



**КРИВОПШИН**  
**Олексій Мефодійович,**  
здобувач наук. ступеня доктора іст. наук.  
кафедри історії та культури України  
ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький  
державний педагогічний університет  
імені Григорія Сковороди»

### **ПЕРЕДУМОВИ БУДІВНИЦТВА Й УМОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ БЕНДЕРО-ГАЛАЦЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ.**

*У статті аналізуються передумови та причини будівництва Бендеро-Галацької залізниці, висвітлюються питання спорудження у короткі календарні терміни, а також організація будівництва військової магістралі та подальше її злиття з Управлінням Південно-Західних залізниць.*

*В статье проанализированы предпосылки и причины строительства Бендеро-Галацкой железной дороги, освещены вопросы сооружения в краткие календарные сроки, а также организация строительства военной магистрали и дальнейшее её присоединение к Управлению Юго-Западных железных дорог.*

*In the article the background and the reasons of Bandar-Halatska railway construction in the second half of the nineteenth century are analyzed, the problems of construction in the short calendar time as well as the organization of military railway construction and its further joining with the Administration of South-Eastern Railways are highlighted.*

На сьогоднішній день історія створення залізничного транспорту на українських землях залишається малодослідженою темою. Вивчення окремих питань історії залізничного будівництва, становлення залізничної мережі в кінці ХІХ ст. дозволяє більш глибоко осмислити сучасний стан регіонального розвитку України та з'ясувати рівень досягнень транспортної галузі. Актуальним у даному аспекті є питання спорудження і умови

функціонування Бендеро-Галацької залізничної гілки у другій половині XIX ст.

Відповідно до Бухарестського мирного договору, що був підписаний М.І. Кутузовим та Ахмед-пашою 16 травня 1812 р. по закінченню російсько-турецької війни (1806–1812) територія Пруто-Дністровського межиріччя разом з фортецями Хотин, Бендери, Акерман, Килія та Ізмаїл була приєднана до Російської імперії, з часом ці землі одержавши назву Бессарабія. До того часу населений пункт Бендери (перське – *гавань, пристань, портове місто*) являв собою невелике поселення поблизу фортеці, що нараховувало півтори тисячі жителів. Шведський король Карл XII, розбитий Петром I під Полтавою, із залишками своїх військ знайшов притулок у Туреччині і тривалий час жив у Бендерах. Під час воєн Росії з Туреччиною Бендери кілька разів бралися штурмом російською армією. Остаточне приєднання до імперії, відбулося у 1812 р. [2, с. 193]. Галац (давньоруська назва Малий Галич) – місто і порт на сході Румунії у міжріччі Прута, Сирета та Дунаю. У XII ст. місто було головним торговим центром Берладського князівства [3, с. 56].

Міністерство шляхів сполучень у 1872 р. за розпорядженням міністра шляхів сполучення графа Олексія Павловича Бобринського, організувало та провело пошукові роботи для залізничної лінії від кордонів Молдавії проти колонії Болград на Каушани та Бендери. Доповідь О.П. Бобринського у 1873 р. Комітету Міністрів про необхідність будівництва залізниці «як однієї з найпотрібніших» залишилася без уваги уряду.

В умовах активізації боротьби балканських народів за незалежність проти турецького панування, політичним завданням російського уряду було розширення свого впливу в даному регіоні, а по можливості – й встановлення контролю над чорноморськими протоками. Використовуючи внутрішньодержавний суспільний настрій і підтримку балканських народів, уряд Росії дипломатичними методами спробував домогтися від Османської імперії припинення репресій проти слов'ян і надати автономію Боснії,

Герцеговині та Болгарії. Туреччина відмовилася обговорювати ці пропозиції, тому 12 квітня 1877 р. Росія оголосила їй війну. На стороні Росії виступили також Румунія, Сербія і Чорногорія.

Бойові дії розгорнулися на Балканах і Закавказзі. Російська армія блокувала перевали через Балканські гори, прагнучи не пропустити через них турків. За задумом російського військового керівництва планувалось форсувати річку Дунай, стрімким наступом перейти Балкани і рухатись на турецьку столицю Константинополь. Мобілізація в Росії була оголошена 2 листопада 1876 р. по 44 губерніях, на призовні пункти з'явилося 224 312 запасних і було доставлено 62 996 коней. Їхнє перевезення до лінії фронту було здійснено 24 залізницями, на що знадобилось 995 потягів. Спрямовані на Одеську залізницю військові ешелони скопилися на станції Курськ і створили там «затор», для їх ліквідації якого були припинені на три дні усі військові перевезення (12, 14 листопада), а 15 листопада рух військового транспорту було відновлено. Останні людські поповнення були доставлені до місця призначення 29 листопада, а перевезення коней було закінчені 30 листопада. Таким чином, за допомогою нового виду транспорту – залізниць – організація мобілізаційних перевезень зайняла чотири тижні.

Перевезення залізницями нижніх військових чинів у зимовий період 1877–1878 рр. проводилось у критих вагонах спеціальних військових потягів, пристосованих для перевезення військ добудовою у внутрішній частині вагону дерев'яних сидінь і полиць. Такі перевезення військових вказали на необхідність утеплення вагонів, а також захист підлоги та стін від холоду й вітру. За вказівкою голови правління Києво-Брестської залізниці І.С. Бліоха, у 27 вагонах були поставлені невеликі залізні грубки. Військові високо оцінили дане нововведення, адже інших способів зберегти у вагоні тепло ніхто не знав. Завідувач пересуванням військ по всіх залізницях і водних шляхах імперії генерал-майор М.М. Анненков досвід Києво-Брестської залізниці у жовтні 1877 р. поширив по всій мережі. Так, завдяки ініціативі «буржуя» І.С. Бліоха на залізничному транспорті з'явилися

«буржуйки» [10, с. 205–214]. Система опалення вагонів військових поїздів за допомогою грубок збереглася і дотепер, причому грубки використовуються для розігріву приготування їжі.

С.Ю. Вітте, що працював у той час начальником служби руху Одеської залізниці, у своїх спогадах досить яскраво змалював заключний етап мобілізації військової компанії 1877–1878 рр.: «Тоді був такий план: із самого початку за цим планом повинні бути переміщеними вагони і паровози на всі ті залізниці, якими необхідно перевозити війська, а одночасно з ними й новобранці. Після, коли весь рухомий склад був би переміщений, відповідно до майбутніх перевезень, повинні були розпочати перевезення цілих військових частин до театру воєнних дій. Усе це повинно було, звичайно, бути у суворій відповідності з планом, розраховано по годинах і хвилинах і повинно було йти так само вірно, як хронометр. Але з першої ж спроби, виявилось, що план мобілізації залізниць – не був виконаний і до мене на Одеську залізницю не прийшли ті паровози і вагони, що за планом повинні були прибути.

Замість очікуваних паровозів і вагонів почали з'являтися окремі частини з військами, а саме, кавалерійські частини почали надходити у великій кількості, а також посилювалося перевезення новобранців. Тим часом, кількість рухомого складу зовсім не була збільшена, а тому його мені не вистачало. Внаслідок цього я почав з того, що особистою владою висадив перші кавалерійські частини, що прибули до Жмеринки, і змусив їх відправитися на конях у Кишинів...

У цей час до мене надійшла невелика кількість нових вагонів і паровозів з інших залізниць, і я вже був у змозі наступні частини везти по залізниці, не висаджуючи їх. Проте паровозів було дуже мало. Вагони ж приходили з військами, і війська зупинялися в цих же самих вагонах, і в цих же вагонах їх везли далі. Зрозуміло, що вагони для перевезень, що відбувались, мені були не потрібні, що ж стосується паровозів, то потрібно було давати свої, а саме паровозів в мене і не вистачало» [4, с. 133–134].

Влітку 1877 р. російська армія успішно форсувала Дунай. Війська під командуванням генерала Й.В. Гурка швидко зайняли давню столицю Болгарії – м. Тирново, а потім захопили прохід через Балкани – Шілкінський перевал. З Росії до Румунії підходили три залізничні лінії, проте на території власне Румунії була лише одна залізниця Яси-Бухарест, із західноєвропейською шириною колії – 1435 мм, (у Росії загально прийнятою була ширина колії 1524 мм). Румунські залізниці, особливо ділянка Джурджу – Бухарест – Яси, що з'єднувалась з коліями Одеської залізниці в районі станції Унгени виявилася узким місцем щодо підвозу військ і усіх видів постачання до діючої армії, тобто Румунська ділянка залізниці була не готовою забезпечити потреби діючої армії: якщо в липні – серпні залізниця забезпечувала відправлення в середньому 6,5 потягів за добу, то до листопада 1877 р. лише 2 потяги за добу, а в березні 1878 р. – ще менше.

Виникла гостра необхідність перевантаження військових вантажів з потягів вітчизняної колії на потяги більш вузької румунської колії. За узгодженням з румунським урядом на ділянці Унгени – Яси було прокладено другу рейкову пару ширшої, російської колії у 1524 мм. Завдяки цьому по лінії могли курсувати як румунські, так і російські потяги, а станції Унгени, Крестешти та Яси стали пристосованими для перевалки вантажів з російського рухомого складу на румунський [7, с. 90].

Значною перешкодою в організації військових перевезень румунськими залізницями було те, що вони не мали одного господаря і належали різним юридичним особам. Наприклад, на напрямку Унгени-Пашкани-Галац-Бухарест-Джурджу (670 км) ділянки Унгени-Яси належали румунському уряду, Яси-Роман – австрійцям, Роман-Бухарест – приватній компанії. Ця обставина в значній мірі ускладнювала пропуск потягів з військами та військовими вантажами крім того, вимагала значних зусиль російської сторони для урегулювання проблем, адже головна турбота власників залізниць була в одержанні прибутку, а не в своєчасному перевезенні військ і майна діючої армії. На військових перевезеннях власники втрачали 40%

тарифу (що було обговорено в конвенції) і тому прагнули першочергово перевозити комерційні вантажі.

В результаті склалося надзвичайно тяжке положення: війська на фронті потерпали від гострої нестачі необхідного, а в цей час тисячі вагонів, завантажених продовольством, боєприпасами, медикаментами накопичувалися на вітчизняних залізницях і не могли пройти далі. Положення погіршувалось і тим, що армійські комунікації, по мірі просування військ до Дунаю і далі на південь, постійно збільшувалися, що незмінно створювало додаткові труднощі для тилових служб у забезпеченні потреб півмільйонної армії. Основною причиною цього була наявність лише однієї залізничної лінії з низькою пропускною здатністю.

З метою наведення порядку румунські залізниці були розбиті на три ділянки, на чолі яких стояли російські генерали; введено конвоювання усіх потягів; було встановлено три дні на місяць, коли нові потяги не відправлялися; для перевезення приватних вантажів виділявся лише один наскрізний потяг на добу; коменданти залізничних станцій були зобов'язані здійснювати повний контроль за рухом потягів, виставляючи вартових на стрілках, з метою затримки вагонів з приватними вантажами, щоб не зупинити військові перевезення ремонт колій і паровозів почали робити за рахунок російського уряду [8, с. 102–113].

Слабкість, непідготовленість і незадовільна робота вітчизняного залізничного транспорту з особливою гостротою виявилася під час російсько-турецької війни 1877-1878 рр. Уряд, незважаючи на негативні уроки Кримської війни, не передбачив усіх труднощів, які могла понести діюча армія у зв'язку із непідготовленістю залізничного транспорту. Напередодні воєнних дій у «всеподданнейшем докладе» графа Баранова ставилося питання про заходи, які потрібно провести на залізничному транспорті: пропускна здатність залізниць у зв'язку з військовими перевезеннями, необхідність постачання армії боєприпасами і продовольством, евакуацією поранених були упущені. Мова йшла лише про

посилення руху на західних залізницях, колії яких прямують до балтійських портів, – на час війни вони стали б єдиним шляхом для вивозу хліба за кордон [12, с. 165–166].

Усі вищезазначені фактори спонукали військове керівництво до ініціативи будівництва власної залізничної лінії широкої колії, яка б з'єднала діючу армію з тилом і забезпечила військам постачання усього необхідного. Було прийняте неординарне для свого часу рішення: у найкоротший строк збудувати залізницю від міста Бендери до Галацу довжиною 285 верст. Спорудження такої залізниці скорочувало довжину шляхів тилового забезпечення діючої армії приблизно на 220 км. Для прийняття подібного рішення була потрібна мужність і відповідальність не тільки військових, але й міністерства фінансів і шляхів сполучень, адже до цього часу в жодній із країн Європи не вдавалося, під час військових дій, побудувати залізничну лінію довжиною більше 36 км. Крім того, у теорії військово-залізничної справи міцно утвердилася думка, з досвіду франко-пруської війни 1870–1871 рр.: будівництво залізниці широкої колії і значної протяжності на театрі воєнних дій неможливе.

Не дивлячись на всі заперечення, урядом країни прийнято рішення про будівництво такої залізниці з перспективою її подальшого використання в комерційних цілях. Переваги діючої армії у зв'язку з будівництвом залізниці Бендери–Галац були очевидні: скорочення на 220 км протяжності тилкових комунікацій армії; можливість одночасного користування двома залізничними лініями; відмова від необхідності використовувати румунські залізниці.

Листом від 11 червня 1877 р. військовий міністр генерал-лейтенант Д.А. Мілютін повідомив генерал-ад'ютанту Посьету царський наказ про негайний початок робіт із будівництва залізниці. Військовий міністр, повідомляючи міністру шляхів сполучення про закладені у договір з С.С. Поляковим умови, просив результати наради у міністра фінансів повідомити телеграфом для доповіді Його Величності.

Міністр фінансів доручив воєнно-дорожньому відділу виробити докладний виконавчий договір, розціночну відомість, технічні умови та пояснювальну записку будівництва. Договір з С.С. Поляковим був укладений 27 червня 1877 р. в Чаут-Магалі. Першим параграфом договору передбачалось, що Поляков і К<sup>о</sup> приймають на себе зобов'язання не пізніше 1 жовтня 1877 р. побудувати «на свой счет, страх и риск военную железную дорогу с двумя телеграфными проводами между ст. Бендеры и Галац протяжением около 250 верст с тем, чтобы по военной дороге этой возможно было начиная с 1-го октября 1877 года безопасно и безостановочно производить движение воинских поездов с воинскими тяжестями» [6].

С.С. Поляков був відомий як будівельник, засновник і власник Курсько-Харківсько-Азовської, Козлово-Вороніжсько-Ростовської, Царскосільської, Оренбурзької, Фастівської залізниць. Головним козирем молодого підприємця був найвищий серед будівельників залізниць рівень організації робіт. Він першим прийшов до ідеї децентралізації управління і відповідальності; кожен його субпідрядник одержував визначену ділянку роботи і точно у визначені терміни забезпечував виконання поставленого перед ним завдання. Успішність такої системи ведення будівництва багато в чому залежала від кваліфікації і відповідальності виконавців, тому, Самуїл Соломонович створив власну будівельну організацію, переміщуючи її з одного будівництва на інше. Для отримання гарантованого успіху він залучав до участі у проектах найкращих фахівців того часу, відомих інженерів-залізничників – М.О. Данилова, П.П. Солнцева, барона К.Ф. фон Таубе, Ф.А. Дитмара, П.М. Свешникова. Робітники, що зарекомендували себе на будівництві, мали всі можливості кар'єрного росту, а субпідрядники, що пройшли у С.С. Полякова професійний відбір, могли розраховувати на гарантоване надходження нових замовлень. Для підготовки кадрів середньої ланки Самуїл Соломонович, у 1867 р. за рахунок власних коштів у місті Слезь відкрив перше у Росії залізничне технічне училище [13].



В той же час, перші «залізничні королі» давали і брали хабарі, завищували об'єми виконуваних робіт для отримання надприбутків. Тому для контролю за економним і правильним використанням державних коштів, виділених на будівництво Бендеро-Галацької залізниці, був призначений колишній управляючий Одеською залізницею О.М. Горчаков. Восени 1876 р. О.М. Горчакова, який жив у Москві, телеграмою викликали до Петербургу в Міністерство шляхів сполучень і 11 листопада призначили завідувачем військово-дорожнім відділом діючої армії. З початком будівництва Бендеро-Галацької залізниці він контролював даний процес. О.М. Горчакову було видано кредит у 5 666 666 руб., на чому наполіг міністр фінансів М.Х. Рейтерн. Доручаючи О.М. Горчакову державний контроль за будівництвом залізниці, військовий міністр Д.О. Мілютін і міністр фінансів М.Х. Рейтерн бажали попередити можливі зловживання як військових, так і будівельників. Головою комісії був призначений барон Шернваль, членами – генерал М.М. Головін, інженери шляхів сполучень О.І. Фалевич та Ф.І. Венгржинович. Комісія прийшла до висновку, що роботи з будівництва залізниці виконані на найвищому рівні, а донесення про недоліки у роботі будівельників назвали «несправедливим» [11, с. 319–332].

Стоїмості сооружеиі Военной желѣзной доро-  
ги отъ Бендеры до Галацъ длиною 250 верстъ.

	Руб. металл.
1, Воднаправленіе въ частностяхъ за вре- менное занятіе земли въ 4 сесатины по 50 р. 200 р за споср построекъ потраел и прочіея временныя убытки въ 200 руб.	137.500.
2, Земляныя работы считаея сунатъ крупомъ только по 100 руб. на версту по 3 р. 50 коп.	550.000.
3, Искометельныя сооружеиія	192.500.
4, Баласты.	247.500.
5, Ипалы съраввокою по линіи 7,50.	550.000.
6, Рельсы съраввокою по линіи	2.406.250.
7, Принадлежности къ рельсамъ.	550000.
8, Цена адръ путей.	137.500.
9, Стрѣлки поворотъ кружи и проч. стану прилад.	100.000.
10, Мелерафъ	68.750.
11, Временныя постройки съ перевоза	137.500.
12, Восполнаженіе	125.500.
13, Рабныя принадлежности въстлоат.	27.500.
14, Общія и непосредственныя расходи.	275.000.
15, Проценти во время работъ.	50.000.
<b>Итого</b>	<b>5.555.000 р.</b>
Подписаніи: Дѣйствительный статскій совѣт- никъ С. Поляковъ и Кошмерцій совѣтникъ А. Варшавскій.	

### Відомість вартості будівництва Бендеро-Галацької залізниці [16]

За умовами договору С.С. Поляков брав зобов'язання побудувати военну залізницю за 5 550 000 руб. металічних, у рахунок яких, після закінчення шести місяців по закінченні війни, зобов'язувався прийняти використані на залізниці матеріали в сумі 2 000 000 руб. Витрати у 3 550 000 руб. планувалося покрити платою за перевезення вагонів з військовими вантажами протягом 9 місяців.

З іншого боку, уряд брав на себе зобов'язання з дня, призначеного для відкриття залізниці (1 жовтня), і до підписання мирного договору виплачувати С.С. Полякову щоденно, за утримання у справному стані земляного полотна, штучних споруд, баластної призми, верхньої будови

колії і будівель, переїздів, інструментів, сигналів і телеграфу до закінчення по ній військових перевезень, по 10 руб. металічних з версти (2 500 руб.). Розрахунки проводились станом на перше число наступного місяця. Крім того, за умовами договору, уряд на свій розсуд забезпечував залізницю рухомим складом і військово-дорожніми службовцями.

На час військової експлуатації Бендеро-Галацької залізниці інші залізничні мережі направлять її частину свого рухомого складу для тимчасового користування. Цього не трапилось, тому у вересні 1877 р. С.С. Поляков отримав дозвіл на придбання рухомого складу у необхідній кількості з безмитним ввезенням. Всі витрати на будівництво Бендеро-Галацької залізниці обійшлися у 15 477 239 руб. 40 коп., у тому числі рухомий склад у 4 137 975 руб. 56 коп. [6].

Про політичні та економічні надії, покладені в кінці 70-х рр. ХІХ ст. на Бендеро-Галацьку залізницю, переконливо висловилася Височайше заснована Комісія графа Баранова для дослідження залізничної справи у Росії: «Бендеро-Галацька лінія не може і не повинна мати характер комерційних залізниць нашої відпускної торгівлі; на неї варто дивитись тільки як на початок болгарських залізниць, що з'єднують Балканський півострів з Росією; вона повинна бути, поки-що, тільки авангардом нашого впливу на Дунай, передовим (хоча на перший раз навіть слабким) провідником нашої індустрії, що тільки вперше з'являється там самотійно і прямим шляхом направляється у дрібні придунайські держави. Цією залізницею потрібно тільки підготувати ґрунт для торгового руху, що за допомогою пароплавства на Дунаї, у зв'язку з розчисткою Кілійського рукава, розробкою Кілійських соляних озер, з побудовою болгарських залізниць створять напрямок і скріплять зв'язки впливу нашої комерції на Дунай і Балканський півострів.

У цьому ланцюгу державних інтересів Бендеро-Галацька ланка, у ролі першого провідника, зробить чудову послугу Росії і стаючи рік від року вигіднішою досягненням цілей, яким вона служить, захопить собою і на собі

весь матеріал зв'язку, що цементує слов'ян, розділених між собою Дунаєм і цілим рядом століть азіатського панування» [1, с. 37–40].

Бендеро-Галацька залізниця проходила гористою місцевістю, мала три перевали, загальна протяжність мостів і труб досягала 200 сажнів, на ній будувалося 16 станцій і роз'їздів, один великий розвідний міст через Прут. Термін відкриття руху по залізниці був остаточно установлений на 20 листопада 1877 р. С. Поляков особисто обіцяв Головнокомандуючому великому князю Миколі Миколайовичу побудувати залізницю і відкрити по ній рух до 7 листопада.

Для вирішення надскладного завдання своєчасного будівництва С. Поляков залучив 15 000 землекопів і 300 десятників, були задіяні сили залізничних батальйонів, за допомогою яких при зведенні земляного полотна було виконано 4 950 тис. куб. м. земляних робіт, задіяно 11 тис. солдат і 5 500 підвід з робітниками. Крім того, в управлінні будівництва був постійний резерв на 4 тис. чоловік.

Земляні роботи велися цілодобово (у нічний час – при світлі ліхтарів або розпалених багать) з розбивкою траси будівництва на ділянки та дистанції. Довжина ділянок становила в середньому 40 км, а дистанцій – 10–18 км. Матеріали верхньої будови колії доставлялися з тилових складів, що були розміщені у Бендерах і Галаці. Усього було прокладено 320 км колії, влаштовано водопостачання на 15 станціях, побудовані пасажирські будинки та паровозні сараї, сторожові будки, казарми і платформи. Станції були обладнані лінійним зв'язком на 2 проводи. Темп будівництва склав 5,24 км на добу.

2 листопада стало зрозуміло, що за таких темпів будівництва залізниця може бути відкрита тільки 10–12 листопада. Багато недоробок було на самій важкій, галацькій, ділянці (начальник робіт інженер Серебряков) і особливо на підходах до Пруту. Стримувало терміни відкриття траси будівництво розвідного мосту через Прут, яким керував інженер Лессар. Крім цих головних недоробок будівництва на трасі залишалося багато ділянок колії,

не з'єднаних між собою, про що проінформував С.С. Полякова головний інженер телеграмою з Бендер у Бухарест. С.С. Поляков відповів циркуляром по лінії: «Щоб не коштувало, буде дешевше, якщо залізниця буде відкрита 7-го числа».

Отримавши телеграму такого змісту, керівники будівництва різко активізували роботи на всій лінії. З метою стимулювання втомлених робітників до продуктивної праці їм почали у кілька разів більше платити: золотий за день і два золоті за ніч робіт. Щоб можна було працювати вночі, місця добудови освітлювалися багаттями зі шпал.

Головний інженер будівництва М.О. Данилов спорядив у Бендерах спеціальний потяг, посадив на нього близько 1 000 робітників з колійним інструментом і будівельним реманентом і відправився по залізничній лінії. Прибуваючи на місце невиконаних робіт, весь склад робітників потягу приступав до ліквідації недоробок, а після їхнього усунення рухався далі.

Через місяць і 28 днів (7 листопада 1877 р.), о 12-й годині дня, на 58-й день після початку будівництва, прикрашений стягами святковий потяг, пройшовши по новозбудованій залізниці, прибув у Галац. Після проїзду першого потягу вся ділянка залізниці біля Пруту була вкрита сплячими робітниками. [11, с. 333–335].

Відомий російський письменник і публіцист, інженер, будівельник залізниць, випускник Одеської Ришельєвської гімназії, хрещеник імператора Миколи І Н.Г. Гарін-Михайловський, який розпочав свій інженерний шлях на вишукувальних роботах і будівництві Бендеро-Галацької залізниці в одному із своїх творів розповідав: «Все делалось с какой-то сказочной быстротой, и быстрота эта все возрастала. В каждом месте линия кишела рабочими; забивали сваи, сыпали насыпи, копали выемки, тянулись обозы с вывозимой землею, лились песни, крики, громкий говор. Узкая полоса земли на протяжении двухсот восьмидесяти верст жила полной жизнью безостановочно все двадцать четыре часа в сутки. Ночью эта лента была сплошь огненная от костров» [15, с. 448–457].

Бендеро-Галацька залізниця була відкрита для руху у винятково короткий термін, в умовах вкрай несприятливої погоди (проливних дощів). На лінії були побудовані 204 мости загальною довжиною 2342 м, прокладено 88 труб. По конструкції всі мости споруджувалися на дерев'яних палях, труби були також дерев'яними. Незабаром після відкриття залізниці пропускна здатність її склала 7 пар потягів на добу. З грудня 1877 р. по листопад 1878 р. по залізниці було перевезено 131 647 чоловік і близько 8,5 млн. пудів різноманітних вантажів.

Будівництво Бендеро-Галацької залізниці було настільки видатною подією для того часу, що у 1878 р. проект, та яким будувалася залізниця, разом зі звітом про будівництво демонструвалися на Всесвітній виставці в Парижі. Міжнародним журі Бендеро-Галацька залізниця була визнана одним з найбільш видатних за швидкістю будівництва тогочасних споруджень. С.С. Поляков одержав Гран-прі виставки, а від російського уряду – премію в розмірі 4,5 млн. руб. сріблом головний інженер будівництва М.О. Данилов – золоту медаль [9, с. 73–77].

Однак дослідників дивує наступна статистика: залізниця будувалася – 58 днів; оглядалась комісією для прийому в експлуатацію – 70 днів; прослужила для військових цілей – 80 днів.

З 1 вересня 1879 р. частина залізниці, що проходила по території Російської імперії від Бендер до річки Прут була передана товариству Південно-Західних залізниць. Голова правління товариства І.С. Бліох зумів перебудувати роботу залізниці з військового на комерційний лад в найкоротші терміни – правильний пасажирський рух почався майже відразу, а вантажне сполучення було організовано з 1 жовтня 1879 р. На станції Бендери від магістральної лінії залізниці була добудована Варницька гілка, яка спрямовувалась до пристані на Дністрі при селі Варниця, – хлібні вантажі, що сплавляли по річці Дністер, там перевантажувались у вагони для подальшого відправлення залізницею [5, с. 275].

Положенням Комітету міністрів, височайше затвердженим 25 червня 1882 р., було прийнято рішення «обязать общество Юго-Западных железных дорог произвести полное, начиная с 1 января 1883 года слияние Бендеро-Галацкой железной дороги во всех отношениях, в том числе по администрации и счетоводству с прочими дорогами общества». Департамент залізниць МШС, реагуючи на це відношення № 243 від 26 липня 1882 р., довів урядове рішення до правління Південно-Західних залізниць. 20 грудня 1882 р. по Південно-Західних залізницях був виданий наказ № 1007 за підписом управляючого залізницями Д. Андрієвського «О слиянии управления Бендеро-Галацкой с управлением Юго-Западных железных дорог». Згідно вимог наказу, окреме управління Бендеро-Галацької залізниці скасовувалось і об'єднувалося з управлінням Південно-Західних залізниць з 1 січня 1883 р. Управляючий Бендеро-Галацької залізниці інженер В.О. Бочковський призначався завідувачем службою ремонту шляху та добудови ділянки Бендеро-Галацької залізниці. Дана дільниця у наказі отримала нову назву: «Дунайська дільниця» Південно-Західних залізниць.

Д. Андрієвський вимагав, щоб з 1 січня 1883 р. Дунайська дільниця експлуатувалася на загальних підставах. На новоствореній дільниці повинні діяти усі видані управлінням Південно-Західних залізниць положення, інструкції і правила, за винятком положення за № 100, яким встановлювалася звітність служби ремонту шляху та будівель. Управляючий Південно-Західними залізницями Д. Андрієвський дозволив інженеру В.О. Бочковському встановити потрібну для нього звітність по службі шляху на колишній Бендеро-Галацькій залізниці.

Крім іншого, управляючий залізницями Д. Андрієвський зобов'язав начальників служб експлуатації і рухомого складу, всіх начальників відділів і частин управління Південно-Західними залізницями, завідуючого службою шляху і добудовою Дунайської дільниці у місячний строк забезпечити її необхідними наказами та циркулярами, положеннями й інструкціями,

інвентарними предметами і матеріалами для того, «щоб безпека руху та порядок служби на Дунайській ділянці не були порушені».

Для прийому майна колишньої Бендеро-Галацької залізниці була створена комісія у складі:

1. Помічника головного бухгалтера Владимірова.
2. Помічника начальника господарського відділу Тиль.
3. Начальника Дунайської дільниці тяги Цехновецького.
4. Начальника Дунайської дільниці руху Апостолопула.
5. Агент рахівництва господарського відділу Проваль.

6. Завідувача господарської частини Бендеро-Галацької лінії Тинцера та складом у Бендерах Денисенка.

Для прийому рухомого складу були відряджені завідувач військовими пристосуваннями Спитко, а від служби експлуатації – рахівник контори пробігу вагонів.

Головна бухгалтерія Південно-Західних залізниць повинна була отримати від управління Бендеро-Галацької залізниці наступні документи: список службовців, що отримали позики і стоять на обліку по рахунку позичок як боржники станом на 1 січня 1883 р. з переліком поручителів за кожного боржника; список службовців, що отримали квартирні гроші на 1883 р.; список службовців, з яких проводяться утримання за рішенням урядових закладів.

Прийом усіх справ, бухгалтерських книг і поіменних списків працівників доручався помічнику головного бухгалтера Владимірову і до одержання в Головній бухгалтерії зазначених списків виплата грошового утримання на колишній Бендеро-Галацькій залізниці припинялася.

Усі платежі по Бендеро-Галацькій залізниці з 1 січня 1883 р. почали проводитися порядком, встановленим на Південно-Західних залізницях через артільників, що були на службі у товаристві, причому платежі по фінансових операціях 1882 р. залишалися на відповідальності управління Бендеро-Галацької залізниці. Всі архівні справи приймалися на зберігання у



Києві начальниками служб лише після того, як були завірені «подписью нынешнего управляющего Бендеро-Галацкой железной дороги». Архів канцелярії управління, книги по особовому складу, матрикули й особисті справи працівників, залишених працювати на Дунайській дільниці (крім службовців по службах експлуатації, рухомого складу, ремонту колії і добудови), архів положень, інструкцій, правил, наказів і циркулярів, діючих на Бендеро-Галацькій залізниці, справи про нещасні випадки та, бібліотека управління повинні були бути передані в канцелярію управління Південно-Західних залізниць, через помічника секретаря управління Ходкевича.

Майно лікарської частини передавалося на Південно-Західні залізниці через діловода медичної служби Берьозкіна, якого головний лікар залізниць спеціально, відрядив до міста Бендери.

Запаси пасажирських квитків, старі станційні книги по службі руху та комерційній частині, уся переписка з відділом контролю зборів по пасажирській і вантажній звітності, а також бланки разових безкоштовних квитків і нарядів на службові перевезення передавались у відділ постачання ліній пасажирськими квитками. Для їхнього приймання від управління Південно-Західних залізниць був відряджений завідувач цим відділом Гінтилло.

У звіті до технічно-інспекторського комітету залізниць МШС, поданому у квітні 1883 р., про проведену роботу щодо прийому Бендеро-Галацької залізниці до складу Південно-Західних залізниць голова правління товариства Південно-Західних залізниць писав: «Правление с 1 января сего года упразднило ... управление Бендеро-Галацкой ж.д. присоединением его к управлению Юго-Западных ж.д. и переименовало бывшую Бендеро-Галацкую железную дорогу в Дунайский участок Юго-Западных ж.д. Представляя о сем, Правление согласно постановления своего от 29 марта сего года имеет честь покорнейше просить об .... утверждении г. министром путей сообщения на переименование бывшей Бендеро-Галацкой ж.д. в Дунайский участок Юго-Западных железных дорог» [14].

Таким чином, Бендеро-Галацька залізниця була побудована у рекордно короткі терміни як тиловий комунікаційний об'єкт, що забезпечував залізничне сполучення для надійного постачання діючої армії всім необхідним із можливістю прямого виходу до Дунайських портів. Залізниця допомогла реалізувати величезний військовий та економічний потенціал Росії для підйому національно-визвольного руху на Балканах. Після закінчення воєнних дій самостійне існування залізниці з економічних причин стало неможливим і вона була приєднана до фінансово стабільних Південно-Західних залізниць.



**Вокзал ст. Бендери Південно-Західних залізниць. Кам'яна, побудована по проекту інженера О.В. Кобелева, будівля вокзалу з високими кімнатами і закругленими вікнами була, у свій час, кращою спорудою на Бессарабській гілці Південно-Західних залізниць.**

### *Список використаних джерел та літератури*

1. *Андреев П. Н.* Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным ж.д. / П.Н. Андреев. – К., . – С. 37–40.
2. *Большая Советская Энциклопедия.* Т. 3. – [3-е изд.]. – М. : Сов. Энцикл., 1970.
3. *Большая Советская Энциклопедия.* Т. 6. – [3-е изд.]. – М. : Сов. Энцикл., 1971.
4. *Витте С. Ю.* Воспоминания и мемуары. Т. 3 / С. Ю. Витте. – М. : АСТ, 2002.
5. *Верховский В. М.* Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 год включительно / В. М. Верховский. – СПб., 1898.
6. *Российский* Государственный исторический архив (РГИА), ф. 219, оп. 1, д. 1109, л. 4–7. [Договор на сооружение военной железной дороги с телеграфным сообщением между ст. Бендеры (в пределах России) и до Галац (в Румынии)].
7. *Красковский Е. Я.* История железнодорожного транспорта России. 1836–1917 / Е. Я. Красковский. – СПб., 1994. – Т. 1.
8. *Кириченко А. В.* История военных сообщений российской армии : учеб.-метод. пособие / А. В. Кириченко ; ФГУП «Воентехиздат» МО РФ. – М., 2008.
9. *Мартыненко И. В.* Служба военных сообщений в русско-турецкой войне (1877–1878 гг.) / И. В. Мартыненко // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 3. – С. 73–77.
10. *О мерах* по приспособлению наших товарных вагонов для перевозки войск и новобранцев в зимнее время // Инженерный журн. –1878. – № 2. – С. 205–214.
11. *По поводу* доклада капитана Н. А. Лохвицкого о железных дорогах, составленных в 1877 году в ведении делами действующей армии // Железнодорожное дело. – 1907. – № 29-30.
12. *Погребинский А. П.* Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60–90-е годы XIX в.) / А. П. Погребинский // Исторические зап. –1954. – Т. 47. – С. 165–166.
13. *Поляков Самуил Соломонович* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://donbass.name/stars/1771-polyakov-samuil-solomonovich.html>
14. *РГИА*, ф. 378, оп. 3, д. 528, л. 1–6.
15. *Ряскин В. Г.* Инженеры путей сообщения : ж.-д. путь, мосты, строительство / В. Г. Ряскин, С. В. Любимов. – М. : ООО «Путь Арт», 2007.
16. *РГИА*, ф. 219, оп. 1, д. 11109, л. 8. [Стоимость сооружения военной железной дороги от Бендер до Галаца длиною 250 верст].
17. *Федорченко В. И.* Императорский Дом. Выдающиеся сановники / В. И. Федорченко. – Красноярск : БОНУС ; М. : ОЛМА-ПРЕСС, 2003. – Т. 1.