

DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2025.73.323-334>

УДК 711.7

Овсянкін Олександр Петрович,

асистент кафедри містобудування

Архітектурно-художнього інституту

Одеської державної академії будівництва та архітектури

metrika2003@gmail.com

<http://orcid.org/0009-0002-6131-3062>

РЕЙКОВИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ФАКТОР УРБАНІСТИЧНОГО РОЗВИТКУ ОДЕСИ. ІСТОРІЯ ТА ФУНКЦІЇ

Анотація: у статті досліджується історія формування та розвитку громадського транспорту міста Одеси з середини XIX до початку XX століття. Основну увагу приділено залізничній інфраструктурі, появі та поширенню кінного, парового та електричного трамваїв, а також фунікулера як елементів, що суттєво вплинули на трансформацію міського середовища. Аналізуються ключові етапи впровадження та модернізації транспортних засобів, які стали рушієм зміни просторової організації міста, стимулювали урбанізацію та сприяли соціально-економічному розвитку.

Розглянуто, як розвиток трамвайної мережі безпосередньо вплинув на формування нових житлових районів, таких як Черемушки, Таїрова та селище Котовського. Визначено основні типи впливу громадського транспорту на структуру міського простору: активізація забудови нових територій, зростання транспортної доступності, подолання просторової ізольованості окремих районів, покращення зв'язків між центром і периферією, а також підвищення соціальної мобільності мешканців.

Особливу увагу приділено аналізу історичних джерел, обробці картографічних матеріалів і архівних документів, що дозволяє простежити еволюцію транспортної інфраструктури як важливого чинника у становленні Одеси як одного з провідних транспортних, торговельно-економічних і культурних центрів Півдня України. Стаття підкреслює значення комплексного міждисциплінарного підходу до вивчення історії міського транспорту в контексті його впливу на розвиток архітектурно-планувальної структури міста, соціального середовища та урбаністичних процесів загалом.

Ключові слова: Одеса; порт; залізниця; транспортне сполучення; міський транспорт; трамвайна мережа; пасажиропотік; урбаністичний розвиток; масова забудова; транспортний каркас; житлові масиви.

Постановка проблеми. Історичний розвиток міського простору Одеси тісно пов'язаний із формуванням системи громадського транспорту, зокрема трамвайної інфраструктури. Від моменту появи конки наприкінці XIX століття і до розбудови електричних ліній у XX столітті, трамвай відігравав не лише транспортну, а й соціально-просторову функцію. Він став ключовим чинником урбаністичних змін, стимулював освоєння нових територій, формувалася каркас житлових районів та забезпечував інтеграцію віддалених частин міста. Попри це, в наукових дослідженнях тема впливу трамвайної інфраструктури на розвиток міських районів Одеси залишається недостатньо висвітленою. Існує потреба в комплексному аналізі взаємозв'язку між розвитком транспортних магістралей і формуванням житлових масивів.

Метою публікації є проаналізувати етапи становлення трамвайної інфраструктури Одеси у XIX–XX століттях та визначити її роль у формуванні ключових житлових районів міста: Черемушок, Таїрова та селища Котовського. Автор прагне виявити типи взаємодії транспорту з урбаністичними процесами, а також показати, як рейкова мережа впливала на просторову організацію, демографічну динаміку й економічну інтеграцію міських периферій. Дослідження базується на історичних джерелах, архівних матеріалах і містобудівних документах, що дозволяє простежити закономірності взаємодії транспорту й міського середовища.

Основна частина. У середині XIX століття Одеса швидко зростала як великий порт, торгівельний та промисловий центр, а також перетворювалася на курортне місто. Потреба у швидкому й надійному транспортному сполученні ставала дедалі актуальнішою. Через нестабільність морських перевезень, особливо взимку, виникла нагальна потреба у залізничному сполученні.

У 1854 році було розпочато будівництво першої залізниці на території сучасної України – від Одеси до Паркана (сучасна Молдова). Згодом з'явилися залізничні гілки до Балти, Кишинєва, Єлисаветграда, Кременчука й Харкова. Саме залізниця стала ключовою рушійною силою для економічного розвитку регіону [1].

Тим часом міський транспорт залишався примітивним – пасажирів перевозили візники та омнібуси. Лише у 1879 році бельгійське товариство отримало дозвіл на будівництво конки – трамвая, запряженого кіньми. Уже в травні 1880 року вулицями міста проїхав перший вагон. Лише за десять років мережа виросла до 19 маршрутів, і річний пасажиропотік сягнув 8,7 мільйона осіб. Коней утримували у великих стайнях на Ботанічній та Манежній вулицях. Райони поблизу сінних складів отримали назви Сінна та Старосінна площі – ці топоніми збереглися й донині.

У той самий час в Одесі розвивався паровий трамвай на вузькій колії, що курсував до околиць та лиманів. Міщани жартома називали його «Ванька Головатий» – через прізвисько візників і дещо кумедний вигляд локомотивів. Він діяв до 1920-х років, і навіть сьогодні деякі зупинки залишилися зі старою назвою «станція». Павільйони зупинок, зведені архітектором Мінкусом, збереглися як приклад залізничної архітектури. (рис. 1)



Рис. 1

Рис. 1. Формування транспортної інфраструктури Одеси (ХІХ – поч. ХХ ст.): а – візник «Ванька» – найпоширеніший міський транспорт ХІХ століття, листівка (1910 р.); б – міський омнібус, листівка (1908 р.); в – вагон конки (кінного трамвая), листівка (1912 р.); г – паровий трамвай «Ванька-Головатий» на лінії Великого Фонтану. Павільйон зупинки, архітектор А. Мінкус, фото (1913 р.)

Важливою була Куяльницька лінія, прокладена ще 1873 року. Вона мала велике значення для розвитку курорту Куяльник, відомого своїми лікувальними грязями. Потяги курсували з 6-ї ранку до опівночі, особливо активно у святкові та літні дні. Хоча формально ця гілка входила до складу Південно-Західної залізниці, фактично вона виконувала міську функцію.

У 1907 році Одеса першою серед міст Російської імперії отримала сільський електричний трамвай. Люстдорфська лінія поєднала Дачу Ковалевського з

німецькою колонією Люстдорф (нині Чорноморка). Її проклало бельгійське товариство Легоде, а німецькі колоністи надали землю безкоштовно. Вагони постачалися з Німеччини, а частину виготовляли вже в Одесі. До 1913 року Люстдорф став престижним курортом. (рис. 2)



Рис. 2

Рис. 2. Формування транспортної інфраструктури Одеси (ХІХ – поч. ХХ ст.): а, б, в – трамвай Люстдорфа. Депо і лінії Люстдорфа, листівки (поч. ХХ ст.); г – відкриття першої лінії трамвая в Одесі, фото (1910 р.); д – головний вхід ОХПВ, листівка (поч. ХХ ст.); е – узлова станція Преображенської (пл. Тираспольська), листівка (1910 р.); ж – фунікулер Н. Бульвару, листівка (поч. ХХ ст.). URL: <https://viknaodessa.od.ua/old-photo/>

Однак бельгійське керівництво довго опиралося модернізації транспорту. Конка, хоч і застаріла, зберігалася ще до 1910 року через консервативність місцевої влади та небажання інвесторів вкладати кошти у дорогі електричні лінії. Лише під тиском громадськості та з наближенням Виставки почалося будівництво міського електричного трамвая. Незважаючи на складні погодні умови та епідемії, лінію вдалося вчасно запустити. Водночас бельгійські компанії зводили житло для свого персоналу – так звані «бельгійки». Це цегляні будинки, розташовані поруч із трамвайними депо. Вони збереглися до нашого часу та вважаються цінними прикладами забудови того періоду.

Окрему сторінку в історії транспорту Одеси займає фунікулер, відкритий у 1902 році. Його побудували для зручного сполучення між Приморським

бульваром і портом. Перші кабіни були виготовлені у Франції. У радянські часи фунікулер замінили на ескалатори, але у 2005 році знову відновили як похилий ліфт.

До 1913 року в місті діяли 32 трамвайні маршрути. Вони перевозили близько 55 мільйонів пасажирів щороку при населенні лише 400 тисяч. Одеса стала одним із найбільш передових міст імперії в галузі громадського транспорту, що сприяло не лише комфорту мешканців, а й активному розвитку приміських територій [2].

На 1917 рік Одеса вже мала розвинену транспортну інфраструктуру. У місті функціонували 32 внутрішні трамвайні лінії, які забезпечували надійне та комфортне сполучення між усіма районами. Пік обсягів пасажирських перевезень припав на 1913 рік, саме тоді міський трамвай перевіз 55 мільйонів пасажирів за рік, що є вражаючим показником для міста з населенням у 400 тисяч осіб [6]. Далекі перевезення забезпечували декілька вокзалів, розташованих у межах міста, а внутрішньоміські та приміські маршрути обслуговували електричні та парові трамваї, що прямували до дач і курортів. Саме поява трамвайного сполучення стала потужним стимулом для активної забудови районів Великого Фонтану, де почали інтенсивно з'являтися дачі, санаторії та курортні комплекси. Аналогічну роль трамвай відіграв і у розвитку Пересипу – промислово-портового району, де трамвайне сполучення забезпечувало швидке сполучення з центром Одеси та житловими кварталами.

У роки громадянської війни, коли в Одесі одна влада змінювала іншу, транспортна система зазнала занепаду. Електричний трамвай змушено поступився місцем кінці та паровому трамваю. Електростанції були зруйновані, обладнання пошкоджене й потребувало капітального ремонту, а висококваліфіковані кадри – розпорошені або емігрували. Лише у жовтні 1921 року вдалося частково відновити роботу перших ліній електричного трамвая. Вже до кінця 1920-х років одеський трамвай досяг нового піку розвитку. У 1928 році знову функціонували 32 маршрути. Починаючи з 1924 року, запроваджено рух за графіком, що дотримувався навіть у роки німецько-румунської окупації під час Другої світової війни [3].

У травні 1934 року по маршруту №29 (Грецька площа – Чорноморка / Люстдорф) запустили нові трамваї, що курсували вже по широкій колії 1520 мм. Перед самою війною, після масштабної реконструкції трамвайних ліній і оновлення рухомого складу, трамвайний транспорт Одеси перевіз 227,4 мільйона пасажирів за рік. Попри те, що на початку 1930-х кількість маршрутів скоротилася до 27, пасажиропотік продовжував зростати. У 1939 році трамвай перевіз 248 мільйонів пасажирів, а в 1940 – вже 247 мільйонів. На початок Другої світової війни в місті функціонували 25 трамвайних ліній, деякі з яких

працювали навіть під час оборони Одеси влітку та восени 1941 року. Один із трамвайних вагонів, що вцілів, був переобладнаний у мобільну зенітну установку та на ньому встановили гармату, з якої відбивали авіанальоти люфтваффе [3].

Післявоєнний період в історії Одеси ознаменувався масштабними обсягами житлового будівництва. У зв'язку з активним зростанням населення проблема дефіциту житла залишалася надзвичайно гострою. У відповідь на виклики часу розпочалося проєктування, а згодом і реалізація нових житлових районів т. з. «масової забудови». Визначальним чинником у виборі територій для нових мікрорайонів стало наявне транспортне сполучення, передусім – вже прокладені трамвайні маршрути, які відігравали не лише роль транспортного каркасу, а й слугували основою для формування урбаністичної структури нових районів. Зокрема, серед ключових трамвайних осей варто видокремити Люстдорфську дорогу, магістраль Великого Фонтану та Пересипський напрямок. Саме вздовж них розгорталася планування й забудова основних житлових масивів, які сьогодні є густонаселеними районами міста: Черемушки, Таїрова та Селище Котовського. (рис. 3 б)

1. Черемушки – район, народжений трамвайною віссю. Формування житлового району Черемушки розпочалося у 1961 році на місці колишнього військового полігону. Ця територія була обрана для втілення концепції планового мікрорайонного будівництва, що відповідала загальній містобудівній політиці кол. УРСР. Визначальною транспортною артерією району став трамвайний маршрут № 3, який пролягав уздовж Люстдорфської дороги.

Ця лінія: забезпечувала прямий зв'язок нового району з центром міста; стала інфраструктурною віссю, уздовж якої зводилися об'єкти соціального обслуговування – школи, дитячі садки, поліклініки, магазини; стимулювала заселення території та притік населення.

Перші забудови з'явилися на Сегедській вулиці, уздовж існуючої лінії трамвая № 18 (Великий Фонтан) – це були так звані Перші Черемушки, які сьогодні майже забуті. Основна хвиля забудови припала на територію колишнього Стрільбищного поля. Розміщення забудови було зумовлене як наявністю вільних ділянок, так і близькістю до вже існуючих трамвайних ліній. Упродовж одного десятиліття Черемушки перетворилися з незабудованої території на густонаселений район, розрахований на проживання понад 35 тисяч родин. Станом на сьогодні в Черемушках проживає близько 120 тисяч жителів.

2. Таїрова – від виноробного селища до урбанізованого району. Назва району походить від імені Василя Таїрова – видатного вченого, засновника першої науково-дослідної виноробної станції. Попри історичну значущість цієї місцевості, активна житлова забудова розпочалася лише у 1968 році – з

будівництва п'ятиповерхових панельних будинків, відомих як «хрущовки». Вирішальну роль у розвитку району відіграли трамвайні маршрути №13 та №23,29, які з'єднали нові мікрорайони із центральними районами міста. Ці маршрути: забезпечили транспортну доступність; розвантажили автобусні перевезення у західному напрямку; створили передумови для формування житлових мікрорайонів («Шкільний», «Вузівський», «Південний») з відповідними пересадочними вузлами [5].

Поступово вздовж Люстдорфської дороги почали зростати житлові масиви, що об'єдналися у великий район Таїрова. Серед мікрорайонів, які з'явилися в цей період: Південний, Шкільний, Вузівський, а також Дерибасівка (раніше – селище Моряків). Чисельність населення об'єданого району Таїрова на сьогодні становить близько 160 тисяч осіб, що робить його одним з найбільш щільно заселених районів Одеси. Як і у випадку з Черемушками, тут трамвайна інфраструктура виконала функцію логістичного каркасу, що згуртував житлову забудову в єдину міську структуру.

3. Селище Котовського – приклад подолання транспортної ізоляції. Північно-східна околиця Одеси – Селище Котовського, до середини XX століття залишалася порівняно ізольованою територією з переважно індивідуальною малоповерховою забудовою. Однак з 1965 року, район почав стрімко розвиватися. Уже тоді місце забудови викликало чимало суперечок через віддаленість від центру міста. Проте саме наявність трамвайної лінії, продовженої до заводу «Центроліт», забезпечила необхідне транспортне сполучення. Генеральний план 1965 року передбачав формування тут окремого міста-супутника з населенням у понад 100 тисяч осіб. Проте цей план не був реалізований з політичних міркувань: створення окремого міста могло позбавити Одесу статусу «мільйонника», що унеможливило би участь у державних програмах розвитку, таких як будівництво метро, реконструкція центру чи розширення аеропорту.

Незважаючи на це, будівництво тривало, й Селище Котовського швидко зростало. Вже у 1980-х роках кількість жителів сягнула 100 тисяч, а у 1990-х перевищила 160 тисяч. Важливим кроком стало продовження трамвайної лінії та будівництво залізничного переїзду на Слобідці. Це забезпечило: щоденні доїзди працівників до підприємств промислової зони та порту; збереження темпів житлового будівництва; зменшення навантаження на автотранспорт.

На сьогодні Селище Котовського – найбільший житловий масив Одеси з населенням понад 200 тисяч осіб. Район продовжує активно розвиватися, зокрема за рахунок нової території забудови, відомої як «Поле Чудес». Очікується, що тут може з'явитися ще близько 50 тисяч нових мешканців [6].

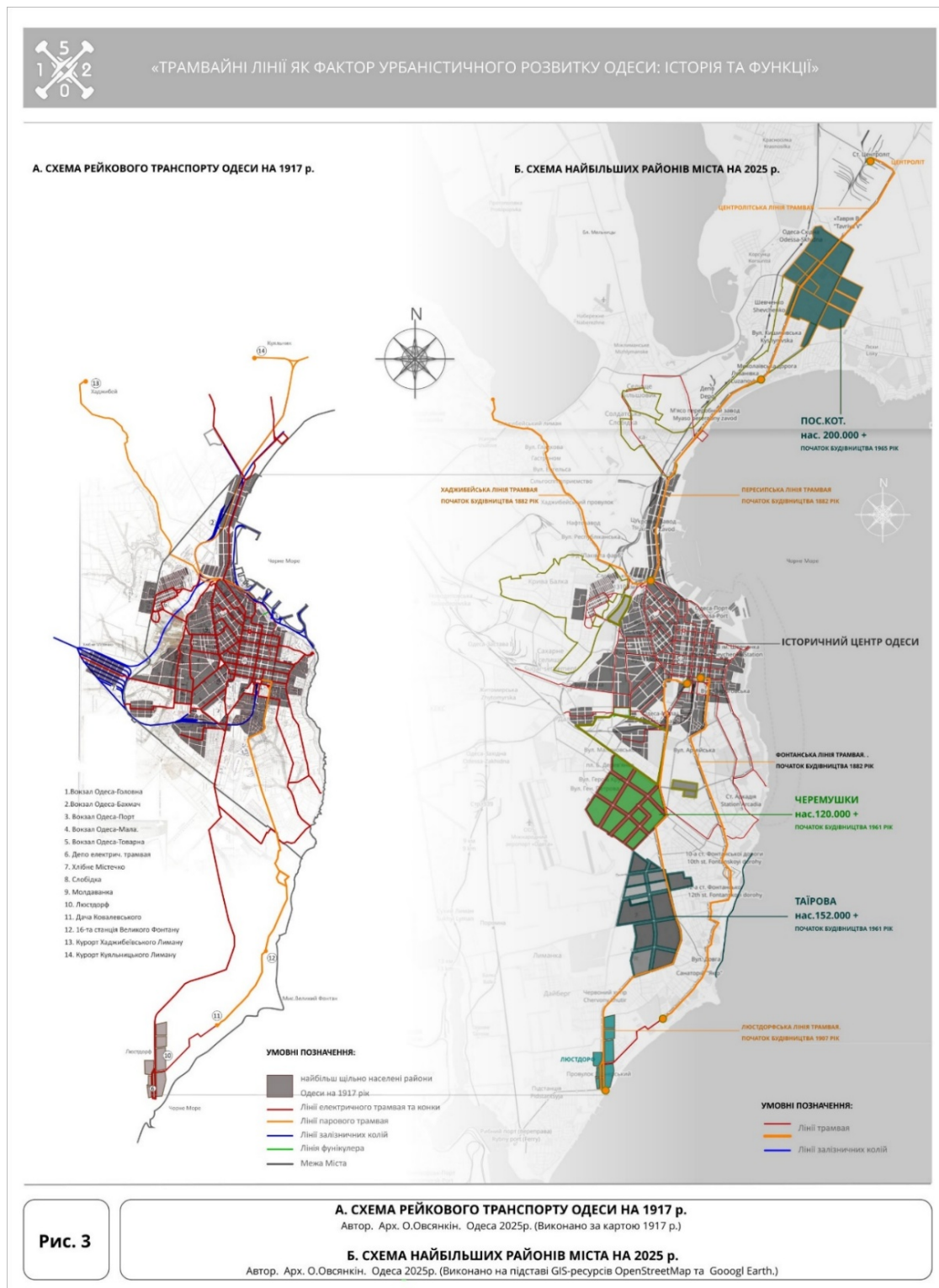


Рис. 3. Формування транспортної інфраструктури Одеси: а – схема рейкового транспорту одеси на 1917 р., автор. О. Овсянкін (виконано за картою 1917 р.); б – схема найбільших районів міста на 2025 р., автор. О. Овсянкін (виконано на підставі GIS-ресурсів OpenStreetMap та Google Earth)

Розвиток житлових масивів у Одесі демонструє органічне переплетення транспортного планування з урбаністичними стратегіями. Трамвайні лінії стали не просто засобом пересування, а інструментом формування міської структури. Вони спрямовували вектори розростання міста, забезпечуючи доступність нових мікрорайонів та сприяючи інтеграції віддалених районів у єдиний міський організм. Черемушки, Таїрова та Селище Котовського – яскраві приклади того, як інфраструктура трамвая заклала підвалини для сучасного обличчя Одеси. На прикладі Одеси умовно можна виокремити кілька типових сценаріїв впливу трамвайної інфраструктури на просторовий розвиток міста:

1. Трамвай випереджає забудову (Черемушки): прокладання трамвайної лінії стимулює активний розвиток нового житлового району.
2. Трамвай супроводжує урбанізацію (Таїрова): транспортна мережа розвивається паралельно із забудовою, підтримуючи її мобільність.
3. Трамвай долає ізоляцію (Котовського): транспортна лінія сприяє включенню віддаленої території до загальноміської інфраструктури.

Висновки. Історичний розвиток міського рейкового транспорту, зокрема трамвайної мережі, відіграв ключову роль у формуванні просторової структури Одеси. Починаючи з кінця XIX століття, трамвайні лінії стали потужним інструментом впливу на міську морфологію, задаючи осі зростання міста та спрямовуючи урбаністичний розвиток. Вздовж цих маршрутів виникали нові житлові квартали, промислові зони та соціальна інфраструктура. Основними етапами впливу рейкового транспорту на місто є: забезпечення мобільності населення та стимулювання розвитку малозаселених територій об'єднання міських районів завдяки розширенню мережі трамваїв і конки, що сприяло формуванню нових транспортних магістралей виникнення центрів активності навколо зупинок трамваю, які стали осередками торгівлі, послуг і громадської взаємодії формування логіки міського планування відповідно до напрямів руху транспорту, що визначало розташування житлових, громадських та інфраструктурних об'єктів [7, 8].

У контексті сучасного містопланування рейковий транспорт зберігає високий потенціал. Його подальша інтеграція у міський простір – у вигляді наземного метро, міських електричок чи модернізованих трамвайних систем – має низку перспектив: покращення транспортної доступності та мобільності населення зменшення навантаження на автотранспортну інфраструктуру [9]; підвищення комфорту, безпеки та екологічності перевезень; стимулювання економічного розвитку, зайнятості та оновлення міського середовища зменшення залежності від приватного автотранспорту та зростання привабливості громадського транспорту.

Таким чином, історичний досвід розвитку трамвайної мережі Одеси підтверджує доцільність інтеграції рейкового транспорту як інструменту сталого міського розвитку. Його використання повинно стати невід'ємною частиною стратегії реконструкції існуючих і проєктування нових міських районів.

Список літератури:

1. History of public transport in Odesa [Electronic resource] // Odesa Tourism. URL: <https://en.tic.in.ua/history-public-transport/> (date of access: 24.04.2025).
2. Trams in Odesa [Electronic resource] // Wikipedia, the free encyclopedia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Trams_in_Odesa (date of access: 24.04.2025).
3. Жданов Д. В. Невигадані історії одеського трамвая. Одеса: Астропринт, 2024. 320 с.
4. Мироненко С. В., Венгер А. О. Дослідження транспортної структури міста Одеси. Автомобільний транспорт. 2017. № 41. С. 105–109. DOI: <https://doi.org/10.30977/AT.2219-8342.2017.41.0.105>
5. Городские районы Одессы [Электронный ресурс]. Одесский сайт ODESSKIY.COM. URL: <http://odesskiy.com/ulitsi-v-istorii-odessi/gorodskie-raiony-odessy.html> (дата обращения: 24.04.2025).
6. Полтавець Д. Неручні, розвалюються, але рідні: як склалася доля одеських районів [Електронний ресурс] // Новини.LIVE. 1 вересня 2021. URL: <https://odesa.novyny.live/neudobnye-razvalivaiushchiesia-no-rodnye-kak-slozhilas-sudba-odesskikh-raionov-11320.html> (дата звернення: 24.04.2025).
7. Нешева А. Д., Павленко О. О., Касіяненко В. О. Модель екологізації транспортної складової інфраструктури міста // Вісник СумДУ. Серія «Економіка». 2018. № 4. С. 36–42. DOI: <https://doi.org/10.21272/1817-9215.2018.4-5> URL: <https://visnyk.fem.sumdu.edu.ua/media/attachments/2020/03/04/5-36-42.pdf>
8. Труніна І., Латишев К., Андрієнко М. Змістовно-дефінітивне навантаження поняття «інфраструктура» стосовно транспортного ринку // Економіка та суспільство. 2021. № 30. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-30-31>
9. Эксперты Мирового банка изучили одесский транспорт: надо сокращать количество маршрутов и маршруток [Электронный ресурс] // Думская. 8 февраля 2018. URL: <https://dumskaya.net/news/evropeyskiy-vzglyad-odesse-posovetovali-pereplan/ua/> (дата звернення: 17.05.2025).

References

1. Odesa Tourism Hub. (n.d.). History of public transport in Odesa. Retrieved April 2025, from <https://en.tic.in.ua/history-public-transport/> (in English).
2. Trams in Odesa. (2025). Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Trams_in_Odesa (in English).

3. Zhdanov, D. V. (2024). True stories of the Odesa tram. Astroprint. (in Ukrainian).
4. Myronenko, S., & Venger, A. (2017). Studying the transport structure of the city of Odessa. *Automobile Transport*, (41), 105-109. <https://doi.org/10.30977/AT.2219-8342.2017.41.0.105> (in Ukrainian).
5. Urban districts of Odesa. (n.d.). Odesskiy.com. <http://odesskiy.com/ulitsi-v-istorii-odessi/gorodskie-rajony-odessy.html> (in Russian).
6. Poltavets, D. (2021, September 1). Uncomfortable, crumbling, but dear: How the fate of Odesa's districts was shaped. Novyny.Live. <https://odesa.novyny.live/neudobnye-razvalivaiushchiesia-no-rodnye-kak-slozhilas-sudba-odesskikh-raionov-11320.html> (in Ukrainian).
7. Nesheva, A. D., Pavlenko, O. O., & Kasianenko, V. O. (2018). Model of greening the transport component of urban infrastructure. *Visnyk of Sumy State University. Series "Economics"*, (4), 36–42. <https://doi.org/10.21272/1817-9215.2018.4-5> (in Ukrainian).
8. Trunina, I., Latyshev, K., & Andrienko, M. (2021). Content-definitive load of the concept of «infrastructure» in relation to the transport market. *Economy and Society*, (30). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-30-31> (in Ukrainian).
9. World Bank experts study Odesa transport and recommend reducing the number of routes and minibuses. (2018, February 8). Dumskaya. <https://dumskaya.net/news/evropeyskiy-vzglyad-odesse-posovetovali-pereplan/ua/> (in Russian).

Abstract

Oleksandr Ovsiankin, Assistant of the Department of Urban Planning Architectural and Art Institute, Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture.

Rail transport as a factor of urban development of Odesa.

History and functions

The article explores the history of the formation and development of public transportation in the city of Odesa from the mid-19th to the early 20th century. Particular attention is paid to the railway infrastructure, the emergence and expansion of horse-drawn, steam-powered, and electric trams, as well as the funicular, all of which significantly influenced the transformation of the urban environment. The key stages of implementation and modernization of transport systems are analyzed as driving forces behind changes in the spatial organization of the city, urban growth, and socio-economic development.

The study examines how the expansion of the tram network directly contributed to the development of new residential districts such as Cheryomushky, Tairova, and

the settlement of Kotovsky. The main types of public transport influence on the urban spatial structure are identified: the stimulation of new construction, increased transportation accessibility, overcoming the spatial isolation of certain areas, improved connectivity between the city center and its periphery, and enhanced social mobility of residents.

Special attention is given to the analysis of historical sources, cartographic materials, and archival documents, which trace the evolution of transport infrastructure as a key factor in the development of Odesa as one of the leading transportation, trade, and cultural centers in southern Ukraine. The article emphasizes the importance of a comprehensive interdisciplinary approach to the study of urban transport history, considering its impact on city planning, the social environment, and urban development processes as a whole.

Keywords: Odesa; port; railway; transport connection; urban transport; tram network; passenger flow; urban development; mass housing development; transport framework; residential areas.