**УДК 94(477)**

**Тимофій БЕРШАДСЬКИЙ,**

здобувач першого рівня освіти,

*Національний університет «Одеська політехніка»*

**Алла ФЕДОРОВА*,***

канд. іст. наук, доцент

*Національний університет «Одеська політехніка»*

*(Україна, м. Одеса)*

**Одеський трамвай: історія розвитку**

*Шлях одеського трамвая розпочався в 1880 р. запуском кінного трамвая, який змінився паровим, а згодом – електричним. Одеський трамвай – не лише транспорт, а й особливе середовище.*

***Ключові слова:*** *історія, Одеса, трамвай, модернізація трамвайних вагонів.*

*The path of the Odesa tram began in 1880 with the launch of a horse-drawn tram, which was* *followed by a steam tram and later by an electric one. The Odesa tram is not only a means of transport, but also a special environment.*

***Keywords:*** *history, Odesa, tram, modernization of tram cars.*

Сьогоднішнє життя міста не можна уявити без трамвая. Свою довгу та цікаву історію одеський трамвай розпочав 20 липня 1880 р., коли нашим містом вперше поїхав кінний трамвай [1]. До речі, Одеса була першим містом Російської імперії, де використовувалися трамваї на кінній тязі [2, c. 237]. З часом кінний трамвай змінився паровим, а паровий – електричним. Місто поступово окутувалося трамвайними рейками – сталевими судинами нашого міста. В даній роботі ставимо за мету на основі наявних джерел дослідити історію розвитку одеського трамвая.

Концепція кінного трамвая була не нова. Згадуючи історію розвитку залізниці, ми розуміємо, що кінний трамвай це просто зменшена копія залізниці, пристосована до вузьких міських вулиць. Наприкінці 1870-х років створено агентство Бельгійського товариства Одеської кінної залізниці, керівник якого у 1879 р. уклав угоду про будівництво лінії кінного трамвая [3, с.52]. Фактично кінний трамвай – це був маленький двовісний вагон, який тягнуло два коні. Довжина вагона становила близько 10 метрів. Через наші одеські узвози та літню спеку коні швидко втомлювались. Траплялись випадки, що коні мліли та втрачали свідомість через надвелике навантаження. Всі розуміли, що це не вихід, бо постійні затримки в русі та сліди життєдіяльності коней ніяк не вписувались в ритм міста. Було зрозуміло, що потрібні зміни. І знову за прикладом залізниці створили маленькі паротяги, що витіснили коней. На базі кінного трамвая 23 червня 1881 р. маленькі вагончики потягне сталеве серце паротяга. Так запрацював паровий трамвай. Легкі на вигадування назв одесити швидко перейменували паротяг в «Ванька головатий» через доволі велику та широку трубу. Вже в 1888 р. трамвайна мережа сягнула 50 км [1].

Користування конкою та паровим трамваєм було незручним та небезпечним. Наприклад, 22 серпня 1904 р. вагон одного з кінних трамваїв під час свого маршруту зійшов із рейок аж 9 разів [1]. Не набагато кращим виявився паровий трамвай. У дорозі пасажири обдавалися димом і кіптявою та буквально засипалися частинками шлаків, що вилітали з паровозних труб.

Йде науково-технічна революція, свої технічні новинки в галузі електротехніки патентують все більше вчених. Досліди полтавця Федора Піроцького, який у 1876 р. переобладнав невеликий залізничний вагон та додав електродвигун, а фактично – винайшов перший у світі електричний трамвай, у поєднанні з науково-технічним прогресом не оминули нашого міста. 20 червня 1909 р. міська влада уклала угоду з агентством Бельгійського товариства Одеської кінної залізниці про спорудження електричного трамвая [1]. Завдяки цій угоді розпочалось спорудження інфраструктури під електричний трамвай (тобто підстанції, монтаж контактної мережі та модернізація депо). І трохи більше ніж за рік після цієї угоди о 12 годині 24 вересня 1910 р. в Одесі відбулася історична подія – дерев’яний вагон з гордим бортовим номером «3» розірвав стрічку та рушив в далеку, місцями складну путь. А трамвай з не менш гордим номером «1», з гарною та прикрашеною квітами кабіною, був десь позаду [4]. Маршрут трамвая був доволі коротким (від Ланжерону до Грецької площі), усього 2,5 кілометра. Але поступово відкриваються нові лінії, електрифікуються наявні. Аркадія, Малий та Великий Фонтан, Слобідка, Пересип, Центр – усього за два роки до всіх цих районів можна було дістатись на електричних трамваях.

Перших водіїв називали ватманами, достеменно не відомо чому саме так, проте є дві теорії: перша – це те, що назва пішла від двох англійських слів «Watt» – що є одиницею виміру потужності та «Man», чоловік; друга свідчить, що назва пішла також з англійської, але від слова «Watchman», що в перекладі означає вартовий чи часовий, бо робота водія що тоді, що зараз – похвилинна, з чітким графіком. Теорія про спорідненість одеських водіїв з папером – відсутня. З часом усі забули про ватманів, плавно перейшли до «вагоновожатих», а потім і просто до «водіїв», але й досі маленький провулок біля першого трамвайного депо, в якому жили перші водії, носить назву Ватманський.

Перша світова війна не оминула одеський трамвай. Через брак коштів, ресурсів та мобілізацію працівників рух електричного трамвая зупиниться ще не раз. На вулиці знову вийдуть коні. Кінний трамвай протримається довше парового та остаточно зупиниться лише в 1923 р. Він пропрацював загалом 43 роки. У 1926 р. трамвай рушив у північному напрямку міста – до Лузанівки, а через рік відкрився рух Балтською дорогою, у район заводу «Більшовик». На кінець 1927 р. загальна протяжність колій сягала 257,5 км.

Зрозуміло, що тривалий занепад, спричинений війною, революцією, зміною влади з подальшою передачею підприємства з приватних рук у державні, не міг не позначитися на технічному стані вагонів. У місті відбулися перші смертельні аварії за участі некерованих трамваїв. У 1930 р. відмовили гальма на узвозі Маринеска: загинуло 8 осіб, 47 людей були поранені. У 1932 р. на цьому ж узвозі знову відмовили гальма, вантажний трамвай злетів униз, до Пересипського мосту, тоді загинуло троє та ще 15 отримали поранення [1].

У жовтні 1941 р. відбулися перші перебої в роботі трамвая через підриви електричних підстанцій – ситуація, чимось схожа на сьогодення. У період Другої світової війни наш трамвай працював. Звісно, більшість маршрутів зупинилася, деякі працювали за скороченим маршрутом. Одеський трамвай перейшов на військову колію. Майже весь його ресурс був кинутий на оборону. Відбувався рух у напрямку 411-ї батареї та Лузанівки. Під час війни трамвай відігравав дуже велику роль як у житті міста, так і в обороні. На згадку про ті страшні часи біля сучасної будівлі КП «Одесміськелектротранс» на вулиці Водопроводній 1, встановлено пам’ятник працівникам, що загинули під час війни. А на 411-й батареї поміж військової техніки стоїть трамвайний вагон із причепом, що ніби «їздить» історичним маршрутом «Застава – Фронт».

Через «перешивку» колій та відкриття у 1945 р. тролейбусного руху Одеса втратила доволі велику частину колій. За період від середини 30-х до середини 60-х ХХ ст. повністю зник перший історичний маршрут від Ланжерону до Грецької площі. Зникли колії на узвозі між вулицею Пастера та Херсонським сквером, Польському й Військовому узвозах. Зникла лінія на Куяльник, відгалуження у район заводу «Більшовик». Під час реорганізації на Французькому бульварі у 1961 р. демонтували Новоаркадійську лінію, яка проходила сучасним проспектом Шевченка, вздовж Політехніки. Тобто колись до нашого університету можна було доїхати трамваєм. Зникли лінії, що з’єднували Аркадійський напрямок з Великофонтанським та Великофонтанський з Люстдорфським. Перша з’єднувальна лінія проходила сучасною вулицею Костанді чи Посмітного, а друга – в районі Середнього Фонтану та Чубаївки. Нині важко точно визначити, де вони проходили, бо район неодноразово змінював конфігурацію та розміщення вулиць. Зник також шматок лінії Великофонтанського напрямку, що з’єднував 411-у батарею з Люстдорфом. Натомість була збудована повноцінна Люстдорфська лінія, яку ми знаємо сьогодні. Через нібито «просідання» будівлі Оперного театру зняли рейки біля нього і на вулицях Рішельєвській та Ланжеронівській. Також рейки демонтували на вулицях Пастера, Садовій, Приморській, Дюківській, Косвеній, Коблевській, Ніжинській, Успенській, Великій Арнаутській, Жуковського та Єврейській [5]. Це був найбільший демонтаж колій. Майже усюди почав ходити тролейбус, з центру міста трамвай майже витіснився. Загалом, часткове демонтування колій було доволі правильним, бо майже на кожній вулиці ходив трамвай, кожні 200–300 метрів – нова лінія. Під час прокладання колій велику вагу мали місцеві підприємці, які частково могли профінансувати лінію ближче до свого бізнесу. Внаслідок «перешивки» було втрачено багато колій та маршрутів, але збудувано й нові: вже не доїдеш до Оперного театру чи до Ланжерону на трамваї, але з'явилася можливість доїхати до сучасного селища Котовського.

У 1956 р. в нашому місті з’явилася унікальна гілка дитячого трамваю в парку Шевченка. Ця система буде схожа на сучасні дитячі залізниці, що діють в містах України.

1970-ті роки стали третім розквітом одеського трамвая, картосхема набула сучасного вигляду. У 1971 р. остаточно закінчилася експлуатація вузької колії, коли реконструювали вулицю Балківську та переробили 30-й маршрут на широку колію. З 1966 р. до міста почали поставляти легендарні вагони Татра Т3, які у березні 1969 р. вперше зчеплять по два, а згодом і по три вагони. Загальна довжина трьох вагонів була 45 метрів. В умовах щільної міської забудови це був справжній потяг, що максимально вміщував 579 пасажирів [6, с.7]. У 1980-ті роки Татра Т3 стала єдиним типом пасажирських вагонів, що експлуатувався в місті. Була створена більш потужна ремонтна база для цих вагонів. Майстри могли відновлювати вагони майже після будь-якого інциденту чи аварії.

У 1985 р. були прокладені останні нові рейки: по 10 маршруту відкрита друга путь на вулиці Авіаційна; до цього там була така ж схема як і на сучасному 19 маршруті, тобто із роз’їздами та реверсивним рухом. Фактично, за 40 років в нашому місті не було збудовано жодного метра нової колії [1].

1990-ті роки стали переламними для всієї країни, криза не оминула і трамвай. КП «ОМЕТ» (підприємство, що займається трамваями та тролейбусами) опинилося майже на межі банкрутства. У 1994 р. мер запровадивбезплатний проїзд в електротранспорті. Це стало фатальним рішенням: з 494 вагонів, що працювали в місті на 1991 р., залишилося 250. Більше ніж 200 вагонів розпиляли на металолом. Заборгованості по зарплатні стали останньою межею, внаслідок чого більшість фахівців пішла з підприємства. Аварійний стан вагонів та колій, випуск по 2-3 вагони на популярні маршрути, вирізання колій розв’язали руки приватним перевізникам. Раптово «недоцільними та нерентабельними» стали багато маршрутів. Вирізали шмат колій на Балківській, що зупинить 30 маршрут, який можна було пустити до вокзалу чи взагалі зробити кільцевим. Сьогодні можна побачити, що зупинка 30 маршруту сталася не через трасу Північ-Південь, а через корупцію. На сьогодні вирізаний лише шмат колій довжиною 2 км, частина колій й досі лежить на Балківській та Мельницькій. Місту дивом вдалося зберегти 1, 19 та 27 маршрути, які також визнали нерентабельними. Скоротять 5 маршрут та 11, прибравши останній з Дальніх Млинів. Частину території трамвайного депо на Водопровідній віддали під сумнозвісний готель «Токіо-стар», а в 1999 р. всю територію тролейбусного депо на Зоопарковій, віддали під забудову [7].

Поновлення платного проїзду дозволило почати модернізацію вагонів. Через загальний знос вагонів у нашому місті найбільше депо на Слобідці перевели з ремонтно-експлуатаційного на суто ремонтне. Депо займалося середнім ремонтом, а третє депо займалося капітальним ремонтом вагонів. На базі третього депо, що знаходиться на Олексіївській площі, створили ВРМ та згодом музей. Випуск вагонів здійснювався лише з 1-го депо на Водопровідній. Робота, наприклад, 7 маршруту починалася з 7:00, замість 5:00. У той час пасажири вже мчали маршрутками на роботу. Зрозуміло, що такі заходи не сприяли збільшенню пасажиропотоку.

У 2001 р. розпочалася модернізація трамвайних вагонів, було модернізовано 110 вагонів [9]. Трамваям замінять стару реостатно-контакторну систему керування на нову, на 30% економнішу – тиристорно-імпульсну. За темпами модернізації Одеса обігнала навіть Київ. Нині в Одесі експлуатується біля 10 реостатно-контакторних вагонів, що були привезені із Чехії у 2013 р. Якщо казати про сучасну ситуацію, то одеський електротранспорт в ренесансі. В місто поставлено 24 нових вітчизняних вагони, 13 з яких – трисекційні та повністю низькопідлогові. Крім того, силами підприємства було модернізовано 34 вагони із заміною кузова та доданням низькопідлогової вставки у середині вагона. Загалом в Одесі станом на зараз є 48 вагонів частково чи повністю низькопідлогових, що відповідають сучасним вимогам. Нині програма 2001 р. поновлена, але через брак коштів Одеса відмовилась від модернізації зі зміною кузова.

Одеський трамвай це не просто вид транспорту, це справжній вид мистецтва. Трамвай – це маленька історія великого міста, в кожному вагоні творяться свої історії, плітки та вирує неповторний одеський колорит, де кожен пасажир – частина великого міського спектаклю. Всі чули вираз: «Метр з кепкою», – а чи знають звідки прийшов цей вираз? Колись давно, коли по нашому місту бігали маленькі вагони із дерев’яними лавами, був інший закон. Право безоплатного проїзду мали діти зростом до 1 метра. Для дотримання цих норм, біля кабіни водія була встановлена лінійка для вирішення спорів між батьками та кондуктором. Коли дитина була трохи вища, то вони казали: «То із кепкою метр!» [4]. Так і пішов цей вираз в люди.

У культурі трамвай найчастіше згадується в контекстах переповненості салону та крадійства. На тлі цього в трамваю народжуються неповторні діалоги, які просто важко вигадати. Ось один із них, про переповнений салон: «Жінка, ну куди ви прете?! – Це не я! Це таки мене пруть!»[8]. В далекі часи, коли в нашому місті експлуатувалися вагони з дерев’яними сидіннями в яких перекидалися спинки сидінь, то народився такий діалог. Уявіть, умовно на Великій Арнаутській немісцевий пасажир сідає в трамвай, що рухається в напрямку Тираспольської площі, а йому потрібно на вокзал. Сівши в нього він питає в пасажирів: «Скажіть, цей трамвай йде на вокзал?», – на що йому відповідають: «Йде, але зараз рухається у зворотному напрямку, тому сядьте хоч туди обличчям»[8].

Тема «вокзалу та туристів» згадується неодноразово в одеському трамваї, це й не дивно, бо залізничний вокзал, це справжній транспортний хаб. Навколо вокзалу кружляють 13 трамвайних маршрутів. В одному із таких «кружлянь» з’явиться ще один діалог. До вокзальної площі наближається трамвай 5-го маршруту, в якому збентежено метушиться приїжджий з валізою. Нарешті, він звертається до одесита, що сидить поруч: «Скажіть, це вокзал? – Таки ні, це трамвай»[8].

Одеський трамвай є справжнім джерелом цікавих історій, недарма наш трамвай занесено до списків Форбс[10], як один із найцікавіших у світі. Бо в якому ще куточку світу можна проїхатись на трамваї скрізь очерет на 20-му, вимощені старовинною бруківкою вулиці на 15-му, на 5-му купити щось дуже потрібне на Староконці чи на Привозі, а вийти взагалі на кілька зупинок пізніше за свій гаманець. Як ти приймеш трамвай, так і він прийме тебе, хай би як дивно це не звучало. Звісно, можна бачити в трамваї лише надто зацікавлених одеситів, забитий салон та старий трамвай, що ледве плететься, а можна побачити нову історію. Як писала Ліна Костенко: «В інтер’єрах казка не живе». Так далека угода в середині 1870-х років про прокладання рейок під кінний трамвай дала старт майже щоденним цікавим історіям та відкрила нову сторінку в житті Одеси.

Отже, одеському трамваю вже 145 років. Він пройшов трансформацію від кінного та парового до електричного*.* За час існування картосхема одеського трамвая змінювалася неодноразово, але увесь цей час трамвай незмінно служив нашому місту. Безперечно, одеський трамвай – це особливе середовище з неповторним місцевим колоритом.

***Список використаних джерел***

1. Новини: Одеса. *Міський електротранспорт.* URL: <https://transphoto.org/news.php?cid=23> (дата звернення 15.04.2025)
2. Лазебник В. І. Бельгійський підприємницький капітал у промисловості та транспорті Катеринославської губернії. *Придніпров’я: історико-краєзнавчі дослідження*. 2012-2013. Вип. 11. С. 228-244. URL: <http://nbuv.gov.ua/UJRN/Prikd_2012-2013_11_30> (дата звернення 18.04.2025)
3. Овсянкін О. П. Роль рейкового транспорту на структуру забудови міста Одеси. *Збірка наукових праць ОДАБА.* 2024. C.52-54
4. Розповіді директора музею КП «Одесміськелектротранс» М. Коновалова.
5. Плани та схеми. *Міський електротранспорт.* URL: <https://transphoto.org/articles/711/> (дата звернення 15.04.2025)
6. Иванов М.Д, Пономарёв А.А., Иеропольский Б.К. Трамвайные вагоны Т3. М.: Транспорт, 1977. 240 с.
7. В Одессе сносят корпуса бывшего троллейбусного депо: там вырастет высотка. *Думська.* URL: https://dumskaya.net/news/na-zooparkovoj-na-meste-trollejbusnyh-boksov-vyr-035083/ (дата звернення 15.04.2025)
8. Спогади очевидців.
9. Модернізовані вагони «Татра Т3». URL: <https://odessatrolley.com/Photogallery2/TatraModern.htm> (дата звернення 15.04.2025)
10. Forbes включив одеський трамвай у список 12 найбільш цікавих в світі. *КореспонденТ.net.* URL: <https://ua.korrespondent.net/world/1321880-forbes-vklyuchiv-odeskij-tramvaj-u-spisok-12-najbilsh-cikavih-v-sviti> (дата звернення 18.04.2025)