

ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ І.І. МЕЧНИКОВА

Факультет історії та філософії

Кафедра історії України та спеціальних історичних дисциплін

## Кваліфікаційна робота

На здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

на тему: «**Місто Одеса як центр пасажирського транспорту (XIX-  
початок XX ст.)**»

«**The city of Odessa as a center of public transport (XIX - early XX century)**»

Виконав: здобувач денної форми навчання

Спеціальності 032 Історія та археологія

Освітня програма Історія та археологія

Рибко Євген Анатолійович

Керівник д.і.н., проф. Хмарський В. М. \_\_\_\_\_

Рецензент д.і.н., проф. Дьомін. О. Б. \_\_\_\_\_

Рекомендовано до захисту:

Протокол засідання кафедри

№\_\_ від \_\_\_\_\_ 2023 р.

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Бачинська О. А.

Захищено на засіданні ЕК №

протокол №\_\_ від\_\_ 2023 р.

Оцінка \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Голова ЕК

\_\_\_\_\_ Сминтина О. В.

**Одеса-2023**

## Зміст

<b>Вступ</b> .....	3
<b>Розділ 1. Огляд джерельної та історіографічної бази</b> .....	7
<b>1.1</b> Джерельна база дослідження.....	7
<b>1.2</b> Особливості висвітлення теми в історіографії.....	11
<b>Розділ 2. Передумови появи та розбудова системи пасажирського транспорту в ХІХ ст.</b> .....	16
<b>2.1</b> Соціально-економічні передумови зародження системи пасажирських перевезень. Епоха візників (перші десятиліття ХІХ ст. – 1870-ті рр.) .....	16
<b>2.2</b> Кінно-залізні та парові дороги. Укладання, умови та основні положення контракту 1879 року.....	19
<b>2.3</b> Створення мережі кінно-залізних та парових доріг в Одесі (1879 – 1892).....	26
<b>2.4</b> Додатковий договір 1892 р. та подальший розвиток мережі.....	29
<b>Розділ 3. Пасажирський транспорт Одеси на початку ХХ ст. Електрифікація системи кінно-залізних та парових доріг</b> .....	41
<b>3.1</b> Дискусії із приводу шляхів модернізації мережі.....	42
<b>3.2</b> Зміни в системі, передбачені договором про електрифікацію мережі 1908 року.....	53
<b>3.3</b> Створення мережі електричного трамваю в Одесі.....	58
<b>Висновки</b> .....	65
<b>Список джерел та літератури</b> .....	69
<b>Додатки</b> .....	72

## Вступ

Зародження системи регулярних громадських перевезень в Одесі розпочинається ще в першій половині 19 століття з діяльності візників та гужового транспорту, які десятиліттями домінували у сфері перевезень, сполучаючи Одеський порт із «зерновими» губерніями. Проте єдиний комплекс міського пасажирського транспорту починає своє формування вже на межі 1870-их-1880-их років.

Кінець XIX століття був часом промислового перевороту у Російській імперії та швидкого зростання міст як за площею, так і за чисельністю населення. Виникала гостра необхідність масових регулярних перевезень на великі відстані. Проте візники вже не могли справитись зі зростанням об'єму перевезень. З'явилася потреба у негайному реформуванні, пошуку нових підходів. Разом з тим, кінно-залізні дороги коштували дуже дорого, через брак спеціалістів в Імперії та необхідність імпорту технології та компетенцій з Європи, що обумовлювало появу цього виду транспорту тільки у найбільш важливих центрах країни.

Наявність системи кінно-залізних доріг та парового (пізніше електричного трамваю) засвідчувала високий статус міста, його економічну могутність та міжнародні зв'язки. Одеса, що на той час з 330 тис. мешканців була четвертим містом за населенням Російської імперії (після Санкт-Петербургу, Москви та Варшави) та найбільшим на українських землях, входила до цього списку стратегічних центрів [28].

Перші проекти та пропозиції щодо організації будівництва та облаштування кінно-залізних доріг почали надходити до Міської думи ще на початку 1870-их років, проте їх було відхилено. Початок будівництва інфраструктури для доріг та надходження рухомого складу відбувалося на зламі 1879-1880 рр. завдяки

укладанню контракту та співробітництву з Анонімним бельгійським товариством.

За відносно невеликий проміжок часу (приблизно 20 років) було збудовано 21 лінію кінно-залізної дороги, інфраструктуру для цих ліній (депо, рейки і т.д.), доставлено спеціальні вагони. Наприкінці 1890-их років почалися роздуми щодо електрифікації ліній, яка мала забезпечити значне зростання можливостей перевезення пасажирів та, як наслідок цього, прибутку мережі. І це цілком природньо, бо значно зростала пасажиромісткість самих вагонів. Однак і на цей раз дискусії в Міській думі розтягнулися більше ніж на десятиліття, і перші електрифіковані лінії з'явилися у місті лише 1910 року (до відкриття Промислово-господарської виставки, що проходила в Одесі).

Протягом тривалого часу історією міського пасажирського транспорту в Одесі (та й у країні загалом) не займалися, через суто утилітарне ставлення до нього. Станом на початок 2020-их років проблема розвитку громадського пасажирського транспорту в нашому місті загалом, та рейкового зокрема досліджена слабо. Вважаю це значною помилкою, адже аналізуючи особливості розвитку, інфраструктури та географії пасажирського транспорту можна скласти об'ємну картину значної кількості економічних, соціальних та культурних процесів, що відбувались у нашому регіоні.

Необхідність заповнення білих плям фактично обумовлює суспільну та наукову актуальність роботи. З іншого боку, дослідження цієї проблеми має практичну актуальність, так як надає матеріал для комплексного аналізу витоків транспортних проблем Одеси та пошуку шляхів їх вирішення.

Головною метою цієї праці вважаю дослідження передумов виникнення системи регулярних перевезень в місті візниками (перша половина ХІХ ст. – 1870-ті) та першого й найменш відомого періоду розвитку пасажирського транспорту Одеси, що його умовно можна окреслити першою половиною 1870-их років (початком обговорення проектів системи громадського транспорту) –

другою половиною 1910-их років (різким погіршенням, пізніше повним припиненням праці міського трамваю та конки внаслідок буремних подій Світової та Громадянської війн). Територіальні межі дослідження визначаються географією пасажирських перевезень візниками, а пізніше системами кінно-залізничного, парового та електричного трамваю і, зазвичай (але не завжди), співпадають із адміністративними межами Одеси.

Таким чином основними завданнями роботи є:

1. Проаналізувати стан існуючої джерельної та історіографічної бази із теми наукового дослідження.
2. Встановити основні етапи створення та розвитку Одеської мережі кінно-залізничних та парових доріг в останній третині XIX ст.
3. Визначити головні причини та розгортання електрифікації мережі доріг в Одесі на початку XX ст.
4. Дослідити роль Бельгійського акціонерного товариства у процесах розвитку громадського транспорту в місті.

Об'єктом наукового дослідження є система пасажирського транспорту в місті; предметом – дослідження передумов, історії становлення та розвитку кінно-залізничних, парових та електричних ліній у перший період існування мережі.

Під час виконання роботи використовувалися як загальнонаукові (логічний, аналізу), так і спеціально-історичні (історико-порівняльний, статистичний, історико-системний та проблемно-хронологічний) й спеціальні джерелознавчі (евристичний, порівняльний) методи дослідження.

Евристичний метод використано під час пошукової роботи в бібліотечних установах. Для аналізу виявлених історичних джерел та літератури застосовано метод аналізу та синтезу. Застосування статистичного та історико-порівняльного методів допомогло під час розгляду особливостей розвитку

мережі кінно-залізних і парових доріг наприкінці XIX ст. та системи електричного трамваю на початку XX ст.

В останні роки ситуація змінюється на краще і інтерес до історії власного пасажирського транспорту з'являється не тільки в простих громадян, але й в фахових спеціалістів, а також журналістів та краєзнавців. При комунальних підприємствах по всій Україні відкривають музеї електротранспорту (існує такий і в Одесі, на базі колишнього електродепо на Олексіївській площі), популяризуючи його у населення.

Цьому також сприяє і створення спеціальних сторінок у соціальних мережах та на інших сучасних медіаплатформах. Наприклад, Одеський музей електротранспорту залучає увагу до своєї тематики завдяки постійним постам, що присвячені певним датам/подіям з історії транспортної мережі нашого міста, а також організовують безкоштовні екскурсії вихідного дня на постійній основі, на яких можна побачити не тільки дорослих людей, фахівців із транспортної проблематики чи аматорів трамваю/тролейбусу а й підростаюче покоління.

І це дає надію на те, що інтерес до пасажирського транспорту із часом тільки зростатиме, а сьогоднішні діти будуть відноситися до історії транспорту не тільки з утилітарних позицій, як це робилося раніше, а набагато ширше, розуміючи, що це також невід'ємна складова історії нашого міста і країни в цілому.

## Розділ 1. Огляд джерельної та історіографічної бази

В першому розділі проведено аналіз існуючих із проблематики дослідження джерел та історіографічних праць, відповідно визначені певні групи джерел та літератури, вказано на основні та додаткові матеріали, позначено їхню цінність та значущість для написання даного наукового дослідження, а також описано головні переваги та вади джерел, проаналізовано причини цього.

### 1.1 Джерельна база дослідження

Основою джерельної бази дослідження стали юридичні документи: контракти [11], додаткові договори [2] що їх уклали між собою з одного боку чиновники міської влади, а з іншого – представники іноземних товариств. Ці документи дозволяють точно відтворити порядок та умови створення системи кінно-залізних та парових перевезень в місті; висвітлюють зобов'язання, що їх брали на себе обидві сторони, а також особливості юридичного становища бельгійців – концесійне право терміном на 55 років.

З їх допомогою отримуємо можливість відтворити систему пасажирського транспорту як вона була задумана міськими чиновниками та бельгійцями наприкінці 1870-их, та простежити яким чином ці проекти були реалізовані протягом наступних 15 років. Поправки та видозміни у додатковому договорі від 4 травня 1892 року [2] дають нам картину того, що вийшло найкраще, а в яких сферах вкрай необхідно була корекція умов. Пункти 21 та 22 про виключне та переважне право Товариства на облаштування доріг в місті відповідно до локації ліній в межах Зовнішнього бульвару та поза ними стануть приводом багаторічних дискусії та засобом до економічної війни між бельгійцями та містом, яка, на наше щастя, вчасно була зупинена, хоча ціле десятиліття все ж було втрачено.

Не менш цінними виявляються внутрішні статuti [13] та фінансово-економічні звіти [14] Товариства, що дають змогу ще детальніше

проаналізувати правовий та фінансовий аспекти функціонування мережі доріг, основні показники прибутковості. При роботі з цими документами основною проблемою є переклад їх (оригінальні документи написані французькою мовою) та постійне переведення фінансових результатів, що подаються в бельгійських франках на російські царські рублі. Не дивлячись на це статuti та фінансово-економічні звіти дають нам вкрай важливу інформацію, за допомогою якої ми можемо віднайти внутрішню мотивацію позиції бельгійців, яку ті зайняли під час десятиліття перемовин із містом стосовно електрифікації мережі.

Окремо слід зазначити дуже цінний статистичний матеріал, що подано в праці «Историческо-статистический опыт о торговых и промышленных силах Одессы» написаній видатним істориком, «Геродота Новоросійського краю», як його часто називали - А. Скальковським [12]. Завдяки його прискіпливій роботі, в якій детально перелічено все – від кількості торгівельних сімейств, що займалися зовнішньою економічною діяльністю в першій половині XIX ст, до кількості людей, зайнятих в системі перевезень, а також перелік тогочасної транспортної інфраструктури. Ця робота дозволяє нам зрозуміти витoki та передумови виникнення пасажирського транспорту в місті – системи перевезень візниками, яка була нерозривно пов'язана із вантажним перевезенням зерна та інших товарів до Одеського порту.

Протокол засідань міської думи [1], що висвітлює палке обговорення порядку електрифікації транспортної мережі, яке розгорнулося у липні-серпні 1907 року, дає можливість не тільки ознайомитися із основними позиціями, які існували на той час у міських урядовців по цьому питанню, але й дозволяє частково реконструювати положення договору 1908 року про електрифікацію мережі, головні лінії та напрямки, якими пізніше підуть трамвайні маршрути, що становлять основу транспортної системи міста дотепер.

Більше того, з цього протоколу ми дізнаємося про доповідь №116 Трамвайної комісії на чолі із гласним Новіковим з питань реорганізації концесії, укладання нового договору на облаштування та електрифікацію ліній конки. Більше того, з діалогів, що відбувалися в стінах думи протягом 11 засідань ми дізнаємося про загальне фінансово-економічне становище Одеси, основні проблеми, з якими зістикалася міська влада на той період часу та безліч підрахунків, які дозволяють нам створити уяву по прибутковості ліній конки, парового та електричного трамваю в цілому, реконструювати скільки коштував проїзд і т.д.

Додатково за допомогою протоколу ми довідаємося про складний стан взаємовідносин та про в цілому негативне реноме Бельгійського товариства як в можновладців та високопосадовців міста Одеси, так і в звичайних містян після майже 30 років взаємної співпраці в рамках концесії. Також ми довідаємося про такі звичні для нас проблеми, що не полишають нас і 100 років по тому – вагони конки вважають незручними, тісними, брудними та внаслідок цього навіть небезпечними для життя. В протоколі засідань ми зустрічаємо сподівання депутатів 100-річної давнини, що електричний трамвай стане «панацеєю» не тільки від усіх транспортних проблем міста, але й допоможе покращенню соціально-економічного становище містян Одеси а також політичної стабільності в місті. Нажаль, як ми знаємо ретроспективно, найбільші лихоліття були ще попереду.

Окрему групу становлять видання міської періодичної преси 1880-1910-их років, насамперед «Одеській вісник» [4], [7], [9]; «Одеський листок» [10]. У статтях цих видань ми знаходимо свідoctва про будівництво й відкриття нових ліній, передбачених контрактами. З цих документів також довідаємося про реакцію та сприйняття міською громадою цих новин. А також отримуємо об'єктивні оцінки якості виконаних робіт як Міською думою, так і Бельгійським товариством від безпосередніх користувачів лініями конки,

парового, а пізніше електричного трамваю. Що характерно, як і сьогодні, далеко не завжди ці оцінки збігалися зі звітами міських чиновників.

Досить часто початкові плани, що відображені у проектах і контрактах не співпадають із кінцевою реалізацією ліній як за часом, так навіть чисто географічно (часто-густо лінії змінювали свій маршрут на один-два квартали з багатьох причин для раціоналізації облаштування мережі). Про це свідчать публікації списків, що містять повний перелік ліній конки або електричного трамваю (в залежності від року видання) у путівниках по Одесі, таких як «Одесса и ея окрестности» В. Коханського [3], «Иллюстрированный практический путеводитель по Одессе» Г. Москвича [6], та «Одесса-курорт», довідник 1915 року [8]. Ці путівники є вкрай інформативними для дослідження і взагалі цікавими ще й тому, що забезпечені значною кількістю ілюстративних матеріалів, схем та планів, що допомагають створити цілісну картину із транспортною ситуацією, та не тільки.

Вкрай інформативним та корисним виявляється електронний портал «Одесса на колесах» [15], присвячена тематиці громадського транспорту міста. Створена протягом останніх десятиліть аматорами з міста та поза його межами ресурс надає можливість прослідити історію майже кожного вагона, який коли-небудь їздив вулицями Одеси, і навіть більше, існує спеціальний розділ, де позначені бельгійські вагони, що не потрапили до нашого міста внаслідок подій Першої світової та Громадянської воєн. На ресурсі також можна знайти безліч карт, схем ліній громадського транспорту для кожного періоду історії пасажирського транспорту в Одесі в цілому, та кінця XIX століття зокрема, або ж фотографії (із їх датуванням, щоправда, приблизним) та деталізовані технічні характеристики рухомого складу мережі.

## 1.2 Особливості висвітлення теми в історіографії

Історіографічна база виявляється біднішою, на що впливало, як вже зазначалося, утилітарне ставлення до громадського транспорту загалом. В першій період розгортання та облаштування мережі кінно-залізних, парових пізніше електричних ліній трамваю не знаходимо жодних загальних робіт із тематики дослідження, що пояснюється, як вже зазначено вище, суто практичним ставленням.

Перш за все слід позначити узагальнюючі праці з історії міста Одеси: найбільш ґрунтовною та інформативною серед них була і лишається до сьогоднішнього дня «Історія Одеси: історико-краєзнавчі нариси» [22], що була створена на початку ХХІ століття (2002 рік) численним колективом одеських науковців за редакцією видатного українського історика та археолога Володимира Никифоровича Станко. Ця праця є унікальною як за обсягом розглянутих тем (від найдавніших часів до сучасності, тобто до початку 2000-их років), так і за деталізацією. Видання розділено на 10 розділів, що детально зображують соціальний, політичний, економічний та культурний розвиток території сучасної Одеси в різні історичні епохи.

В контексті проблематики даного дослідження особливо цінними виявляються розділи із 2 по 5 (включно), створені істориками-науковцями (Дьомін О.Б., Хмарський В.М., Гребцова І.С., Ващенко В.П., Першина З.В., Самойлов Ф.О., Скрипник М.О). Завдяки розділам 2-3 вдається реконструювати головні причини та особливості бурхливого соціально-економічного розвитку міста Одеси в першій половині 19 століття, визначити передумови появи в місті розвинутої системи пасажирського транспорту (візників на першому етапі). Отримуємо можливість оцінити вплив права порто-франко на стрімке зростання чисельності населення та подальшу появу в місті системи транспорту.

Розділи 4 та 5 фокусуються на другій половині XIX та початку XX століття відповідно, надаючи змогу змалювати особливості створення єдиної транспортної системи кінно-залізних та парових доріг, а пізніше й електричного трамваю в умовах постійно змінюючихся економічних та, що характерно особливо для початку XX століття, політичних обставин.

Серед головних переваг роботи можна назвати великий список джерел та літератури, який дозволив продовжити науковий пошук та дізнатися нову інформацію із проблематики дослідження. Проте слід зазначити, що «Історія Одеси..», що з одного боку дозволяє зрозуміти історичний контекст та передумови подій, пов'язаних зі створенням пасажирської системи транспорту в Одесі, приділяє замало уваги саме транспортній проблематиці, що й не дивно, враховуючи узагальнюючий характер праці. Отож, для детального дослідження розвитку транспорту звертаємося до іншої літератури.

Протягом XX століття в різних виданнях (як спеціалізованих так і загальних) виходили історичні есе – нариси, присвячені історії трамвайної мережі у місті.

Часто-густо вони були присвячені черговому ювілею трамвайної мережі. При цьому головним недоліком було те, що історію пасажирського транспорту вели із 1910 року. В кращому разі в них досить оглядово торкалися періоду до 1910 року. (конка та паровий трамвай). Про період візників годі й казати. Це праці С. Любарського та М. Бінова [24], С. Золотухіна [20], В. Гридїна [19], М. Гаркаві[18] та Р. Белінського [17]. Разом з тим слід відмітити, з одного боку, вкрай характерне для радянської доби явище «приписок» того, що було зроблено вже в радянський час, а з іншого – очорніння дореволюційного періоду, концентрація на вадах та недоліках домовленостей із бельгійцями та їхньої подальшої реалізації.

В наш час, із початком XXI століття ситуація кардинально змінюється. Все активніше розробляються теми, пов'язані із регіональною історією, історією окремих міст, районів, і навіть установ. Дуже інформативною працею,

присвяченою історії одеського трамваю, із оглядом кінно-парового періоду мережі є «Вековой маршрут Одесского трамвая» Дмитра Полуніна [26], що вийшла в світ 2003 року. Д. Полунін протягом багатьох років очолював трамвайне підприємство, тому знав добре не тільки історію мережі, а й технічний бік справи. Праця позбавлена головних недоліків «ювілейних» есе часів Радянського Союзу, проте і цей автор цілком оглядово торкається доелектричної доби пасажирської системи в нашому місті. Не дивлячись на це, ми можемо її вважати першим узагальненням з даної проблеми.

Найповнішою та найбільш інформативною монографією із трамвайної тематики на сьогоднішній день є книга міжнародного колективу авторів «Електротранспорт України: Енциклопедичний путівник» [31].

Ця робота створена Сергієм Тарховим – видатним науковцем, що видав близько 500 статей у довідковій, енциклопедичній та науково-популярній літературі. Він є автором та співавтором 12 книг та підручників з тематики міського пасажирського транспорту, переважно на території колишнього СРСР та Румунії. Серед українських міст в його доробку знаходимо Львів та Чернівці.

Другий співавтор – Кость Козлов, киянин, автор книги «Київський тролейбус», кількох десятків наукових та довідкових статей із транспортної проблематики.

Також слід відмітити Ааре Оландера, естонського економіста, що із кінця 1970-тих років розробляв проблематику громадського транспорту Таллінна та інших естонських міст, а в наш час розширив географію своїх досліджень на увесь колишній СРСР.

В цій фундаментальній роботі, що вийшла друком 2010 року автори аналізують стан електротранспорту України на початку XXI століття, його головні проблеми, а також дають інформативну історичну довідку по мережі у кожному місті. Існує і розділ, присвячений Одесі, який не зупиняється 1910

роком, і достатньо непогано (як для такої широкої монографії) висвітлює період становлення конки та парових трамваїв.

Дуже цінним це видання виявляється і завдяки численним технічним роз'ясненням, зображенням вагонів та цілою низкою карт, схем мережі маршрутів на різних історичних етапах. Серед головного недоліку, як це не дивно, слід зазначити надзвичайно широке коло інтересів авторів.

Достатньо інформативними виявляються й інші праці Сергія Тархова, а саме – ювілейна стаття «Одесському трамваю – 75 лет» [30], що видана у фаховому журналі «Ленінградські магістралі» в 1985 році, і, на відміну від більшості аналогічних статей, присвячених знаковим датам одеського пасажирського транспорту в радянський період, позбавлена типових вад більшості видань того періоду – приписок. Автор цілком реалістично змальовує історію розвитку електричного трамваю в Одесі, не применшуючи досягнень Бельгійського товариства, та не перебільшуючи звершень радянського часу.

Тематику взаємовідносин Бельгійського товариства та міської громади, особливості економічних відносин цих двох контрагентів протягом 1880-их – 1910-их років С. Тархов розвиває у іншій статті – «Бельгийцы в Одессе», що була видана вже після розпаду СРСР 1992 року в тих самих «Ленінградських магістралях» [29]. З цієї статті довідаємося про плани розбудови ліній згідно контракту 1879 року да додаткового договору 1892 року, а також про фактичну реалізацію цих проектів. Серед головного недоліку цієї статті слід зазначити недостатнє та однобоке висвітлення проблеми модернізації кінно-залізних доріг та переведення її на електричну тягу. Висвітлюючи позицію Бельгійського товариства, С. Тархов приділяє замало уваги позиції міської влади, та мотивації затягування перемовин стосовно електрифікації, що мала місце у 1900-их роках з боку депутатів та міських чиновників відповідальних за транспортну сферу.

Нажаль досі не існує жодної монографії присвяченої окремо системі пасажирського транспорту в нашому місті під час її становлення. Однак, можна використовувати окремі розділи праць із ширшого кола наукових проблем. Прикладом може бути дисертація Коновалова О. Л. [23], що вийшла в світ 2011 року у Дніпропетровському університеті ім. Олесея Гончара.

Автор досліджує залізничну та трамвайну мережу на Півдні України наприкінці XIX ст. (Херсонська та Таврійська губ). Та показує безпосередній зв'язок транспортних систем та соціально-економічного розвитку таких міст як Одеса, Миколаїв та Херсон. Особливий інтерес представляє підрозділ 3.3., до в описовій формі надається інформація щодо розбудови трамвайних систем в Одесі, Миколаєві, Херсоні, Сімферополі та Севастополі, а також у Єлисаветграді (сучасне місто Дніпро). Автор викладає матеріал в хронологічній послідовності, та дозволяє порівняти ситуацію в цих містах. Завдяки цьому можемо побачити кращі (Одеса, Севастополь, Миколаїв) та гірші (Херсон) шляхи розвитку транспортної мережі та їх причини.

Окремо вважаю необхідним сказати про роботу Я. Майстрового «История Одессы в названиях улиц: топонимический справочник» [25]. Цей довідник дозволяє реконструювати історію змін назв вулиць нашого міста протягом більш ніж 200 років. За допомогою цієї книги було підготовлено окремий перелік, з назвами основних вулиць, якими проходили кінно-залізні дороги наприкінці 19 століття та їх сьгоднішніми відповідниками. Автор окрім цього надає етимологію назви кожної вулиці, таким чином ця праця містить значний масив довідкової краєзнавчої інформації, що може стати в нагоді при написанні наукових робіт, і не тільки.

## **Розділ 2. Передумови появи та розбудова системи пасажирського транспорту в ХІХ ст.**

Ми можемо із упевненістю говорити, що Одеса в ХІХ столітті – унікальне місто. Як для Російської імперії в цілому, так і для українських земель зокрема. На думку деяких дослідників жодне європейське місто ХІХ століття за темпами свого розвитку не могло конкурувати із Одесою. Її економічне значення неможливо переоцінити, а швидкість зростання населення залишалася вражаючою більшу частину століття, не зважаючи на епідемії та війни (чума 1812 року, Кримська війна 1853-1856 рр).

### **2.1 Соціально-економічні передумови зародження системи пасажирських перевезень. Епоха візників (перші десятиліття ХІХ ст. – 1870-ті рр.)**

1808 року в Одесі проживало 12.5 тис. мешканців, в рік відміни кріпаччини (1861 р.) – 115 тис. осіб [22], а під час проведення першого загальноімперського перепису населення у 1897 році – вже 403 тис. осіб. Забезпечити такі безпрецедентні темпи зростання однією лише народжуваністю було б неможливо. Зрозуміло, що мова йде про активне засвоєння південного регіону новими мігрантами-поселенцями з усіх куточків імперії та із-за кордону. Це були сміливі та ініціативні люди, що долали сотні, а іноді й тисячі кілометрів в пошуках кращої долі.

Основа економічної могутності Одеси, а отже й привабливості для нових поселенців на перших порах полягала у вигідному географічному розташуванні, яке дозволило стати «торгівельними воротами» імперії на півдні. Напочатку квітня 1817 року спеціальний царський маніфест сповістив про надання місту права порто-франко (вільний порт). Таким чином Одеса отримувала можливість безмитного ввозу продукції та товарів з-за кордону, їхнього збереження та реалізації без сплати податків в спеціально визначеній зоні. Право порто-франко починало діяти фактично із серпня 1819 року.

Для забезпечення функціонування спеціального правового режиму в місті створювалися лінії ровів та застав разом із митними будками. Протягом існування порто-франко в Одесі його межа тричі змінювалась. Із самого початку в зону порто-франко потрапило не тільки саме місто, але й деякі території навколо нього. Проте дуже швидко стало зрозуміло, що запобігати контрабанді при митній лінії, що розтягнулася від Сухого до Куяльницького лиману (близько 23.5 км) майже неможливо. Разом із тим вона вимагала значних фінансових відшкодувань на утримання спеціальних постів (т.з. застав), тому в травні 1823 року територію дії порто-франко було суттєво скорочено. Нова кордонна лінія пролягала центральною частиною Одеси (сучасна вул. Старопортофранківська). На початку ХХ століття цю межу будуть також називати Зовнішнім бульваром. Але лінія 1823 року залишала зовні значні території, що вже відносилися до Одеси, хоча й вважалися передмістям.

Достатньо швидко стало зрозумілим, що такий штучний розподіл території гальмував розвиток міста, тому 1826 року межу порто-франко було змінено вдруге. Кордони спеціального режиму відсунули до району Другої Застави, першої станції Чорноморської дороги, далі вона розділяла Малий та Середній Фонтан, закінчуючись на березі моря. В зону порто-франко потрапили також Дальні та Ближні млини [22].

Режим порто-франко допомагав активному залученню капіталу (в тому числі й з-за кордону) до міста, що призводило до збільшення чисельності купецького стану в ньому та укріпленню міжнародних ділових зв'язків. Станом на середину ХІХ століття через Одесу вивозилося до 80% зерна серед портів чорноморсько-азовського регіону, у свою чергу доля в загальноімперському експорті пшениці складала близько 54% [22]. Це, в свою чергу, сприяло збільшенню обсягів промисловості та швидкому зростанню, як вже зазначалося, кількості населення.

Активний розвиток зовнішньої та внутрішньої торгівлі, будівництва та промисловості в місті, стрімке зростання попиту на різноманітні групи товарів – все це вимагало значного об'єму транспортних потужностей, які б здійснювали вантажні перевезення до Одеси та із неї. Забезпечувалися ці транспортні потужності за допомогою гужового транспорту, яким відбувалося доставлення як експортних, так і імпорتنих товарів по Херсонській губернії та далеко за її межами.

Згідно інформації, яку наводить видатний історик XIX ст, «Геродот Новоросійського краю» - А.О. Скальковський – в середині століття (на межі 1830-40-их років) до 75 відсотків хліба привозилось до Одеси гужовим транспортом, переважно чумаками на возах [12]. Всього за різними підрахунками в системі перевезень хліба було задіяно до 100 тис. людей. Саме так почне зароджуватись й система пасажирських перевезень містом.

1857 року внутрішніми перевезеннями займалися близько 1200 сімейств, що мешкали в Одесі та її передмістях. Вантажним транспортуванням товарів містом займалися державні та поміщицькі селяни, інколи колоністи із навколишніх районів. Із часом відбувалося зростання саме внутрішніх перевезень, а разом із тим їхня спеціалізація. Можна виділити три групи: перші на звичайних возах перевозили вулицями міста зерно, борошно, бакалійні товари, друга група – біндюки/біндюжники, які на спеціально посилених для цього підводах транспортували важкі вантажі. Характерною особливістю їхнього транспорту була відсутність бортів, яка дозволяла значно підвищити швидкість завантаження та розвантаження (відносно традиційної чумацької мажі). Виокремилася й третя група – у другій половині 1850-их років налічувалося близько 400 екіпажів, що займалися виключно пасажирським перевезенням вулицями міста.

Поступово на ринку перевезень в цілому, та пасажирських перевезень зокрема закріпилися великі підприємці та акціонерні компанії. Прикладами

таких великих гравців можна назвати підприємця Сіренко, що організовував сполучення диліжансами між Одесою та Миколаєвом й Херсоном, серед акціонерних товариств – компанію «Надія» та «Товариство початкової установи» [22].

Збільшення обсягів перевезення, зростання кількості екіпажів вимагало створення в місті спеціальної матеріально-технічної бази, в тому числі й майстерень із виготовлення та ремонту карет. Відомо, що 1859 року в місті функціонувала щонайменше одна велика «каретна фабрика», що протягом одного року створила 16 міських та дорожніх карет, колясок й дροжок [22]. Разом із тим створювалась спеціальна інфраструктура для візників, що підвищувала ефективність роботи системи – швидко зростала чисельність заїжджих дворів. В період між 1828 та 1857 роками вона збільшилася із 32 до 74. Також в місті існувало більше 100 чайних та трактирів, що обслуговували візників.

Проте стрімкий розвиток міста, його швидкий зріст як за чисельністю населення, так і за площею створював ситуацію, при якій одні лише візники вже не могли справитися зі зростанням пасажиропотоку. Отже йшла мова про необхідність пошуку нових варіантів вирішення проблеми.

## **2.2 Кінно-залізні та парові дороги. Укладання, умови та основні положення контракту 1879 року.**

Перші пропозиції щодо спорудження міської кінної залізниці Одеса отримала 1872 року від британських компаній із Лондона та Дубліна, проте міська управа відхилила їх. Наступного, 1873 року радник О. Чижевич запропонував проект внутрішньої міської мережі кінних залізниць для перевезення вантажів. 23 листопада 1875 року він уклав із містом контракт, але, не зібравши потрібних коштів, мусив передати права на концесію П. Бонне, власникові систем конок у Бельгії. Час йшов, і Одеса продовжувала збільшуватись, отже на межі 1870-их – 1880-их років укладання реальних контрактів на створення кінно-залізних доріг

ставало не просто реальним, а життєво необхідним для подальшого розвитку міста.

27 серпня 1879 року Одеська міська управа в особі міського голови, дійсного статського радника Григорія Григоровича Маразлі та членів управи: Осипа Чижевича, Миколая Велькоборського, Віктора Красільнікова та купця другої гільдії Рафаїла Харі підписала угоду із французьким громадянином Петром Бонне щодо влаштування та експлуатації кінно-залізних доріг в Одесі [11].

Контрактом передбачалося, що для перевезення вантажів та пасажирів між різними пунктами міста та прилягаючих до нього місцевостей П. Бонне зобов'язувався облаштувати кінно-залізні дороги та забезпечити їх рухомим складом і всім необхідним для подальшої експлуатації згідно проекту та технічних умов, затверджених Міською думою власним коштом, при цьому він мав право організувати спеціальне товариство. Загальна протяжність ліній (як міських так і приміських) мала складати 50 верст (близько 53 км) [11].

П. Бонне був зобов'язаний утримувати рейки та дороги, по яких лінії будуть прокладені у належному стані, окремо зазначалося, що рейки мають бути влаштованими таким чином, щоб верхня їх частина не була вищою за рівень мостової, обов'язковим також було облаштування спеціальної системи водовідведення із рейок.

Для безпечного перевезення пасажирів передбачалося забезпечення кожного вагону кінно-залізних доріг спеціальним обладнанням: сигнальними ліхтарями, дзвінком, гальмами і т.д. Зазначалося, що міська управа може розширювати перелік необхідного обладнання вагонів у зв'язку із подальшим розвитком технологій та зміни стандартів безпеки громадських перевезень.

Усі кінцеві зупинки, а також важливі проміжні мали бути облаштованими спеціальними павільйонами, збудованими із заліза або каменю та бути застрахованими від пожежі коштом П. Бонне.

Згідно до контракту визначалися лінії майбутніх маршрутів, після початку їхнього будівництва будь-які зміни вносилися лише за згодою сторін. Контракт визначав наступні лінії для будівництва [2]:

1879 року:

1. Степова (станція Товарна) – Прохорівська – пров. Прохорівський – Тираспольська – пл. Тираспольська, далі два відгалуження:
  - Ніжинська – Торгова – Херсонська
  - Поштова – Рішельєвська – Рибна.

1880 року:

1. уз. Нарішкінський – Московська – Хаджибейський лиман
2. уз. Нарішкінський – Софіївська – Торгова/Херсонська
3. Торгова/Ніжинська – Старопортофранківська – Тираспольська
4. Успенська/Тираспольська – Ремеслена – Єврейська (Карантинна балка)
5. Лінії вздовж Приморської та гілки портових молів.
6. пр. Олександрівський (від Дерibasівської до Успенської)

1881 року:

1. Поштова (від Рішельєвської до Канатної)
2. Єлисаветинська/Торгова – пров. Казарменій – Гаванна – Ланжеронівська/Єкатерининська .

3. М'ясоєдівська/Прохорівська – Шпитальна – Рибна
4. Рибна (від Старопортофранківської до Канатної)
5. Градоначальницька/Старопортофранківська – Майстрова – Колонтаївська/Тираспольська.

Окремо передбачалося облаштування лінії на Ланжерон. З кінця 1881 року мали початися роботи з будівництва ліній на Малий, Середній та Великий Фонтан, які мали доходити до обривів узбережжя та бути завершеними до початку літнього сезону (травень 1882 року).

Саме облаштування доріг, усі роботи із прокладання рейкового шляху мали виконуватися відповідно до утверджених нормативів. Монтаж рейок необхідно було організувати таким чином, щоб не заважати дорожньому руху вулицями міста, не допустити ушкоджень ліній міських комунікацій (водогін, газогін, каналізація). У випадку пошкодження під час монтажу дороги, або її інфраструктури (бордюрів, тротуарів та мостової частини, ліхтарів) підприємець зобов'язувався своїм у шестиденний термін виправити усі ушкодження власним коштом.

Попередньо передбачалося створити детальні проекти, креслення та описи доріг, які у трьох екземплярах надавались для затвердження до Одеської міської управи у місячний (для доріг, що мали бути збудованими 1879 року) та тримісячний (лінії 1880-1881 року та в майбутньому) терміни. Ці проекти включали в себе: креслення роз'їздів, стрілок та хрестовин, детальні плани рейок та проведення рейкового шляху мостами; креслення перетинів рейкових шляхів із залізницями, плани усіх додаткових будівель та інженерних споруд. Окремо надавались креслення пасажирських та товарних вагонів і паровозів [11].

Зі свого боку, міська управа обіцяла сприяти забезпеченню безмитного увезення з-за кордону вагонів конки, рейок та чавунних частин технічного обладнання, поворотних кругів, кріплень для підйомних кранів тощо. Для цього П. Бонне мав надати перелік усього обладнання, яке необхідно імпортувати.

По завершенню будівництва кожної лінії мала створюватись спеціальна комісія, яка складалася б із чиновників міської управи та Міністерства шляхів сполучення, якій доручалося проводити експертну оцінку готовності новозбудованої лінії до введення в експлуатацію, також безпечності та надійності руху на ній.

Стосовно організації руху на системі кінно-залізних доріг: контрактом чітко регламентувалося, що трамвайні потяги мають складатися не більше як з одного вагону (в межах Зовнішнього бульвару). На так званих приміських лініях, тобто до дач на Фонтані, щороку під час «сезону» (із 15 квітня до 15 жовтня) мало курсувати не менше 5 потягів за день. У випадку необхідності кількість рейсів збільшувалася або зменшувалася, але обов'язково за узгодженням із міською управою.

Так як кінно-залізні дороги мали перевозити не тільки пасажирів, а й вантажі з порту до залізниці, визначалося необхідним зарезервувати щонайменше 100 товарних вагонів на випадок різкого та непередбачуваного збільшення товарного обороту в місті.

Ціна за пасажирські перевезення залежала від класу вагону, що здійснював перевезення (за аналогією із залізницею) та напряму маршруту згідно контракту 1879 року [11]:

	Вагони I класу	Вагони II класу
Міські лінії	10 коп.	5 коп.
Приміські лінії	Не більше 30 коп.	Не більше 15 коп.

Для вантажних перевезень зерна передбачався граничний тариф: не більше 1.5 коп/пуд, а для інших видів товарів діяли загальні тарифи, передбачені на Одеській паровій залізниці.

Тарифи мали встановлюватися П. Бонне заздалегідь, і у випадку зміни ситуації на ринку, підвищення собівартості перевезень передбачалося й оновлення тарифів, однак оголосити про їх зміну необхідно було завчасно: інформація обов'язково мала бути опублікованою у місцевій пресі не менше як за місяць до планового підвищення тарифу. А сам перегляд собівартості перевезень передбачався кожні п'ять років. Окремо зазначалося, що співробітники поліції мали право безоплатного проїзду у тому випадку, коли вони користувалися мережею для виконання службових обов'язків.

Задля забезпечення сумлінного виконання умов контракту під час будівництва ліній П. Бонне зобов'язувався внести заставу у розмірі 25 000 руб. Якщо ж підприємець зривав терміни виконання робіт з облаштування мережі, то за кожний місяць прострочки він мав заплатити 1 000 руб. У випадку порушення терміну виконання робіт більше ніж на півроку він втрачав права на концесію.

Починаючи з третього року від відкриття першої лінії (1881-1882 рр.) власник мав вносити до міської казни 1 000 руб. Сріблом. Це мало продовжуватись до накопичення разом із щорічними відсотковим відшкодуванням капіталу у розмірі 100 000 руб. По завершенню терміну концесії, і у випадку належного стану функціонування мережі цей капітал повертався Бонне. Окрім того, після 25 років концесії (починаючи із 1905 р.) підприємець мав сплачувати міській управі 1 %, а після 30 років (1910 р.) – 2% з річного валового доходу мережі.

Загальні строк дії концесії визначався 55 роками починаючи із 1 січня 1880 року (тобто до 1.01.1935). Після цього уся мережа кінно-залізних доріг мала бути безоплатно передана місту. При цьому П. Бонне отримував виключне право на облаштування ліній в межах Зовнішнього бульвару м. Одеси. За межами бульвару він мав переважне право. У випадку, якщо він відмовився б взяти на себе облаштування ліній за межами бульвару на запропонованих містом умовах – Міське громадське управління отримувало можливість замовити іншого підрядника для створення та облаштування маршрутів.

За п'ять років до завершення терміну концесії (1930 рік) мала бути створена спеціальна комісія, яка б провела загальну інвентаризацію усього майна підприємства, визначила б його доходність, та стежила за тим, щоб протягом останніх років дії концесійного права підприємство підтримувалось у належному стані.

Також, через 15 років після початку терміну дії концесії (1895 рік) місто отримувало право викупу мережі кінно-залізних та парових доріг. Сума викупу визначалася б на основі чистого доходу підприємства за останні 5 років.

Контрактом передбачалися різні обставини. У випадку, коли б П. Бонне став би не в змозі керувати концесією, або ж захотів передати права на цю концесію іншій особі або товариству – він мав на це право, за умови отримання попередньої згоди від міської влади.

11 квітня 1880 року, фактично користуючись саме цим положенням, попередньо (7.04.1880) отримавши на це згоду міської управи, в будівлі нотаріальної контори Л. А. Рінцького, що знаходилася на Дерибасівській, 9 П. Бонне передасть свої права на концесію відомому французькому банкірові Едуарду Отле [2]. А для здійснення безпосереднього керівництва роботами з облаштування ліній було призначено його представника – Еміля Камб'є. В наступні декілька років він докладе чималих зусиль для реалізації умов контракту та організації підприємства.

### 2.3 Створення мережі кінно-залізних та парових доріг в Одесі (1879 – 1892)

Перші лінії конки було відкрито вже 8-го липня 1880 року – це була Ланжеронівська лінія. Маршрут починався на розі Рішельєвської та Поштової вулиць, проходив Поштовою та Канатною вулицями, Сабанським провулком, Олександрівським парком до арки Ланжерону. 26 липня того ж року було відкрито рух на Рішельєвській лінії, яка проходила від Тюремної площі Рішельєвською, Ланжеронівською, Гаванною вулицями, Малим провулком і Єлизаветинською вулицею до будівлі Новоросійського університету. Протягом літа цю лінію було подовжено двома гілками до міської лікарні а через Херсонський сквер униз до початку Пересипу (так званий Московський переїзд через портову залізничну гілку), а напередодні Нового року, 31 грудня було здано в експлуатацію лінію до Великого вокзалу (сучасна станція Одеса-Товарна), що проходила Поштовою вулицею до Тираспольської площі, Тираспольською, Прохорівською та Степовою вулицями до товарної станції на Молдаванці. Вже в перший рік функціонування мережа ліній перевезла більше 1.5 млн пасажирів [29].

1881 року було відкрито лінії конки на Малий Фонтан через Французький бульвар (30 червня), Великою Арнаутською і Калантаївською вулицями до Старокінної площі, що на півночі Молдаванки (2 липня), Середній Фонтан (12 липня) та до порту через Карантинний узвіз (17 серпня). Наступного року Фонтанську лінію було продовжено до Великого Фонтану (28 квітня), відкрито лінію конки головною вулицею Пересипу – Московською (26 липня), яка певний час була ізольованою від основної мережі Московським переїздом. Також було прокладено рейки Ніжинською та Торговою до Нового ринку (30 грудня). 19 травня 1883 року було прокладено рейки Софіївською вулицею та на Хаджибейський лиман.

Лінії в центрі одразу будувалися двоколійними, а на околицях – одноколійними з роз'їздами. У літній сезон вагони на дачних і курортних

напрямаках були переповнені. Аби якось розвантажити їх і прискорити рух, того ж року було вирішено використовувати тут парову тягу.

Таким чином, першою лінією з паровою тягою стала Фонтанська. 23 липня 1881 року до Середнього Фонтану пройшов перший потяг у складі локомотива й трьох відкритих вагонів. Надалі потяги парового трамваю на цій лінії склалися з 5-6 вагонів і перевозили з міста до дач велику кількість пасажирів. Перші 12 паровозів надійшли з Німеччини, с заводу Крауса. Зупинки на цій лінії називалися станціями, номери на них зростали в напрямку від центру міста. Усього на лінії було 16 станцій, щодня здійснювалося 24 рейси. Кінцева станція в центрі знаходилася на Куликовому полі, поруч із Залізничним вокзалом.

Отже, станом на 1892 рік в місті функціонували 9 маршрутів [3]:

- Лінія «Рішельєвсько-Херсонська», що починалася від будівлі Олександрівського відділу та завершувалася на розі Херсонської та Ямської, двоколійна.
- Великовокзальна лінія, що починалася від станції товариства південно-західних залізниць «Одеса-Товарна» і закінчувалася на Приморській вулиці. (Одеса-Товарна – Єврейська – Приморська), двоколійна.
- Лінія «Старокінна площа – Юнкерське училище, одноколійна.
- Лінія «Градоначальницька – Ніжинська», одноколійна з роз'їздами.
- Московська лінія, від дамби залізниці на Пересипу та йшла до міської скотобійні, одноколійна з роз'їздами.
- Хаджибейська лінія, від рогу Торгової/Єлисаветинської до узбережжя лиману, одноколійна з роз'їздами.
- Лінія на Малий Фонтан, від рогу Великої Арнаутської/Рішельєвської до узвозу біля Університетської дачі, одноколійна з роз'їздами.

- Ланжеронівська лінія, що починалася на розі Поштової/Рішельєвської та закінчувалася дачами Бельвю на Ланжероні, одноколійна з роз'їздами.
- Лінія на Великий Фонтан, єдина парова на той час, одноколійна з роз'їздами.

Динаміка зростання кількості перевезених пасажирів на першому етапі [2]:

Рік	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892
Кількість пасажирів, млн осіб	5.8	7.8	8.8	8.8	8.8	9.9	9.5	10.3	10.4	9.7	10.1	10.3

Таким чином, на початку 1890-их років відбувалася стагнація у сфері перевезень пасажирів. Це пояснюється тим, що з 9 існуючих на той час ліній лише 2 були двоколійними. З метою прискорення подальшого будівництва та розвитку системи кінно-залізних та парових доріг 1892 року було укладено договір, що вніс значні зміни до початкового контракту та сприяв розширенню мережі та збільшенню доходів підприємства.

Також, додатковим договором 1892 року відбувалося владання певних юридичних аспектів, а також проблемних моментів, із якими на практиці зіштовхнулися як міські чиновники, так і представники Бельгійського акціонерного товариства за попередні 12 років, що пройшли після підписання першого контракту. І хоча він так і не став універсальним вирішенням усіх проблем, проте може дійсно вважатися важливим етапом на шляху розвитку фінансово-економічних та юридичних відносин між міською владою Одеси та чиновниками Бельгійського товариства.

## **2.4 Додатковий договір 1892 р. та подальший розвиток мережі пасажирського транспорту.**

4 травня 1892 року Одесою було укладено новий договір, що значно доповнював та дещо змінював початкові умови контракту 1879 року. Від Одеської міської управи контракт підписали: міський голова – Валеріан Миколайович Лігін, та члени управи: Костянтин Мінчіакі, Миколай Велькоборський, Віктор Докс та почесні громадяни міста – Рафаїл Львович Харі й Олександр Миколайович Новіков, з іншого боку – підданий Бельгії Еміль Камб'є.

За умовами договору, місто узгоджувало передачу концесійних прав на подальше облаштування кінно-залізних та парових доріг від паризького банкіра Едуарда Отле до бельгійського акціонерного товариства, яке було звільнено від зобов'язань добудувати незавершені лінії, передбачені контрактом 1879 року. Замість цього визначалася нова широкомасштабна програма модернізації та розвитку мережі. Передбачалося наступне [2]:

- Будівництво нової «Дальницько-Стовпової» лінії, яка мала пройти від рогу Степової/Прохорівської до елеваторів. Лінія мала бути одноколісною з роз'їздами. Одночасно визначалася необхідність облаштування переїздів в місцях перетину із залізничними шляхами.
- Створення лінії «Слобінка-Романівка», яка мала бути облаштована від вже існуючої ділянки на розі Ніжинської/Дворянської і далі за наступним напрямком: Градоначальницька – пров. Скотський – Слобінка – пл. Церковна – Різдяна – психлікарня. Через те, що лінія проходила приватним сектором на Акціонерне товариство накладалися зобов'язання із викупу землі в приватних господарів власним коштом. У свою чергу Лінія «Градоначальницька – Ніжинська» подовжувалась до рогу Градоначальницької/Косвенної, і далі мала бути з'єднана із маршрутом «Старокінна площа – юнкерське училище». При цьому ділянка від

Градоначальницької до Торгової по вул. Старопортофранківська демонтувалася.

- Влаштування лінії до Нового кладовища, що починалася від воріт Старого кладовища на вулиці Преображенської, і далі в напрямку: будинок інвалідів – чумна гора – тюрма. Лінія передбачалася одноколіійною з роз'їздами.
- Організація «Малоросійської» лінії, що проходила по вул. Малоросійській від воріт Старого кладовища до станції «Одеса-Товарна». Маршрут також передбачався у одноколіійному варіанті. Одночасно передбачалося створення лінії «Мала – Одеса», що також йшла від воріт Старого кладовища до станції Південно-західної залізниці – «Одеса-Мала» Малоросійською та Сирітською вулицями. Лінія мала спільні рейки із «Малоросійською», також передбачалася одноколіійною.
- Прокладання рейок для лінії «Преображенська» йшло від рогу вулиці із Софіївською до Привозної площі, проходячи вздовж маршруту біля будинків нічного притулку, дитячої столової, та депо кінно-залізних доріг на Сінній площі. Лінія передбачалася двоколіійною. Задля її будівництва бельгійці мали розширити власним коштом вул. Преображенську на два аршини в кожен бік (загалом на 2,8 м) а також перемостити вулицю із використанням особливих гранітних плиток.
- Подовження лінії «Малий Фонтан – Аркадія», що мала йти тепер за наступним маршрутом: від вже існуючої ділянки Малофонтанської лінії біля дачі Маразлі – вздовж узбережжя – між дачами Вагнера та Гагаріна до Аркадії. Лінія частково проходила землею приватних власників та передбачалася в одноколіійному виконанні.
- Зміни в «Московській» лінії, яку на півночі передбачалося подовжити до Зернового ринку, а з іншого боку поєднати із лінією по Нарішкінському

узвозу. Передбачалося облаштування переїздів через лінії залізниці біля міських скотобен та дамби в районі Пересипу.

- Лінія до Хаджибейського лиману змінювалася: ділянка від Єлисаветинської до Софіївської по вул. Торговій демонтувалася, а лінії по Софіївській подовжувалась до Преображенської, де влаштовувалась спеціальна третя колія. Одночасно із тим, лінію переводили на парову тягу на ділянці від Нарішкінського узвозу і далі в напрямку лиману.
- Лінія «Торгова-Привозна площа», що йшла за напрямком: Торгова – Ніжинська – Преображенська, та мала бути двоколійною на всьому протязі.
- Передбачалося подовження «Рішельєвсько-Херсонської» лінії від будинку Олександрівської дільниці Рішельєвською до пасажирського вокзалу «Одеса-Головна». Мала бути двоколійною. Рух лінією мав узгоджуватися із прибуттям пасажирських потягів до вокзалу.
- Зміна «Ланжеронівської» лінії. Тепер вона мала починатися від рогу Поштової/Преображенської. Ділянки по вулиці Поштовій між Рішельєвською та Канатною і далі через Олександрівський парк демонтувалися. Нова траса: Поштова – Рішельєвська – Єврейська – Канатна – Успенська і далі до дачі Ланжерона. Нові ділянки лінії будувалися одноколійними з роз'їздами.
- Подовження та модернізація лінії «Великий Фонтан» – від вже існуючої на той час ділянки парового трамваю в напрямку дачі Ковалевського. Лінія передбачалася кінною та одноколійною із роз'їздами. Разом з тим, створювалася ще одна колія на ділянці між дачами Гартенштейна та Вагнера, та створювався додатковий роз'їзд на Середньому Фонтані.

Загалом передбачалося розширення маршрутної мережі кінно-залізних доріг із 9 ліній ( 8 кінних, 1 парова) до 19 ліній (17 кінних, 2 парові).

Окрім значного розширення та модернізації мережі договір вносив багато доповнень до регулювання самого процесу будівництва і облаштування доріг. Це стало наслідком практичного досвіду 12-річної роботи концесії.

Так, уточнювалися правила облаштування переїздів в місцях перетину кінно-залізних та парових доріг із залізничними шляхами. Через значне розширення мережі таких точок перетину з'являлося багато. Бельгійці мали діяти згідно рекомендацій міської управи та Південно-західної залізниці. Усі експлуатаційні витрати вони брали на себе.

Підлягали уточненню питання порядку розширення вулиць, із якими вперше зіткнулися при виконанні робіт по вул. Преображенській. Усі витрати також брало на себе Акціонерне товариство.

Вносилися певні зміни до порядку руху на маршрутах. На кожній зупинці тепер передбачалися спеціальні стовпи із інформацією щодо маршруту. Усі павільйони та зупиночні комплекси мають бути облаштовані лавками для сидіння. На Фонтанській лінії організовувалося не більше 14 проміжних зупинок, при цьому на двох кінцевих та одній проміжній зупинках мали організовуватися т.з. «вокзали» - опалювані павільйони на зимовий час. Також передбачалося облаштування кінцевих зупинок лінії телефоном [2].

Уточнювалися правила щодо рухомого складу. Так, пасажирські вагони мали бути двох видів: закриті для холодної пори року та поганої погоди та відкриті та поїздок влітку та за сприятливих погодних умов.

Додатково уточнювався алгоритм та терміни надання креслень та технічної документації міській управі. Окрім загально плану та напрямку ліній, продольних та поперечних профілів необхідними визнавалися креслення роз'їздів, стрілок, хрестовин, детальні креслення рейок та проведення рейкового шляху через мости; креслення усіх штучних споруд. Міська управа

має 4-тижневий термін для детального вивчення та затвердження усієї технічної документації, що їй надається.

Наголошувалося, що Акціонерне товариство зобов'язане підтримувати усі рейкові шляхи, рухомий склад, будівлі та інженерні споруди кінно-залізних та парових доріг в належному стані. Також до зони відповідальності відносили мостову, тротуари та узбіччя доріг, якими прокладаються лінії. Питання чистки ліній від сміття, пилу та, в зимовий час, снігу також мали вирішувати бельгійці. При цьому під час очищення рейкових шляхів від грязі, пилу або сміття заборонялося переносити їх на тротуари чи узбіччя.

Також Товариство зобов'язувалося утримувати достатню кількість службовців та сторожів для організації безпечного руху лініями кінно-залізних і парових доріг. Міська управа видавала спеціальну інструкцію, затверджену думою, яка була обов'язковою для виконання службовцями Товариства, а також визначала уніформу для працівників.

Договором визначалися зміни до принципу утворення тарифів пасажирських та вантажних перевезень. Замість старого порядку оплати поїздки відповідно до класу перевезення вводився більш раціональний принцип оплати відповідно до довжини маршруту а також його популярності, поїздки лініями із малим пасажиропотоком коштували дорожче. Також вводився абонемент (проїзний квиток) на лініях до Малого та Великого Фонтанів, Хаджибейського лиману та до дачі Ланжерона.

Бельгійське товариство мало право впливати на ціноутворення, проте підвищувати тариф можна було лише в певних межах, за узгодженням із міською управою і для всіх категорій пасажирів одночасно [2].

Про підвищення ціни Товариство мало попередити в місцевих газетах щонайменше за місяць. Зберігалося право поліцейських та митних працівників користуватися мережею безкоштовно, окрім них таке право додатково

отримували: діти до 3 років, що не займали окремого місця. Студенти та учні місцевих гімназій, ліцеїв за умови, що вони носять форму мали право на знижку при користуванні лініями на Малий та Великий Фонтан а також Хаджибейською лінією.

Окремо встановлювався графік руху лініями кінно-залізних та парових доріг. Відносно контракту 1879 року він значно уточнювався: визначався початок та закінчення щоденного руху лініями в місті, та окремо – для приміських ліній. Розклад руху мав бути розміщений на усіх зупинках мережі, а про будь-які зміни у розкладі Товариство мало попереджати завчасно (не менше ніж за 3 доби) у місцевих газетах.

Змінювався і порядок виплати дивідендів – Бельгійське акціонерне товариство зобов'язувалось виплачувати по 1% від валового доходу від перевезень пасажирів на всіх лініях протягом п'яти років, починаючи із 1900 року. При цьому оплата мала проводитися двічі на рік: до 15 січня та 15 липня. Після 1905 року плата збільшувалася до 2%.

Збільшувалась і сума застави: вдвічі до 200 000 руб. Таким чином бельгійці мали щорічно сплачувати додатково по 1000 руб. до 1894 року, а далі – по 2000 руб. до накопичення означеної суми [2]. Також Товариство щорічно зобов'язувалася проводити інвентаризацію усього майна та надавати звіт до міської управи.

Бельгійці зобов'язувались постійно мати уповноваженого представника в Одесі, до якого можна було б звертатися із вимогами або судовими позовами по всіх справах підприємства кінно-залізних та парових доріг як уряду й міській управі, так і приватним особам. Про призначення такого представника Бельгійське товариство мало своєчасно повідомляти міську управу. У випадку відсутності повноваженого представника Товариства більше ніж 2 тижні із дня підписання договору накладався штраф у розмірі 100 руб. за кожен день порушення терміну.

Стосовно штрафних санкцій за зрив термінів облаштування і запуску ліній, передбачалося наступне: за кожний місяць прострочки Товариство мало сплатити 1000 руб. Після 6 місяців щомісячні платежі подвоюються до 2000 руб. Якщо ж зрив термінів перевищить 12 місяців то міська управа отримувала право самостійно виконати роботи коштом Товариства зі стягненням 10% неустойки.

Якщо Товариство порушувало б умови експлуатації доріг, припинило чи обмежило рух однією з зазначених ліній без узгодження із міською управою, то за кожен день воно мало б сплачувати 100 руб неустойки, а після п'ятого дня – по 200 руб щодня. Якщо ж порушення продовжувались більше 1 місяця – місто отримувало право позбавити концесії Товариства і взяти керівництво лініями в свої руки.

Відбувалося відтермінування на 10 років набуття викупного права містом (до 1 січня 1905 року). При цьому, починаючи із 1 січня 1900 року, міська управа отримувала можливість контролювати усі облікових книг, документації, що стосувалася б фінансових справ підприємства, а також пасажирських білетів.

Згідно до договору усі умови контракту 1879 року, що стосувалися вантажного перевезення лініями кінно-залізних та парових доріг в місті визначалися такими, що втратили силу та необов'язкові для виконання сторонами договору. Окремо оговорювалося, що Товариство мало можливість здійснення вантажного перевезення в місті за тієї умови, що це б не перешкоджало пасажирським перевезенням.

Залишалися незмінними терміни існування концесії – до 1 січня 1935 року, та неодмінне право Товариства передавати концесію іншим юридичним особам, проте за умови надання письмової згоди на те з боку Одеського міського громадського управління.

Товариство досить швидко приступило до виконання умов договору та будівництва й облаштування нових ліній. Першою новозбудованою лінією стала «Дальницька», що вела до Другої Застави – її було відкрито 9 жовтня 1892 року.

У липні 1893 року на парову тягу перевели лінію конки до Хаджибейського лиману. Для неї було отримано вузькоколіїні паровози – трамваї з коломенського заводу. На розі Софіївської та Торгової вулиць побудували тимчасову дерев'яну станцію, звідки потяги у складі 2-3 вагонів відходили вниз Нарішкінським узвозом. На станції поблизу Херсонського узвозу запасний паровоз додавав до цього потяга ще декілька вагонів, і загалом їх ставало 6 (резервний локомотив також правив за допоміжний у разі потреби на підйомі до центру). Далі лінія проходила через сільську місцевість і виходила на берег лиману біля міських купалень. Щодня паровий трамвай здійснював тут вісім рейсів. Разом із лінією до Великого Фонтану система парового трамваю мала загальну довжину 18,9 кілометрів.

З 1893 року на обох лініях парові потяги почали ходити цілий рік ( до цього взимку на Фонтанській лінії ходили вагони конки). Паливом для паровозів були брикети вугільного пилу. У літній сезон Фонтанською лінією ходили одночасно шість потягів, а Хаджибейською – два. Того ж 1893 року парові трамваї перевезли обома лініями 1 168 тис. пасажирів, що становило 10% усіх перевезень Товариства.

Окрім парового трамваю, ще 1868 року було відкрито рух звичайних пасажирських парових потягів новозбудованою залізничною гілкою від одеського порту до грязьового курорту Куяльник [26]. Потяги ходили тут кожні 30-40 хвилин. Лінія починалася від станції Одеса-порт (біля нижнього парапету Потьомкінських сходів), проходила вздовж Приморської вулиць, через Московський переїзд і далі, через пересип та Старий Куяльник, виходила до міських купалень на березі Куяльницького лиману, де знаходилася кінцева

станція – Новий Куяльник. Тут було збудовано спеціальний вокзал. Тривалість поїздки від порту до курорту становила 25 хвилин. Рух улітку тут був інтенсивним: так, 1896 року парові потяги перевезли 430 тис. пасажирів.

Наступною стала Ніжинсько-Градоначальницька лінія відкрита 1 листопада 1893, ще на один місяць пізніше було здано в експлуатацію лінії «Малоросійська» та «Одеса-Мала» (5 грудня 1893 року). А вже 14 липня 1894 року, у розпал курортного сезону було запущено лінію до Аркадії.

Далі розширення відкриття нових ліній відбувалось у наступній послідовності: Водопровідною вулицею повз Чуму (гора-кладовище після епідемії чуми в Одесі 1812 року) до нового міського кладовища (1895 р.). 1896 року було побудовано лінію від 16-ї станції парового трамваю на Великому Фонтані до Дачі Ковалевського та монастиря (нині територія Одеської лаври), тобто до мережі Одеського повіту та селища Люстдорф.

Відповідно до спорудження нових ліній було розширено депо. Наприкінці 1896 року діяли 16 ліній конки та 2 лінії парового трамваю завдовжки 63 кілометри по осі вулиць (83,9 кілометри одиночної колії). У парку було дев'ять паровозів, вісім критих и 45 напіввідкритих вагонів парової тяги; 84 критих та 114 відкритих вагонів конки; шість вагонеток-платформ, 40 причіпних вагонів з імперіалом заводу «Рінгоффер». Діяли п'ять депо: Великий вокзал, Рішельєвське (головне), Лиман (парове), Ботанічне, Куликове Поле (парове).

1896 року кінний трамвай перевіз 12 835 тис. пасажирів, паровий – 1 430 тис. пасажирів [13]. Найбільш завантаженими були лінії: Рішельєвська, Великий вокзал (на Молдаванку), Софіївсько-Московська (на Пересип), Арнаутська, Дальницька (до Другої Застави, ділянку цієї лінії до Першої Застави було збудовано лише у 1909 році), а влітку – Малофонтанська, Аркадійська, парова на Великий Фонтан.

1898 року було відкрито Преображенську лінію. Останню лінію конки – на Криву Балку – збудували вже 1904 року. Після цього протяжність мережі ліній по осі вулиць досягла 79,3 кілометрів [6].

Наприкінці XIX ст. було збудовано три приватні кінні залізниці, які не належали Бельгійському товариству. Лінію завдовжки 3.2 кілометри збудував власним коштом власник грязелікарні на Куяльницькому лимані – Ф. Яхимович. Одноколійна лінія сполучила вокзал станції Новий Куяльник із цією лікарнею і проходила вздовж берега лиману. Два вагони ходили тут узгоджено з прибуттям і відправленням потягів. Рух було відкрито у червні 1888 року, вже наступного, 1889 року трамвай перевіз 21 тис. пасажирів.

У цей самий час граф Л. Грохольський побудував на Ланжероні кінну залізницю для підвезення пасажів до моря.

У листопаді 1898 року між міською управою та власником нової грязелікарні на Хаджибейському лимані В. Філіповичем було підписано контракт на побудову лінії кінної залізниці уздовж берега лиману від кінцевої станції парового трамваю до лікарні. Рух тут відкрився у травні 1899 року, ходили три вагони, що очікували на пасажирів кожного потяга парового трамваю з міста, а потім усі вирушали один за одним у дорогу (адже паровий потяг мав шість вагонів). Лінія проходила насипом уздовж обриву. Вона проіснувала аж до 1917 року, коли її мало викупити місто.

Отже, 1900 року в місті діяла 21 лінія конки та парового трамваю (курсивом відмічено приватні лінії, нумерація умовна) [29]:

1. Олександрівська поліцейська ділянка – Міська лікарня.
2. Великий вокзал – пл. Тираспольська.
3. пл. Тираспольська – Карантин.
4. вул. Софіївська – Бійні (Пересип)
5. Юнкерське училище – вул. Градоначальницька.

6. Юнкерське училище – Малий Фонтан.
7. пл. Тираспольська – Ланжерон.
8. вул. Прохорівська – Друга Застава.
9. Привоз – вул. Торгова.
10. Великий Вокзал – Старе християнське кладовище.
- 11.пл. Олексіївська – Одеса-Мала.
- 12.Малий Фонтан (дача Маразлі) – Аркадія.
- 13.Старе християнське кладовище – Притулок Шувалова.
- 14.пл. Старокінна – Слобідка-Романівка.
- 15.Великий Фонтан – Дача Ковалевського.
- 16.Привоз – вул. Софіївська.
- 17.Херсонський сквер – Хаджибейський лиман (парова).
- 18.Куликове поле – Великий Фонтан, 16 станція (парова).
- 19.Станція Новий Куяльник – Лікарня (Куяльницька лінія Яхимовича).
- 20.Станція парового трамваю – Дача Звонарьова (Хаджибейська лінія Філіповича).
- 21.Ланжерон – Дача Грохольського. (Ланжеронівська лінія Грохольського).

Таким чином, на межі століть система міських перевезень кінно-залізними та паровими дорогами досягла свого розквіту. Проте подальше швидке зростання міста поставило перед власниками концесії та міською владою дуже складне питання, на вирішення якого буде витрачено багато років. Це питання електрифікації мережі.

Безумовно, вагон електричного трамваю може перевезти значно більше пасажирів, ніж вагон конки, чи парові потяги, а отже він значно прибутковіший. Саме тому електрифікація головних ліній Одеси була в пріоритеті в Товариства, проте у міської влади були свої думки на цей рахунок.

По-перше, міська влада, незалежно від її бажання, мала подумати про всіх жителів міста, і тому наполягала на електрифікації усієї мережі, навіть її малоприбуткових ліній. По-друге, наближався час, коли місто мало змогу цілком викупити концесію, і розпоряджатися системою самостійно.

Наступне десятиліття буде витрачено на незліченні та нескінченні перемовини як між містом та Товариством, так і між самими представниками міської влади: депутатами міської думи кількох скликань, фахових спеціалістів із різних міських управ (переважно транспортного-економічного профілю) та широких кіл громадського суспільства Одеси.

### **Розділ 3. Пасажирський транспорт Одеси на початку ХХ ст.**

#### **Електрифікація системи кінно-залізних та парових доріг**

1898 року Бельгійське товариство, яке перед тим увійшло до складу великого бельгійського трамвайного тресту «Взаємна трамвайна компанія», почало клопотатися перед міською думою про електрифікацію найприбутковіших ліній конки за умови подовження концесії ще на 5 років і відмови міста від права викупу мережі, яке місто отримувало починаючи із 1905 року. Влада міста не пішла на такі умови і відмовила товариству на тій підставі, що необхідною є повна електрифікація всієї мережі, й наближається термін викупу конки (1 січня 1905 року).

Як з'ясувалося пізніше, місто не мало необхідних коштів для викупу підприємства. Більше того, воно мало 12.5 млн. крб. боргів і просило в уряді позику ще на 10 млн. крб. Товариство мусило на певний час відмовитися від ідеї електрифікації.

Тим часом у селі Ольгине (Люстдорф) за ініціативою його мешканців було збудовано одноколіїну лінію електричного трамваю завдовжки 3.7 кілометри з колією 1000 мм [15]. Від кінцевої зупинки одеської конки Дача Ковалевського (південна точка Великого Фонтану і межа Одеського градоначальництва) степом до села та його головною вулицею до берега моря, де було споруджено невелике цегляне депо.

Для лінії було придбано два двовісних вагони німецької фірми MAN з 24 сидіннями та 16 стоячими місцями. За допомогою Бельгійського товариства була споруджена підстанція. Відстань від Дачі Ковалевського до с. Ольгине трамвай долав усього за 18-20 хвилин. Регулярний рух перших електричних трамваїв цією лінією розпочався 22 серпня 1907 року. Щодня тут здійснювалося 4-5 рейсів.

### 3.1 Дискусії із приводу шляхів модернізації мережі

Поки точилися суперечки про викуп підприємства і подовження концесії із 1899 року, до міської управи почали надходити пропозиції від різних фірм на предмет організації окремих ліній електричного трамваю. Так, фірма «Сіменс і Гальке» 1899 року пропонувала побудувати лінію електричного трамваю на Ланжерон.

Через три роки американська компанія «Кредітен і Елі» з Нью-Йорка пропонувала свої послуги у спорудженні приміських ліній трамваю, а власники дач просили дозволу на спорудження лінії електричного трамваю від Куликового поля Новоаркадійською дорогою до Аркадії. Пізніше (1902-1903 роки) аналогічні пропозиції надійшли від фірм «Вестінгауз», «АЕГ» з Берліна, від мільйонера Ковалевського та компанії «Вольга». Однак усі пропозиції були фактично проігноровані міською думою, а перемовини провалено. Нерозважливість міської думи та прихована протидія Бельгійського товариства унеможливили всі ці проекти.

1903 року Міська дума створила спеціальну Трамвайну комісію, якій було доручено розробити питання про новий концесійний договір із Бельгійським товариством. Наступного, 1904 року комісія закінчила свою роботу та розробила проект нового концесійного договору, в основі якого була закладена ідея про перевлаштування вже існуючих ліній кінно-залізних та парових доріг на електричну тягу. Цей проект було представлено в Міській думі на розглядання, проте із різних причин зовнішнього (Революція 1905 року) та внутрішнього (економічна криза, політичні суперечки між депутатами Міської думи) характеру його не було затверджено.

У травні 1907 року було скликано нову Трамвайну комісію під керівництвом Якова Олександровича Новікова, якій так само доручили підготувати проект договору із Товариством. Вже за чотири тижні цей проект був підготовлений

комісією Новікова та представлений новій Думі (очолюваній В.Я. Протопоповим).

Саме тому у липні-серпні 1907 року знов відбулася низка засідань Одеської міської думи ( 11 засідань – 9, 11,13,16,18,23,25,27 та 31 липня, а також 1 та 3 серпня) на яких обговорювалися як доповідь Трамвайної комісії Новікова, так і шляхи вирішення проблеми, яких було декілька.

Першим і найбільш очевидним варіантом здавався загальний викуп концесії у Бельгійського товариства. Головною проблемою та недоліком цієї опції була ціна. Бельгійське товариство наполягало на продажу концесії за умовами контракту 1879 р. та додаткового договору 1892 р. Обидва юридичних акти визначали чіткі правила та критерії оцінки підприємства. Відповідно до цих вимог загальна сума різнилася від 8 до 10 млн руб. І це тільки за викуп. А ще необхідно було організувати переобладнання кінно-залізних доріг на електричну тягу, яке за попередніми підрахунками могло обійтися ще в додаткові в 7 – 7.5 млн руб.

Палким прихильником цього варіанту зокрема, та максимально жорсткого ведення перемовин із Бельгійським товариством в цілому був гласний О. Є. Бродський. Його ідея полягала в тому, що місто має або укласти нову угоду із бельгійцями на своїх умовах, або оголосити бельгійцям економічну війну та створювати мережу електричного трамваю й електростанцію власними силами, і поставивши Товариство на межу банкрутства, змусити його продати свої права концесії за безцінок. Висловлювалися думки, що бельгійці наживаються на одеситах, умови співробітництва вкрай не вигідні для Одеси і тому абсолютно прийнятним буде таким шляхом відновити справедливість.

Пропозиції гласного Бродського були дуже привабливими, але вони із самого початку базувалися на цілком нереалістичних вхідних даних. Його опоненти (переважно Я.О. Новіков, М.В. Раковський, О. Г. Бухштаб) зазначали, що Бродський є прекрасним оратором, але не дуже вмілим практиком, це

пояснювалося цілою низкою аргументів, що були наведені протягом кількох засідань Міської думи [1].

По-перше, Бродський вважав, що Бельгійське товариство значно завищує собівартість Одеської мережі кінно-залізних доріг, тому пропонував виходити на перемовини із пропозицією в 5-6 млн руб. за концесію, замість 8 млн руб. Про які говорила комісія Новікова, та 10 млн руб, яких вимагали самі бельгійці. Але це була звичайна демагогія, на чому наголосив Бухштаб.

Адже можна було запропонувати будь-яку ціну, проте в умовах, коли Бельгійське товариство не сприйняло би пропозицію, що пропонувала менше за 10 млн руб, розпочалися б судові позови, що розтягнулися б на кілька років, а місто за цей час не отримало б ані електричного трамваю, ані додаткових статей доходів, що допомогли б змінити позицію Міської думи на сильнішу.

По-друге О. Є. Бродський не визнавав виключного права Товариства на організацію кінно-залізних доріг в межах Зовнішнього бульвару, і тим більше переважного права за його межами. Для підкріплення своїх доводів він посилався на висновки двох юридичних комісій 1890 та 1899 років, які неоднозначно трактували параграф 21 та 22 контракту 1879 р.

Таким чином він пропонував наступне: будівництво електричного трамваю паралельно лініям конки Бельгійського товариства. Це призвело б до того, що люди, обираючи якість та швидкість, будуть користуватися саме міським електричним трамваєм, відповідно доходність Товариства буде знижуватись і вони підуть на поступки та перемовини щодо продажу концесії.

Цей план мав низку недоліків. Як було з'ясовано протягом перших трьох засідань міської думи ( 9, 11 та 13 липня) виключне право Товариства на спорудження та обладнання кінно-залізних, парових або ж електричних ліній в межах Зовнішнього бульвару не підлягає оскарженню. Якщо б місто намагалося б це право перевірити практичним шляхом, то будь-які роботи з

облаштування паралельних ліній будуть моментально заморожені скаргою Товариства в суд. Судові процеси із цього приводу могли також тягнутися роками, а це, в свою чергу, призвело б до значних збитків міської скарбниці без очевидних досягнень. І знов ж таки, Одеса залишалася без системи сучасного пасажирського транспорту, яким на той час був електричний трамвай, на десятиліття ( а можливо, й до завершення концесії Бельгійського товариства в 1935 році).

Гласний С.Ф. Берізкін із цього приводу запропонував заздальгідь звернутися до суду з метою отримання роз'яснень стосовно пунктів 21 та 22 контракту. Але цей варіант, навіть не дивлячись на неспівставно менші витрати теж затримував процес прийняття рішень стосовно електричного трамваю на півроку-рік. Проте і ця позиція була недосконалою. Місто все одно втрачало час, при цьому не отримувало жодних гарантій, що після завершення судових процесів Бельгійське товариство запропонує новий контракт на переобладнання доріг на більш вигідних умовах.

Тоді пропозиція Бродського була видозмінена. Було підраховано, що за межами Зовнішнього бульвару в розпорядженні міста було 56,5 км кінно-залізних доріг (~82%), в той час як в межах – менше ніж 12 км (~18%). Таким чином було запропоновано сконцентруватися на приміських лініях.

Проте і ця пропозиція була розгромлена гласними Новіковим, Бухштабом та Нагорським. Вони довели на практиці, що, по-перше пасажиропотік всіх приміських ліній ледь сягає половини від загального, а по-друге за умовами контракту та додаткового договору місто не має право перетинати лінії Товариства, яке в той час працювало в місті майже 30 років, і за цей час встигло прокласти лінії найбільш вигідними та «ходовими» маршрутами [1].

Було з'ясовано, що місто зможе почати будівництво та облаштування не цілісних ліній, а лише окремих відрізків. Але при цьому виникала ціла низка запитань: яким чином ці окремі відрізки обслуговувати, як туди доставляти

рухомий склад, і головне – чи буде такою системою користуватися достатня кількість містян.

До того ж, чистий прибуток бельгійців в другій половині 1900-их оцінювався в 1 100 тис руб. Таким чином створення паралельних ліній в кращому разі могло «відкусити» 100-200 тис. руб. щорічно і не більше. А цього явно було недостатньо для ведення перемовин із позиції сили. Більше того, саме облаштування таких відрізаних ділянок одна від одною, забезпечення їх електроенергією та рухомим складом, а також місцями для зберігання останнього потребувало близько 3 млн руб. За умови, що в кращому випадку місто могло розраховувати на позики під 10% річних, та згідно з розрахунками попередніх експлуатаційних витрат (450 тис. руб) ці окремі відрізки міського трамваю мали б приносити не менше 750 тис. руб щорічного прибутку, що було абсолютно неможливим.

Правда була в тому, що Одеса переживала не кращі часи свого розвитку: революційні події 1905-1907 років сильно впливали на суспільство та на економічне становище. Після того, як на початку 1900-их в міській казни забрали надходження із портового збору – доходи впали більше ніж на третину [1].

Дефіцит міського бюджету щорічно зростав, і наприкінці 1900-их років складав приблизно 1.5 млн руб. В таких умовах починати економічне протистояння із Товариством можна було лише шляхом взяття позик. Навіть загальні розрахунки, які проводилися гласними міської думи показували, що при позичанні необхідних 16 млн рублів (9 млн. на викуп та 7 млн на електрифікацію) щорічні платежі по відсотках складатимуть не менше 1.6 млн руб, при тому що орієнтовний дохід від підприємства очікувався на рівні 0.9 – 1.1 млн руб. щорічно. Таким чином до 1.5 млн руб. дефіциту додавалося іще 500 – 700 тис. руб [1]. Окрім того для взяття позики необхідно було отримати дозвіл уряду, який за таких умов, цілком очевидно, не дозволив б цього. В

інакшому разі місто ризикувало зіштовхнутися із перспективою залишитися без нормальної системи електричного трамваю на десятиліття.

Приблизно в середині липня 1907 року, коли стала остаточно зрозумілою неможливість викупу концесії в бельгійців та боротьба із ними за кошти міського бюджету, почала перемагати точка зору гласного Новікова, що необхідно укласти нову угоду на основі доповіді Трамвайної комісії № 116 [1].

Ще на початку обговорення доповіді комісії було зазначено, що головними питаннями, які слід вирішити перш за все, є питання щодо монополії та подальшого викупу системи доріг в бельгійського товариства. Зазначалося, що ситуація, яка склалася у фінансовому господарстві міста не дозволяла в найближчому майбутньому викупити систему доріг в Товариства, що за приблизними підрахунками коштувало б міському бюджету за різними оцінками від 8 до 10 млн карбованців. В свою чергу переобладнання та модернізація коштували б не менше 7 – 7,5 млн карбованців додатково.

Разом з тим, будівництво паралельних ліній місцевою владою або іншими підприємцями могло порушити права бельгійців, які ще з часів контракту 1879 року зберігали монопольне становище у будівництві та експлуатації кінно-залізних доріг в Одесі. (пункт 21 контракту 1879 року) [2]. Одноставної думки стосовно цього пункту не мала ані міська влада, ані місцеві юристи та консультанти, що були двічі опитані в 1890 та 1899 роках [1].

Більшість стверджувала, що місто мало право будувати нові лінії в межах Зовнішнього бульвару, проте ніколи цю справу не розглядали у суді, отже у випадку, якщо місто почало б будувати паралельні лінії, позов до суду з боку Бельгійського товариства міг повністю призупинити будівництво, а місто потенційно могло понести збитки ще й заплативши штраф. На цьому, зокрема наголошував голова спеціальної комісії міської управи – Яков Олександрович Новіков.

Очільник Трамвайної комісії зазначав, що питання про виключне право Бельгійського товариства із влаштування ліній кінно-залізних доріг в межах Зовнішнього бульвару впливає не лише із 21, але і з 22 (про порядок влаштування ліній за межами Зовнішнього бульвару) пункту контракту 1879 року, а також із приміток до 2 параграфу (про загальний порядок облаштування ліній) того самого контракту.

Виступаючи на одному із цілої низки засідань, що пройшли влітку 1907 року він звернув увагу гласних та представників суспільства на тому, що жоден суд в тогочасній Російській імперії не виніс би рішення на користь м. Одеси лише через те, що це було б вигідно місту. А базуючись на юридичних нормах та загальній справедливості бельгійці мали всі підстави для того, щоб виграти справу, ще й отримати компенсацію.

Таким чином доводилась абсолютна безперспективність як варіанту викупу мережі, так і економічних змагань із Товариством, на які місто просто не мало коштів. Більшість гласних погодилася із тим, що проводити такі експерименти за рахунок міста – неприпустимо.

З іншого боку, *status quo* при якому Одеса, великий фінансовий центр, фактично торгівельні ворота імперії на півдні з 500 000 населенням залишалася б із кінно-паровою тягою на системі доріг до 1935 року (строку завершення концесії) була вкрай незадовільною. Через значний зріст населення в нових районах Одеси, які активно розвивалися протягом попередніх 30 років вагони конки та парових трамваїв курсували переповненими, ні про який комфорт мова взагалі не йшла.

Зазначалося, що за останні роки місто переживало період прогресуючої стагнації, збільшувалася чисельність безробітних. Було вкрай необхідно надати новий імпульс розвитку, перейти до нової моделі економічного існування, розвивати сферу туризму. Для цього доцільним було б почати із модернізації транспортної системи, електрифікувавши та розширивши її. Отже необхідність

модернізації та перевлаштування доріг визнавалася незаперечною. Потрібно було визначитися з умовами, на яких ця модернізація відбудеться.

Палкі дискусії з цього приводу продовжувалися протягом двох місяців, як вже зазначалося вище (було проведено близько 10 засідань міської Думи). Одним із найбільш дискусійних питань, навколо якого точилися суперечки, тепер стала умова Бельгійського товариства про відмову міста від права викупу мережі в обмін на скорочення терміну дії концесії.

Гласний Бродский обстоював «священне» право викупу підприємства, від якого ні в якому разі не можна відмовлятися, однак більшість не погодилися із ним. Так, гласний Бурхштаб, посилаючись на вже відомий дефіцит бюджету, та роблячи невеликий аналіз ситуації у найближчі роки переконливо доводив – місто ані зараз, ані в майбутньому не буде в змозі викупити концесію. Тому поступитися цим правом задля отримання інших преференцій та дивідендів від бельгійців – і є єдиним правильним рішенням.

Прибічники укладання договору із Товариством постійно наголошували на тому, що в разі відсутності будь-якої домовленості між сторонами місто втратить набагато більше, ніж бельгійські акціонери, які в будь-якому разі будуть отримувати прибутки з кінно-залізних доріг.

Перелам в обговоренні стався лише під час п'ятого засідання Міської думи (18 липня), вищезазначені аргументи прибічників укладання нового договору із бельгійцями були почути гласними Міської думи, отже перейшли до безпосереднього обговорення пунктів майбутнього контракту.

При цьому було запропоновано наступний порядок слухань: на обговорення виносили по одному пункту із договору між містом та Товариством, гласні Міської ради мали розглядати та голосувати «за» чи «проти» кожного конкретного пункту. Рішення приймалися простою більшістю голосів за присутності 27 депутатів (з 60). При цьому по завершенню обговорення усіх

пунктів Міська дума мала б прийняти увесь договір разом, і вже для цього необхідною була присутність 40 депутатів та 2/3 голосів «за».

Виникало запитання, на якому наголошували деякі гласні, що буде в тому разі, якщо під час прийняття якогось конкретного пункту не буде зібрано кворум в 2/3 Думи (40 депутатів), а пізніше виникнуть запитання до прийняття цього рішення, та його буде скасовано вже більшою частиною голосів депутатів. Гласні посилались при цьому на 71 пункт Міського положення (документа, що регулював діяльність міських органів влади). Проте, зважаючи на реальні обставини, товариш міського голови (фактично його помічник та перший заступник) Н. І. Моїсеєв зазначив, що зібрати кворум протягом 7-8 засідань буде майже неможливо, отже необхідно погодитись на вищезазначені умови та відповідально й прискіпливо відноситись до голосування та попереднього прийняття кожного конкретного пункту.

Повідомлялося, що до засідань Міської думи запрошується очільник Бельгійського акціонерного товариства в Одесі – Раймонд Легоде, разом із своїм заступником Фоке, що мав виконувати роль перекладача [1]. Це робилося для того, аби мати можливість за необхідності одразу обговорювати будь-які зміни в контракті із контрагентом. Додатково до засідань запрошувалися міські юристи та інженери, для розуміння технічного боку питання.

Бюрократизм та суперечки проявились вже під час обговорення першого пункту. Група гласних, на чолі із О. Т. Донцовим наполягала на тому, щоб місто анулювало контракт 1879 р. та додатковий договір 1892 р. А нова, третя угода із бельгійцями на їхню думку мала стати єдиним документом, що регулював би їхні відносини із містом. Ця позиція була цілком зрозумілою, адже давала можливість позбавитись усіх незручностей та різночитань попередніх юридичних актів. При такій ситуації міська влада Одеси опинялася у виграшному становищі.

Але Бельгійське товариство і чути не хотіло про ануляцію попередніх договорів, і цілком резонно не йшло на жодні компроміси із цього питання. Основні аргументи були представлені Р. Легоде та юристом й водночас міським гласним – С. Ф. Березкіним.

З'ясувалося, що це питання порушувала ще попередня Трамвайна комісія 1902 року, прийшовши до висновку, що будь-яка відміна попередніх контрактів призведе до втрати бельгійцями дозволу російського уряду вести фінансову діяльність. У такому випадку Бельгійське акціонерне товариство буде змушене знов отримувати дозвільну документацію із Петербургу, а в контексті тогочасних реалій (які мало змінилися за останні сто років) – цей процес, знов ж таки, міг розтягнутися на кілька років.

З іншого боку, у випадку припинення дії контракту 1879 р. та договору 1892 р. саме Бельгійське акціонерне товариство, що вело свою діяльність, мало уставний капітал, – було б змушене припинити своє існування, повернути капітали та вкладення всім акціонерам та, ліквідувавши себе, створити нове Товариство, що було б відповідальне лише за електричний трамвай. І, як вказано вище – отримати новий дозвіл на ведення своєї діяльності. Цілком зрозуміло, що це було неможливо реалізувати ні з юридичної, ні з фінансової, ні з чисто формальної точки зору.

Зіштовхнувшись із таким юридичним парадоксом, місто, в особі гласних Міської думи та представників спеціалізованих комітетів, знайшло компромісну позицію, в результаті – старі договори не ліквідовувались повністю, задля збереження чисто формальної (юридичної) можливості подальшого існування Товариства. Проте всі інші питання в правових відносинах мав визначати вже новий договір.

Наступну претензія, висловлена вже відомим гласним О.Є. Бродським – стосувалася питання колії. Справа в тому, що кінно-залізні дороги в Одесі (і не тільки в ній, в переважній більшості міст тогочасної Російської імперії) мали

вужьку колію (1 метр). Бродський наполягав на тому, що під час будівництва нових ліній для електричного трамваю необхідно обов'язково переходити на широку, т.з. «російську» колію, яка активно використовувалась під час будівництва залізничної мережі в Росії. Гласний вважав, що стара, вужька колія, не буде здатна функціонувати ще кілька десятиліть.

Проте ця позиція не була підтримана більшістю депутатів. Для того, щоб розвіяти всілякі сумніви, було вирішено звернутися не тільки до спеціалістів Бельгійського товариства, але й проконсультуватися із техніками міської управи., що також були запрошені на засідання думи як раз на випадок виникнення подібних суперечливих ситуацій.

Згідно висновку міського техника К.Р. Паєвського, що також міститься у протоколі засідань, довідаємося, що: «В останні десятиліття всі електричні трамваї, або, якщо не всі, то не менше ніж 90% облаштовуються із метровою колією» [1].

Після цього Думою питання про змінення стандарту трамвайної колії в місті було знято. Депутати нарешті перейшли до безпосереднього обговорення маршрутів та ліній, що їх планувалося згідно договору перевести із кінно-залізної / парової тяги на електричну.

### **3.2 Зміни в системі, передбачені договором про електрифікацію мережі 1908 року.**

Врешті-решт влада міста погодилася на електрифікацію мережі згідно умов Бельгійського товариства [29]. Як показало майбутнє, це було цілком правильне рішення, електрична система в місті почне функціонувати вже за два роки (а не за 6, як песимістично оцінював пан Бродський). Не виправдалися й занепокоєння стосовно якості рухомого складу та зупиночних комплексів. До сьогоднішнього дня ще зберігаються в місті колишні бельгійські павільйони та стовпи ліній електромереж, а вагони закуплені Товариством їздили вулицями міста кількадесят років аж до Другої світової війни. Бельгійське товариство отримуватиме надприбутки, у свою чергу міська влада повністю вирішить транспортну проблему міста.

Проектом договору бельгійське товариство зобов'язувалося реалізувати наступні зміни у транспортній системі міста, організувавши електричні лінії [1]:

- «Рішельєвська-Херсонська» за маршрутом: Херсонський узвіз – Херсонська – Торгова – Єлисаветинська – Малий провулок – Гаванна – Ланжеронівська – Рішельєвська – Депо, лінія мала бути двоколійною.
- «Преображенська» за маршрутом від початку Хаджибейської лінії і далі – Нарішкінський узвіз – Софіївська – Преображенська – Старе кладовище, лінія мала бути двоколійною.
- «Торгова – Малоросійська» за маршрутом від Великого вокзалу – Малоросійська – Преображенська – Ніжинська – Торгова до Інституту благородних дівиць, мала бути двоколійною.
- «Великий вокзал – 3-я гімназія – Ланжерон» за маршрутом: Великий Вокзал – Степова – Прохорівська – Тираспольська – Жуковського –

Рішельєвська – Єврейська – Канатна – Успенська – Лідерсовський бульвар, лінія виконувалась двоколісною.

- «Юнкерське училище – Старокінна площа» за маршрутом: Скісна/Градоначальницька – Колонтаївська – Велика Арнаутська – Белінського – Юнкерське училище, двоколісна.
- «Московська» від перших переїздів південно-західних залізниць на пересипу Московською та Миколаївською вулицями до Зернового ринку, частково двоколісна.
- «Бліжні Млини» за маршрутом: Пішеніна – Молчановской – Косівська – Великофонтанська дорога – Степова – Комітетська – Михайлівська площа – Скісна/Градоначальницька. одноколісна.
- «Дальні Млини» за маршрутом від Великого вокзалу – Вигонна – Никіфорової – Строганівської – Паперово-Джутова фабрика, одноколісна.
- Лінії на Нове та Старе кладовища, яких фактично організували дві, перша: Вокзал – Пироговська – Водопровідна – Великофонтанська – притулок Товариства прізрення малоімущих, друга: Старе кладовище – Старопортофранківська – Інвалідний дім – Чумка – притулок Товариства прізрення малоімущих. Обидві лінії двоколісні.
- «Слобідка – Романівка» за маршрутом: Ніжинська/Тираспольська площа – Ніжинська – Вітте – Лютеранський провулок – Градоначальницька – Градоначальницькій узвіз – Нерубайська – Психіатрична лікарня — Нова міська лікарня.
- «Малий Фонтан» за маршрутом від Преображенська/Велика Арнаутська – Белінського – Французький бульвар – узбережжя на Малому Фонтані, двоколісна.

- «Єднальна лінія»: Лагерний провулок/Французький бульвар – далі за маршрутом «Аркадійської» лінії, одноколійна.
- «Великофонтанська»: Депо – Новорибна – Тюремний провулок – Куликове поле – Пироговська – Канатна – Середньофонтанська дорога – дача Лігіна, двоколійна.
- «Ковалевська»: від 16 станції Великого Фонтану до водонапірної вежі на дачах Ковалевського, одноколійна.
- «Хаджибейська» від Херсонського узвозу до міських купалень, одноколійна.
- «Дальницька-Стовпова»: Тираспольська/Преображенська – Тираспольська – Прохорівська – Дальницька – Стовпова – Елеватор, частково двоколійна.
- «Карантинна»: Єврейська/Канатна – Польська – Польський узвіз – Приморська а далі один вагон на Військовий узвіз – до з'єднання із «Рішельєвською» на Гаванній, інший – до Нарішкінського узвозу та з'єднання із «Московською» лінією., частково двоколійна (Військовий узвіз та Приморська)
- «Канатна» від Вокзалу – Канатна – Грецька – Преображенська – Садова – Вітте – Коблівська – Торгова і далі навколо Нового ринку – Старопортофранківська, двоколійна.
- «Ланжерон»: Жуковського/Преображенська – Канатна – Сабанський провулок – Олександрівський парк – узбережжя на дачі Ланжерона, двоколійна.
- «Аркадія» (нова лінія): Велика Арнаутська/Преображенська – Рішельєвська – Новорибна, далі за маршрутом Великофонтанської лінії до Ботанічного саду – нова Аркадійська дорога – дача Сігала, двоколійна.

- «Аркадія – Великий фонтан» від Аркадії до 7 станції, двоколійна.
- «Нова – Стара міські лікарні»: від клініки на Слобідці-Романівці – Психіатрична лікарня – Слобідська – Налічна – церква на Романівському узвозі – Балківська – Херсонський узвіз – Стара міська лікарня, одноколійна.
- «Кругова» - Олександрівський поліцейський відділок – Рішельєвська – Ланжеронівська – Гаванна – Малий провулок – Преображенська – Новорибна – Рішельєвська, двоколійна.
- «Старопортофранківська»: Нарішкінський узвіз – Херсонський узвіз – Херсонська – Старопортофранківська – Новорибна – Белінського – Лідерсовський бульвар – дача Ланжерон, двоколійна.
- «Нове кладовище – Монастир»: від кінцевої «Кладбищенської» - стара Великофонтанська дорога – дача Ковалевського, одноколійна.

Характерною особливістю були довгі суперечки практично по кожній конкретній лінії під час обговорень в міській думі. Через це міському голові доводилось постійно телефонувати директорів Бельгійського акціонерного товариства в Одесі – Р. Легоде (або, як зазначалося вище – безпосередньо запрошувати його до засідань Міської думи) та проводити консультації [1]. Так, наприклад саме завдяки таким консультаціям було вирішено продовжити «Хаджибейську» та «Московську» лінії, з'єднавши їх із центральною системою через Нарішкінський узвіз.

Стосовно останнього, то багатостраждальний узвіз, який ми сьогодні знаємо під назвою Маринеско, ще 100 років тому був головним боєм як для міської адміністрації, так і для транспортних чиновників. Спочатку пропонувалося зберегти цю лінію одноколібною, бо ширина вулиці не дозволяла в ті часи прокласти другу колію. Проте проблема полягала в тому, що через узвіз мало

пройти 3 лінії, він був важливою об'єднуючою ланкою, що сполучала центр міста із Хаджибейським лиманом та Зерновим ринком.

За умови збереження однієї колії ситуація могла б стати критичною, провокуючи постійні трамвайні «пробки». Це було зрозуміло депутатам Міської думи, тому один із них, гласний Я.Є. Семененко, який і сам проживав на цьому узвозі, запропонував звернутися до проекту перевлаштування лінії, що його було підготовлено за часів попереднього директора Товариства – Е. Камб'є. Пропонувалося засипати прірву із правої сторони узвозу, завдяки чому розширити вулицю щонайменше на 5 сажень (приблизно 10 метрів).

Спочатку Р. Легоде сприйняв цю пропозицію скептично, через міркування техніки безпеки, було вирішено проконсультуватися із спеціалістами, але під час наступного засідання, де було зачитано експертну оцінку, що дозволяла розширення Нарішкінського узвозу – бельгійці погодилися на будівництво другої колії. Зазначимо, що тут був життєвий інтерес Товариства, бо в інакшому разі годі було б і міркувати про нормальне функціонування мережі не тільки на узвозі, але й на прилягаючих до нього лініях – «Преображенській», «Рішельєвсько-Херсонській», «Старопортофранківській», а також на маршрутах, що прямували до Хаджибейського лиману, та в північному напрямку – до Ярмаркової площі та Зернового базару («Московська» лінія).

Дуже довго точилися суперечки навколо лінії по вулиці Пушкінська. Протягом низки слухань, ще без участі представників Бельгійського товариства зазначалося, що набагато зручніше буде провести її іншою вулицею. Проте Трамвайна комісія Новікова зазначала, що бельгійці не погодяться на зміни маршруту за свій рахунок.

Однак, після тривалих перемовин, на одному із засідань таки було вирішено змінити цілком маршрут «Пушкінської» лінії, яка в результаті стала «Канатною». Або ж було вирішено вести «Херсонсько-Рішельєвську» та «Великофонтанську» лінії не від Олександрівської поліцейської дільниці, а від

Депо, біля Вокзалу, заклавши таким чином основу найбільшого в місті трамвайного вузлу, що існує й до сьогодні, вже більше 110 років.

### **3.3 Створення мережі електричного трамваю в Одесі.**

Наприкінці літа 1908 року між сторонами було підписано фінальний договір про електрифікацію ліній конки та розширення мережі. Відповідно до нього, товариство зобов'язувалося збудувати електростанцію, переобладнати лінії конки й побудувати деякі нові, загальна кількість яких мала зрости до 31. Нашвидкуруч було складено технічний проект, який, як виявилося, мав певні вади.

Основна проблема полягала в тому, що не дивлячись на відносний консенсус, якого нарешті вдалося досягти в Міській думі та спеціалізованих управах, тепер вже Одеське відділення Російського імператорського електротехнічного товариства забракувало не лише проект, але й запропоновану конструкцію електромоторів у вагонах. Лише після детальної перероби та доопрацювання технічного проекту влітку 1909 року Товариство розпочало будівництво трамвайної електростанції на Пересипу. Офіційне спорудження першої лінії трамваю розпочалося 18 травня 1910 року. А ще за місяць, у червні 1910 р. з Франко-Бельгійського заводу було поставлено перші 30 двовісних моторних вагонів [30].

У зв'язку з проведенням улітку 1910 року промислово-сільськогосподарської виставки місто уклало додатковий договір на спорудження тимчасової лінії № 32 «Виставкова» для з'єднання виставкової території, що знаходилася на в межах Олександрівського парку (сучасний Парк Шевченка) з центральною частиною міста. Проте побудувати її вчасно не встигли, й відкриття відбулося лише у вересні. Однак саме їй судилося стати першою лінією міського електричного трамваю. І саме від цієї події ведеться історія трамвайної мережі.

Перша пробна поїздка виставковою лінією відбулася 16 вересня 1910 року, а урочисте відкриття – 24 вересня. Лінію відкрили директор одеського трамваю Р. Легоде і одеський градоначальник І. Толмачов. Вона проходила від Олександрівського парку через Сабанський провулок, Канатну вулицю, Грецький міст над Карантинним узвозом і далі Грецькою вулицею до Грецької площі. Біля Олександрівського парку було збудовано тимчасове депо, лінія живилася від тимчасової виставкової електростанції. Спочатку тут працювали сім вагонів. Проїзд коштував 5 коп. без права пересадки.

Наприкінці 1910 року Товариство додатково замовило 70 двовісних моторних вагонів на заводі в місті Нівель («Ateliers Métallurgiques Nivelles»). Ці вагони мали 27 місць у салоні, а разом зі стоячими місцями на обох майданчиках – 55 [15]. Вони почали надходити вже 1911 року. Водночас розпочалася реконструкція депо для вагонів електричного трамваю, будівництво нового трамвайного депо на Слобідці (Слобідці-Романівці). Виставкову лінію закрили 19 квітня 1911 року, коли її трасою відкрили передбачений договором маршрут № 24.

Майже одночасно із «Нівелями» до Одеси почали надходити більш комфортні «Пульмани» [15]. Ці закриті чотиривісні вагони виготовлялися для Бельгійського товариства на заводі «La Croeyere». Вагони саме цієї конструкції дуже полюбили одесити, і це не дивно, бо вхід до салону відбувався через центральну площадку, яка розділяла вагон на два ізольованих салони, що були додатково відділені зсувними дверима. Вагони мали чотири тягові двигуни потужністю 36 кВт кожний, потрійну систему гальмування та двома бугелями, розташованими над кожним візком. Саме завдяки потрійній ресорній підвісці забезпечувався плавний хід вагону. Цю модель використовували переважно на приміських лініях, таких як Фонтанська (18 трамвай).

Навесні 1911 року було завершено будівництво першої черги трамвайної електростанції на Пересипу. Тим самим було уможливлено введення до ладу нових ліній і подальший розвиток мережі.

В першу чергу, і це цілком зрозуміло, переоблаштуванню підлягали найприбутковіші лінії конки – укладали важчі рейки, встановлювали стовпи, кронштейни, підвішували контактний дріт, проводили підземні фідери, будували нові тягові підстанції. За період 1911-1912 років майже уся Одеса була перекопана трамвайними будівельниками. 1911 року електрифіковано лінії від Ланжерону до Тираспольської площі, на Малий Фонтан, Великою Арнаутською і Тираспольською вулицями до Молдаванки, Преображенську лінію. Лише завдяки електрифікації тільки цих, перших ліній дохід підприємства за січень – липень 1911 року зріс до 2 930 000 бельгійських франків проти 1 990 000 бельгійських франків за такий самий період 1910 року [26].

Наступного, 1912 року було розпочато роботи з електрифікації лінії на Аркадію уздовж Французького бульвару, на Другу Заставу, до Слобідки, лінію парового трамваю до 16-ї станції Великого Фонтану, всі лінії на Молдаванці. Того ж самого, 1912 року на Слобідці було відкрито нове трамвайне депо, а в Рішельєвському депо створено вагоноремонтні майстерні. Наприкінці 1912 року довжина трамвайних ліній (разом із конкою) по осі вулиць сягнула 90,2 кілометрів.

1913 року було електрифіковано лінію парового трамваю на Хаджибейський лиман та гілку до Дачі Ковалевського, де Одеський трамвай стикувався з Ольгінським сільським трамваєм. В цей самий період було побудовано найбільшу кількість нових ліній – на Ближні Млини, Новоаркадійською дорогою, Балківську лінію (вона проходила дном балки і сполучала між собою в обхід центру Молдаванку, Слобідку та початок Пересипу). Водночас у серпні

1913 року було закрито рух конки периферійною лінією - Слобідка – Крива Балка.

Електрифікація старих ліній конки та парового трамваю і будівництво нових дали товариству швидке зростання виручки: якщо 1910 року (останній рік конки) було одержано 3,7 млн., то вже у 1912 році – 6,5 млн., а 1913 року – 7,8 млн. бельгійських франків [26]. З валового доходу кінних і парових ліній на користь міста товариство відраховувало, згідно з угодою, 2%, а з ліній електричного трамваю - 5%. У 1913 році воно перерахувало місту 142 тис. карбованців. Пасажиропотік було збільшено більше, ніж вдвічі - якщо 1910 року конка та парові трамваї разом перевезли 25,3 млн., то 1914 року електричні трамваї – вже 54,3 млн. пасажирів [26].

1914 року, напередодні початку Першої світової Бельгійське товариство встигло відкрити дві невеликі лінії: Чубаївка – Аркадія, та другу лінію на Великий Фонтан через Чуму й тюремний замок (нинішньою трасою трамваю на Люстдорф). Окрім того, завершили електрифікацію лінії на Пересипу від Московського переїзду до Зернового ринку, проте запустити рух трамваїв одразу тут не змогли, через проблемний перетин із портовою залізничною гілкою.

Функціонування лінії розпочнеться лише у 1915 році, після укладання спеціальної хрестовини глухого перетину з портовою гілкою залізниці. До цього ж часу було завершено повну реконструкцію старих депо – Рішельєвського, Великовокзального (на Молдаванці). До кінця 1914 року було електрифіковано й побудовано 249,4 км. одиночної колії (по осі вулиць – 124, 3 км) [5]. В Одесі були: 301 пасажирський вагон, п'ять тягових підстанцій, три депо, ВРМ, 39 павільйонів і 81 навіс на трамвайних зупинках. 70% вагонів (переважно моторні) надійшли у 1910-1913 рр., з Бельгії, з заводів «Франко-Бельгійського», «Металургійного в Нівелі», «Годарвіль», решта (переважно причіпні) - з Коломенського і Митищинського заводів. Наприкінці 1914 року

1914 року було 242 моторних вагони (закритих чотиривісних – 23, закритих двовісних – 158, відкритих двовісних – 61) і 59 причіпних (відкритих чотиривісних – 12, відкритих двовісних – 30, закритих двовісних – 17). За причіпні вагони тривалий час правили старі вагони конки та парового трамваю. 1914 року п'ять причіпних вагонів, відправлених із заводу в Годарвілі, застрягли у Львові, через початок війни. Після захоплення Львова російською армією ці вагони довели до Одеси. На 1915 рік біло замовлено 50 нових вагонів, але вони так ніколи й не надійшли.

Товариство за договором зобов'язувалося збудувати 31 лінію до 13 листопада 1913 року, проте з певних причин (брак вагонів та моторів, відведення землі під лінії) декілька ліній не було добудовано.

Отже, наприкінці 1914 року діяли такі лінії електричного трамваю (нумерація подається відповідно до договору між містом та Товариством від 1908 року) [8]:

1. Олександрівська дільниця – Міська лікарня.
2. Херсонський сквер – Старе кладовище.
3. вул. Торгова (ріг Старопортофранківської) – Великий вокзал.
4. Великий вокзал – Ланжерон.
5. Юнкерське училище – Петропавловська дільниця.
6. Московський міст – Зерновий ринок (з 1915 року).
7. пл. Ярмаркова – Балтська дорога (з 1915 року).
- 10.пл. Тираспольська – Ближні Млини.
- 10.(а). вул. Воронцовська – Петропавловська дільниця.
- 11.Великий вокзал – Дальні Млини.
- 12.Старе кладовище – Притулок Шувалова.
- 13.Олександрівська дільниця – Притулок Шувалова.
- 14.Олександрівська дільниця – вул. Середньофонтанська (завод Штапельберга).

- 15.пл. Тираспольська – Слобідка.
- 16.вул. Преображенська – Малий Фонтан.
- 17.Дача Маразлі – Аркадія.
- 18.Куликове поле – 16-а станція Великого Фонтану.
- 19.16-а станція Великого Фонтану – Дача Ковалевського.
- 20.пл. Грецька – Хаджибейський лиман.
- 21.пл. Тираспольська – Друга Застава.
- 21.(а) Друга Застава – Перша Застава (Залізничний елеватор).
- 22.Херсонський сквер – вул. Успенська.
- 23.пл. Ольгіївська – Куликове Поле.
- 24.Ланжерон – пл. Тираспольська.
- 25.вул. Преображенська – Аркадія.
- 27.вул. Рішельєвська – вул. Новорибна – вул. Преображенська – вул. Ланжеронівська – вул. Рішельєвська (кільцева лінія).
- 28.Херсонський сквер – Ланжерон.
- 29.Пасажирський вокзал – Люстдорф.
- 30.Великий вокзал – Херсонський сквер.
- 31.Великий вокзал – вул. Софіївська.

До початку Першої світової війни було побудовано близько 95% передбачених договором 1908 року ліній. Не було добудовано лише окремі лінії, серед них - маршрути до Куяльника (№8), Жевахової гори (№9), на Чубаївку (№26), та лінію Слобідка – Митниця (№ 31), всі вони почали працювати вже з середини 1920-их років. Активні бойові дії, що розгорнулися із початком Світової війни унеможливили імпорт трамвайних вагонів із Європи. Загальна криза в країні, спричинена спочатку світовою війною, а потім Революцією 1917 року та Громадянською війною болюче вразила й Одеський трамвай.

Особливо тяжким став для міського транспортного пасажирського господарства 1916 рік, у середині якого замість звичайних 160 потягів на лінію виходило лише 40-50 вагонів. Більшість несправних вагонів через відсутність запчастин було відправлено на «трамвайне кладовище». Через це малоприбуткові лінії на околицях було закрито, а на головних магістралях рух скорочено до мінімуму.

Вже восени 1916 року функціонували лише три маршрути у центральній частині міста. Через брак електроенергії на лінії дорогами Одесу знову вийшли вагони конки та парові трамваї. Часті зміни влади врешті-решт «добили» й одеське трамвайне господарство. Рух остаточно було зупинено 21 січня 1919 року.

Отже, не дивлячись на скепсис у значної частини політичної еліти міста, укладання договору 1908 року на умовах Товариства не призвело до «кабальної» залежності від бельгійців; мережа та усе необхідне для її обслуговування обладнання було побудовано у вкрай обмежені терміни (менше, ніж за 5 років), якість була на належному рівні, і якщо б не зовнішні фактори (Світова, Громадянська війни), які неможливо було передбачити під час підписання угоди 1908 року, то немає сумнівів у надійному функціонуванні ліній електричного трамваю аж до завершення терміну концесії. Проте історія, як відомо, не має умовного способу, і вона склалася інакше. Завершувався перший період існування пасажирської системи у місті, що тривав майже століття. Для транспортної мережі Одеси, як і взагалі для усієї країни розпочиналися важкі часи.

## Висновки

Поява системи пасажирських перевезень візниками в першій половині XIX ст. була спричинена стрімким, можна сказати, унікальним, за темпами соціально-економічним розвитком Одеси. Право порто-франко перетворило наше місто на один із найбільших експортних центрів Російської імперії. Активно зростали обсяги зовнішньої та внутрішньої торгівлі, а разом із тим – спочатку товарних, пізніше пасажирських перевезень. Пасажирські перевезення мали дуже велике значення, засвідчуючи статус та фінансову могутність міста.

Пізніше, внаслідок подальшого розвитку Одеси, та враховуючи, що візники вже не справлялися із об'ємами пасажирських перевезень буде створена нова система - мережа кінно-залізних та парових доріг, яка виникла на межі 1870-их-1880-их років, в час бурхливого зростання міста за всіма показниками (чисельність населення, площа, кількість підприємств та ін.), що зіграла дуже важливу соціальну та економічну роль. Новий вид транспорту, а взагалі-то – перший по-справжньому громадський транспорт, що покривав значну частину міста, активно сприяв економічному розвитку, збільшенню пасажиропотоків дорогами міста.

Після укладання договору 27 серпня 1879 року за відносно невеликий проміжок часу дорогами міста було збудовано 21 лінію кінно-залізних доріг та парових доріг, депо, рейки. Загальна протяжність мережі вулицями міста на межі століть становила близько 80 км. Але і цього, як виявилось, було замало. Одеса швидко розвивалася: постійно продовжувалося збільшення населення, забудовувалися нові райони на околицях міста, пасажиропотік центральними вулицями міста також стрімко зростав. На нього приходилося до половини від загального обсягу пасажирських перевезень, і це не дивлячись на той факт, що центральні лінії становили не більше 20-25% від протяжності Одеської конки.

Невеликі вагони кінно-залізних доріг більше були не в змозі задовольнити постійно зростаючі потреби міста в перевезеннях пасажирів. У транспортній системі Одеси назріли реформи. Єдиним виходом, і з цим погоджувалися усі – і влада, і громадськість, і саме Бельгійське акціонерне товариство – була електрифікація ліній мережі. Проте як саме має проходити ця електрифікація – ось тут думки розбігалися.

Палкі дискусії з цього питання потонули в бюрократичному апараті тогочасного міського управління й розтягнуться майже на 10 років, неодноразово припиняючись та починаючись знов. Негативно впливало на вирішення питання і події Революції 1905-1907 рр, що безпосередньо торкнулися міста, призвівши до фінансово-економічної кризи та стагнації. А це, в свою чергу, значною мірою обмежувало можливості Міської думи під час перемовин із Бельгійським акціонерним товариством, змушуючи відмовитися від спокусливих, але цілком нереалістичних (як з фінансової, так і з юридичної точок зору) пропозицій викупу мережі, або економічних війн та судових тяжб із метою виторгнути найвигідніші умови, що їх висловлювала група гласних на чолі умовно із О.Є. Бродським.

З іншого боку, цілком природньо, що приватне комерційне Товариство перш за все цікавили саме прибутки. Електрифікація кожної лінії потребувала значних капіталовкладень: це і будівництво електростанції та підстанції, важке із технічної точки зору перевлаштування кінно-залізних ліній, що включало в себе:

- 1) створення контактної мережі;
- 2) закупку нових, технічно складніших, а отже й дорожчих вагонів з-за кордону.

Тому бельгійці хотіли отримати найвигідніші умови для себе, убезпечивши своє акціонерне Товариство від загрози банкрутства.

Ретроспективно бачимо, і на сьогоднішній день немає жодних сумнівів, що електрифікація центральних ліній міста своїми прибутками перекривала усі витрати. Проте цього не можна було однозначно сказати про периферійні лінії в напрямку Хаджибейського та Куяльницького лиманів, чи сезонні маршрути Фонтаном. Економічна обумовленість їх електрифікації здавалася на той час бельгійцям сумнівною. Товариство намагалося отримати максимальні преференції за це, наполягаючи також на відмові міста від права викупу та подовженні терміну концесії.

З іншого боку міська влада, бажала вона того, чи ні, мала зважати на потреби швидко зростаючого населення. Вона наполягала на тотальній електрифікації усієї мережі, оновленні усього рухомого складу. У свою чергу, міські можновладці і думати не хотіли про відмову від права викупу концесії, навіть не дивлячись на об'єктивну неспроможність міської казни реалізувати це право до закінчення терміну концесії. Не погоджувалася Дума і на подовження терміну концесії, бо вважалось недоцільним віддавати дуже значні суми прибутків з мережі лише заради електрифікації. Скептично ставилася громадськість та гласні і до якості проведення електрифікації та її термінів, саме тому перемовини проходили протягом майже десятиліття.

Проте із плином часу все очевиднішою ставала програшність зайнятої міською владою позиції. Завантаженість ліній зростала із кожним роком, потреба в електрифікації зростала прямо пропорційно, проте реалізувати її іншими шляхами (будівництво нових електричних ліній паралельно старим кінно-залізним та паровим лініям Товариства власними силами чи організація викупу, що, як зазначалося вище, був неможливий зважаючи на економічну ситуацію в місті, а також через юридичну заборону славнозвісного 21 параграфу контракту 1879 року).

У свою чергу Товариство зрозуміло, що електрифікація навіть неприбуткових на той час ліній значно збільшить їх прибутки в недалекому

майбутньому. Всі ці обставини об'єктивної дійсності призвели до того, що обидві сторони почали йти на поступки одна одній ( місто у більшому ступені, Товариство – у меншому). Так, 1905 року домовились про подовження терміну концесії на 5 років.

Події 1905-1907 рр. у Російській імперії та економічна криза, у якій опинилося місто, спонукали міську владу діяти більш рішуче, і вже 1908 року, не дивлячись на супротив частини гласних та громадськості було укладено договір на електрифікацію з бельгійцями (переважно на їх умовах, із певними корекціями) та технічний проект.

Як показав час, це було цілком правильне рішення від якого виграли усі сторони. Система електричного трамваю згідно проекту 1908 року була повністю збудована протягом 1909-1915 рр. (6 років). Її якісне функціонування не викликає жодних сумнівів, і якщо б не тяжкі зовнішні обставини (Перша Світова війна, Громадянська війна), що майже повністю знищили електричне господарство та повернули мережу у 19 століття ( на лінії почали виходити тільки парові та кінні вагони через брак електроенергії та пошкодження системи контактного дроту), безсумнівно – мережа працювала б до закінчення терміну концесії на межі 1939/1940рр. А вагони, що були закуплені за часів концесії, не дивлячись на побоювання багатьох гласних Міської думи та експертів продовжували функціонувати ще майже півстоліття.

Більше того, на згадку про функціонування Бельгійського товариства в місті і сьогодні залишається декілька зупиночних комплексів та трамвайних стовпів, які іноді знаходяться на значній відстані від ліній сучасного трамваю. Більшість із них, нажаль, – в занедбаному стані. Тим не менш, ми зберігаємо надію, що із покращенням політичних та соціально-економічних обставин міська влада, у тісній співпраці із громадським суспільством зможе привести до ладу ці комплекси, шануючи цю важливу сторінку історії нашого міста.

## Список джерел та літератури

### Джерела

1. Журналы заседаний Одесской Городской Думы по вопросу о переустройстве конно-железных и паровых дорог на электрическую тягу: стенограмма заседаний. – Одесса: тип. Е. Хрисогелоса, 1908. – 364 с.
2. Контракт и дополнительный договор на устройство и эксплуатацию конно-железных и паровых дорог в г. Одессе. – Одесса: тип. Шульца, 1894. – 72 с.
3. Коханский В.С. Одесса и ея окрестности: полный иллюстрированный путеводитель и справочная книга с 4 картами, 4 планами и 62 рисунками / В. Коханский. – 3-й год узд. – Одесса: тип. Л. Нитче, 1892. – 352 с.
4. Линия к Среднему Фонтану // Одесский вестник. – 1881. – 12 июля.
5. Материалы по делу освидетельствования Одесской городской управой всех устройств и сооружений одесского электрического трамвая, сост. Анагности Д. Г., Одесса: тип. Славянская Н. Хрисогелос — 1914.
6. Москвич Г. Г. Иллюстрированный практический путеводитель по Одессе / Г. Москвич. – Одесса: тип. Л. Нитче, 1904. – 303 с.
7. Новый контракт по конно-железным дорогам// Одесский вестник. – 1892. – 5 мая.
8. Одесса-курорт 1915 г.: справочное издание / К. Островской. Одесса: тип. «Одесские Новости», 1915. – 214 с.
9. Открытие конно-железной дороги // Одесский вестник. – 1881. – 27 июля.
10. Открытие одесского трамвая // Одесский листок. – 1910. – 12 сентября.
11. Проект контракта Одесской городской управы с французско-подданным Петром Бонне на устройство и эксплуатацию конно-железных и паровых дорог в г. Одессе. – Одесса: тип. Л. Даникана, 1879. – 16 с.

12. Скальковский А. Историческо-статистический опыт о торговых и промышленных силах Одессы // соч. А. Скальковского. – Одесса: В Гор. Тип., 1839. – 88 с.
13. Societe anonyme des Tramways d`Odessa statuts. – Bruxelles: Impr. Industrielle et financiere , 1900. – 12 p.
14. Tramways d`Odessa (societe anonyme) 19-e exercice social 1898/ Rapports presentes a l`Assemblee generale annuelle du yendi 30 mars 1899. – Bruxelles : Impr. Et lithographie Mammens , 1899. – 20 p.
15. Одесса на колесах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://odessatrolley.com>
16. Городской электротранспорт [Электронный ресурс] . – Режим доступа: <http://transport.ru>

## Література

17. Белінський Р. – Трамваю – 50 років // Чорноморська комуна. – 1960. – 24 вересня.
18. Гаркави М. К 50-летию электротранспорта в городе Одессе. – Одесса, 1960. – 422 с.
19. Гридін В. Від конки до «Татри»// Міський электротранспорт – 1990. – 12 вересня.
20. Золотухин С. Одесскому трамваю – 50 лет// Знамя коммунизма. – 1960. – 28 сентября.
21. История конно-железных дорог в Одессе// Одесский альманах. – Одесса, 1894. – С. 100 – 103.
22. Історія Одеси: Історико-краєзнавчі нариси / В.Н. Станко (ред.). – К.: 2002. – 560 с.

23. Коновалов О. Исторична роль будівництва залізничної і трамвайної мереж у господарській системі Херсонської і Таврійської губерній (кінець XIX - початок XX ст.) : автореф. дис. ... канд. іст. наук : 07.00.01 / О. Л. Коновалов ; Чорномор. держ. ун-т ім. П. Могили. — Миколаїв, 2010. — 22 с. — укр
24. Любарский С., Бинов М. На трамвайных путях // Знамя коммунизма. — 1956. — 23 декабря.
25. Майстровой Я. История Одессы в названиях улиц: топонимический справочник / Я. Майстровой. — Одесса.: Пласке, 2012. — 440 с.
26. Полунин Д. Вековой маршрут Одесского трамвая. / Д. Полунин, В. Саркасова, М. Титова. — О.: Маяк, 2003. — 240 с.
27. Прихоцький А. Із історії Одеського трамваю // Міський електротранспорт. — 1992. — березень.
28. Самойлов Ф. Історія Одещини й Одеси: (II пол. XIX — 1914 р.): Навч. Посібник для студ. Вузів / ОНУ ім. І,І, Мечникова. — Одеса: Астропринт, 2006. — 264 с.
29. Тархов С. Бельгийцы в Одессе // Ленинградские магистрали. — 1992. — 24 апреля.
30. Тархов С. Одесскому трамваю — 75 лет // Ленинградские магистрали. — 1985. — 19 ноября.
31. Тархов С. Електротранспорт України: Енциклопедичний путівник / С. Тархов, К. Козлов, А. Оландер. — К.: Сидоренко В.Б., 2010. — 912 с.
32. Dussart Desart R. Du Caire a Tientsin: 120 annees de Tramways belges a l'etranger. — Bruxelles. — 1994.

## Додатки

1. Створення системи конки та парового трамваю 1879 – 1881 рр.
2. Система конки та парового трамваю на 1892 р.
3. Система конки та парового трамваю на межі століть (1900 р.)
4. Схема руху трамвайних маршрутів на 1915–1917 рр.
5. Таблиця відповідності дореволюційних та сучасних назв вулиць Одеси.

**Таблиця відповідності дореволюційних та сучасних назв вулиць Одеси [25].**

1. Вітте вулиця – Дворянська вулиця
2. Італійська вулиця – Пушкінська вулиця.
3. Малий провулок – Маяковського провулок.
4. Малоросійська вулиця – Адмірала Лазарєва вулиця.
5. Молчановської вулиця – Скворцова вулиця.
6. Московська вулиця – Чорноморського козацтва вулиця.
7. Нарішкінський узвіз – Маринеско узвіз.
8. Нова вулиця – Маразліївська вулиця.
9. Новорибна/Рибна вулиця – Пантелеймонівська вулиця.
10. Поліцейська вулиця – Буніна вулиця.
11. Поштова вулиця – Жуковського вулиця.
12. Ремеслена вулиця – Осипова вулиця.
13. Херсонська вулиця – Пастера вулиця.
14. Шпитальна вулиця – Хмельницького вулиця.
15. Ямська вулиця – Новосельського вулиця.