

22. 300 тис. Винницької психіатрическої бальнице // Слово Подолія. — 1918. — 19 сент. — С. 1.
23. Амбулаторні пункти // Село. — 1918. — 1 верес. — С. 22.

Анотації

Антонишин А. П. Социальная среда Подолии в период Украинской державы (апрель–декабрь 1918 года).

В статье рассматривается процесс стабилизации социальной сферы в Подольской губернии в период Украинской державы (апрель–декабрь 1918 г.). Автор анализирует позитивные и негативные стороны деятельности гетманской администрации по данному вопросу. Раскрывает причины провала социальных программ гетманской власти.

Antonyshyn A. P. Social environment of Podolia during Ukrainian State (April-December, 1918).

The article deals with stabilization of social sphere in Podolia during the period of Ukrainian State (April-December, 1918). The author analyzes positive and negative aspects of the hetman's administration on the matter and reveals the reasons of the failure of social programs of hetman power.

Т. Г. Гончарук

ДІЇ КОМІСІЙ ДЛЯ ПОКРАЩЕННЯ ТРАКТІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З ТОРГІВЛЕЮ ОДЕСИ, ЩОДО РЕМОНТУ ЧУМАЦЬКИХ ДОРІГ У ХЕРСОНСЬКІЙ ГУБЕРНІЇ НА ПОЧАТКУ 1840-х рр.

Ключові слова: чумацькі дороги, історія торгівлі Одеси.

Ключевые слова: чумацкие дороги, история торговли Одессы.

Key words: chumaks road, the history of trade of Odessa.

В історичній літературі вже зверталася увага на роль Одеси в історії чумацького промислу, зокрема, у зв'язку з участю чумаків в транспортуванні до цього найважливішого українського порту першої половини XIX ст. експортного збіжжя. Дослідники звертали увагу й на мережу чумацьких доріг, пов'язаних у цей час з торгівлею Одеси. «Значна кількість чумацьких шляхів розходилася від Одеси по колишній Херсонській губернії, а далі переходила в сусідні губернії: Подільську, Київську, Полтавську, Катеринославську й Тав-

рію», — зазначав Н. Букатевич [1, с. 70–71], одеський історик та етнограф 1920-х рр. [2, с. 81–83]. Провідний радянський дослідник історії чумацтва І. Слабеєв, говорячи про розвиток мережі чумацьких шляхів у першій половині XIX ст., вважав найсуттєвішою її зміною появу «одеської системи» чумацьких доріг. «У першій половині XIX ст. виникли не тільки окремі шляхи, але навіть цілі нові системи доріг. Найбільшою з нових дорожніх систем була одеська, що склалася в кінці XVIII — на початку XIX ст. в зв'язку з початком вивозу через Одеський порт за кордон хліба та інших сільськогосподарських товарів. Вищезгадана система доріг охоплювала величезну територію: південні повіти Волинської, більшу частину Подільської і Київської, західні повіти Катеринославської губернії, значну частину Бессарабії і всю Херсонську губернію, тобто весь той район, що постачав сільськогосподарську продукцію на експорт. Головні чумацькі шляхи проходили через такі чотири пункти: Балту, Криве Озеро, Богополь і Вознесенськ», — зазначав він [3, с. 49–50]. Проте, говорячи про стан зазначененої системи чумацьких доріг, дослідники дотепер не приділяли належного значення заходам уряду та місцевої адміністрації щодо її покращення. Метою пропонованої статті є висвітлення діяльності щодо ремонту чумацьких доріг комісії, створеної в кінці 1830-х рр. в Херсонській губернії для покращення трактів, пов’язаних з торгівлею Одеси.

Вищезгадана комісія була створена згідно з затвердженою царем 29 вересня 1838 р. доповіддю міністра фінансів Є. Канкріна, якою «було заплановано покращити торговельні тракти у Новоросійському краї й прилеглих до нього місцевостях Подільської та Київської губерній для надання Одеському порту переваги над торгівлею Молдавії та Волощини» [4, арк. 98–99]. На покращення цих шляхів було виділено 250 тис. крб щорічно з місцевих доходів. Ініціатором складення зазначененої доповіді дослідники вважали генерал-губернатора М. Воронцова. Її реалізацією у Херсонській губернії займалася створена в Одесі комісія. Її голова інженер-полковник (пізніше генерал-майор) Григорій Сергійович Морозов вже тривалий час працював в Одесі й зробив чималий внесок у розбудову міста й порту [5]. В роботі комісії разом з ним взяли активну участь інші офіцери Головного управління шляхів сполучення та публічних

будівель, спеціально відряджені до краю: капітани Олександр Миколайович Казарінов, Петро Львович Альбрандт та Федір Іванович Фіркс, підпоручик Борис Борисович Фон-дер-Фліс та ін. [6, с. 313]. Комісія діяла за особливого сприяння генерал-губернатора М. Воронцова, а в його відсутність — виконуючого обов'язки генерал-губернатора П. Федорова.

Передусім комісії було необхідно зробити опис поштових та чумацьких доріг, пов'язаних з торгівлею Одеси, та визначити обсяг необхідних робіт, притому зважаючи на пропозиції місцевих поміщиків. Наприклад, 7 лютого 1840 р. М. Воронцов Г. Морозову: «Зважаючи на те, що по відкриттю пароплавного сполучення між Акерманом та Овідіополем, через Дністровський лиман, більша частина транспортів з Бессарабії до Одеси, з сіллю та іншими місцевими продуктами будуть спрямовуватися на Акерман та Овідіополь... наказати одному з офіцерів корпусу інженерів шляхів сполучення, призначених для занять з покращення торговельних трактів у Новоросійському краї, оглянути зараз же прямий великий тракт, що веде від Одеси до Овідіополя (біля хутора Зантага, через Татарку, Барабойські хутори і потім виходить поблизу колонії Акаржі на стовбовий поштовий шлях) та скласти необхідні міркування про покращення, які він визнає за потрібне здійснити по цьому тракту, щоб транспорти могли прямувати ним до Одеси без усіляких перешкод та затримок» [7, арк. 1]. Відповідний огляд був здійснений О. Казаріновим, який склав проекти щодо будівництва необхідних мостів, зрізів косогорів та ін. [7, арк. 6]. О. Казарінов тоді ж склав опис дороги між Одесою та Тирасполем. Притому інженер вважав доцільним прийняти пропозицію місцевого поміщика Достаниця щодо перенесення ділянки цієї дороги в районі с. Степанівка. Проте зазначене перенесення викликало невдоволення інших поміщиків. Вони писали, що Достанич лише через вигоди власного шинкарства переніс ділянку старої дороги, завдаючи цим збитків як землевласникам, так і чумакам. Розгляд зазначененої справи затягнувся на кілька років, що значно затримало здійснення деяких ремонтних робіт на шляху Одеса — Тирасполь [8, с. 128–130]. Пропозиції від поміщиків подавалися й щодо удосконалення інших чумацьких шляхів. Так, під час огляду М. Воронцовим шляху Одеса — Балта поміщик Ананіївського повіту Безру-

ков запропонував влаштувати в його маєтку міст через р. Кульник, що мало спричинити відповідне перенесення дороги [4, арк. 95]. Стосовно ремонту ділянки шляхів Одеса — Вознесенськ та Одеса — Миколаїв, об'єднаних в районі с. Попівка, місцевий поміщик Брайкевич 1840 р. запропонував замість переправи через Тилігульський лиман влаштувати «міцний на палях міст» [4, арк. 30–31]. Офіцери комісії, які в січні 1841 р. вивчили ситуацію на місці, погодилися з пропозицією поміщика й склали «плані місцевості Тилігульського лиману, його промірів й нормального дерев'яного на палях мосту та греблі» [4, арк. 32]. Загалом поміщики подавали чимало пропозицій щодо ремонту чумацьких доріг. Головним їхнім мотивом було намагання отримати більше вигід від чумаків, які проходили поміщицькими землями до Одеси та у зворотному напрямку.

Від 1840 р. комісія розпочала роботи на одинадцять чумацьких та інших дорогах в губернії. П'ять з них безпосередньо прямували до Одеси: Одеса — Тирасполь; Одеса — Ананьїв — Балта; Одеса — Вознесенськ — Єлісаветград; Одеса — Миколаїв; Одеса — Ольвіополь. Згідно із складеним комісією на 1840 р. кошторисом загальна вартість робіт на усіх одинадцяти шляхах мала скласти більше 700 тис. крб [8, с. 172–177]. Відремонтовані протягом 1840 р. дороги згідно з розпорядженням М. Воронцова від 19 березня 1841 р. комісія наказала директору робіт О. Казарінову «підготувати до передання у губернське відомство». Проте не всі роботи вдалося вчасно виконати. Комісія склали реєстр незавершених у 1840 р. робіт, «що можуть бути відкладені до наступного часу», до якого потрапили: один об'єкт «по тракту від Одеси до Вознесенська»; три об'єкти «по тракту від Одеси до Миколаєва»; один — «по тракту від Одеси до Тирасполя»; чотири — «по чумацькому тракту від Миколаєва до Берислава» й аж десять — «по чумацькому тракту від Миколаєва до кордну Катеринославської губернії». Загальна вартість незакінчених та відкладених робіт склали 25 892 крб [4, арк. 62].

Комісія піклувалася й про збереження здійснених нею споруд. Так 1 лютого 1841 р. вона звернулася до М. Воронцова з рапортом. У ньому, «беручи до уваги, що під час наступної весняної повені можуть трапитися пошкодження у спорудах, що були зроблені... у минулому році», Комісія прохала вжити

заходів, щоб «прочистити отвори в греблях та трубах, позначеніх у відомості, яка до цього додається, від засмічення снігом та нагромадженням льоду, щоб надати вільний вихід в них води» [4, арк. 19]. У відомості значилися: 1. «По чумацькому тракту від Одеси через м. Ананьїв до Балти» — одна гребля та 21 «труба»; 2. «По чумацькому тракту від Одеси до Ольвіополя» дві греблі, шість «труб» та «міст через р. Черталу у Домонецького»; 3. «По тракту від Одеси до Вознесенська, де при початку тр. Донського йде шлях чумацький, а потім чумацький та поштовий разом» — сім «труб»; 4. «По чумацькому тракту від Вознесенська до Новомиргорода» — дві греблі; 5. «По поштовому тракту від Вознесенська до Новомиргорода» — п'ять гребель; 6. «По чумацькому тракту від Одеси до Тирасполя» — дві «труби»; 7. «По чумацькому тракту від Миколаєва до Берислава» — одна гребля; 8. «По чумацькому тракту від Миколаєва до кордону Катеринославської губернії» — одна гребля та одна «труба»; 9. «По поштовому тракту від Херсона до Берислава — дві греблі; 10. «По тракту від Одеси до Миколаєва через с. Попівку» — шість гребель та сім «труб»; 11. «Від Іванівки до ст. Аннівка, яка знаходиться на поштовому тракті від Одеси через Попівку до Вознесенська» — дві «труби» [4, арк. 19, 22]. Це свідчило про досить значний обсяг робіт, здійснених комісією вже у 1840 р. на чумацьких та інших дорогах, пов'язаних з Одесою. М. Воронцов 4 лютого 1841 р. наказав земським виконавцям усіх повітів губернії, щоб зазначені у відомості споруди «як найшвидше були очищені із застосуванням мешканців ввіреного вам повіту під наглядом та керівництвом інженерного офіцера, який буде для того призначений від комісії торгових трактів» [4, арк. 23]. М. Воронцов також ще 16 січня 1841 р. повідомив комісію: «Херсонський цивільний губернатор доповідає... що він наказав Одеському та Ананьївському земським судам спостерігати, щоб стара Балтська дорога не переорювалася ані поміщицькими, ані казенними селянами» [4, арк. 12].

В плані робіт на наступний 1841 р. більше 80 % вартості складали роботи «по тракту від Одеси через с. Попівка до Вознесенська». Цей шлях вважався одним з найголовніших чумацьких шляхів до Одеси. Також планувалося здійснити роботи по трактам Одеса — Балта та Одеса — Ольвіополь («две роботи: одна по Балтському тракту на виїзді з с. Байтали, а інша

по Ольвіопольському тракту біля підполковника Едлера, вельми необхідні» — йшлося в рапорті комісії від 12 квітня 1841 р. її роботи було вирішено розпочати під керівництвом О. Казаринова ще до затвердження загального плану робіт на 1841 р. [4, арк. 60, 63].

В подальшому комісія також складала проекти та кошториси робіт, що мали бути здійснені на шляхах «за рахунок коштів земства». Так 17 вересня 1843 р. херсонський цивільний губернатор В. Пестель повідомляв виконуючого обов'язки генерал-губернатора П. Федорова про «різні предмети, щодо робіт на торгових трактах, а також і про ті дорожні облаштування, які внаслідок поєднання транспортних доріг з поштовими, мають бути віднесені на рахунок коштів земства», серед яких був проект «мосту через річку Чичиклію в Ананьївському повіті поблизу Анновської поштової станції», складений «одеською трактовою комісією». В. Пестель просив дозволу «внести нараховану на влаштування Чичиклійського мосту 23149 крб 86 коп. суму в кошторис земства на майбутнє триріччя» [10, арк. 5–6].

Виконання робіт здійснювалося або «господарським засобом» (під керівництвом чиновників та офіцерів), або підрядчиками. Для запрошення останніх комісія вміщувала оголошення в «Одесском вестнике». Так у 1843 р. ця газета, згідно з правилами, тричі — 26 червня, 30 червня та 3 липня надрукувала повідомлення такого змісту: «На будівництво трьох кам'яних мостів: 1) По тракту від Одеси до Балти, через р. Тилігул в місті Ананьєві, 2) По тракту від Одеси до Ольвіополя через р. Тилігул в містечку Березівка й 3) По тому ж тракту через р. Балайчук біля трактиру Куріса поблизу села Капітанівки сума за кошторисом 33 124 крб 23 $\frac{1}{2}$ коп. спріблом, призначені торги 2-го й переторжка 6-го числа майбутнього липня місяця, об 12-й годині дня. Бажаючі взяти на себе цей підряд можуть з'явитися до Комісії торгових трактів з належними документами про своє звання й надійні застави, що мають бути надані за три дні після торгів. Подробиці про цей підряд можна побачити у канцелярії комісії» [11]. Через неуспішність цих торгів комісія знову призначила торги щодо будівництва усіх трьох мостів на 2 та 6 вересня 1843 р., повідомивши через газету, що вартість згідно з кошторисом першого мосту (в Ананьєві) — 13 668 крб

12 $\frac{1}{2}$ коп. сріблом, другого (в Березівці) — 12 741 крб 83 коп. сріблом, третього (біля трактиру Куриса) — 7 014 крб сріблом. «Притому, — зазначалося в оголошенні, — пп. підрядчики попереджаються, що заготовлення та доставка матеріалів для вищезгаданих трьох мостів мають бути здійснені до весни 1844 року, а будівництво розпочато з ранньої весни того ж року й зовсім завершено до 1 вересня [1844 р.].» Окрім того на ті ж числа — 2 та 6 вересня 1843 р. — комісія призначила й торги «на віддачу з підряду влаштування узвозу на горі Пересипської поштової дороги на землі п. Дембровського вартістю згідно з кошторисом 2 544 крб 48 коп. сріблом» [12].

Виконання підрядів не завжди проходило успішно. Так підрядчу черкаському міщанину Михайлу Баленкову довелося двічі у 1840 та 1841 р. доробляти збудовані ним два мости на шляху між Херсоном та Бериславом через виявлені представниками комісії недоліки у будівництві [10, арк. 27–28]. Пізніше комісія вирішила суттєво переробити зазначені мости й це будівництво у 1844 р. було здійснено вже іншим підрядчиком одеським третьої гільдії купцем Григорієм Корсуном [10, арк. 40, 44, 84, 120].

Щодо будівництва мосту в районі с. Попівка в грудні 1843 — січні 1844 р. виникла серйозна конкуренція між потенційними підрядчиками — одеським купцем Степаном Потаповим та херсонським купцем Мойсеєм Варшавським. Як наслідок, С. Потапов згодився спорудити міст лише за 31 тисячу крб сріблом, замість 43 тисячі крб, вказаних в кошторисі [10, арк. 133]. Купець М. Варшавський у свою чергу виграв торги щодо спорудження мосту в м. Ананьєві. Будівництво цього мосту було визнано М. Воронцовим «дуже необхідним, бо через Ананьїв прямує один з найважливіших чумацьких трактів» [10, арк. 56]. Однак через зволікання з початком робіт та підвезенням будівельних матеріалів (нагляд за роботами від комісії здійснював капітан П. Альбрандт), комісія забрала підряд у М. Варшавського й віддала його з торгів вищезгаданому С. Потапову [10, арк. 110]. Це спричинило численні скарги з боку М. Варшавського на адресу генерал-губернатора М. Воронцова [10, арк. 64–65, 133].

Проте виконання підрядчиками робіт лише у небагатьох випадках закінчувалося конфліктами. В жовтні 1844 р. комісія

доповіла про «виконання почесним громадянином одеським першої гільдії купцем Степаном Потаповим, прийнятого ним на себе з підряду будівництва мосту через р. Балайчук поблизу с. Капітанівки по тракту від Одеси до Ольвіополя» [10, арк. 105]. Того ж року були прийняті роботи, «виконані підрядчиком Потаповим щодо зрізання гори біля трактиру Домбровського» [10, арк. 25] (купці Потапови вважалися тоді одними з кращих будівельних підрядчиків Одеси). Успішно здійснювали роботи й інші підрядчики [10, арк. 95, 120].

Результати роботи Комісії для покращення трактів, пов’язаних з торгівлею Одеси, безумовно, мали свій вплив на стан сполучень у Херсонській губернії, передусім на транспортування чумаками до Одеського порту збіжжя. У «Військово-статистичному описі Херсонської губернії» 1849 р. було окремо виділено вісім «найголовніших торгових трактів», які були «покращені комісією». Звичайно, кардинальних змін у становищі гужових перевезень комісія здійснити не могла, тим більш, що її дії стосувалися далеко не всіх шляхів губернії (у тому ж описі, між іншим, було вказано вісім інших «чумацьких доріг, що не підлягають покращенню від скарбниці, а виправляються натуральною повинністю») [13, с. 52–55]. Проте робота зазначеної комісії спричинила найбільш масштабне удосконалення чумацьких доріг у Південній Україні першої половини XIX ст. і потребує подальшого вивчення.

Джерела та література

1. Букатевич Н. Чумацтво на Україні. Історично-етнографічні нариси. — Одеса, 1928.
2. Гончарук Т. Г., Левченко В. В. Букатевич Назарій Іванович // Одеські історики. — Т. I (початок XIX — середина XX ст.). — Одеса, 2009.
3. Слабєєв І. С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні. (Чумацький промисел і його роль у соціально-економічному розвитку України XVIII — першої половини XIX ст.). — К., 1964.
4. ДАОО. — Ф. 1 — Оп. 192 (1841 р.). — Спр. 81.
5. Пилявский В. Военные инженеры // Вечерняя Одесса. — 1987. — 10 окт.
6. Адрес-календарь или общий штат Российской империи на 1843 год. Часть первая. — СПБ., 1843.
7. ДАОО. — Ф. 1. — Оп. 192 (1840 р.). — Спр. 99.
8. Гончарук Т. Г. Кілька документів про перенесення поміщицьком С. Достанічем в кінці 1830-х — на початку 1840-х рр. ділянки

- чумацької дороги з Одеси до Тирасполя в районі села Степанівки // Чорноморська минувшина. Записки Відділу історії козацтва на Півдні України. — Одеса, 2012. — Вип. 7.
9. Гончарук Т. Г. Кошторис вартості необхідних робіт на чумацьких шляхах, пов'язаних з торгівлею Одеси 1840 р., як історичне джерело // Чорноморська минувшина. Записки Відділу історії козацтва на Півдні України. — Одеса, 2009. — Вип. 4.
10. ДАОО. — Ф. 1 — Оп. 192 (1844 р.). — Спр. 78.
11. Объявления. От Комиссии, учрежденной в Одессе, для улучшения торговых трактов // Одесский вестник. — 1843. — 26 июня.
12. Объявления. От Комиссии, учрежденной в Одессе, для улучшения торговых трактов // Одесский вестник. — 1843. — 21 авг., 1 сент.
13. Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. XI. — Ч. 1. Херсонская губерния. — СПб., 1849.

Анотації

Гончарук Т. Г. Действия комиссии по улучшению торговых трактов, связанных с торговлей Одессы, по ремонту чумацких дорог Херсонской губернии в начале 1840-х гг.

В статье изучается функционирование в 1840-х гг. комиссии, созданной в Одессе для ремонта торговых дорог Херсонской губернии. Рассматривается деятельность офицеров комиссии по организации ремонта и строительства различных дорожных сооружений.

Goncharuk T. G. The actions of the Commission for improvement of trade paths connected with trafficking in Odessa on repair chumaks roads of Kherson province in the beginning of 1840-th.

The article considers the functioning of the 1840-th of the Commission established in Odessa for the repair of the trade roads in Kherson province. The author reviews the activity of the Commission officers on the organization of repair and construction of various road constructions.