

Соединяя моря и народы Из истории Одесской железной дороги

В конце XIX — начале XX века в Северном Причерноморье сложилась сеть железных дорог, действующая по сегодняшний день и в основном удовлетворяющая транспортные потребности края и его основного торгового, промышленного и культурного центра — города Одессы.

От Одессы в это время отходила Главная линия, которая первоначально проходила по землям Одесского градоначальства, затем, между станциями Гниляковым (ныне Дачная) и Выгодой, вступала в пределы Херсонской губернии и пересекала Одесский, Тираспольский и Ананьевский уезды, проходя почти параллельно реке Днепр в расстоянии 45-60 верст от нее.

За станцией Бирзула (ныне Котовск) дорога входила в Подольскую губернию, продолжая идти вдоль левого берега Днепра. У станции Жмеринка, расположенной в Винницком уезде вышеупомянутой губернии, круто поворачивала на северо-восток, к Киеву.

Станция Жмеринка — самая северная точка на Главной линии, когда-либо входившая в управляемую из Одессы железнодорожную сеть. Она находится в 357 верстах от Одессы-Главной.

Главная линия во все времена была самой важной железнодорожной артерией, соединявшей Черное и Балтийское моря, и при посредстве других железнодорожных линий Российской империи поддерживала сообщение Юга России с Варшавским и Московским промышленными районами.

Для Юго-Западного края она имела значение тем, что давала выход продуктов местного производства (хлеб, кожа, лес) одновременно на юг — в Одессу, и на север — в Данциг, Кенигсберг, Ригу.

Из других линий большое значение имела Бессарабская линия, начинавшаяся у станции Раздельная Главной линии и направлявшаяся в пределах Тираспольского уезда в сторону реки Днепр. На 54 версте по пересечении названной реки железнодорожный путь вступал в пределы Бессарабской губернии.

Бессарабская ветвь, ориентированная на северо-восток, пересекала почти пополам Бессарабскую губернию и устанавливала связь прорезываемой ею местности с Одессой и давала выход продуктам производительности края (хлеб, вино, табак, шерсть) не только на вывоз за пределы империи, но и на внутренний рынок. Длина ветви составляла 210,52 версты.

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 линия желѣзной дороги отъ Одессы до ст. Балты и отъ ст. Раздѣльной до ст. Кучургань, съ вѣткою къ Карантинному порту въ Одессѣ, всего 220 верстъ.

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

1-го сентября того же года, отъ ст. Балта до ст. Ольвиополь, 110,10 верстъ.

1-го іюня 1868 г., вѣтвь къ Кузальницкому соляному линяну, 8,30 верстъ.

1-го Августа того же года, отъ Ольвиополя 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 Брюхова, 132,06 верстъ.

ОБЩАЯ ДЛИНА ДОРОГИ.

| | |
|--|------------------|
| 1. Линія Одесса-Кременчугъ | 579,091 вер. |
| 2. " Раздѣльная-Тирасполь | 43,229 " |
| 3. Вѣтвь къ Карантинному порту въ Одессѣ | 8,890 " |
| (въ томъ числѣ въ два пути 8,03 вер.) | |
| 4. Бѣ магазинамъ у Тираспольской Заставы въ Одессѣ | 0,942 " |
| 5. Бѣ Кузальницкому соляному линяну | 8,590 " |
| ИТОГО | 640,741 " |

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

| | |
|-------------------|-----------|
| Въ 1866 | 73,3 вер. |
| " 1867 | 269 " |
| " 1868 | 122 " |
| " 1869 | 539 " |

От станции Бирзула началась Елисаветградская ветвь, проходившая по северной части Херсонской губернии, через земли Ананьевского и Елисаветградского уездов, и в 268,58 верстах от Бирзулы заканчивалась в городе Елисаветграде.

В этой точке она соприкасалась с Харьковско-Николаевской дорогой, что позволяло поддерживать связь важнейшего южнорусского рынка — города Одессы — с Харьковом, который принадлежал к числу наиболее значительных торговых центров империи.

Станции, расположенные к востоку от Елисаветграда, по вывозу местных продуктов (вывоз за пределы России преимущественно хлеба) тяготели к Николаевскому порту, который быстро расстраивался после углубления фарватера через песчаный бар на входе в Днепровско-Бугский лиман.

Упоминание о длинах вышеупомянутых ветвей не случайно, так как экономическая целесообразность предусматривает подвоз груза по железнодорожному пути до пункта потребления хлеба или перегруза его на суда на расстояния, не превышающие 350 верст. Увеличение длины подвоза хлебного груза приводит к уменьшению прибыльности торговых домов и бессмысленности заниматься этим делом.

Значительно меньшее значение для подвоза в Одессу грузов имела Дунайская линия, начинающаяся у станции Бендеры I и пересекающая в юго-западном направлении южную часть Бессарабской губернии, и на 270,24 верст подходящая за станцией Рени к государственной границе на реке Прут. Мало освоенная местность дает в небольших количествах товарное зерно, преимущественно кукурузу, вино и шерсть. Единственным товаром, существенно востребованным в Одессе и в других южнорусских губерниях, есть сушеная, вяленая и соленая рыба, в том числе и весьма деликатесная дунайская селедка.

Внутри Одессы построена Куяльницкая ветвь, начинающаяся от станции Одесса-Порт. Она огибает предместье Пересыпь и направляется к Куяльницким соляным промыслам. Служит она также для подвоза жителей Одессы к грязелечебнице на берегу лимана. Длина ветви 10,97 верст. Пригородные поезда к курорту идут как со станции Одесса-Главная, так и со станции Одесса-Порт, по 4 поезда с каждого вышеперечисленного пункта.

От главной линии между станциями Одесса — Застава I и Одесса-Товарная отходит 9,38-верстная Карантинная ветвь, служащая для подвоза грузов в порт. Вдоль линии расположены многочисленные хлебные мага-

зины, такие же магазины были сосредоточены в районе станции Одесса-Пересыпь Кюальницкой ветви, однако они значительно уступали количеством и объемами хранимого хлеба Карантинным.

Эстакадная ветвь, идущая от станции Одесса-Товарная в одесский порт, протяженностью 7,86 версты, служит исключительно для подачи в порт вагонов с хлебом, который здесь прямо из вагонов перегружали в трюмы пароходов. Проходила она по высокой насыпи, прерываемая путевыми трубами для проезда в сторону Хаджибея и Херсонской дороги. На территории порта она переходит в деревянную эстакаду, с которой транспортеры доставляют выгруженный хлеб на суда. (К сожалению, это инженерное сооружение сгорело в печах одесситов в холодную зиму 1920-1921 годов и более не восстанавливалось.)

Все это железнодорожное богатство позволяло в начале XX века отправлять ежегодно со станции Одесса – Застава I 23,3 млн. пудов грузов, со станции Одесса-Пересыпь – 16,2 млн. пудов, станция Одесса-Порт отправила 13,5 млн. пудов, а Одесса-Товарная – 5,2 млн. пудов грузов.

Еще более впечатляющими являются цифры грузов, выгруженных на одесских станциях. Так в Одессу-Порт прибывало 80,9 млн. пудов, на Заставу I – 48,7 млн. пудов, Одесса-Товарная выгрузила 31,9 млн. пудов, а Одесса-Пересыпь – 12,1 млн. пудов грузов.

Начиналось же все в тридцатые годы XIX века, когда Новороссийский генерал-губернатор князь М.С. Воронцов обратил внимание государя императора Николая Павловича на необходимость улучшения путей сообщения на Юге России и возбудил ходатайство об отпуске сумм на устройство шоссейных дорог, и прежде всего, к Кременчугу, откуда следовала большая часть товаров, идущих в Одессу и обратно.

Полученная высочайшая резолюция гласила: "Полагаю, что устройство железной дороги будет и лучше, и полезней всего: надо определить только, откуда ее начать".

Приведенная резолюция побудила князя Воронцова вызвать из Бельгии инженера Зибера для проведения изысканий и изучения местности и состояния хозяйственного развития края. Сбор разных сведений и статистических данных продолжался семь лет.

Результатом работы стало ходатайство князя Воронцова, которое свелось к "необходимости принять самые решительные меры к предупреждению важных последствий для нашей торговли от соперничества придунайских портов", а также "от поощрения устройства сети конножелезных дорог в наших степях, которые, сближая расстояние скоростью, правиль-

ностью и дешевизной провоза, дали бы нам возможность не бояться никакого соперничества на иностранных рынках, зависит будущность торговли нашего южного края".

Император Николай I признал необходимость сооружения дороги, но дал указание, чтобы дорога была приспособлена к паровозному сообщению. Однако сей проект встретил возражения министра финансов графа Конкрина. Граф был противником железных дорог, он называл их "болезнью века" и утверждал, что они (железные дороги) "усиливают склонность к ненужному передвижению с места на место, и без того свойственную нашему веку, выманивания при этом излишние со стороны публики издержки".

(Вообще-то, граф Конкрин был прав. Издержки на постройку и эксплуатацию железных дорог значительно превышали доходы от перевозки публики и грузов. Экономическое развитие страны и социальные условия проживания большей части населения не могли обеспечить прибыльность железных дорог. Приносить прибыль железнодорожные перевозки начали в 80-х годах XIX века.)

До 1862 года вопрос о строительстве железных дорог на Юге России оставался в неопределенном состоянии. Создавались частные общества, однако необходимые суммы не находились, и предприятия эти не осуществлялись.

Только по назначении новороссийским генерал-губернатором генерал-адъютанта (в последствии графа) П.Е. Коцебу вопрос о постройке железной дороги получил разрешение.

В начале января 1863 года последовало высочайшее повеление государя императора Александра Николаевича о постройке хозяйственным способом под наблюдением генерал-губернатора железной дороги от г. Одессы до г. Балты и до пристани Парканы на Днестре.

Выбор путей прокладки железнодорожных линий был сам по себе весьма оригинальным.

Наиболее интересным было предложение генерал-губернатора, которое при его осуществлении, без сомнения, могло бы изменить коммерческую физиономию Одессы.

Генерал Коцебу предлагал строить путь от Одессы до Новоселицы с дальнейшим продлением его по австро-венгерским просторам до Вены (этакий вариант "восточного транспортного коридора").

Грузы из Азии судами провозили в Одессу, а дальше по железнодорожному пути — к центру Европы. Коцебу не задумывался, что ближе к цент-

ру Европы находится набирающий силу порт Триест, и ни один здраво-мыслящий коммерсант не повезет товар кружностью. От этого проекта осталась только Парканская ветка, послужившая впоследствии началом Бессарабской.

Другим проектом, так и не осуществленным, был проект строительства железнодорожного пути через Умань и Любашевку, от Киева до Одессы.

Наиболее близким к осуществлению был проект соединения Киева и Одессы через Ладыжин и Фастов, но, в конечном счете, его отвергли.

После целого ряда совещаний в Петербурге, на которых столкнулись два подхода к определению направления строительства, коммерческий и военно-стратегический, победил первый.

Военные настаивали на первоочередном строительстве линии Одесса-Киев, тогда как коммерческий интерес требовал вести железнодорожное строительство в сторону Кременчуга, где на большой Крюковской пристани выгружался хлеб, спускаемый по Днепру из Киевской, Могилевской и Черниговской губерний.

Парканы были пристанью, на которой выгружался хлеб с Подольской и Бессарабской губерний. Пристани были важны, в силу того что ниже их судоходство было затруднено естественными преградами: заиленным устьем Днестра и порогами Кичкаса на Днепре.

Приняли компромиссное решение начать строить дорогу частями, от-крыв, в первую очередь, дорогу до Днестра и до важного торгового цент-ра, Балты, — с ярмарками, годовые обороты которых достигали 1,5 млн. рублей. Кроме этого на бойнях Балты заготавливалось большое количест-во мяса, способного обеспечивать Одессу этим видом продовольствия бесперебойно. Необходим был подрядчик и решение о передаче земли под строительство.

Второй вопрос решался просто. Одесса была заинтересована в этом строительстве, и земли были выделены безвозмездно. Дорога на Парканы шла по кабинетным землям, и выкуп не требовался. Трассу на Балту проложили с учетом минимальных занятий частных земель, а где избежать выку-па было невозможно, граф Коцебу вмешивался лично, уговаривая хозяев к снижению платы. Были люди (о гордыня человеческая!), отдавшие земли под застройку без оплаты под увековечивание его имени. Так помещик Ере-мия получил "свою" станцию Еремеевку, а князь Абамелик — Абамеликово.

Окончательно решился вопрос с подрядчиком после прибытия в Одессу камергера его величества двора барона К.К. Унгерн-Штейнбер-га. Он взялся возглавить строительство, поскольку, не найдя частных ка-



Барон К.К. Унгерн-Штейнберг,
строитель первых линий Одесской железной
дороги

питалов, казна отпустила необходимые суммы из расчета стоимости одной версты пути в 45 тысяч рублей ассигнациями. Рассчитывал суммы сам министр путей сообщения Мельников, легендарный строитель Николаевской дороги. Разница между ценой строительства и 45 тысячами за версту составляли профит подрядчика. Однако казна, чтобы обезопасить себя от растрат, взяла в залог 9 мыз, находившихся в Эстляндской губернии и составлявших владения барона.

Состоялся выбор места основной Центральной станции, где были сосредоточены железнодорожные службы и вокзал. Мнения разделились между Михайловской и Конной площадью. Окончательное решение

было принято после начала работ в пользу Конной площади.

Поэтому строительство торжественно началось с молебна. Произошло это на Михайловской площади. 4 мая 1863 года строительство началось по трем расходящимся направлениям: к порту, предполагаемому месту расположения Центральной станции, и на север, к Балте.

Строили быстро, путь от порта до Центральной станции (ныне станция Одесса-Товарная) был построен к осени, и первая пробная поездка прошла 7 ноября, а 1 декабря первый поезд прошел от порта до Конной площади, где началось возведение рамп, главных мастерских, паровозного депо и центрального материального склада.

Первый поезд привез платформами рельсы, костыли для крепления рельс и подрельсовые подкладки.

Размеры рабочего движения увеличивались по мере удаления строительства от Одессы. Поезда доставляли закупленные в Англии материалы к месту укладки. Также везли и воду, которой в степи не было.

Осенью 1864 года была построена станция Раздельная. От нее путь до Паркан был проложен к маю 1865 года, но в ноябре 1864 года была составлена петиция на имя императора от Тираспольского уездного дворянского собрания и купцов с просьбой продлить дорогу до города Тирасполя, при этом часть расходов брали на себя люди, подписывавшие петицию.

Весь 1865 год дорогу строили до Балты, одновременно обустроивая технические службы в Одессе.

Через два с половиной года после начала строительства состоялось торжественное открытие Одесско-Балтской железной дороги с ответвлением до Кучургана, часть дороги от Кучургана до Тирасполя признали не пригодной для движения поездов.

Были построены деревянные беседки, украшенные государственными флагами, в порту, в Карантине и на станции Тираспольская застава (ныне станция Одесса — Застава I).

3 декабря 1865 года после торжественного молебна в порту и на Тираспольской заставе особый поезд с 200 приглашенными двинулся до ст. Михельсталь, где все завершилось торжественным обедом.

4 декабря 1865 года началось регулярное движение поездов от Одессы до Балты и Кучургана — день, который для железнодорожников дорог как день начала работы дороги.

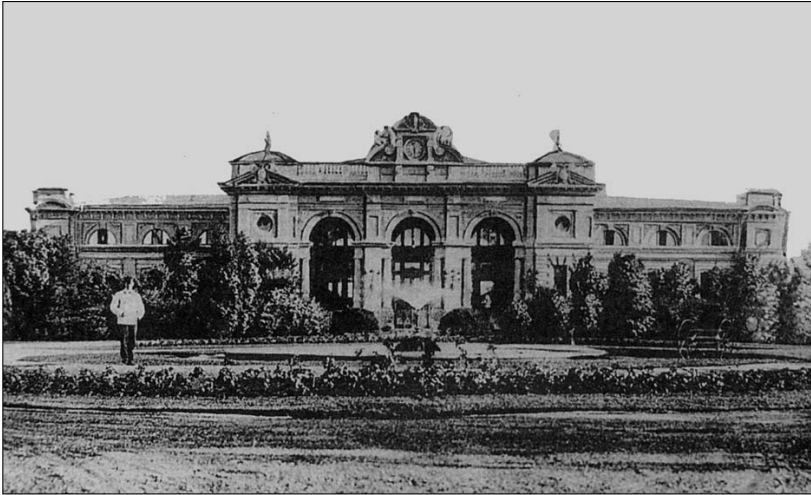
Но в связи огромными недоделками дорогу МПС не приняло, разрешив временную эксплуатацию.

Уже в 1866 году пришлось менять брусья моста на 6-й версте, разбирать временный деревянный мост на 72-й версте и заменять его каменной трубой.

Было достроено здание для парового насоса в Одессе, доуложены запасные пути на станциях Ивановка и Чубовка. Всего было недостроено 29 сооружений, на их строительство пошли дополнительные суммы в полмиллиона рублей ассигнациями, хотя казна уже эти работы оплатила.

Все дело в том, что система расчетов с подрядчиком предусматривала разумную экономию средств для получения профита. Однако в Российской империи грань между разумной и преступной всегда устанавливалась приблизительно.

Так на линии Одесса-Парканы, по отчетам, было вынуто и насыпано 77 тысяч кубических саженьей грунта, а по оценке инженера Александра Селиванова, фактический объем составил 26 тысяч. Дорога перешла в распоряжение министра путей сообщения 1 сентября 1866 года, после устранения недостатков и упущений. В Одессе было организовано первое



Одесский вокзал, построенный в 1884 году

на Украине управление движением поездов. Дорога получила официальное название — Одесско-Балтская дорога.

Основные работы по строительству рельсовых путей переместились в Балту, откуда весной 1867 года началось строительство дороги на Ольвиополь (сейчас в составе Первомайска-на-Буге). Управляющим дорогой был назначен инженер путей сообщения Федор Клименко, работавший на строительстве дороги и, как говорится, "знавший трассу ногами", то есть прошедший ее неоднократно. МПС приняло от строителей 37 паровозов и 704 вагонов, один из вагонов был императорский.

Все дело в том, что через Одессу в Крым члены царской фамилии добирались по железной дороге, а затем морем. Только после постройки железнодорожного пути Харьков-Феодосия надобность заезжать в Одессу отпала.

Паровозы были построены на заводах Борзига в Берлине, Кёстлера в Эстлинге (Германия) и на заводе Зигля в Вене.

Вагоны строил завод Пфлуга в Германии. В дальнейшем вагоны строились по немецким чертежам в одесских Главных механических мастерских, а в 90-е годы в этих мастерских была сделана попытка строительства паровозов. Всего было построено 12 паровозов системы известного инженера Бородина, однако предприятие это дальнейшего развития не получило, в силу того что конструкция паровоза была устаревшей, и производство их — дорогим.

Вошли эти паровозы в историю российского паровозостроения как серии ЧБ и работали в Одессе до середины 20-х годов XX века.

В 1870 году вполне поставленное предприятие "Русское Общество пароходства и торговли", возглавляемое адмиралом Н.М. Чихачевым, для расширения своих операций поняло необходимость контроля за железнодорожными предприятиями, подходящими к Одессе.

К тому времени Одесса была соединена рельсовыми путями с Киевом, где по мосту через Днепр грузы могли идти в центральные губернии и Санкт-Петербург. В 1869 году железнодорожным сообщением можно было довести товары до Днепра и Крюковской пристани.

Ожидая увеличения притоков грузов из Азии и Дальнего Востока в связи с открытием Суэцкого канала, Н.М. Чихачев вошел в сношения с министром финансов М.Х. Рейтерном о предоставлении концессии на Одесско-Балтскую железную дорогу, принадлежащую казне. М.Х. Рейтерн не был сторонником казенного хозяйства и сочувственно встретил предложение главы РОПиТа. 22 июня 1870 года концессия была выдана, при этом вновь образованное общество было названо "Русским Обществом пароходства и торговли Одесской железной дороги".

Это действие правительства дурно пахло. Проект продажи в концессию казенной железной дороги своевременно до предпринимателей не довели, и РОПиТ на торгах не встретил конкурентов.

Общество обязывалось приобрести от правительства линии от Одессы до Бирзулы с ответвлением до Кишинева через Тирасполь, от Бирзулы до Жмеринки с ответвлением до Волочиска на границе с Австро-Венгрией, Куяльницкую ветвь, построенную к лету 1867 года и принятую в эксплуатацию с 1 июня. Всего 903,75 версты. Помимо этого РОПиТ за свой счет должен был построить линию Кишинев-Унгены, за сооружение которой взялся барон Унгерн-Штейнберг. На Общество возлагалось снабжение дороги подвижным составом, принадлежностями для эксплуатации и производство необходимых работ по расширению Одесской станции. Последнее касалось и реконструкции Центральной станции, поскольку она одновременно принимала пассажирские поезда, вела погрузку и выгрузку грузов. Это создавало неудобство пассажирам, местоположение вокзала было не очень удобным. До центра нужно было добираться по Степовой и Госпитальной улицам.

От Центральной станции до Куликового поля была проложена ветка, но все пассажирские сооружения были деревянными. Не был решен вопрос о строительстве вокзала, отвечавшего потребностям Одессы, и одес-

ситы пользовались Старым вокзалом, который сохранился на станции Одесса-Товарная, правда, в перестроенном виде.

По вхождению Одесской железной дороги в РОПиТ она потеряла вторую часть первоначального названия и просуществовала в таком качестве восемь лет.

Управление дороги располагалось на улице Ланжероновской, дом 2, управляющим был назначен А.Н. Горчаков, которого сманил Чихачев с поста управляющего Курско-Киевской железной дороги высоким окладом.

Поменялся поставщик рельс. Вместо чугунных (помните, "чугунка"?) английских началась закупка железных со стальными накладками рельс на бельгийском заводе Кокериля. У этой фирмы закупались вагоны, несмотря на то, что в одесских мастерских за предыдущие годы произвели 280 вагонов. Закупку паровозов производили только у венского Зигля, при этом были внесены изменения в конструкцию топки, приспособившие ее под сжигание донбасского ("грушковского") угля, тогда как в первых паровозах предусматривалось сжигание английского ("кардифского") угля.

В 1872 году была достроена дорога до Унген и построена деревянная эстакада в порту для доставки хлебных грузов к трюмам судов. Были созданы специальные вагоны, из нижних люков которых зерно сгружалось в специальные лотки, доставляющие зерно к горловинам трюмов. Эти лотки в конце XIX века были заменены на транспортеры системы американского инженера Гаррисона.

Финансовое положение дороги было не блестящим. Горчаков требовал дополнительных ассигнований на развитие дороги, но не получал их в полном объеме. Он подал в отставку, и в 1874 году дорогу возглавил инженер Э.Р. Унгерн-Штейнберг — дальний родственник первостроителя дороги.

Единственный год, когда дорога была высокоприбыльной, это 1877, когда шла русско-турецкая война, и черноморские проливы были закрыты.

Купцам нужно было доставить закупленное для стран Северной Европы зерно по назначению. На их счастье, железнодорожный путь в 1873 году у станции Граево соединился с восточнопрусскими железными дорогами. Зерновые поезда пошли на север в Данциг, плата за перевозку увеличилась. Военное ведомство увидело новые стратегические возможности маневра силами вдоль западной границы.

Но на пути от Одессы до Граево работали три дороги, и чтобы устранить эту неприятность, было принято решение об объединении их в Об-

щество Юго-Западных железных дорог. Слияние Одесской, Киево-Брестской и Брестско-Граевской дорог произошло 9 июня 1878 года.

Самостоятельность Одесской железной дороги была восстановлена только в 1936 году, и с тех пор она существует с коротким перерывом с 1941 по 1943 годы.

В этом году одесские железнодорожники празднуют 145-летие от начала работы дороги. Сегодня Одесская магистраль — ведущее транспортное предприятие Украины, осуществляющее 20% общего объема перевозок железнодорожным транспортом страны. В последние годы дорогой руководит один из наиболее опытных и грамотных специалистов, работающих на железных дорогах Украины, Илья Ефимович Левицкий.

