

УДК 625.1 (09)

Ірина Агієнко (м. Дніпропетровськ)

ФОРМУВАННЯ МЕРЕЖІ ЗАЛІЗНИЦЬ НА УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ У ХІХ СТОРІЧЧІ: ХРОНОЛОГІЧНІ ОРІЄНТИРИ

Аналізується історичний контекст формування залізничної мережі на українських землях у ХІХ сторіччі. Висвітлюються особливості цього періоду будівництва залізниць, пов'язані з розподілом земель кордоном між Російською та Австрійською імперіями. Визначаються основні хронологічні орієнтири процесу виникнення нової системи шляхів сполучення в Україні.

Ключові слова: мережа залізниць, проект, колія, ланка, спорудження, вишукування, концесія, шляхи сполучення.

Історія появи перших залізниць на українських землях у другій половині ХІХ століття має особливість. У цей період територію України на дві нерівні за площею частини поділяв кордон між двома імперіями — Російською та Австро-Угорською. Правобережна Україна входила до складу Російської імперії, яка контролювала 80 % українських земель. Решта належала монархії Габсбургів. На той час ці землі вважалися урядами обох держав органічною їх частиною і сприймалися як провінційні окраїни.

Але в другій половині ХІХ століття в обох частинах українських земель почалися зміни, зумовлені процесами формування капіталістичного устрою в економіці як Австрійської імперії (з 1867 року - Австро-Угорської), так і Російської. Найяскравішим показником цих змін була поява нового виду шляхосполучення — залізниць.

Перші плани будівництва залізниць на українських землях відносяться до 40-х років ХІХ століття. Такі плани існували і у росіян, і у австрійців.

Росія розглядала можливість поєднання колійними дорогами центральних районів держави з Причорномор'ям, австрійці ж піклувалися по-перше, про розробку і вивіз природних багатств Галичини, по-друге, про можливі статки від транзитного шляхосполучення з глибин Російської імперії до Західної Європи.

Результати Кримської війни значно змінили ставлення урядів і Російської, і Австрійської імперії до залізниць як стратегічно важливого виду шляхосполучення. Але поділені кордоном українські землі залишалися потерпати без надійних комунікацій ще кілька років після закінчення Кримської кампанії. Ці землі, образно кажучи, стали полігоном історичного змагання інтересів двох держав у розвитку залізничних мереж. І Австрія у цьому змаганні випереджала Росію на крок.

В історичному, і в техніко-економічному, і в соціальному контексті хронологічним орієнтиром початку історії залізниць України є виникнення першої ланки залізничної мережі на її теренах в межах кордонів Австро-Угорщини. Ця подія відбулася у листопаді 1861 року, коли було втілено в життя проект з'єднання залізничною колією Львова з Віднем.

3 листопада 1861 року з віденського вокзалу відправився потяг до столиці Галичини. Вранці 4 листопада урочистий ескорт прибув у Перемишль. Новий паротяг, колеса якого стукотіли по першій ланці залізничної колії на українських землях, називався «Ярослав». О 10 годині за місцевим часом він вирушив до Львова і подолав майже 100-кілометрову лінію від Перемишля до Львова за 4,5 години. О 14 годині 30 хвилин потяг зупинився на пероні львівського вокзалу¹.

З цього дня — 4 листопада 1861 року — починається відлік історії найстарішої в Україні залізниці, яка у наш час має назву Львівська. З цієї ж дати починається формування залізничної мережі на українських землях.

З історичної точки зору цікаві окремі згадки про досвід використання рейкової колії на українських землях, окремі ланки якої прокладалися для транспортування вантажів (наприклад, від шахт чи каменоломень) чи під час воєнних дій (наприклад, англійцями під Севастополем під час облоги у 1855 році) задовго до означеної події. Але ці ланки існували тимчасово, вантажі по них перевозили, використовуючи коней чи волів і частково паротяги, або перетягали за допомогою системи канатів; і головне - вони не мали продовження ні у часі, ні у просторі, і не стали початком формування залізничної мережі. Тому вони не можуть вважатися залізницями у сучасному розумінні цього слова.

Ще один варіант хронологічного орієнтування пов'язаний з будівництвом першої залізниці на українських землях у межах Російської імперії. Якщо на австрійській території колія поступово прокладалася від центральних районів до провінцій, то у Росії діяли навпаки - вирішили прокладати рейки від берегів Чорного моря до з'єднання їх з побудованими ланками залізниці на півночі. За відправну точку залізниці, яка мала поєднати чорноморське узбережжя з центром країни, було обрано місто-порт Одеса.

Після поразки Росії у Кримській війні, однією з головних причин якої була відсутність шляхів сполучення між центром і чорноморським півднем, уряд таки вирішив вжити заходів. Але верхи взяли не стратегічні міркування військових кіл, яких цікавив насамперед Крим, а комерційні інтереси.

Існує думка, що значні зміни у політиці російського уряду щодо спорудження залізниці на півдні імперії відбулися вже після закінчення Кримської війни. Це не зовсім точно. Відступ зі своїх позицій у сфері залізничного будівництва можновладцям довелося почати уже в наступному році після десанту союзних військ в Криму. Потреба у спорудженні залізниці у південному напрямку стала очевидною, і російський уряд все ж вирішив вжити заходів. Так, 2 вересня 1854 року Головне управління шляхів сполучення видало наказ почати вишукування на лінії Москва — Харків — Кременчук — Єлисаветград — Ольвіополь — Одеса².

Через півтора місяці, 17 жовтня, було видає розпорядження приступити до вишукувань лінії Харків — Феодосія; ще через чотири з половиною місяці, 18 лютого 1855 року, вийшло розпорядження про прокладку траси від запланованої Харково-Феодосійської лінії до Донбасу, а 27 червня — лінії Генічеськ — Сімферополь — Бахчисарай — Севастополь. Загальна довжина цих ліній мала перевищувати 2100 кілометрів. Очолити роботи доручалося видатному інженеру і талановитому фахівцю залізничної справи Павлу Петровичу Мельникову.

Вишукування Південної лінії були проведені в короткий термін і дуже успішно, незважаючи на труднощі воєнного часу. Розуміння катастрофічного стану справ змусило у лютому 1854 року російського імператора Миколу I звеліти розглянути можливість неофіційних переговорів з англійськими банкірами Фоксом і Гендерсоном, які ще до початку Кримської кампанії намагалися одержати концесію на будівництво Московсько-Одеської магістралі. Уряд, поставлений у безви-

хідне становище, мусив вести закулісні переговори з фінансистами ворожої сторони, тоді як раніше, у мирний час, відхилив їхню пропозицію.

Зміна позиції Росії щодо будівництва шляхів сполучення не залишилася непоміченою для іноземних підприємців. Однак у зв'язку з війною Європа не мала змоги інвестувати в російські залізниці. Проте поступило кілька пропозицій від американських фінансистів, які намагалися скористатися скрутним становищем Росії і пропонували явно кабальні умови. Банкір Сандерс, що спеціально приїхав до Петербурга, наполегливо висловлював бажання взятися за спорудження Петербурго-Варшавської (будівництво якої на той час припинилося) і Московсько-Чорноморської залізниці. Він просив установити поверстну вартість для обох магістралей у розмірі 140–160 тис. руб., що в два-три рази перевищувало ставки, які пропонувалися уряду англійцями перед війною³.

З усієї будівельної суми Сандерс хотів щорічно одержувати 5,5% гарантованого прибутку — значно більше, ніж його попередники. При цьому Сандерс не представив ні проектів будівництва, ні статуту, ні кошторисів.

Майже одночасно з Сандерсом запропонував свої послуги секретар американської телеграфної компанії Шаффнер. Його умови виявилися ще важчими від тих, які висував Сандерс. В остаточній заявці Шаффнер виявив готовність побудувати залізницю Москва — Харків — Кременчук — Ольвіополь — Одеса з відгалуженням від Харкова на Феодосію. Будівельний капітал, за його підрахунками, повинний був скласти близько 266 млн. руб. (150 тис. руб. на версту) при гарантованому прибутку 6%. Причому він заявив, що до створення концесії не бере на себе ні вишукувань, ні складання проектів і кошторисів [3]. Пропозиції були відхилені спеціально створеною комісією, яка детально розглянула всі умови і змушена була визнати їхню неприйнятність для російської сторони.

У 1855 році, після смерті Миколи I, на посаду головноуправляючого шляхами сполучення і публічними спорудами Олександр II призначив генерал-ад'ютанта К. В. Чевкіна, який мав досвід організації будівництва Петербурго-Московської магістралі. У російській залізничній політиці стався крутий поворот. Було вирішено вжити заходів щодо розробки проекту будівництва мережі залізниць по всій імперії і залученню до їх спорудження приватного (насамперед іноземного) капіталу.

Найвищий Указ про створення мережі залізниць у Росії було видано 26 січня 1857 року

[2]. А у 1856 році, ще до Указу, уряд провів серію переговорів з крупними європейськими підприємцями і на початку наступного року уклав концесію на розбудову мережі залізниць. До неї увійшли напрямки: Петербург—Варшава—Пруський кордон (завершення будівництва, розпочато урядом у 1851 році); Москва — Нижній Новгород; Москва — Курськ — Феодосія; Курськ (чи Орел) — Динабург — Лібава. Загальна довжина наміченої до будівництва мережі складала близько 4000 кілометрів. Для її спорудження було утворено Головне товариство російських залізниць. Вирішальна роль в товаристві належала французьким грошовим магнатам.

Вже до кінця 1859 року в дію намічалось ввести близько 300 кілометрів залізниць. Надалі щорічно протягом семи років, що залишилися, товариству належало вводити в експлуатацію більше як 500 кілометрів нових ліній кожного року. У той час у США споруджувалося щорічно до 3 тис. кілометрів, а у Великобританії, яка вже мала залізничну мережу загальною довжиною у 10 разів більшу, ніж Росія, кожного року будувалося 800 кілометрів нових ліній.

Але Головне товариство російських залізниць протягом всього часу свого існування було стурбоване не темпами розвитку залізничної мережі Росії, а власними прибутками, що покривалися за рахунок казни. До середини 1858 року, так, по суті, нічого і не побудувавши, Головне товариство витратило 75 млн. руб. Прикметно, що до 1862 року витрати тільки на утримання адміністрації склали 32 млн. руб.[3] Воно перестало існувати тільки в 1894 році, коли казна викупила його борги.

У зв'язку з неефективною діяльністю Головного товариства російських залізниць у ділових колах укорінилося уявлення про крайню не вигідність будівництва залізниць у Росії. Саме тому підприємці не могли зібрати необхідний капітал, і на початку 1860-х років не відбулися концесії на будівництво Московсько-Севастопольської, Києво-Одеської, Орловсько-Вітебської й інших ліній.

Становище склалося настільки безвихідним, що головноуправляючий шляхами сполучень К.В. Чевкін схилився до думки зовсім призупинити спорудження залізниць до появи можливостей мобілізувати потрібні кошти приватного капіталу. Наприкінці 1862 року у залізничному будівництві наступила глибока криза. У той скрутний час головноуправляючим шляхами сполучення і публічних споруд призначили П. П. Мельникова. Цей видатний державний діяч і талановитий ін-

женер зумів переломити хід подій в справі залізничного будівництва. Йому належать розробки перших проектів розвитку мережі шляхів сполучення Росії. Ще в 1844 році П. П. Мельников розробив проект спорудження мережі залізниць довжиною понад 3200 кілометрів. Крім Петербурго-Московської магістралі, який передбачав будівництво рейкових шляхів у центрі країни: від Москви до портів Чорного моря й у Донбас. Проте його проект не мав підтримки.

У 1863 році П. П. Мельников пропонує новий науково обґрунтований перспективний план розвитку залізничної мережі, яким передбачалося з'єднання рейковими шляхами обох столиць імперії з її промисловими центрами і портами на південних морях, створення транспортних зв'язків між головними водними артеріями і забезпечення вивозу кам'яного вугілля з Донбасу до Москви і Петербурга. Це був дійсно професійний підхід до вирішення проблеми шляхосполучень у комплексі. Вперше детально обґрунтовувалося будівництво саме мережі залізниць, а не окремих магістралей. План включав кілька основних напрямків розвитку залізничної мережі, у тому числі: Південний від Москви через Тулу, Орел, Курськ, Харків, Катеринослав і Олександрівськ у Крим через Сімферополь до Севастополя — 1535 кілометрів; Південно-західний від Одеси через Балту, Брацлав і Липовець у Київ і від Києва через Чернігів на з'єднання з Західною лінією між Брянськом і Рославлем — 1135 кілометрів; Південно-східний, чи Антрацитний від Катеринослава до Грушевки (від неї вже проклали лінію до Дону) — 405 кілометрів.

У ході обговорення цього проекту в ділових колах виникло кілька варіантів з'єднання Москви з портами Азовського і Чорного морів. Пропонувався, наприклад, напрямок Одеса — Київ — Ніжин — Кролевець — Калуга — Москва. Були і інші міркування. У 1861 року генерал-губернатором Новоросійського краю став П.С. Коцебу. Він був прихильником напрямку будівництва залізниці від Одеси до Новоселиці на кордоні з Австрійською імперією і транспортування по ній до Європи східних товарів, які надходили морем з Туреччини та закавказьких портів. У зворотному напрямку він пропонував вантажити вагони сільськогосподарською продукцією для експорту їх через одеський порт.

В урядових колах Росії наполягали на спорудженні лінії від Одеси до центральних районів країни для задоволення військових по-



треб і зв'язку з необхідністю шляхосполучення з Новоросійським краєм та Бессарабією.

Однак головною проблемою був пошук виходу з залізничної кризи. Щоб перебороти хибне уявлення про невідповідність вкладення капіталів у спорудження російських магістралей, Мельников запропонував приступити до будівництва за кошти державного казначейства. Реалізувати пропозицію нового головноуправляючого виявилось складно, оскільки державна казна була практично порожня. Розуміючи, що іншого способу перебороти залізничну кризу не існує, його підтримав міністр фінансів М.Х. Рейтерн, який в принципі був супротивником казенного будівництва залізниць.

Після тривалих суперечок і зволікань у 1863 році, в складних умовах повоєнного періоду, найвищим велінням з урядових кіл було дозволено будівництво за рахунок казни залізниці від крупного чорноморського порту Одеса в напрямку на північ, до одного з важливих торгових центрів цього регіону — Балти.

Одеська гавань вже давно перетворилася на велику товарну біржу, де вели торги купці з усього світу. Через Одеський порт йшли потоки пшениці, рогатої худоби, заліза, вина, українського сала, цукру. Австрія, Іспанія, Англія, Франція заснували тут свої консульства, торгові фірми і контори. Сюди завозили товари з Туреччини, Індії, Китаю, Італії. У Південній Пальмірі купці та маклери мали нагоду нажити значні капітали на обізнаності у справі транспортування вантажів за умов вкрай поганих шляхів сполучення.

На 60-ті роки XIX сторіччя чітко визначились основні товарні потоки, що йшли до Одеського порту. По-перше, це напрямок Кременчук–Єлисаветград–Одеса, яким надходив хліб з Київської, Полтавської, Чернігівської та Харківської губерній. Другим важливим шляхом надходження експортного зерна був Дністер, де головними навантажувальними пристанями були Сорока, Могилів-Подільський й Рибниця. Звідти пшениця й кукурудза Волинської, Подільської і Бессарабської губерній ішла до села Паркани поблизу Тирасполя і далі — вже сухопуттям — до Одеси: замулене гирло Дністра не пускало баржі у Дністровський лиман і далі у море.

Реальне втілення в життя проекту будівництва залізниці на півдні Російської імперії були пов'язані з інтересами фінансових кіл Причорноморського регіону. Після кількох нарад у Петербурзі ухвалили компромісне рішення будувати залізницю етапами, проклавши спо-

чатку лінію Одеса–Балта, а далі протягти її до Кременчука і розпочати спорудження залізниці Київ–Балта. Від проекту Коцебу Новоселицької траси зосталось тільки відгалуження до Паркан, пристань яких забезпечувала надходження товарів Дністром. Тож перша ділянка майбутньої залізничної мережі Одеса–Балта будувалася у відповідності з затвердженим планом, а на другому етапі продовження залізничної колії завдяки втручанню місцевих купців та банкірів пішло в напрямку Єлисаветград–Кременчук.

Новоросійський генерал-губернатор П. Є. Коцебу, розуміючи принципову необхідність появи залізниць у Причорномор'ї, особисто доклав немало зусиль для реалізації планів залізничного будівництва у цьому регіоні. Казна все-таки виділила кошти на перший етап будівництва — з розрахунку 45 тисяч карбованців на версту, але їх було недостатньо. Граф Коцебу додав до цього частину грошей з тих, які були в його розпорядженні, а також заручився підтримкою в Міністерстві внутрішніх справ, яке пообіцяло направити на будівництво арештантів, що згодом і було виконано. Харчування цих людей було внесено до кошторису будівництва.

Підрядчиком будівництва був обраний барон Унгерн фон Штеренберг. Він зумів домогтися одержання від казни кредиту, який погашався здачею об'єкта за фіксованою ціною назад у казну. Різниця була прибутком підприємця.

Будівництво було почато 4 травня 1863 року. Йому передувало прийняття статуту Одесько-Балтської залізниці, власноручно розглянутому і затвердженому Олександром II. Були прийняті постанови Херсонського і Подільського губернаторів, гласних Одеського градоначальництва про виділення казенних земель і викуп земель у приватних осіб⁴.

У той же час імператор Олександр II не втрачав надії залучити приватний капітал для спорудження магістралей в інших регіонах. 25 липня 1863 року уряд уклав договір з англійською акціонерною компанією на будівництво лінії Москва-Севастополь (через Орел, Курськ, Харків) з дуже вигідними для акціонерів умовами. Капітал компанії визначався з вартості 97251 руб. за версту при гарантії уряду 5,5%. При цьому був обговорений термін організації акціонерної компанії — протягом року — і право уряду приступити до будівництва Московсько-Орловської ділянки у випадку неспроможності компанії⁵.

У зазначений термін акціонерам не вдалося мобілізувати необхідний капітал, і 26 травня 1864 року П. П. Мельников одержав «найвище велін-

ня» приступити до спорудження Південної лінії від Москви в напрямку до Орла на казенні кошти. Це поклало початок подоланню кризового стану у залізничному будівництві.

Таким чином, план розвитку залізничної мережі почав реалізуватися.

Тим часом швидко розгорталися події в причорноморському регіоні, де новий вид шляхосполучення — залізниця — мусив розв'язати задачу прискорення доставки вантажів до Одеського порту. Уряд погодився на пропозицію барона Унгерна про «господарсько-американський спосіб» будівництва Одесько-Парканської дороги, і військовий міністр видав наказ про сформування чотирьох будівельних рот зі штрафників і нижніх чинів. Будівництво велося швидкими темпами, але з багатьма порушеннями [4].

Все ж таки 7 листопада 1863 року барон запросив на спробну поїздку по перших побудованих ділянках губернатора Коцебу і представників ділових кіл, а у грудні пройшов спробний потяг від Карантину (район порту) до Михайлівської площі. У 1864 році була прокладена дорога до Роздільної, у травні 1865 року до Паркан, одночасно було вирішено продовжити колію ще на 2 версти до Тирасполя. У листопаді 1865 року залізнична колія підійшла до Балти. Магістраль Одеса-Балта довжиною в 219 верст була побудована за 2,5 роки і здана в експлуатацію 3 грудня 1865 року.

Так почалося формування залізничної мережі на українських землях у межах Російської імперії.

Потім події розвивалися у період так званої «залізничної гарячки»: будувалися лінії Києво-Балтської, Курсько-Харково-Азовської, Києво-Брестсь-

кої, Харково-Миколаївської, Лозово-Севастопольської, Фастівської, Катерининської, Костянтинівської, Київсько-Ковельської та інших залізниць

У травні 1869 року прибув перший потяг до Харкова, в грудні того ж року помчали поїзди до Донецька, в червні 1870 року паровозний гудок оголосив початок залізничної ери на вокзалі Києва, у 1873 році колія була прокладена до Катеринослава і з'єднала донецький кам'яновугільний басейн з криворізьким залізрудним.

Залізнична мережа вкривала волинські землі, багаті землеробські райони у центрі, охопила східні регіони, де почали формуватися великі промислові центри. Стратегічне значення мали колії, які прокладалися у західному напрямку. Разом з основною магістраллю на Берестя (Брест) від Здолбунова у напрямі австрійського кордону будувалась і так звана Радивилівська вітка. Як і головна лінія, вона була відкрита у 1873 р. і тоді ж з'єднана через Радивилів (до 1939 р. — Радзивилів, потім до початку 1990-х — Червоноармійськ) і Броди з галицькими коліями. Майже одночасно з цією лінією була споруджена залізниця Берестя-Граєво (пруський кордон).

Таким чином російські лінії на українських землях були пов'язані із австрійськими та німецькими і стали частиною європейської залізничної мережі. Починаючи з 1861 року, на українських землях йшло безперервне прокладання залізничних колій, формувалася нова система шляхів сполучення, яка згодом перетворилася на потужну складову економічного фундаменту України як незалежної держави.

Джерела та література

1. Львівська залізниця. Історія і сучасність [Текст]/Гранкін П. Е., Лазечко П. В., Сьомочкін І. В., Шрамко Г. І. — Л.: Центр Європи, 1996.
2. История железнодорожного транспорта России [Текст]: в 2. т. — СПб., 1994. — Т.1: 1836-1917 гг.
3. Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров [Текст] / Кислинский Н. А. — СПб., 1902.
4. Первая на Украине. Путеводитель по музею Одесской железной дороги [Текст] — О.: Изд-во «Маяк», 1989.
5. Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт в России во второй половине XIX века [Текст] / Соловьева А. М. — М.: Наука, 1975.

Ирина Агиенко

Формирование сети железных дорог на украинских землях в XIX столетии: хронологические ориентиры

Анализируется исторический контекст формирования железнодорожной сети на украинских землях в XIX веке. Рассматриваются особенности этого периода строительства железных дорог, связанные с разделом земель между Российской и Австрийской империями. Определяются основные хронологические ориентиры процесса возникновения новой системы путей сообщения в Украине.

Ключевые слова: сеть железных дорог, проект, колея, участок, сооружение, изыскания, концессия, пути сообщения.

Irina Agiyenko

The establishment of a network of railways on Ukrainian lands in the 19th century: historical references

The historical context of formation of a railway system in the Ukrainian lands in the 19-th century is analyzed. Features of this period of constructing the railways, associated with dividing the lands between the Russian and Austrian Empires, are considered. The basic chronological reference points of a process of beginning a new system of railways in Ukraine are determined.

Key words: railway network, a project track, station, construction, exploration, concession roads.

УДК 339 (477)

Володимир Ланін (м. Київ)

ЗАСТИГЛА У ВІКАХ. ІСТОРІЯ ВІТЧИЗНЯНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ, ВИКАРБУВАНА У МІНІАТЮРІ МАЛОЇ ПЛАСТИКИ

У статті, через призму іменної відзнаки, показано історичний процес розвитку та становлення вітчизняного залізничного транспорту на початковому етапі його будівництва та експлуатації.

Ключові слова: залізничний транспорт, фалера, нагрудний знак, історична, культурна, художня спадщина.

Характерним явищем сучасного культурного процесу розвитку держави є підвищений інтерес усіх прошарків українського суспільства до історичного минулого, першоджерел своєї історії. Адже культурна спадщина збереглась до наших днів не тільки у вигляді відомих широкому загалу монументальних історичних спорудах, але і маловідомих мініатюрних мистецьких виробів, що також мають значну історичну, культурну і наукову цінність [1].

Залізнична фалеристика – колекціонування емблем, нагрудних знаків, жетонів, медалей, присвячених залізничній тематиці. На цих об'єктах колекціонування у зображеннях і написах відбита історія залізниць, зразки залізничної техніки, досягнення і розвиток залізничного транспорту. При колекціонуванні предмети залізничної фалеристики розподіляються на службові, академічні, членські, пам'ятні, сувенірні. Одним з перших знаків на теренах колишньої Російської імперії був технічний знак (емблема) залізничного транспорту, затверджений у 1830 році. Він являв собою покладену хрестоподібно сокиру та якір. Сокира та



якір символізували єдність водних і сухопутних шляхів сполучень. Замість гладких гудзиків на мундирах та іншому форменому одязі інженерів корпусу шляхів сполучень було наказано носити гудзики з цією емблемою. Знак проіснував більше ста років і у 1934 році був замінений на сучасний технічний знак – ключ і молоток [2].

Про початок будівництва та експлуатації попередників існуючих сьогодні залізниць нагадують оригінально виконані іменні жетони, які давали право його власнику на безкоштовний проїзд по залізниці. Ці витвори ювелірного мистецтва малої пластики виготовлені із золота, срібла з застосуванням багатобарвних емалей і фініфті. До їхнього виготовлення доклали руку медальєри відомих ювелірних фірм, у тому числі і дому Фаберже. Золоті жетони вручались високопоставленим та впливовим посадовцям, а також членам правлінь залізничних товариств.

Наведемо декілька прикладів таких жетонів, які використовувалися на залізницях, які пролягали територією сучасної України.

