. Намагання обійти всі перешкоди збільшить відстань у кілька разів, тому найімовірні-

шим є шлях саме лівим рівнинним берегом, однак і тут потрібно здолати водний бар'єр.

Скупчення поселенських пам'яток і некрополів є поштовхом для пошуку зручного місця подолання перешкоди у вигляді р. Сули саме у вказаному місці. Знову в пригоді стала військово-топографічна карта Російської імперії середини XIX ст. Уважно розглядаючи аркуш 11, ряд XXII, а саме ділянку між містечком Глинськ та с. Свиридівка, бачимо підказку: північніше від с. Гудими, неподалік від впадіння р. Локня в Сулу був розміщений важливий елемент давньої інфраструктури — паром. Зазвичай переправи такого типу облаштовувалися в найбільш зручних місцях із твердими берегами. Тут же ми знаходимо й позначку броду, яка ще раз підтверджує правильність пошуку (рис. 5). Цікаво, що брід і паром в одному місці трапляються нечасто.

Маркером броду на лівому березі може слугувати помітне скупчення курганів, що розмі-

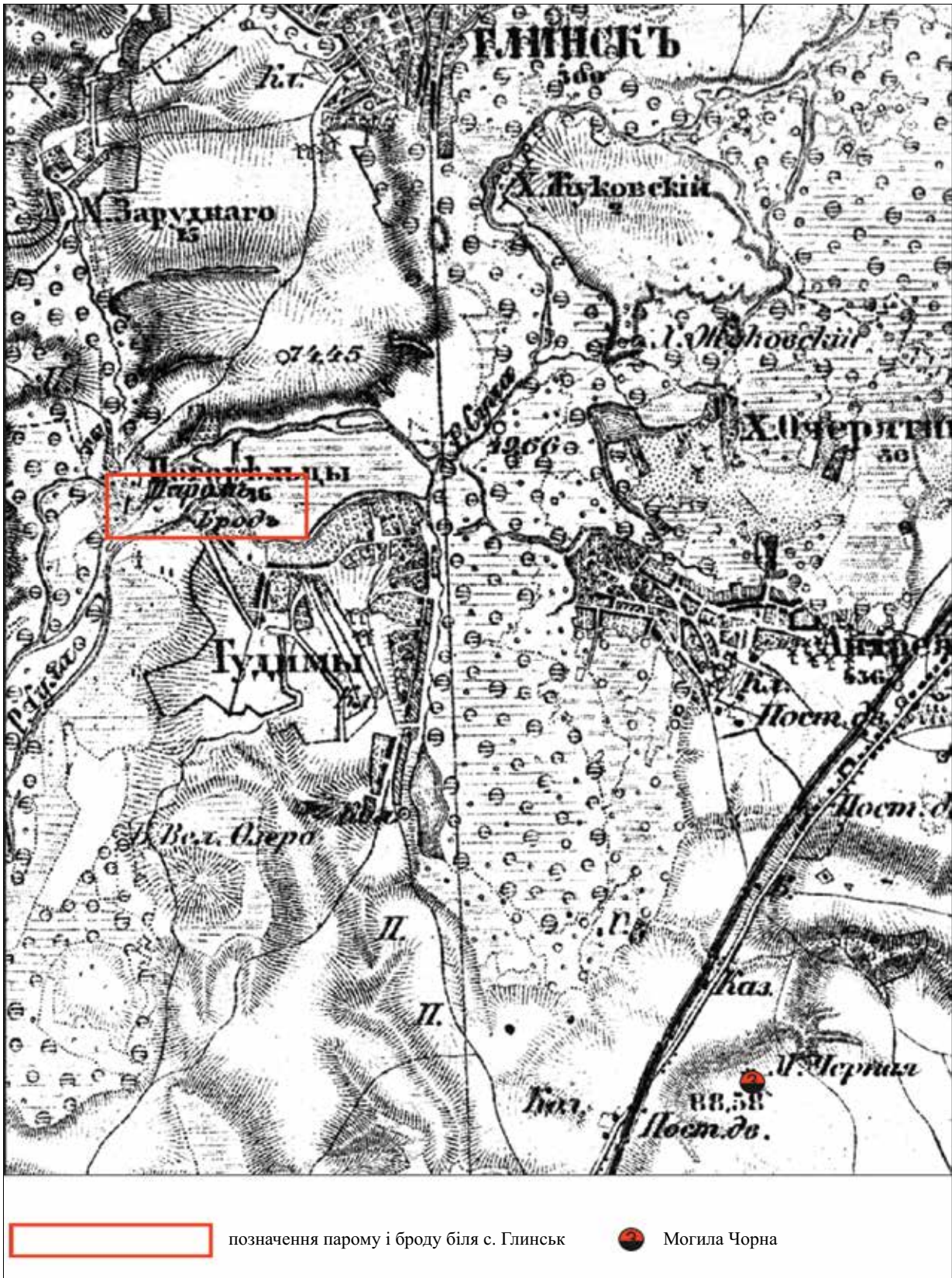


Рис. 5. Фрагмент військово-топографічної карти другої половини XIX ст. (аркуш 11, ряд XXI)

Fig. 5. Fragment of the military topographical map of the second half of the 19th century (sheet 11, row XXI)

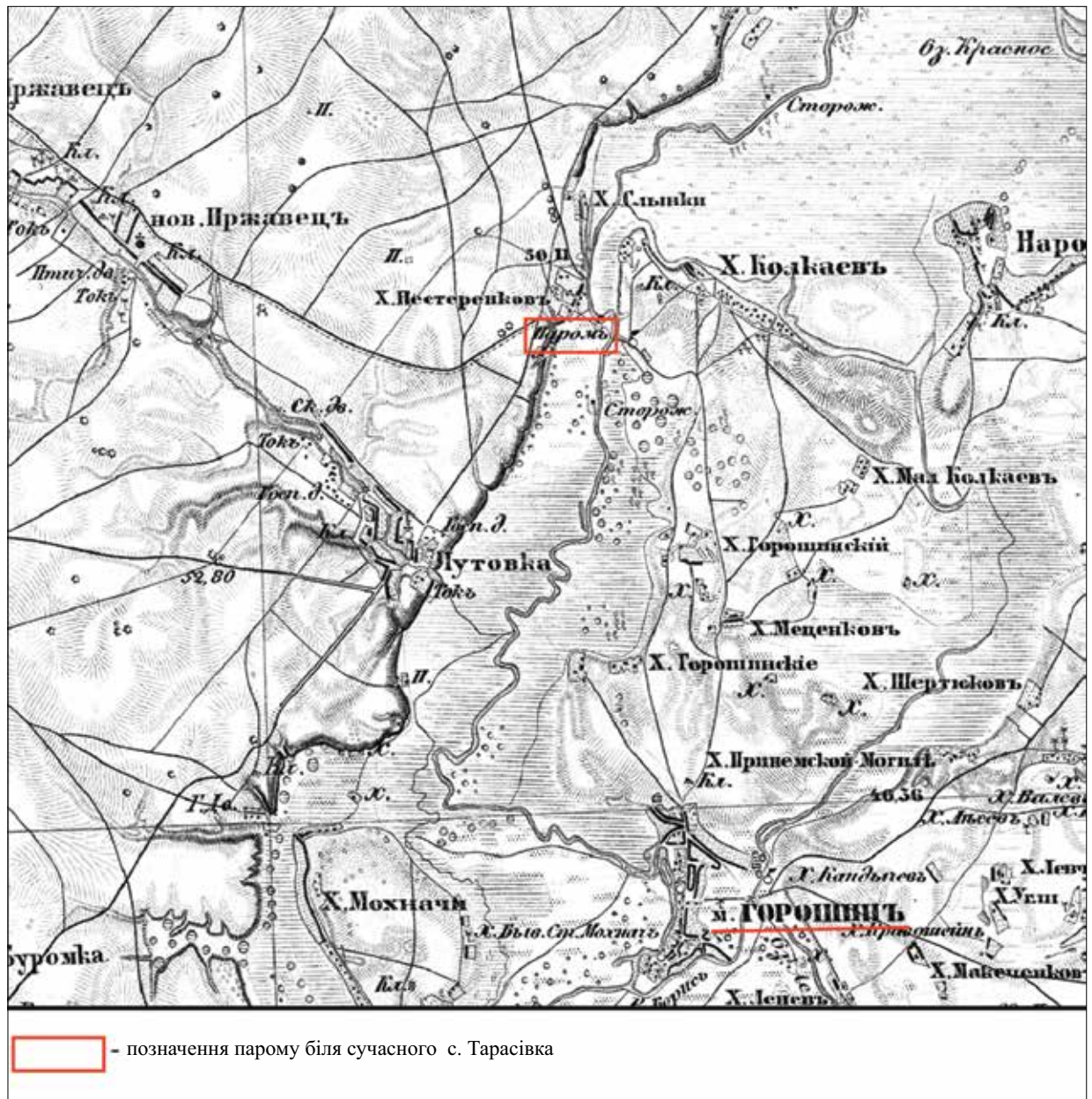


Рис. 6. Фрагмент військово-топографічної карти другої половини XIX ст. (аркуш 11, ряд XXIII) з позначенням парому на нижній Сулі

Fig. 6. Fragment of the military topographical map of the second half of the 19th century (sheet 11, row XXIII) with the designation of a ferry on the lower Sula River

щені ланцюжком між селами Андріяшівка та Білогорілка. Хоч кількість насипів у цьому місці й нечисленна і нараховує лише 13 одиниць, проте їхня висота в 3—4 м указує на важливість цих місць у давнину. Відзначимо, що вище згаданого Глинська й до Ромен р. Сула має здебільшого заболочені береги та глибоке русло. Цікаво, що, за нашими спостереженнями, біля с. Шумськ її течія така сильна, що не замерзає при температурі -25°C .

«Старинный перевоз Горошинский...»

Нижче за течією, в районі м. Лубни, у міжріччя Удаю та Сули спостерігається певне скупчен-

ня укріплених поселень скіфського часу. Тут відомі городища Хитці, Сухоносівське, Клепачі та найпівденніше — Малий В'язівок. Підтверджен наявності броду чи зручного місця для переправи в місці впадіння Удаю в Сулу чи в безпосередній близькості на військово-топографічних картах середини XIX ст. ми не знаходимо. Проте за наявністю скупчень курганів (деякі з них мають назву Могила Сторожева, Роблена, Розрита) біля сіл Березоточа, Вовчик та Литвяки (лівий берег Сули), які розташовані майже навпроти вище названих городищ, можна припустити, що переправа в епоху раннього залізного віку була саме в цих місцях.

Аналіз розміщення неукріплених поселень скіфського часу середньої і нижньої течії Сули не дав нам жодного результату (Луговий, Верещак 2006). Компактних скупчень, які б могли маркувати переправу, ні на лівому, ні на правому березі виявлено не було.

Зауважимо, що в районі м. Лубни та нижче за течією, аж до впадіння в Дніпро Сула здебільшого має заболочені береги, що робить її незручною для подолання. Лише невеликі ділянки можна розглядати з позиції зручності для облаштування переправи. Уважний перегляд військово-топографічної карти середини XIX ст. (ряд XXIV, аркуш 11) дає лише одну підказку: біля хутора Нестеренкова (нижче містечка Оржиця) тут позначено паромну переправу (рис. 6). Цікаво, що вона працює і сьогодні та позначена на Google Earth (с. Тарасівка Лубенського р-ну Полтавської обл.).

Аналіз пізніших історичних подій, які відбувалися в регіоні, може дати відповідь на питання локалізації найбільш зручних місць для переправи в епоху раннього заліза. Для захисту південних кордонів своєї держави від нападу кочовиків Володимир Святославович збудував низку укріплень на правому березі Сули — т. зв. Посульську оборонну лінію. Шляхи, якими рухались кочовики, пролягали степовою смугою корінного лівого берега Дніпра шириною 60—75 км. Річковий бар'єр у вигляді Сули був останньою перешкодою на підступах до Переяслава (Моргунов 2014, с. 139-140). Відстань від с. Тарасівка до Переяслава становить менше 100 км. Тобто бачимо, що рівнинна степова місцевість пониззя Сули була коридором для нападу кочовиків на Переяславські землі та Київ зокрема.

Відомі ще зі шкільних підручників події розгорталися на території Полтавщини в кінці XVI ст. Неподалік від м. Лубни в урочищі Солониця відбувся фінальний бій козаків на чолі із Северином Наливайком, з одного боку, та польським військом, яке очолював Станіслав Жолкевський, — з іншого (Грушевський 1995, с. 226-228). У контексті питань переправ і бродів нас цікавить, як війська обох сторін дісталися урочища Солониця на лівому березі Сули.

Відомо, що козаки, відступаючи, переправилися через Дніпро в районі Переяслава, а далі «... вирішено було пуститися в степ у Лубнах перейти через Сулу, знищити за собою переправу...».¹ У місті тоді був розташований довгий міст «...з

огляду на прилеглі до ріки болота...». Щодо переправи польського війська, то відомо, що невелика частина пішла правим берегом до Лубен, тоді як інші переправилися через річку «... за 5 миль від Лубен вниз є на Сулі ще інша переправа в Горошині, де зазвичай переправляються татари, йдучи на Україну...» (Николайчик 1884, с. 559-560). Автор наведених вище рядків дещо помиляється, називаючи відстань у 5 миль від Горошина до Лубен. Сучасне містечко Горошин розташоване на лівому березі Сули за 40 км від місця фінальної битви.

Локалізації давньоруського Горошина Ю. Ю. Моргунов присвятив окрему працю. Він наводить переконливі аргументи щодо неможливості існування укріплення на лівому березі Сули, яке на той час контролювали половці. Дослідник ототожнює літописний Горошин із безіменним городищем у с. Тарасівка (правий берег Сули), на якому виявлено виразні матеріали X—XI ст. та кінця XII — поч. XIII ст. Один із аргументів на користь розміщення саме в Тарасівці літописного укріплення є найбільш актуальним для згаданого дослідження. Автор зазначає, що у XVIII ст. біля Тарасівки розміщувався «старовинний перевіз Горошинський» — відгалудження Муравського шляху до всім відомого Зарубського броду (Моргунов 2014).

Навколо чи на близькій відстані від найпівденнішого броду через Сулу укріплені поселення скіфського часу невідомі. Це можна пояснити кількома взаємопов'язаними факторами. Територія обох берегів Сули від місця впадіння правої притоки Сули — Оржиці в дельту здебільшого рівнинна, тому, напевно, фактор рельєфу є визначальним у відсутності городищ скіфського часу біля цього броду. Адже контроль за переправою через останній значний бар'єр на підступах до зарубського броду потребував неабияких укріплень, які в цій місцевості просто неможливо було збудувати. Відсутність природних даних для захисту підтверджує це припущення.

Поховальні пам'ятки в районі с. Тарасівка представлені цілою низкою курганів. Звичайно, більша їх частина розміщена на правому березі. На картах позначені насипи висотою від 2 м. Зауважимо, що тягнуться вони до вище означеного броду через Дніпро. На лівому березі Сули біля вказаного броду помітне скупчення курганних насипів, що може маркувати зручне місце переправи.

Таким чином, ми розглянули важливі елементи давньої комунікації Лівобережного Лісосте-

¹ Тут і далі переклад з російської.

пу — броди через Сулу. Завдяки аналізу більш пізніх історичних подій, топонімів, а також картографічних матеріалів визначено оптимальні ділянки, що їх могли використовувати як броди у скіфський час. Загалом виявлено та проаналізовано чотири відрізки, а саме: Піщаний брід, Басівський, Глин-

ський та біля с. Тарасівка в пониззі Сули. Також встановлено взаємозалежність розташування найбільш зручних місць переправи та археологічних пам'яток (городищ і курганних некрополів) епохи раннього заліза. Така взаємозалежність підтверджена майже в усіх проаналізованих випадках.

Бессонова, С. С. 2000. Деякі закономірності розміщення пам'яток скіфського часу в Українському Лівобережному Лісостепу. *Археологія*, 2, с. 116-132.

Бессонова, С. С., Полтавець, В. І. 2015. Шляхи сполучення в басейні Тясмину на початку доби заліза. *Археологія і давня історія України*, 2(15), с. 21-37.

Білинський, О. О. 2020. Реконструкція давніх комунікацій методами просторового аналізу на прикладі городищ скіфського часу Західного Посем'я. В: Вовкодав, С.М. (упоряд.) *Простір в історичних дослідженнях*. Вип. 1. Переяслав; Кам'янець-Подільський, с. 33-37.

Билинський, О., Шелехань, А. 2014. Случайные находки мечей и кинжалов скифского времени на Днепровском Левобережье. В: Мордвинцева, В. (ред.) *Археологічні та лінгвістичні дослідження. Матеріали Гумбольдт конференції*, Київ, с. 170-185.

Білозор, В. П., Гейко, А. В. 2002 Нові дослідження на Свиридівському городищі. *Археологічний літопис Лівобережної України*, 1, с. 74-77.

Болтрик, Ю. В. 1990. Сухопутные коммуникации Скифии (по материалам новостроечных исследований от Приазовья до Днепра). *Советская археология*, 4, с. 30-45.

Болтрик, Ю. В. 2000. Основной торговый путь Ольвии в Днепровское лесостепное правобережье. *Российская археология*, 1, с. 121-130.

Болтрик, Ю. В., Каряка, О. В. 2021. Сліди стародавніх шляхів степової Таврії. *Археологія і давня історія України*, 3(40), с. 199-213.

Болтрик, Ю. В., Фиалко, Е. Е. 1995. Басовское городище — центр Посульского узла памятников раннего железа. *Древности — 1995*, с. 40-43.

Вишневський, В. І., Косовець, О. О. 2003. *Гідрологічні характеристики річок України*. Київ: Ніка-Центр.

Гейко, А. В. 1997. Свиридівське городище. *Археологічний літопис Лівобережної України*, 1-2, с. 56-58.

Гейко, А. В. 2000. Городище раннього залізного віку поблизу с. Глинськ. *Археологія*, 3, с. 149-153.

Гейко, А. В. 2008. Археологічні дослідження Сухоносівського городища. *Археологічний літопис Лівобережної України*, 2, с. 26-30.

Гречко, Д. С. 2021. *Етнокультурна історія Дніпровського Лісостепового Лівобережжя скіфського часу. Дисертація* д. і. н. ІА НАН України. Київ.

Гречко, Д. С. 2021. Поселенська система Дніпровського Лісостепового Лівобережжя другої половини VI—V ст. до н.е. В: С. Скорий, С. Задніков (ред.) *Ранній за-*

лізний вік східної Європи: збірник статей на пошану Ірини Шрамко. Харків; Котельва, с. 100-112.

Гречко, Д. С., Осадчий, Є. М., Крютченко, О. О. 2020. Нові дані про городища скіфського часу Посулля. В: Корост, І. І. (ред.) *Феномен Більського городища 2020*. Київ; Котельва, с. 199-213.

Грушевський, М. С. 1995. *Історія України-Руси*. Т. 7. Київ: Наукова думка.

Звагельський, В.Б. 2010 *Історична географія лівобережної України доби середньовіччя (в контексті досліджень «Слова о полку Ігоревім»)*. Київ; Суми: Сумський державний університет.

Зуб, Л. М., Карпова, Г. О. 2004 *Малі річки України: характеристика, сучасний стан, шляхи збереження*. Київ.

Ильинская, В. А. 1968. *Скифы Днепровского Лесостепного Левобережья (курганы Посулья)*. Киев: Наукова думка.

Каравайко, Д. В., Осадчий, Є. М. 2020. Розвідки у Липоводолинському районі. В: Болтрик, Ю.В. (ред.) *Археологічні дослідження в Україні 2019*. Київ, с. 264-267.

Каряка, О. В. 2021. Давні шляхи біля Давидового броду на Інглульці. *Археологія і давня історія України*, 3(40), с. 169-174.

Корж, А. А. 2020. Розвідки на території Недригайлівського району. В: Болтрик, Ю.В. (ред.) *Археологічні дослідження в Україні 2019*. Київ, с. 268.

Корж, А. А. 2021. Про можливий варіант інтерпретації укріплення біля с. Великі Будки. *Археологія і давня історія України*, 4(41), с. 68-74.

Луговий, Р. С., Верещака, В. М. 2006. Неукріплені поселення скіфського часу середньої та нижньої течії Сули. *Археологічний літопис Лівобережної України*, 2, с. 68-72.

Моргунов, Ю. Ю. 1996. *Древнерусские памятники по речья Сулы*. Курск: Институт археологии РАН.

Моргунов, Ю. Ю. 2014. К локализации летописного города Горошина. *Краткие сообщения института археологии*, 236, с. 139-143.

Моця, А. П., Халиков А. Х. 1997. *Булгар — Киев. Пути — связи — судьбы*. Киев: ИА НАН Украины.

Николайчик, О. 1884. Первые козацкие движения в Речи Посполитой. (1591 -1596). *Киевская старина*, Том VIII, с. 525-564.

Отрошенко В. В. Пути обмена — пути миграций. *Эпоха бронзы Доно-Донецкого региона*. с. 18-19.

Полтавець, В. І., Бессонова, С. С. 2015. Торгово-воєнні шляхи скіфського часу та «татарські дороги» на півночі Прикарпаття Правобережної Лесостепи. *Археологія і давня історія України*, 3(40), с. 100-113.

Надійшла 20.09.2022

Anton A. Korzh

Postgraduate student, the Institute of Archaeology, the National Academy of Sciences of Ukraine, the Early Iron Age Archaeology Department, ORCID: 0000-0001-6937-6725, skifc14@gmail.com

LOCATIONS OF ANCIENT FORDS ON THE SULA RIVER

It is known that from ancient times rivers were not only a source of water and certain types of food, but also significant obstacles for overland travel. This especially applies to the second-order watercourses, the length of which reached hundreds of kilometers, making it simply impossible to bypass them, including the right tributary of the Dnipro River — the Sula. Therefore,

usually the most convenient places were chosen to overcome the water obstacle, which had optimal conditions, namely the width and depth of the channel, the speed of the current, the convenience of the coastline, etc. Usually there were not many of them and they functioned for a considerable period of time.

In the article the issue of finding important elements of land communication of the Left-bank forest-steppe, namely crossings and fords across the Sula River, which could have existed in the Early Iron Age, was considered. Using the analysis of later cartographic materials, the locations of such important infrastructure elements of the 19th century as ferry crossings, which were usually located in the most favourable sections of the coastline and existed for quite a long time, were identified. Also, the names of settlements were taken into account, in which the answer could be found in the search for fords through the Sula. The analysis of later historical events that took place in the region helped a lot in solving the issue of finding fords and crossings, because, as mentioned above, there were few convenient places and they were usually used for thousands of years.

In the paper four places on the Sula River that could have been used by the ancient population as fords and crossings, namely: Pishchanyi ford on the upper reaches of Sula and Basivka, Hlynsk and “Horoshynskiy portage” in the Sula basin. The locations on the right bank of both fortified settlements and large burial mounds of the Early Iron Age demonstrate a certain regularity that suggests the presence of crossing-points. We argue that the approach to these crossing-points was also marked on the left bank with mounds of 3—4 m height.

So, the Sula River example shows the perspective of the direction of research of ancient communication routes, namely the search for places of ancient crossings and fords with the help of local historical literature, cartographic materials and analysis of later historical events that took place in the region.

Key words: Sula River region, ford, crossing, Early Iron Age, Sula River.

References:

- Bessonova, S. S. 2000. Some Regularities in Location of Scythian-Type Sites in the Forest-Steppe Region of the Left Bank Ukraine. *Arheologia*, 2, p. 116-132.
- Bessonova, S. S., Poltavets, V. I. 2015. The Trade Routes in the Tyasmin-River Basin of Beginning of Iron Age. *Arkheolohiia i davnia istoriia Ukrainy*, 2(15), p. 21-37.
- Bilynskiy, O. O. 2020. Rekonstruktsiia davnikh komunikatsii metodamy prostorovoho analizu na prykladi horodyskh skifskoho chasu Zakhidnoho Poseimnia. In: Vovkodav, S. M. (ed.) *Prostr v istorychnykh doslidzhenniakh*. Vyp. 1. Pereiaslav; Kamianets-Podilskiy, p. 33-37.
- Bilinskii, O., Shelekhan A. 2014. Sluchainye nakhodki mechei i kinzhalov skifskoho vremeni na Dneprovskom Levoberezhze. In: Mordvyntseva, V., Harke, H., Shevchenko., T. (eds.). *Arkheolohichni ta linhvistychni doslidzhennia. Materialy Humboldt konferentsii*, Kyiv. p. 170-185.
- Bilozor, V. P., Heiko, A. V. 2002. Novi doslidzhennia na Svyrydivskomu horodyskhi. *Arkheolohichni litopys Livoberezhnoi Ukrainy*, 1, p. 74-77.
- Boltrik, Iu. V. 1990. Sukhoputnye komunikatsiy Skifii (po materialam novostroechnykh ekspeditsii ot Priazovia do Dnepra). *Sovetskaia arheologia*, 4, p. 30-45.
- Boltrik, Iu. V. 2000. The Main Trade Route of Olbia to the Dnieper Forest-Steppe Right Bank. *Rossiiskaia arheologia*, 1, p. 121-130.
- Boltryk, Iu. V., Kariaka, O. V. 2021. Slidy starodavnykh shliakhiv stepovoi Tavrii. *Arkheolohiia i davnia istoriia Ukrainy*, 3(40), p. 199-213.
- Boltryk, Iu. V., Fialko, E. E. 1995. Basovskoe gorodishche — tsentr Posul'skogo uzla pamiatnikov rannego zheleza. *Drevnosti*, 1995, 2. p. 40-43.
- Vyshnevskiy, V. I., Kosovets, O. O. 2003. *Hidrolohichni kharakterystyky richok Ukrainy*. Kyiv: Nika-Tsentr.
- Heiko, A. V. 1997. Svyrydivske horodyshe. *Arkheolohichni litopys Livoberezhnoi Ukrainy*, 1-2, p. 56-58.
- Heiko, A. V. 2000. Early Iron Age Settlement near Village Glynsk. *Arheologia*, 3, p. 149-153.
- Heiko, A. V. 2008. Arkheolohichni doslidzhennia Sukhonosivskoho horodyssha. *Arkheolohichni litopys Livoberezhnoi Ukrainy*, 2, p. 26-30.
- Hrechko, D. S. 2021. *Etnokulturna istoriia Dniprovskoho Lisostepovoho Livoberezhzhia skifskoho chasu*. Dysertatsiia d. i. n. IA NAN Ukrainy. Kyiv.
- Hrechko, D. S. 2021. Poselenska systema Dniprovskoho Lisostepovoho Livoberezhzhia druhoi polovyny VI—V st. do n. e. In: Skoryi, S., Zadnikov, S. (eds.). *Rannii zaliznyi vik skhidnoi Yevropy: zbirnyk statei na poshanu Iryny Shramko*. Kharkiv; Kotelva, p. 100-112.
- Hrechko, D. S., Osadchyi, Ye. M., Kriutchenko, O. O. 2020. Novi dani pro horodyssha skifskoho chasu Posullia. In: Korost, I. I. (ed.). *Fenomen Bil'skoho horodyssha*. Kyiv; Kotelva, p. 199-213.
- Hrushevskiy M. S. 1995. *Istoriia Ukrainy-Rusy*. T. 7. Kyiv: Naukova dumka.
- Zvahelskyi, V. B. 2010 *Istorychna heohrafiia livoberezhnoi Ukrainy doby serednovichchia (v konteksti doslidzen "Slova o polku Ihorevim")*. Kyiv; Sumy: Sumskiy derzhavnyi universytet.
- Zub, L. M., Karpova H. O. 2004. *Mali richky Ukrainy: kharakterystyka, suchasnyi stan, shliakhy zberezhenia*. Kyiv.
- Ilinskaia, V. A. 1968. *Skify Dneprovskogo Lesostepnogo Levoberezhia (kurgany Posulia)*. Kyiv: Naukova dumka.
- Karavaiko, D. V., Osadchyi, Ye. M. 2020. Rozvidky u Lypovodolynskomu raioni. In: Boltryk, Iu. V. (ed.). *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini 2019*. Kyiv, p. 264-267.
- Kariaka, O. V. 2021. Ancient Roads near Davydiv Brid at Ingulets River. *Arkheolohiia i davnia istoriia Ukrainy*, 3(40), p. 169-174.
- Korzh, A. A. 2020. Rozvidky na terytorii Nedryhailivskoho raionu. In: Boltryk, Yu. V. (ed.). *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini 2019*. Kyiv, p. 268.

- Korzh, A. A. 2021. On the Probable Version of Interpretation of the Fortification near Velyki Budky Village. *Arkheolohiia i davnia istoriia Ukrainy*, 4(41), p. 68-74.
- Luhovyi, R. S., Vereshchaka, V. M. 2006. Neukripleni poselennia skifskoho chasu serednoi ta nyzhnoi techii Suly. *Arkheolohichni litopys Livoberezhnoi Ukrainy*, 2, p. 68-72.
- Morgunov, Iu. Iu. 1996. *Drevnerusskie pamiatniki porechia Suly*. Kursk: Institut arkheologii RAN.
- Morgunov, Iu. Iu. 2014. K lokalizatsii letopisnogo goroda Goroshyna. *Kratkie soobshchenia instituta arkheologii*, 236, p. 139-143.
- Motsia, A. P., Khalikov A. Kh. 1997. *Bulgar — Kyiv. Puti — sviazi — sudby*. Kyiv: IA NAN Ukrainy.
- Nikolaichik, O. 1884. Pervye kozatskie dvizheniia v Rechi Pospolitoi. (1591—1596). *Kievskaiia starina*, Tom VIII, p. 525-564.
- Otroshchenko V. V. Puti obmena — puti migratsiy. *Epokha bronzy Dono-Donetskogo regiona*. p. 18-19.
- Poltavets, V. I., Bessonova, S. S. 2015. Trade and Military Roads of the Scythian Time and the “Tatar Roads” on the South Borderland of Right-Bank Forest-Steppe. *Arkheolohiia i davnia istoriia Ukrainy*, 3(40), p. 100-113.