

УДК 625.1(091)(477)

РАННІ ЕТАПИ РОЗВИТКУ КИЇВСЬКИХ НАПРЯМІВ ПІВДЕННО-ЗАХІДНОЇ
ЗАЛІЗНИЦІ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТОЛІТТЯ

Ісвлева В.П., канд. арх., с.н.с.

(Інститут дизайну і реклами Національної академії керівних кадрів культури і мистецтв)

В статті йдеться про період будівництва ранніх залізниць, пов'язаних із залізничною системою першої київської станції, яка приймала залізниці двох напрямів – Київ-Балта та Київ-Курськ. Проаналізовані як фінансові, так і будівничо-інженерні чинники створення напрямів майбутньої Південно-Західної залізниці, пов'язаних з Києвом.

Ключові слова: Південно-західна залізниця, Київсько-Балтська залізниця, Курсько-Київська залізниця, класні та позакласні залізничні станції, береговий тип, Дніпровський (Дарницький) залізничний міст, кесон.

На 1869 р. в Російській імперії було запроваджено три залізничні лінії: між С.Петербургом, Царським Селом та Павловським; Варшавсько-Віденську та Миколаївську. В цей час загалом залізничними коліями було охоплено 1782 версти. На початку 1870-х рр. залізнична мережа була спроможна здійснювати безперервний рух по таких напрямках:

– від австрійського кордону через Варшаву та Брест до Москви (1505 верст);

– від південних берегів Волги до портів на Балтійському морі по двох шляхах: Царицине – Рига (1783 версти) та Саратов – С.Петербург (1480 верст);

– Ростов – С.Петербург (1755 верст) [13].

Довгий час «третя столиця» Російської імперії – Київ залишався без залізничного руху. Перші залізниці, які стали проходити через Київ були такими: Київсько-Балтська (1870); від Броварів до лівого берега Дніпра (1869); від лівого берега до ст. «Київ» Київсько-Курської залізниці (1870). У порівнянні з Миколаївською залізницею, яка була повністю введена в дію у 1853 році, київські напрями були

освоєні досить пізно.

Подальший розвиток київських напрямів або напрямів в обхід Києва обговорювалися як полемічні дискусії в тодішніх провідних часописах: «Санкт-Петербурзьких Ведомостях», «Московських Ведомостях» і «Одеском Вестнике». Основним каменем спіткання була Одеса, яка повинна була або увійти до мережі Київських залізниць, або київські напрями мали можливість бути задіяними без неї. Тобто або будувати спочатку з'єднання Києва з Москвою, а вже потім з Одесою. Були й інші думки щодо використання Києва не як торгового, а виключно як стратегічного центру імперії тощо. Все це докладно проаналізовано у монографії О.М. Кривошипіна [6].

Як відомо, в 1868 р. почалося будівництво першого залізничного шляху на теренах України: від Балти до Одеси, довжиною 196 верст. А перша залізниця, що з'явилася саме на Лівобережжі України, була побудована також в 1868 р. (Курськ – Конотоп – Ворожба – Бровари), й яка простягнулася з північного заходу до міста, але на цей час ще не перетнула певний рубіж – річку Дніпро, тому не мала з'єднання з Києвом.

Перші залізниці, які взагалі виникли на теренах Російської імперії з другої половини XIX століття, не були фінансового підтримані державою через їх дуже велику витратність, тому інвестиції, вкладені в них, були виключно приватним, заснованими на мережі т. з. акціонерних товариств. Ці товариства були створені на концесійних угодах, де підрядники на певних умовах отримували концесію (дозвіл) на будівництво, з тим, щоб по його завершенні могли повернути не тільки вкладені інвестиції, а й отримати певний прибуток.

Після відміни кріпосного права, коли Росія стала на капіталістичний шлях розвитку, в перші роки в державі було створено загалом 357 акціонерних товариств (з них – 53 залізничних, 73 банківських та 163 промислових) [7].

Вкладання капіталів саме в акції залізниць стало однією з найвигідніших та найприбутковіших справ. Біржовий ажіотаж досяг свого найвищого рівня у 1857 – 1858 рр., які передували реформі щодо відміни кріпосного права. У кінці 1860-х рр. було повторне піднесення в сфері біржової гарячки саме в залізничній сфері, адже більшість залізничних підприємств отримало непоганий прибуток саме десять років поспіль. Значну роль на початковій стадії залізничного будівництва у 1860-х – 1870-х рр. відігравали банківський дім та банківська контора. Банківський дім виступав посередником у створенні унікальних виробничо-фінансових об'єднань, куди входили банки, залізниці та пов'язані з ними підприємства

О.М. Єлютін, дослідник історії залізничного розвитку на теренах Російської імперії, визнав, що у пореформене десятиліття 1866 – 1876 рр. великим темпом створювалась розгалужена система залізниць європейської частини країни з центром у Москві. Невдалий досвід з залученням іноземного банківського капіталу в залізничне будівництво призвів до затяжної

залізничної кризи, що виникла у 1865 – 1868 рр., після чого уряд зробив спробу будувати залізниці за казенний рахунок. Однак це виявилось мало ефективним, тому урядом було віднайдене такий шлях, спрямований до заохочення вітчизняного приватного капіталу, як пільгове кредитування залізничних концесіонерів. Приватні підприємці значно дешевше від урядових організацій будували залізниці та також максимально швидко. Це пояснювалося тим, щоб скоріше продати створену споруду, мати прибуток, щоб потім будувати нову магістраль.

Таким чином, зважаючи на те, що залізниці будувалися різними фірмами та за різними стандартами, вони, звісно, на початковому етапі не становили єдину систему та не були єдиним цілим. Зведені на той час залізничні шляхи тоді відрізнялися в технічному, адміністративному та економічному відношенні. Так, у 1870-і рр. вся створена вже на той час мережа та залізниці, що споруджувалися, були розподілені між 52 акціонерними товариствами. За урядовими обстеженнями було виявлено розбіжності технічного стану, тобто: умови будівель залізничного полотна та зведення мостових сполучень, профілі та типи рейок, станційні колії та види станцій, будови засобів сигналізації та зв'язку. За таких реалій найважливіші транзитні напрямки склалися з ділянок різної технічної модифікації та сфери технічного устаткування. Такі характеристики розбіжностей в економічному та технічному напрямках вимагали уніфікації залізничних устаткувань та пристроїв, а в управлінні – злиття окремих залізниць до більш крупних залізничних об'єднань, чому всіяко сприяв уряд. Також Міністерство шляхів сполучення (МШС) пробувало вирішити питання урегулювання відносин між власниками приватних залізниць та державою [1].

В структурі МШС поступово створювалися різноманітні управлінські та регулюючі структури, пов'язані з

залізничним господарством Російської імперії, до яких належали: Управління будівництва (1867); Департамент залізниць з Технічно-інспекторським комітетом (1870); Управління казенних залізниць (1882); Інспекція залізниць (1892). У 1870-і рр. Корпус інженерів шляхів сполучення з військового було переведено до цивільного підпорядкування. Загалом на МШС було покладено обов'язок не тільки керування процесом залізничного будівництва, а також відповідальність за експлуатацію залізничної мережі. Також Міністерство шляхів сполучення запровадило єдиний для всієї Російської імперії Статут залізниць, на основі якого поступово створювалася єдина система залізниць по всій державі. Ще раніше, у 1871 році, при МШС було засноване Управління залізниць, основними функціями якого були:

- проектування нових залізничних гілок до височайшого затвердження через Комітет залізниць, а з 1874 року – через Кабінет Міністрів після скасування Комітету залізниць;
- проведення передпроектних досліджень з метою будівництва залізниць, складання проектів будівництва з повними кошторисами до них;
- внесення пропозицій та нововведень із способів будівництва та подальшої експлуатації залізниць, дозволених до будівництва;
- складання проектів статутів і внесення змін в існуючі статuti залізничних товариств із наступним височайшим затвердженням їх через Кабінет Міністрів;
- проведення інспекції та технічного контролю за залізницями, які будуються або які знаходяться у стадії експлуатації, та збір інформації щодо технічних, економічних та статистичних відомостей про різні сфери залізничного господарства [15].

Отже, в галузі будівництва нових залізниць держава взяла під свій контроль проведення всіх дослідницьких робіт, розрахунків і кошторисних ви-

трат, причому на кожний з етапів будівництва та спорудження об'єктів. Державою через Комітет затверджувався головний будівничий, а по закінченні робіт – управляючий приватною залізницею. Також весь технічний персонал на збудовану приватну залізницю запрошувався з казенних залізниць. Підготовка інженерного складу здійснювалася тільки в державних навчальних закладах. Власне правління приватної залізниці залишалося вирішувати питання комерційної експлуатації залізниці, договірні стосунки та інші економічні проблеми щодо її експлуатації.

Перша залізнична лінія, яка потім увійшла до системи Південно-Західних залізниць, між Києвом та Балтою, за умовами договору, укладеного 25 травня 1866 року Товариством «Де-Врієр і К^о», очолене де-Врієром, бельгійським підданим, прийняло на себе зобов'язання з будівництва та постачання всіма необхідними засобами для будівництва залізничної лінії від Києва до Балти. Її загальна довжина мала складати 428 верст, і вона умовно поділялася на дві ділянки. Гілка від Козятина до Бердичева складала 27 верст, а від Жмеринки до Волочиск – 167 верст. Усього планувалося прокласти (з відгалуженнями) 622 версти залізничної магістралі із земляним полотном.

Причому планувалося звести два мости та зробити двохколіїним відрізок дороги від Жмеринки до Балти, на всій іншій ділянці – в одну колію. Всі роботи планувалося закінчити у чотири роки від підписання договору, тобто не пізніше 24 травня 1870 року. За увесь час Товариство користувалося правами, що надавалося законодавством для проведення державних робіт.

Загальна сума за контрактом на зведення залізниці була визначена у 14083370 рублів 50 коп. металевих та у 23167696 рублів кредитних коштів, що становило вартість однієї версти шляху у 21484 руб. 60 коп. металевих

і 37403 руб. 24 коп. кредитних коштів. При вирішенні питання про будівництво залізниці від Києва до Балти, Волочиську гілку планувалося побудувати тоді, коли буде досягнуто згоди з Австрією при з'єднання цієї магістралі через Тернопіль зі Львовом.

Дослідницькі роботи щодо залізниці між Києвом та Балтою були проведені інженер-капітаном О.Є. Шпильовим. При цьому 26 лютого 1866 року вже остаточно було визначено трасу, і не чекаючи офіційного договору з Товариством, височайше рекомендувалося вже починати земляні роботи на головній лінії за допомогою війська; при цьому товариство «Де-Врієр і К^о» отримало також наряд за підписом царя на початок робіт від Київсько-Балтської лінії до австрійського кордону.

Для виконання запланованих земляних робіт було призначено армійські піхотні підрозділи, а саме: 5, 33 та 14 піхотні дивізії, причому, напрямок від Києва до с. Борщагівки було доручено виконувати 5-й дивізії. Земляні роботи від Жмеринки до Києва планувалося проводити силами самого Товариства. Для цього було найнято 10

виїмки. Подекуди земляні роботи виконувалися за допомогою сприяння місцевих землевласників, на землях яких проходила залізниця. Для цього було запрошено також 10 тис. робітників з центральних районів Росії. Інженерний персонал керівництва всіх робіт був представлений інженерами Товариства, які мали досвід і отримали практику у себе на батьківщині [8].

Товариством «Де-Врієр і К^о» були проведені певні заходи з організації будівельних робіт, точніше з отримання та складування необхідної кількості матеріалів для будівництва кам'яних штучних споруд, як то: металеві конструкції, що були доставлені з-за кордону, 307 поворотних кіл (повинні бути доставлені з-за кордону до Одеси); а також частину шпал, які було заготовлено в місцевих лісах (на кожну версту було заплановано закласти 1400 шт. шпал). Відповідно, укладання рейок було доручено досвідченим фахівцям, яких Товариство привезло з-за кордону. З метою рівномірного розподілу шпал по лінії будівництва їх складування було намічено в Калинівці, де склад було заплановано на зберігання 120000 шпал. Було заплановано також матеріали для зведення будинків вокзалів на 8 – 10 станціях 3 та 4 класів, трьох депо, розрахованих на 12 локомотивів кожне. Окрім того, Товариство запланувало збудувати 10 водогінних башт з резервуарами та машинами для водопостачання. Так башти з подвійним резервуарами планувалося звести на основних станціях залізниці – Київ, Кожанка, Козятин, Борщі.

Також Товариство домовилося із петербурзькою конторою «Сіменс і Гальке» на будівництво телеграфного сполучення по всій Київсько-Балтській лінії [14].

Оскільки будівництво дороги йшло досить повільними темпами через падіння дисципліни серед робітників та їх численних скарг на начальство та саботування робіт, компанією



Сучасний вигляд водогінної вежі на ст. «Кожанка». Фото автора 2002 р.

тис. робітників та 500 возів з кіньми для переміщення ґрунту від насипу до

було прийняте рішення про прохання направити на будівництво 6 тис. солдат, в т.ч. 3 тис. штрафників. Після цього роботи з будівництва пішли більш швидкими темпами; і на початок квітня 1867 р. необхідні роботи із зведення земляного полотна було виконано на 162 верстах, необхідні дубові шпали були направлені в район с. Борщі, а замовлені рейки доставлені до Одеси. Також по всьому напрямку розпочався монтаж телеграфних стовпів з апаратурою зв'язку.

Цікаво, що сторожові будки та казарми почали будувати раніше, ніж було отриманий офіційний дозвіл з Петербургу. За кожну побудовану будку Товариство отримувало від уряду по 1459 руб. 80 коп. Присланий з Петербургу затверджений проект залізничних будівель виявився значно дорожчим, чим було передбачено, через дорожнечу будівельних матеріалів. Незважаючи на зміну вихідних матеріалів, з яких будувалися споруди, вони, незважаючи за їх зміну, продовжували будуватися за первинною ціною за рахунок тих поміщиків, по землях яких проходила залізниця. Земляні роботи на лінії здійснювалися під наглядом інженера Яхимовича, який мав досвід будівництва на Козловській залізниці; станції водопостачання, виконання резервуарів та їх обладнання було віддано у підряд вітчизняним інженерам: Різничу, Карпенку та Яхимовичу [8].

На цій залізничній гілці була відсутня станція першого класу. Була одна позакласна станція – у Києві. Станцій другого класу було три: Козятин, Бердичів і Жмеринка. Станцій третього класу теж було три: Вінниця, Крижопіль та Борщі. До станцій четвертого класу належало 16: Боярка, Мотовилівка, Фастів, Кожанка, Попільня, Брівки, Радзивилів, Голедри, Калинівка, Гнівіль. Ярошенки, Юрківка, Вапнярка, Попелюха, Кодима, Слобідка.

На початку 1867 року було проведено випробувальні роботи бельгійських рейок, що були проведені на 350

верстах. У комісію входили від інспекції по будівництву інженери: штабс-капітани Замятін і Шталь; від Товариства були присутні інженери: полковник Крейслер і підполковники Петерс і Леталь, а також уповноважений від Товариства головний керівник робіт А.А. Фільйоль-Броги. Перед відправлення рейки були оглянуті на заводі урядовою комісією. Як було відмічено в протоколах, виготовлені рейки мали деяке заниження ваги проти зазначеної у контракті, що викликало серйозне побоювання щодо їх якості. Статичне навантаження рейки витримували, але від удару ламалися, що визначалося неоднорідністю металу, з яких вони були виготовлені. Саме тому було назначено їх випробування.

До 1 січня 1868 року земляні роботи були виконані на 322 верстах, а готовність штучних кам'яних споруд становила тільки 20% від загальної. А рейки підготовлені для укладання в колію на 560 верстах.

Погана організація робіт, несвоєчасна виплата заробітної платні і інші негаразди змусила робітників кидати місце роботи та повертатися додому. Так залізниця залишалася без робочих рук, і її завершення відтягувалося. Нарешті, наприкінці серпня 1868 року рейки були покладені на колію на протязі всього маршруту від Києва до Балти. Після чого було відкрито тимчасовий рух по всьому маршруту, хоча офіційно рух на цьому напрямку за контрактом міг бути відкритим лише наприкінці травня 1870 року. Але за численним клопотанням власників заводів і фабрик та землевласників краю, Чернігівської та Полтавської губерній, що зверталися до МШС щодо відкриття хоча б вантажного руху на цьому напрямку, в середині січня 1870 р. було скликано повноважну комісію для огляду Київсько-Балтської залізниці, у складі якої були: голова комісії, інженер, дійсний статський радник Шернваль-Валлен (будівничий Фінляндських залізниць), а також: інже-

нер, статський радник Петерс; інженер, статський радник Генріх (помічник начальника інспекції з будівництва); інженер, статський радник Філевич; інженер, титулярний радник Зубов. Робота комісії була досить серйозною, для неї навіть було розроблено спеціальну інструкцію, за якою перевірялися розбіжності з розрахунків на будівельні роботи, виконання різних будівельних рішень тощо. В результаті роботи комісії Київсько-Балтську залізницю було визнано гідною до експлуатації та офіційно відкрито 26 травня 1870 року [9].

Для з'єднання у Києві двох напрямів – Київсько-Балтської та Курсько-Київської залізниць планувалося будівництво комплексної (пасажирсько-товарної) станції, на якій сходилися ці два напрями. Це було втілено у першому київському вокзалі.

Концесія на будівництво Курсько-Київської (Кієво-Курської) залізниці височайше була затверджена 24 грудня 1866 року, де упорядниками та засновниками будівництва були: П.П. фон-Дервіз, князь С.О. Долгорукий та К.Ф. фон-Мекк. Запровадження залізниці включало в себе: дослідницькі роботи, спорудження самого дорожнього полотна з усіма технічними засобами та станційно-залізничними спорудами та забезпечення її рухомим складом за оптовою ціною 1 млн. 200 тис. фунтів стерлінгів та 20469425 кредитів (руб.). Термін виконання будівництва було призначено у 4 роки, приватного користування дорогою терміном у 85 років. Урядом намічено було погасити капітал 4500000 фунтів стерлінгів при довжині дороги у 438 верст, що складало 64726 руб. метал. за версту. До умов будівництва належало наступне: магістраль мала бути однокільною, з роз'їздами, на земляному полотні; мостові опори 47 мостів (довжиною від 10 до 25 саж.) планувалися кам'яними; для станцій планувалося до двох колій. Все це, враховуючи роз'їзди, переїзди, плани профілів, кре-

сленики та інші пояснювальні описи були височайше затвердженим. При цьому було заплановано будівництво мосту через Дніпро біля Києва.

Дорога була майже повністю відкрита у листопаді-грудні 1868 року, і тільки та частина, яка підходила до річки Дніпра, не була завершеною через відсутності переправи на правий берег та під'єднання загальної мережі дороги до ст. «Київ» [5].

Закладення Київського вокзалу відбулося 25 липня 1867 р. і проходило з святковими урочистостями. Церемонію закладки вокзалу для двох залізниць розпочав митрополит Київський та Галицький Арсеній у супроводі вищого духовенства. У фундамент майбутнього вокзалу було закладено дві металеві дошки, на яких російською та французькою мовою було викарбовано аналогічний текст: *«Києв. 25 июля 1867 года. В царствование Государя императора Александра II-го. Заложено это здание в присутствии: высокопреосвященного Арсения митрополита Киевского и Галицкого; Киевского, Подольского и Волынского генерал-губернатора, генерал-адъютанта Безака, начальника инспекции, генерал-майора Бобринцева-Пушкина и председателя общества строителей дороги де-Вриер, Шакен, Брюно и К^о г. Фильоль-Броги»* [2].



Перший київський вокзал І.-Ф.С. Вишневецького. Вид з боку міста.
Фото 1900 р.

За своїм архітектурною стилістикою перший київський вокзал відрізнявся від раніше збудованого неподалік

Кадетського корпусу, виконаного в класицистичному стилі. Стиль вокзалу був вибраний *неготичний*, що дуже подобався правлячому тоді імператору Олександрю II. До речі, всі залізничні будови того часу мали деталі або елементи «готичної» архітектури.

Перший вокзал Києва було розміщено долині р. Либідь, з боку передмістя Нижня Солом'янка, наприкінці вул. Безаківської. З вулицею його з'єднувала спеціальна дамба, під якою протікала р. Либідь. Створення такої мостової споруди дозволило організувати прямий під'їзд до станції «Київ-І». В передмісті Верхня Солом'янка, з боку товарної залізничної станції було організовано Залізничну колонію разом з Головними залізничними майстернями, які виникли одночасно з прокладанням залізниці, та на той час були першим і найкрупнішим залізничним ремонтним осередком у структурі Південно-Західної залізниці.

Станція «Київ-І» була побудована за так званим *береговим* типом підключення і суміщала в собі як пасажирське, так і вантажне відділення. Пасажирське відділення – вокзал – являло собою станційну споруду позакласного типу, що була зведена за індивідуальним проектом архітектора Вишневського Івана-Фрідріха Станіславовича¹. Перший київський вокзал являв собою муровану споруду, якій було надано *неоготичного* вигляду. Споруда була симетричною, досить витягнутою за планом, довжиною 460, 5 м (61 сажень 1 аршин), різновисока, з центральною підвищеною частиною та двома бічними, сильно виступаючими наперед, ризалітами-прибудовами (або як сказано в літературі – крилами та флігелями). Центральна частина (висотою 7 сажень від карнизу) та ризаліти-флігелі (6 сажнів 8 вершків) мали по три поверхи, а ін-

ші частини споруди (крила) – по одному поверху (висотою 4 сажні). Прямо розміщувався прилавок для багажного відділення, з боків якого розташовувалися каси та пошта. З цієї зали вели два проходи до залів очікування. В одноповерхових частинах розміщувалися зали очікування для пасажирів різних класів; праворуч – для пасажирів 1-го та 2-го класів, ліворуч – для пасажирів третього класу. Зала для пасажирів 3-го класу мала 11 сажнів завдовжки і 6 за шириною. У проміжках між трьома залами розташовувалися: кімната для телеграфу, жіноча кімната та буфет. У правому флігелі розміщувалися імператорські кімнати. Тут же на верхніх поверхах розміщувалися кімнати (квартири) для службовців, на нижньому – кухня та приміщення для челяді.

Спорудження київського вокзалу з усіма додатковими залізничними пристроями, як то: платформами, сараями та іншими приміщеннями (мурованими чи дерев'яними) обійшлося уряду у 667 тис. 706 руб. сріблом [9].

Декоровані «під готику» верхні частини споруди – карниз, парапет та кутові декоративні башточки надавали споруді казкової пишності; а застосування металевого навісу, що спирався на чавунні опори, над центральним входом – привносило елементи індустріального характеру в загальний образ вокзальної споруди. Окрім того, існувало два накритих металевими навісами перони, на які прибували поїзди відповідно двох напрямів – Балтського та Курського.

Вокзали 2-го класу означеної залізниці будувалися мурованими за схожим проектом, але значно менших розмірів (довжина – 20 сажнів, ширина – 5), в основу яких також було покладено симетричне рішення – одноповерхові крила з двоповерховими флігелями. Вартість таких станцій (разом з додатковими будівлями) складала 134 тис. 827 руб. Приміром, до станцій третього класу належала станція у м. Вінниці.

¹ Внеклассная станция Киево-Брестской железной дороги в Киеве (литография *Бегрова А.* Листы 44-47 // Зодчий. – 1874, сентябрь-октябрь).

Вокзали 3-го класу були також мурованими, але їх розміри були набагато меншими: 11 сажнів довжиною, а шириною – 5,5 сажнів. Їх оздоблення було досить простим. Вартість станцій 3-го класу (з додатковими приміщеннями) становила 84 тис. 739 руб. 50 коп. Станційні споруди 4-го класу були дерев'яними і коштували 51 тис. 72 руб. 75 коп. сріблом [10]. До четвертого класу належали станції у містечках Фастів та Вапнярка.

Початок будівництва залізниці було пов'язано з чималими урочистостями: вздовж майже всієї залізничної лінії майбутньої залізниці були побудовані молельні з нагоди початку земляних робіт. Загалом тільки для проведення земляних робіт було залучено 30 тис. роб. Усю лінію майбутньої залізниці було розділено спочатку на чотири, а потім на п'ять діляниць. Роботи велися від Курська в бік Києва і розрахунок діляниць був аналогічним. Відповідальним за роботи на першій ділянці був фон-Мекк, а за всі роботи відповідаючим був інженер-полковник Панаєв. Головна контора залізниці та агентство з відчуження землі під залізничні будови знаходилися у Курську (агентством з відчуження землі керували брати Протопопови).

Рейки та рухомий склад майбутньої залізниці були замовлені за кордоном і доставлялися з Ризького порту на вантажних баржах з початком весняного сплаву по річках. Рейки були замовлені товариством в Англії; рухомий склад був замовлений у Німеччині, а саме – платформи і вагони на заводі Леуенштейна в Гамбурзі; локомотиви – у фірми «Борзінг» (Берлін), найбільшого виробника на ті часи паровозів у Європі. Як вважалося тоді, за швидкісними характеристиками німецькі потяги більш швидкі за англійські.

Головними підрядниками на будівництві Курсько-Київської залізниці були: на четвертому відділенні інженер-капітан Іван Іванович Ляшкевич та колеський асесор Микола Іванович Ляшкевич; на п'ятому – військовий інженер-капітан Аманд Єгорович Струве.

Залізницю будували дуже швидко, великою кількістю як людської, так кінської сили (тільки на зведення земляного полотна у 1867 р. працювало 20 тис. чол. землекопів і 4 тис. кінних возів). Крім вільнонайманих, на будівництві працювали й арештантські роти з 17 губерній (кожна по 300 чол.). Окрім 15 мостових споруд, які були побудовані того року, було виконано й інші інженерні роботи. Приміром, прокладено 8 чавунних труб для пропуску води, а також встановлено телеграфні стовпи вздовж залізничної колії протягом 100 верст.

Дана залізниця мала станції 24 станції; з них: 1-го класу – 3; другого – 2; третього – 4; четвертого – 12. Приміром Ніжин – 2-го класу, Пліски – 3-го, Бахмач – 4-го класів.

Для охорони було 312 дерев'яних



Залізничний міст через Дніпро (Дарницький міст) Києво-Курської залізниці. Фото 1872 р.

будинків, було покладено 280 стрілочних переводів, побудовано 17 поворотних кіл, 45 пасажирських будинків, 21 товарний пакгауз, 19 паровозних будинків і чотири майстерні з їх ремонту. Окрім того, на станціях було побудовано 45 водогінних башт з загальним об'ємом резервуарів для води

472757 м². Загальна довжина залізниці становила 438,80 верст, з них – 7 верств проходила по Київській губернії, по Курській – 206 верст, по Харківській – 19 верст і по Чернігівській – 207 верст [16].

Курсько-Київську залізницю було побудовано протягом двох років і відкрито для користування 17 грудня 1868 р. (до ст. «Бровари»).

Заключним етапом у спорудженні залізниці стало будівництво моста через Дніпро. Ця подія стала визначною не тільки для Києва, а й для всієї Російської імперії, тому що за допомогою мосту було з'єднання залізницею з Москвою, яка, в свою чергу, з'єднувалася з Петербургом.

Цей міст був запроєктований А.Є. Струве і виконувався під його керівництвом, причому при зведенні його було використано нові технології будівництва. Коштувало будівництво 3 млн. 200 тис. руб. Міст мав 12 прогонів по 89 м (292 фути) кожний і вважався на той час одним з найбільших мостів у Європі. В Росії за довжиною Дніпровський (Дарницький) залізничний міст поступався Катеринославському та Сизранському.

Міст мав 13 опор і його загальна довжина становила 1058 м. В основі конструкції було покладено систему з двох ферм багаторозкісної системи, в нижній частині якої було прокладено одну рейкову колію. Висота ферм мосту становила 29 футів, а загальна вага – понад 3 тис. тонн (246 тис. пудів). Склалися ферми прямо на березі, де було влаштовано тимчасову майстерню, тут же і оброблялося залізо. Самі металеві конструкції виготовлялися в Коломні, на власному заводі А.Є. Струве. Саме через особливі умови р. Дніпра з його неспокойним дном при будівництві мосту був застосований новаторський підхід у спорудженні мостових опор – биків. Цю систему будівництва назвали «пневматичною, або кесонною». Опори виготовлялися з застосуванням спеціальних ящиків-

кесонів, які опускалися на дно і утворювали під водою робочу камеру, вільну від води. Вода витіснялася із ящика за допомогою стисненого повітря. На верхній площині кесона будувалася опора, а робітники, що працювали в кесоні, вибирали ґрунт, і камера поступово опускалась нижче. Коли вона опускалася у ґрунт повністю, то її заповнювали камінням, створюючи таким чином фундамент. Першу, випробувальну, опору будували дуже повільно та обережно – 3 місяці, а потім, з досвідом, на будівництво однієї опори витрачалось близько місяця.

Кесонний спосіб хоча був не дуже безпечним, але дав значну економію в часі і коштах. Будівництво було закінчено на сім місяців раніше визначеного терміну. 12 лютого 1870 р. було здійснено випробування як статичне, так і динамічне. При цьому застосовувався зчеп з шести потягів (загальною вагою 18 тис. пудів), які визначений час стояли на кожній з опор. При цьому вимірювалася допустима усадка мосту, що становила 1,5 дюйма, при допустимій усадці – 2,5 дюйма. При знятті навантаження конструкція мосту приймала попереднє положення. Динамічні випробування полягали у прогоні по мосту зчепу потягів з найбільшою швидкістю. Всі випробування пройшли успішно.

За особливі заслуги в залізничному будівництві височайшим указом А.Є. Струве було присвоєно два військових звання – підполковника і полковника. 6 березня 1870 р. Олександр II прийняв Струве особисто та мав з ним бесіду. Окрім того, А.Є. Струве було обрано почесним членом Київського університету св. Володимира.

З відкриттям руху через Дарницький міст перевозки Курсько-Київською залізницею стали набагато інтенсивнішими. Тільки за перше півріччя 1870 р. було перевезено вантажів 5432510 пудів, виторг з яких становив понад 13 млн. руб. сріблом; тоді ж було перевезено 145921 особу [11].

Основне залізничне підприємство – залізничні майстерні для ремонту потягів та вагонів – в Києві будувалося разом з залізницею, починаючи з 1860 р. Відкриття майстерень відбулося 1868 р.; а з 1879 р. вони отримали назву «Головні залізничні майстерні Південно-Західної залізниці». Саме виникнення Залізничних майстерень поблизу залізничної станції поклало початок містечку залізничників – Київській Залізничній колонії.

Від початку свого існування Залізничні майстерні були найкрупнішим підприємством Києва: спочатку тут працювали 467 чол., через 10 років – 1 300 чол., на початку ХХ ст. воно забезпечувало роботою 2 500 трудящих [3, 12]. Майстерні були не лише найбільшим металообробним та машинобудівним виробництвом Києва, а й найбільш прогресивним та упорядженим².

За дореволюційний період забудова майстерень здійснювалась у два етапи, кожному з яких відповідав певний архітектурний стиль. Первинні споруди майстерень були зведені в *цегляному стилі*, із застосуванням елементів *неоготичного* напрямку в архітектурі, повністю відповідаючи архітектурній стилістиці першого Київського вокзалу.

Основними виробничими цехами майстерень, зведеними в 1868 – 1869 рр., були паровозний (тендерний) та вагонний. Окремо існувало ковальське відділення з механічним цехом. Пізніше, 1878 р., було зведено котельню; згодом тендерний та механічний цехи було об'єднано в єдиний блок ремонтно-монтажного цеху. Вагонний цех, розрахований на одночасний ремонт 14 вагонів, мав видовжений одноповерховий об'єм біля 250 м довжиною.

² За піклуванням О.П. Бородіна, керуючого на той час Київсько-Брестською залізницею, вже 1878 р. основні цехи мали парове опалення (на території підприємства була своя котельня, трубу якої й досі збережено), цього ж року в механічний цех було проведено електричне освітлення, що на той час було рідкісним явищем для промислових підприємств.

Поряд з ним було розміщено депо на 7 вагонів (пізніше ці два приміщення були об'єднані в одній споруді). На території майстерень існували другорядні споруди – допоміжні та складські приміщення, механічна лабораторія та ін. [4]. Окрім того, на території залізничного поселення – залізничної колонії було відкрито першу в світі хімічну лабораторію з перевірки хімічного очищення води (аналогічну лабораторію було відкрито у США лише через 9 років). Ці лабораторії сприяли перевірці техніко-експлуатаційних параметрів відремонтованих потягів.

Ранні етапи розвитку київського залізничного вузла були пов'язані з експлуатацією двох залізничних напрямів – Київсько-Балтської та Курсько-Київської залізниць. Споруджені за кошти акціонерних товариств та за сприяння банківських домовів, перші залізничні шляхи Росії на теренах України були виконані більшою мірою за сприяння зарубіжних фахівців. Серед вітчизняних інженерів-дослідників, які займали високі посади в залізничній системі тогочасної Росії, і багато зробили саме для Києва, слід в першу чергу відмітити Олександра Парфенійовича Бородіна – керуючого Київсько-Брестською, а потім – Південно-Західними залізницями, та інженер-полковника Аманда Єгоровича Струве – видатного інженера та винахідника у багатьох сферах життєдіяльності Києва (водогін, газове освітлення, електричний трамвай тощо).

На той час перший київський вокзал перебував у загальному користуванні залізниці Київ-Балта, яка потім увійшла до системи Південно-Західних залізниць, та Курсько-Київської, яка, по суті, свого вокзального приміщення не мала. Незважаючи на те, що на станції «Київ» було 30,24 верст запасних колій, вона була затісною, і найближчим часом, з розвитком залізничних перевезень, вимагала додаткового місця для свого розширення, в першу чергу, товарної станції.

ЛІТЕРАТУРА

1. Елютин О.Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия / О.Н. Елютин // Вопросы истории. – 2004. - № 2. – С. 47-57.
2. Закладка в Киеве станции железной дороги // Киевлянин. – 1887. – № 89. – С. 143-145, 182.
3. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. – Кн. 1, ч. 1. – К.: УРЕ ім. М.П. Бажана, 1999. – С. 384.
4. Ієвлева В.П. Пам'ятки індустріального розвитку Києва кінця XIX – першої третини XX століття. – К.: Прес-КІТ, 2008. – С. 24-28.
5. Исторический очерк железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. Выпуск первый. – СПб.: Типография Министерства путей сообщения, 1998. – С. 119.
6. Кривошипін О.М. Південно-Західні залізниці на теренах України в другій половині XIX століття: Досвід акціонування та структурних перетворень. – Ніжин: ТОВ «Видавництво Аспект-Поліграф», 2012. - С. 23-32.
7. Кривошипін О.М. Пошук оптимальних джерел фінансування початкової стадії залізничного будівництва через фінансово-економічні особливості урядових рішень // Історія науки і біографістика [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/e-journals/IBM/2012-2/index.html.
8. Кривошипін О.М. Південно-Західні залізниці... – С. 77-81.
9. Кривошипін О.М. Південно-Західні залізниці... – С. 82, 84-85.
10. Кривошипін О.М. Південно-Західні залізниці... – С. 83.
11. Кривошипін О.М. Південно-Західні залізниці... – С. 151-155, 154-167, 170-172
12. Охоронні зони пам'яток історії та культури. Залізничний район. Паспорти: Звіт НДПТІАМ. Інв. № 1328. – К., 1987. Рукопис.
13. Очерк правительственных отношений к постройке и эксплуатации железных дорог // Журнал МПС. – СПб., 1878. – Т.2. – Кн.1. – С. 120-137.
14. Сведения о предполагаемых работах на Киево-Балтской железной дороге в компании 1867 года // Киевлянин. – 1867. – № 8. – С.38.
15. Система постройки и эксплуатации железных дорог // Журнал Министерства путей сообщения. – СПб, 1878. – Т.2. – Кн. 1. – С. 119-177.
16. Труды Высочайше утвержденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России. – СПб.: Тип. Братьев Шумахер, 1879. – Т. 3.- Ч. 1. – С. 20-25

Ієвлева В.П. Ранні етапи розвитку киевських напрямлений Юго-Западної залізничної дороги во другій половині XIX століття. Стаття присвячена періоду будівництва ранніх залізничних напрямлений, пов'язаних з залізничною системою першої киевської станції, котра приймала дві залізничні дороги – Києво-Балта і Києво-Курск. Проаналізовані як фінансові, так і інженерно-будівельні мотиви створення напрямлений майбутньої Юго-Западної залізничної дороги, пов'язані з Києвом.

Ключевые слова: Юго-Западная железная дорога, Киево-Балтская железная дорога, Киево-Курская железная дорога, классные и внеклассные железнодорожные станции, береговой тип. Днепровский (Дарницкий) железнодорожный мост, кессон.

Ievleva V.P. Early stages of development of Kyiv directions of the Southwestern railway in the second half of the 19th century. The article represents the period of construction of early railways connected with the railway system of the first station in Kyiv, which comprised the railways of two directions – Kyiv-Balta and Kyiv-Kursk. The author analyses financial and construction-engineering factors of creation of future Southwestern railway connected with Kyiv.

Key terms: Southwestern railway, Kyiv-Balta railway, Kursk-Kyiv railway, class and non-class railway stations, side platform, Dnieper (Darnytsia) Railway Bridge, caisson.