

ІСТОРІЯ ТЕХНІКИ

УДК 656.02(03)

Білик А.Ю.

ІСТОРИЧНИЙ НАРИС СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ МІНІСТЕРСТВА ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ

У статті висвітлюється історія створення та функціонування Міністерства шляхів сполучення Російської імперії. Характеризуються майже усі підрозділи Міністерства, означені цілі і задачі діяльності цієї важливої установи Російської імперії. Висвітлюються наукові досягнення, характеризуються наукові журнали, які виходили у світ під егідою Міністерства. Висвітлюється роль науково-технічних журналів даної установи в наукових дослідженнях і пропаганді науково-технічних знань.

Ключові слова: Міністерство шляхів сполучення, Російська імперія, наука, техніка, науково-технічні журнали.

Центральна державна установа – Міністерство шляхів сполучення Російської імперії - була утворена з метою керівництва системою шляхів сполучення в імперії. Заснована 15 червня 1865 р. Державною Радою країни замість Головного управління шляхів сполучення і публічних споруд, яке було створене ще 25 червня 1811 р.

Нове Міністерство шляхів сполучення мало такий склад: міністр, товариш (помічник) міністра, рада Міністерства шляхів сполучення, яка складалася з 6 постійних членів. Керівники підрозділів Міністерства були присутніми на її засіданнях при розгляді профільних питань. Науковий комітет був дорадчим підрозділом, що замінив Статистичний і Навчальний комітети Головного управління шляхів сполучення і комітет водяних і сухопутних сполучень. Науковий комітет, окрім виконання основних функцій, видавав «Журнал Министерства путей сообщения», відстежував досягнення науки і сприяв поширенню знань серед службовців Відомства, стежив за роботою навчальних закладів [1].

Штаб Корпусу інженерів шляхів сполучення включав 2 інспекторські відділення: для генералів і офіцерів і для нижніх чинів відомства. 3-є відділення відало роботою за напрямками: комісаріатською, провіантською, утримання лікарень, навчальних і господарських закладів відомства. 4-е аудиторське - відділення вело слідчі справи. У Канцелярії міністра шляхів сполучення, окрім основного штату, було 6 чиновників особливих доручень і юрисконсульт міністерства. При канцелярії була утворена креслярська для виготовлення планів і карт шляхів сполучення, граверна, літографія та управління головного медика. З Головного управління шляхів сполучення до міністерства був переведений Департамент ревізії звітів. У штат Міністерства шляхів сполучення він включений не був. Усіма технічними і господарськими питаннями стосовно будівництва та експлуатації сухопутних, судноплавних і сплавних шляхів з усіма на них спорудами відали департаменти: сухопутних сполучень, водяних сполучень та

залізниць. Міністр шляхів сполучення призначався імператором Російської імперії. До його обов'язків належало: спілкуватися з вищеназваними установами; підтримувати зв'язок з усіма установами його відомства, входити з доповідями до імператора, через урядовий сенат представляти імператорові звіт про роботу усього відомства (окрім секретних справ), бути членом Державної Ради і бути присутнім на засіданнях в сенаті.

Товариш міністра заміщав міністра в усіх справах, але відповідальність ніс тільки за ті, що були підписані ним особисто. Міністрові підпорядковувалися: інспектор експлуатації державних залізниць і головний інспектор приватних залізниць.

Головний інспектор призначався імператором і був безпосереднім помічником міністра шляхів сполучення, йому були підпорядковані усі інспектори окремих залізниць. До його обов'язків належало: спостереження за ходом справ на приватних залізницях, за діями інспекторів, розгляд представлень, припущень, планів і проектів, що передавалися йому від міністра. З 5 квітня 1862 р. в справах кримінальних йому була надана влада, яка дорівнювала владі начальників дивізій. Такою ж владою користувалися начальники: округів шляхів сполучення і Керівник Миколаївської залізниці. При головному інспекторі працювали: 3 інженери, секретар, декілька кондукторів і писарів. Одночасно з Міністерстві шляхів сполучення була утворена інспекція імператорських поїздів, яка увійшла до його складу[2].

Згідно указу царя від 25 серпня 1860 р. у Відомстві шляхів сполучення була заснована емеритальна каса інженерів шляхів сполучення. До її функцій належало забезпечення грошовою підтримкою інженерів, що залишають службу, чинів Будівельного загону шляхів сполучення і військово-робочих команд цього відомства та їх сімей незалежно від забезпечення на загальній основі. 23 травня 1866 р. була заснована Комісія для ревізії технічної звітності Міністерства шляхів сполучення.

1 квітня 1870 р. з найвищого дозволу царя під головуванням Міністра шляхів сполучення був утворений Особливий комітет з будівництва та експлуатації вузькоколіїних залізниць. Членами комітету, за призначенням міністра, стали інженери з числа співробітників Міністерства шляхів сполучення. Оскільки будівництво вузькоколіїних залізниць було справою новою, до функцій комітету входили розгляд і вирішення усіх питань, супутніх їх будівництву та експлуатації. У міру рішення виникаючих проблем функції комітету звужувалися, і 18 січня 1873 р. він був скасований, а його завдання покладені на відповідні підрозділи Міністерства шляхів сполучення.

31 грудня 1870 р. був найвище затверджений проект перетворення Міністерства шляхів сполучення (спочатку на 3 роки, надалі його дія регулярно подовжувалася аж до 1899 р.). Кількість чиновників особливих доручень збільшилася до 7 чоловік. Секретарська частина відала і кур'єрами. Крім того, при Міністерстві шляхів сполучення передбачалося 6 понадштатних цивільних чиновників без платні, але з правами дійсної служби і 20 інженерів. Юрисконсультська частина була розширена і

складалася з юрисконсульта і його помічника. До їх обов'язків входило: розгляд справ, що поступали до міністерства, стосовно суперечок і позовів казни для приватних осіб і приватних осіб до казни; захист в суді справ шляхів сполучення, що торкалися Міністерства, розгляд спірних справ, що поступали в Раду міністерства. Юрисконсульт докладав справи особисто міністрові або Раді міністерства. Були засновані посади начальників управлінь окремими видами шляхів сполучення в якості «найближчих співробітників міністра», які згідно права були вищі за директорів департаментів і завідувачів комітетами. Вони призначалися і звільнялися найвищими наказами за поданням міністра шляхів сполучення. У разі його відсутності вони його заміщали. Під їх підпорядкуванням перебували усі центральні і місцеві управління і особи відповідних частин відомства. До функцій начальників управлінь належали: напрям дій підпорядкованих їм частин і підвідомчих місць та осіб і нагляд за діями останніх.

Начальнику шосейних і водяних сполучень підпорядковувалися 2 чиновники особливих доручень і секретар. Йому були підпорядковані Департамент шосейних і водяних сполучень, утворений із злитих департаментів сухопутних і водяних сполучень і заснований Технічно-інспекторський комітет для шосейних і водяних сполучень. 23 березня 1884 року до останнього були передані справи скасованої Тимчасової навігаційно-описової комісії, а сам комітет перетворений на Технічний комітет департаменту з інспекторською при ньому частиною.

Згідно затвердженій царем доповіді Міністра шляхів сполучення (3 січня 1871 р.) з діловодів скасованих департаментів сухопутних і водяних сполучень була утворена Особлива комісія при управлінні шосейних і водяних сполучень під головуванням К.М. Стрілецького для розгляду справ колишніх департаментів і здачі їх до утвореного департаменту, архіву або іншим підрозділам міністерства. Комісія приступила до роботи з 1 березня 1871 р. і була скасована наказом Міністерства шляхів сполучення від 1 січня 1873 р.

Начальнику управління залізниць підпорядковувалися 3 чиновники і секретар, Департамент залізниць і Технічно-інспекторський комітет залізниць. У 1882 р. із підпорядкування департаменту були вилучені питання спорудження залізниць і передані у знову створене Управління казенних залізниць.

3 жовтня 1879 р. була заснована Комісія з порівняння російського і іноземного кам'яного вугілля, що стала спадкоємицею Комісії з вивчення заходів щодо поліпшення і забезпечення правильності перевезення мінерального палива залізницями, заснованої у 1876 р. Після скасування даної Комісії 31-го грудня 1883 р. її діловодство було передане до Технічно-інспекторського комітету залізниць, який 23 березня 1884 р. був перетворений на Технічний комітет при Департаменті залізниць, з інспекторською при ньому частиною.

Рада Міністерства шляхів сполучення зберегла свої функції, але окрім постійних членів у міністерстві були введені начальники управлінь і

призначені понадштатні члени. З 10 липня 1880 р. постійними членами Ради стали директори департаментів. Для ведення діловодства при ній була заснована канцелярія. 8 липня 1884 р. вона був розділена на адміністративний і технічний (будівельно-експлуатаційний) відділи. А 16 квітня 1892 р. технічний відділ був скасований, а адміністративний перетворений на Раду міністерства із застосуванням до неї загальних положень про ради міністерств. До неї були призначені 4 постійні члени. Вчений комітет було скасовано. Його функції були розподілені між Дорадчим і Технічно-інспекторськими комітетами [3].

Дорадчий комітет не мав самостійного значення. 30 січня 1885 р. він був скасований, а його функції покладені на Раду міністерства. Штаб корпусу інженерів шляхів сполучення і Канцелярія міністра були об'єднані у Департамент загальних справ. 28 лютого 1880 р. Департамент був перейменований на Канцелярію міністра зі збереженням усіх функцій. 24 квітня 1882 р. в канцелярії були зосереджені усі справи з питань відчуження майна і винагороди за нього, що робилося раніше в департаментах залізниць, шосейних та водних сполучень і в підвідомчих їм установах.

Інспекція імператорських поїздів, емеритальна каса залишилися в колишньому складі і з тими ж функціями. У міру утворення акціонерних товариств з метою будівництва приватних залізниць інспекції засновувалися на кожній залізниці. Вони були підпорядковані головному інспекторові приватних залізниць і включали: одного інспектора і дільничних інспекторів за кількості ділянок будівництва (зазвичай від 2 до 6). У міру потреби наймали техніків, писарів. У штат деяких інспекцій уводилися інженери для технічних занять і особливих доручень, а з 27 жовтня 1889 р. ця посада була найвище затверджена.

На найвище затверджену думку Державної Ради від 5 лютого 1891 р. на інженерів інспекції була покладено обов'язок супроводжувати осіб імператора при поїзді в імператорських поїздах. Згідно інструкції інспекторам приватних залізниць від 31 травня 1892 р. в технічному відношенні їх права прирівнювалися з правами начальників робіт щодо спорудження казенних залізниць. До функцій інспекцій входило спостереження за ходом і якістю будівництва, а також за відповідністю робіт, що проводилися, до проектів і тому подібне. 14 червня 1885 р. було затверджено штат інспекції приватних залізниць (він затверджувався ще не одного разу, наприклад 4 листопада 1894 р., 11 листопада 1908 р. тощо).

1 грудня 1872 р. була утворена Загальна центральна комісія про поліпшення внутрішніх водяних сполучень і комерційних портів, скасована 19 лютого 1876 р. 2 серпня 1873 р., у складі Міністерства шляхів сполучення був утворений Тимчасовий статистичний відділ, до функцій якого належали збір, перевірка і обробка статистичних даних з усіх питань будівництва та експлуатації рейкових, шосейних і водних шляхів сполучення.

25 червня 1874 р. для керівництва працями з будівництва морського каналу між Кронштадтом і Санкт-Петербургом і виходу з нього в річку Неву - у Міністерстві шляхів сполучення було утворено Тимчасове управління з

облаштування Санкт-Петербурзького каналу. До 1885 р. роботи з будівництва каналу, привізної гавані і пристані залізниць були закінчені і діяльність управління припинилася. 1 червня 1885 р. воно влилося в Тимчасову комісію з облаштування комерційних портів.

У 1875 р. Міністрові шляхів сполучення було надано право самостійно змінювати склад і коло діяльності місцевих структур відомства.

У 1880-х роках з'явилася потреба у спеціальному органі управління навчальними закладами Відомства шляхів сполучення. До 1871 р. діловодство залізничних училищ і кондукторських шкіл велося в Департаменті залізниць. У 1871-1880 рр. - у Департаменті загальних справ, а з 1880 - в Канцелярії міністра. Питання, що вимагали колегіального обговорення розглядалися до 1875 р. в Дорадчому комітеті, а потім цілим рядом тимчасових комісій, що створювалися за наказом міністра; з'їздами викладачів, начальників і урядових спостерігачів. З 1881 р. - в Особливій нараді за участю представників залізничних товариств.

У 1882 р. був утворений навчальний відділ, спочатку у вигляді тимчасового заходу, а у 1886 р. він та інспекція для завідування навчальними закладами Відомства шляхів сполучення стали структурною частиною Міністерства шляхів сполучення. При цьому відділі був утворений навчальний комітет.

22 лютого 1881 р. цар затвердив положення Комітету міністрів про участь казни у спорудженні залізниць. У складі Міністерства шляхів сполучення було утворене Тимчасове управління щодо спорудження Криворізької і Баскунчакської залізниць. 15 жовтня 1882 р. були найвище затверджені розроблені Правила експлуатації казенних залізниць і дане управління було перейменоване в Тимчасове управління казенних залізниць. Йому підпорядковувалися начальники робіт і підвідомчі їм чини, а з 1884 р. - урядові інспектори паровозо-вагонних і рейкових заводів. 8 серпня 1892 р. за наказом міністра шляхів сполучення воно було перейменоване на Управління казенних (державних) залізниць, що завідувало усіма питаннями будівництва і експлуатації залізниць.

4 грудня 1884 р. згідно пропозицій Державної Ради був заснований Тимчасовий технічно-будівельний відділ з облаштування Об-Єнісейського водяного сполучення. 1 червня 1885 р. у складі Міністерства шляхів сполучення була утворена Тимчасова комісія з облаштування комерційних портів. Згідно положення вона була прирівняна до департаментів. Комісія була скасована 3 травня 1899 р., а її справи передані Управлінню водяних і шосейних сполучень і торгових портів Міністерства шляхів сполучення.

На підставі затвердженого імператором 12 червня 1885 р. положення, розробленого Вищою комісією для дослідження залізничної справи в Росії, у складі Міністерства шляхів сполучення було засновано (і з 30 січня 1886 - функціонувала) Раду із залізничних справ, як дорадчий орган в цілях об'єднання дій центральних установ з питань будівництва, експлуатації і господарства приватних і державних залізниць. В 1889 р. з підпорядкування Ради були вилучені питання тарифів і техніки, розширення залізничної

мережі. У її підпорядкуванні залишилися тільки питання експлуатації залізниць.

9 січня 1890 р. Державна Рада у складі Міністерства шляхів сполучення утворила Заводську інспекцію, на яку покладался нагляд за якісним виготовленням залізничного приладдя (паровози, вагони, платформи, рейки, скріплення і тому подібне) для казенних і приватних залізниць. Інспекція знаходилася у підпорядкуванні головного заводського інспектора і складалася із заводських інспекторів. Окрім штатного розпису заводські інспектори отримували винагороди залежно від кількості прийнятих виробів.

16 квітня 1892 р. було скасовано технічний відділ Ради міністерства, в цілях розробки і обговорення технічних питань загального характеру і розгляду проектів, кошторисів і технічних умов найбільш важливих споруд. Натомість була заснована Інженерна рада Міністерства шляхів сполучення. Справи на її розгляд вносилися обов'язково з відповідними довідками і міркуваннями, а висновки йшли на затвердження міністра. 16 червня 1892 р. для спостереження за справним станом казенних і приватних залізниць, виконанням залізничними товариствами, управліннями залізниць заклопотувань та інструкцій і для розслідування нещасних випадків у складі Міністерства шляхів сполучення була заснована Інспекція залізниць. Головний інспектор мав права директора департаменту, брав участь в роботі Інженерної ради і в засіданнях Управління казенних залізниць. Контролери мали право дивитися усі документи правлінь округів шляхів сполучення і управлінь залізниць. Після затвердженого царем положення від 11 червня 1893 р. для виконання інспекторських обов'язків, що покладалися раніше на технічний відділ Департаменту шосейних і водяних сполучень, в Міністерстві шляхів сполучення була заснована Головна інспекція шосейних і водяних сполучень. Головний інспектор мав ті ж права, що і головний інспектор залізниць. Він брав участь в засіданнях Ради міністерства і Інженерної ради; клопотав перед міністром про скликання судноплавних з'їздів, про призначення нарад представників місцевого судноплавного промислу, товаровиробників, земських і міських виборних осіб, був представником на цих з'їздах і нарадах. 15 грудня 1899 р. Головна інспекція та Інспекція залізниць були об'єднані під Управлінням головного інспектора залізниць, а 3 травня 1899 р. вони були скасовані і їх функції передані Управлінню водяних і шосейних сполучень і торгових портів, головним і старшим інспекторам при Міністрові шляхів сполучення.

5 червня 1893 р. під керівництвом міністра було засновано Управління для спорудження Сибірської залізниці. Воно організовувало проведення досліджень, будівництво залізниць, постачання їх рухомим складом з усім приладдям, відало адміністративними і господарськими справами. Управлінню були підпорядковані усі начальники робіт. При ній була утворена рада, а для розгляду технічних питань – технічна нарада. Начальник управління користувався правами директора департаменту і перебував членом Інженерної ради.

Згідно положення про перетворення Міністерства шляхів сполучення від 3 травня 1899 р. управління увійшло до складу Управління із спорудження залізниць. 3 травня 1899 р. було затверджено тимчасову постанову про реорганізацію Міністерства шляхів сполучення (дія його продовжувалася аж до 1917 р.). Міністерство шляхів сполучення відало будівництвом, благоустроєм, утримуванням і користуванням усіма шляхами сполучення країни і торговими портами (за винятком тих, що були вилучені з його компетенції через особливі обставини) і керувало навчальними закладами відомства. У розпорядженні міністра були головний і старший інспектора шляхів сполучення і торгових портів, юрисконсульт з помічниками, чиновники особливих доручень і секретар. До Міністерства шляхів сполучення входили Рада міністерств, Рада із залізничних справ - Інженерна рада; Управління: залізниць стосовно спорудження залізниць, водяних і шосейних сполучень і торгових портів; Інспекція імператорських поїздів; відділи: з випробування і огляду замовлень Міністерства шляхів сполучення і парових котлів на судах; навчальний відділ, відділ статистики і картографії. При Канцелярії міністра було утворено відділ з відчуження майна. При ньому працювало бюро друку. У Канцелярії міністра були зосереджені: журнальна частина, загальне чергування по міністерству, управління будинками (у ній архітектор і лікар), загальний архів міністерства.

2 червня 1916 р. Міністром шляхів сполучення був затверджений наказ для функціонування Інженерної ради, згідно якого передбачалося утворення при ній постійних і тимчасових комісій для розробки технічних питань, що стосувалися облаштування шляхів, рухомого складу і тяги, майстерень, мостобудівництва, тунелів, електричних споруд тощо. Діловодство з нагляду за діяльністю пенсійних кас було виведено з канцелярії, приєднано до Управління справами пенсійних кас при Управлінні залізниць і з 1 липня 1899 р. перетворене на самостійне Управління справами залізничного пенсійного комітету. Його члени ревізували пенсійні і ощадно-допоміжні каси приватних залізниць і пенсійні комітети державних залізниць.

Департамент шосейних і водяних сполучень був ліквідований і його функції зосереджені в перетвореному Управлінні водяних і шосейних сполучень і торгових портів. До його складу увійшли Комітет управління та три відділи. Начальник управління був членом Ради міністра та Інженерної ради. Для обговорення технічних питань і проектів при комітеті було утворена Технічна нарада. Цьому Управлінню були передані також функції скасованої Головної інспекції шосейних і водяних сполучень. 2 грудня 1902 р., у зв'язку з передачею справ, що відносилися до торгових портів, в Головному управлінні торгового мореплавання і портів Міністерства фінансів, Управління водяних і шосейних сполучень і торгових портів було перейменовано на Управління внутрішніх водних шляхів і шосейних доріг. Функції його залишилися тими ж, штати теж. 28 червня 1914 р. при ньому був створений особливий дорожній фонд для видачі посібників і позик земським установам на дорожнє будівництво. 24 грудня 1914 р. Відділ водних і шосейних сполучень Управління було розділено на два – внутрішніх

водних шляхів і шосейних доріг. 18 вересня 1916 р. Управління було перетворене на Управління внутрішніх водних шляхів і Управління шосейних доріг. Управління внутрішніх водних шляхів здійснювало загальне завідування водними шляхами шляхів сполучення, що відносилися до Відомства. 5 березня 1918 р. воно було перетворене на Відділ водних сполучень Народного комісаріату шляхів сполучення. У Управлінні шосейних доріг було зосереджено завідування шосейними, мощеними і ґрунтовими дорогами загального користування. 4 квітня 1918 року воно було реорганізоване, а 26 травня 1918 року передано в Головне управління комітету державних споруджень. Управління казенних залізниць було злите з Департаментом залізниць і перетворено в Управління залізниць. Начальник управління входив до Ради міністерства, Ради із залізничних справ та Інженерної ради. До складу управління був доданий комітет, а замість ряду відділів утворений лікарський - санітарна, юридична і рахункова частини. При управлінні започаткували залізничний пенсійний комітет (був скасований згідно наказу Народного комісаріату шляхів сполучення 6 березня 1918 р.) і особливий центр, комітет для об'єднання діяльності районних комітетів з розподілу перевізних засобів. Для вирішення технічних питань при комітеті Управління залізниць було утворено Технічну нараду. До управління відносилися Рада постійних представників казенних залізниць і декілька інспекцій з будівництва залізниць акціонерними товариствами і інших робіт [4].

5 вересня 1916 р. при господарському відділі Управління залізниць був утворений Нафтовий комітет. У його завдання входило впорядкування залізничних перевезень нафти і нафтопродуктів в цистернах, щодакне планування розподілу цього виду палива. 2 березня 1918 року постановою уряду функції комітету були передані Комісарові нафтової промисловості. Управління було скасоване згідно постанови Тимчасового уряду від 5 серпня 1917 р.

Тимчасовий відділ статистики був перетворений у Відділ статистики і картографії Міністерства шляхів сполучення. Функції його не змінилися. 11 вересня 1918 р. відділ був реорганізований в Центральне статистично-картографічне бюро Народного комісаріату шляхів сполучення.

Інспекція імператорських поїздів залишалася у складі Міністерства шляхів сполучення з тими ж функціями. 7 березня 1914 р. постійна охорона залізниць, що були прокладені до найближчих від Санкт-Петербурга царських резиденцій, була покладена на перший залізничний полк, що був у підпорядкуванні палацового коменданта. Але склад і функції інспекції при цьому не змінилися. Вона була скасована 25 серпня 1917 р. [5]

У 1899 р. було утворено Управління із спорудження залізниць, до складу якого увійшло Управління із спорудження Сибірської залізниці. До його складу входили комітет, технічні і господарські відділи; канцелярія, рахункова частина, юрисконсульт з помічником, інспектори із спорудження залізниць та інженери з технічної частини. Постанови комітету управління, що стосувалися технічних питань, передавалися на розгляд Інженерної

ради. З 1916 р. начальник управління входив до Комісії про нові залізниці. З 1 жовтня 1916 р. в Управлінні був утворений відділ нових залізниць. У листопаді 1916 р. при управлінні був заснований відділ, що займався розглядом питань, пов'язаних з розробкою планів нового будівництва. 14 травня 1918 р. Управління було передане в утворений Комітет державних споруд.

Навчальний відділ Міністерства шляхів сполучення завідував імператорським Інженерним училищем, училищем кондукторів шляхів сполучення в Вищому Волочку, залізничними технічними училищами; здійснював нагляд за технічними училищами приватних залізничних товариств. До його складу входили навчальний комітет і три окружні інспектори навчальних закладів. Розподілом навчальних закладів в округах відав Міністр шляхів сполучення. У такому вигляді відділ проіснував до листопада 1917 року [6].

У 1899 р. був створений Відділ з випробування і огляду замовлень Міністерства шляхів сполучення і парових котлів на суднах, що здійснював загальний нагляд за виробництвом виробів для казенних і приватних залізниць, під'їзних шляхів шосейних і водних доріг та портів; за станом парових котлів на суднах, що плавали внутрішніми водами. Виплата відрядної винагороди заводським інспекторам була припинена. 17 січня 1900 р. згідно рішень Державної Ради огляд замовлень співробітниками відділу став платним. 2 серпня 1902 р. випробування парових котлів на суднах було передане Управлінню водних і шосейних сполучень та торгових портів, а відділ був перейменований на Відділ з випробування і огляду замовлень Міністерства шляхів сполучення. Після скасування Міністерства шляхів сполучення він залишився у складі Народного комітету шляхів сполучення.

7 грудня 1900 р. у складі Міністерства шляхів сполучення була утворена Комісія із спорудження імператорського шляху як розпорядливий орган для керівництва технічними і економічними частинами будівництва імператорського шляху між Санкт-Петербургом і Царським Селом та його відгалужень. Комісія була скасована 20 грудня 1902 р. у зв'язку із закінченням будівництва, а питання експлуатації дороги були передані Управлінню залізниць Міністерства шляхів сполучення.

28 червня 1902 р. з метою подолання кризи, викликаній надвиробництвом товарів, і врегулювання розбіжностей інтересів залізниць і відповідних галузей промисловості при Міністерстві шляхів сполучення був заснований Комітет з розподілу між заводами замовлень на рухомий склад, рейки і скріплення. До його складу увійшли по два члени від Міністерств: шляхів сполучення, фінансів і по одному - від Міністерства державного майна і Державного контролю. Працював комітет під головуванням товариша Міністра шляхів сполучення. До його функцій належав огляд заводів; збір відомостей про їх продуктивність, технічне озброєння, особливості виробництва, про отримання ними державного і приватних замовлень і складання на підставі отриманих відомостей опису заводів; складання списку заводів, яким можна адресувати замовлення; розподіл

замовлень. Комітет був скасований в жовтні 1914 р., а його функції покладені на Управління залізниць.

У кінці 1901 р. при Міністерстві шляхів сполучення була утворена комісія з представників Міністерств: шляхів сполучення, фінансів, внутрішніх справ, юстиції, державного контролю для розгляду припущень про зміну і доповнення, положення про пенсійні каси. 24 лютого 1903 р. Міністр шляхів сполучення увійшов до Державної Ради з пропозицією, а 2 червня 1903 р. був найвище затверджений проект нового Положення. Комісія перестала існувати після завершення роботи.

Іменним указом від 5 серпня 1905 р. в Міністерстві шляхів сполучення була заснована ще одна посада товариша міністра.

За іменним указом від 14 грудня 1905 р. у складі Міністерства шляхів сполучення був заснований Головний комітет з охорони залізниць. До його функцій входило об'єднання і напрям дій місцевих органів з охорони залізниць. 17 червня 1918 р. він був перетворений на Головний комітет з охорони залізниць Народного комісаріату шляхів сполучення.

22 квітня 1906 р. для повного і планомірного використання пропускнуої спроможності залізниць були утворені Комітети з регулювання масових перевезень вантажів залізницями. У складі Міністерства шляхів сполучення був заснований Центральний комітет з регулювання масових перевезень вантажів залізницями. Він спрямовував і регулював діяльність порайонних комітетів. 12 квітня 1917 р. Центральний комітет був об'єднаний з тимчасовим розпорядним комітетом щодо залізничних перевезень і став називатися Центральним комітетом з регулювання перевезень залізницями. 17 вересня 1917 р. було підписано «Положення про центральні і порайонні комітети стосовно залізничних перевезень», уведене в дію у жовтні 1917 року. Центральний комітет залишався у складі Народного комісаріату шляхів сполучення. Функції і склад Міністерства шляхів сполучення стали дуже громіздкими і у кінці 1908 р. Державна Дума ухвалила скасувати або перетворити ради і комітети при різних частинах Міністерства шляхів сполучення в дорадчі колегії. З 1 січня 1909 р. було скорочено число членів в Раді із залізничних справ, в Управлінні внутрішніх водних шляхів і шосейних доріг тощо.

У 1912 р. з метою нагляду за застосуванням положення про винагороду потерпілих від нещасних випадків і завідування пенсійним фондом в Міністерстві шляхів сполучення було засновано Головний комітет у справах щодо винагороди потерпілих від нещасних випадків залізничних службовців і різних інших працівників.

У 1913 р. для розробки методів відбору типу паровозів, відповідних для певної залізниці, дослідження способів найбільш ефективної їх експлуатації, вироблення тяглових норм і методів різного роду тяглових розрахунків, дослідження наукових праць з відповідних питань - при Міністерстві шляхів сполучення була заснована Контора дослідів над типами паровозів.

З 20 липня 1914 р. усі чини Міністерства шляхів сполучення оголошувалися покликаними на військову службу. 5 серпня 1914 р. під

головуванням дружини міністра шляхів сполучення О.О. Рухлової був утворений Головний комітет з надання допомоги особам, постраждалим від військових дій.

Іменним указом від 4 березня 1915 р. на міністра шляхів сполучення було покладено керівництво постачання паливом по усій країні. Згідно положення від 31 березня 1915 р. був заснований Комітет з розподілу палива Міністерства шляхів сполучення як центральний орган для обговорення заходів і питань розподілу палива в країні аж до права видачі кам'яновугільним підприємствам переважних і примусових замовлень на постачання палива. 29 травня 1915 р. були затверджені Правила діяльності комітету і інструкція в їх розвитку для губернських комісій, згідно якої споживачі донецького вугілля розбивалися на черги. 17 серпня 1915 р. Комітет був скасований у зв'язку з утворенням Особливої наради для обговорення і об'єднання заходів щодо перевезення палива і продовольчих та військових вантажів.

На підставі положення від 17 січня 1916 р. у складі Міністерства шляхів сполучення був заснований Тимчасовий розпорядчий комітет з водних перевезень в цілях організації раціонального використання річкового флоту для планомірних перевезень внутрішніми водними шляхами палива, продовольства і військових вантажів. 3 лютого 1916 р., згідно положення Ради міністрів у складі Міністерства шляхів сполучення був утворений Тимчасовий розпорядчий комітет із залізничних перевезень військового часу для об'єднання на час війни усіх заходів і розпоряджень, що відносилися до перевезень залізницями (за винятком залізниць на театрі воєнних дій), з метою задоволення потреб армії і населення і узгодження дій Міністерства шляхів сполучення, Військового міністерства і Штабу Верховного головнокомандувача. Центральні і порайонні комітети з регулювання масових перевезень вантажів і експлуатаційний відділ Управління залізниць Міністерства шляхів сполучення керувалися рішеннями і завданнями цього комітету. У разі потреби члени комітету виїжджали до Ставки Верховного головнокомандувача для узгодження питань з Головним управлінням військових сполучень. 19 квітня 1917 р. комітет був злитий з Центральним комітетом з регулювання масових перевезень вантажів залізницями.

13 травня 1916 р. гідно положення Комітету Міністрів при Міністерстві шляхів сполучення був утворений відділ заготівель, що забезпечував відомство рейками, паровозами, вагонами і частинами рухомого складу і прогонних споруд мостів. Він складався з голови, діловода та інших чинів згідно штату (всього 11 осіб). На нього покладалася попередня розробка питань і справ, заготівель, що відносилися до підпорядкування Комітету, і доповідь їх комітету; укладання договорів із заготівель і для стосунків з відповідними установами і особами. Начальник і чини відділу з прав і обов'язків були прирівняні до відповідних чинів Міністерства шляхів сполучення.

25 жовтня 1916 р., згідно положення Ради міністрів стосовно усіх центральних і місцевих установ Відомства на вакансії до 8-го класу включно

було дозволено приймати жінок. 30 січня 1917 р. у складі Міністерства шляхів сполучення була заснована Особлива нарада у справах вищої освіти.

Міністерство шляхів сполучення Російської імперії було ліквідоване 26 жовтня / 8 листопада 1917 року і його функції перейшли до Народного комісаріату шляхів сполучення (НКШС).

Література

1. Исторический очерк развития учреждений и работ Ведомства путей сообщения по статистике и карте путей сообщения в 1798-1897 гг. – Санкт-Петербург: Тип. М-ва путей сообщения, 1898. – 105 с.

2. Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за 100 лет его существования: 1798-1898. – Санкт-Петербург, 1898. – 232 с.

3. Краткий исторический очерк деятельности Инженерного Совета за XXV лет с 1892 по 1917 гг. / Под ред. С.К. Куницкого. – Петроград, 1917. – 128 с.

4. Сенин А.С. Министерство путей сообщения в 1917 г. / А.С. Сенин. – Москва: Книжный дом «Либроком», 2009. – Изд. 2-е. – 224 с.

5. Исторический очерк деятельности Комиссии подвижного состава и тяги при Инженерном совете. – Петроград, б.г.

6. Ерошкин Н.П. История государственных учреждений дореволюционной России / Н.П. Ерошкин. – Москва: Высш. Школа, 1983. – 352 с.

Билык А.Ю. Исторический очерк создания и функционирования Министерства путей сообщения Российской империи

В статье освещается история создания и функционирования Министерства путей сообщения Российской империи. Характеризуются почти все подразделения Министерства, отмечены цели и задачи его деятельности. Освещаются научные достижения, характеризуются научные журналы, которые выходили в свет под эгидой Министерства. Подчёркнута роль научно-технических журналов данного учреждения в научных исследованиях и пропаганде научно-технических знаний.

Ключевые слова: Министерство путей сообщения, Российская империя, наука, техника, научно-технические журналы

Bilyk A.Y. Historical essay of creation and functioning of the Ministry of Railways of the Russian empire

The article covers history of creation and functioning of the Ministry of Railways of the Russian Empire. Almost all subdivisions of the Ministry are characterized, the aims and tasks of its activity are noted. The scientific achievements are considered, the scientific journals, which appeared under the auspices of the Ministry, are characterized. The role of scientific and technical journals of this establishment in scientific researches and propaganda of scientific and technical knowledge is emphasized.

Keywords: Ministry of Railways, Russian Empire, science, technique, scientific and technical journals.