

ШЛЯХИ СПОЛУЧЕННЯ НИЖНЬОСАМАРСЬКИХ ФОРПОСТІВ З ЦАРИЧАНСЬКИМ РЕТРАНШЕМЕНТОМ ТА УКРАЇНСЬКОЮ ЛІНІЄЮ В ПЕРІОД РОСІЙСЬКО-ТУРЕЦЬКОЇ ВІЙНИ 1735 – 1739 РОКІВ

Д. Г. Філімонов

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара

filimonovdm20@gmail.com

Ключові слова: російсько-турецька війна, Кримський похід, Дніпровська армія, межиріччя Орелі та Самари, Нижнє Присамар'я, комунікаційні шляхи, редутти, ретраншементи.

У статті розглядаються комунікаційні шляхи, що в період війни 1735–1739 рр. з'єднували передові прикордонні форпости, розташовані у пониззі р. Самара, з головними опорними пунктами та базами Дніпровської армії на Лівобережжі Дніпра – Царичанським ретраншементом та Українською лінією. До наукового обігу вводяться результати дослідження, здійсненого на основі аналізу опублікованих письмових і віднайдених картографічних джерел другої половини – кінця 1730-х рр., під час якого вдалося виявити та встановити напрями проходження основних логістичних магістральних шляхів в західній частині межиріччя Орелі та Самари.

CONNECTION ROUTES OF LOWER SAMARA OUTPOSTS WITH TSARYCHAN RETRENCHMENT AND THE UKRAINIAN LINE IN THE PERIOD RUSSIAN-TURKISH WAR OF 1735–1739

D. Filimonov

Oles Honchar Dnipro National University

Key words: Russian-Turkish war, Crimean campaign, Dnieper army, interfluvium Orel and Samara, Lower Prisma, communication routes, redoubts, retrenchments.

In the period of the Russian-Turkish war 1735–1739 pp. territory of the lower flow of the river Samara became the frontier of the Russian Empire on the left bank of the river Dnipro. In the Lower Prisma region, military engineers designed and built many temporary ground fortifications, which turned the entire territory into a powerful military base for the Russian army and navy, which attacked the Crimean Khanate and Turkish lands in the northern Black Sea coast. To ensure the security of the Lower Samara fortifications, it was necessary to establish a permanent connection with the main base of the Dnieper Army in the Prioril - the retrenchment Tsarychan and Ukrainian lines. The connection between the Lower Oryol and Lower Samara outposts took place on roads that were to be in a condition suitable for the rapid movement of troops and convoys, and had special fortified points throughout to protect against sudden attacks by the Tatars.

The proposed article examines the communication routes that connected the advanced frontier outposts in the lower Samara River with the main Russian strongholds and bases in Prioril during the 1735–1739 war. It is established that the connection between the Lower Samara fortifications and the fortifications of the Lower Prioril took place through two main communication routes. The first route ran along the route of the Crimean campaign of the Dnieper army in the spring of 1736 and was the main road, which was used throughout the war to connect the Lower Prisma fortifications with the Lower Prioril fortifications. The second major communication route from the Oryol River to the Samara River passed through the floodplain of the Dnieper River and reached the mouth of the Samara River. It was also found that in the Lower Prisma there were roads between the outposts, which were smaller branches of the two main roads, and on the ancient crossings near the Samara and Ust-Samarsky retrenchments were arranged crossings and transportation.

Під час російсько-турецької війни 1735–1739 рр. територія нижньої течії р. Самара стала на Лівобережжі Дніпра передовим прикордонним рубежем Російської імперії. Для забезпечення логістики походу на Крим 1736 р. та закріплення імперської військової присутності на теренах Нижнього Присамар'я, військовими інженерами було спроектовано та побудовано значну кількість тимчасових земляних фортифікаційних споруд. Така активна інженерна діяльність дозволила перетворити цей мікрорегіон на потужну військову базу для російської армії та флоту, які вели наступ на Кримське ханство і володіння Османської імперії в Північному Причорномор'ї. Для забезпечення гарнізонів нижньосамарських укріплень всім необхідним і, у разі потреби, для швидкого перекидання до них додаткових військ, мала підтримуватися постійна комунікація з розташованими в нижній течії р. Оріль основною базою спеціально створеної Дніпровської армії (Дніпровської експедиції) – ретраншементом Царичанським, і західною (придніпровською) ділянкою Української лінії (далі – Лінії), насамперед з фортецею Борисоглібською. Сполучення між нижньоорільськими та нижньосамарськими форпостами відбувалося по шляхах, що повинні були перебувати в стані, придатному для швидкого пересування ними військових підрозділів і обозів, а також мати по всій своїй протяжності спеціальні укріплені пункти, пристосовані для захисту від раптових нападів татар. Наявність таких комунікаційних шляхів було важливою передумовою як для забезпечення обороноздатності прикордонного комплексу укріплень в пониззі р. Самари, так і для підготовки на основі цих нижньосамарських форпостів плацдарму для організації подальших наступальних дій на кримському театрі війни. Однак, попри важливе значення шляхів сполучення, що пов'язували нижні течії річок Орелі та Самари під час воєнних подій 1736–1739 рр., в історіографії вони жодного разу не стали предметом спеціального дослідження. Вивчення наявних письмових та картографічних архівних документів, а також польові обстеження західних теренів межиріччя Орелі та Самари в межах сучасної Дніпропетровської області дозволили встановити напрямки основних магістральних шляхів, якими здійснювалася комунікація між нижньоорільськими та нижньосамарськими фортифікаційними спорудами.

Метою даної статті є введення до наукового обігу результатів дослідження, здійсненого на основі аналізу опублікованих письмових і віднай-

дених картографічних джерел другої половини – кінця 1730-х рр., в процесі якого вдалося встановити напрями проходження основних шляхів, що в період війни 1735–1739 рр. з'єднували форпости, розташовані в пониззі р. Самари з ретраншементом Царичанським та Українською лінією.

Військові форпости в нижній течії р. Самари виникли в 1736 р. Спорудження укріплень було пов'язано з діями російської армії на кримському напрямку та відбувалося у два етапи. Такі фортифікаційні споруди як ретраншементи Самарський (Самара, Піщана Самара) та Усть-Самарський (Усть-Самара), а також редут Теремний виникли у квітні 1736 року під час здійснення Дніпровською армією маршу від Царичанки до Кримського півострова, перший відтинок якого пролягав межиріччям Орелі та Самари. Призначення перелічених фортифікацій полягало у забезпеченні постачання Дніпровської армії та підтримці її сполучення з основною базою – ретраншементом Царичанським. Останній був споруджений навесні 1736 р. на лівому березі Орелі, навпроти містечка Царичанки Полтавського полку, що розташовувалося на правому березі цієї ж річки. Ретраншемент став головним пунктом зосередження полків Дніпровської армії в Нижньому Приоріллі перед початком походу, а також місцем накопичення продовольства й фуражу, які постачалися у війська, що йшли до Криму¹. Ретраншементи Самарський і Усть-Самарський під час Кримського походу 1736 р. виконували функції великих транзитних баз забезпечення Дніпровської армії, яка вела бойові дії у пониззі Дніпра та в Криму. Для цього під захистом їхніх укріплень були влаштовані продовольчі та військові склади – магазини. Поповнення останніх відбувалося як сухопутним шляхом з Царичанського ретраншементу, так і водним по р. Дніпру з Переволочни та Кременчука².

¹ Байов А. К. Русская армия в царствование императрицы Анны Иоанновны. Война с Турцией в 1736–1739 годов. Первые три года войны. СПб: Николаевская академия генерального штаба, 1906. Т. 1. С. 203–205; Ласковский Ф. Ф. Материалы для истории инженерного искусства в России. Опыт инженерного искусства после императора Петра I до императрицы Екатерины II. СПб: типография Императорской Академии Наук, 1865. Ч. III. С. 343–345; Філімонов Д. Г. Фортифікаційні споруди періоду російсько-турецької війни 1735–1739 років на території Присамар'я. Історичне Присамар'я: збірник наук.-досл. праць. Житомир: Вид. О. О. Євенок, 2020. С. 13, 14.

² Всеподданнейшие донесения графа Миниха. Моск. отд. Арх. Гл. штаба. Ч. 1: Донесения 1736 и 1737 годов; по списку поручика запаса арм. кав. М. П. Прокоповича / Под ред. Генерального штаба полковника А. З. Мышлаевского. Сборник военно-исторических материалов. СПб: Издание Главного

Ще три форпости у пониззі р. Самари – ретраншементи Старосамарський, або Богородичний (Стара Самара) та Монастирський, а також редут Миколаївський, були споруджені вояками Дніпровської армії під час її повернення з Криму до Української лінії в серпні-вересні 1736 року³. Заснування цих укріплень зумовлювалося необхідністю забезпечення захисту прикордоння, у зв'язку з тим, що після завершення походу та відходу армії на зимові квартири за Українську лінію у міста і містечка Гетьманщини та Слобожанщини очікувалося посилення набігів татар, як відповідь за розорення Дніпровською армією Перекопу і Кримського півострова. Під час відступу армії за межі старого кордону Росії з Туреччиною всі форпости, побудовані південніше р. Самари, були залишені⁴. Їхні укріплення зазвичай повністю не руйнувалися або зривалися лише частково, тому що, як зазначив Х. Г. Манштейн, «татари не уміють ни захищатися в укріпленні, ни атакувати його»⁵.

Між нижньосамарськими укріпленнями, особливо між найбільшими Самарським та Усть-Самарським ретраншементами й основними базами російської армії в Приорітті – Царичанським ретраншементом та Українською лінією – впродовж усієї війни відбувалося активне сполучення. З нижньоорільських баз періодично висилалися конвої, що доставляли до пониззя р. Самари продовольство, фураж, амуніцію, зброю, боєприпаси тощо. Постійно курсували кур'єри, які везли різні листи, повідомлення та накази. Також з приорільських форпостів до р. Самари направлялися військові загони для проведення ротаций гарнізонів або для їхнього підсилення. У зворотному напрямку до Царичанського ретраншементу та Лінії, після несення служби в прикордонних форпостах, на відпочинок повертались вояки, йшли обози з пораненими та хворими. Саме наявність в межиріччі Орелі та Самари розгалуженої мережі шляхів дозволило корпусу під командуванням генерал-аншефа О. І. Румянцева в лютому 1739 р. швидким маршем просунутися від Лінії до пониззя р. Самари та відбити напад татар, спрямований на головну базу Дніпровської флотилії перед порогами Дніпра – Усть-Самарський ретраншемент⁶.

Штаба, 1897. Вып. X. С. 84.

³ Філімонов Д. Г. Фортифікаційні споруди... С. 19, 23.

⁴ Байов А. К. Русская армия... Т. 1. С. 176.

⁵ Манштейн Х. Г. Записки Манштейна о России 1727–1744. Приложение к «Русской старине». СПб.: Типография В. С. Балашева, 1875. С. 101.

⁶ Байов А. К. Русская армия в царствование императрицы Анны Иоанновны. Война с Турцией в 1736–1739 гг. Кампания 1739 г. СПб: Николаевская академия генерального шта-

Згідно з наявними письмовими та картографічними джерелами сполучення нижньосамарських укріплень з Царичанським ретраншементом та Українською лінією відбувалося двома основними магістральними шляхами. Перший і головний шлях, що вів від нижньої течії р. Орелі до пониззя р. Самари, збігався з дорогою, якою здійснювалися походи корпусу генерал-лейтенанта М. І. Леонтьєва в 1735 р. та Дніпровської армії, очолюваної генерал-фельдмаршалом графом Б. Х. фон Мініхом в 1736 р. Під час другого походу на розвилках гілок основної дороги та на перехрестях її з іншими шляхами, на відтинку між р. Ореллю та правою самарською притокою р. Кільчень, було побудовано декілька польових редутів: як одинарних квадратної форми, так і подвійних. У редутах розміщувалися тимчасові склади, так звані «путевые магазины», влаштовані на всьому маршруті просування армії до Криму та призначені для зберігання запасів провіанту й фуражу⁷. Залишки земляних укріплень двох подвійних редутів, споруджених у квітні 1736 р. біля річок Чаплинки та Кільчені, було виявлено нами у 2015 році⁸.

Локалізація редутів дозволила досить точно визначити напрямок шляху, яким рухалася Дніпровська армія навесні 1736 р. Він починався біля ретраншементу Царичанського і йшов орільською заплавою на південний схід, приблизно по маршруту сучасного шосе від смт Царичанка до с. Драгівка. За останнім населеним пунктом шлях перетинав р. Прядівка, ліву притоку Орелі, проходив по західній околиці сучасного с. Лисківка і прямував на південний схід до місцевості, якою зараз пролягає канал Дніпро-Донбас. Від вигину каналу з південного заходу на південь шлях йшов до району північної околиці сучасного с. Ново-підкрязі і підіймався на другу надзаплавну терасу р. Дніпра. Далі дорога прямувала вододілом у напрямку на південний схід, до верхів'їв балок Пологутин-яр і Вискрутів-яр (Вискрутив-яр), що знаходяться на північ від сучасного с. Кулішеве (ко-

ба, 1906. Т. 2. С. 41, 42; Всеподданнейшие донесения графа Миниха. Моск. отд. Арх. Гл. штаба. Ч. 3: Донесения 1739 года и генералитетския разсуждения: по списку поручика запаса арм. кав. М. П. Прокоповича / Под ред. Генерального штаба полковника А. З. Мышляевского. Сборник военно-исторических материалов. СПб: Издание Главного Штаба, 1903. Вып. XIII. С. 67.

⁷ Байов А. К. Русская армия... Т. 1. С. 205, 206.

⁸ Філімонов Д. Г. Локалізація на території Орільсько-Самарського межиріччя двох польових редутів періоду російсько-турецької війни 1735–1739 рр. Вісник Дніпропетровської національного університету. Серія: Історія та археологія. Дніпро, 2016. Вип. 24. С. 133, 137.

лишнє Жовтневе). На схід від верхів'їв останньої балки розташовані рештки першого виявленого подвійного редуту. Географічні координати залишків земляних укріплень редуту: 48°48'14.7»N 34°40'55.8»E. Біля редуту шлях перетинався з іншою дорогою, яка йшла з півночі та брала свій початок біля містечка Нехворощі Полтавського полку. Далі від подвійного редуту шлях із Царичанки прямував північніше верхів'їв балки Рідків-яр (Рідьков-яр) і перетинав верхів'я балки Вишнякова, яка з правого берега впадає в р. Чаплинку, ліву притоку давнього орільського річища р. Протова (Протока, Проточ). Потім шлях спускався у долину р. Чаплинка і виходив до броду в середній частині течії цієї річки, на території сучасного с. Чаплинка. Від Чаплинського броду шлях знову підіймався на другу дніпровську надзаплавну терасу і проходив самим її краєм по лінії північ – південний схід паралельно до сучасних сіл Улянівка, Чумаки та Степове. Біля кургану Могили Гострої, або Гострої могили (досліджений в 1970-х рр.), шлях розгалужувався на дві гілки, які різними маршрутами йшли до р. Самари. Поблизу утвореної у такий спосіб розвилки знаходився другий виявлений подвійний редут. Географічні координати залишків земляних укріплень редуту: 48°39'00.8»N 34°57'16.6»E. Від цієї розвилки шлях, яким здійснювала марш Дніпровська армія в 1736 р., повертав на схід та пролягав повз верхів'я балки Тернуватой, спускався до гирла балки Колодезеватой й далі виходив на правий берег середньої течії р. Кільчені. Біля переправи через Кільчень, що локалізується в районі сучасного с. Спаське, було споруджено шанець Кільчень (Кільченський), а для переходу Дніпровської армії через річку перекинуто 4 мости. Від Кільченської переправи шлях прямував на схід та поєднувався зі шляхом, що йшов від приорільського містечка Нехворощі до р. Самари⁹.

Цей ще один великий шлях між Ореллю та Самарою, який умовно можна назвати «Нехворощанським», активно використовувався для переміщення військ ще в період Кримських походів 1687, 1689 років¹⁰. Під час війни 1735–1739 рр. дорогою з Приорілля від Нехворощі, а також з лінійних фортець Лівенської, Василівської та Рясської до нижньосамарських форпостів, насамперед до Самарського та Монастирського ретраншементів, могли перекидатися військові загони та постачатися, у певній кількості, боєприпаси й армійське спорядження. Імовірно, Нехво-

рощанський шлях використовувався вкрай рідко і скоріше виконував допоміжну функцію, а не був однією з основних комунікаційних артерій, що поєднувала приорільські укріплення з присамарськими. На підтвердження цього може свідчити факт відсутності на ключових ділянках Нехворощанського шляху ланцюга тимчасових польових укріплень – редутів, як це бачимо на шляху від Цричанського ретраншементу до р. Кільчені. Хоча дорога, що вела від Нехворощі, пролягала східніше царичанської та була значно вразливішою для атак з боку татар.

Далі від шанця Кільчень і Кільченської переправи колони Дніпровської армії прямували Нехворощанським шляхом вздовж лівого берега Кільчені в напрямку на південний схід, до правого берега Самари. Відповідно до архівного картографічного матеріалу перехід армії через р. Самару відбувався вище гирла Кільчені. Письмові та картографічні джерела XVII–XVIII ст. фіксують в даній місцевості лише одну річкову переправу – брід Піщаний. В районі броду було наведено 4 мости для переходу через річку армійських колон. Для захисту переправи, на правому березі Самари, вояками авангардної колони Дніпровської армії збудовано ретраншемент Самарський – також відомий в джерелах під назвами «Самара» або «Піщана Самара»¹¹. Мости, перекинуті через р. Самару, продовжували використовуватися упродовж усієї війни й навіть у перші роки після її завершення¹².

Ретраншемент Самарський розміщувався на правому березі Самари, на відстані близько 1,5 км вище колишнього місця впадіння в неї Кільчені. Сьогодні залишки Самарського ретраншементу, як і Піщаний брід, затоплені водами Дніпровського водосховища, що утворилося після будівництва Дніпрогесу в 1932 році. Локализуються вони поблизу сучасного м. Підгородне¹³. На жаль, до підняття рівня води в місцевості, прилеглої до броду Піщаного, не було проведено жодних археологічних розвідок. Проте можна припустити наявність біля броду, що використовувався з незапам'ятних часів, давніх багаточисельних поселень як це, зокрема, спостерігається в гирлі Самари¹⁴.

¹¹ План Самарського траншементу. Російський державний військово-історичний архів, м. Москва, ф. 349, оп. 37, д. 68, арк. 1.; Філімонов Д. Локалізація на території Нижнього Присамар'я укріплення XVIII ст. Піщана Самара. Нові дослідження пам'яток козацької доби в Україні: 36. наук. Праць. Ніжин: ПП Лисенко М. М., 2021. Вип. 30. С. 35–40.

¹² Яворницький Д. І. До історії степової України. Дніпропетровськ: Січ, 2004. С. 5.

¹³ Філімонов Д. Локалізація на території Нижнього Присамар'я... С. 36–38.

¹⁴ Філімонов Д. Встановлення місць розташування давніх

⁹ Філімонов Д. Г. Там само. С. 139.

¹⁰ Філімонов Д. Г. Фортифікаційні споруди... С. 16, 24.

Описаний вододільний шлях, що починався від Царичанського ретраншементу, був основною магістраллю, якою відбувалося сполучення між приорільськими та присамарськими форпостами. На картографії того часу він позначався під різними назвами. Зокрема, на плані земляних укріплень на р. Кільчені 1736 р., складеному німецькою мовою, шлях має назву «велика дорога»¹⁵. На карті, виконаній за матеріалами експедиції мічмана І. Нелединського, здійсненої в серпні 1736 р., його позначено як «трактъ по рѣдутьмъ»¹⁶. На плані Усть-Самарського ретраншементу 1736 р. цей же шлях позначено як «болшая царичинская дорога»¹⁷. Судячи з останньої назви даний шлях, ймовірно, звався «Царичанський».

Біля Самарського ретраншементу, що фактично був великим вузловим центром, основний Царичанський шлях розділявся на три частини. Головна його магістраль бродом Піщаним виходила на лівий берег Самари й прямувала далі на південь. Навпроти Самарського ретраншементу, на лівому березі Самари, в районі гирла її лівої притоки р. Татарка, для контролю над лівобережним підходом до Піщаного броду, в місцевості між сучасними с. Олександрівка та житловим масивом «Одинківка» Самарського району м. Дніпра, було споруджено редут Теремний.

Інший напрямок шляху відходив від Самарського ретраншементу на північний схід, йшов вздовж правого берега Самари та виходив до Самарського монастиря, який було укріплено ретраншементом Монастирським. Останній локалізується в заплаві Самари, на місці сучасного Самарського Пустельно-Миколаївського монастиря біля м. Новомосковська. Він розміщувався осторонь від комунікаційних шляхів Дніпровської армії та не мав жодного військово-стратегічного значення. Земляне укріплення навколо монасти-

переправ у гирлі річки Самари за картографічними та археологічними джерелами. XII Дніпропетровська обласна історико-краєзнавча конференція «Історія Дніпровського Надпоріжжя», 09.11.–12.11. 2021, м. Дніпро: матеріали доповідей/ відп. ред. д-р іст. наук, проф. С. І. Світленко. Дніпро: Ліра, 2021. С. 75–79.

¹⁵ Редут та ретраншамент по річках Кельшина на 60 верст та Цаплінка на 30 верст від Цареїченка, за профілями Самарських редутів. Російський державний військово-історичний архів, м. Москва, ф. 349. оп. 37. д. 127-а. арк. 1.

¹⁶ Малов О. В., Векленко В. О., Векленко А. В. Картографічні джерела до історії Богородицької фортеці – Старосамарського ретраншементу. Фронтири міста: історико-культурологічний альманах. Дніпропетровськ: Герда, 2012. Вип. 1. С. 125.

¹⁷ План Усть-Самарського ретраншементу в какой ныне доделки состоит декабря по 1-е число сего 1736 году. Російський державний військово-історичний архів, м. Москва, ф. 349, оп. 40, д. 1019, арк. 1.

ря було влаштовано лише з однією метою: убезпечити монахів, які почали селитися там з початку 1730-х років, від нападів татар. У такий спосіб це відгалуження основного орільсько-самарського шляху слугувало для сполучення між Самарським ретраншементом та монастирем¹⁸.

Ще одна гілка головного шляху, що вів від Орелі до Самари, йшла від Самарського ретраншементу в напрямку на південний захід, перетинала гирло Кільчені та гирло невеликої правої самарської притоки р. Кринка (Кримка), через які було перекинуто дерев'яні мости. Далі проходила рештками колишньої Новобогородицької фортеці кінця XVII – першої половини XVIII ст., на місці якої у серпні-вересні 1736 р. було споруджено Старосамарський (Богородичний) ретраншемент. Сьогодні залишки земляних укріплень цього ретраншементу мають статус пам'ятки історії Національного значення (охоронний №040004-Н). Розташовані вони в межах житлового масиву «Північний» Самарського району м. Дніпра, на території сел. Шевченко¹⁹.

Щодо другої гілки основного вододільного шляху від Орелі до Самари, яка відгалужувалася біля безіменного редуту, спорудженого неподалік кургану Гострої могили, то вона прямувала вододілом правого берега р. Кільчені безпосередньо до Старосамарського ретраншементу (Старої Самари). Ця частина шляху не використовувалася Дніпровською армією під час весняного маршу 1736 р. Причинами цього стали високий берег та значна глибина Самари біля решток фортеці, що було вкрай незручним для наведення річкової переправи, якою мали пройти піхота, артилерія і обоз. Але цей варіант вододільного шляху був найзручнішим для прямого сполучення між ретраншементами Царичанським, Старосамарським та Усть-Самарським.

Від Старосамарського ретраншементу шлях йшов у напрямку на південний захід вздовж правого берега Самари і виходив до переправ, які знаходилися у найвузжчих місцях гирла цієї річки. На правобережному підході до переправ розташовувався редут Миколаївський. Останній локалізується в межах сучасного Самарського району м. Дніпра (вул. Маршала Малиновського), напроти в'їзду на Усть-Самарський міст. Рештки його не збереглися²⁰. Підтвердженням існування в зазна-

¹⁸ Філімонов Д. Г. Фортифікаційні споруди... С. 23.

¹⁹ Пам'ятки національного значення. Дніпропетровська область. / Упорядники Л. М. Голубчик, Т. А. Тесленко. Дніпропетровськ, 2012. С. 13, 14.

²⁰ Сухомлин О. Д. Проблеми локалізації та функціонування редутів у межиріччі Орелі та Самари. Придніпров'я: історико-краєзнавчі дослідження. Дніпропетровськ: Вид-во ДНУ,

ченому місці цієї фортифікаційної споруди може бути той факт, що на картографії другої половини XIX ст. на правобережжі самарського гирла фіксується урочище Микільське, назва якого прямо перегукується з назвою редуту²¹. Зазначимо, що, до спорудження редуту Миколаївського, місцевість правого берега гирла Самари мала назву «урочище Романкове»²².

На лівому березі гирла Самари, навпроти урочища Романкового, на території півострова Ігрень (Ігринь, Огринь), що в межах сучасного житлового масиву «Придніпровськ» Самарського району м. Дніпра, розташовувався Усть-Самарський ретраншемент²³. Укріплення насамперед захищало зручну пристань, побудовану для військових потреб перед першим дніпровським порогом – Кодацьким. На переправах, що знаходилися в самарському гирлі, солдатами й драгунами гарнізону ретраншементу були влаштовані перевози²⁴. На карті Усть-Самарського ретраншементу 1736 р. вони позначені як: F – «перевозъ летнеи»; G – «перевозъ вѣшнеи во время разлития вод», тобто перевози використовувалися у різні пори року²⁵. Перший перевіз розміщувався на відстані близько 0,8 км, другий – на відстані близько 3 км вище за течією р. Самари від укріплень Усть-Самари. Місця перевозів, влаштованих біля Усть-Самарського ретраншементу в 1736 р., збігаються з ділянками, на яких розташовуються найбільш відомі пам'ятки Ігреньського півострова з потужними культурними нашаруваннями, залишеними носіям різних археологічних культур від доби мезоліту до XVIII ст. Існування в цій місцевості багаточисельних пам'яток вказує на наявність зручних переправ в гирлі Самари уже в найдавніші часи. Тому, можна впевнено стверджувати, що

перевози, влаштовані устьсамарським гарнізоном, розміщувалися на традиційних переправах, які використовувалися людиною впродовж багатьох тисячоліть²⁶.

Перевіз через р. Самару здійснювався на великих річкових суднах – байдаках. З архівних документів відомо, що у 1738 р. в гирлі Самари знаходилося 2 таких судна, тобто по одному на кожному перевозі²⁷. Від перевозів до Усть-Самари йшли два шляхи, які біля північного укріплення ретраншементу поєднувалися в один. Цим же шляхом, відбувалося сполучення Усть-Самари з Царичанським ретраншементом. У разі надходження до устьсамарської пристані військових вантажів по р. Дніпро, вони цією ж дорогою доставлялися у всі інші нижньосамарські форпости.

Крім вододільного Царичанського шляху, для сполучення між пониззями річок Орелі та Самари існувала ще одна велика магістраль, яка пролягала вздовж р. Дніпро, його заплавою. Ще 9 квітня 1736 р., до виходу Дніпровської армії з Царичанки у похід на Крим, її командувач Б. Х. фон Мініх дав наступне розпорядження відносно цього придніпровського шляху від Орелі до Самари: «Дорога, которая отъ Цариченки къ Самарѣ и подлѣ Днѣпра имѣется, велѣть оную осмотрѣть, не способнѣ-ли она той, которою вѣ прошедшую осень армія маршировала (мається на увазі похід російської армії, очолюваної генерал-лейтенантом М. І. Леонтьєвим в жовтні 1735 р. – Д. Ф.), по-неже по извѣстіямъ имѣются хуторы, лѣса и конскіе корма и есть-ли оныя, вѣлеть все осмотрѣть, а когда полки маршировать будутъ, запретить на-крѣпко, чтобъ лежащимъ по тракту хуторамъ и деревнямъ никакого раззоренія чинено не было»²⁸.

Дуже цікавим моментом у наведеному фрагменті тексту наказу є згадка про існування вже в 1736 р. на теренах західної частини Орільсько-Самарського межиріччя населених пунктів – хуторів і навіть сіл. Адже відповідно до положень Адріанопольського мирного договору 1713 р. між Російською та Османською імперіями, кордон на Лівобережжі Дніпра проліг саме межиріччям Орелі та Самари. Як результат – територія останнього стала буферною зоною, на якій заборонялося засновувати будь-які стаціонарні поселення²⁹. Такий статус земель між Оріллю та Самарою підтри-

2012–2013. Вип. 11. С. 30.

²¹ Военно-топографическая карта Екатеринославской губернии. М 1: 126000 (в 1 дюйме 3 версты). СПб: Военно-топографический Отдел Главного Штаба, 1861. Ряд XXVI, Арк. 13.

²² Приказы графа Миниха за 1736–1738 гг. / Под редакцией Генерального Штаба полковника А. Байова. Сборник военно-исторических материалов. СПб: Электро-Типография Н. Я. Стойковой, 1904. Вып. XIV. С. 7.

²³ Філімонов Д. До питання про місцезнаходження Усть-Самарського ретраншементу. Нові дослідження пам'яток козацької доби в Україні: зб. наук. ст. Київ, 2006. Вип. 15. С. 38–43.

²⁴ Маріна З. П., Філімонов Д. Г. До питання про місцезнаходження слободи та перевозів біля Усть-Самарського ретраншементу (за писемними та археологічними даними). Музейний Вісник. Запоріжжя, 2009. № 9. С. 69, 70.

²⁵ Карта ретраншементу Усть-Самарського с надлежачей ситуациею. Даже вновь до обозначенного места ретраншементу. Російській державний військово-історичний архів, м. Москва, ф. 349, оп. 40, спр. 1021, арк. 1.

²⁶ Філімонов Д. Встановлення місць розташування... С. 76–79.

²⁷ Всеподданнейшие донесения... Вып. XI. С. 107.

²⁸ Приказы графа Миниха... Вып. XIV. С. 4.

²⁹ Полное собрание законов Российской империи с 1649 года. с 1713 по 1719 годы. СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1830. Т. V. С. 41.

мувався до 1734 року, коли Військо Запорозьке Низове знову повернулося під російську владу та влаштувало на р. Підпільній так звану Нову Січ. Більшість низовиків лише в теплу пору року перебували на Січі, а на зимівку ходили за Українську лінію, в межі Лівобережної (Гетьманщини) та Слобідської України. У самій Січі разом з кошовим і старшиною залишалося максимум близько 2000 осіб, переважно незможних козаків, яким більше нікуди було подітися. Ті ж запорожці, які мали худобу і засоби для ведення власного господарства, почали осідати на землях між Ореллю та Самарою й засновувати там свої поселення. Імовірно, в основному низовики оселялися у дніпровській заплаві, багатій на різноманітні природні ресурси, котра простягалася між пригирловими частинами течій річок Орелі та Самари. Наявність своєрідної зони осілости в заплаві Дніпра, на даному відрізьку його течії, також забезпечувала певну безпеку пересуванням шляхом вздовж Дніпра.

У серпні-вересні 1736 р., під час повернення Дніпровської армії з Криму, вздовж цього шляху, який для зручності назвемо «Придніпровський», було споруджено ретраншемент Біркутський та лінію з 6-ти редутів. Один з цих форпостів – вищезгаданий редут Миколаївський, розташовувався на правому березі гирла Самари. Між ним та Біркутським ретраншементом, протягом близько 40 км, розміщувалося ще 5 редутів: Кодацький, Протовчанський, Терлимський, Сокільський та Романівський³⁰. Попри спробу локалізації придніпровських редутів, здійснену О. Д. Сухомлином, слід констатувати, що досі не виявлено будь-яких решток їхніх укріплень, а також не встановлено точного місця розташування на місцевості жодної з цих фортифікаційних споруд³¹. Такий стан питання локалізації даних польових укріплень не дає можливості сьогодні точно з'ясувати, якими саме ділянками дніпровської заплави проходив другий шлях, що поєднував між собою форпости, розташовані у пригирлових частинах річок Орелі та Самари. Слід зазначити, що без визначення на місцевості залишків редутів або принаймні максимально точного окреслення їхніх місць розташування, підтверджених архівною детальною картографією та археологічними даними, зараз можна лише приблизно позначити загальний маршрут Придніпровського шляху.

Від Царичанського ретраншементу та фортеці Борисоглібської до ретраншементу Біркутського шлях пролягав двома окремими гілками. Перша – спочатку йшла від Царичанки по маршруту вищеприписаного вододільного шляху, використаного російською армією в 1735 та 1736 рр. Від подвійного редуту, розташованого на північ від сучасних с. Кулішевого та смт Петриківки, шлях повертав на південний захід і перетинав р. Протовчу поблизу місця впадіння в неї р. Чаплинки та спускався у заплаву Дніпра до Біркутського ретраншементу. Останній, імовірно, знаходився на північно-східному березі озера Біркут, нині затопленого водами Кам'янського (колишнього Дніпродзержинського) водосховища³².

Друга гілка першого відтинку Придніпровського шляху починалася біля Борисоглібської фортеці, яка розташовувалася на правому березі пригирлової частини правої орільської притоки р. Очіп, біля сучасного сел. Молодіжне³³. Дорога перетинала р. Оріль та йшла у напрямку на південний схід до оз. Біркут і Біркутського ретраншементу, біля якого обидві гілки з'єднувалися в одну. Далі від Біркуту шлях прямував вздовж берега Дніпра до гирла р. Протовчи. На цьому другому відрізьку Придніпровського шляху розташовувалося три редуту: Романівський, Терлимський та Сокільський. Далі шлях перетинав гирло Протовчи та проходив поблизу редуту Протовчанського, який локалізується О. Д. Сухомлином в районі південно-східної придніпровської частини сучасного сел. Обухівка, що має історичну назву «Сугаківка». Умовне місце розташування ще одного редуту – Кодацького, цей самий дослідник визначає на лівобережному виході Новокодацького перевозу, навпроти запорозького містечка Нового Кодака, яке знаходилося на правому березі Дніпра³⁴.

На карті Усть-Самарського ретраншементу 1736 р. показано ділянку Придніпровського шляху на відтинку від «обозначеного места» безіменного ретраншементу, розташованого на березі Дніпра, до гирла Самари й Усть-Самарського ретраншементу. Це безіменне укріплення, яке лише планувалося спорудити, імовірно, в районі сучасного Амур-Нижньодніпровського району (вул. Роторна – Берегова) м. Дніпра, не згадується більше в жодному з відомих письмових джерел. Останнє може свідчити про те, що проєкт ретраншементу так і не було втілено в життя. Відстань від берега Дніпра до шляху, в напрямку на північний схід, становила

³⁰ Ласковский Ф. Ф. Материалы для истории... С. 30; Ласковский Ф. Ф. Карты, планы и чертежи к III части материалов для истории инженерного искусства в России. СПб: типография Императорской Академии Наук, 1866. Арк. 4. 19, 24, 26, 28, 32.

³¹ Сухомлин О. Д. Проблеми локалізації... С. 30, 31.

³² Там само. С. 30.

³³ Ласковский Ф. Ф. Карты, планы и чертежи... Арк. 6. 1, 2.

³⁴ Сухомлин О. Д. Проблеми локалізації... С. 30, 31.

близько 1–1,5 км. На підході до самарського гирла у північно-східному напрямку від шляху відходили два паралельні відгалуження, які через певну відстань поєднувалися в одну дорогу, що прямувала до Старосамарського ретраншементу (Старої Самари). Основна магістраль придніпровського шляху від Орелі до Самара робила поворот на південь та виходила до усть-самарських перевозів³⁵.

Придніпровський шлях був менш зручний для переміщення військ і вантажів, ніж вододільний, бо він пролягав заплавою Дніпра з її піщаними та супіщаними ґрунтами. Особливо ускладнювалося використання цього шляху навесні та восени, коли розливалися р. Протовча та численні малі річки, стариці й озера, якими надзвичайно насичена дніпровська заплава на ділянці між гирлами річок Орелі та Самари. Можливо, саме такі сезонні особливості описаної дороги стали вирішальними при виборі Мініхом маршруту Дніпровської армії навесні 1736 року. До кінця війни шлях активно використовувався як найменш короткий за відстанню від Царичанського ретраншементу та Борисоглібської фортеці до Усть-Самарського ретраншементу. Останнє укріплення, починаючи з 1737 р., стало головним російським військовим форпостом у Нижньому Присамар'ї та найважливішою базою Дніпровської флотилії перед порогами Дніпра³⁶.

Наостанок слід зазначити, що в 1730-х роках, як і в інші часи, у західній частині території межиріччя Орелі та Самари, крім вищеописаних головних магістралей, існувала розгалужена мережа менших шляхів. Ці другорядні дороги в основному були відгалуженнями великих шляхів та активно не використовувалися під час війни 1735–1739 рр. для пересування значних військових контингентів і обозів, а тому і не згадувалися в письмових документах й не позначалися на картографії.

Отже, в результаті проведеного дослідження встановлено, що під час російсько-турецької війни 1735–1739 рр. сполучення нижньосамарських укріплень з ретраншементом Царичанським та Українською лінією відбувалося двома основними комунікаційними шляхами. Перший шлях – Царичанський пролягав по маршруту проходження російських військ під час походів 1735 та 1736 років і був головною дорогою, що поєднувала територію нижньої течії Орелі з пониззям Самари. Шлях починався біля Царичанського ретранше-

менту в заплаві Орелі та прямував до Самари вододілами другої надзаплавної тераси Дніпра. Він перетинав долини двох невеликих річок Чаплинки та Кільчені, через які було перекинуто мости. Біля кургану Могила Гостра, шлях розділявся на дві частини: головна його магістраль повертала до р. Кільчені, перетинала її та прямувала Нехворощанським шляхом, вздовж її лівого берега, до правобережного виходу самарського броду Піщаного і, спорудженого поруч з ним, ретраншементу Самарського (Самари, Піщаної Самари); друга гілка основного шляху продовжувала вододілом прямувати до р. Самари та виходила на її правий берег біля ретраншементу Старосамарського (Старої Самари). Ще один великий комунікаційний шлях від Орелі до Самари – Придніпровський. Він пролягав заплавою Дніпра і виходив безпосередньо до гирла Самари. Для підтримання безпеки пересування вздовж обох шляхів було споруджено лінії з тимчасових польових укріплень, що виконували функції сторожових та спостережних вузлових пунктів на ключових ділянках основних магістралей, а також являлися проміжними базами постачання для Дніпровської армії. На вододільному шляху така лінія складалася з одинарних та подвійних редутів, шанцю Кільчень (Кільченського) й ретраншементів Самарського та Старосамарського. На придніпровському – з 6-ти одинарних редутів та ретраншементу Біркутського. Вздовж правого берега Самари для сполучення між форпостами пролягали дороги, що були меншими відгалуженнями двох великих шляхів. На давніх бродах біля Самарського та Усть-Самарського ретраншементів, гарнізонами цих укріплень, були влаштовані переправи та перевози.

Подальше вивчення шляхів, які з'єднували присамарські укріплення з приорільськими в період російсько-турецької війни 1735–1739 рр., має бути зосереджено, по-перше, на продовженні локалізації малих польових укріплень – редутів, по-друге, на виявленні менших шляхів-відгалужень основних комунікаційних магістралей. Особлива важливість першого напрямку дослідження підтверджується тим, що виявлення у 2015 р. решток двох подвійних редутів дозволило визначити основний напрямок вододільного шляху, який використала Дніпровська армія у квітні 1736 р. Для вирішення окреслених дослідницьких завдань необхідно активізувати архівні пошуки картографічних джерел, а також відновити на теренах межиріччя Орелі та Самари польові археологічні роботи з виявлення залишків земляних укріплень, споруджених у другій половині 1730-х років.

³⁵ Карта ретраншементу Усть-Самарского... Російській державний військово-історичний архів, м. Москва, ф. 349, оп. 40, спр. 1021, арк. 1.

³⁶ Філімонов Д. Г. Фортифікаційні споруди... С. 20, 25, 35–37; Шпитальов Г. Г. Донська і Дніпровська флотилії в російсько-турецькій війні 1736–1739 років. Київ, 2015. С. 65–77.

References

- Bajov A. K. Russkaja armija v carstvovanie imperatricy Anny Ioannovny. Vojna s Turciej v 1736–1739 godov. Pervye tri goda vojny. SPb: Nikolaevskaja akademija general'nogo shtaba, 1906. T. 1. 304 s.
- Bajov A. K. Russkaja armija v carstvovanie imperatricy Anny Ioannovny. Vojna s Turciej v 1736–1739 gg. Kampanija 1739 g. SPb: Nikolaevskaja akademija general'nogo shtaba, 1906. T. 2. 303 s.
- Voenno-topograficheskaja karta Ekaterinoslavskoj gubernii. M 1 :126000 (v 1 djujme 3 versty). SPb: Voenno-topograficheskij Otdel Glavnogo Shtaba, 1861. 36 ark.
- Vsepoddannejšie donesenija grafa Miniha. Mosk. otd. Arh. Gl. shtaba. Ch. 1: Donesenija 1736 i 1737 godov: po spisku poruchika zapasa arm. kav. M. P. Prokopovicha / Pod red. General'nogo shtaba polkovnika A. Z. Myshlaevskogo. Sbornik voenno-istoricheskikh materialov. SPb: Izdanie Glavnago Shtaba, 1897. Vyp. X. 330 s.
- Vsepoddannejšie donesenija grafa Miniha. Mosk. otd. Arh. Gl. shtaba. Ch. 2: Donesenija 1737 i 1738 godov: po spisku poruchika zapasa arm. kav. M. P. Prokopovicha / Pod red. General'nogo shtaba polkovnika A. Z. Myshlaevskogo. Sbornik voenno-istoricheskikh materialov. SPb: Izdanie Glavnago Shtaba, 1899. Vyp. XI. 517 s.
- Vsepoddannejšie donesenija grafa Miniha. Mosk. otd. Arh. Gl. shtaba. Ch. 3: Donesenija 1739 goda i generalitetskija razsuzhdenija: po spisku poruchika zapasa arm. kav. M. P. Prokopovicha / Pod red. General'nogo shtaba polkovnika A. Z. Myshlaevskogo. Sbornik voenno-istoricheskikh materialov. SPb: Izdanie Glavnago Shtaba, 1903. Vyp. XIII. 408 s.
- Karta retranshementa Ust-Samarskogo s nadležashhej situaciyu. Dazhe vnov do oboznachennogo mesta retranshementa. Rossijskij derzhavnyj vijskovo-istorichnyj arkhiv, m. Moskva, f. 349, op. 40, spr. 1021, ark. 1.
- Laskovskij F. F. Materialy dlja istorii inženernogo iskusstva v Rossii. Opyt inženernogo iskusstva posle imperatora Petra I do imperatricy Ekateriny II. SPb: tipografija Imperatorskoj Akademii Nauk, 1865. Ch. III. 1020 s.
- Laskovskij F. F. Karty, plany i chertezhi k III chasti materialov dlja istorii inženernogo iskusstva v Rossii. SPb: tipografija Imperatorskoj Akademii Nauk, 1866. 74 ark.
- Malov O. V., Veklenko V. O., Veklenko A. V. Kartografichni dzherela do istoriji Boghorodyckoji forteci – Starosamarskogho retranshementu. Frontyry mista: istoryko-kuljturologichnyj aljmanakh. Dnipropetrovsk: Gherda, 2012. Vyp. 1. S. 117–131.
- Manshtejn H. G. Zapiski Manshtejna o Rossii 1727–1744. Prilozhenie k «Russkoj starine». SPb.: Tipografija V. S. Balasheva, 1875. 399 s.
- Marina Z. P., Filimonov D. Gh. Do pytanja pro misceznakhodzhennja slobody ta perevoziv bilja Ustj-Samarskogho retranshementu (za pysemnymy ta arkeologichnymy danymy). Muzejnyj Visnyk. Zaporizhzhja, 2009. № 9. S. 65–81.
- Pam'jatky nacionalnogho znachennja. Dnipropetrovsjka oblastj. / Uporjadnyky L. M. Gholubchuk, T. A. Teslenko. Dnipropetrovsk, 2012. 40 s.
- Plan Samarskogo tranzhementa. Rossijskij derzhavnyj vijskovo-istorichnij arhiv, m. Moskva, f. 349, op. 37, d. 68, ark. 1.
- Plan Ust-Samarskogo retranshementa v kakoj nyne dodelki sostoit dekabrya po 1-e chislo sego 1736 godu. Rossijskij derzhavnyj vijskovo-istorichnij arhiv, m. Moskva, f. 349, op. 40, d. 1019, ark. 1.
- Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii s 1649 goda. s 1713 po 1719 gody. Spb.: Pечатano v Tipografii II Otdelenija Sobstvennoj Ego Imperatorskago Velichestva Kanceljarii, 1830. T. V. 780 s.
- Priказы графа Миниха за 1736–1738 гг. / Под редакцией General'nogo Shtaba полковника А. Бажова. Sbornik voenno-istoricheskikh materialov. SPb: Jeлектро-Типография Н. Я. Стоjkовoj, 1904. Vyp. XIV. 356 s.
- Reduti ta retranshament po richkah Kelshina na 60 verst ta Caplinka na 30 verst vid Careichenka, za profilyami Samarskih redutiv. Rossijskij derzhavnyj vijskovo-istorichnij arhiv, m. Moskva, f. 349. op. 37. d. 127-a. ark. 1.
- Sukhomlyn O. D. Problemy lokalizacii ta funkcionuvannja redutiv u mezhyrichchi Orel i ta Samary. Prydniprov'ja: istoryko-krajeznachchi doslidzhennja. Dnipropetrovsk: Vyd-vo DNU, 2012–2013. Vyp. 11. S. 25–39.
- Filimonov D. Do pytanja pro misceznakhodzhennja Ustj-Samarskogho retranshementu. Novi doslidzhennja pam'jatok kozackoji doby v Ukrajinі: zb. nauk. st. Kyjiv, 2006. Vyp. 15. S. 38–43.
- Filimonov D. Gh. Lokalizacija na terytoriji Oril'sjko-Samarskogho mezhyrichchja dvokh poljovykh redutiv periodu rosijsjko-tureckoji vijny 1735–1739 rr. Visnyk Dnipropetrovskogho nacionalnogho universytetu. Serija: Istorija ta arkeologhija. Dnipro, 2016. Vyp. 24. S. 129–141.
- Filimonov D. Gh. Fortyfikacijni sporudy periodu rosijsjko-tureckoji vijny 1735–1739 rokiv na terytoriji Prysamar'ja. Istorychne Prysamar'ja: zbirnyk nauk.-dosl. pracj. Zhytomyr: Vyd. O. O. Jevenok, 2020. S. 5–72.

Filimonov D. Lokalizacija na terytoriji Nyzhnjogho Prysamar'ja ukriplennja XVIII st. Pishhana Samara. Novi doslidzhennja pamjatok kozackoji doby v Ukraini: Zb. nauk. Pracj. Nizhyn: PP Lysenko M. M., 2021. Vyp. 30. S. 34–42.

Filimonov D. Vstanovlennia mistu roztashuvannia davnikh pereprav u hyrli richky Samary za kartohrafichnymy ta arkheolohichnymy dzherelamy. XII Dnipropetrovska oblasna istoryko-kraieznavcha konferentsiia «Istoriia Dniprovskoho Nadporizhzhia, 09.11.–12.11. 2021, m. Dnipro: materialy dopovidei/ vidp. red. d-r ist. nauk, prof. S.I. Svitlenko. Dnipro: Lira, 2021. 308 s.

Shpytalov H. H. Donska i Dniprovska flotyl'ii v rosiiko-turetskii viiny 1736– 1739 rokiv. Kyiv, 2015. 280 s.

Javornyc'kyj D. I. Do istoriji stepovoji Ukrainy. Dnipropetrovs'k, 2004. 443 s.