



ПЕТРУЧЕНКО

Олексій

кандидат історичних наук,
Державний університет
інфраструктури
та технологій, м. Київ, Україна
e-mail: alexey.petruchenko@gmail.com

ДО ІСТОРІЇ СПОРУДЖЕННЯ БРЕСТО-ГРАЄВСЬКОЇ ТА БЕНДЕРО-ГАЛАЦЬКОЇ ПІВДЕННО-ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

Історія Південно-Західних залізниць дуже цікавить сучасних істориків науки й техніки. Кожне покоління має свій погляд на світ, але до реформаторів, зазвичай, складається негативне ставлення навіть у тих, хто розуміє необхідність змін. Будівничі залізниць, реформатори сміливо йшли вперед всупереч загальноприйнятим поглядам. І в цьому сенсі доля старих залізниць на території України досить повчальна для сучасників. У статті подано економічний контекст будівництва Бресто-Граєвської та Бендеро-Галацької залізниць. Безумовно дані залізниці були долучені до великих зрушень у залізничній справі Російської імперії. Історія будівництва та функціонування мережі залізниць на теренах України продовж понад століття пов'язана з діяльністю багатьох діячів у сфері науки і техніки, виробництва і економіки.

Товариство Південно-Західних залізниць відіграло важливу роль в розвитку капіталістичних відносин в господарстві царської Росії і сусідніх країн. Російсько-турецька війна вимагала нових підходів до організації перевезень військової техніки і вантажів. В цей час закладалися основи залізничної логістичної науки. Ідеї функціонування наших давніх залізниць надихають нові покоління залізничників України на конструктивну діяльність.

Ключові слова: залізничний транспорт, регіональні залізниці, наука, техніка, залізнична справа

TO THE HISTORY OF THE CONSTRUCTION OF THE BRESTO- GRAYEVSKA AND BENDERO-GALATSKA SOUTH-WESTERN RAILWAYS

The history of the South-Western Railways is of great interest to modern historians of science and technology. Each generation has its own view of the world, but even those who understand the need for change have a negative attitude toward reformers. Railroad builders and reformers boldly went forward against the generally accepted views. And in this sense, the fate of the old railways on the territory of Ukraine is quite instructive for contemporaries. The article presents the economic context of the construction of the Bresto-Graevska and Bendero-Galatska railways. Undoubtedly, these railways were involved in major changes in the railway affairs of the Russian Empire. The history of the construction and operation of the railway network on the territory of Ukraine for more than a century is connected with the activities of many figures in the field of science and technology, production and economy.

The South-Western Railways Company played an important role in the development of capitalist relations in the economy of Tsarist Russia and neighboring countries. The Russo-Turkish war required new approaches to the organization of transportation of military equipment and cargo. At that time, the foundations of railway logistics science were laid. The ideas of the functioning of our old railways inspire new generations of railway workers of Ukraine for constructive activity.

Key words: railway transport, regional railways, science, technology, railway business

Постановка проблеми. Після завершення російсько-турецької війни 1877–1878 рр. Одеська залізниця була об'єднана з Києво-Брестською і Брест-Граєвською залізницями. Утворилося Товариство Південно-Західних залізниць. В цей час С.Ю. Вігте отримав місце керівника експлуатаційного відділу Південно-Західних залізниць з місцезнаходженням у Петербурзі. Після переїзду до Петербургу С.Ю. Вігте був арештований і відвезений на Садову вулицю в комендантське управління. Йому повідомили, що наказано посадити його на два тижні на гауптвахту. С.Ю. Вігте здогадався, що його арешт пов'язаний з Тилигульською катастрофою. Зазначимо, що у цій катастрофі потягу загинуло понад 100 солдат-новобранців [1].

Товариство Південно-Західних залізниць складалося із залізниці, яка йшла з Одеси до Києва, відтак через Козятин до Граєво; від Бірзули до Єлизаветграду, від Роздільної до Кишинєва і відтак на Унгени. Довелося

об'єднати три управління: Одеської залізниці (яке знаходилося в Одесі), Києво-Брестської залізниці (знаходилося в Києві) і Брест-Граєвської залізниці (знаходилося у Бялостоці).

На чолі Південно-Західних залізниць став банкір І.С. Бліох, який колись був головою Києво-Брестської залізниці. Начальником руху Південно-Західних залізниць було призначено Данилевича, який спочатку був керівником руху Києво-Брестської залізниці. С.Ю. Вітте став керівником експлуатаційного відділу Південно-Західних залізниць у Петербурзі.

Результати дослідження. В цей час панувало приватне будівництво та експлуатація залізниць. На чолі приватних товариств перебували, як їх називав С.Ю. Вітте, залізничні королі. Він писав: «Залізниці мали значну частину своїх капіталів, гарантовану державою, а в деяких залізниць і весь капітал був гарантований державою. По суті справи, ці залізничні королі зайняли таке положення завдяки випадковостям, своєму розуму, хитрості і у відомій мірі пройдисвітству» [2, С. 38]. Капітали залізничних товариств, як правило, були гарантовані казною, а облігації, які товариство не могло розмістити на ринку, залишалися у держави. Приватні за формою залізничні підприємства функціонували по суті повністю за рахунок держави, в умовах, коли урядова гарантія забезпечувала прибутки та гарантувала запобігання збитків. Коли сприяння владних структур держави могло замінити концесіонеру мільйонні капітали, фаворитизм і корупція розквітли пишним цвітом. Сучасникам було достеменно відомо, що навіть цар Олександр II брав участь в розподілі концесій за хабарі.

Бресто-Граєвська залізниця. Питання про спорудження Бресто-Граєвської залізниці виникло у 1861 р., коли Товариство Східно-Прусської залізниці порушило клопотання про дозвіл продовжити Кенігсберзько-Ликівську лінію в російських володіннях. Назване Товариство спочатку планувало будувати залізницю на Гродно, а відтак і на Пінськ. Перемовини продовжувалися протягом шести років, але не призвели до якихось визначених результатів. І тільки в 1867 р. було запропоновано Товариству Кенігсберзько-

Ликівської залізниці продовжити свою залізницю не на Гродно і Пінськ, а на Бялосток і Брест і при тому без усякої гарантії уряду. Представники Товариства прийняли цю пропозицію і тому 11 січня 1868 р. їм було дозволено здійснити вишукування за свій рахунок. Нарешті, у 1869 р. проект концесії, плани і креслення будівель були представлені в Комітет Міністрів Російської імперії. Після цього з Найвищого дозволу імператора була призначена особлива комісія, у якій взяли участь міністри кількох підпорядкованих цареві відомств. Цій комісії було доручено визначити ту ціну, понад яку не може бути видана концесія, що просилася. Комісія, після розгляду розцінкової відомості і розрахунків щодо реалізації капіталу, дійшла висновку, що кожна поверстнева ціна сягала 57500 руб. металевих. У такий спосіб при довжині лінії в 198,5 верст капітал Товариства визначився в 11500000 металевих карбованців, чи 13353300 руб. кредитних. На ці умови представники Товариства погодилися і концесія була затверджена царем 26 грудня 1869 року. Капітал Товариства утворювався випуском 133353 акцій по 100 карбованців кожна. Ні в утворенні капіталу, ні в гарантії доходу уряд країни не брав ніякої участі.

Засновники Товариства передали будівництво Бресто-Граєвської залізниці оптом за повну концесійну суму доктору Струсбергу, який став запорукою в утворенні всього капіталу, потрібного на спорудження залізниці. При підписці всі акції були розібрані й акціонерами внесено по 20 руб. на кожную акцію. Термін другого внеску був призначений на червень 1870 року, але на перших же порах його довелося продовжити до 5 жовтня; потім, термін другого внеску ще кілька разів відкладався. Незважаючи, однак, на ці полегшення, до 20 лютого 1871 року залишилося неоплаченими другим внеском 63423 акції. Унаслідок цього будівельник Струсберг змушений був укласти з Берлінським Товариством Торгівлі та із Санкт-Петербурзьким Приватним Комерційним банком умови, згідно яких установи ці прийняли на себе зобов'язання надати Товариству Бресто-Граєвської залізниці суму, що дорівнювала недоплаті другого внеску за 63423 акції. Через неможливість помістити ні на Петербурзькій, ні на закордонній біржах нові акції, які варто було б випустити,

замість неоплачених другим внеском, Струсберг запропонував Правлінню замінити ці акції випуском такої ж кількості 5% облігацій на суму 4249341 руб. кредитних. З цього приводу з'явилося рішення загальних зборів акціонерів у 1871 р., згідно якого, щоб уникнути всякого дорікання щодо знищення неоплачених другим внеском акції, надано власникам їх зробити другий внесок до 1 вересня того ж року. До цього терміну надійшла сплата за 433 акції. Після цього Правління Товариства увійшло до Міністра фінансів із клопотанням про випуск, замість неоплачених 62990 акції на суму 6299000 руб. кредитних, негарантованих урядом облігацій. Клопотання це було задоволено царем у грудні 1871 року. У такий спосіб капітал на спорудження дороги в 13353300 кредитних карбованців склав 70543 акцій по 100 руб. кредитних кожна, а інша сума – 6299000 карбованців кредитних утворилася випуском негарантованих облігацій.

Але і потім справи Товариства були не найкращі. Покладені акції мали низьку вартість, бо спорудження залізниці посувалося вперед дуже повільно. Нарешті, згідно записів в журналі Технічного комітету 28 липня 1873 року, рух поїздів було відкрито при не повній кількості вагонів.

У 1874 р. була призначена урядова комісія для ревізування звітів Товариства Бресто-Граєвської залізниці; ревізія знайшла в балансі Товариства значний дефіцит, на покриття якого Товариству дозволено було випустити облігації на 3500000 карбованців. Облігації уряд залишив за собою.

Бендеро-Галацька залізниця. Ще у 1872 р., згідно розпорядження Міністерства шляхів сполучення, були здійснені вишукування для залізничної лінії від кордону Молдови до Одеси, причому напрямок цієї лінії намічався від границь Молдови проти колонії Болград по вододілі рік, що течуть з одного боку в озеро Ялпук, а з іншого боку — у Кашкабук і Китай на Каушани і Бендери. До спорудження Бендеро-Галацької залізниці приступили ще до російсько-турецької війни (1877–1878 рр.) у 1873–1877 роках. На початку воєнної кампанії 1877 року імператор Олександр II визнав факт зволікання будівництва. Міністр фінансів відразу розпочав перемовини із залізничним

королем Поляковим і доручив військово-дорожньому відділу виробити докладний виконавчий договір, оціночну відомість, технічні умови і пояснювальну записку.

Згідно цього договору, будівельник, брав на себе спорудження залізниці і відкриття руху до 1 жовтня 1877 року за 5550000 карбованців, у рахунок яких, після закінчення шести місяців після закінчення війни, зобов'язувався прийняти вжиті для будівництва залізниці матеріали в сумі 2000000 карбованців. Втрату в 3550000 карбованців передбачалося покрити сплатою за пробіг вагонів з військовими вантажами протягом 9 місяців. Крім того, після завершення будівництва залізниці, будівельник брав на себе обов'язок стежити за справністю колії і будови до закінчення на ній військового руху з оплатою йому по 10 руб. металічних з версти за кожну добу. Карбованці металеві мали курс у 260 франків за 100 карбованців.

Наскільки важливим було спорудження Бендеро-Галацької залізниці, можна бачити з того, що військовий міністр, повідомляючи міністру шляхів сполучення про викладені умови договору з Поляковим, просив про результати своєї наради з міністром фінансів повідомити телеграфом самого царя. Договір з Поляковим було укладено 27 червня 1877 р. в Чаут-Магалі. Відповідно з договором і технічними умовами, на Бендеро-Галацькій залізниці передбачалися станції II класу – 4, III класи – 3 і IV класу – 7. Баластовий шар повинен був бути з чистого гравію, не глиняного, досить багатого на пісок, середня товщина повинна бути не менше 0,10 сажень. Паровозних будинків повинно бути в цілому на 30 паровозів. Майстерні для малого ремонту рухомого поїзда повинні вміщати в складальних корпусах не менше 5 паровозів і 15 вагонів.

По закінченні робіт були складені розцінкові відомості, засновані частково на договорі, частково на розумінні залізничного відділу. Таких відомостей було складено три. Перша – виконавча на суму 9791799 карбованців. Друга – на зроблених і обумовлених виконавчою відомістю робіт на суму 145900 карбованців. Третя – робіт знову призначених на пристані Рені, санітарних шляхів,

напівстанції й ін. на суму 582859 руб.89 коп. Крім того, згодом були дозволені різні додаткові роботи на суму 564605 рублів.

У висновкові договору йшлося про те, що в період військової експлуатації Бендеро-Галацької залізниці інші російські залізниці могли б приділити їй частину свого рухомого складу. Тим часом, залізниці не могли відправити свій рухомий склад на Бендеро-Галацьку дорогу й у вересні 1877 року пішов дозвіл про придбання рухомого складу паном Поляковим у повній кількості з безмитним ввозом у Росію. Усього будівництво Бендеро-Галацької дороги обійшлося в 15477239 карбованців 40 коп., у тому числі рухомий склад 4137975 р. 56 к.

Із статей, що з'явилися в періодичному друці того часу про будівництво Бендеро-Галацької дороги найбільшої уваги заслуговує наступна стаття, поміщена в № 181 «Русских Ведомостей» за 1877 рік: «відомість про передбачуване спорудження залізниці від Бендер до Галацу підтверджується. Будівництво цієї лінії передано п. С.С. Полякову, і як відомо, уже почалося 15 липня 1877 року на п'ятох ділянках відразу. Пан С.С. Поляков зобов'язався, ніби-то, закінчити роботи, за одним повідомленням – у тримісячний термін за ціною 22000 металевих карбованців без рухомого складу, згідно інших, – у п'ятимісячний термін, за ціною 85000 карбованців з версти. Вважалося, що лінія на перший раз буде побудована з певною економією, за американською системою, з дерев'яними мостами і станціями, і землянками замість сторожових будок; але після закінчення війни, будівельники зобов'язуються привести нову лінію до звичайного типу російських доріг, замінивши де потрібно дерев'яні частини на металеві. З газетних повідомлень, передбачувана лінія, починаючись в м. Бендери, що лежить на Одеській залізниці, пройде через південні повіти Бессарабської області на містечко Кубей, біля південно-західного краю російсько-молдавського кордону, і потім направиться по Молдавії через м. Рені на нижній течії Дунаю, до Галацу, найважливішого торгового пункту Румунії і всього Нижнього Дунаю. При цьому, нова залізниця у більшій частині своєї довжини пройде в межах Росії. Є втім, чутки про інший,

більш північніший напрямок на Кагул. Довжина залізниці в обох напрямках визначається однаково – в 270–280 верст» [3].

Уже з того поспіху, з яким припущено закінчити Бендеро-Галацьку залізницю, чітко видно, що її будівництво було викликано стратегічним розумінням. Дійсно, варто тоді було кинути погляд на карту, щоб переконатися у величезному значенні нової лінії. Щоб досягти Галацу, найближчого до російської границі залізничного пункту на Дунаї, війська тоді повинні робити по рейкових коліях значний обхід: від Бендер вони повинні піднятися до північно-заходу через Кишинів-Унгени, що на молдавському кордоні. Від Яс, до станції Паркани і потім під гострим кутом спуститися на південний схід до Галацу. Протяжність цього скривленого шляху потрібно вважати ніяк не менш 466 верст, з яких 156 верст від Бендер до Унген у межах Росії, а інша відстань румунськими залізницями. Проектована залізниця від Бендер, проходячи прямою лінією до Галацу, давала можливість минати зазначений обхід і скорочувала шлях армії на 200 верст, тобто майже вдвічі. Тому що усій масі військ, прямуючих на Дунай і з Дунаю, неминуче треба було пересуватися по згаданому шляху, чи з великими труднощами і втратою часу переміщатися ґрунтовими дорогами, то зрозуміло, який значний виграш у часі і витратах досягається через спорудження лінії, що вдвічі скорочувала залізничну колію. Але ще важливіше, ніж це скорочення, це ті зручності, що досягаються завдяки Бендерській залізниці.

Нам відомо з тогочасних повідомлень з театру воєнних дій, які утруднення і затримки мали російські війська на румунських залізницях, погано побудованих і зовсім не підготовлених до величезного одночасного перевезення. Зрозуміло, що ці утруднення і неминуче зв'язані з ними перешкоди згодом усунулися, бо невдовзі Росія вже мала власну залізницю, що, при однаковій ширині колії з усією російською мережею, дало можливість без перевантажень підвозити війська і військові приналежності до самого Дунаю. Настільки ж істотне значення нової залізниці для продовольства дунайської армії: вона найкоротшим шляхом зв'язувала тил російської армії з родючими

частинами Бессарабії і з усім районом Одеської залізниці. Завдяки їй, одеські хліба в один, інколи в два дні, могли потрапляти до дунайських пристаней. До двох зазначених стратегічних вигод потрібно приєднати ще ту обставину, що, після спорудження Бендерської залізниці, головний шлях підвозу війська і продовольства до Дунаю проходив майже на всій довжині російською територією, на значній відстані від австрійсько-угорської границі; тоді як румунська залізниця, по якій у той час курсували війська і вантажі, пролягав біля самих меж Трансільванії, і, виходило так, що могла піддаватися небезпекам у випадку суперечок Росії з Австро-Угорщиною.

Не можна заперечувати, утім, що Бендеро-Галацькій залізниці і з економічної сторони повинно було приділятися досить важливе значення в логістичному плані. Вона з'єднувала родючі повіти Бессарабської області з двома торговими центрами на Дунаї, з Галацом і Реною, і зв'язувала район Дністра з Дунаєм. Південь Бессарабії, що лежить між ріками Дністром і Прутом, тоді був змушений збувати свої надлишки гужовим шляхом, і лише з проведенням нової лінії одержав зручний доступ до моря. Необхідність такого доступу відчувалася вже давно; споруджена залізниця була спроектована ще за п'ять років до війни. Деяку точку опори для того, щоб судити про ймовірні розміри вантажних перевезень новою лінією, представляють нам дані про вантажі на ділянці Одеської дороги від Бендер до Румунської границі, що проходили місцевістю Бессарабської області. У 1874 р. довжиною 123 версти від Бендер до Корнештів на Одеській залізниці у товарних поїздах було відправлено 7221 тисячі пудів різних вантажів, у тому числі 5000 тис. пудів пшениці й отримано 3.633 тис. пудів. У такий спосіб 123-х верстна ділянка дала залізниці до 10 мільйонів пудів вантажу, що складає близько 82 тис. пудів на версту. Коли новій залізниці вдасться одержати хоча дві третини зазначеного числа вантажів, – що представляється цілком ймовірним, то вона буде забезпечена вантажами не гірше кожної з російських доріг чорноземної смуги: 60-65 тис. пудів на версту складають звичайну норму для південних залізниць.

У деяких газетах висловлювалася думка, що Бендеро-Галацька залізниця може відвернути частину вантажів від Одеської залізниці й Одеського порту. Однак так не трапилося. Найближчі до Бендер місцевості і після спорудження нової залізниці, як і раніше відправляли свої вантажі до Одеси, а ті вантажі, що направлялися до Галацу, так і не потрапляли до Одеси. У такий спосіб Бендеро-Галацька лінія обіцяла бути не гірше за інші південно-російські залізниці навіть у тому неймовірному випадку, якщо на Балканському півострові по закінченні війни не відбулося б ніяких істотних змін. Але припустимо, що Болгарія звільнилася. Першим наслідком такого факту був би розвиток торгових зносин її з Росією, для яких Бендерська лінія представляла природний і прямий шлях. У такому випадку район Бендерської лінії розширився далеко за кінцеві її пункти, і до обчисленої колись кількості власних вантажів додалася ще маса транзитних.

З попередніх підрахунків було видно, що витрата на спорудження Бендерської залізниці повинна бути, при дійсних обставинах віднесена до числа цілком продуктивних. Одного потрібно було бажати, щоб поспішність спорудження, викликана військовою необхідністю, по можливості, не йшла на шкоду будівництву і не створила нездоланих утруднень для наступної її експлуатації.

Про умови, у яких знаходилася справа спорудження Бендеро-Галацької залізниці, маються цікаві дані в надрукованій у «Новому Часі» кореспонденції відомого публіциста К.А. Скальковського з Галацу від 17 серпня 1877 року. К.А. Скальковский повідомляє наступне: «я провів учора цілий день у Галацу, у товаристві наймиліших інженерів шляхів сполучення: Серебрякова, Усова, Лессара і Мсциховського, збираючи в такий спосіб з цілком достовірних джерел відомості про споруджувану військову залізницю з Бендер до Галацу, у край необхідної для наших сполучень з діючою армією. Справа представляється зовсім не в такому привабливому для підрядчика вигляді, і якщо дійсно удасться побудувати залізницю за три чи чотири місяці навіть, як хоче неодмінно С.С. Поляков (що, мабуть, неможливо), до 1 жовтня, то лише

ціною великих грошових пожертвувань. Мені повідомили, що С.С. Поляков, під впливом, імовірно, свого високого чина, почав навіть на запити службовців надсилати телеграми, перефразовуючи слова великих людей, у роді, напр., слів Катерини графу Румянцеву про Нікополь: «не вважайте, а беріть», чи: «сипте насип із золота», «неужели вам шкода моїх грошей» і т.п. Правда, що для будови цієї залізниці відомий будинок барона Гінцбурга в Парижі відкрив будівельнику необмежений кредит і в грошах недоліку немає».

Утруднення для спорудження даної залізниці були, однак, дуже численні. Насамперед утруднення місцевості. Вони виявилися дуже серйозними, тим більше, що стислість терміну змусила розпочати будівництво раніше, ніж були завершені докладні вишукування. Залізниця мала близько 300 верст довжини, при чому 82 версти по румунській території. У російській частині залізниці місцевість дуже важка і грабарств було дуже багато, 1000 кубічних садженів на версту залізниці при ціні кубметра в 5 карбованців. Були виїмки глибиною в 7 садженів; баласту на залізниці дуже мало і він обходився по 4.000 карбованців на версту. Потім, дуже багато було мостів, а міст через Прут довжиною в 50 садженів; по р. Ялпуху доводилося знищити багато гребель і скуповувати рибні лови.

Друге утруднення було в тому, що на цю залізницю ніякої концесії не було дано; тому відчуження земель може бути тільки полюбовне. Тим часом, при одному приступі до робіт у Румунії, ціла зграя голодних адвокатів, яких у Румунії сила-силенна, полетіла на лінію і стала навчати селян не тільки не продавати своїх земель і садів для залізниці, але ще починати різні позови про збитки. На лихо в Румунії закон забороняє євреям купувати землі; тому всі покупки повинні робитися не на ім'я підрядчика, а на ім'я третіх осіб, при цьому слід було давати величезні хабарі. Між іншим, хабарництво в румунській адміністрації було надзвичайне.

Найвища румунська влада будівництву залізниць не тільки не сприяла, а навпаки, усіляко протидіяла і навіть натякала на можливість призупинення робіт, застосовуючи силу. Справа в тому, що румуни після повернення Росії південної

частини Бессарабії, вважали справу вирішеною і безповоротною; тому вони бажали винагороди, що заздалегідь було зумовлено у формі писаної конвенції. Населення колишніх російських Кагульського й Ізмаїльського повітів в захопленні від думки повернення в російське підданство. З чого виявилось, що румунська воля, дуже оманливе слово, принаймні, для цієї частини населення.

Про значення Бендеро-Галацької залізниці висловилося Височайше затверджена Комісія для дослідження залізничної справи в Росії. Відгук цей настільки характерний і так яскраво обмальовує надії, що покладалися наприкінці сімдесятих років XIX ст. на цю залізницю, що заслуговує на особливу увагу: «Бендеро-Галацька залізниця не може і не повинна мати характер комерційних залізниць нашої відпускної торгівлі; на неї варто дивитися тільки як на початок болгарських залізниць, що зв'язують Балканський півострів з Росією; вона повинна бути поки тільки авангардом нашого впливу на Дунай, передовим (хоча на перший раз навіть може бути і слабким) провідником нашої індустрії, що тільки вперше з'являється там самотійно і прямим шляхом у дрібні придунайські держави. Цією залізницею потрібно поки тільки підготувати ґрунт для торгового руху, що за допомогою пароплавства по Дунаєві, у зв'язку з розчищенням Килійського рукава, розробкою килійських соляних озер, з побудовою болгарських залізниць створять русло і скріплять зв'язку течії нашої комерції на Дунай і Балканський півострів. У цьому ланцюзі державних інтересів Бендеро-Галацька ланка, у ролі першого провідника, зробить чудову послугу Росії і стаючи рік від року вигідніше, досягненням цілей, яким воно послужить, потягне собою і на собі весь матеріал зв'язку, що цементує слов'ян, розділених між собою Дунаєм і цілям поруч століть азіатського панування» [5].

Висновки. Згодом, при утворенні Товариства Південно-Західних залізниць, у його статут, затверджений 9 червня 1878 р., включено було зобов'язання для Товариства «прийняти в своє підпорядкування, як уряд того бажає, Бендеро-Галацьку залізницю, на умовах які будуть поставлені урядом і зі збільшенням капіталу суспільства у формі, і розмірі визнаних урядом необхідними» [6].

По закінченні війни, і скасуванні тилу діючої армії, у січні 1879 р. військовий міністр звернувся до Міністра шляхів сполучення з проханням запропонувати товариству Південно-Західних залізниць прийняти Бендеро-Галацьку залізницю у своє підпорядкування. Що і сталося. Та про це в наступних статтях.

Список використаних джерел і літератури

1. Левин Д.Ю. Витте С.Ю. – выдающийся железнодорожник. Москва: ИНФРА–М. 2018. 418 с.
2. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев: Журн. «Инженер», 1883. 281 с.
3. Чукарев А.Г. Генерал железных дорог империи. К 210 летию со дня рождения первого министра путей сообщения П.П. Мельникова (1804–1880). Москва: ФГБОУ, 2014. 328 с.
4. *Русские Ведомости*. 1877. № 181. С.2.
5. Головачев А.А. Железные дороги России: Сборник госуд. Актов. Под ред. В. П. Безобразова. 1894. Т. VII. С. 256.
6. Труды Киевской подкомисии Общества Юго-Западных железных дорог. 1878. Т. I. С. 39.

References

1. Levin, D.Yu. (2018). Vitte S.Yu. – vyidayuschiysya zheleznodorozhnik [Vitte S.Yu. - eminent railroad worker]. Moscow: INFRA–M. 418 p. [in Russian].
2. Vitte, S.Yu. (1883). Printsipyi zheleznodorozhnyih tarifov po perevozke грузов [Principles of railway tariffs for the carriage of goods]. Kiev: Zhurn. «Inzhener». 281 p. [in Russian].
3. Chukarev, A.G. (2014). General zheleznyih dorog imperii. K 210 letiyu so dnya rozhdeniya pervogo ministra putey soobscheniya P.P. Melnikova (1804–1880) [General of the Railways of the Empire. To the 210th anniversary of the birth of the first Minister of Railways P.P. Melnikova (1804–1880)]. Moskva: FGBOU. 328 p. [in Russian].
4. (1877). Russkie Vedomosti [Russian Statements] № 181. P.2. [in Russian].
5. Golovachev, A.A. (1894). Zheleznyie dorogi Rossii: Sbornik gosud. aktov [Railways of Russia: Collection of state. acts]. Pod red. V.P. Bezobrazova. T. VII. P. 256. [in Russian].
6. (1878). Trudyi Kievskoy podkomisii Obschestva Yugo-Zapadnyih zheleznyih dorog – [Proceedings of the Kyiv Subcommittee of the Society of South-Western Railways]. T. I. P. 39. [in Russian].

Рецензенти:

Анненкова Н.Г., д.і.н., доцент

Підгайна Т.М., к.і.н.

Надійшла до редакції 23.06.2022 р.