



КРИВОПШИН
Олексій Мефодійович,
здобувач наук. ступеня доктора іст. наук.
кафедри історії та культури України
ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький
державний педагогічний університет
імені Григорія Сковороди»

**ПОЄДНАННЯ ВЕРСТ І МИЛЬ:
ШЛЯХ ВІД ОДЕСЬКО-БАЛТСЬКОЇ ДО ОДЕСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦЬ
ЧЕРЕЗ РОСІЙСЬКЕ ТОВАРИСТВО ПАРОПЛАВСТВА І ТОРГІВЛІ**

У статті висвітлено умови діяльності Російського товариства пароплавства і торгівлі та процес приєднання до нього Одесько-Балтської залізниці в кінці XIX ст., внаслідок чого остання була перейменована в Одеську залізницю.

В статтє освещены условия деятельности Русского общества пароходства и торговли и процесс присоединения к нему Одесско-Балтской железной дороги в конце XIX ст., вследствие чего последняя получила название Одесской железной дороги.

In the article the conditions of the activity of Russian Society of shipping and trade and the process of joining Odesa-Balta railway to it in the end of the XIX-th century, that caused the changing of it into Odesa railway were highlighted.

Після поразки у Кримській війні за Паризьким мирним договором, який Росія підписала з країнами-переможницями 18 березня 1856 р., Росія була позбавлена права мати військовий флот на Чорному морі, а також фортеці й прибережні арсенали. Російська імперія публічно відмовилася 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 р., 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, 1 088 рядових). Флот перетворився у флотилію з головною базою у Миколаєві [2, с. 543–546].

Капітан 1-го 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, торгівельних і поштових сполучень з російськими та іноземними портами. Передбачалося, що кораблі цього підприємства будуть забезпечувати перевезення пасажирів і пошти по внутрішніх і зовнішніх лініях державного значення. Планувалося військове використання судів, проте воно не афішувалося. 24 квітня 1856 р. на засіданні Комітету міністрів було прийнято рішення про створення товариства, 4 травня прийняли положення про його діяльність, а 3 серпня імператор затвердив статут «Русского общества пароходства и торговли» (РОПіТ). Акціонерами товариства могли стати тільки російські піддані. Половину правління товариства призначав уряд, він надав товариству позику у 35 млн. руб. строком на 20 р. і щорічний кредит в 1 млн. руб. і придбав акції товариства на 2 млн. рублів.

Найвищим повелінням 3 серпня 1856 р. капітана 1-го рангу М.А. Аркаса (1816–1881) призначили засновником і директором Головної (Одеської) контори Російського товариства пароплавства і торгівлі. М. Аркасу вдалося закласти організаційно-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 обійняв посаду головного командира Миколаївського порту, був головнокомандувачем Чорноморського флоту та портів Чорного моря. У 1862 р. на посаді директора-розпорядника Російського товариства пароплавства і торгівлі його

замінив адмірал М.М. Чихачов (1830–1917), що займав цю посаду впродовж 14 років [9].

Відомий російський підприємець, батько головнокомандувача збройними силами Півдня Росії білого генерала П.М. Врангеля, барон М.Є. Врангель у своїх мемуарах згадував: «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. Саме ж головне, 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 торгівельний цвіт Росії зговорився надати підтримку товариству, і, дійсно, багато підприємств, що займалися виробництвом продукції та її експортом своїм виникненням і розвитком були зобов'язані РОПіТу» [5, с. 180].

Наприкінці 60-х рр. ХІХ ст., коли активно будувались Одесько-Балтська, Балто-Єлисаветградська та Києво-Балтська залізниці, Російське товариство пароплавства і торгівлі (РОПіТ) було цілком прибутковим комерційним підприємством. Товариство зайняло впевнені позиції на Чорному та Азовському морях, було серйозним конкурентом для іноземних компаній, з кожним роком розширюючи свої комерційні справи. Наприкінці 1869 р. відкрився для судноплавства Суецький канал – найкоротший водний шлях Середземномор'я. М.М. 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, саме з цих причин у 1870 р. «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 підходили до Одеси. На той час Одеса була з'єднана рейковими шляхами з Києвом (рух від Києва до Одеси відкрито 26 травня 1870 р.), далі по мосту через Дніпро вантажі могли направлятися до центральних губерній країни, в Москву і Санкт-Петербург. Починаючи з 1869 р. залізницями можна було довести товари до Дніпра і Крюковської пристані [7, с. 90].

Однією з основних причин, що спонукали «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 своєчасного вивозу та доставки вантажів у пункти призначення, особливо зерна. На станції Бірзула скупчилися величезні запаси хліба, доставити які до Одеського порту залізниця, через відсутність засобів і рухомого складу, не могла. Хліб, від неналежного зберігання і відсутності охорони, псувався і розкрадався. У Тирасполі, один з відправників такого вантажу, який упродовж тривалого часу не міг відправити хліб залізницею, завантажив його на вози і цілою вареницею возів відправив до Одеси. На станції Балта запаси не вивезеного хліба також були великими. У портах Одеси простоювали торговельні судна в очікуванні прибуття залізничним транспортом хлібних маршрутів, а більша його частина доставлялася чумацьким «способом» – на волах. Основним недоліком Одесько-Балтської та інших залізниць була низька пропускна здатність, що особливо болісно позначалося під час масових хлібних перевезень. Відсутність елеваторів на великих вузлових станціях приводило до масового псування хліба, який залізниця не встигала підвозити до портів. Упродовж 1873 р. на станціях Одеської залізниці скупчились хлібні вантажі. За повідомленнями відправників вантажу зерно було звалено на платформах під відкритим небом і 15% його згнило [8, с. 165].

Мішки з хлібом, звалені на землю, через брак місця на станційних платформах гнили та проростали від ґрунтової вогкості та дощів; відправники цілими днями юрбилися у товарній конторі, то ласкавими проханнями, то нетерплячою лайкою намагаючись добути вагонів для відправлення товару, або ж, переконавшись у марності своїх зусиль, безрадіними бродили біля свого товару, що гинув. Агенти залізниці боялися показатися на очі збудженої юрби. Залізничне начальство було завалене скаргами, клопотаннями і благаннями [10, с. 287–288].

М.М. Чихачов офіційно звернувся до міністра фінансів М.Х. Рейтерна



Н. М. Чихачев

про надання концесії на Одесько-Балтську залізницю, яка у той час належала державній скарбниці. М.Х. Рейтерн не був прихильником казенного господарства і позитивно зустрів пропозицію голови РОПіТа. З невідомих причин проект продажу у концесію казенної залізниці не був доведений до широкого загалу підприємців, тому РОПіТ на торгах був єдиним покупцем. 22 червня 1870 р. концесія була затверджена, при цьому нове товариство отримало назву «Русское Общество

пароходства, торговли и Одесской железной дороги». Так вперше з'явилася офіційна назва, що залишилася до цього часу. Під сукупністю рейкових колій, що отримала назву Одеської залізниці, мала на увазі 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 будувалася, від Тирасполя до Кишинева, усього 903 версти [3, с. 196–197].

Після об'єднання Російського товариства пароплавства і торгівлі з Одесько-Балтською залізницею М. Чихачов звільнив управляючого залізницею військового інженера Клименка і начальника служби руху практика-виробничника Ф. Штерна. На посаду управляючого Одеської залізниці М. Чихачов запропонував Міністерству шляхів сполучення затвердити С.Ю. Вітте. На жаль, С. Вітте не мав вищої залізничної освіти, тому міністерство не затвердило його кандидатуру. С. Вітте обійняв посаду начальника служби руху. За порадою С. Вітте, М. Чихачов запросив на посаду управляючого Одеської залізниці, що входила до складу Російського товариства пароплавства і торгівлі, А.М. Горчакова, який у цей час був управляючим Курсько-Київської залізниці та «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 А. Горчакова, М. Чихачов повторно прагнув призначити С. Вітте управляючим, однак міністерство шляхів сполучення його кандидатуру знову не затвердило. У 1875 р. Одеську залізницю очолив інженер Э.Р. Унгерн-Штейнберг. Адміністративна будівля управління залізницею була розташована по вулиці Ланжеронівський, будинок № 2 [4].

Новостворене товариство зобов'язувалося придбати від уряду лінії від Одеси до Бірзули з відгалуженням до Кишинева через Тираспіль, від Бірзули до Жмеринки з відгалуженням до Волочиська на кордоні з Австро-

Угорщиною, Куяльницьку гілку, побудовану до літа 1867 р. 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 Унгерн-Штейнберг, таємний радник, камергер.

На товариство були покладені зобов'язання щодо забезпечення залізниці рухомим складом, засобами для експлуатації і проведення необхідних робіт з розширення станції Одеса. Останнє стосувалось і реконструкції Центральної станції, оскільки вона одночасно приймала пасажирські та вантажні поїзди, провадила навантаження і розвантаження товарів. Місце розташування вокзалу було не дуже зручним, 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, проте всі пасажирські будівлі на цій ділянці були дерев'яними, тобто тимчасовими. Не було остаточно вирішено питання про будівництво вокзалу, який у повній мірі відповідав потребам Одеси, тому одесити користувалися Старим вокзалом, що знаходився на станції Одеса-Товарна.

Номінальний капітал нового товариства складався із 47 445 000 руб. металічних і 30 413 000 руб. кредитних:

– номінальної вартості переданих урядом залізниць – 47 445 000 руб. металічних і 14 869 500 руб. кредитних;

– номінальної вартості додаткових робіт і поставок – 8 614 500 руб. кредитних;

– загального (номінального) капіталу, необхідного на будівництво залізниці від Кишинева до ріки Прут – 6 929 000 руб. кредитних.

Цей капітал складався з негарантованих акцій на 30 413 000 руб. кредитних і гарантованих акцій на 47 445 000 руб. металевих. Інші акції на 15 443 500 руб. кредитних залишалися у розпорядженні товариства для

будівництва Кишинівської ділянки, непередбачених робіт і постачань по дорозі. Акціям, які знаходилися у розпорядженні товариства, надавалося до 1 липня 1878 р. право переваги перед урядовими акціями по участі в прибутках залізниці, але не більше 5% на прозивний капітал випущених товариством акцій. Товариство мало переважне право до 1 липня 1875 р. викупити акції уряду по 75 руб. за кожних 100 руб. прозивного капіталу.

За час знаходження Одеської залізниці у складі Товариства пароплавства і торгівлі, був змінений постачальник рейок. Замість чавунних англійських почали купувати залізні зі сталевими накладками рейки на бельгійському заводі Кокеріля. Цікаво те, що в 1894 р. було засновано Російсько-бельгійське металургійне товариство і бельгійський завод фірми «Джон Кокеріль» був демонтований і перевезений до Таганрогу. В цієї фірми також були придбані вагони, не дивлячись на те, що в одеських майстернях за попередні роки було їх збудовано 280. Закупівлю паровозів здійснювали лише на заводі Зігля у Відні, при цьому були внесені зміни в конструкцію топки, пристосовавши її під спалювання донбасівського («грушковського») вугілля, тоді як у перших паровозах передбачалося спалювання англійського («кардіфського») вугілля.

У 1872 р. була добудована дорога до Унген і побудована дерев'яна естакада в порту для доставки хлібних вантажів до трюмів суден. Були створені спеціальні вагони, з нижніх люків яких зерно вивантажувалося в спеціальні лотки, що доставляють зерно до горловини трюмів. Ці лотки в кінці XIX ст. були замінені на транспортери системи американського інженера Гаррісона.

За весь час експлуатації Одеської дороги товариством її акції оцінювалися дуже низько, у 3–4 рази нижче за номінальну вартість. На адміністрацію РОПіТа, під час володіння ним Одеської залізниці, було багато нарікань. Найбільш обґрунтованими були претензії, викладені в записці Одеського комітету торгівлі і мануфактури, де доводилося, що тарифи

Одеської дороги встановлюються виключно на користь пароплавства, а рух по залізниці гальмується, якщо це дає додатковий прибуток кораблям.

Єдиний рік, коли дорога була високоприбутковою, – 1877, коли йшла російсько-турецька війна і збільшилися військові перевезення в обох напрямках. Це підняло прибутковість дороги й дозволило виплатити не лише відсотки на облігації, а й видати приватним акціонерам дивіденди з розрахунку 5% на акцію. У цьому ж році, коли стало відомо про передачу дороги в товариство Південно-західних залізниць, вартість акцій почала підвищуватися.

На Петербурзькій біржі акції Одеської дороги в квітні 1877 р. коштували від 37 до 40,5 руб. і поступово почали підніматися в ціні. У грудні 1877 р. вони оцінювалися у 66 руб. 73 коп., в червні 1878 р. – 83 руб. 80 коп. При обміні акцій Одеської залізниці на акції Південно-західних залізниць, вони були зараховані за ціною 83 руб. 33 коп. [1, с. 6–17].

Одесская желѣзная дорога.

ОТЧЕТЪ

эксплоатаціи за 1866 (съ 1-го Сентября) 1867, 1868 и 1869 гг.

ПОСТЕПЕННОЕ ОТКРЫТІЕ УЧАСТКОВЪ ДОРОГИ.

4-го Декабря 1865 г. открыта для движенія и 1-го Сентября 1866 года принята въ вѣдѣніе Правленія линія желѣзной дороги отъ Одессы до ст. Балты и отъ ст. Раздѣльной до ст. Кучурганъ, съ вѣткою въ Карантинному порту въ Одессѣ, всего 220 верстъ.

12-го Августа 1867 г. отъ ст. Кучурганъ до Тирасполя, 30,10 верстъ.

1-го сентября того же года, отъ ст. Балты до ст. Ольвюполь, 110,10 верстъ.

1-го июня 1868 г., вѣтвь къ Кузальницкому соляному линяву, 8,30 верстъ.

1-го Августа того же года, отъ Ольвюполя до временной ст. Елисаветградъ, 137,72 вер.

23-го Января 1869 г., отъ временной до постоянной ст. Елисаветградъ, 2,17 верстъ.

8-го Октября 1869 г., отъ Елисаветграда до Кривога, 132,06 верстъ.

ОБЩАЯ ДЛИНА ДОРОГИ.

1. Линія Одесса-Кривецьгугъ	579,091	вер.
2. " Раздѣльная-Тирасполь	43,228	"
3. Вѣтвь къ Карантинному порту въ Одессѣ	8,890	"
(въ томъ числѣ въ два пути 8,63 вер.)		
4. Къ магазинамъ у Тираспольской Заставы въ Одессѣ	0,942	"
5. Къ Кузальницкому соляному линяву	8,590	"
ИТОГО	640,741	"

По расчету эксплуатаціи на круглый годъ въ каждый изъ отчетныхъ годовъ было эксплуатируемо:

Въ 1866	73,3	вер.
" 1867	269	"
" 1868	422	"
" 1869	539	"

Офіційна назва – Одеська залізниця з'явилася 22 червня 1870 р. при утворенні «Російського Товариства пароплавства, торгівлі і Одеської залізниці».

До 1862 р. питання про будівництво залізниць на Півдні Росії залишалося в невизначеному стані. Кілька разів створювалися приватні товариства, проте необхідні суми не знаходилися, і задуми не реалізовувалися. Військові наполягали на першочерговому будівництві лінії Одеса-Київ, однак комерційний інтерес вимагав вести залізничне будівництво у бік Кременчука, де на великій Крюковській пристані вивантажувався хліб, що спускається по Дніпру з Київської, Могильовської і Чернігівської губерній. Паркани були пристанню, на якій вивантажувався хліб з Подільською і Бессарабської губерній. Пристані були важливі, адже нижче них судноплавство було утруднене природними перешкодами: замуленим гирлом Дністра та порогами Кичкаса на Дніпрі. Після цілого ряду нарад у Петербурзі, на яких зіткнулися два підходи до визначення напрямку будівництва, комерційний і військово-стратегічний, природно, що перемогу отримав комерційний.

Було прийнято компромісне рішення розпочати будівництво дороги частинами, побудувавши, в першу чергу, дорогу до Дністра й важливого торгівельного центру – Балти, з ярмарками, річні обороти яких досягали 1,5 млн. руб. Окрім цього, на бійнях Балти заготовляли велику кількість м'яса, здатного забезпечувати Одесу безперебійно. 12 грудня 1862 р. Новоросійським і Бессарабським генерал-губернатором і командувачем військами Одеського військового округу був призначений генерал-ад'ютант П.Е. Коцебу (1801-1884). З призначенням П.Е. Коцебу, питання про спорудження залізниці було вирішене імператором остаточно. На початку січня 1863 р. послідувало височайше повеління імператора Олександра I про будівництво господарським способом під спостереженням генерал-губернатора залізниці від м. Одеси до р. Балти й до пристані Паркани на Дністрі. Будівництво дороги доручалося камергерові баронові Унгерн-Штернбергу. Переймаючи контроль за будівництвом дороги на себе П.Е. Коцебу сказав: «Я надеюсь, что наконец многолетнее обещание

правительства и надежды края будут осуществлены в непродолжительном времени».

На будівництво дороги протягом 1863 р. зі скарбниці було витрачено 1 000 000 руб. Відзначимо, що надалі П.Е. Коцебу був ярим прибічником будівництва залізниці від Балти не на Київ, а на Харків. Така позиція була підтримана імператором, в результаті чого залізниця в Києві з'явилася на декілька років пізніше [6, с. 105].

Список використаних джерел і літератури

1. *Батыр О. В.* Соединяя моря и народы. Из истории Одесской железной дороги / О. В. Батыр // Альманах «Дерибасовская-Ришельевская». – 2010. – № 41. – С. 6–17.
2. *Большая Советская энциклопедия.* – [2-е изд.]. – М. : Сов. энцикл, 1965. – Т. 23.
3. *Верховский В. М.* Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1877 год включительно / В. М. Верховский. – СПб., 1898.
4. *Витте С. Ю.* Воспоминания и мемуары / С. Ю. Витте. – Т. 3. – М. ; Минск : АСТ/Хорвест, 2002.
5. *Врангель Н. Е.* Воспоминания: от крепостного права до большевиков / Н. Е. Врангель. – М. : Новое лит. обозрение, 2003. – Гл. 4. Русское общество пароходства и торговли (1878–1895). – С. 162–234.
6. *Инженер* : журнал. – № 4-5.
7. *Из истории флота* // Морской флот. – 2007. – № 3. – С. 90.
8. *Погребинский А. П.* Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60–90-е годы XIX в.) / А. П. Погребинский // Исторические записки. – 1954. – Т. 47.
9. *Российский государственный исторический архив*, ф. 678, оп. 1, д. 1384.
10. *Чупров А. И.* Из прошлого русских железных дорог. Статьи 1874–1895 годов / А. И. Чупров. – М. : Изд. М. и С. Сабашниковых, 1909.

The combination of versts ad miles: the way from Odessa-Balta to Odessa railway through the Russian Society of shipping and trade.

In the article the conditions of the activity of Russian Society of shipping and trade and the process of joining Odesa-Balta railway to it in the end of the XIX-th century, that caused the changing of it into Odesa railway were highlighted.

Олексій Кривопішин – здобувач наукового ступеня доктора історичних наук кафедри історії та культури України ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Григорія Сковороди».

Alex Krivopishin – a post-graduate of a scientific degree of Historical Sciences, Department of History and Culture of Ukraine, SHEE «Pereyaslav-Khmel'nitsky state pedagogical university after Hrihory Skovoroda».