



ПОЄДНАННЯ ВЕРСТ ТА МИЛЬ: ШЛЯХ ВІД ОДЕСЬКО-БАЛТСЬКОЇ ДО ПІВДЕННО-ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ ЧЕРЕЗ РОСІЙСЬКЕ ТОВАРИСТВО ПАРОПЛАВСТВА І ТОРГІВЛІ (РОПіТ).

Стаття присвячена будівництву перших залізничних ліній на півдні нашої країни у середині XIX століття та аналізу політичних і фінансово-економічних чинників, що стали причиною об'єднання Одесько-Балтської залізниці із Російським Товариством Пароплавства і Торгівлі (РОПіТ).

Ключові слова: будівництво залізниць, Одесько-Парканська, Одесько-Балтська залізниця, генерал-губернатор, барон Унгерн-Штернберг, Російське Товариство Пароплавства і Торгівлі (РОПіТ).

Новоросійські губернії, що розвивалися швидкими темпами, мали гостру потребу в удосконаленні своїх транспортних шляхів. До 1862 року питання про будівництво залізниць на півдні Росії залишалось у невизначеному стані. Кілька разів створювались приватні товариства, але необхідної для будівництва залізниці суми не знаходилося, і підприємства розпадались. Військові наполягали на першочерговому будівництві залізничної лінії Одеса-Київ, але комерційний інтерес підприємців вимагав розпочати будівництво залізниць у напрямку Кременчука, де на великій Крюківській пристані вивантажувався хліб, який сплавлявся по Дніпру з Київської, Могилівської і Чернігівської губерній.

Населений пункт Паркани був пристанню, на якій вивантажувався хліб, що прибув водним шляхом з Подільської і Бессарабської губерній. З метою здешевлення і прискорення доставки хлібних вантажів із Бессарабії та лівобережних колоній в Одеський порт важливим і необхідним завданням було будівництво залізничної колії від берегів Дністра до Одеси (станом на 1845 рік, Бессарабія вийшла на перше місце серед новоросійських губерній по валовому збору хлібних зернових культур).

У тогочасних шляхах сполучення пристані були важливі, адже нижче за течією цих річок судноплавство було неможливе внаслідок природних перешкод: замуленого устя Дністра і порогів Кічкаса на Дніпрі. Після цілого ряду нарад у Петербурзі, на яких зіштовхнулися два підходи до визначення напрямку залізничного будівництва – суто комерційний і військово-стратегічний, природно, що перевагу отримав комерційний напрямок.

Було прийнято компромісне рішення: почати будувати залізницю частинами, побудувавши у першу чергу дорогу до Дністра і до важливого торгового центру Балти – з її ярмарками, річні обороти яких досягали 1,5 млн. рублів. Крім іншого, на бійнях Балти заготовлялася велика кількість м'яса, здатного безперерійно забезпечувати Одесу з прилеглими місцевостями цим видом продовольства.

12 грудня 1862 року новоросійським і бессарабським генерал-губернатором і командуючим військами Одеського військового округу був призначений генерал-ад'ютант П.Е. Коцебу (1801–1884). Завдяки його господарській активності питання про будівництво залізниці було вирішено імператором остаточно. На початку січня

1863 року з'явилося найвище розпорядження Олександра I про будівництво залізниці від м. Одеси до м. Балти і до пристані Паркани на Дністрі господарським способом під контролем генерал-губернатора. Здійснення будівництва доручалось камергерові барону Унгерн-Штернбергу. Приймаючи контроль за цією справою на себе, Коцебу сказав: «... я сподіваюся, що нарешті багаторічна обіцянка уряду і надії краю будуть здійснені найближчим часом». Упродовж 1863 року із державної казни на зведення залізниці було виділено 1000000 рублів. Заради історичної справедливості відзначимо, що в подальшому Коцебу був затятим прихильником будівництва залізниці від Балти не на Київ, а на Харків. Така його позиція була підтримана імператором, у результаті залізниця в Києві з'явилася на кілька років пізніше, ніж її очікували. [1].

Проект господарського будівництва Одесько-Парканської залізниці за гроші державної казни передбачав часткову, комбіновану участь цілого ряду міністерств, під організаційним керівництвом оптового підрядника (барона Унгерн-Штернберга) і контролем генерал-губернатора. При обраній комбінованій системі будівництва технічні питання (вишукування, кошториси, інженерні кадри) вирішувалися Головним управлінням шляхів сполучень і публічних будинків; фінансування будівництва – через видачу авансів Міністерством фінансів оптовому підряднику; будівельні лісові матеріали видавалися з казенних лісів біля Кременчука Полтавської губернії Міністерством державного майна, робочу силу поставляло Військове міністерство із солдатів будівельних батальйонів та Міністерство внутрішніх справ і державного майна – із числа селян-недоїмників.

До початку будівництва необхідно було вирішити питання про передачу землі під будівництво. Одеса була зацікавлена в ньому, тому землі були виділені безоплатно. Дорога до Парканів ішла по кабінетних землях, їх викуп не був потрібний. Трасу на Балту проклали з урахуванням мінімального використання приватних земель, а в місцях, де уникнути викупу було неможливо, граф Коцебу втручався особисто, умовляючи власників знизити плату. Знаходилися поміщики, що віддавали землі під забудову без оплати, за умови увічнення свого імені в назвах станцій. Так з'явилися станції Еремеївка та Абамеліково на честь поміщика Еремії і князя Абамеліка [2].

15 січня 1863 року за ініціативою генерал-губернатора графа Коцебу було ухвалено рішення про будівництво «100-верстного участка от Одессы до Паркан с употреблением для работ нижних чинов армии» на кошти державної казни та затверджено статут Одесько-Балтської залізниці. Розрахунок вартості будівництва проводив особисто міністр шляхів сполучення П.П. Мельников, прихильник будівництва залізниць за рахунок казенних коштів. Розрахункова ціна версти будівництва сягала 45000 рублів. Різниця між реальною вартістю версти будівництва і 45 тисячами становила прибуток підрядника. Однак казна, щоб забезпечити себе від зайвих розтрат, взяла у заставу 9 миз, що перебували в Естляндській губернії і становили володіння барона Унгерн-Штейнберга. В кінцевому результаті різниця між розрахунковою і реальною ціною склала 31 тисячу рублів. Таким чином барон, ризикуючи своїми маєтками, по суті, заробив ще один [3].

«В такой момент, – писав «Одесский вестник», – явился барон Унгерн-Штернберг с ходатайством о разрешении ему устройства в виде опыта 100 верст от Одессы до Паркан, причем он просил отведения ему необходимого количества штрафных нижних чинов, до того времени находившихся в полном бездействии».

Через кілька місяців, 4 травня 1863 року, відбулись урочистості з нагоди початку земляних робіт на трасі Одесько-Парканської залізниці, – залізничної колії від Одеси до поселення Паркани на річці Дністер. Городяни, незважаючи на сильну спеку, дружно зібралися на місці проведення святкового заходу, «чому весьма много способствовало в этот день дилижансовое сообщение, открытое с городом», – писала міська газета «Одесский вестник» (№ 50 від 7 травня 1863 року).

Будівництво залізниці проходило у важких умовах степової зони. Знадобилося здійснити величезну кількість земляних робіт (грабарств), чого раніше у світовій практиці спорудження залізниць не траплялось. У російського уряду з'явилися сумніви в доцільності будівництва залізниці до Парканів з подальшою перспективою її

продовження на Кишинів. На перший погляд, річка Дністер була для залізничних будівельників непереборною природною перешкодою. На початку листопада 1863 року відбулася пробна поїздка по першому відрізку шляху довжиною 9 верст від станції Одеса-Порт до станції Одеса-Товарна, а через кілька днів на презентацію цієї ділянки запросили губернатора, митрополита та інших поважних жителів міста.

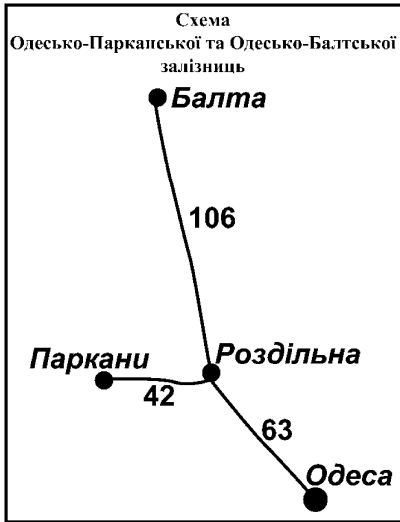
Забігаючи наперед, варто зазначити, що під час будівництва підходів до залізничного мосту болгарська колонія Паркани нагадували мурашник. Для будівництва гігантського залізничного насипу К. К. Унгерн-Штернберг залучив не тільки кілька тисяч штрафників, але й оголосив про широке наймання селян з підводами і без них за пристойну винагороду. На заробітки в Паркани потягнулися сотні селян із ближніх і далеких сіл. За рекордні для того часу строки (17 місяців) був побудований залізничний міст.

20 січня 1871 року відбулися випробування цього чудового архітектурного й інженерного ажурного спорудження. Дністровський залізничний міст був поставлений на залізних биках-підвалинах і мав три прольоти загальною протяжністю 107 метрів. Висота споруди від поверхні води до підшови рейки шляху становила 38 метрів. Вага – 2191 тону. Міст складався із двох ярусів. На верхньому були прокладені дві залізничні колії, на нижньому настелений «мостовой пол для обыкновенной экипажной езды». Ширина нижньої проїзної частини мосту – 6 метрів. Випробування конструкції проводилося двома поїздами. Кожний з них складався з чотирьох паровозів із причепленими повними тендерами і чотирьох платформ, завантажених рейками. При випробуванні навантаження на 1 погонний метр моста становило 3600 кг. Поїзди пересувалися по черзі по кожній колії шляху, зупиняючись на кожному прольоті по одній хвилині. Потім обидва поїзди рушили по обох коліях одночасно, забезпечивши тим самим максимальне навантаження на конструкції мосту.

«Результаты испытаний, – інформував «Одесский вестник», – признаны технически блистательными». У п'ятницю, 22 січня 1871 року, в Парканах зранку панувало святкове пожвавлення. Надійшло повідомлення про те, що із Одеси в Бендери на урочисте відкриття мосту виїхав екстрений поїзд із генерал-губернатором П. Е. Коцебу. «В 12,5 часов дня поезд прибыл в с. Парканы, расположенные по сю сторону Днестра, – повідомляв подробиці кореспондент «Одесского вестника», – к самому мосту, где уже были собраны представители местной гражданской и военной администрации, дворянства, земства, горожан и духовенства при многочисленном скоплении народа, весьма картинно усеявшего обе стороны реки». Жителі Парканів піднесли генерал-губернаторові хліб-сіль, а бендерчани – ножиці на срібній таці. Після того як П. Е. Коцебу розрізав символічну стрічку, міст був окроплений святою водою, і всі учасники торжества пройшли по нижній галереї на протилежний берег. Потім по верхньому ярусу проїхав поїзд генерал-губернатора. Ажурний красень-міст став візитівкою міста Бендери [4].

Одесько-Парканська залізниця була південно-західним відгалуженням від магістрального шляху Одеса-Балта загальною довжиною близько 105 верст. У 1863 році для будівництва Одесько-Парканської залізниці, відповідно до «высочайше затвержденного» 30 березня 1863 року «Положением Военного Совета о составлении рот штрафованных нижних чинов для работ по строительству Одесско-Парканской железной дороги», формуються 4 робочі роти – по одній в Херсоні, Катеринославі, Києві і Полтаві по 550 солдатів-штрафників. Штаб-офіцеру, «заведующему» цими ротами, надавалися права і влада командира окремого батальйону, а командирам робочих рот – права, «присвоенные ротным командирам батальонов Отдельного корпуса внутренней стражи». Особовий склад штрафних рот був зібраний у нижній частині Дніпра і пароплавами доправлений до Одеси. Перша рота була на місці 24 квітня, а інші прибули у червні.

Штат формування включав завідувача рот, казначея, квартирмейстера, 4 ротних командирів, їхніх помічників, двох офіцерів для відряджень, двох медиків, завідувача канцелярії, аудитора, 73 нижніх чинів постійного складу і 2200 чинів змінного. Особовий склад рот залучався в основному до виконання земляних робіт (грабарства).



Для безпосереднього навчання прийомів роботи серед нижніх чинів було розподілено до 40 довідчених вільнонайманих грабарів. Робочий день тривав 9 годин. Весь особовий склад був розбитий на пари, за винятком ослаблених і старих – їх ставили по троє. Кожній групі встановлювалося денне завдання. За помилки і невиконання плану карали позбавленням винної порції – це було найефективніше і найдієвіше покарання. 15 чоловік виявили бажання замість 2-х чарок вина на день одержувати їхню вартість – 2 рублі 40 копійок на місяць. Незабаром солдати-штрафники придбали необхідні будівельні навички і стали виконувати 2/3 норми кваліфікованого робітника-грабаря.

Нижні чини, що відзначались недисциплінованою поведінкою, направлялись в особливі виправні відділення і використовувались на роботі

у місті. Загальна чисельність працюючих у виправних відділеннях доходила до 150 чоловік. Середнє число хворих за час робіт дорівнювало 32 чоловікам, померло троє. Утікачів було: у червні – 31 чоловік, у липні – 15, у серпні – 5. Із загальної кількості втікачів (51 чоловік) повернулося 18 штрафників.

Належна організація праці, задовільне постачання матеріалів та устаткування дозволили формуванню не тільки успішно впоратися із поставленими завданнями, але й істотно зміцнити дисципліну, поліпшити дотримання правил і норм техніки безпеки.

Після завершення будівництва ці військово-робочі роти були розформовані. Але вже в 1864 році наказом по Військовому міністерству від 31 січня № 25 створюються дві робітничі бригади «для устроювання залізних дорог в Новоросійском крає» і встановлюється штат, по якому кожна бригада складалася із 7 рот по 650 нижніх чинів у кожній. Як правило, робочі бригади не були постійними військовими формуваннями і після закінчення будівництва розформовувались.

Необхідно декілька слів сказати про барона Карла Карловича Унгерн-Штейнберга, поміщика Естляндської губернії (північна частина Естонії), володаря 9 естляндських миз – ділянок землі з наймитами. Він був одним із перших, хто на півдні країни розглянув можливість заснування та розбудови залізниці. В момент прийняття на себе обов'язків з будівництва лінії Одеса-Балта всі його мизи, як уже наголошувалось, держава взяла під заставу. Право будівництва Одесько-Парканської залізниці було надано барону Унгерн-Штернбергу тому, що в його пропозиціях увагу уряду привертала відносно невисока вартість будівництва, адже Карл Карлович пропонував будувати залізницю, використовуючи безкоштовну працю солдатів штрафних підрозділів і засуджених за дрібні злочини осіб.

Підставою для залучення солдатів штрафних батальйонів був досвід, отриманий бароном у 1862 році. Для навчання будівництва залізниць у маєтки барона, що розташовані за 90 миль від Ревеля (сучасний Таллінн), було направлено 40 нижніх чинів другого розряду Ревельського батальйону внутрішньої сторожі. За чотири місяці навчального процесу солдати, що мали слабе здоров'я, осушували болота, працювали у каменоломнях, виконували інші повинності. Барон Унгерн-Штернберг встановив для них посилене харчування, одягнув у практичний і пристойний одяг. Заохоченням для продуктивної праці стали дві чарки горілки та 4 копійки сріблом. Якщо денне завдання не виконувалось, гроші не платились. Після закінчення терміну перебування у мизах барона він зробив висновок про ефективність використання штрафників на роботах по будівництву залізниць [5].

Окрім Одесько-Парканської та Одесько-Балтської залізниць, барон К.К. Унгерн-Штернберг став ініціатором будівництва Балто-Єлисаветградської, Єлисаветград-Кременчуцької, Кременчук-Харківської і почав будівництво Миколаївської (до Знам'янки) залізниці. Помер барон у 1872 році [6].

Будинки і споруди повинні були зводитися без усякої розкоші. Для здешевлення будівництва допускались більші ухили, зменшення радіуса кривих, зведення тимчасових мостів і віадуків, використання рейок легких типів. Швидкість поїздів не повинна була перевищувати 25 верст на годину. Для будівництва цієї залізниці уряд випустив у 1864 році 1-у внутрішню залізничну позику.

В Одесі при виборі місця для основної центральної станції, де планувалося зосередити залізничні служби і вокзал, думки розділилися між Михайлівською і Кінною площами. Остаточне рішення було прийнято після початку робіт на користь Кінної площі. Будівництво урочисто почалося з молебня. Відбулося це на Михайлівській площі.

Будували швидко, коля від порту до Центральної станції (нині станція Одеса-Товарна) була побудована до осені, і перша пробна поїздка відбулася 7 листопада, а 1 грудня перший поїзд пройшов від порту до Кінної площі, де почалося зведення рамп, головних майстерень, паровозного депо і центрального матеріального складу.

Перший робочий поїзд привіз на платформах рейки, костилі, підкладки. Обсяги робочого руху збільшувалися по мірі віддалення будівництва від Одеси. Робочими поїздами доставлялись закуплені в Англії матеріали до місця укладання у земляне полотно. Доводилося возити і питну воду, якої у степовій зоні України було обмаль. Восени 1864 року була побудована станція Роздільна. Від неї залізнична коля до Парканів була прокладена до травня 1865 року. Весь 1865 рік залізнично будували до Балти, одночасно облаштовуючи технічні служби в Одесі. У листопаді 1864 року від Тираспольських повітових дворянських зборів і купців була складена петиція на ім'я імператора з проханням продовжити дорогу до міста Тирасполя, при цьому частину витрат повіт брав на себе.

Через два з половиною роки після початку будівництва відбулося урочисте відкриття Одесько-Балтської залізниці з відгалуженням до Кучургана. Частину залізниці від Кучургана до Тирасполя визнали непридатною для руху поїздів. 3 грудня 1865 року після урочистого молебня в порту і на Тираспольській заставі святковий потяг із 200 запрошеними рушив від тимчасового дебаркадера, побудованого на березі моря (внизу Миколаївського бульвару), до ст. Михельстан (тепер станція Веселий Кут), де всі урочистості завершилися святковим обідом.

Митрополит установив на паровозі велику ікону, окропив святою водою вагон барона К.К. Унгерн-Штернберга і колеса паровоза, а по ходу руху потяга щедро збризував стрілочні переводи і прольоти мостів. Напередодні свята барон завбачливо розпорядився переодягти робітників-штрафників, щоб ті не виглядали перед генерал-губернатором обідранцями. Новий робочий одяг для них взяли в купецькій крамниці ... напрокат. Тільки-но новою залізницею проїхало високе начальство із свитою, «штрафників» загнали в бараки і перевдягли у старий одяг.

Газета «Одесский вестник» так описала святкові заходи по відкриттю Одесько-Балтської залізниці: «Особый поезд, приготовленный более нежели на 200 приглашенных лиц, тронулся в 9 часов утра от портовой станции и, достигнув Товарной станции, остановился там для торжественного молебствия... Поезд, украшенный венками зелени, по совершении молебствия двинулся в путь, останавливаясь на станциях Выгода, Раздельная и Михельстан), на которых совершены были освящения с молебствием... На станции Раздельная... для приглашенных лиц был приготовлен завтрак... Из Михельстана поезд отправился обратно без перерыва до Одесской Товарной станции, куда прибыл в 5 часов пополудни. В самой Одессе устроены были арки с иллюминацией, под которыми проходил возвращающийся поезд. Любопытные по сторонам дороги при приближении поезда встречали его громкими «Ура!». Вообще, весь день представлял ряд непрерывных оваций... Торжество дня завершилось блестящим обедом» [7].

4 грудня 1865 року розпочався регулярний рух поїздів від Одеси до Балти і Кучургана. Але у зв'язку із великою кількістю недоробок залізницю МШС не прийняло, дозволивши тільки тимчасову експлуатацію. У 1866 році довелося замінити дерев'яні бруси моста на 6-ій версті, розбирати тимчасовий дерев'яний міст на 72-ій

версті і замінити його кам'яною трубою. Були добудовані приміщення для парового насоса в Одесі, запасні колії на станціях Іванівка і Чубовка. Усього було недобудовано 29 споруд, на їхнє зведення були витрачені додаткові суми у півмільйона рублів асигнаціями, хоча казною попередньо всі ці роботи вже були оплачені.

Будівництво залізниці Одеса-Балта довжиною 257 верст велось упродовж двох років, з березня 1863 по грудень 1865 року. Поверхстна вартість Одесько-Балтської залізниці будівельником Унгерн-Штернбергом була визначена у 12425289 рублів 10 копійок, що становило 51567 рублів 92 копійки на версту. Міністерство шляхів сполучення перерахувало цю цифру і прийшло до висновку, що фактична вартість будівництва Одесько-Балтської залізниці становить 16423548 рублів 64 копійки, або 68161 рублів 61 коп. на версту, не враховуючи відсотків під час провадження робіт і витрати на придбання капіталу. Як уже відзначалося, уся різниця у ціні будівництва дісталася оптовому підряднику.

Залізниця перейшла у розпорядження міністра шляхів сполучення 1 вересня 1866 року після усунення недоліків і недоробок. Додаткових робіт і замовлень на обладнання для «удобства служби» в 1867 році було необхідно на суму 3027200 рублів. В Одесі було організоване перше в Україні управління рухом поїздів. Дорога одержала офіційну назву – Одесько-Балтська залізниця [8].

Заплановане урядовим проектом будівництво мережі головних залізничних ліній полягало у тому, що Одеська залізниця повинна була з'єднати Одесу з Києвом і Брянськом. Однак у грудні 1864 року у комітеті міністрів було вирішено направити будівництво Одеської залізниці по лінії Одеса-Кременчук-Харків. Тобто було необхідно розпочинати будівництво третьої ділянки Одеської залізниці Балта-Єлисаветград-Кременчук. 28 грудня 1864 року були опрацьовані основні умови будівництва Балто-Єлисаветградської залізниці довжиною 244 версти. 26 березня 1865 року імператором було затверджено його основні умови. Будівництво знову за оптовим підрядом було віддано барону Унгерн-Штернбергу, який в цей час уже закінчив будувати Одесько-Балтську залізницю. Уряд знизив оптову контрактну ціну до 45 тисяч рублів сріблом.

До будівництва залізниці приступили у травні 1866 року. Підрядник знову використав як робочі руки солдат будівельних батальйонів (9 тис. чоловік). Земляне полотно і кам'яні частини мостів будувалися під дві колії. Мости і водопропускні труби були металевими або кам'яними. В колію вкладались рейки вагою не менше 26,55 фунта на погонний фут. Паровозні і вагонні депо, майстерні, пасажирські та водопідйомні будівлі були кам'яні, інші будівлі, в тому числі вокзали невеликих станцій, дозволялося будувати дерев'яні. Дорожні сторожові будки зводилися у вигляді мазанок або землянок, телеграфні лінії – на два дроти. Кількість рухомого складу: паровозів вагою до 28 тонн – 9 штук; вагою до 35 тонн – 25 штук; вагонів пасажирських – 90; товарних різного призначення – 560.

У середині травня 1870 року Балто-Єлисаветградська залізниця була добудована до місця переходу через річку Інгул. Міст через Інгул планували добудувати у серпні. На початку липня залізниця була оглянута комісією МШС, яка зробила висновок, що Балто-Єлисаветградська залізниця побудована якісно, відрізняється красою і якістю будівництва, достатньо забезпечена водопостачанням і може бути прийнятою у постійну експлуатацію. [9].

Кордоном, або правильніше, місцем з'єднання Одеської та Києво-Балтської (згодом Києво-Брестської) залізниць була станція Жмеринка. Вітте у своїх спогадах досить виразно змальовує цю станцію, що слугувала для двох залізниць: «... я ще пам'ятаю, коли імператор Олександр II їхав Одеською залізницею третій раз, то стався такий випадок. Одеська залізниця за напрямом з Петербурга починалася зі станції Жмеринка та з'єднувалася з Києво-Брестською. (Були 2 гілки: Жмеринка – Одеської залізниці, Жмеринка – Києво-Брестської залізниці). І ось ми чекаємо на станції Жмеринка прибуття імператорського поїзда. Раптом біля станції Жмеринка – Київ-Брест імператорський поїзд зійшов з рейок, отоді Імператор прийшов до нас на станцію пішки. Імператор запитав: у чому справа? Йому пояснили й, оскільки

переконалися, що тут злого умислу не було, то він поставився до цього приводу надзвичайно добродушно. Вагон було подано; потяг поставлено на рейки, і Імператор вирушив далі.

Під час Турецької кампанії мені довелося везти Імператора на війну; тоді вже, по суті, я керував залізницею. Я зустрів Государя у Жмеринці, звідки Государ поїхав до м. Проскурів, оскільки там було розташовано кілька частин військ, для огляду їх. У Проскурові ми пробули кілька годин, а потім поїхали (через Роздільну) у Кишинів, а з Кишинева на Ясси» [10].

**Відкриття ділянок Одеської залізниці [11].
(концесія на будівництво від 22.06.1870 р.)**

№ п/п	Найменування побудованих дільниць	Дата відкриття для руху	Протяжність (верст)
1	Від Куликова Поля до Бірзули	04.12.1865	176
2	Від Бірзули до Жмеринки	26.05.1870	177
3	Від Жмеринки до Волочиська	21.09.1871	154,2
4	Від Роздільної до Кучургана	04.12.1865	13
5	Від Кучургана до Тирасполя	12.08.1867	30,2
6	Від Тирасполя до Кишинева	15.08.1871	66,7
7	Від Бірзули до Балти	04.12.1865	20
8	Від Балти до Ольвіополя	01.09.1867	110
9	Від Ольвіополя до Єлисаветграда	01.09.1868	136,2
10	Від Кишинева до Прута	будується	103
Побічні залізничні відгалуження			
1	До Куяльницького лиману	01.06.1868	8,5
2	До Карантинного порту в Одесі	04.12.1865	9,7

Після поразки у Кримській війні по Паризькому мирному договору, який Росія підписала з країнами-переможницями 18 березня 1856 року, Росія була позбавлена права мати військовий флот на Чорному морі, а також фортеці й прибережні арсенали. Російська імперія публічно відмовилась від претензій на Молдавію, Валахію та південну Бессарабію. На Чорному морі російському флоту було заборонено мати значне число військових кораблів. Морські сили держави не могли перевищувати 6 гвинтових корветів водотоннажністю до 800 т і 4 суден водотоннажністю до 200 т. Відповідно до цього договору у квітні 1857 року була скорочена і штатна чисельність особового складу Чорноморського флоту: у ньому залишилися дві роти (30 офіцерів, 577 нижніх чинів) і один робочий екіпаж із чотирьох рот (16 офіцерів, 1088 рядових). Флот перетворився у флотилію з головною базою у Миколаєві [12].

Капітан 1 рангу М.А. Аркас і статський радник М.А. Новосельський подали міністру фінансів записку про необхідність створення на Чорному морі акціонерного судноплавного підприємства для розвитку торгівлі південного краю Росії, торговельних і поштових сполучень з російськими та іноземними портами. Передбачалось, що кораблі цього підприємства будуть забезпечувати перевезення пасажирів і пошти по внутрішніх і зовнішніх лініях державного значення. Військове використання суден малось на увазі, але не афішувалось. 24 квітня 1856 року на засіданні Комітету міністрів було прийнято рішення про створення товариства, 4 травня прийняли положення про діяльність товариства, а 3 серпня імператор затвердив статут «Русского общества пароходства и торговли» (РОПиТ). Акціонерами товариства могли стати тільки російські піддані. Половину правління товариства призначав уряд. Він же надав товариству позику 35 млн. руб. строком на 20 років та щорічний кредит 1 млн. руб. і придбав акції товариства на 2 млн. рублів.

Найвищим повелінням 3 серпня 1856 року капітана 1-го рангу М.А. Аркаса (1816–1881рр.) призначили засновником і директором Головної (Одеської) контори Російського товариства пароплавства і торгівлі. М.Аркасу вдалося закласти

організаційні і матеріальні основи РОПіТ, сприяти розвитку пароплавного комерційного судноплавства Росії на Чорному морі і на закордонних лініях. Пасажирські перевезення проводились по Дністру, Дніпру, Дунаю і Дону. Пізніше віце-адмірал М.А. Аркас обіймав посаду головного командира Миколаївського порту, у жовтні став головнокомандувачем Чорноморського флоту і портів Чорного моря. У 1862 році на посаді директора-розпорядника Російського товариства пароплавства і торгівлі його замінив адмірал М.М. Чихачов (1830–1917), що займав цю посаду впродовж 14 років. С.Ю. Вігте основи залізничної справи вивчав, працюючи під керівництвом Чихачова [13].

Відомий російський підприємець, батько головнокомандувача збройних сил Півдня Росії білого генерала П.М. Врангеля, барон М.Є. Врангель у своїх мемуарах згадує: «З головою Російського товариства пароплавства і торгівлі, адміралом Миколою Матвійовичем Чихачовим, ми спрацювалися, і треба сказати, що робота з ним була задоволенням. У ньому не було нічого від бюрократа; він був живою й енергійною людиною, розумним, ініціативним і з гарною російською кмітливістю. Головне ж, працював він не тому, що мав отримати яку-небудь користь для себе особисто, а просто тому, що любив роботу як таку і себе в ній бачив не ділком, а людиною суспільною. На свою роботу він дивився як на важливу для Росії справу.

Значення РОПіТа для розвитку Півдня Росії було величезне. Здавалося іноді, що увесь торговельний цвіт Росії зговорився надати підтримку товариству, і справді, багато підприємств, що займались виробництвом продукції і її експортом своїм виникненням і розвитком були зобов'язані РОПіТу» [14].

Наприкінці 60-х років XIX сторіччя, коли активно будувались Одесько-Балтська, Балто-Єлисаветградська та Києво-Балтська залізниці, Російське товариство пароплавства і торгівлі (РОПіТ) було цілком прибутковим комерційним підприємством. Товариство здобуло впевнені позиції на Чорному та Азовському морях, було серйозним конкурентом для іноземних компаній, з кожним роком розширюючи свої комерційні справи. Наприкінці 1869 року відкрився для судноплавства Суецький канал – найкоротший водний шлях Середземномор'я. Чихачов очікував від цього значного підвищення комерційної активності одеських портів через транзит східних вантажів, що раніше направлялись навколо Африки, через Персію і середню Європу до Росії. Він хотів, щоб Одеса за допомогою нового морського шляху стала портом для імпорту продукції з Китаю, Індії і Східної Азії.

Найвірогідніше, з цих причин у 1870 році «Русское общество пароходства и торговли», очолюване адміралом М.М. Чихачовим, для розширення своїх комерційних операцій прийшло до думки про необхідність контролю за залізничними коліями, що підходять до Одеси. На той час Одеса була з'єднана рейковими шляхами з Києвом (рух від Києва до Одеси відкрито 26 травня 1870 року), далі по мосту через Дніпро вантажі могли направлятись до центральних губерній країни, Москви і Санкт-Петербурга. Починаючи з 1869 року по залізницях можна було довести товари до Дніпра і Крюковської пристані [15].

Ще однією з причин, що спонукала «Русское общество пароходства и торговли» до рішення взяти під контроль залізничні підходи до портів Одеси, було те, що Одесько-Балтська залізниця не справлялася з обов'язками по своєчасному вивозу і доставці вантажів, особливо зерна, у пункти призначення. На станції Бірзула скопилися величезні запаси хліба, доставити який до Одеського порту залізниця через відсутність засобів і рухомого складу не могла. Хліб через неналежне зберігання і відсутність охорони псувався і розкрадався. У Тирасполі один з відправників такого вантажу, який впродовж тривалого часу не міг відправити хліб по залізниці, завантажив його на вози і цілою валкою відправив до Одеси. На станції Балта запаси невивезеного хліба також були величезні. У портах Одеси простоювали торговельні судна в очікуванні прибуття залізничним транспортом хлібних маршрутів, а більша його частина доставлялася чумацьким «способом» – на волах [16].

Отже, основним недоліком Одесько-Балтської та інших залізниць була низька пропускну спроможність, що особливо болісно позначалося під час масових хлібних

перевезень. Відсутність елеваторів на великих вузлових станціях призводила до масового псування хліба, який залізниця не встигала підвозити до портів. Упродовж 1873 року на станціях Одеської залізниці скупчилася величезна кількість хлібних запасів. За повідомленнями відправників вантажу, зерно було звалене на платформах під відкритим небом, і 15% його згнило [17].

«Мішки з хлібом, звалені на землю, через брак місця на станційних платформах гниють і проростають від ґрунтової вогкості і дощів; відправники цілими днями юрбляться в товарній конторі, то ласкавими проханнями, то нетерплячою лайкою намагаючись добути вагони для відправлення спішного товару, або ж переконавшись у марності своїх зусиль, безрадісні бродять біля свого товару, що гине. Агенти залізниці, неповинні у затримці, не сміють показатися на очі збудженої юрби. Залізничне начальство завалене скаргами, клопотаннями і благаннями, не може допомогти горю вантажовласника. Безвідрадне видовище представляє вся ця метушня», – писав вчений-економіст О.І.Чупров [18].

М.М. Чихачов офіційно звернувся до міністра фінансів М.Х. Рейтерна про надання концесії на Одесько-Балтську залізницю, яка у той час належала державній казни. М.Х Рейтерн не був прихильником казенного господарства і позитивно зустрів пропозицію голови РОПіТу. З невідомих причин проект продажу у концесію казенної залізниці вчасно до широкого загалу підприємців не був доведений, і РОПіТ на торгах був єдиним покупцем. 22 червня 1870 року концесія була затверджена, при цьому нове товариство отримало назву «Русское Общество пароходства, торговли и Одесской железной дороги». Так уперше з'явилася офіційна назва, що залишилася до цього часу, – Одеська залізниця, і воєдино були поєднані милі і версти. Під сукупністю рейкових колій, що отримала назву Одеської залізниці, розумілась сукупність ділянок залізниць, побудованих за рахунок державної казни від Одеси до Балти з відгалуженнями до Одеського порту, Куяльницьких соляних копалень, а також до Тирасполя на Дністрі; від Балти до Єлисаветграда; від Бірзули через Жмеринку до Волочиська і ділянка, що будувалась, від Тирасполя до Кишинева, усього 903 версти [19].

Після об'єднання Російського товариства пароплавства і торгівлі з Одесько-Балтською залізницею М.Чихачов звільнив управляючого залізницею військового інженера Ф.Клименка і начальника служби руху практика-виробничника Ф.Штерна. Клименко перейшов працювати до департаменту залізниць у Петербурзі на посаду інспектора з контролю за будівництвом нових залізничних ліній. На посаду управляючого Одеською залізницею М.Чихачов запропонував МШС затвердити С.Ю. Вітте. На жаль, С. Вітте не мав вищої залізничної освіти, і з цих причин Міністерство шляхів сполучення не затвердило його кандидатуру. Вітте обійняв посаду начальника служби руху. За його порадою, Чихачов запросив на посаду управляючого Одеською залізницею, що входила до складу Російського товариства пароплавства і торгівлі, Андрія Миколайовича Горчакова, який у цей час був управляючим Курсько-Київською залізницею і «пользовался известным реноме, хотя это реноме и оказалось несколько дутым. Горчаков был очень хороший человек и недурной инженер, но человек очень узкий и своеобразно упрямый; во всяком случае, это был человек, по своему характеру и по своим основам, не подходящий к живому делу. Горчаков требовал таких преобразований, на которые Чихачев не соглашался, так как большая часть этих преобразований вызывала большие расходы, а Чихачев был человек практический, экономный, чего нельзя было сказать о Горчакове. Вследствие этого Горчаков, в конце концов, должен был уйти, пробыв в качестве управляющего железной дороги не более 2-х лет». Після звільнення Горчакова, який перейшов працювати до МШС, Чихачов повторно хотів призначити Вітте управляючим, але Міністерство шляхів сполучення його кандидатуру знову не затвердило. У 1875 році Одеську залізницю очолив інженер Е.Р. Унгерн-Штейнберг – далекий родич першого будівельника. На його долю випало керувати залізницею під час Російсько-турецької війни 1877-1878 рр. Адміністративна будівля управління залізницею була розташована по вулиці Ланжеронівській, будинок №2 [10. С. 109-114].

Новостворене товариство зобов'язувалося придбати від уряду лінії від Одеси до Бірзули з відгалуженням до Кишинева через Тирасполь, від Бірзули до Жмеринки з

відгалуженням до Волочиська на кордоні з Австро-Угорщиною, Куяльницьку гілку, побудовану до літа 1867 року і прийняту в експлуатацію з 1 червня, усього 903,75 версти рейкових шляхів. Крім цього, РОПіТ за свій рахунок повинен був побудувати лінію Кишинів-Унгени довжиною 103 версти, за будівництво якої узявся барон Костянтин, Петро, Андрій Унгерн-Штейнберг, таємний радник, камергер.

На товариство були покладені зобов'язання щодо забезпечення залізничні рухомим складом, устаткуванням для експлуатації і проведення необхідних робіт з розширення станції Одеса. Останнє стосувалося і реконструкції центральної станції, оскільки вона одночасно приймала пасажирські і вантажні поїзди, провадила навантаження і вивантаження вантажів. Місце розташування вокзалу було не дуже вдалим, що створювало зайві незручності для пасажирів. До центру міста потрібно було добиратися по Степовій і Госпітальній вулицях.

Від центральної станції до Куликового поля була прокладена окрема залізнична гілка, але всі пасажирські будівлі на цій дільниці були дерев'яними, тобто тимчасовими. Не було остаточно вирішено питання про будівництво вокзалу, який би повною мірою відповідав потребам Одеси, і одесити користувалися старим вокзалом, що містився на станції Одеса-Товарна.

Номинальний (нарицательный, рос.) капітал нового товариства складався із 47445000 рублів металевих і 30413000 рублів кредитних:

- номінальної вартості переданих урядом залізниць – 47445000 рублів металевих і 14869500 рублів кредитних;

- номінальної вартості додаткових робіт і поставок – 8614500 рублів кредитних;

- загального (номинального) капіталу, необхідного на будівництво залізниці від Кишинева до ріки Прут, – 6929000 рублів кредитних.

Цей капітал складався із негарантованих акцій на 30413000 рублів кредитних і гарантованих акцій на 47445000 рублів металевих. Інші акції на 15443500 рублів кредитних залишалися у розпорядженні товариства для будівництва Кишинівської дільниці та для непередбачених робіт і поставок по залізниці. Акціями, що перебували у розпорядженні товариства, давалось до 1 липня 1878 року право переваги перед урядовими акціями по участі в прибутках залізниці, але не більше 5% на загальний капітал випущених товариством акцій. Товариство мало переважне право до 1 липня 1875 року викупити акції уряду по 75 рублів за кожні 100 рублів загального капіталу.

За час перебування Одеської залізниці у складі товариства пароплавання і торгівлі Одеська залізниця продовжилась до Жмеринки, до неї була приєднана лінія до Волочиська, тобто до державного кордону з Австро-Угорщиною. Був змінений постачальник рейок. Замість чавунних англійських почали отримувати залізні, зі сталевими накладками рейки, виготовлені на бельгійському заводі Кокеріля. В історичному плані цікаво те, що у 1894 році було засновано Російсько-Бельгійське металургійне товариство, і бельгійський завод фірми «Джон Кокеріль» був демонтований і перевезений до міста Таганрог. У цієї фірми також були придбані вагони, незважаючи на те, що в одеських майстернях за попередні роки було побудовано 280 вагонів. Закупівлю паровозів провадили тільки на заводі Зигля у Відні, при цьому були внесені зміни в конструкцію топки, – її пристосували під спалювання донбаського («грушковського») вугілля, тоді як у перших паровозах передбачалося спалювання англійського («кардифського») вугілля. Споживання донбаських антрацитів приводило до швидкого перегрівання топок паровозів, оскільки тепловіддача цієї породи вугілля перевищувала англійські сорти.

У 1872 році була добудована залізниця до міста Унгени. Наявність залізничного і річкового сполучень дало поштовх до поживлення торгових зв'язків. У порту на річці Прут збудували дерев'яну естакаду з метою автоматичного завантаження хлібних вантажів у трюми суден. Були створені спеціальні вагони, з нижніх люків яких зерно вивантажувалося у спеціальні лотки, що доставляли зерно до горловин трюмів. Ці лотки наприкінці XIX століття були замінені на транспортери системи американського інженера Гаррісона.

За увесь час експлуатації Одеської залізниці акціонерним товариством акції дороги котирувалися дуже низько й оцінювалися у 3-4 рази нижче номінальної вартості. На адміністрацію РОПіТа, під час володіння ним Одеською залізницею, було багато нарікань. Найобгрунтованішими були претензії, викладені у записці Одеського комітету торгівлі і мануфактур, де доводилось, що тарифи Одеської залізниці встановлюються винятково в інтересах пароплавства, а рух по залізниці спеціально гальмується, якщо це приносить додатковий прибуток кораблям пароплавства.

Єдиний рік, коли залізниця була високоприбутковою, це 1877-ий, коли йшла російсько-турецька війна і збільшилися військові перевезення в обох напрямках. Це підняло прибутковість дороги і дозволило виплатити не тільки відсотки на облігації, але й видати приватним акціонерам дивіденди з розрахунку 5% на акцію. У цьому ж році стало відомо про наміри уряду передати залізницю до товариства Південно-Західних залізниць, вартість акцій почала підвищуватись. На Петербурзькій біржі акції Одеської залізниці в квітні 1877 року коштували від 37 до 40,5 рубля і поступово стали підніматися в ціні. У грудні 1877 року вони котирувалися за ціною 66 рублів 73 копійки, у червні 1878 року ціна дійшла до 83 рублів 80 копійок. При обміні акцій Одеської залізниці на акції Південно-Західних залізниць, вони були зараховані за ціною 83 рублі 33 копійки [20].

Отже, побудована методом оптового підяду Одеська залізниця за короткий час стала найуніверсальнішим видом транспорту, забезпечуючи перевезення вантажів у місцевому і регіональному сполученнях, а також до портів Чорного моря. Воєдино поєднані милі і версти не принесли залізниці відчутного економічного прибутку. Основним недоліком Одесько-Балтської та інших залізничних відгалужень була низька пропускна спроможність. Це особливо болісно позначалося під час масових хлібних перевезень. Відсутність елеваторів на великих вузлових станціях призводила до масового псування хліба, який залізниця не встигала підвозити до портів. Зміна напрямку залізничного будівництва на певний час відтермінувала появу залізничного сполучення у Києві.

1. Андреев П.Н. К истории постройки и эксплуатации рельсовых путей, входящих в сеть Юго-Западных железных дорог. Инженер №№ 4 и 5. – 1906. – С.105.
2. Скальковский А.А. Биография Одесской железной дороги/ Труды Одесского статистического комитета. – Вып.1. – Одеса. – 1865. – С.291-310.
3. Линюк Ю.С. Сторінки історії Одеської залізниці. Одеса. «Астропринт». – 2005.– С. 7-9.
4. Аствацатуров Г.О. Болгары – 200 лет в Парканах. Часть 1. Бендеры. – 2006.– С.106-107.
5. Военный сборник. Об участии войск в постройке дорог вообще и опыт употребления войск при постройке Одесско-Парканской железной дороги №12.–1863.– С.528-532.
6. Газета «Санкт-Петербургские Ведомости», –1872, № 207.
7. Газета «Одесский вестник» № 267 от 4 декабря 1865 г.
8. Андреев П.Н. К истории постройки и эксплуатации рельсовых путей, входящих в сеть Юго-Западных железных дорог. Инженер №№ 4 и 5. –1906. –С. 106-118.
9. Соловьева А.М. Ж.д. тр-т России во второй половине XIX века. –М., – Наука.– 1975. –С. 91-92.
10. 20. Витте С.Ю. Воспоминания. Мемуары. Т.3. Москва-Минск, АСТ-Харвест.– 2002. –С.117
11. Журнал министерства путей сообщения. Т. 2., кн. 1. СПб., –1878.–С. 182
12. Большая Советская энциклопедия. Издание 2. Т. 23. –1953. – С. 543-546.
13. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). Фонд 678. – Опись 1. – Дело 1384
14. Врангель Н.Е. //Воспоминания: от крепостного права до большевиков. Глава 4. Русское общество паромоводства и торговли. (1878-1895). М., Новое литературное обозрение. – 2003. – С. 162-234.

15. Морской флот. Журнал. //Из истории флота. –№3. – 2007. – С. 90.
16. Литературная и политическая газета юго-западного края //Киевлянин//. –1870. – № 80.
17. Погребинский А.П. /Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60-90-е годы XIX в.). //Исторические записки. Т.47. – 1954. – С.165.
18. Чупров А.И. /Из прошлого русских железных дорог. Статьи 1874-1895 годов //М. Изд. М. и С. Сабашниковых. – 1909. – С.287-288.
19. Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1877 год включительно. – СПб. – 1898. – С. 196-197.
20. Батыр О.В. Соединяя моря и народы. Из истории Одесской железной дороги. Альманах «Дерибасовская-Ришельевская» № 41. – 2010. – С. 6-17.

Статья посвящена строительству первых железнодорожных линий на юге нашей страны в середине XIX столетия и анализу политических и финансово-экономических факторов, которые стали причиной объединения Одесско-Балтской железной дороги с Русским Обществом Пароходства и Торговли (РОПиТ).

The article is dedicated to the construction of the first railways in the South part of our country in the middle of XIX century and to the analysis of politic and financial-economic factors which became the reason of linking between themselves Odessa-Baltic Railway and Russian Society of Shipping and Trade.

