

КОШТОРИС ВАРТОСТІ НЕОБХІДНИХ РОБІТ НА ЧУМАЦЬКИХ ШЛЯХАХ ПОВ'ЯЗАНИХ З ТОРГІВЛЕЮ ОДЕСИ 1840 Р., ЯК ІСТОРИЧНЕ ДЖЕРЕЛО

Наведений документ складений у березні 1840 р. є кошторисом необхідних робіт на шляхах пов'язаних з торгівлею Одеси. Документ свідчить про стан і напрямки так званих “чумацьких шляхів” у Херсонській губернії.

В літературі неодноразово вказувалося на важливе місце Одеси в історії чумацького промислу. В середині XIX ст. до Одеси щорічно приходили сотні тисяч чумацьких возів з зерном та іншими товарами призначеними на експорт⁷²⁰. Водночас вже з другої чверті зазначеного століття на шляху чумакування зростали різні перешкоди, які призводили до кризи зазначеного промислу і до того, що, за словами історика І. Слабеєва, “чумаки, що приїздили з вантажами до Одеси, нерідко замість заробітку мали тільки збитки”⁷²¹ (“чумаки біднішають і біднішають, а худоба їхня гине через нестачу кормів” – констатував у 1858 р. одеський статистик А. Скальковський⁷²²). Зазначені перешкоди передусім зустрічали чумаки на шляхах до Одеси. В разі перевезення товару так званими “транзитними” або “чумацькими” дорогами, поміщики брали платню за переїзд через свої землі, окрім того з чумаків стягували кошти за переправи, мости, водопої, випас худоби. Водночас стан цих шляхів був вкрай поганим (“...вони ніколи й ніким не ремонтуються, а мости і гаті на них облаштовуються та утримуються власниками тих земель, по яким вони проходять”, – писав у 1863 р. одеський автор А. Ерделі, притому зазначаючи: “відомо, що торговельний рух здебільшого проходить саме цими шляхами, що називаються також транзитними або чумацькими”⁷²³.) До Одеси прямувала ціла низка таких “чумацьких шляхів”. “Значна кількість чумацьких шляхів розходилася віялорізно від Одеси по колишній Херсонській губернії, а далі переходила в сусідні губернії: Подільську, Київську, Полтавську, Катеринославську й Таврію” – зазначав історик та етнограф Н. Букатевиц⁷²⁴.

Влада, переважно, лише тоді звертала увагу на стан таких шляхів, коли вони співпадали з офіційними поштовими трактами. Однак напрямки поштових шляхів часто не відповідали потребам місцевого господарства. У більшості випадків вони визначалися,

⁷²⁰Слабеєв 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. – С. 62, 63.

⁷²¹ Там само. – С. 78.

⁷²² Скальковский А. О направлении железных дорог в Южной России // Экономический указатель. – 1858. – № 63. – С. 232.

⁷²³ Эрдели А. Преселочные ии транзитные дороги, как статья дохода // Одесский вестник. – 1863. – 26 октября.

⁷²⁴ Букатевиц Н. Чумацтво на Україні. Історично-етнографічні нариси. – Одеса, 1928. – С. 70 – 71.

виходячи з політичних міркувань. Іноді місцеве населення було змушене сплачувати збори на утримання поштових шляхів, будь-яка необхідність в яких вже давно зникла. Наприклад, у 1831 р. представники дворянства Херсонської губернії просили змінити напрям дороги між Миколаєвом та Одесою, посилаючись на те, що вона, здебільшого, прямує, шляхом, який був прокладений, ще до заснування в Одесі російського торговельного порту (тобто до указу від 27 травня 1794 р.) і мав з'єднувати колишній торговий порт Очаків з колишнім центром чорноморського козацтва Слободзеєю (“Тепер існуюча від Миколаєва до міста Одеси дорога, – писали представники херсонського дворянства, – у теперішньому її стані є початковою, тобто: ще в часи командування цим краєм покійним фельдмаршалом князем Суворовим, вона створена через ...заснування від міста Херсону через урочище Спаське до Слободзеї і до кордону Подільської губернії к Дністру військової козацької пошти..., до створення Одеси, коли уся комерція приєданого від Порти краю та сусідніх губерній зосереджувалася в Очакові”, однак пізніше зазначали автори прохання “дорога ця, не зважаючи на незручності місцевості, не зважаючи на пожертви які потрібно було застосувати на будівництво мостів через лимани Григор'євський, Дофінський та Тилігульський і через річки Сасик та Березань, що завжди коштували земській повинності значних витрат, залишилася та мала залишатися незмінною ...тоді як потреби в існуванні цієї дороги для комерції, через відсутність останньої в Очакові, немає жодної”)⁷²⁵.

Генерал-губернатор М. Воронцов звертав особливу увагу на шляхи пов'язані з одеською торгівлею (“М. Воронцов, як ніхто з генерал-губернаторів, атакував уряд доповідними записками з пропозиціями відкривати нові комунікаційні лінії” – зазначає сучасний історик В. Шандра⁷²⁶), зокрема, виходив з пропозиціями будівництва залізниць. Реалізувати такі проекти генерал-губернатору не вдалося. Однією з суб'єктивних причин цього була надмірна заощадливість на упереджене ставлення до залізничного будівництва міністра фінансів імперії Є. Канкріна, який часто виступав опонентом М. Воронцова щодо багатьох питань економічної політики. Однак М. Воронцову вдалося переконати Є. Канкріна виділити гроші на ремонт звичайних ґрунтових шляхів. 29 вересня 1838 р. царем була “височайше затверджена доповідь п. міністра фінансів, про покращення торговельних трактів, які прямують до Одеси” теренами Херсонської губернії та визначено асигнувати на ці потреби 250 тис. крб. щорічно з місцевих доходів. Реалізацією зазначеної постанови, як повідомляв у 1840 р., М. Воронцов займалася “створена в Одесі з інженер-полковника Морозова, капітана Казарінова та чиновника мого штату титулярного

⁷²⁵ ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 191. – Спр. 24 за 1831 р. – Арк. 27.

⁷²⁶ Шандра В. Новоросійський та бессарабський генерал-губернатор М.М. Воронцов // Український історичний журнал. – 2002. – №1. – С. 76.

радника Артинова [комісія] для покращення торгових трактів, що прямують до Одеси по Херсонській губернії⁷²⁷. Голова комісії Г. Морозов вніс вагомий внесок у розбудову Одеси, проте, вочевидь, через його зайнятість на роботах в місті – на посаді голови Одеського будівельного комітету, голови комісії щодо завершення будівництва Бульварних (Потьомкінських) сходів та ін. – більшість проектів щодо ремонту чумацьких шляхів здійснив інший член комісії Казарінов⁷²⁸. Через відсутність у краї М. Воронцова, втілення в життя зазначеної постанови затрималося більше ніж на рік. Воно почалося у 1840 р. по поверненні генерал-губернатора з-за кордону.

Готуючи ремонт чумацьких шляхів, місцева влада звертала увагу на ті з них, що були пов'язані не лише з постачанням зерна до Одеси, але і з соляною торгівлею (більш притаманною для попередніх періодів в історії чумакування). Так, 7 лютого 1840 р. М. Воронцов наказував інженеру корпусу шляхів сполучення полковнику Г. Морозову: “Зважаючи на те, що по відкриттю пароплавного сполучення між Аккерманом та Овідіополем, через Дністровський лиман, більша частина транспортів з Бессарабії до Одеси, з сіллю та іншими місцевими продуктами будуть спрямовуватися на Аккерман 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 хутора і потім виходить поблизу колонії Вакаржі 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.”⁷²⁹ Відповідний огляд був здійснений Казаріновим, який склав проекти щодо будівництва необхідних мостів, зрізів косогорів тощо⁷³⁰.

Ремонт шляхів, як зазначалося вище, часто поєднувався з пропозиціями щодо їх перенесення. Як ініціаторами, так і супротивниками подібних перенесень часто виступали місцеві поміщики. Наприклад, на весну 1840 р. до переліку необхідних робіт було додано зміну чумацького шляху з Одеси до Тирасполя здійснену за пропозицією поміщика Достанича. Згідно з наказом М. Воронцова від 25 лютого 1840 р. інженер Казарінов, оглянувши цю дорогу, визначив її головні вади: “поштова дорога від Одеси до м. Тирасполя прямує через безліч крутих і глибоких балок через які хоч і влаштовано мости, але усі вони пошкоджені і переїзду через них не існує”. Він зробив висновок, що пропозиція Достанича є вигідною, оскільки тоді дорога “пройде рівним степом зі спусками і підйомами пологими” і це “не лише дозволить уникнути

⁷²⁷ ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 99 за 1840 р. – Арк. 84.

⁷²⁸ Пилявский В. Военные инженеры // Вечерняя Одесса. – 1987. – 10 октября.

⁷²⁹ ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 99 за 1840 р. – Арк. 1.

⁷³⁰ Там само. – Арк. 6.

великих витрат, але і значно скоротить шлях.”⁷³¹ Внаслідок цього до переліку робіт в березні 1840 р. було включено крім ремонту поштового та чумацького шляху Одеса – Тирасполь ще й облаштування “чумацького тракту” “від Одеси через масток Достанича до Тирасполя”, приблизна вартість якого мала скласти 6000 крб. без вартості будівництва мостів, що ще не була визначена. Однак проти облаштування нової ділянки чумацького шляху за пропозицією Достанича виступили інші землевласники. Так, дрібний поміщик Михайлов у проханні до М. Воронцова зазначав, “що Достанич силою намагається три роки знищити дві дороги, як поштову влаштовану ще до 1793 р., що прямує від Одеси до Тирасполя на Кучурганський міст, так і транзитну вигідну та пряму без усяляких колін, балок та гір, прокладену ще мешканцями Порти та польськими (вочевидь маються на увазі піддані Речі Посполитої. – Т.Г.) від Бендер, Кишинева та Кучурганського мосту до м. Хаджибея (теперішньої Одеси), а потім яка прямує повз шинка губернського секретаря Карпова... звідси повз дачі колезького асесора Козленко, повз також шинку чиновника Колонтаєва ... до хутора Вигоди...”⁷³². На думку Михайлова, Достанич, який вже був власником кількох шинків (і за 12 років до цитованої скарги виграв конкуренцію щодо шинкарства у Михайлова), саме через бажання влаштувати ще один придорожній шинок ініціював перед владою перенесення поштового та “транзитного шляху” Одеса – Тирасполь. “...Достанич, – стверджував у скарзі Михайлов, – забажав збудувати шинок, але через далекую відстань від його маєтку і для уникнення даремних збитків вирішив будівництво це припинити, а влаштував шинок під горою поблизу свого села та моїх хуторів, до яких і переносить дорогу поштову та транзитну; робить через дачу мою дві дороги, на шкоду сіножатей та посівів, обтяжуючи сильно мешканців хуторів..., через одне лише небажання перенести свій шинок на попередню дорогу, що її ще турки проклали, і позбавляючи тим мене безвинно щорічного доходу до 6000 карбованців від чиншу та сіна, оскільки при шинку існує вельми малий випас для численних волів від транспортів, що проїжджають, то вони, зупинившись женуть воли на мій сінокіс та хліб, чинять мені значний та невідшкодний збиток”. Михайлов же, ремствуючи на свавілля чиновників, які при перенесенні шляху порушили його право власності (володіння маєтком від 1793 р.), просив принаймні провести через його землі не дві, а один шлях і при шинках виділити достатньо землі для випасу худоби, щоб проїжджаючи чумаки не пустошили його ниви та сіножаті⁷³³. Показово, що Михайлов нагадував, що чумацький шлях Тирасполь – Одеса фактично повторював шлях Бендери – Хаджибей (Одеса), який виник ще за османського панування. На те, що чумацькі шляхи до Одеси першої половини ХІХ ст. були спадкоємцями таких самих

⁷³¹ ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 99 за 1840 р. – Арк. 7, 8.

⁷³² Там само. – Арк. 157.

⁷³³ ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 99 за 1840 р. – Арк. 157.

шляхів до Хаджибея (Одеси) XVII – XVIII ст. вже вказувалося в історичній літературі⁷³⁴.

Проекти щодо ремонту двох вищезгаданих шляхів здійснювалися в процесі розробки загального проекту та кошторису для всієї мережі чумацьких та інших шляхів пов'язаних з одеською торгівлею. Розробка його розпочалася від початку 1840 р. Своєю посліпшністю щодо організації робіт генерал-губернатор, між іншим, пояснював посиленням для Одеси конкуренції з боку торгівлі “вільних портів” Галаца та Браїлова (“Після мого повернення з-за кордону, я писав..., що неодмінно займуся вивченням усіх подробиць ...для приведення в дію благодійного наміру уряду...поліпшити земляні дороги і особливо так звані чумацькі тракти, якими везуть усі продукти і більш за все зерновий хліб з різних частин наших Західних та Південно-Західних губерній до головного чорноморського порту” – писав в 18 квітня 1840 р. до Є. Канкріна М. Воронцов – “Різні незручності цих трактів у будь-яку пору року і майже цілковите їхне розмиття під час весняних, а іноді і осінніх, паводків давно доводили необхідність цього заходу, який міг би здешевити привіз сюди тих продуктів і тим полегшити нашу торгівлю, особливо при тій конкуренції, що нещодавно виникла з князівствами Молдавією і Волощиною через вільні порти Галац та Браїлів”)⁷³⁵.

М. Воронцов взимку 1840 р. особисто об'їздив шляхи краю, окрім того він покладався на свій багаторічний досвід (“довге мое перебування у тутешньому краї та невпинні поїздки в усіх напрямках”, – як зазначав М. Воронцов у листі до Є. Канкріна⁷³⁶) і висловив думку про дві їхні головні вади: 1) повені, через які “зазвичай один чи два рази на рік на кілька днів руйнуються та знищуються в багатьох місцях гаті та мости і сполучення або утруднюються, або зовсім припиняються”; 2) “поганий стан на всій відстані усіх доріг, особливо тих, які не ремонтуються для поштової їзди”.⁷³⁷ Отже генерал-губернатор підтвердив, що ті шляхи, які не мали статусу поштових перебували у найгіршому стані і практично не ремонтувалися. Незручність таких шляхів, за словами М. Воронцова: “полягає у крутих підйомах, узвозах, косогорах, у цілковитій нестачі будь-яких відводів води, і часто у місцевому напрямку дороги, так, що перенесенням на чверть версти праворуч чи ліворуч, можливо було б позбутися від такої крутизни, де особливо при багнюці після дощів, партії чумаків втрачають цілі доби часу і не інакше виходять, як припрягаючи до кожного возу кілька пар волів від інших”.⁷³⁸ М. Воронцов вважав, що саме на ліквідацію другого із визначених ним недоліків шляхів краю потрібно спрямувати виділені кошти. Зважаючи на надмірну заощадливість Є. Канкріна, генерал-

⁷³⁴ Петрунь Ф.О. Старовинні шляхи Одещини. Історично-топографічні довідка // Вісник Одеської комісії краєзнавства при Академії наук України. Секція соціально-історична. – Одеса, 1929. – С. 365, 366.

⁷³⁵ ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 99 за 1840 р. – Арк. 88.

⁷³⁶ Там само. – Арк. 95.

⁷³⁷ Там само. – Арк. 96.

⁷³⁸ Там само.

губернатор наголошував, що саме ремонт торгових шляхів по всій їхній довжині, а не витрачання коштів на мости і греблі для боротьби із повенями, будуть коштувати скарбниці найменше і матимуть найбільший економічний ефект.

На розгляд міністра М. Воронцов подав приблизний кошторис щодо необхідних ремонтних робіт на усіх шляхах складений капітаном Казаріновим (текст його подано нижче). Однак розуміючи, що отримати від міністра кошти на всі необхідні роботи не вдасться генерал-губернатор у вищезгаданому листі визначив ремонтні роботи на шляхах, які мали ремонтуватися в першу чергу (генерал-губернатор наголошував, що при створенні кошторисів наказав економити на кам'яній роботі і передбачати асигнування “на рахунок казенних робіт лише на ті труби, які є насправді необхідними, а для гребель у разі неможливості об'їздів”). “Шляхи... – писав М. Воронцов, – якими я запропонував зайнятися комісії за ступенем важливості їхньої у торговому відношенні такі: 1) від Балти до Одеси; 2) від Ольвіополя до Одеси; 3) від Новомиргорода через Вознесенськ до Одеси; 4) від Одеси до Миколаєва; 5) від Одеси до Тирасполя; 6) від Миколаєва до Берислава; 7) від Миколаєва до кордону Катеринославської губернії; 8) від Берислава до кордону Катеринославської губернії; 9) від Херсона до Берислава”. На ремонт зазначених шляхів у 1840 р. генерал-губернатор пропонував асигнувати 270 тис. крб. Є. Канкрін, прочитавши лист М. Воронцова з “особливим задоволенням”, 6 травня 1840 р. підтримав таке асигнування.

Визначаючи об'єкти для першочергових ремонтних робіт М. Воронцов обирав ті шляхи, “де більше проходить чумаків з хлібом, і видатки [на ремонт] не будуть мати ніякого порівняння з отриманою користю”⁷³⁹. Шлях від Балти до Одеси, яким чумаки постачали експортне зерно з Поділля, Київщини та Волині опинився на першому місці у списку генерал-губернатора. Вже 11 квітня 1840 р. М. Воронцов повідомив про ремонт чумацьких шляхів київського генерал-губернатора Д. Бібікова, вказавши, що першо-чергова увага звертається на ремонт дороги “від Одеси через Северинівку до Балти – по тракту чумацькому він же і поштовий”, роботи з підготовки якого швидко здійснюватимуться відповідною комісією⁷⁴⁰. Оскільки вищезгадана постанова 1838 р. передбачала також і ремонт шляхів “у прилеглих до Новоросійського краю місцях Подільської та Київської” губерній, М. Воронцов погоджувався віддати на цю частину коштів виділених на будівництво доріг у ввіреному йому краї (М. Воронцов прохав Д. Бібікова, “щоб необхідні покращення були здійснені наскільки це буде можливим шляхом натуральної повинності, у випадку ж необхідності частину суми асигнованої в моє розпорядження на покращення трактів по Херсонській губернії,

⁷³⁹ Там само. – Арк. 94.

⁷⁴⁰ Там само. – Арк. 63, 64.

а саме по 50 тис. крб. ас., можливо виокремити на найзначніші виправлення доріг у тих двох губерніях”)⁷⁴¹. Під номером два у наведеному вище списку генерал-губернатора також не випадково опинився чумацький шлях: Одеса – Ольвіополь, бо ним, за словами Н. Букатевича, “проходили найбільші транспорти з хлібом”.⁷⁴² Ремонтні роботи на чумацьких шляхах згідно пропозиції М. Воронцова були здійснені вже протягом 1840 – 1841 рр.

Наведений нижче документ, складений капітаном Казаріновим в березні 1840 р. передусім свідчить про загальний стан мережі чумацьких та інших шляхів пов’язаних з одеською торгівлею; про те наскільки “чумацькі шляхи” (в кошторисі вказані лише найважливіші з них) співпадали з “поштовими трактами”. Як зазначалося вище, з ремонтних робіт запропонованих в кошторисі протягом початку 1840-х рр. були здійснені лише ті, що визнані генерал-губернатором найважливішими, тобто менше половини. Тому стан чумацьких шляхів і в подальшому, здебільшого, залишався незадовільним (про це свідчить і наведена вище цитата А. Ерделі).

Поданий нижче документ публікується вперше, популярним методом, зі збереженням мовних, граматичних і стилістичних особливостей оригіналу (в тому числі граматичних помилок). Старі кириличні літери "і" та "ѣ" замінені відповідними літерами "и" та "е". Твердий знак в кінці слів опущений. Курсивом у тексті кошторису подано витрати на “кам’яну роботу”, що в оригіналі документу подано червоним, підкреслення подані в тексті в оригіналі зроблено олівцем.

Документ

Приблизний кошторис вартості необхідних робіт на шляхах Херсонської губернії. 1840 р.

Примерная стоимость исправления почтовой (она же и чумацкая) дороги из г. Одессы в г. Тирасполь

Около корчмы принца Виртембергскаго земляная плотина с отверстиями 7500 р.

От деревни принца Виртембергскаго до корчмы Хмелевского сравнять дорогу _____ 1000 р.

Итого 8 500 руб.

В деревне принца Виртембергскаго две трубы _____ 2 000

Около корч. Хмелевского два моста _____ 3 000

Около корч. Шостака два моста _____ 4 000

Около ст. Барабой три трубы _____ 4 500

Не доезжая кол. Страсбург труба _____ 2 000

⁷⁴¹ ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 99 за 1840 р. – Арк. 65.

⁷⁴² Букатевич. Н. Чумацтво на Україні. Исторично-етнографічні нариси. – С.73.

Через реку Кучурган мост _____	26 000
От Кучурганской ст. до деревни Суклейка 7 труб _____	5 000
В деревни Суклейка мост _____	3 500

Итого 50 000

А всего по тракту из г. Одессы в г. Тирасполь _____ 58 500 руб.

Примерная стоимость исправления почтовой (она же и чумацкая) дороги из г. Одессы чрез Ананьев до Балты

Планировка и срезка дороги по косогору от деревни Ковалевки до деревни Садовникова _____ 10 000

Около деревни Избаша срезка косогора _____ 5 000

Около деревни Шинкова срезка косогора _____ 5 000

В деревне Шинкова плотина с отверстиями _____ 7 000

Тут же срезка косогора _____ 3 000

В г. Ананьеве срезка горы _____ 10 000

Планировка дороги от Ананьева до Байталы _____ 3 000

В г. Балте срезка горы _____ 2 000

Итого – 45 000

От тракт. Монтуани до ст. Ильинской три трубы _____ 1 500

Около ст. Ильинской труба _____ 2 000

За ст. Ильинской труба _____ 1 500

В деревне Ковалевке труба _____ 3 000

За деревне Ковалевке труба _____ 3 000

Около тракт. Потоцкого две трубы _____ 2 600

Около деревни Юковского труба _____ 1 000

Около деревни Курдиманова две трубы _____ 1 800

Около деревни Гольцинского одна труба _____ 1 200

Около деревни Садовникаова одна труба _____ 3 000

Через р. Куяльник мост у Шираева _____ 25 000

Около деревни Шинкова труба _____ 3 000

За деревней Шинкова труба _____ 1 200

В г. Ананьеве через р. Тилигул мост _____ 15 000

За г. Ананьев труба _____ 1 200

В селении Байталы две трубы _____ 3 000

В г. Балте большая труба _____ 2 500

Итого – 71 500

А всего по тракту из г. Одессы через г. Ананьев до Балты потребно __ 116 500

Примерная стоимость исправления почтовой (она же и чумацкая) дороги от г. Одессы через Вознесенск до Елисаветграда

В м. Благодатном срезка гору _____ 2 500

Подъезжая к тракт. Куриса срезка горы _____ 1 000

Около почтовой дороги срезка горы _____ 300

У ст. Значко-Евурской срезка горы _____ 700

Планировка дороги у ст. Анновки _____	1 000
Срезка горы у Пятихат _____	3 000
Исправление плотины у трак. Вышнякова _____	500

Итого – 24 300

<i>В м. Благодатном труба _____</i>	<i>2 000</i>
<i>Около трак. Кромиды две трубы _____</i>	<i>2 700</i>
<i>Около трак. Волкова две трубы _____</i>	<i>2 700</i>
<i>Около трак. Куриса мост _____</i>	<i>5 000</i>
<i>У трак. Донского труба _____</i>	<i>1 000</i>
<i>На ст. Значко-Евурской мост через р. Тилигул _____</i>	<i>35 000</i>
<i>За ст. Вормс труба _____</i>	<i>1 000</i>
<i>У ст. Анновки труба _____</i>	<i>1 000</i>
<i>У ст. Анновки мост через р. Чичиклею _____</i>	<i>20 000</i>
<i>У трак. Вороновского объезд и выше труба _____</i>	<i>1 500</i>
<i>У Пятихат через р. Костовату мост _____</i>	<i>15 000</i>
<i>У Ровного труба _____</i>	<i>1 000</i>
<i>Мост через р. Судаклею _____</i>	<i>3 000</i>

Итого 90 900

А всего по тракту от г. Одессы через Вознесенск до г. Елисаветграда потребно _____ 115 200

Примерная стоимость исправления почтовой (она же и чумацкая) дороги из г. Одессы в г. Николаева

Около хут. Дембревского срезка горы _____	150
Срезка горы Мал. Аджелика _____	500
Срезка горы в балке Чебанке _____	500
Срезка горы на Тилигульском лимане у Сыгчевки и подъезжая к Кобле _____	1 500
Срезка горы на ст. Сосицкой _____	1 500
Тут же земляная плотина с отверстиями _____	25 000
Срезка горы на ст. Козловой _____	750
Тут же земляная плотина с отверстиями _____	25 000
Срезка горы на ст. Чемерлей _____	250

Итого – 55 950

<i>У ст. Дофиновкой срез гирло лимана Мал. Аджелика мост _____</i>	<i>30 000</i>
<i>Перестроить через гирло лимана Бол. Аджелика мост _____</i>	<i>20 000</i>
<i>У хутора Даламберта труба _____</i>	<i>3 000</i>

Итого 53 000

А всего по трату из г. Одессы до г. Николаева потребно _____ 108 950-

Примерная стоимость исправления чумацкой дороги от г. Николаева до г. Берислава

Исправление плотины в деревне Бурхановской _____	7 500
Срезка косогора по берегу р. Тилигула подъезжая к деревне Кондакова _____	2 500

Итого 10 000

<i>В деревне Авилова мост</i>	10 000
<i>В овраге безыменном труба</i>	1 000
<i>У трак. Равтопуло две трубы</i>	2 500
<i>У хутора Русняка труба</i>	1 000
<i>На овраге безыменном труба</i>	1 000

Итого 15 500

А всего по тракту от г. Николаева до г. Берислава потребно 25 500-

Примерная стоимость исправления чумацкой дороги от г. Николаева до границы Екатеринославской губернии

Исправление плотины в каз. сел. Заселье	5 000
Исправление плотины в каз. сел. Явкино	5 000
Срезка горы на Еврейском овраге	1 000
Срезка горы при выезде из Берснеговатой	500
Срезка горы подъезжая к с. Архангельскому	1 000
Срезка горы выезжая из с. Архангельского	500
Срезка горы в с. Марьянском	1 000

Итого 14 000

<i>От Николаева до Гороховки три трубы</i>	4 000
<i>Через р. Добрянку мост длин. 10 саж.</i>	7 500
<i>Через р. Высунь в с. Калужском мост</i>	25 000
<i>На балке Твердомедова и Енгельгарда две трубы</i>	2 500
<i>Через р. Ингулец в с. Архангельском мост</i>	35 000
<i>На овраге безыменном две трубы</i>	1 800

Итого – 82 250

А всего по чумацкой дороге от г. Николаева прямо до границы Екатеринославской губернии потребно 96 250

Примерная стоимость исправления почтовой от г. Берислава до границы Екатеринославской губернии

Срезка горы р. Каменки	1 500
Срезка горы р. Меловой	1 500
Срезка горы балки Перетовской	2 000

Итого 5 000

<i>Мост через р. Каменку</i>	13 500
<i>Мост через р. Меловую</i>	8 500
<i>Мост через балку Перетовку</i>	8 000

Итого 30 000

А всего по почтовому тракту от г. Берислава до границы Екатеринославской губернии потребно 35 000

Примерная стоимость исправления чумацкой дороги от г. Вознесенска до г. Николаева

Около Новокрасных хут. Плотина с трубой	2 500
У трак Жукова исправление плотины	3 000
Срезка косогора не доезжая Злынки	5 000

Итого 10 500

У трак. Похитонова устроить трубу 1 200

Подъезжая посел. Павловска устроить трубу 1 500

Итого 2 700

А всего по тракту от г. Вознесенка до г. Николаева потребно 13 200

Примерная стоимость исправления по постовому тракту от г. Вознесенска до г. Новомиргорода

Не доезжая Константиновки верстах в 4 исправить въезд к существующему мосту 2 000

В Благодатном исправить плотину и крутой въезд на гору 1 500

В Лысой горе исправить плотину и въезд на гору 1 500

За версту от Лысой горы исправить плотину и въезд 1 500

Между 6-ой и 7-ой верст от ст. Лысой горы исправить спуск 2 000

Между 16-ой и 17-ой верст от ст. Лысой горы исправить спуск к мосту 1 000

У ст. Песчаный брод исправить въезд к мосту 1 000

Не доезжая Злынки исправить въезд к мосту 1 000

А всего потребно по почтовому тракту от г. Вознесенска до г. Новомиргорода 15 500 р.

Примерная стоимость исправления по почтовому тракту от Херсона до Берислава

Исправление въезда при переправе через р. Ингулец 7 000

На 6-ой версте от ст. Ингульской исправить плотину 1 000

Между 6-ой и 7-ой версте от ст. Ингульской исправить существующую плотину и въезд к одной 3 000

Между 18-ой и 19-ой версте от ст. Тягинки устроить плотину с отверстием 4 000

У 24-ой версте от ст. Тягинки сравнять гору 1 000

Между 26-ой и 27-ой верст от ст. Тягинки сравнять гору 1 000

Итого 17 000

Между 16-ой и 17-ой верст от ст. Тягинки устроить трубу 1 500

Между 24-ой и 25-ой верст от ст. Тягинки устроить трубу 1 500

Между 26-ой и 27-ой верст от ст. Тягинки устроить трубу 1 500

Итого 5 000

А всего по почтовому тракту от Херсона до Берислава потребно 22 000 р.

Примерная стоимость исправления чумацкого тракта от г. Одессы до Ольвиополя

В м. Благодатном срезка косогора	2 500
Подъезжая к тракту. Куриса срезка горы	1 000
Исправить спуск в Еленстале	300
Обделать плотину у тракту. Григоренка	1 500
Исправить спуск за тракту. Новицкого	300
У тракту. Несторенка срезка горы и исправление плотины	4 500
В Березовке устроить объезд со срезкою двух уступов горы	4 000
Для выезда из Березовки устроить объезд со срезкою косогора	3 500
Срезать гору подъезжая к Мостовому	1 500
Через Чичикаю плотину с 4-мя отверстиями	1 800
В Майорской сравнять крутую гору	2 000
В Лекарской сравнять гору	1 000
В Счастливке срезка горы	2 000
У Романова тракту. исправление плотины и срезка горы	2 500

Итого 53 600 р.

В колонии Еленсталь трубу	1 750
На овраге за тракту. Новицкого трубу	1 200
В Березовке через р. Тилигул мост	35 000
В Дворянке в двух балках до Едлера две трубы	2 000
У Домоцеуцкого мост через р. Черталу	4 000
Мост через р. Бакишалу	2 000
У Счастливки труба	1 000

Итого 46 950 р.

А всего по тракту от г. Одессы до г. Ольвиополя потребно 100 550 р. А за исключением исправлений вошедших в состав по тракту из Одессы чрез Вознесенск до Елисаветграда на 12 500 р. – Всего 88 050 рублей.

По трактам	земляная работа	каменная работа	общая сумма
1. От г. Одессы до г. Тирасполя	8 500	50 000	58 500
2. —" — через Ананьев до Балты	45 000	71 500	116 500
3. —" — Вознесенск до Елисаветграда	24 300	90 900	115 200
4. —" — до Николаева	55 950	53 000	108 950
5. От Николаева до Берислава	10 000	15 500	25 500
6. —" — до гран. Екатеринослав. губ.	14 000	82 250	96 250
7. От Берислава —" —	5 000	30 000	35 000
8. От Вознесенска до г. Новомиргорода	10 500	2 700	13 200
9. —" — до —" — почтовой	15 500	..	15 500
10. От Херсона до Берислава	1 700	5 000	2 200
11. От Одессы до Ольвиополя	53 600	46 950	88 050
Итого	259 350	455 900	702 750

Estimate of cost of necessary works on the trade ways related to trade of Odesa 1840, as a historical source

The resulted document built in March, 1840 is the estimate of necessary works on the ways of related to trade of Odesa. A document testifies to consisting and direction of so called "trade ways" of the Kherson province.

УДК 94(477.74)“1855”

Олена Бачинська

**“ДЕЛО О ВОССТАНОВЛЕНИИ НЕЗАВИСИМОСТИ МАЛОРОССИИ” 1855 р.
(на матеріалах Державного архіву Одеської області)**

Публікуються документи, що ілюструють спроби “відновити незалежність” України, які за міркуваннями чиновників Наддніпрянської і Південної України мали місце під час Східної війни 1853-1855 рр. і являли собою загрозу для суспільного устрою Російської імперії.

В Державному архіві Одеської області зберігається справа “О студентах из дворян Жерлицыне и Де Розенталя, обнаруживающих идеи о возстановлении независимости Малороссии”, датована 1-30 квітня 1855 р. (Ф.1, оп.203, спр.17, 23 арк.).

Звертає увагу назва справи та її датування, адже відомим є те, що ідея незалежності України з’являється дещо пізніше, а найвищі особи російської держави та офіційна історіографія першої половини ХІХ ст. уникали думки про будь-яку “колишню незалежність України”. Однак саме так “шеф жандармів” та Київський військовий, подільський та волинський генерал-губернатор визначили ту небезпеку, якою загрожували ідеї зазначених студентів.

За матеріалами справи стає зрозумілим, що мова йде про двох, імовірно, не пов’язаних між собою, колишніх студентів із дворян Андрія Жерлицина, виключеного з лав Дерпського університету та Йосипа Де Розенталя, виключеного – з Київського університету Св. Володимира. Про першого в справі є лист 14 березня 1855 р. від “шефа жандармів” новоросійському та бессарабському генерал-губернатору Миколі Миколайовичу Анненкову-2 з позначенням “таємно”. В листі “шеф жандармів” зазначив, що “получил частное сведение буд-тобы исключенный, за самовольную отлучку, из студентов Дерпского университета и проживающий ныне в Екатеринославской губернии дворянин Андрей Жерлицын обнаруживает идеи о возстановлении независимости Малороссии”. Він просив повідомити наскільки може бути ця інформація вірною. На жаль, навіть чернетки відповіді в справі не збереглося.

Наступні аркуші справи це листування, що стосується іншого студента Йосипа де Розенталя. Інформацію про нього М.М.Анненков одержав 9 квітня 1855 р. з таємного листа від київського військо-