

ІСТОРІЯ ТЕХНІКИ

УДК 629.330.01

Антонюк Т.С.

ІСТОРІЯ ВИКУПУ У ДЕРЖАВИ ОДЕСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ РОСІЙСЬКИМ ТОВАРИСТВОМ ПАРОПЛАВСТВА ТА ТОРГІВЛІ (70-80-ті роки ХІХ ст.)

У статті висвітлюється питання викупу у держави Одеської залізниці Російським товариством пароплавства та торгівлі.

Ключові слова: *Одеська залізниця, залізничний транспорт, Російська імперія, техніка, наука*

Сучасні історики науки і техніки майже не торкалися питання про викуп Одеської залізниці Російським товариством пароплавства і торгівлі (РТПіТ). І в науковій літературі минулого цьому питанню також не приділялося належної уваги. Справа в тому, що починаючи з 1870 р. уряд Російської імперії вирішив будувати залізниці на півдні та заході європейської частини Російської імперії (читай – України) не державним коштом, а силами акціонерних товариств та різних об'єднань. Акціонерам державою гарантувалися великі пільги, у тому числі прибуток у розмірі 5,5% на затрачений капітал і це незалежно від рентабельності залізниць. Майже усі існуючі на той час державні залізниці активно продавалися акціонерним товариствам.

Влітку 1870 р. Російське товариство пароплавства і торгівлі придбало у держави Одесько-Балтську та Одесько-Єлизаветградську залізничні лінії. На початку 1871 р. воно викупило залізницю від Тирасполя до Кишинева та лінію Бірзула-Жмеринка-Волочиськ. Загальна довжина цієї мережі сягнула 963 км. Для її обслуговування було створене Акціонерне товариство Одеської залізниці.

Процес перемовин стосовно викупу Одеської залізниці розпочався ще раніше - у 1868-1869 рр. Офіційно держава передала Одеську залізницю у власність Російського товариства пароплавства і торгівлі лише у 1870 році. Основними мотивами викупу для Товариства стали економічні інтереси. Керівництво РТПіТ планувало розбагатіти за рахунок перевезень пасажирів та вантажів. Планувалося поєднати морські, річкові та сухопутні перевезення. На прикладі діяльності даного Товариства маємо змогу простежити, як утворювались перші в Російській імперії змішані перевезення та показати їхній вплив на розвиток сільського господарства та промисловості в різних регіонах країни. Отже, головним завданням для РТПіТ стало збільшення перевезень вантажів, а також стати монополістом на ринку цих перевезень.

Керівники Товариства відстежували той факт, що ще у 1866-1867 рр. почалося збільшення перевезень товарів до Одеського порту. Особливо збільшилось перевезення хліба, який почав надходити до Одеси з центральних губерній Російської імперії. Справа в тому, що найбільш зручним торговельним портом на той час була Одеса. Тому ще в середині 60-х років ХІХ ст. видатні науковці в галузі економіки на замовлення керівництва РТПіТ прорахували і чітко визначили основні вантажні надходження, які після закінчення будівництва Одеської залізниці почали б надходити до Одеського порту. Власне

це і зумовило активне будівництво впливовими акціонерами залізниці Кременчук-Єлизаветград-Одеса. Адже, якщо в першій половині XIX ст. хліб Київської, Полтавської, Чернігівської, Харківської та Сумської губерній перевозився приблизно однаковими долями до портів Миколаєва та Одеси, то після збільшення тоннажів річкових суден й осадження вони більше не могли долати замулений Очаківський порт, який знаходився у Дніпро-Бузькому лимані і тому підприємці почали перевозити хліб через Одеський порт (обсяг перевезень сягав 70%). З цього часу розпочався процес руйнації та занепаду Миколаївського торговельного порту і тривав він майже 20 років.

На момент офіційної передачі загальна довжина Одеської залізниці складала 579 верст. У її складі перебували 31 станція, з них I класу – 5 станцій, локомотивних депо – 7, в яких знаходилось – 107 паровозів різної модифікації, вагонів – 1996 шт., імператорських вагонів – 7 шт. пасажирських – 146 шт., вантажних вагонів – 1843 шт.

Після викупу РТПіТ Одеської залізниці у держави, розпочалася перебудова та модернізація Одеських залізничних майстерень. У зв'язку з потребою великої кількості вантажних вагонів розпочався процес переобладнання старих німецьких пасажирських вагонів на вантажні. Особливо активно створювалися криті вантажні вагони. Після отримання першої партії цих вагонів було прийнято рішення скопіювати і випускати криті вагони власного виробництва. Цей процес розпочався ще до викупу Одеської залізниці. Так, у 1868-1869 рр. було випущено 280 критих вагонів, які повністю були зроблені в Одеських залізничних майстернях.

У 1870 р. на засіданні акціонерів та управляючого персоналу Одеської залізниці було прийнято рішення про розширення допоміжної залізничної інфраструктури, шляхом її розбудови. Таким чином, були збудовані на станціях: Одеса, Бірзула, Тирасполь, Балта та Єлизаветград нові продовольчі склади, вагони. Поблизу станцій були збудовані елеватори, і розпочався процес виготовлення та встановлення залізничних ваг (у 1871 р. їх було вже 9 штук). Особливість цих ваг полягала в тому, що порожні вантажні вагони заїжджали на них, зважувалися, а після завантаження зерном знову переважувалися і віднімалася попередня вага вагону. Так визначалася вага завантаження вагона зерном.

Другим важливим шляхом надходження експортного хліба до портів Одеси була р. Дністер, на берегах якої 88% усіх портових споруд та 90% усіх річкових транспортних засобів належали РТПіТ. На р. Дністер головними портами, які експортували хліб були порти: Сорока, Могилів-Подільський та Рибниця. З цих портів надходила кукурудза, соняшник, а з Волинської та Подільської губерній пшениця, з Бесарабії вино, кукурудза. Усі ці товари йшли до пристані с. Паркани, через яку проходила Одеська залізниця. Нас зацікавив той факт, що велика компанія, яка займалася гужовими перевезеннями в Парканах, була теж викуплена РТПіТом і в цьому селищі тільки їй дозволялося перевозити вантажі з річкового порту на станцію Одеської залізниці «Паркани».

Про користь викупу Одеської залізниці означеним Товариством висловився і відомий науковець С.О. Самодін, який сказав наступне: «... природа створила сама всі передумови для викупу Одеської залізниці до складу Російського товариства пароплавства і торгівлі. Замулений Дніпро-Бузьський лиман та

замулене гирло Дністра і замулення гирла Дунаю створюють всі умови для розвитку та великих прибутків Одеської залізниці. Одеська залізниця нагадує мені солодкий пиріг, який має презентабельний вигляд, тому хто його перший відкусить той його і з'їсть. Як ми бачимо, перший, хто звернув увагу на цей пиріг, було Товариство пароплавства і торгівлі» [1, с. 30].

З 1868 р., після викупу РТПіТом Одеської залізниці з'явилася тенденція на зростання економіко-статистичних показників щодо перевезення вантажів до Одеського порту. Серед основних типів вантажів: хліб, рогата худоба, сіль, ліс, цукор та ін., з'явилися нові види вантажів, такі, як: залізо, спирт, тютюн, вугілля. Основною статтею доходів залізниці стало перевезення товарів з великою швидкістю. Ось, що пише професор Новоросійського університету П. Цитович: «Для розвитку приватної промисловості та сільського господарства потрібні були залізниці, але будівництво залізниць було майже зупинено. Після поразки в Кримській війні також наш торговельний флот було знищено на 88 %. Тому питання про створення приватного товариства пароплавства та торгівлі було доволі актуальним, але з'єднати в одне підприємство три різних види транспорту - це був дуже складний і рішучий крок в новій політиці уряду Російської імперії, особливо складно далось рішення про створення монополії для РТПіТ в південних губерніях Російської імперії» [2, С. 366].

Так у 1868 р. товари, які були перевезені з великою швидкістю принесли чистого доходу 1 млн. 550 тис. рублів, а пасажирські перевезення з великою швидкістю принесли чистого доходу 731 тис. рублів. Стосовно інших перевезень – картина протилежна – розпочався спад. Справа в тому, що ці перевезення були залежні від сезонних перевезень. Адже, прибуток від пасажирських перевезень у лютому місяці 1868 р. складав лише 68 тис. рублів, але в серпні місяці залізниця отримала 141 тис. рублів чистого прибутку від пасажирських перевезень.

Аналізуючи викладений матеріал нас зацікавив факт, що молодий професор Петербурзького університету М.П. Щеглов теж неодноразово подавав свій проект на створення приватного товариства до складу якого входили пристані на річках Дністер, Дніпро, Дунай, Буг та право на розбудову та модернізацію Одеського торговельного порту, а також будівництва та створення залізниці від Санкт-Петербурга до Одеси. Свої проекти та пропозиції він неодноразово подавав на розгляд технічної комісії при Міністерстві шляхів сполучення та Міністерстві фінансів. Він наполягав на тому, що будівництво такої широкої транспортної інфраструктури повинно починатися від Санкт-Петербурга (будівництво річкових каналів та залізничної інфраструктури) і проходити через Москву, Курськ, Харків, Київ і далі до Одеси. Якщо уважно проаналізувати пропозиції М.П. Щеглова, то можна побачити основні принципи та досягнення в розбудові компанії РТПіТ.

Цікавим є такий факт. Професор М.П. Щеглов подав свій черговий проект на розгляд Головного управління шляхів сполучення у Санкт-Петербурзі. Однак цей проект не знайшов там підтримки. Тоді професор особисто звернувся до міністра шляхів сполучення К.Ф. Толя з проханням підтримати його проект. На що міністр відповів: «Я військовий генерал, я воював разом з фельдмаршалом Кутузовим і не рахую себе провідним спеціалістом в галузі залізничного будівництва». Але професор М.П. Щеглов відкрито пише про те, що в питанні будівництва залізниць все вирішував помічник-консультант професор М.І.

Дестрем, якій відкрито висловлював позицію про те, що «...будівництво залізниць нам зовсім не потрібно, а потреби в транспорті в сільському господарстві та промисловості можуть задовольнити приватні пароплавні компанії з більшістю акціонерного капіталу, який буде знаходитись в руках гідних людей нашої імперії, але ідея зв'язати річковим шляхом Санкт-Петербург і Одесу могла б зацікавити багатьох власників приватних пароплавних компаній» [3].

Сучасні історики науки і техніки – Р.О. Пономаренко [4], В.А. Мурга [5] у своїх працях пишуть про те, що після викупу РТПіТом Одеської залізниці лише один рік в плані економіки був вдалим і приніс значні дивіденди та прибутки. Також побутує думка про те, що під час діяльності товариства РТПіТ, Одеська залізниця була майже знищена і зовсім не розвивалась. Однак, ми можемо стверджувати, що ці твердження не відповідають дійсності.

РТПіТ постійно намагався і вишукував можливості для збільшення потоку товарів до своїх торгівельних портів та збільшення перевезення своїми суднами. Товариство постійно намагалось знищити і викупити малі приватні підприємства, які теж займались морськими та річковими перевезеннями. Тому керівництво РТПіТу звернулось з проханням до Міністерства фінансів почати вишукування та проектування залізниці від Балти до Києва. Керівник РТПіТу, адмірал М.М. Чихачов, неодноразово зустрічався з міністром фінансів М.Х. Рейтерном, з пропозицією за власний кошт розпочати будівництво Києво-Балтської залізниці. Але позитивного рішення адмірал М.М. Чихачов не отримав. Він лише отримав дозвіл на будівництво і продовження Одеської залізниці до ст. Жмеринка, а також займався перебудовою та викупом залізниці до Волочиська, тобто до державного кордону з Австрією. Згодом адмірал М.М. Чихачов отримав ліцензію і дозвіл на будівництво залізничної лінії від Тирасполя до пристані на річці Прут і продовжити її будівництво до міста Ясси (в Румунії) з виходом до кордону. Було створено додаткові умови для збільшення товарообігу. Тому на засіданні акціонерів РТПіТу було прийнято рішення про зміну назви товариства. Воно стало називатися: «Російське товариство пароплавства і торгівлі та Одеська залізниця». Товариство одразу прийняло рішення про закупівлю в Німеччині окремих типів вагонів та будівництво нових вагонів на Головних Одеських механічних майстернях [6]. Для більш досконалого та безпечного пересування залізницею було прийнято рішення про розробку та будівництво стрілочних переводів та сигнальних пристроїв на заводі Гульє-Бланшарда в м. Одесі [7].

У 1873 р. керівництво «Російського товариства пароплавства і торгівлі та Одеської залізниці» було ініціатором входження до пайщиків, які фінансували будівництво залізниці від ст. Козятин до ст. Граєве де вічизняні залізниці з'єдналися з пруськими залізницями. Ці дії виконували роль першого кроку на збільшення товарообігу між Російською імперією та Прусією, Румунією, Австро-Угорською імперією. Також ця компанія виконувала роль з'єднувального механізму між портами на Чорному та Азовському морях з Балтійськими портами Данциг та Кенігсберг. Тому адмірал М.М. Чихачов наголошував на тому, що Одеська залізниця виконує роль з'єднання та збільшення вантажних і пасажирських перевезень для річкового та морського флоту. Збільшення

перевезення вантажів у 1872-1873 рр. зросло на 20 %, а в 1874 р. керівництво РТПіТу планувало збільшити свої показники ще на 15% .

З 1870 р. гостро постало питання забезпечення залізниць та усього морського, річкового торговельного флоту висококваліфікованими кадрами. Тому керівництвом РТПіТ було прийнято рішення про будівництво за власний кошт приватних технічних училищ. Першим в Україні почало працювати Харківське технічне училище, до якого приймали осіб віком від 13 до 19 років. Училище готувало 100 спеціалістів для служби тяги та ремонту шляхів сполучення.

З будівництвом Києво-Одеської залізниці (1870-1871 р.) подібні технічні училища було відкрито у Києві, Одесі. Програма навчання передбачала підготовку кваліфікованих робітників різних технічних спеціальностей для обслуговування залізниці [8].

У 1873 р. на ст. Ольвіопіль Одеської залізниці в Херсонській губернії було відкрите залізничне училище для підготовки майстрів залізничної колії та майстрів механіків [9]. З 1874 р. на його базі почало працювати технічне залізничне училище, випускники якого після трирічного теоретичного курсу повинні були два роки працювати на залізниці й лише тоді отримували свідоцтво про освіту [10].

В училищах навчались діти з різних соціальних верств і груп. Так у 1877 р. у Харківському, Одеському й Ольвіопільському технічних залізничних училищах 238 учнів за соціальним станом поділялися: 103 – із дворян, духовенства й купців; із міщан – 97 учнів; із селян – 14; із колишніх солдат – 8; 16 учнів – діти іноземців [11]. Як нововведення була запропонована нова філософія діяльності Головних залізничних майстерень в Одесі, яка зумовила нові, специфічні форми організації наукової діяльності, визначені науковими завданнями, географічним, кліматичним становищем, мінливими суспільними умовами та новими досягненнями науки і техніки, започаткування дослідних лабораторій і т.д.

Фінансування цих досліджень здійснювалось за рахунок РТПіТу. Дана організація також замовляла дослідження на різні теми розбудови інфраструктури Одеської залізниці. Тематика і науковий рівень повідомлень та доповідей були надзвичайно різноманітні, що визначалося широким спектром технічних питань, які досліджувалися.

Директором РОПіТ у той час був М.М. Чихачев. На початку 1870-х років князь О. Барятинський у своєму рекомендаційному листі просив М.М. Чихачева «дати хід по службі» молодому і майже не відомому на той час С.Ю.Вітте, який розпочав свою службу на Одеській залізниці. Але перед тим, як Одеська залізниця збанкрутувала, товариство РТПіТ все ж профінансувало деякі цікаві науково-дослідні проекти, зокрема, на Одеській залізниці поступово удосконалювалися засоби сигналізації і зв'язку. У 1876 р. був встановлений та уведений в дію телеграфний зв'язок за лінії Одеса-Овідіополь. У кінці 80-х років ХІХ ст., завдяки роботам вітчизняних винахідників П.М. Голубицького і Є.І. Гвоздева став застосовуватися телефонний спосіб регулювання руху поїздів на Одеській залізниці. З цього моменту процес використання жезлової системи втратив свої позиції в питанні регулювання руху поїздів. Напівавтоматичне блокування було введене також завдяки фінансуванню РТПіТом робіт на

окремих двоколієних лініях Одеської залізниці. Також вперше на Одеській залізниці була підтримана ідея застосування теплової обробки шпал: вона була уведена у 1867 р. відомим інженером-залізничником К.П. Поленовим. У своїй праці «Курс лекцій: верхнее строение пути», автор пише: «Шпали є основним видом підрейкових підстав і служать для сприйняття тиску від рейок і передачі його на баластний шар. Крім того, шпали призначені також для кріплення до них рейок і забезпечення постійності ширини колії. Окрім шпал, до підрейкових підстав відносяться мостові і перевідні бруси, окремі опори у вигляді напівшпал, а також суцільні опори у вигляді плит і рам. Шпали мають бути міцними, пружними, дешевими і мати достатній опір навантаження на них [12].

Вигідніше всього використовувати матеріалом для шпал деревину, хоча в країнах Західної Європи був запроваджений новий метод будівництва шпал – це залізобетон, метал. Для Російської імперії, з її безмежними лісами, найдешевший метод виробництва шпал, це деревина. Близько 90% усіх шпал на залізницях світу складають дерев'яні, просочені масляними антисептиками. Перевагою цих шпал є легкість, пружність, простота виготовлення, зручність кріплення рейок, високий опір струмам рейкових ланцюгів. Недоліком дерев'яних шпал є порівняно недовгий термін служби (15-18 років) і значна витрата ділової деревини.

Для виготовлення дерев'яних шпал зазвичай використовується сосна, ялина, ялиця, модрина, рідше кедр, бук, береза. Дерев'яні шпали виготовляють двох видів: обрізні, обпиляні з чотирьох сторін, і мають обпиляні поверхні тільки згори і знизу. Це дозволяє використати для виготовлення шпал колоди різних діаметрів. Шпали були трьох типів. Тип I призначений для головних шляхів магістральних залізниць, тип II – для станційних і під'їзних шляхів і тип III – для шляхів промислових підприємств. Стандартна довжина дерев'яних шпал 2750 мм, а для особливо вантажонапружених ділянок за замовленням МШС виготовляють шпали завдовжки 2850 мм. До 1870 р. шпали виготовляли довжиною 2700 мм. Про це свідчить монографія «Одесская железная дорога и ее государственное значение», яка побачила світ у 1887 році [13].

Але на жаль потужна світова економічна криза періоду 1875-1878 рр. завдала значної шкоди процесам виробництва гірничо-металургійної промисловості та сільського господарства, що негативно вплинуло на обсяг перевезень на Одеській залізниці. А це значно скоротило її прибутковість.

Під час зародження світової кризи в Російській імперії РТПіТ був змушений значно скоротити науково-дослідні фінансування різних проектів, пов'язаних з розгалуженням Одеської залізниці. А також були зірвані контракти на закупівлю та оновлення рухомого складу, будівництво нових гілок транспортної інфраструктури. Власне з цього часу відбувався процес банкрутства Одеської залізниці. В періоді 1879-1880 рр. керівництво РТПіТу було змушене розпочати перемовини з питання продажу Одеської залізниці Товариству Південно-Західних залізниць. З цього моменту розпочалася нова епоха в питанні становлення та розвитку Одеської залізниці у складі товариства Південно-Західних залізниць, яка тривала до 1934-1935 рр. XX століття. У цей час Одеська залізниця стала окремим підрозділом транспортної галузі СРСР.

Література

1. Самодин С. А. Влияние железных дорог на развитие сельского хозяйства, промышленность и торговлю /С. А. Самодин. – Санкт-Петербург, 1879.
2. Цитович П. Учебник торгового права: Вып.1 /П. Цитович. – Киев- СПб.: Изд-ние Н.Я. Оглоблин, 1891- 316 с.
3. О разрешении М. Щеглову произвести изыскания для железной дороги от Одессы до Колосовки. 1860 // Державний архів Одеської області. – Ф.3. – Оп. 240. – Од. зб. 139.
4. Пономаренко Р.О. Розвиток залізничного транспорту Півдня та Сходу України в другій половині XIX – на початку XX століть. - К., 2007. – 21 с. – (Автореф. дисс. канд. іст. наук).
5. Мурга В.А. Главное общество Российских железных дорог /В.А. Мурга. – Томск, 1998. -27 с. (Автореф. дис. канд. ист. наук).
6. Очерк сети русских железных дорог, их устройства, содержания и деятельности по 1892 год. – Санкт-Петербург, 1896. – 587 с.
7. Шатилов В. Вопрос южных окраин: Железная дорога Юга России / В. Шатилов. – Одеса, 1866. – 40 с.
8. Журавлев С.В. Формирование кадров и национализация частных железных дорог в СССР / С.В. Журавлев // Исторические записки.- 1970.- Т. 87. – С. 1-79.
9. Савушкин В.П. Формирование технических кадров на железных дорогах СССР / В.П. Савушкин // Сборник научных работ Самарского педагогического университета – 1993. № 4. – 181 с.
10. Горов П. Технические училища Юга России / П. Горов. - Ростов-на-Дону. 1929. – 246 с.
11. РОПиТ и Одесский морской порт // Морской флот. - 1993.- № 4.
12. Поленов К.П. Курс лекций: верхнее строение пути / К.П. Поленов. – Санкт-Петербург, 1898. – С. 171-174.
13. Одесская железная дорога и ее государственное значение. – Санкт-Петербург, 1887. – 24 с.

Антонюк Т.С. История выкупа у государства Одесской железной дороги Российским обществом пароходства и торговли (70-80-е годы XIX ст.)

В статье освещается вопрос выкупа в государства Одесской железной дороги Русским обществом пароходства и торговли

Ключевые слова: Одесская железная дорога, железнодорожный транспорт, Российская империя, техника, наука

Antonyk T.S. History of redemption of the Odesa railway by Russian society of steamship line and trade from the government (70-80th of XIX century)

The question of redemption of the Odesa railway Russian society of steamship line and trade is discussed in the paper

Keywords: the Odesa railway, railway transport, Russian Empire, technique, science