

В.Б. Молчанов
(м. Київ)

ПЕРША ЗАЛІЗНИЦЯ В УКРАЇНІ
(на честь 160-річчя побудови британської залізниці в Криму
під час Східної війни 1853–1856 рр.)

У статті розповідається про побудову британськими військовими під час Східної війни 1853–1856 рр. у Криму першої в Україні залізниці сполученням Балаклава–Севастополь. Досліджено причини спорудження залізниці, процес прийняття рішення щодо її побудови, джерела фінансування прокладання рейкового шляху, хід і масштаби будівництва, значення залізничної колії у військових операціях союзників та подальша доля залізниці після поразки Російської імперії.

Ключові слова: *Східна війна 1853–1856 рр., Крим, залізниця, Балаклава, Воронцовське шосе, Севастополь, союзники, фронт, Кади-Кой, локомотив, поїзд, британці, французи, Сапун-гора, гора Гасфорта.*

У сучасних умовах досить непростого соціально-економічного і політичного розвитку України, коли європейські прагнення українських громадян призвели до збройних конфліктів у середині країни, зовнішньої інтервенції та втрати Українською державою своїх територій, вивчення й переосмислення історичного минулого українського народу має неабияке значення. Річ у тім, що вітчизняна історична наука досить значний період перебувала в тіні спочатку дореволюційних російських авторів, які у своїх працях підходили до аналізу історичних явищ і подій виключно з імперських позицій, не згадуючи про ті історичні реалії, котрі могли применшити велич російського самодержавства. Згодом, після встановлення радянського режиму в Україні, історичні дослідження здійснювались винятково під кутом зору всеохоплюючої людиноненавистницької комуністичної ідеології, коли будь-які спроби вітчизняних дослідників неупереджено підійти до висвітлення українського історичного минулого могли б мати для них фатальні наслідки. Тож необхідно визнати, що історичні факти вченими підбирались під певні концепції, залишаючи на узбіччі історичного дискурсу ті історичні явища й події, котрі не вписувались у «прокрустове ложе» тієї чи іншої пануючої ідеології. Саме тому в нинішніх умовах необхідно більш об'єктивно, без ідеологічних озирань підійти до висвітлення історичного минулого України, незважаючи на політичні та ідеологічні вподобання попередніх дослідників.

До однієї з «білих плям» української історії XIX ст. слід віднести початок розбудови залізничної мережі на українських землях імперії Романових. Річ у тім, що прокладення залізничних шляхів сполучення стало важливим фактором здійснення промислового перевороту, котрий представляв собою перехід від мануфактури, яка базувалася на високому ступені розподілу ручної праці та мала ремісничу техніку, до великого машинного фабрично-заводського виробництва, який забезпечував впровадження у промислове виробництво і транспорт системи робочих машин, парових двигунів, створення самостійної машинобудівної галузі. У соціальному плані завдяки промислового перевороту головну роль почали відігравати фабриканти та люди найманої праці. Завершення промислового перевороту знаменувало остаточну перемогу індустріальної цивілізації над аграрною.

У зв'язку з цим початок побудови залізничних шляхів сполучення в Україні здавна привертала увагу українських істориків і не лише їх. Протягом століть у всіх солідних наукових виданнях замовчувалося, що початок залізничному будівництву в Україні було покладено британськими військовими, котрі під час Східної війни 1853–1856 рр. вперше в Україні на території Кримського півострова проклали залізницю сполученням Балаклава–Севастополь.

Аналізуючи історіографію проблеми слід вказати, що дореволюційні вітчизняні автори у своїх творах замовчували побудову англійцями першої в Україні залізниці в Криму під час Кримської війни¹. Радянські академічні видання також залишали цю подію поза своєю увагою². Як не дивно, навіть після набуття Українською державою незалежності, вітчизняні дослідники не виправили цю прикру помилку і продовжують у своїх роботах не помічати цього історичного факту³. Лише українські вчені В. Волковинський і О. Ресент⁴ та відомий севастопольський краєзнавець В. Іванов⁵ у своїх працях акцентували увагу на побудову британцями на Кримському півострові залізничного шляху сполученням Балаклава–Севастополь під час Кримської війни 1853–1856 рр.

Таким чином, мета нашого дослідження полягає у всебічному висвітленні всіх обставин, пов'язаних з побудовою залізничного шляху в Україні у роки Кримської війни.

Оскільки події Кримської кампанії, в якій проти Росії виступили об'єднані сили Туреччини, Англії, Франції і Сардинського королівства, були тісно пов'язані з комунікаційними труднощами, а відстань від берегової бази союзників у Балаклаві до передових позицій англійських військ під Севастополем перевищувала 10 км, доставка на передові позиції боєприпасів і продовольства ґрунтовим шляхом була досить ускладнена. Ґрунтові дороги розмило. У грудні випав глибокий сніг і вдарили морози. Близько 150 англійців щоденно лягали в госпіталь, а 40–50 помирили кожного дня. Ускладнилось постачання армії, що призвело до зменшення солдатської

норми. Через недоїдання та несприятливі побутові умови у військах з'явилась цинга й епідемія холери⁶.



*Фото 1. Дорога з Балаклави до Севастополя через Кади-Кой.
Літографія В. Сімсона⁷*

Доставка гармат і мортир на позиції призупинилась, виникла серйозна загроза повної зупинки підвозу провізії. До січня 1855 р. у Балаклавському порту накопичилось багато вантажів з Англії. Серед усього іншого там був теплий одяг і збірні бараки, проте в таборах люди помирали від холоду. Командування розуміло, що армія повинна бути нагодованою й одягнутою, важкі засоби прориву оборони ворога повинні бути доставлені до фронту. Британський військовий міністр герцог Ньюкестельський порушив питання про побудову залізниці під Севастополем. Більшість громадськості Британії схилилась до думки, що побудова залізниці на території країни, з якою воює Англія, і, тим більше в передгірській місцевості, буде справою дуже ризикованою. Але становище було безвихідним і залізницю вирішили будувати. Англійський уряд прийняв пропозицію панів Пето, Беттса і Брессі, котрі запропонували прокласти залізничну колію від Балаклави до штабу союзників і різних ділянок фронту і відмовилися від отримання будь-якої грошової вигоди з цієї угоди, попросивши у держави лише відшкодувати реальні витрати⁸.

8 лютого 1855 р. було розпочато будівництво залізниці у виноградниках поблизу Балаклави. На її прокладання як робочу силу британці задіяли 150 солдатів 14-го і 89-го полків під керівництвом цивільного інженера. З Константинополя очікувалося прибуття кількох сотень хорватів, а з Англії 19 січня корабель «Леді Еліс» привіз першу партію робітників з головним інженером Джеймсом Бетті. Сер Мортон Пето і його колеги самі набрали команду робітників, включаючи велику групу гігантів, відомих як «Navvies», для яких був організований окремий Комісаріат, повністю незалежний від уряду. Пето, Беттс і Брессі самі зафрахтували в Англії кораблі і перевезли в Балаклаву всі необхідні матеріали. До складу вантажу входило 1800 тонн рейок, 6000 шпал, 300 тонн дощок, два локомотиви і навіть машина для забивання паль. У розібраному вигляді з Англії була привезена і ціла пристань⁹.

Керував будівництвом дороги Вільям Мурдо, який 26 лютого 1855 р. прибув до Скутарі, щоб організувати наземні транспортні підрозділи. Їх основу складали коні та мули, котрі були придбані майором Феллоусом, який для цього на початку лютого спеціально приїхав з Балаклави. Роботи по прокладенню залізниці здійснювалися цілодобово. Весь управлінський апарат експедиції включав у себе 14 осіб, що становило лише 2,8% від загальної кількості найманих робітників¹⁰.



Фото 2. Ділянка Великої Кримської Центральної залізниці¹¹

Будівельники на прокладанні залізниці працювали за будь-якої погоди. Для них видавався спецодяг, діяла переносна кухня на 6 чоловік. Для проживання і відпочинку був виділений намет з вологотривкої тканини на 40 осіб. Передбачалася і добова порція рому — 1/3 пляшки на людину. Робітники були розділені на групи по 60 чоловік. Вдень половина робітників вкладала шпали та рейки, а вночі інша частина будівельників засипала їх баластом з каменю і землі. На початку лютого на набережній Балаклави, де починалася дорога, було покладено 50 ярдів рейкового шляху й підготовлено велику ділянку для вкладання рейок до церкви Кади-Коя¹².

За добу будівельники прокладали 1/4 милі шляху (400–500 м) включаючи спорудження невеликих мостів, насипів та виїмок для вирівнювання залізничного полотна. До 13 лютого шлях був покладений до позначки в 300 ярдів від Балаклави. 19 лютого — до Кади-Коя¹³.

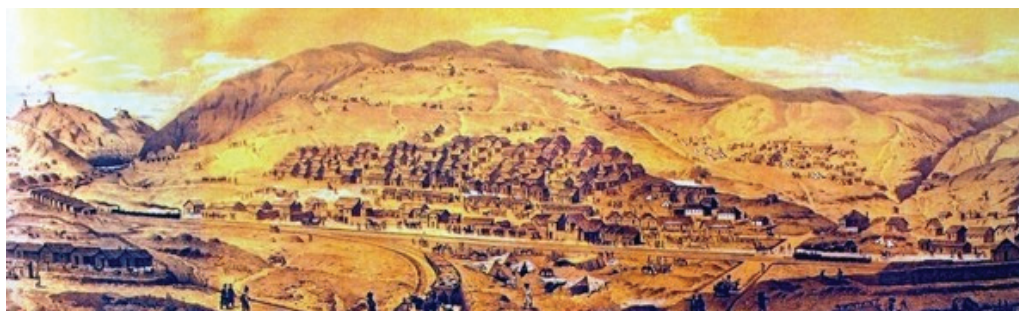


Фото 3. Англійська залізниця. Літографія з музею Кримської війни. Турін¹⁴

23 лютого по залізниці кіньми було перевезено перший вантаж від Балаклави до Кади-Коя. До 26 березня рейки були укладені аж до головної квартири англійців, що знаходилася за 4,5 милі від Балаклави. Будівництво залізниці завершили за 7 тижнів — до 26 березня 1855 р. Залізниця, починаючи з «Генерального двору», проходила вздовж західного берега Балаклавської бухти і до Алмазної пристані на східному березі, потім подвійна колія йшла до Кади-Коя, повертала ліворуч на північ, тяглася до перехрестя ґрунтових доріг, проходила повз хутір генерала Бранера і досягала Воронцовського шосе¹⁵.

У квітні залізнична лінія вже доходила до передових позицій британців. По ній інтенсивно доставлялися до траншей союзників під час другого бомбардування Севастополя всі необхідні військові припаси. Для підвезення снарядів і військового спорядження до батарей і дивізіонів, котрі розташовувались на плато між Сапун-горою і Хомутовою балкою, наприкінці березня прискореним методом стали продовжувати прокладати полотно залізниці¹⁶.



Фото 4. Гравюра з зображенням під'їзних шляхів Кримської залізниці у Балаклаві¹⁷

Спочатку вважалося, що довжина дороги становила 7 миль (11 км). Однак, разом з відгалуженнями довжина залізниці склала близько 14 миль (22,5 км), а з урахуванням поворотів, роз'їздів і запасних шляхів загальна довжина залізничних колій сягала 20 миль (32 км). До кінця 1855 р. від основної лінії на плато Сапун-гори, правіше головної квартири англійської армії, були побудовані гілки до позицій 1-ї, 3-ї і Легкої дивізій, а до початку вересня 1855 р. — до сардинського табору поблизу гори Гасфорта¹⁸.

На плато в районі хутора Лукомського дорога розгалужувалася. Головна її гілка довжиною в 1 милю йшла до Воронцовської дороги, інша гілка йшла на захід до 3 і 4 дивізіонів і облогових батарей. Новоспоруджена ділянка обслуговувала друге бомбардування Севастополя 9–19 квітня. На ділянці від стаціонарних паровозів вгору вагони тягнули коні й мули. Перевезення снарядів розпочалося у квітні, що дозволило союзникам забезпечити безперебійне бомбардування Севастополя. Щодня у квітні сюди перевозилося до 110 тонн вантажів. Вагонетки з вантажами мули і коні рухали зі швидкістю 20 миль (32 км) на годину¹⁹.

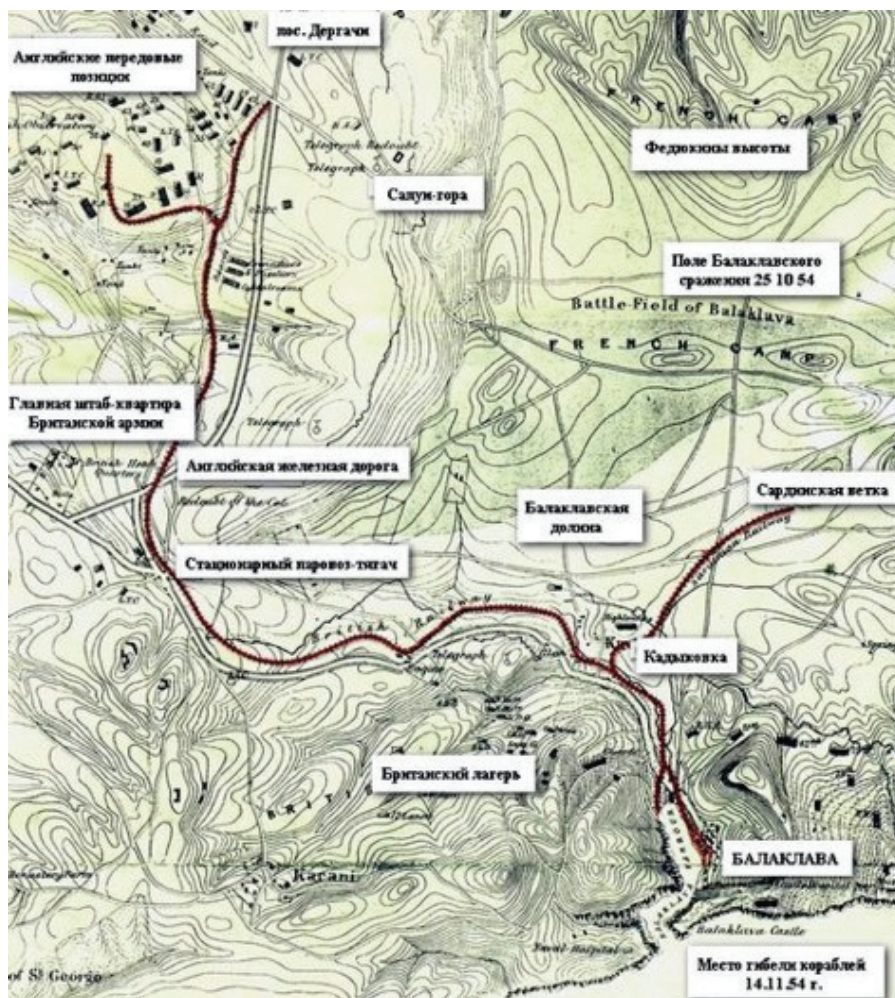


Фото 5. Топографічна карта Кримської залізниці²⁰

Використання локомотивів нерідко ставало неможливим через значну крутизну схилів. Тоді ломові коні та мули тягли поїзди вгору. Там, де ухил був не по силі цим тваринам, на зміну приходили стаціонарні двигуни, забезпечені приводним тросом. Зворотно платформи спускалися за інерцією. У червні 1855 р., під час нового бомбардування Севастополя, залізниця знову використовувалася для підвозу снарядів. По ній назад у Балаклаву відправляли поранених. У липні для дороги були замовлені нові паровози, 130 вагонів і 40 машин. Вони були доставлені в Балаклаву морем у вересні і використовувалися на ділянці нової лінії від Кади-Коя на схід до військового табору сардинців на Воронцовському шосе, у бік гори Гасфорт. Побудова цієї сардинської гілки була закінчена в листопаді 1855 р.²¹



Фото 6. Зображення руху по Кримській залізниці²²

З трьох типів локомотивів, виготовлених у Британії, які обслуговували залізницю в Балаклаві протягом Кримської війни, два локомотиви були побудовані компанією E B Wilson and Co of Leeds (вони називалися Alliance і Victory). Інший тип 2-2-0 тендер — локомотив, який спроектував Edward Bury, побудувала компанія W Hick of Bolton. У Балаклаві працювали два тендери. Паровозів третього типу був лише один екземпляр. Він був відомий під ім'ям Swan і був куплений у залізниці St Helen. Це був 0-4-0 тендер, його побудували Jones Turner і Evans of Newton — Willows. Їх використовували лише на ділянці залізниці від Балаклави до Кади-Коя²³.

Французи також хотіли прокласти свою залізничну гілку від британської залізниці, але цей проект не був реалізований. Під час бойових дій англійською Балаклавською залізницею щодня перевозилося до 250–300 тонн вантажу. У грудні 1855 р. на балаклавській залізниці працювали 4 паровози і 2 стаціонарних паровози-машини для підняття вагонів з низовини біля Балаклави на плато перед Севастополем. Для перевезення вантажів використовувалося 190 вагонів, на окремих ділянках застосовували 215 коней і 17 мулів. Розклад руху поїздів строго контролювався диспетчерською службою. Поїзд відходив з Балаклави щогодини з 7:00 ранку до 7:00 вечора. До першої стаціонарної станції потяг досягав за 48 хвилин²⁴.

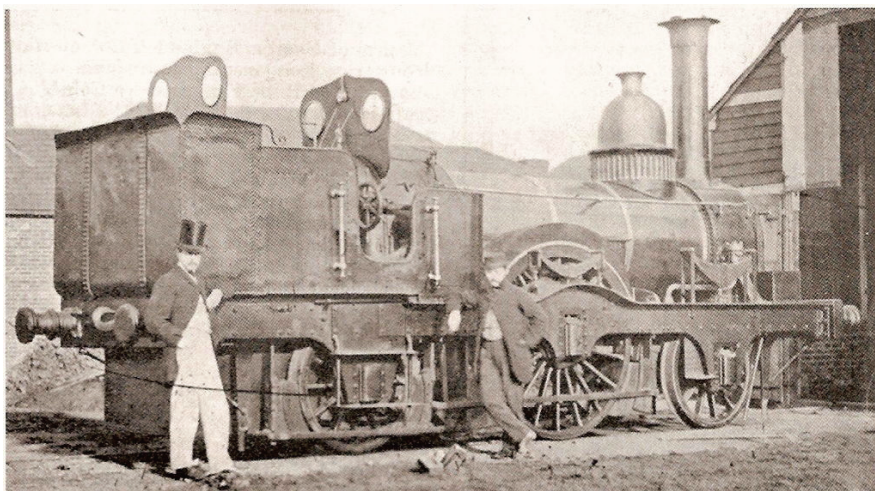


Фото7. Один з паровозів типу 1-1-1, які використовувались на Кримській залізниці²⁵



Фото 8. Залізнична станція у Балаклаві²⁶

У лютому 1856 р. на залізниці використовувалося в середньому до 130 вагонів, які щодня перевозили близько 425 тонн різних вантажів. У тому числі по головній лінії Балаклава — Каткартів пагорб 87 вагонів перевозили

240 тонн вантажу. Решта вантажу доставлялася по сардинській гілці. У травні 1856 р. через непотрібність залізниця була розібрана і вивезена до Туреччини. 12 липня 1856 р. англо-французько-італійські війська остаточно покинули Крим. Перед відходом з Криму англійці на скелі в районі Кади-Коя встановили мармурову дошку з меморіальним написом на честь побудови залізниці, але вже влітку 1860 р. її вирвали зі скелі і розбили. За поясненням таврійського цивільного губернатора генерал-лейтенанта Г. Жуковського, це зробили за особистим наказом новоросійського і бессарабського генерал-губернатора графа О. Строганова²⁷.

Підсумовуючи викладене, можна зробити деякі висновки:

1. Кримський півострів є невід'ємною частиною України, адже ще з часів середньовіччя, як стверджує український історик Т. Чухліб, домінуючою частиною його населення були саме вихідці з українських земель. Величезну роль відігравали українці й у відвоюванні Криму Російською імперією від Туреччини. Саме тому спорудження британцями на території півострова залізниці під час Східної війни 1853–1856 рр. необхідно вважати першим в історії України випадком побудови і налагодження регулярного залізничного сполучення.

2. Поразка імперії Романових у Кримській війні була зумовлена значною технічною відсталістю Росії та відсутністю якісних шляхів сполучення. Наявність кримської залізниці дала можливість військам союзників більш ефективно вести бойові дії у Криму й успішно завершити осаду Севастополя. Ця поразка продемонструвала небоєздатність Російської імперії і спричинила до проведення царським урядом ряду реформ у військовій галузі, пришвидшення завершення промислового перевороту та розгортання залізничного будівництва на теренах українських земель.

3. Природне прагнення як дореволюційних російських авторів, так і радянських істориків та сучасних дослідників не помічати ролі кримської залізниці у Східній війні 1853–1856 рр. пояснюється намаганнями применшити грандіозність поразки Росії у цьому конфлікті. Тож сучасним українським історикам не варто продовжувати цю імперську традицію і не озираючись на думку «старшого брата» правдиво й об'єктивно підходити до вивчення власного історичного минулого.

4. Спорудження британцями залізниці у Криму, як за строками прокладання рейкової колії, так і за масштабами та організацією самого будівництва, так і за якістю налагодження залізничного сполучення стало прикладом колосальної технічної переваги нового індустріального суспільства, яке утверджувалось у той час у країнах Західної Європи над відсталим аграрним устроєм патріархальної імперії Романових.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

¹ Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным Казенным Железным Дорогам. Издание второе. — К.: Тип-я С.В. Кульженко, 1899. — С. 12–15; Военное обозрение Одесского военного округа / Я. Крживоблоцкий, П. Милорадович, И. Бодаревский. — Одесса: Типография П. Францова, 1871.

² Украинская советская энциклопедия: в 12 т. Т. 4: Желатин — Кетозы / Редкол.: Гл. ред. М. Платонович Бажан. — К.: Укр. сов. эн-я, 1980. — С. 7.

³ Економічна історія України: Історико-економічне дослідження: в 2 т. / [ред. рада: В.М. Литвин (голова), Г.В. Боряк, В.М. Гесць та ін.; відп. ред. В.А. Смолій; авт. кол.: Т.А. Балабушевич, В.Д. Баран, В.К. Баран та ін.]; НАН України. Інститут історії України. — К.: Ніка-Центр, 2011. — Т. 1. — С. 616–617; *Богатчук С.С.* Залізничний транспорт України у другій половині XIX — на початку XX ст. (соціально-економічний аспект): Автореф. дис. ... канд. іст. наук. — К., 2000.

⁴ *Волковинський В., Реєнт О.* Україна у Кримській війні 1853–1856 рр. / В. Волковинський, О. Реєнт. — К.: Ін-т іст. Укр. НАН Укр., 2006. — С. 72–73, 140.

⁵ *Иванов В.* Британские военно-технические инновации на примере английской железной дороги и их роль для достижения победы в Крымской войне 1853–1856 гг. / В. Иванов // Кримська війна: історія та уроки. 1853–1856 рр. Матеріали міжнар. військ.-істор. конф. 27–29 вересня 2013 р. у Севастополі. — К.: ТОВ «НВП Поліграфсервіс», 2013. — С. 68–74.

⁶ Там же. — С. 69.

⁷ Взято з: <http://ivb.com.ua/stat33.htm>

⁸ *Волковинський В., Реєнт О.* Вказ. праця. — С. 72.

⁹ Там само.

¹⁰ *Иванов В.* Указ. соч. — С. 70.

¹¹ Взято з: <http://ivb.com.ua/stat33.htm>

¹² *Иванов В.* Указ. соч. — С. 71.

¹³ Там же.

¹⁴ Взято з: <http://ivb.com.ua/stat33.htm>

¹⁵ *Волковинський В., Реєнт О.* Вказ. праця. — С. 73.

¹⁶ *Иванов В.* Указ. соч. — С. 71.

¹⁷ Взято з: <http://ivb.com.ua/stat33.htm>

¹⁸ *Волковинський В., Реєнт О.* Вказ. праця. — С. 73.

¹⁹ *Волковинський В., Реєнт О.* Вказ. праця. — С. 73.

²⁰ Взято з: <http://ivb.com.ua/stat33.htm>

²¹ Там само.

²² Взято з: <http://ivb.com.ua/stat33.htm>

²³ *Иванов В.* Указ. соч. — С. 73.

²⁴ *Иванов В.* Указ. соч. — С. 74.

²⁵ Взято з: <http://ivb.com.ua/stat33.htm>

²⁶ Взято з: <http://ivb.com.ua/stat33.htm>

²⁷ *Иванов В.* Указ. соч. — С. 74.

Стаття надійшла до редколегії 15.11.2015 р.

В.Б. Молчанов

**ПЕРВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В УКРАИНЕ
(в честь 160-летия построения британской железной дороги в Крыму
во время Восточной войны 1853–1856 гг.)**

В статье рассказывается об устройстве британскими военными во время Восточной войны 1853–1856 гг. в Крыму первой в Украине железной дороги сообщением Балаклава–Севастополь. Исследованы причины сооружения железной дороги, процесс принятия решения о ее построении, источники финансирования прокладки рельсового пути, ход и масштабы строительства, значение железнодорожного пути в военных операциях союзников и дальнейшая судьба железной дороги после поражения Российской империи.

Ключевые слова: *Восточная война 1853–1856 гг., Крым, железная дорога, Балаклава, Воронцовское шоссе, Севастополь, союзники, фронт, Кады-Кой, локомотив, поезд, британцы, французы, Сапун-гора, гора Гасфорта.*

V.B. Molchanov

**FIRST RAILWAY IN UKRAINE
(in honor of the 160 th anniversary of the British railways in East Crimea during
the war of 1853–1856)**

The article describes the construction of British military during the Eastern War of 1853–1856. Crimea Ukraine's first railway connections Balaklava — Sevastopol. The reasons construction of the railway, the process of making a decision on its construction, funding the construction of the track, the course and scope of construction, the value of the railway line allies in military operations and the fate of the railway after the defeat of the Russian Empire.

Keywords: *Eastern War of 1853–1856. Crimea, railway, Balaklava, Vorontsov highway, Sevastopol, allies front, Kady-Koy, locomotive, train. British, French, Sapun Mountain, Mount Gasfort.*