

ГУМЕНЮК І.П.

**БУДІВНИЦТВО, ФУНКЦІОНУВАННЯ І РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ВУЗЛА  
СТАНЦІЇ КОЗЯТИН В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ ст.**

*В даній статті автор охарактеризовує передумови початку будівництва залізничних мереж на території Подільської та Київської губерній, розкриває помилки керівництва на початковому етапі спорудження. Також частково намагається висвітлити будівництво та функціонування залізничного вузла станції Козятин (на Вінниччині) в другій половині ХІХ століття.*

Для написання даної статті автор використав ряд інформативних джерел, що містять інформацію, яка безпосередньо стосується вищезазначеної теми дослідження. Було використано низку праць, де розкривається початковий етап становлення будівництва залізничних мереж на території Київської та Подільської губерній. Було використано архівні матеріали Центрального державного історичного архіву в місті Київ та Державного архіву Вінницької області, фонди яких містять різноманітний матеріал з даної тематики та періодичні джерела, які висвітлюють перебіг подій на території залізничного вузла міста Козятин протягом другої половини ХІХ століття до початку розгортання подій 1905 року.

ХІХ століття стало переломним в історії України своїми політичними й економічними перетвореннями. Це певною мірою стосувалося і Правобережної України. Вже в кінці ХVІІІ століття вона входила до складу Російської імперії. У 1797 році була утворена Подільська губернія з центром у Кам'янці-Подільському.

Будівництво залізниць повинно було позитивно вплинути на економіку та торгівлю, тому що значна кількість товару направлялася за кордон сухопутним шляхом. Через погано упорядковані шляхи та відсутність залізничного транспорту основним засобом перевезення вантажів залишався гужовий транспорт.

Слід також зазначити, що доставка однієї четверті хліба з Поділля коштувала 3-4 карбованці. Відсутність залізниць впливала на збільшення ціни хліба за його доставку. Так, на початку 60-х років ХІХ століття середня ціна однієї четверті пшениці в Могилів-Подільському складала 5 рублів 40 копійок, в Одесі - 8 рублів 60 копійок, в Лондоні - 16 рублів 83 копійки [1, с.33].

Всі ці факти спонукали уряд Російської імперії вжити необхідних заходів - розпочати будівництво залізничної мережі. Тож в другій половині 60-х років ХІХ століття в імперії були здійснені безпрецедентні заходи щодо нарощування темпів залізничного будівництва.

23 квітня 1865 року перспективний комплексний план розвитку залізничної мережі П.П.Мельникова був затверджений, отримавши силу закону. У червні того ж року Мельников був призначений міністром шляхів сполучення [2, с.45].

Як передбачалося планом розвитку залізничної мережі, в ті роки було розгорнуто спорудження перших ланок залізниць на півдні, в "землях Малоросії та Новоросії". Стратегічно важливу гілку від Одеси - найбільшого чорноморського порту імперії - до Києва будували вроздріб. Спочатку казенним коштом ділянку Одеса-Балта з виходом до річки Дністер, а через деякий час вже силами акціонерного товариства від Києва до станції Балта.

Водночас відносно високі темпи будівництва залізниць досягалися за рахунок найжорстокішої експлуатації і вкрай низької якості самого будівництва, особливо на

лініях, що споруджувалися на кошти акціонерних компаній. Матеріали преси того часу свідчать про повсюдне спорудження “негідних в усіх відношеннях шляхів” [3, с.45]

Циркуляром від 10 червня 1867 року за №1983 повідомлялося про конфлікти, що відбувалися між робітниками та їх наймачами. В 1867 році неодноразово було отримано інформацію про погане забезпечення умов праці та харчування. Зазначалося, що солома для підстилки видавалася та, яка вже була у використанні і в досить малих кількостях. Нерідко видана солома повністю була зіпсована гризунами і її настільки мало, що з-під настилу видно землю; яловичина видавалася не свіжа і навіть зовсім зіпсована, але і така лише двічі на тиждень; каша рідка, з грубо перемелених круп, а густа каша видавалася не часто і зовсім без сала. Риби, квасу та борщу не видавалося зовсім. Хліб був поганої якості, не випечений і спечений наполовину з вівсяними висівками. Лікарів не було, палати для хворих не облаштовані і хворі лежали на сирій землі. Дана інформація неодноразово відправлялась губернатору Подільської губернії [4, с.1]

П.П.Мельников у цьому відношенні послідовно відстоював необхідність будівництва залізничної мережі в державі казенним коштом, доводячи правильність своєї позиції практикою спорудження залізниць.

На базі казенної Києво-Балтської магістралі було утворене товариство Києво-Брестської залізниці, що купило в казни ще ділянку Київ-Жмеринка з гілкою Козятин-Бердичів і побудували лінію від Бердичева до Бреста з відгалуженням на Радзивілів.

Завдяки розширенню залізничної мережі спостерігалось розширення торговельних зв'язків. Тільки за 1866 рік з Південно-Західного краю до Європи та Єгипту вивезено було 736 тисяч тонн кукурудзи, 5,9 тисяч тонн вовни, 7 тисяч тонн сала [5, арк.166].

Найбільшими залізничними вузлами стали Жмеринка в Подільській губернії та Козятин в Бердичівському повіті Київської губернії.

Землі навкруги теперішнього міста Козятина та залізничного вузла були болотистою місцевістю, майже повністю не придатною для сільськогосподарського використання. Вони продавалися за низькими цінами (хоча й не всіх власників це влаштовувало). Щоб налагоджувати відносини з власниками земель та вирішувати питання ціни були створені спеціальні місцеві оціночні комісії, що проводили оцінку земель та передавали дані землі в розпорядження Товариства доріг [6, арк.4].

Вже 26 травня 1870 року розпочалась історія залізничної станції міста (тоді селища) Козятина, тому що саме цього числа було відкрито рух від Києва до Одеси [7, с.4].

Будівництво залізничної станції на території земель містечка Козятин було затверджено 21 травня 1866 року Комітетом Міністрів і дозволено товариству Де-Врієр і компанія. Загальна підрядна сума контракту становила 140833 рублів 50 копійок металом та 231 тисяча 679 карбованців кредитних [8, с.3].

Також в 1870 році було споруджено залізничну гілку Козятин-Бердичів [9, с.3], довжиною 26 кілометрів [10.с.8]. Залізниця, а з нею і селище залізничників (або ж “колонія залізничників”), бурхливо почала розвиватися. В 1871 році було збудовано товарну станцію, водонапірну вежу, що збереглась до нинішнього часу, а також міст, збудований з бутового граніту (до нашого часу збереглися лише опори, так звані “бики”) і засновано локомотивне депо, що відразу почало функціонувати [11, с.2]. В щойно розбудованих цехах депо працювало спочатку лише 500 робітників, які мали початкову технічну освіту або ж були без належного рівня підготовки [12, с.9]. В 1873 році через Козятин пройшла нова гілка залізниці - Козятин-Брест і станція Козятин з цього часу почала функціонувати як вузлова станція, де змінювався напрямок транспортних потоків та починали виконуватись розвантажувально-перевантажувальні

роботи. Тому цілком логічно, що 7 липня 1874 року селище Козятин отримало статус містечка Бердичівського повіту Київської губернії і слід зазначити, що офіційною датою виникнення міста Козятин вважається саме цей рік [13, с.298].

Містечко швидко зростало, через вузлову станцію регулярно за розкладом рухалися потяги. Південно-Західна залізниця серед інших залізничних доріг Російської імперії виділялася строкатістю рухомого складу. У 1870-1880-х роках станція Козятин обслуговувала потяги типів 0-3-0, 0-4-0, 0-2-1 та танк-потяги типу 0-3-1, а також потяги конструкції заводів Кесслер і Зіль, котрі “заходили” у Козятин з південних гілок, що “належали” Одеській залізниці. Серед кожного типу виділялося по декілька серій (варіантів) транспортних машин, деякі з них (серед типу 0-3-0 серії “М” Мальцевського, “РБ” Невського і “О” Воткінського заводу) були побудовані саме для Південно-Західної залізниці. Велике розмаїття потягів, що курсували через станцію Козятин, ускладнювало їхній ремонт і обслуговування, тому відповідні служби і підприємства станції належним чином устатковувались [14, с.25].

Станція, складське господарство, диспетчерські, ремонтно-путьові служби і служби експлуатації рухомого складу давали роботу місцевим мешканцям, населений пункт ставав заможним, розвивався.

В другій половині 1880-х років стало зрозумілим, що без розширення станції і побудови нового вокзалу вже неможливо було обійтись. Проект будівлі був розроблений архітектором Валеріаном Куликовським, який був відповідальним за виконані роботи [15, с.93]. Допомігав йому архітектор О.Кобелев [16, арк.11]. Проектні та будівельні роботи продовжувались протягом 1888-1890 років.

Вдало розташована на місцевості споруда поєднувала в собі архітектурну довершеність з відповідністю найвищим технічним вимогам, забезпечувала умови безпеки та комфорт пасажирів. Вона являє собою тип прохідного або острівного вокзалу, розташованого між коліями. Таке розміщення пасажирської будівлі значно збільшувало пропускну спроможність і це дозволяло одночасно двом потягам протилежних напрямків підходити до прилеглих з двох боків до будівлі пасажирських платформ.

Козятин був станцією “*переважно буфетною*”, тобто зупинки поїздів тут співпадали з часом сніданку, обіду та вечері. А тому в організації внутрішнього простору будівлі особливого значення було надано облаштуванню обідньої зали, що призначалась для пасажирів I і II класів. Овальне в плані приміщення перекрите куполоподібним склепінням, що спирається на поставлену півколом двоярусну аркаду.

Центральне приміщення вокзалу вирізнялось не тільки зовнішньою привабливістю, а й зручністю для пасажирів. Сюди виходили вікна білетної каси й телеграфу, поряд знаходилось багажне відділення, з протилежного боку - вбиральні та перукарні.

Козятинський вокзал - зразок цегельної архітектури періоду еkleктики з характерним для цегельного “*нідстилю*” пластичним оздобленням і опорядженням екстер'єру, що виконувались за допомогою художньо виразних кладок цегли. Архітектоніка вокзалу виконана, в цілому, в раціоналістичному стилі, але зовнішній вигляд має певні елементи псевдодонжону і деякі риси неоготики. Інтер'єр споруди виконаний місцями в стилі раціоналізму, місцями в стилі неокласици (зала очікування для пасажирів далекого слідування), місцями несе явні риси ампіру (овальна зала). Одним словом, споруда козятинського вокзалу є справжнім наочним “*мікро посібником*” з історії архітектурних стилів кінця XIX - першої половини XX століття. Проте, споруда вокзалу цілком гармонійна, різні стилі “*нідігнані*” один до одного зі смаком і почуттям міри.

Слід зазначити, що цегельне “*ліплення*” козятинського вокзалу, з одного боку, дещо повторює таке першої вокзальної споруди Козятинина - будинку товарної станції, з іншого,

- повторюється в інших спорудах міста, що надає вокзалу та історичній забудові прилеглих територій стилістично-композиційну цілісність. Найпершою спорудою, що “віддзеркалює” цегляний екстер’єр вокзалу є розташований саме напроти нього будинок жандармерії (1888 року), в якому і зараз розташований відділок міліції [17, с.21].

В залізничному відношенні станція Козятин була досить важливою, тут знаходилось основне депо та центр управління відділку тяги. Сам залізничний вузол був оснащений найновішою на той час механічною системою централізації стрілок, що знаходились в дев’ятьох високих баштах. Дана система отримала назву система Сайкса. Поступово кількість робітників та службовців на залізничній станції зростало і в 1890-х роках становило 5 тисяч чоловік (разом з членами своїх родин). Для поповнення фахівців з тодішніх залізничних спеціальностей, біля залізничного вузла було відкрито залізничне училище, де навчалось до 200 учнів [18, с.94]

Для того, щоб задовольняти духовні потреби робітників, кількість яких була досить великою на той час, було вирішено побудувати церкву неподалік від території залізничного вузла, тому що найближча церква знаходилась на відстані трьох верст.

Службовці станції і стали ініціаторами збору коштів на побудову храму. Слід зазначити, що пожертви збирались виключно серед працюючих на Південно-Західних залізницях [19, арк.4]. Допомога Управління доріг дала змогу весною 1894 року розпочати будівельні роботи. Ескізний проект дерев’яної церкви та план її розташування на місцевості - поряд зі станцією - був розроблений Валеріаном Куликовським, а детальні креслення внутрішнього планування й оздоблення - архітектором Бетакі. В березні 1895 року церква була повністю закінчена [20, арк.14]. Церква була освячена 25 серпня цього ж року в ім’я Христа Спасителя. Освячення проводив високопреосвящений Іоанікій, митрополит Київський та Галицький [21, с.95]. Церква на станції Козятин була традиційною для свого часу будівлею. Очевидно тут архітектор керувався не власним смаком, а завданням, що вимагало проекту “в російському стилі”, який активно пропагувався, а в культовому будівництві офіційно розповсюджувався впродовж 1880-1890-х років. Інтер’єр церкви був оздоблений згідно з вимогами канону. Всі образи для неї, включаючи запрестольний образ “Моління про чащу” та місцеву ікону “Спаситель благословляє дітей” були виконані іконописною майстернею Мурашка [22, с.175].

Інтенсивність вивозу різноманітної продукції за допомогою залізниць також підтверджує безперебійну роботу, як залізничного вузла станції Козятин, так і інших станцій. Лише у 1880-х роках вивіз хліба з Подільської губернії склав близько 13 тисяч тонн (із 72 тисяч тонн з усіх українських губерній ) [23, с.390]. Якщо ж брати лише залізничний вузол станції Козятин, то за період 1896-1898 років через неї було перевезено 709 тисяч тонн цукрового буряку [24, с.183]. В 90-х роках ХІХ століття вантажообіг по станції був збільшений і за рік проходило, в середньому 30 тисяч 400 тонн різних вантажів, а також велика кількість пасажирських потягів відправлялася на такі станції, як Брест, Одеса, Умань та інші напрямки [25, с.299].

Проте дуже часто траплялися несправності в вагонах та потягах, що прибували з інших напрямків і для того, щоб ремонтувати їх було збільшено штат обслуговування рухомого складу. Вже на початку ХХ століття працівників в осередку руху нараховувалось 483 особи. Також працювали 26 верстатів та один локомотив [26, арк.120].

Загалом будівництво залізничних мереж та спорудження досить потужних залізничних вузлів на території Подільської та Київської губерній дало поштовх для покращення економічного стану регіону та сприяло загальному розширенню інфраструктури краю. Спорудження залізничних мереж та вузлів хоча й проводилось

швидкими темпами та з недотриманням необхідних норм та правил, проте позитивно вплинуло на подальшу долю краю. Залізничний вузол міста Козятин відігравав важливу роль в економічному та військовому сенсі.

1. *Золотов В.А.* Хлебный экспорт России через порты Чорного и Азовского морей (60-90-е года XIX века) / В.А.Золотов. - Ростов-на-Дону, 1966. - С.33.
2. *Соловьев А.М.* Железнодорожный транспорт в России во второй половине XIX века / А.М.Соловьев. - М., 1975. - С.45.
3. История железнодорожного транспорта России (1836-1917). - Т.1. - М., 1994. - С.45.
4. *Гуменюк І.П.* Вокзал на станції Козятин / І.П.Гуменюк // Пульсуючі джерела. - 24 лютого. - 2009. - С.1.
5. Держархів Вінницької області, ф.Р-1252, оп.1, спр.163, арк.166.
6. Держархів Вінницької області, ф.Д-200, оп.1, спр.731, арк.4.
7. *Страшний В.* Зустрінемось на пероні... / В.Страшний // Вінницька правда. - 26 вересня. - 1990. - С.4.
8. *Демченко І.* Вокзалу... 100 років: сторінки історії / І.Демченко // Жовтневі зорі. - 23 листопада. - 1989. - С.3.
9. *Бестужева Л., Ткаченко П.* Козятин. Путівник / Л.Бестужева, П.Ткаченко. - Одеса, 1979. - С.3.
10. *Вільчинська З.* Козятин - місто залізничників / З.Вільчинська // Ріа Козятин. - 9 червня. - 2005. - С.8.
11. *Страшний В.* У дорозі 135 років / В.Страшний // Вінниччина. - 3 листопада. - 2006. - С.2.
12. *Ільчук А.* Козятинському депо - 130 / А.Ільчук // Подільська зоря. - 28 червня. - 2001. - С.9.
13. Історія міст і сіл УРСР Вінницька область. - К., 1972. - С.298.
14. *Василевский Е.* Роль движения любителей железных дорог в сохранении памятников техники (на примере Великобритании, ФРГ, ГДР и ПНР) / Е.Василевский // Памятники науки и техники. - М., 1989. - С.25.
15. *Андреев П.* Иллюстрированный путеводитель по ЮЗЖД / П.Андреев. - К., 1899. - С.93.
16. Центральний державний історичний архів України в м.Києві (далі - ЦДІАУК), ф.1573, оп.1, спр.13, арк.11.
17. *Кудрявцева Т.* Архитектурная вязь железных дорог / Т.Кудрявцева // Наука и жизнь. - №5. - 1984. - С.21.
18. *Андреев П.* Иллюстрированный путеводитель по ЮЗЖД... - С.94.
19. ЦДІАУК, ф.127, оп.865, спр.312, арк.4.
20. Там само, арк.14.
21. *Андреев П.* Иллюстрированный путеводитель по ЮЗЖД... - С.95.
22. *Шуленко І.* Архітектор Валеріан Куликовський: нариси життя і творчості / І.Шуленко // Місто. - №7. - 2003. - С.175.
23. Вестник финансов, промышленности и торговли. - №6. - 1886. - С.390.
24. Вестник сахарной промышленности. - №7. - 1890. - С.183.
25. Історія міст і сіл УРСР Вінницька область. - К., 1972. - С.299.
26. ЦДІАУК, ф.273, оп.6, спр.2429, арк.120.

#### **Гуменюк І.П. Строительство, работа и развитие железнодорожного узла станции Казатин во второй половине XIX в.**

*В данной статье автор характеризует предисторию начала строительства железнодорожных ветвей на территории Подольской и Киевской губерний, раскрывает ошибки руководства на начальном этапе сооружения. Также частично пытается высветлить строительство и работу железнодорожного узла станции Казатин (на Винничине) во второй половине XIX века.*

#### **Humenyuk I.P. Building, functioning and development of railway knot of Kazatin in the second half part XIX cent.**

*In this article an author described the terms of beginning the building of the railway systems on territory of Podilskyi and Kievan provinces, exposed the mistakes of guidance on the initial stage of building. Also building and functioning of railway knot of the station of Kazatin was partly lighted up in the Vinnitsa area in the second half part XIX centuries.*