

## ПОШТОВА І ПЕРЕВІЗНА СЛУЖБИ ВІЙСЬКА ЗАПОРОЗЬКОГО НИЗОВОГО В ПЕРІОД РОСІЙСЬКО- ТУРЕЦЬКОЇ ВІЙНИ 1768-1774 РР.

У ході російсько-турецької війни 1768-1774 років Військо Запорозьке, низове як складова частина збройних сил Російської імперії брало активну участь у бойових діях проти турецько-татарських військ. Кавалерійські і човнярські військові команди запорожців перебували у складі діючої російської армії на основному театрі бойових дій і діяли в межах наказів генералітету. На запорожців було покладено, головним чином розвідувальну, авангардну і форпостну (прикордонну) служби. Цей період воєнної історії запорозького козацтва отримав належне висвітлення у ряді наукових праць. Проте ряд питань теми розкрито недостатньо. Це, насамперед, питання допоміжних служб запорожців, а саме: поштової і перевізної. Перші згадки про ці служби належать перу Аполлона Олександровича Скальковського. Реконструкцію ж допоміжної служби запорозького козацтва у ході російсько-турецької війни 1768-1774 років провела Олена Михайлівна Апанович у своєму дисертаційному дослідженні. Але її напрацювання не стали відомі широкому науковому і читацькому загалу. Допоміжній службі запорожців не було приділено належної уваги і в дослідженнях автора цієї статті. Тому вважаємо за необхідне конкретизувати дане питання для подальшого його глибокого і всебічного аналізу в контексті воєнної історії українського козацтва XVIII століття.

У першу чергу розглянемо поштову службу запорозького козацтва.

В період російсько-турецької війни 1768-1774 років землі Війська Запорозького низового були плацдармом російської армії для розгортання бойових дій окремих корпусів у Північному Причорномор'ї і Приазов'ї. За умов величезної широти театру бойових дій комунікації мали дуже важливе значення для росіян. (Під комунікаціями слід розуміти шляхи сполучення, підвозу, зв'язку і маршрути пересування. У цьому ж значенні вживались терміни „комунікативні лінії” та „комунікативні напрямки”). Впродовж усієї війни головні сили Війська Запорозького низового входили до складу Другої армії, об'єктами дій якої були Крим, а також фортеці Очаків, Хаджибей і Бендери. Зважаючи на безпосереднє перебування запорожців в оперативному секторі армії командування залучило частину запорожців для служби на комунікаціях.

Одним із видів допоміжної служби запорожців була поштова служба. В листопаді 1768 року у зв'язку з військовими подіями в Польщі (Барська конфедерація, Коліївщина) і початком війни між Російською і Османською імперіями виникла необхідність зміцнити сполучення у краї, замінивши поштовою службою кур'єрську. За наказом київського генерал-губернатора Ф.Воейкова адміністрації Новоросійської губернії і Запорозької Січі покладалось завдання влаштувати поштову лінію, яка б через територію

Новослобідського полку зв'язала Січ з Кременчуком. Від Новоросійської губернії було влаштовано чотири станції від Крюкова (містечко Крюків знаходилося на правому березі Дніпра напроти Кременчуцької переправи) через Онуфрїївку і Княжі Байраки до р. Жовтої (Жовтенької). Від р. Жовтої до Січі Запорозький Кіш влаштував чотири станції через р. Саксагань (місток Похилівський), р. Базавлук (місток Церковний) і р. Солону. Дистанція запорозької ділянки становила 125 верст. На кожній станції було по троє козаків і по шестеро коней. За кожного коня у прогоні однієї версти козаки мали брати одну копійку, що коштувало удвічі дорожче ніж верста з коня у центральних російських губерніях. Проте вже в січні 1769 року під час навали орди Крим-Гірея поштові станції були знищені татарами [1].

Необхідно зазначити, що Кіш мав влаштовувати поштові станції лише в межах Запорожжя. Впродовж війни, крім запорожців, поштову службу у краї в межах територій своїх полків несли пікінери і гусари Новоросійської губернії.

У березні 1769 року Запорозький Кіш мав створити десять поштових станцій від Січі до фортеці Козловської. Дистанція поштової лінії становила 292 версти. Відстань між станціями сягала від 20-ти до 50-ти верст. Станції знаходилися на річках Чортомлик, Кам'янувата, Камишувата, Мокра Сура. станції Старий Кодак, далі по р. Кам'янці, станції Самарчик, р. Кільчень, слободі Личківка (що на лівому березі Орїлі), поблизу Козловської фортеці [2]. На кожній станції було по два козаки і по четверо коней. Зазвичай станції знаходилися при зимівниках заможних запорожців. За кожного коня у прогоні однієї версти відтепер козаки мали брати одну копійку і одну деньгу (деньга = 0,5 копійки). Було також відновлено Крюківсько-Кременчуцьку лінію, знищену татарами. Станції було влаштовано на річках Чортомлик і Кам'януватій, біля зимівника козака Переяславського куреня Литвина, біля Сурського мосту, та біля Старого Кодака, звідки відкривались напрямки по Новоросійській губернії [3]. Влітку на вимогу командира легкокінного корпусу Другої армії генерал-майора М.Зорича Кіш виставляв тимчасові поштові станції по Південному Бугу для зв'язку між командами, що вирушали до Бендер [4].

В кампанію 1770 року запорозькі поштові лінії зв'язували Січовий Кіш з Похідним (де перебував кошовий отаман разом з головною частиною Запорозького війська). На той час Похідний Кіш перебував у складі корпусу генерал-майора князя О.Прозоровського, що діяв під Очаковом. Крім того, додаткові поштові станції зв'язали Січ з головними силами Другої армії генерал-аншефа графа П.Паніна, що облягали Бендери. Дніпровські човнярські станції зв'язували Січ з лівобережним корпусом генерал-поручика М.Берга, що стояв біля гирла р. Білозірки [5]. Восени цього ж року запорозькі станції було встановлено між фортецями Лівенською (на Українській укріпленій лінії) та Олександрівською (на Дніпровській лінії) [6]. Тоді ж на всі засновані станції було призначено наглядачів із числа військових канцеляристів для реєстрації подорожніх і пакетів [7].

У кампанії 1771 року, у зв'язку із захопленням Кримського півострова силами Другої армії генерал-аншефа князя В.Долгорукова, запорожцями було влаштовано поштову лінію, яка зв'язувала Січ з Київською губернією, Гетьманщиною і Кримом [8]. Також було влаштовано чотири станції в Самарські паланці, для сполучення Січі з форпостом на р. Кільчені. На кожній станції було по п'ять „парокінних” козаків з фуражем і провіантом на три місяці. З наступного року на станціях цієї лінії перебувало по шестеро козаків і по 12 коней [9]. В разі необхідності поштові станції відводились від великих форпостів. Так, в тому ж році Кам'янський форпост влаштував станції на річках Саксагань, Інгул, Інгулець, Бокова, Грамоклія та у гирлі Великого Єланця [10].

З ходом війни напрямки запорозьких поштових ліній корегувалися штабом Другої армії.

У 1774 році на Запорозжжі було проведено ревізію одружених козаків. Якщо раніше на поштову службу одружених „парокінних” козаків зараховували лише за їх власним бажанням, а постачання фуражу покладалося на запорозьких селян-посполитих, то тепер поштову повинність було розписано на весь рік; один козак з двома добрими кіньми від 15-ти хат щомісяця. На той час в Запорозькому війську налічувалось 1912 хат одружених козаків: у Кодацькій паланці – 13 хат, у Самарській – 56, у Протовчанській – 33, в Орільській – 22. Всього 124 козаки з 248 кіньми. Під цю поштову ревізію не потрапляли неодружені і піхотинці (безкінні) козаки [11]. Усі поштові команди отримували від російської сторони жалування і провіант. Щомісячна зміна козаків пов'язана з тим, що часті роз'їзди вимотували, „розганяли” коней [12].

Навесні 1774 року було влаштовано додаткову запорозьку поштову лінію з дистанцією у 375 верст. Лінія складалась з 12 станцій і простягалась від р. Синюхи до Микитинського перевозу і проходила через Катерининський шанець, р. Корабельну, урочище Гарбузине, р. Мертві Води, урочище Бобринець, річки Інгул, Інгулець, Саксагань, Кам'янку, Солону і Чортомлик. Відстань між станціями становила 20-40 верст. На кожній станції було по 6-7 козаків і по 6-7 коней відповідно. Козаки і коні на постах були такі виснажені, що для підтримання поштових сполучень Кіш визначив, аби звільнене від усіх повинностей товариство, косило сіно для годівлі взимку поштових коней, а також вказав поштарям брати прогони з кур'єрів як з чужих, так і з своїх [13].

Після закінчення війни і підписання воюючими сторонами мирного договору служба на запорозьких поштових лініях продовжувалась. У квітні 1775 року за наказом генерал-фельдмаршала графа П.Румянцева-Задунайського Кіш влаштував чотири поштових лінії, що стали ланками загального комунікативного ланцюга, який зв'язував військові гарнізони новопридбаних фортець з центральними губерніями імперії. Ці лінії перейшли під безпосередній контроль і управління командира військ Новоросійської губернії О.Прозоровського. Перша лінія зв'язувала Кременчуг з Кінбурном. На кожній станції було по 10 козаків і 10 коней. Друга лінія зв'язувала по правому

берегу Дніпра Січ і Голу Пристань. Ця лінія мала 9 станцій і перевіз до Олександр-шанця (що знаходився на правому березі Дніпра нижче впадіння Інгульця). На станціях цієї лінії було задіяно 50 козаків і 100 коней. Третя лінія зв'язувала Крюків і Олександрійську фортецю. Четверта лінія зв'язувала Полтаву з Керчю та Єнікале і пролягала через фортеці Дніпровської лінії Захарівську і Петровську. На кожній станції перебувало 20 „парокінних” козаків. Планувалося, що станції усіх чотирьох ліній будуть функціонувати постійно. Запорожці мали влаштувати землянки і мазанки, щоб не обтяжувати господарів зимівників [14]. Однак служба на цих лініях тривала лише до часу ліквідації Запорозької Січі у червні 1775 року.

У ході війни російська сторона велике значення надавала перевізній службі запорожців. Запорозькі перевози здавна існували на Дніпрі та його притоках, у тих місцях, де з обох берегів зручно під'їздити возами та підганяти худобу до переправи. За часів Нової Січі постійно функціонували такі перевози Кодацький, Кам'янський і Микитинський на Дніпрі, Гардівський на Південному Бузі, а також Самарський на Самарі. Запорозькі перевізні команди на човнах (дубах і байдаках), плотах і поромах переправляли через річки вантажі купців промисловиків і чумаків. За свої послуги запорожці стягували мито, яке було важливим джерелом прибутків Січі. До 1768 року запорожські перевози функціонували і в межах Кримського ханства: біля Кизикермена, на Білозірці, Рогачику та інших річках. У воєнний час перевози призначалися, в першу чергу, для потреб діючої армії. У цьому разі мито запорожцями стягувалося лише з маркітантів, промисловиків і підрядників – тобто „партикулярних осіб”. У разі військової необхідності функції перевізних команд виконували окремі „курінні” наряди запорозької флотилії [15].

Перевізні команди складались з козаків-піхотинців, лоцманів, „спущиків” поромників, робітних людей, кухарів тощо. Кількісний склад команди не був визначеним. Щоправда, у воєнний час кількість робочих рук збільшувалася. Команду козаків на перевозі очолював полковий писар. Для стягнення мита Кіш призначав на перевози шафарів. Шафар був головною особою на перевозі. За своєю значущістю шафарі прирівнювалися до полковників. Так, у 1772 році на Кодацькому перевозі команда мала наступний склад: шафар – 1 (при ньому 8 коней, як у полковника), полковий писар – 1 (при ньому 6 коней), козаків рядових піших – 40, козаків служилих при старшинах – 7. На Микитинському перевозі – такий самий склад, лише вдвічі менше рядових козаків [16]. Гардівський перевіз, як найменш значний, не мав шафаря і писаря. Цим перевозом опікувався полковник Буго-Гардівської паланки, а переправи здійснювали козаки Гардівського сторожового посту (резиденція полковника паланки), де і знаходився сам перевіз [17].

Розміри мита на кожному окремому перевозі не були однаковими. Впродовж війни ціни за надані послуги постійно зростали. Так, до 1768 року на Микитинському перевозі за один порожній віз брали одну копійку і дві кошики – з навантаженого, а вже в 1773 році – по дві копійки з порожнього і від трьох до п'яти копійок з навантаженого воза. Ціна за віз залежала ще й від

його вантажопідйомності, яка визначалася за кількістю запряжених волів: „четверний віз” (з четвіркою волів), чи „паровий” (з парою волів). Ціна за переправу завеликого навантаженого воза, навіть в мирний час, могла сягати до 10 копійок. Збори з перевозів суттєво збільшилися Кошем в 1771 році після захоплення силами Другої армії Криму, бо відтепер російські промисловики повертаючись після доправлення вантажів або збувши свій товар, везли центральних губерній сіль. Розуміючи вигідність справи, запорожці, позбавлені через війну можливості самим займатися цим промислом, підвищили не лише плату на перевозах, а й мостове. В 1774 році на Гардівському перевозі з одного навантаженого воза стягували від 35 до 50 копійок [18]. За приблизними підрахунками в період 1772-1774 років один перевіз за кампанію (весна-осінь) збирав суму щонайменше в 1000 крб.[19].

Роботу перевозів та їх кошторис регламентував Кіш. Кошти, зібрані на перевозах мали надходити до скарбниці Війська Запорозького. Однак до неї надходила незначна частина грошей. Зазвичай ця сума поділялась на три частини: 1) козакам і робітним людям як платня за труди; 2) шафарю і писарю для ужитку; 3) до Січового Коша на військову артилерію, тяглову силу до неї, порох, амуніцію, а також на військову флотилію, закупівлю поромів на перевози тощо В окремих випадках з прибутків перевозів частина йшла на відбудову паланкових церков, знищених татарами впродовж 1769-1770 років. З отриманих за перевіз коштів на харчування команди старшина перевозу виділяла необхідну суму, якою відали кухарі. Частину тих коштів шафар з писарем витрачали на канцелярські потреби, свічки, дрова і т.ін. У воєнний час на перевізні команди виділявся провіант російською стороною. Тому козаки і робітні люди цих команд отримували платню з прибуткових сум лише в окремих випадках [20].

Починаючи з весни 1769 року запорозькі перевози переправляли як запорозькі, так і російські підрозділи, коней, худобу, армійське спорядження, провіант і фураж. Найбільше навантаження на перевози лягало у весняний та осінній періоди, коли війська вирушали в походи або поверталися на зимові квартири. І хоча Кіш у цих випадках мобілізував усі плавзасоби і людей, перевози мали невелику пропускну спроможність. Чисельні з'єднання змушенні були витратити на переправу чимало часу. Виникали тривалі затримки і скупчення військ. Так, навесні, під час розливу річок, на переправу одного регулярного полку з обозом в середньому витрачалось до п'яти діб [21].

Навесні 1770 року за наказом П.Паніна для переправи головних сил Другої армії запорожцями було влаштовано перевози біля Переволочної, Пінського редуту, Кам'яного редуту і Старосамарського ретраншементу. Та все ж основний тягар лягав на Кодацький перевіз, куди перевели частину поромів з інших перевозів. Через те, що росіянам не вдалося навести понтонний міст через Дніпро в районі Кременчуга, запорожцям було наказано додатково влаштувати перевози човнами і плотами нижче р. Самари [22].

Нерідко на запорозьких перевозах виникали суперечки з російськими підрядниками, які поставляли провіант і худобу до армії. Підрядники скаржилися головнокомандувачу армії на зняття шафарами мита, а Кіш, у

свою чергу, щодо цього питання відстоює свої інтереси. Та все ж вищий генералітет визнавав право запорожців знімати мито з приватних осіб, бо у воєнний час лише за рахунок російських підрядників і купців Січ могла утримувати перевози [23]. В іншому випадку, на службу на Низових перевозах командування мало б залучати лоцманів і поромників з Гетьманщини, а також солдатів регулярних полків. Разом з тим, треба зауважити, що суперечки запорозької сторони з російськими підрядниками були викликані, насамперед, тим, що останні намагалися видавати свій товар за „казенний”. Чимало документів говорить про те, що до з'ясування належності товару, промисловики змушені були подовгу чекати на перевозах, що й викликало нарікання з боку командування. Іноді траплялося, що до Коша надходили скарги запорозьких полковників і похідних старшин щодо стягнення перевізного мита з власне запорозьких військових команд, що виступали в похід або поверталися з походу до своїх домівок. Кіш мав реагувати. Зібрані, ш перешкоди поверталися козакам [24].

Знаковим є наступний епізод.

Наприкінці листопада 1770 року Кіш отримав наказ влаштувати перевіз районі Кизикермена для переправи на лівий берег Дніпра Єдисанської та Буджацької орд, що вийшли з війни і перейшли під протекторат Росії. З Січі до Кизикермена Кіш відрядив команду козаків на 11-ти дубах. Але цієї кількості човнів було замало. Згодом до Кизикермена з Очаківського лиману прибула запорозька флотилія, яка налічувала 40 дубів. Крім того, наказ Коша переправляти ногайців отримали начальники дніпровських сторожових постів, які мали у своєму розпорядженні човни. Переправа ногайців відбувалася з 24 по 28 листопада. На перевозі було задіяно до 2000 козаків. Усього було переправлено близько 12000 ногайців разом з кибитками, кіньми і худобою [25]. Хоча переправа ногайців, згідно з наказом П.Паніна, була безкоштовною, ногайські мурзи за першочергову переправу своїх родин, слуг та майна подарували перевізним командам незначну частину рогатої худоби. Запорозькі старшини, зі свого боку, виділили ногайцям частину провіанту. Мурзи надіслали кошовому отаману низку листів, в котрих дякували за гарну організацію переправи і дружнє ставлення козаків. Але, разом з тим, запорозькій стороні на цій переправі було завдано чималих матеріальних збитків. Флотилія на  $\frac{3}{4}$  стала непридатною до подальшого використання. Кіш звернувся до П.Паніна з проханням відшкодувати збитки Січі з армійської казни. Сума, затверджена на військовій раді, дорівнювала 4417 крб. Проте П.Панін вказав на те, що запорозька сторона має вдовольнитися зібраним з ногайців митом на тому перевозі. Справа в тому, що відразу після переправи ті ж мурзи, які дякували кошовому, надіслали головнокомандуючому армії листи, де скаржилися на затримку, здирництва мита і грабунки з боку запорожців, хоча насправді мав місце лише епізод втечі до козаків трьох полонянок від спільника цих орд буджацького бєя Джан-Мамбет-мурзи. Взимку 1771 року (після передачі П.Паніним командування армією В.Долгорукову) Кошу було виділено 2500 крб., а решта мала бути виплачена після з'ясування паритетною комісією

фактів, вказаних ногайцями. З отриманої суми Кіш виділив 2000 крб. куреням на ремонт човнів, а 500 крб. залишив на артилерію [26].

В період воєнних кампаній 1771-1774 років кількість влаштованих запорожцями перевозів залишалася сталою. В окремих випадках місцезнаходження додаткових переправ визначав головнокомандувач Другої армії В.Долгоруков. З 1772 року Друга армія активних бойових дій практично не вела, а мала своїм завданням утримувати під своїм контролем Кримський півострів і ногайські степи. Лише до Очакова, Кінбурна і Хаджибея періодично навідувалися розвідувально-диверсійні команди запорозької кінноти або флотилії. На захопленій росіянами території зводились фортеці, ретраншементи і шанці. Командування армії повною мірою використовувало Запорозькі перевози: козаки, лоцмани, робітні люди і плавзасоби були задіяні у транспортуванні російським гарнізонам боєприпасів, гармат, провіанту, фуражу, будівельних матеріалів, дров, хмизу тощо [27].

Таким чином, допоміжна служба запорозького козацтва в російсько-турецькій війні 1768-1774 років мала важливе значення для дій росіян не тільки у справі оволодіння Північним Причорномор'ям, Приазов'ям і Кримом, а й в утриманні цих земель під своїм контролем. При всьому цьому в період утвердження Росії на півдні (і Запорожжі зокрема) пошти і перевози були інструментом Коша у відстоюванні інтересів Запорозького війська, а також пунктами контролю за діями росіян у краї для захисту цілісності володінь низової козацької громади.

### **Бібліографічні посилання:**

1. Центральний державний історичний архів України в м. Києві (далі ЦДІАУК). – Ф.229. – Оп.1. – Спр.222. – Арк.3, 5, 6; Скальковський А.О. Історія Нової Січі або останнього Коша Запорозького. –Дніпропетровськ, 1994. – С.182.
2. Апанович О.М. Запорожское войско. его устройство и боевые действия в составе русской армии во время русско-турецкой войны 1768-1774 годов; Дис. На соискание степени канд. ист. наук. – К., 1949. – С.296.
3. Скальковський А.О. Вказ. праця. – С.183.
4. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.247. – Арк.33.
5. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.264. – Арк.1, 2, 19, 22.
6. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.286. – Арк.98.
7. Скальковський А.О. Вказ. праця. – С. 183.
8. Апанович О.М, Вказана праця. – С.296.
9. Скальковський А.О. Вказана праця. – С.184.
10. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.264. – Арк.14-18.
11. Скальковський А.О. Вказана праця. – С.184-185.
12. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.264, арк.13; Спр.292. – Арк.7, 19-20; Шпитальов Г.Г. Військова служба запорозького козацтва в російсько-турецьких війнах 1735-1739 та 1768-1774 років. – Запоріжжя. 2004. – С.57.
13. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.286, арк.98; Скальковський А.О. Вказана праця. –С.185-186.
14. Апанович О.М. Вказана праця. – С.297; Скальковський А.О. Вказана праця. – С.186-188.
15. Апанович О.М. Вказана праця. – С.284-286.; Скальковський А.О. Вказана праця. – С.158; Шпитальов Г.Г. Вказана праця. – С.56.

16. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.294. – Арк.22 зв.
17. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.293. – Арк.7.
18. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.293. – Арк.45; Спр.324. – Арк. 158.
19. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.305. – Арк.29.
20. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.293. – Арк.7; Спр.294. – Арк.22 зв., 45; Спр.308. – Арк.30; Спр.324. – Арк.8; Спр.325. – Арк.81.
21. Апанович О.М. Вказана праця. – С.288-290.
22. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.265. – Арк.1-6, 14-17; Петров А.Н. Война России с Турцией и польскими конфедератами с 1769 по 1774 год. В 5 т. Кампания 1770 года. – СПб., 1866. – Т.2. – С.38.
23. Апанович О.М. Вказана праця. – С.291-293.
24. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.265. – Арк.7-8, 16.
25. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.251. – Арк.14. 33. 40; Апанович О.М. Вказана праця. – С.318.
26. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.251. – Арк.25-28, 31,41-43, 54, 62, 83.92; Петров А.Н. Вказана праця. – С.3.
27. ЦДІАУК. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.265. – Арк.21-23; Спр.324. – Арк.16, 225, 255; Спр.326. – Арк.3-9.