ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ

развитія организаціи вѣдомства путей сообщенія.

Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка, 117.

Центральныя установленія.

Первыя свѣдѣнія о правильной организаціи дорожнаго дѣла въ Россіи сохранились со временъ Императора Петра I-го. Въ царствованіе этого Государя надзоръ за исправнымъ содержаніемъ дорогъ и мостовъ былъ возложенъ на особыхъ должностныхъ лицъ—земскихъ комиссаровъ, подъ наблюденіемъ камеръ-коллегіи и высшей дирекціи Правительствующаго Сената. Одновременно съ этимъ по иниціативѣ Императора были предприняты обширныя работы по проведенію соединительныхъ каналовъ, наблюденіе за которыми было возложено частью на Правительствующій Сенатъ, какъ, напримѣръ, устройство Ладожскаго обходнаго канала, при чемъ лица для исполненія сихъ работъ избирались самимъ Государемъ, частью же ввѣрено непосредственно мѣстнымъ властямъ. Въ 1722 году послѣдовало приказаніе о постройкѣ новой дороги отъ Москвы до Волхова и объ установленіи для этой цѣли особаго налога; проектированной дорогѣ при этомъ было присвоено наименованіе „перспективной". Политическія осложненія, наступившія послѣ смерти Петра I-го, сильно задержали дальнѣйшее развитіе дорожнаго дѣла, земскіе комиссары были уничтожены и самое „дѣло наблюденія за дорогами надолго оставалось безъ разрѣшенія".

При Аннѣ Іоанновнѣ впервые были изданы правила построенія дорогъ и мощенія ихъ фашинами, при чемъ послѣдовало повелѣніе начать, по указанному способу, сооруженіе „перспективной дороги отъ С.-Петербурга до Москвы". Для завѣдыванія означенною постройкою была образована „канцелярія перспективной дороги", но работы подвигались впередъ крайне медленно, почему въ Указѣ Императрицы Елисаветы Петровны отъ 19 февраля 1742 г. было выражено соболѣзнованіе, что мысль Петра не приводится къ окончанію, несмотря на большія траты денегъ.

Въ 1755 г. канцелярія перспективной дороги была сдѣлана центральнымъ установленіемъ, завѣдывающимъ всѣми большими дорогами. Новое учрежденіе, подъ именемъ „Канцеляріи отъ строенія государственныхъ дорогъ", находилось въ Тоснѣ, а контора сей Канцеляріи въ Москвѣ. По штату канцелярія состояла: изъ главнаго судьи, двухъ асессоровъ, контролера, секретаря и прочихъ чиновниковъ; исполнителями распоряженій канцеляріи были воеводы. Однако до степени центральнаго установленія задачи канцеляріи были расширены только при Императрицѣ Екатеринѣ II-й. Указомъ отъ 18 февраля 1764 г. начальникомъ Канцеляріи былъ назначенъ генералъ Муравьевъ и канцеляріи повелѣно было: „прилагать старанія приводить всѣ государственныя до-

роги въ наилучшее состояніе". Въ дѣйствіяхъ своихъ генералъ Муравьевъ былъ поставленъ подъ вѣдѣніе Императрицы и Сената; всѣмъ же мѣстнымъ властямъ приказано было доставлять въ канцелярію полугодовыя вѣдомости о состояніи дорогъ. Но, не располагая достаточными средствами и не имѣя въ своемъ распоряженіи техниковъ, которымъ можно было бы поручить дѣло, канцелярія не была въ состояніи выполнить возложенныхъ на нее задачъ, почему, по учрежденіи губерній, попеченіе о дорогахъ было ввѣрено исправникамъ и нижнимъ земскимъ судамъ по дистанціямъ, „въ какомъ уѣздѣ каждая изъ нихъ лежитъ", и дорожнымъ экспедиціямъ при казенныхъ палатахъ.

Продолжавшееся плохое состояніе дорогъ вынудило Императрицу, спустя шесть лѣтъ по упраздненіи канцеляріи, открыть, подъ собственнымъ вѣдѣніемъ своимъ, „Комиссію о дорогахъ въ Государствѣ", задачи коей состояли въ собраніи техническихъ свѣдѣній для устройства дорогъ и составленіи общаго плана ихъ устройства и содержанія. Первымъ опытомъ ея трудовъ должно было быть сооруженіе дороги между столицами. Комиссія просуществовала до 1796 г., когда Императоръ Павелъ I-й упразднилъ ее, повелѣвъ „производившіяся въ ней дѣла распредѣлить по мѣстамъ, куда которыя слѣдуетъ".

Не въ лучшемъ положеніи находилось и управленіе водяными путями. До 1782 г. водяныя сообщенія находились въ непосредственномъ вѣдѣніи мѣстныхъ властей. Въ означенномъ же году послѣдовалъ Именной Указъ о раздѣленіи водяныхъ коммуникацій на двѣ части: на оконченныя и на неоконченныя; первыя повелѣно оставить въ вѣдѣніи Новгородскаго и Тверского генералъ-губернатора, а вторыя приказано отдать на попеченіе особыхъ, къ тому опредѣленныхъ, людей. Спеціально для сего въ томъ же 1782 г. былъ учрежденъ корпусъ гидравликовъ, комплектовавшійся офицерами инженерными и другими, но, преимущественно, окончившими курсъ въ инженерномъ кадетскомъ (впослѣдствіи 2-мъ) корпусѣ, а равно приглашаемыми въ Россію иностранными инженерами и гидравликами.

Въ 1797 г. Императоръ Павелъ передалъ всѣ водяныя коммуникаціи въ главное вѣдѣніе и управленіе дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Сиверса, въ качествѣ главнаго директора, поручивъ ему вмѣстѣ съ тѣмъ разработать „генеральное о лучшемъ устройствѣ сей части положеніе". Представленный имъ проектъ удостоился Высочайшаго одобренія и 28 февраля 1798 года Именнымъ Указомъ на имя главнаго директора было повелѣно учредить „Департаментъ для произведенія и правленія всѣхъ дѣлъ по водянымъ въ Имперіи коммуникаціямъ". Департаментъ былъ поставленъ наравнѣ съ коллегіями и находился подъ вѣдомствомъ Сената.—Этотъ указъ положилъ начало существованію вѣдомства путей сообщенія.

При Императорѣ Александрѣ I-мъ департаментъ водяныхъ коммуникацій, Именнымъ Указомъ отъ 16 іюня 1809 г. на имя главнаго директора водяныхъ коммуникацій Принца Георгія Гольштейнъ-Ольденбурскаго, былъ преобразованъ въ экспедицію водяныхъ коммуникацій. Экспедиція водяныхъ

коммуникацій состояла изъ трехъ отдѣленій, находившихся подъ непосредственнымъ руководствомъ управляющаго. Къ кругу вѣдомства перваго отдѣленія были отнесены дѣла хозяйственныя, второго—дѣла, до благоустройства въ судоходствѣ касающіяся, и, наконецъ, третье отдѣленіе вѣдало всѣ сношенія и счета по приходамъ и расходамъ. Главнымъ начальникомъ экспедиціи, по Высочайше одобренному о ней положенію, остался главный директоръ, который о всѣхъ своихъ распоряженіяхъ въ теченіе года представлялъ отчетъ Его Императорскому Величеству. Въ томъ же 1809 г. управленіе сухопутными сообщеніями было присоединено къ управленію водяными сообщеніями и отдано въ завѣдываніе Принцу Георгію Ольденбургскому.

Тѣмъ же указомъ 16 іюня 1809 года, коимъ была учреждена экспедиція, Принцу Ольденбургскому было повелѣно составить проектъ новаго учрежденія объ управленіи путями сообщенія. Порученіе это было исполнено Принцемъ въ томъ же году, и 20 ноября 1809 года представленный имъ проектъ новаго „учрежденія о управленіи путей сообщенія“ получилъ Высочайшее утвержденіе.

Согласно сему учрежденію, во главѣ управленія путей сообщенія былъ поставленъ главный директоръ; при немъ и подъ его предсѣдательствомъ учрежденъ Совѣтъ изъ 3-хъ членовъ, которые были вмѣстѣ съ тѣмъ и генералъ-инспекторами вновь образованнаго, вмѣсто корпуса гидравликовъ, корпуса инженеровъ путей сообщенія („на положеніи воинскомъ“). Въ составъ новаго корпуса, кромѣ генералъ-инспекторовъ, вошли начальники 10 округовъ, между которыми были распредѣлены всѣ внутренніе пути сообщенія, 15 управляющихъ директоровъ, 20 директоровъ производителей работъ, 30 инженеровъ 1-го класса, 45—2-го и 70—3-го класса. Сверхъ того, для успѣшнаго производства работъ была учреждена мастерская бригада, съ офицерами во главѣ, а для судоходнаго надзора—полицейская команда, подъ начальствомъ смотрителей. „Для образованія способныхъ исполнителей“ открытъ особый институтъ въ составѣ директора, 7 профессоровъ, смотрителя и эконома, при комплектѣ воспитанниковъ не свыше 80 человѣкъ.

При главномъ директорѣ была образована экспедиція, раздѣлявшаяся на три разряда, подъ начальствомъ одного управляющаго. Въ первомъ разрядѣ вѣдались водяныя сообщенія, во второмъ сухопутныя и въ третьемъ—торговые порты. Все управленіе было сосредоточено въ Твери, „яко пунктѣ важнѣйшемъ въ отношеніи столицы“.

Обязанности главнаго директора заключались въ завѣдываніи и распоряженіи всѣми частями управленія, относящимися до путей сообщенія, при чемъ о всемъ, что требовало Высочайшаго соизволенія, главный директоръ непосредственно докладывалъ Государю Императору и ежегодно представлялъ всеподданнѣйшій отчетъ о своемъ управленіи.

Ближайшимъ сотрудникомъ главнаго директора по управленію путями являлся совѣтъ. Всѣ важнѣйшія дѣла, касающіяся путей сообщенія, какого бы рода они ни были, должны были разсматриваться въ совѣтѣ. Работы по

построенію, улучшенію или поддержанію произведенныхъ уже сооруженій были ввѣрены окружнымъ начальникамъ. Послѣдніе должны были ежемѣсячно доносить обо всемъ главному директору, производить два раза въ годъ осмотръ округовъ и „о послѣдствіяхъ осмотровъ доносить главному директору".

Такимъ образомъ, съ воспослѣдованіемъ „учрежденія о управленіи путей сообщенія", дорожное дѣло въ Россіи было централизовано, и для лицъ, призванныхъ къ завѣдыванію этимъ дѣломъ, даны правила относительно исполненія возложенныхъ на нихъ обязанностей. Первые шаги этого вновь созданнаго учрежденія въ дѣлѣ упорядоченія путей сообщенія были крайне трудны: не имѣлось ни свѣдѣній, ни людей, необходимыхъ для организаціи управленія, а между тѣмъ состояніе дорогъ и водныхъ путей оставляло желать весьма многаго.

Такъ какъ передача дорогъ изъ завѣдыванія начальниковъ губерній нѣсколько замедлилась, то дѣятельность главнаго управленія первоначально была направлена исключительно къ упорядоченію водяныхъ сообщеній. Съ этою цѣлью, помимо составленія наказовъ и инструкцій начальникамъ округовъ по исполненію ими своихъ обязанностей и улучшенія особенно запущенныхъ сооруженій, какъ, напримѣръ, Ладожскаго канала и Тверецкаго бечевника, было обращено вниманіе и на самый порядокъ судоходства по важнѣйшему въ то время водному пути—Маріинской системѣ и составленъ проектъ правилъ на сей предметъ. Проектъ былъ разсмотрѣнъ Государственнымъ Совѣтомъ, въ соединенномъ засѣданіи (4 окт. 1810 г.) департаментовъ законовъ и государственной экономіи, и по нѣкоторомъ исправленіи удостоился Высочайшаго одобренія. Согласно сему, 29 октября того же года былъ изданъ Высочайшій Манифестъ „объ утвержденіи учрежденія о судоходствѣ относительно системы водъ рѣки Волги чрезъ Вышневолоцкій каналъ до С.-Петербурга, съ принадлежащимъ къ нему наставленіемъ судоходной расправы и штатовъ сей расправы".

Цѣлью учрежденія судоходной расправы было: „дать болѣе успѣха судоходству". Мѣстопребываніе ея назначено въ Твери, а положенныхъ по штату отдѣленій при ней: въ Рыбинскѣ, Вышнемъ Волочкѣ, на Боровичскихъ порогахъ и въ Новой Ладогѣ. Въ расправу и ея отдѣленія, между прочимъ, были переданы всѣ дѣла и разбирательства по спорамъ судохозяевъ, приказчиковъ и рабочихъ, которыя до того производились или мѣстною полиціею или чиновниками вѣдомства путей сообщенія и отвлекали послѣднихъ отъ исполненія ихъ прямыхъ обязанностей.

Расходы по управленію путями сообщенія въ первые годы его существованія были крайне невелики, а именно: въ 1810 г. отпущено 2.310.000 руб., израсходовано 1.980.000 руб., такъ что получился остатокъ болѣе, чѣмъ въ 300.000 руб.; въ 1811 г. отпущено 3.000.000 руб., израсходовано 3.050.000 руб.; въ 1812 г. отпущено 4.680.000 руб., израсходовано 3.800.000 руб.; такимъ образомъ, за три года въ остаткѣ оказалось, болѣе 1.000.000 рублей.

Но вновь созданному управленію путей сообщенія не удалось спокойно

развивать свою дальнѣйшую дѣятельность, наступилъ 1812 годъ и въ виду начавшейся войны „должно было закрыть экспедицію и прекратить всѣ ея упражненія“. Учрежденная, вмѣсто экспедиціи, временная канцелярія сперва была помѣщена въ Рыбинскѣ, а затѣмъ переведена въ Череповецъ.

По окончаніи отечественной войны правильная дѣятельность правительства по устройству путей сообщенія возобновляется съ 1816 года, когда управленіе путей сообщенія было переведено изъ Твери въ С.-Петербургъ. Мотивомъ къ такому перемѣщенію послужила, какъ видно изъ всеподданнѣйшаго доклада главнаго директора отъ 4 сентября 1814 г., необходимость въ установленіи болѣе близкихъ сношеній съ прочими Главными Управленіями и Министерствами *), сосредоточенными въ С.-Петербургѣ, и отсутствіе надобности дальнѣйшаго пребыванія Управленія въ Твери, въ виду учрежденія мѣстныхъ органовъ для надзора за судоходствомъ—судоходныхъ расправъ.

Изданными въ 1817 году правилами о дорогахъ и дополнительными къ нимъ правилами 1819 года, всѣ дороги, сообразно съ ихъ важностью, раздѣлены на 4 разряда; къ первому отнесена только дорога между С.-Петербургомъ и Москвою; къ второму—главные или генеральные тракты, идущіе отъ столицъ къ границамъ государства и связывающіе губернскіе города; къ третьему разряду отнесены дороги, соединяющія уѣздные города и къ четвертому—проселочныя дороги. Дорога между столицами была передана въ непосредственное завѣдываніе управленія путей сообщенія, а прочія, оставленныя временно на повинностяхъ обывателей, ввѣрены попеченіямъ губернаторовъ.

Вслѣдъ за симъ, въ 1820 г., состоявшая при главномъ директорѣ путей сообщенія экспедиція была переименована въ департаментъ путей сообщенія и самая организація управленія измѣнена, примѣнительно къ общему учрежденію Министерствъ и Главнаго Штаба, тогда же образованнаго.

Затѣмъ, согласно Высочайше утвержденному 28 мая 1822 г. всеподданнѣйшему докладу главнаго директора, генералъ-лейтенанта Бетанкура, всѣ дѣла хозяйственныя, включая и содержаніе различныхъ зданій, принадлежащихъ управленію, полиція судоходства и отчетность въ суммахъ были переданы въ завѣдываніе департамента; дѣла по разсмотрѣнію проектовъ и смѣтъ для разныхъ сооруженій перешли въ особо образованную Комиссію изъ инженеровъ и, наконецъ, для производства дѣлъ, относящихся собственно до корпуса инженеровъ, строительнаго отряда, рабочихъ баталіоновъ, командъ (прежняя мастерская бригада), распредѣленныхъ по округамъ, и вообще для веденія дѣлъ военнаго управленія учреждено дежурство. Выше этихъ учрежденій поставленъ совѣтъ, но въ отличіе отъ прежней его дѣятельности по разсмотрѣнію всѣхъ дѣлъ, относящихся до путей сообщенія, по новому положенію онъ долженъ былъ существовать „не для того, чтобы разсматривать дѣла всякаго рода, еще менѣе разбирать всѣ входящія бумаги, един-

*) Высочайшимъ Указомъ, отъ 23 августа 1814 г. на имя предсѣдателя Комитета Министровъ, графа Салтыкова повелѣно было „Главному Директору, какъ представителю отдѣльнаго вѣдомства“, присутствовать въ Комитетѣ Министровъ.

ственно отвлекающія вниманіе отъ разсмотрѣнія предметовъ особливой важности, кои одни и должны были передаваться на уваженіе сего учрежденія". При этомъ также установлялось, что въ отсутствіи главнаго директора обязанности его должны исполняться не совѣтомъ въ полномъ его составѣ, какъ было ранѣе, а старшимъ генералъ-инспекторомъ „по тѣмъ наставленіямъ и съ тѣми ограниченіями", какія будутъ признаны необходимыми директоромъ.

При главномъ директорѣ учреждена „Особенная Канцелярія", въ которой зарегистровывались поступающія въ управленіе на его имя бумаги и сосредоточивалось производство по общимъ дѣламъ, не относящимся къ кругу вѣдомства спеціальныхъ учрежденій, и положены чиновники особыхъ порученій.

20 сентября того же 1822 года во главѣ вѣдомства путей сообщенія, вмѣсто прежняго главнаго директора, былъ поставленъ главноуправляющій и самое вѣдомство получило наименованіе Главнаго Управленія Путями Сообщенія.

Дальнѣйшее измѣненіе въ управленіи путями сообщенія послѣдовало при Императорѣ Николаѣ I. 5 августа 1829 г., при Главномъ Управленіи былъ учрежденъ штабъ корпуса инженеровъ путей сообщенія, въ составѣ четырехъ отдѣленій: первое и второе, составляя дежурство штаба, вѣдали часть инспекторскую; третье—части комиссаріатскую, провіантскую, главную и учебную и четвертое — всѣ военносудныя и слѣдственныя дѣла. Въ 1833 г. въ Главное Управленіе Путей Сообщенія была передана изъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ вся строительная часть гражданскаго вѣдомства, сообразно чему и самое Управленіе переименовано въ Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій. Затѣмъ, въ 1834 г. кругъ вѣдомства Главнаго Управленія былъ еще увеличенъ передачей въ его завѣдываніе устроенныхъ тогда оптическихъ телеграфовъ. Съ теченіемъ времени, департаментъ путей сообщенія, соотвѣтственно увеличившимся обязанностямъ, былъ развитъ въ два: первый и второй; кромѣ того, былъ образованъ особый хозяйственный комитетъ и учреждена должность Товарища Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями (1839 г.). Указанныя измѣненія производились отдѣльными распоряженіями въ силу необходимости увеличенія органовъ центральнаго управленія при новомъ, болѣе широкомъ кругѣ дѣятельности Главнаго Управленія; самыя же учрежденія онаго, кромѣ штаба и хозяйственнаго комитета, оставались организованными на началахъ учрежденія 1809 года. 29 октября 1842 г. воспослѣдовало „Высочайше утвержденное положеніе о преобразованіи Особенной Канцеляріи Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, перваго и второго Департаментовъ сего Управленія, съ упраздненіемъ Хозяйственнаго Комитета".

До этого времени оба департамента Главнаго Управленія, какъ образованные изъ одного департамента путей сообщенія, вѣдали и хозяйственную и искусственную части, а во второмъ департаментѣ сосредоточивались, сверхъ сего, также дѣла личнаго состава мѣстъ, подвѣдомственныхъ Главному Управленію; послѣдствіемъ такого распредѣленія занятій неизбѣжно являлись увеличеніе дѣлопроизводства и замедленіе въ разрѣшеніи дѣлъ.

Въ устраненіе сего новымъ положеніемъ всѣ дѣла по искусственной части были переданы въ завѣдываніе перваго департамента, который вмѣстѣ

съ тѣмъ переименованъ въ департаментъ искусственныхъ дѣлъ, а дѣла по хозяйственной части ввѣрены второму департаменту съ переименованіемъ его въ департаментъ хозяйственныхъ дѣлъ.

Департаменту искусственныхъ дѣлъ поручено было устройство существующихъ и улучшеніе новыхъ шоссейныхъ дорогъ и водяныхъ сообщеній; всѣ распоряженія и мѣропріятія по этой части отнесены къ предметамъ вѣдѣнія департамента, равно какъ и всѣ техническіе предметы судоходства и распоряженія къ успѣшному движенію его. Кромѣ того департаментъ долженъ былъ заботиться о содержаніи въ исправномъ состояніи всѣхъ гидравлическихъ и гидротехническихъ сооруженій и слѣдить за всѣмъ тѣмъ, что въ искусственномъ отношеніи принадлежитъ до устройства городовъ и вообще строительной части въ Имперіи.

Къ кругу вѣдомства департамента хозяйственныхъ дѣлъ были отнесены: всѣ распоряженія, расчеты и взысканія по подрядамъ, поставкамъ и заготовленіямъ строительныхъ и другихъ предметовъ и наблюденіе за правильнымъ и успѣшнымъ выполненіемъ всѣхъ мѣропріятій по сей части, разсмотрѣніе возникающихъ по подряднымъ дѣламъ вопросовъ, представленій и просьбъ, равно пріемъ, храненіе и отпускъ суммъ, ассигнуемыхъ на работы и штатное содержаніе всѣхъ мѣстъ и лицъ вѣдомства путей сообщенія и публичныхъ зданій.

Засимъ, всѣ дѣла по личному составу служащихъ по корпусу путей сообщенія были сосредоточены въ штабѣ сего корпуса. За канцеляріей Главноуправляющаго было оставлено наименованіе „Особенной Канцеляріи“, но составъ ея, по случаю передачи въ ея вѣдѣніе телеграфической части (съ 1841 г. былъ введенъ электрическій телеграфъ), усиленъ. Что касается обязанностей „Особенной Канцеляріи“, то къ предметамъ ея вѣдомства были отнесены: 1) дѣла по опредѣленію, увольненію и назначенію къ должностямъ начальствующихъ лицъ частей Главнаго Управленія и чиновниковъ особыхъ порученій при Главноуправляющемъ; 2) дѣла, требующія общихъ распоряженій по всѣмъ или нѣкоторымъ департаментамъ и тѣ, которыя, по свойству своему, не принадлежатъ ни къ одному изъ департаментовъ; 3) дѣла, тайнѣ подлежащія; 4) дѣла, ни малѣйшаго отлагательства не терпящія; 5) дѣла о наградахъ по Главному Управленію; 6) дѣла по телеграфической части, и 7) вообще дѣла по особому назначенію Главноуправляющаго и проч.

Общій архивъ Главнаго Управленія, находившійся до сего въ завѣдываніи второго департамента, при этомъ преобразованіи былъ подчиненъ штабу корпуса путей сообщенія и содержаніе его отнесено на счетъ остаточныхъ суммъ штаба.

Вслѣдъ засимъ, 26 ноября 1842 года, послѣдовало Высочайшее повелѣніе о преобразованіи и послѣдняго учрежденія Главнаго Управленія — комиссіи проектовъ и смѣтъ.

Какъ сказано въ означенномъ Высочайшемъ повелѣніи, „Комиссія, воспріявъ свое начало въ 1820 году и получивъ съ того времени многія измѣненія“, состояла большею частью изъ прикомандированныхъ офицеровъ и

не имѣла „ни опредѣлительнаго штата, ни положительныхъ для круга обязанностей ея правилъ". Упомянутымъ Высочайшимъ повелѣніемъ Комиссія была переименована въ „Департаментъ разсмотрѣнія проектовъ и смѣтъ" Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій Спустя годъ, при Главномъ Управленіи Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій былъ организованъ еще департаментъ ревизіи отчетовъ. Въ департаментѣ этомъ сосредоточивалась ревизія отчетовъ всѣхъ мѣстъ и лицъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, подвѣдомственныхъ и непосредственно отчетностью въ денежныхъ и вещественныхъ капиталахъ обязанныхъ.

Помимо указанныхъ измѣненій въ организаціи Главнаго Управленія къ этому же времени относятся и первыя дѣйствія правительства по введенію и устройству новаго способа сообщенія—по желѣзнымъ дорогамъ. Именнымъ Высочайшимъ Указомъ, даннымъ 1 февраля 1842 года Правительствующему Сенату, образованъ былъ особый комитетъ и строительная комиссія для устройства С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги, а въ августѣ мѣсяцѣ того же года въ составѣ Главнаго Управленія образованъ департаментъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1842-мъ же году существовавшія при Главномъ Управленіи училища, архитекторское и гражданскихъ инженеровъ, какъ не удовлетворяющія своему назначенію, были соедины и преобразованы въ „Строительное училище Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій". Вновь открытое училище было организовано по образцу военно-учебныхъ заведеній и имѣло цѣлью подготовлять строителей: всякаго рода архитектурныхъ гражданскихъ зданій; дорогъ, мостовъ и плотинъ, также водопроводовъ, артезіанскихъ колодцевъ и вообще гидравлическихъ въ городахъ работъ и, наконецъ, фабрикъ, заводовъ, мельницъ и другихъ промышленныхъ и хозяйственныхъ заведеній.

Въ связи съ передачей въ Главное Управленіе въ 1832 году строительной и дорожной частей гражданскаго вѣдомства, послѣдовала въ 1842 году передача въ его вѣдѣніе (Именнымъ Высочайшимъ Указомъ 11 августа) и строительныхъ комитетовъ по устройству губернскихъ городовъ, находившихся дотолѣ въ вѣдѣніи Военнаго Министерства, по департаменту военныхъ поселеній. Такъ какъ Главному Управленію были подчинены уже строительныя губернскія комиссіи, по своимъ обязанностямъ вполнѣ однородныя съ строительными комитетами, то послѣдніе, Именнымъ Высочайшимъ Указомъ Правительствующему Сенату 27 того же августа, были упразднены, а дѣла ихъ, равно какъ и состоявшія при нѣкоторыхъ изъ нихъ гражданскія арестантскія роты, были переданы въ вѣдѣніе губернскихъ строительныхъ комиссій.

Послѣ сего въ центральныхъ учрежденіяхъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій неоднократно производились различныя измѣненія, однако всѣ эти реформы не имѣли общаго значенія и не касались общей организаціи Управленія. Съ 1864 же года начинается послѣдовательное

преобразованіе Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, какъ въ отношеніи устройства отдѣльныхъ его частей, такъ и по предметамъ его вѣдомства.

Такъ, Высочайше утвержденнымъ 29 октября 1864 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, строительная и дорожная части были переданы обратно въ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, при чемъ въ это же вѣдомство отошли и состоявшія при строительныхъ комиссіяхъ арестантскія роты, а Главное Управленіе сообразно съ симъ переименовано въ Главное Управленіе Путей Сообщенія. Засимъ, сродство телеграфной службы съ почтовою вызвало въ томъ же году Высочайшее повелѣніе о передачѣ телеграфнаго управленія въ завѣдываніе Главноуправляющаго почтовымъ департаментомъ.

Наконецъ, въ слѣдующемъ (1865) году Именнымъ Высочайшимъ Указомъ, даннымъ 15 іюня Правительствующему Сенату, Главноуправляющему путями сообщенія было присвоено, „въ соотвѣтственность общей системы государственнаго управленія“, названіе Министра Путей Сообщенія, а подвѣдомственному ему Управленію — Министерства Путей Сообщенія. Вскорѣ послѣ того послѣдовали измѣненія и въ организаціи отдѣльныхъ частей Министерства.

Къ этому времени Министерство Путей Сообщенія составляли: Министръ, Товарищъ Министра; совѣтъ съ канцеляріею при немъ; образованный въ 40-хъ годахъ, для рѣшенія судныхъ дѣлъ о чиновникахъ вѣдомства путей сообщенія, аудиторіатъ съ канцеляріею; особенная канцелярія Министра; департаменты: разсмотрѣнія проектовъ и смѣтъ, искусственныхъ дѣлъ, хозяйственныхъ дѣлъ, желѣзныхъ дорогъ и ревизіи отчетовъ; штабъ корпуса путей сообщенія съ общимъ архивомъ, художественными заведеніями и управленіемъ главнаго медика; комитеты: учебный, статистическій и начертанія общаго плана сухопутныхъ и водяныхъ сообщеній, комиссія по пересмотру урочнаго положенія о работахъ и управленіе домами Министерства.

Изъ разсмотрѣнія круга дѣятельности каждаго изъ сихъ учрежденій видно, что во всѣхъ преобразованіяхъ 1842—1843 гг. былъ строго проведенъ принципъ раздѣленія въ центральныхъ установленіяхъ Главнаго Управленія административно-хозяйственной части отъ технической, съ дальнѣйшимъ подраздѣленіемъ послѣдней еще на двѣ отрасли: прикладную или практическую и проектную или смѣтную.

Система, эта однако, не оправдала возлагавшихся на нее ожиданій въ смыслѣ упрощенія и упорядоченія условій дѣлопроизводства и на практикѣ оказалась вполнѣ несостоятельной. Какъ видно изъ представленія Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, инженеръ-генерала Мельникова въ 1863 году въ Государственный Совѣтъ, департаменты: искусственныхъ дѣлъ, хозяйственныхъ дѣлъ и разсмотрѣнія проектовъ и смѣтъ, имѣя, судя по названіямъ, предметы вѣдомства совершенно различные и самостоятельные, въ сущности занимались однимъ и тѣмъ же дѣломъ, но съ разныхъ сторонъ; связь между этими департаментами была настолько сильна и неразрывна, что въ большинствѣ случаевъ они не могли дѣйство-

вать независимо, но постоянно должны были сообразоваться съ дѣйствіями каждаго изъ нихъ. Отсюда возникала постоянная переписка между департаментами, въ которой одно и то же повторялось нѣсколько разъ и одно и то же дѣло представлялось Главноуправлявшему по три раза, т. е. по числу департаментовъ. Для рѣшенія же наиболѣе важныхъ дѣлъ, требовавшихъ скорѣйшаго направленія, являлась необходимость разсмотрѣнія таковыхъ въ общихъ засѣданіяхъ департаментовъ.

Изложенныя неудобства еще въ 1863 году побудили приступить къ преобразованію Главнаго Управленія Путей Сообщенія на совершенно противоположныхъ началахъ—системѣ полнаго сліянія въ центральныхъ учрежденіяхъ какъ технической, такъ и административно-хозяйственной частей завѣдыванія шоссейными и водяными путями сообщенія такъ, чтобы каждый департаментъ могъ разсматривать подвѣдомственныя ему дѣла во всемъ ихъ объемѣ и разрѣшать оныя безъ сношенія съ другими мѣстами и лицами, чѣмъ устранялась бы излишняя и продолжительная переписка.

Составленный въ этомъ смыслѣ тогда же инженеръ-генераломъ Мельниковымъ проектъ реорганизаціи нѣкоторыхъ центральныхъ органовъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія, по внесеніи его въ Государственный Совѣтъ, вызвалъ однако много возраженій и только въ 1865 г., въ разрѣшеніе внесеннаго генераломъ Мельниковымъ проекта, послѣдовало Высочайше утвержденное 23 іюня мнѣніе Государственнаго Совѣта о преобразованіи нѣкоторыхъ частей Министерства Путей Сообщенія. Согласно вновь утвержденному положенію, составъ Министерства былъ опредѣленъ изъ Министра, чиновниковъ особыхъ порученій при Министрѣ и учрежденій, общихъ всему Министерству—совѣта Министерства, ученаго комитета, канцеляріи Министра, штаба корпуса путей сообщенія, съ состоящими при немъ учрежденіями, и управленія казенными домами Министерства, и спеціальныхъ — департамента сухопутныхъ сообщеній, департамента водяныхъ сообщеній и департамента желѣзныхъ дорогъ. Существовавшіе департаменты: хозяйственныхъ дѣлъ, искусственныхъ дѣлъ и разсмотрѣнія проектовъ и смѣтъ упразднены, а департаментъ ревизіи отчетовъ былъ оставленъ временно въ составѣ Министерства до перехода въ вѣдѣніе Государственнаго Контроля. Кромѣ того, при Министерствѣ положена была должность юрисконсульта, для дѣлъ тяжебныхъ и спорныхъ. Самые штаты Министерства были утверждены, въ видѣ временной мѣры, лишь на два года и Министру Путей Сообщенія предоставлено внести на уваженіе Государственнаго Совѣта проектъ окончательнаго штата для преобразованныхъ частей не позже конца первой половины 1867 года.

Изъ общихъ учрежденій Министерства, преобразованныхъ по положенію 23 іюня 1865 года, совѣтъ Министерства былъ опредѣленъ въ составѣ 6 членовъ, изъ коихъ 5 полагались изъ генераловъ корпуса инженеровъ путей сообщенія, а одинъ, по усмотрѣнію Министра, могъ быть назначаемъ и изъ гражданскихъ чиновниковъ. Предсѣдателемъ совѣта являлся Министръ или, въ отсутствіе Министра, его Товарищъ; директорамъ департаментовъ

и канцеляріи Министра, предсѣдателю ученаго комитета и завѣдывающему штабомъ корпуса путей сообщенія предоставлялось присутствовать въ засѣданіяхъ совѣта, съ правомъ голоса, при разсмотрѣніи совѣтомъ внесенныхъ по ихъ частямъ дѣлъ, а равно и во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда это будетъ признано нужнымъ предсѣдательствующимъ въ Совѣтѣ.

На разсмотрѣніе совѣта должны были поступать: 1) дѣла и предположенія, требующія новаго закона, учрежденія, штата или важныхъ перемѣнъ въ частяхъ управленія, разсмотрѣніе всѣхъ случаевъ, требующихъ дополненія законовъ и учрежденій, поясненія ихъ или отмѣны; 2) передаваемые, по распоряженію Министра, проекты смѣтъ, кондицій и дѣла о торгахъ на работы, утвержденіе коихъ превышаетъ власть департаментовъ; 3) дѣла по значительнымъ претензіямъ частныхъ лицъ на казну и по иску казны на частныхъ лицъ, кои въ порядкѣ, опредѣленномъ законами о судопроизводствѣ, будутъ подлежать разсмотрѣнію Министерства; 4) дѣла по продажѣ казеннаго и пріобрѣтенію въ казну частнаго недвижимаго имущества, оцѣненнаго свыше 500 р.; 5) разсмотрѣніе годовой финансовой смѣты Министерства и сверхсмѣтныхъ кредитовъ; 6) концессіи и уставы обществъ для устройства желѣзныхъ дорогъ и другихъ предпріятій, до путей сообщенія относящихся; 7) дѣла слѣдственныя и объ отдачѣ подъ судъ чиновъ вѣдомства путей сообщенія; 8) дѣла относительно назначенія пенсій выходящимъ въ отставку гражданскимъ чинамъ и семействамъ умершихъ, и 9) всѣ вообще дѣла, которыя Министръ признаетъ нужнымъ предложить обсужденію совѣта.

Другое вновь образованное совѣщательное учрежденіе — ученый комитетъ, обязанъ былъ, согласно положенію: 1) слѣдить за усовершенствованіями въ наукахъ, относящихся къ предметамъ подлежащимъ вѣдѣнію Министерства Путей Сообщенія; 2) содѣйствовать распространенію правильныхъ познаній и полезныхъ свѣдѣній по симъ предметамъ, 3) разсматривать передаваемые, по распоряженію Министра, проекты, изобрѣтенія и разныя предположенія, не подлежащія, по роду ихъ спеціальности, ни одному изъ департаментовъ; 4) собирать необходимыя свѣдѣнія и представлять по онымъ Министру предположенія объ исправленіи и дополненіи урочнаго положенія о работахъ; 5) разсматривать инструкціи для инженеровъ, отправляемыхъ въ командировки съ ученою цѣлью, и отчеты въ занятіяхъ лицъ, возвращающихся изъ подобныхъ командировокъ; 6) предлагать на обсужденіе ученымъ вопросы по предметамъ вѣдомства Министерства и ходатайствовать о наградѣ лицъ, отличившихся полезными трудами для рѣшенія таковыхъ вопросовъ; 7) слѣдить вообще за направленіемъ и развитіемъ учебной части въ заведеніяхъ Министерства.

При ученомъ комитетѣ положено было издавать, подъ его наблюденіемъ и по программѣ, обсужденной комитетомъ и утвержденной Министромъ, журналъ путей сообщенія; кромѣ того, Комитету было подчинено депо картъ.

Канцелярія Министра, утратившая при этомъ преобразованіи наименованіе „Особенной“, должна была вѣдать: всѣ поступающія на имя Министра бумаги, т. е. вести имъ журналы и распредѣлять по департаментамъ и

другимъ учрежденіямъ; производство дѣлъ совѣта Министерства; производство дѣлъ по особенному усмотрѣнію Министра; дѣла секретныя; дѣла, не подлежащія исключительному вѣдѣнію департаментовъ и другихъ частей Министерства; составленіе общихъ финансовыхъ смѣтъ по Министерству и всю переписку о разсмотрѣніи и утвержденіе сихъ смѣтъ, а равно общія распоряженія къ исполненію утвержденныхъ смѣтъ центральными учрежденіями и составленіе общаго годового отчета по Министерству. Вмѣстѣ съ тѣмъ, канцелярія сосредоточивала въ себѣ дѣлопроизводство совѣта Министерства. Въ штатъ канцеляріи была включена также должность юрисконсульта.

Штабъ корпуса путей сообщенія былъ оставленъ безъ измѣненія, но за упраздненіемъ аудиторіата, канцелярія послѣдняго была присоединена къ штабу, съ переименованіемъ въ аудиторское его отдѣленіе.

Къ предметамъ вѣдѣнія департаментовъ сухопутныхъ и водяныхъ сообщеній были отнесены всѣ вообще распоряженія въ техническомъ и хозяйственномъ отношеніяхъ по устройству и содержанію въ постоянной исправности состоящихъ въ завѣдываніи Министерства Путей Сообщенія: искусственныхъ сухопутныхъ (кромѣ желѣзныхъ дорогъ), судоходныхъ и сплавныхъ путей сообщенія, со всѣми на нихъ сооруженіями. Кромѣ сего, на департаменты было возложено составленіе годовыхъ финансовыхъ смѣтъ по сухопутнымъ и водянымъ сообщеніямъ, веденіе срочной и годовой денежной отчетности, распоряженіе объ отпускѣ суммъ по принадлежности и ревизія технической отчетности.

Сверхъ сего, департаменту водяныхъ сообщеній отдана въ вѣдѣніе судоходно-полицейская часть и поручено собираніе статистическихъ свѣдѣній по водянымъ путямъ и работы по торговымъ портамъ. Общій надзоръ за гражданскими зданіями Министерства и за особыми въ столицахъ сооруженіями, какъ-то: Исаакіевскій соборъ и Николаевскій мостъ въ С.-Петербургѣ и водоснабженіе Москвы, былъ также порученъ департаменту водяныхъ сообщеній, равно какъ и разсмотрѣніе проектовъ и другихъ техническихъ данныхъ по гражданскимъ сооруженіямъ постороннихъ вѣдомствъ, когда послѣднія, по важности работъ или по сложности проектовъ, будутъ просить о разсмотрѣніи оныхъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія.

Въ каждомъ департаментѣ составлялись общія присутствія, подъ предсѣдательствомъ директора изъ вице-директора и дѣлопроизводителей, для производства торговъ, для разсмотрѣнія дѣлъ о послѣдствіяхъ торговъ и для разсмотрѣнія вообще техническихъ текущихъ вопросовъ, особенной важности. Въ послѣднемъ случаѣ для присутствія приглашались, по усмотрѣнію директора, инженеры, извѣстные познаніями и опытностью. По внутренней организаціи департаментъ сухопутныхъ сообщеній раздѣленъ былъ на 4 части: общую, хозяйственную, распорядительную и техническую.

Департаментъ водяныхъ сообщеній положенъ былъ въ составѣ 5-ти частей: общей, распорядительной, хозяйственной, строительной и технической.

Что касается третьяго спеціальнаго органа—департамента желѣзныхъ дорогъ, то преобразованіе 1865 г. его не коснулось. Всѣ измѣненія, какія

производились въ первоначально утвержденныхъ штатахъ этого департамента, обусловливались расширеніемъ сѣти подвѣдомственныхъ ему желѣзныхъ дорогъ и происходили отдѣльно отъ общихъ преобразованій прочихъ учрежденій Министерства.

Сооруженіе первой русской желѣзной дороги—Царскосельской—было предоставлено частной компаніи Высочайшимъ Указомъ 15 апрѣля 1836 г. и утвержденнымъ 21 марта того же года „Положеніемъ объ учрежденіи общества акціонеровъ для сооруженія желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго Села, съ продолженіемъ до Павловска". При существованіи одной только желѣзной дороги особаго спеціальнаго учрежденія для завѣдыванія оной не имѣлось и вся возникающая по названной дорогѣ переписка сосредоточивалась въ особенной канцеляріи Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями.

Высочайшимъ указомъ 1 февраля 1842 г., для обсужденія предположеній объ устройствѣ желѣзнаго пути между обѣими столицами Имперіи, учрежденъ особый комитетъ, подъ предсѣдательствомъ Государя Наслѣдника Цесаревича (въ Бозѣ почивающаго Императора Александра II), а для ближайшаго надзора за сооруженіемъ и самымъ производствомъ работъ по устройству означенной дороги, образована при комитетѣ строительная комиссія. 8 того же февраля былъ Высочайше утвержденъ временный штатъ канцеляріи комитета и строительной комиссіи С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги, а въ августѣ мѣсяцѣ, какъ уже было указано выше, въ составѣ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданіи образованъ департаментъ желѣзныхъ дорогъ, для управленія всего, до желѣзныхъ дорогъ относящагося. Вмѣстѣ съ тѣмъ канцелярія комитета С.-Петербурго-Московской дороги была упразднена, съ возложеніемъ ея обязанностей на вновь образованный департаментъ, а для разсмотрѣнія предположеній, проектовъ и смѣтъ по части технической и искусственной, на время сооруженія означенной дороги, учреждена при томъ же департаментѣ временная комиссія.

По окончательномъ устройствѣ Николаевской дороги, Комитетъ по устройству этой дороги, какъ исполнившій свое назначеніе, Высочайшимъ Указомъ 4 апрѣля 1858 года, повелѣно было считать закрытымъ; равнымъ образомъ съ сооруженіемъ желѣзной дороги прекратились и дѣйствія временной комиссіи при департаментѣ желѣзныхъ дорогъ.

Но съ проведеніемъ Николаевской желѣзной дороги и, въ особенности, съ 1856 года, открывается непрерывный рядъ множества предположеній объ устройствѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій правительственными и частными средствами. Многія изъ дорогъ были уже устроены, а другія строились или были разрѣшены къ устройству; сверхъ того почти безпрерывно поступали новыя предложенія. Такимъ образомъ въ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, учрежденномъ въ то время, когда строилась одна только желѣзная дорога—Николаевская и существовала лишь Царскосельская, должны были производиться дѣла о желѣзныхъ дорогахъ, устроенныхъ и устраивавшихся

на протяженіи до 12.000 верстъ, и равно дѣла по вступавшимъ предположеніямъ о постройкѣ новыхъ дорогъ. При такихъ условіяхъ, занятія департамента, по сравненію съ предшествовавшимъ временемъ, настолько увеличились и усложнились, что вызвали необходимость прибѣгнуть къ временнымъ мѣрамъ по усиленію департамента, такъ какъ его учрежденіе, оставшееся за немногими исключеніями, въ томъ же видѣ, въ какомъ было образовано въ 1842 г., оказывалось уже совершенно несоотвѣтствующимъ лежащимъ на немъ обязанностямъ.

Съ этою цѣлью занятія департамента съ одной стороны облегчались порученіемъ разсмотрѣнія сложныхъ дѣлъ частью особымъ комиссіямъ, частью отдѣльнымъ лицамъ, а съ другой стороны были увеличиваемы средства департамента назначеніемъ особыхъ суммъ изъ кредитовъ по постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, правительственныхъ и частныхъ.

Кромѣ департамента желѣзныхъ дорогъ, къ центральнымъ учрежденіямъ по части желѣзныхъ дорогъ относились также: главный инспекторъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и инспекторъ эксплоатаціи правительственныхъ дорогъ.

Въ 1857 году, съ открытіемъ Петергофской желѣзной дороги, для надзора за нею былъ назначенъ особый инспекторъ и вмѣстѣ съ тѣмъ опредѣлено назначать инспекторовъ и на другія отстроенныя частными обществами дороги, съ подчиненіемъ сихъ инспекторовъ департаменту желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1858 году, по Высочайшему повелѣнію 24 января, учреждена должность главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ подчиненіемъ ему всѣхъ инспекторовъ отдѣльныхъ дорогъ.

По положенію о главномъ инспекторѣ, онъ былъ непосредственный помощникъ Министра Путей Сообщенія по дѣламъ, относящимся до частныхъ желѣзныхъ дорогъ, и къ обязанности его, сверхъ наблюденія за ходомъ дѣлъ по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ и за дѣйствіями инспекторовъ ихъ, отнесено было разсмотрѣніе всѣхъ представленій, предположеній, плановъ и проектовъ, передававшихся на его соображеніе по назначенію Министра.

Должность инспектора эксплоатаціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ учреждена, по Высочайшему повелѣнію 1 іюля 1865 г., для надзора за движеніемъ по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ. Цѣлью учрежденія этой должности было введеніе однообразія и правильности въ эксплоатаціи дѣйствующихъ и вновь открываемыхъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ. Власть инспектора была наблюдательная, а не распорядительная Онъ слѣдилъ за исполненіемъ управленіями всѣхъ министерскихъ распоряженій, за содержаніемъ подвижного состава въ должномъ порядкѣ и за бережливостью въ расходованіи топлива, а также имѣлъ надзоръ за правильностью и безопасностью движенія. Въ случаѣ упущеній инспекторъ доносилъ о нихъ Министру вмѣстѣ съ своими предположеніями о мѣрахъ къ ихъ устраненію. Въ случаѣ настоятельной надобности инспекторъ немедленно побуждалъ мѣстное начальство дороги къ приведенію въ порядокъ

замѣченной неисправности и доносилъ о томъ по телеграфу Министру. Инспекторъ представлялъ также Министру свои соображенія о развитіи движенія и о мѣрахъ къ увеличенію доходовъ и расходовъ.

Въ 1867 г. послѣдовало преобразованіе корпуса путей сообщенія изъ военнаго въ гражданское устройство, а въ слѣдующемъ (1868) году, Высочайше утвержденнымъ 13 декабря мнѣніемъ Государственнаго Совѣта (о финансовыхъ смѣтахъ Министерства на 1869 г.), Министру Путей Сообщенія было вновь предложено принять зависящія мѣры къ внесенію въ Государственный Совѣтъ, въ теченіе первой половины 1869 года: проекта окончательнаго штата преобразованныхъ въ 1865 г. частей центральнаго управленія Министерства Путей Сообщенія и предположеній по устройству, соотвѣтственно потребностямъ Министерства, остальныхъ еще не преобразованныхъ управленій: округовъ, военно-рабочихъ ротъ и состоящихъ при округахъ больницъ и школъ.

Во исполненіе сего постановленія Министерствомъ Путей Сообщенія были своевременно выработаны и представлены на разсмотрѣніе новые штаты и положенія для всѣхъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій вѣдомства, но въ виду послѣдовавшаго засимъ назначенія исправляющимъ должность Министра Путей Сообщенія Свиты Его Величества генералъ-маіора графа Бобринскаго, представленіе Министерства по сему предмету было препровождено Государственнымъ Совѣтомъ обратно, для дальнѣйшаго соображенія съ предположеніями вновь назначеннаго Министра, который 31 марта 1870 г. внесъ въ Государственный Совѣтъ новый проектъ преобразованія Министерства, вводившій совершенно иныя начала въ порядкѣ устройства центральныхъ учрежденій сего вѣдомства.

По мнѣнію графа Бобринскаго, положеніе 1865 г. представляло существенныя неудобства; такъ, несмотря на предоставленныя помянутымъ положеніемъ директорамъ департаментовъ особыя права по технической и хозяйственной частямъ, Министръ былъ обремененъ массой такихъ дѣлъ, которыя, безъ всякаго неудобства, могли быть разрѣшаемы властью центральныхъ управленій; на ряду съ этимъ разсмотрѣніе въ департаментахъ техническихъ проектовъ, смѣтъ и вопросовъ представляло большія затрудненія, такъ какъ назначенные для сего техники, являясь вмѣстѣ съ тѣмъ и дѣлопроизводителями, отвлекались тѣмъ самымъ отъ своихъ прямыхъ обязанностей и, занятые направленіемъ дѣлъ въ департаментахъ, лишены были возможности знакомиться практически на мѣстахъ съ путями сообщенія и сооруженіями. Наконецъ, и самое существованіе особыхъ департаментовъ отдѣльно для сухопутныхъ и для водяныхъ сообщеній не обуславливалось достаточной къ тому необходимостью.

Въ соотвѣтствіи съ изложенными соображеніями по новому проекту предполагалось ввести распредѣленіе всѣхъ предметовъ вѣдомства между двумя управленіями: желѣзныхъ дорогъ и шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, сосредоточивъ въ этихъ управленіяхъ, по принадлежности, всѣ вообще

распоряженія въ техническомъ и хозяйственномъ отношеніяхъ по устройству, содержанію и дѣйствію соотвѣтствующихъ видовъ путей сообщенія. Во главѣ каждаго управленія долженъ былъ находиться главный начальникъ, который являлся бы, по ввѣренной ему отрасли, ближайшимъ сотрудникомъ Министра и коему, по разрѣшенію дѣлъ техническихъ и распорядительныхъ, предполагалось дать обширныя полномочія и предоставить нѣкоторыя права, принадлежавшія до тѣхъ поръ исключительно Министру. Управленія должны были состоять изъ двухъ самостоятельныхъ частей: технической и распорядительной, каждая подъ ближайшимъ завѣдываніемъ особаго помощника главнаго начальника; на техническую часть предполагалось возложить исключительно обязанность разсмотрѣнія проектовъ смѣтъ и кондицій, техническихъ вопросовъ и ревизіи технической отчетности; всѣ же обязанности по направленію дѣлъ и дѣлопроизводству вообще должны были сосредоточиваться въ распорядительной части, завѣдывающему каковой, помощнику главнаго начальника, предполагалось предоставить, по утвержденію подрядовъ, торговъ и продажѣ казеннаго имущества, права, которыми пользовались, по положенію 1865 года, директора департаментовъ сухопутныхъ и водяныхъ сообщеній.

Но Государственный Совѣтъ, въ департаментѣ законовъ, обозрѣвъ предварительно таковыя предположенія Министерства, остановилъ свое вниманіе на томъ, что самыя основанія проектируемыхъ оными преобразованій во многомъ различествуютъ отъ главныхъ основаній, принятыхъ въ общемъ учрежденіи Министерствъ, а потому, и въ виду важности и общаго значенія такихъ исключительныхъ мѣръ, которыя могутъ имѣть, до извѣстной степени, вліяніе и на преобразованіе прочихъ Министерствъ, Государственный Совѣтъ полагалъ нужнымъ испросить Высочайшее соизволеніе на передачу представленнаго проекта во II-е отдѣленіе Собственной Его Величества Канцеляріи для предварительнаго разсмотрѣнія ихъ въ особой при семъ отдѣленіи комиссіи какъ изъ чиновъ отдѣленія, такъ и изъ представителей всѣхъ Министерствъ съ тѣмъ, чтобы соображенія комиссіи, вмѣстѣ съ заключеніемъ Главноуправляющаго II-мъ отдѣленіемъ и съ мнѣніемъ Министра Путей Сообщенія, были представлены затѣмъ въ Государственный Совѣтъ для дальнѣйшаго обсужденія.

Главнѣйшія возраженія образованной, въ виду сего, при II-мъ отдѣленіи Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріи, особой комиссіи послѣдовали противъ учрежденія управленій вмѣсто департаментовъ, въ виду того, что устройство управленій не согласно было съ организаціей прочихъ Министерствъ, состоявшихъ изъ департаментовъ, за исключеніемъ находящагося въ особомъ положеніи Морского Министерства.

Вслѣдствіе сего исправлявшій должность Министра Путей Сообщенія Свиты Его Величества генералъ-маіоръ графъ Бобринскій, озабочиваясь необходимостью скорѣйшаго преобразованія центральнаго управленія Министерства, отказался отъ мысли организаціи помянутыхъ управленій и призналъ возможнымъ сохранить въ вѣдомствѣ существованіе департаментовъ для шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и желѣзныхъ дорогъ, сосредоточивъ въ этихъ департаментахъ одну распорядительную часть подъ управленіемъ

директора департамента, а для технической части образовать технико-инспекторскіе комитеты: одинъ для шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и другой для желѣзныхъ дорогъ, каждый подъ управленіемъ особо назначеннаго инженера; для объединенія же дѣйствій сихъ установленій назначить особыхъ лицъ, поставленныхъ выше директора департамента и завѣдывающаго технико-инспекторскимъ комитетомъ.

Въ отношеніи же преобразованія совѣщательныхъ и другихъ не спеціально-техническихъ учрежденій Министерства, Свиты Его Величества генералъ-маіоромъ графомъ Бобринскимъ были приняты слѣдующія соображенія.

I. Совѣтъ Министерства образуется, подъ предсѣдательствомъ Министра, изъ начальниковъ управленій: шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и желѣзныхъ дорогъ и изъ 5 членовъ. Кромѣ штатныхъ членовъ могутъ быть допускаемы и сверхштатные, но безъ особаго содержанія по сему званію.

II. Ученый комитетъ Въ виду сравнительно узкаго круга дѣятельности исключительно по ученой части и необходимости имѣть въ составѣ Министерства такое учрежденіе, въ коемъ могли бы разсматриваться дѣла какъ чисто техническія и специальныя, такъ и административно-законодательныя, но соединенныя болѣе или менѣе съ технической частью, ученый комитетъ предполагалось упразднить, а вмѣсто него образовать совѣщательный комитетъ, изъ предсѣдателя, назначаемаго Высочайшею властью, начальниковъ управленій, директоровъ департаментовъ, завѣдывающихъ технико-инспекторскими комитетами и 4-хъ постоянныхъ членовъ.

III. Канцелярія Министра и штабъ корпуса путей сообщенія. Канцелярія Министра, сосредоточивая въ себѣ производство дѣлъ совѣта, составленіе финансовыхъ смѣтъ и общія распоряженія по ихъ исполненію, представляетъ уже не канцелярію Министра собственно, а учрежденіе общее всему Министерству. Кромѣ того, составъ канцеляріи долженъ быть увеличенъ, такъ какъ при обширномъ кругѣ вѣдомства къ занятіямъ ея были привлекаемы даже чиновники особыхъ порученій при Министрѣ, отчего происходили постоянныя затрудненія въ командировкахъ сихъ лицъ по открывающейся надобности; въ особой же чертежной, находящейся въ Канцеляріи, никакой надобности не встрѣчается.

Что касается штаба корпуса путей сообщенія, то дальнѣйшее существованіе его, какъ учрежденія, вызваннаго исключительно военнымъ устройствомъ корпуса инженеровъ, представлялось уже несовмѣстнымъ съ послѣдовавшей затѣмъ гражданской организаціей вѣдомства путей сообщенія. Равнымъ образомъ представлялось, въ силу тѣхъ же соображеній, несоотвѣтственнымъ и дальнѣйшее существованіе образованнаго при штабѣ управленія главнаго медика.

На основаніи приведенныхъ соображеній штабъ корпуса путей сообщенія и канцелярія Министра соединялись въ департаментъ общихъ дѣлъ Министерства Путей Сообщенія, на который были возложены тѣ же обязанности, какія прежде лежали на упомянутыхъ учрежденіяхъ. Засимъ управленіе главнаго медика рѣшено было упразднить, а общій архивъ Мини-

стерства, для котораго положены отдѣльные штаты, и художественныя заведенія, изъ коихъ оставлены только типографія и переплетная, передать въ завѣдываніе департамента общихъ дѣлъ.

IV. Чиновники особыхъ порученій при Министрѣ выдѣлялись изъ штата вновь образованнаго департамента. Число ихъ было увеличено и классы должностей повышены. Сверхъ того учреждена должность секретаря при Министрѣ.

V. Образованная въ Министерствѣ, согласно Высочайше утвержденному 2 января 1868 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, юрисконсультская часть, въ составѣ юрисконсульта и его помощника, оставлена какъ отдѣльное учрежденіе при департаментѣ общихъ дѣлъ.

Независимо отъ сего было обращено также вниманіе на инженеровъ, состоящихъ по Министерству и уволенныхъ въ частныя предпріятія.

Съ учрежденіемъ въ 1809 г. корпуса инженеровъ путей сообщенія установленъ былъ резервъ, въ который обращались инженеры, не получившіе штатнаго назначенія, и изъ котораго замѣщались открывающіяся вакансіи на техническія должности. Впослѣдствіи такіе инженеры, вмѣсто назначенія въ резервъ, зачислялись по Главному Управленію Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, а затѣмъ по Министерству Путей Сообщенія.

Во избѣжаніе излишняго накопленія причисленныхъ инженеровъ, въ 1861 г. Высочайше было разрѣшено (18 марта) инженеровъ, не занимающихъ штатныхъ должностей или не исполняющихъ другихъ служебныхъ обязанностей, отчислять по Министерству, съ производствомъ имъ въ теченіе года одного жалованья, съ тѣмъ, что ежели въ продолженіе этого времени означенные инженеры не поступятъ на штатныя должности, то увольняются отъ службы по положенію.

Что касается состоящихъ по Министерству инженеровъ, отчисленныхъ къ занятіямъ въ частныя предпріятія, то увольненіе ихъ установлено Высочайшимъ повелѣніемъ 19 декабря 1856 г., по силѣ коего инженерамъ путей сообщенія предоставляется поступать на службу на частныя желѣзныя дороги и по другимъ важнымъ государственнымъ сооруженіямъ, на срокъ до трехъ лѣтъ, съ сохраненіемъ половиннаго по чину жалованья и положенныхъ деньщичьихъ денегъ; въ 1868 г. состоялось, однако, Высочайшее повелѣніе объ обращеніи причитающагося такимъ инженерамъ половиннаго содержанія въ эмеритальную кассу инженеровъ путей сообщенія.

Проектированными вновь учрежденіемъ и штатами всѣ состоящіе по Министерству инженеры раздѣлены на штатныхъ и сверхштатныхъ. Штатныхъ инженеровъ, отъ IV до X класса включительно, положено имѣть не болѣе 20 человѣкъ, съ производствомъ имъ содержанія изъ особо ассигнуемой для сего суммы. Относительно же сверхштатныхъ инженеровъ, число коихъ не было опредѣлено, постановлено: предоставить имъ права государственной службы, но безъ назначенія какого-либо содержанія по сему званію и, въ случаѣ неполученія ими въ теченіе двухъ лѣтъ штатныхъ мѣстъ, увольнять отъ службы.

Увольненіе инженеровъ въ частныя предпріятія допускалось на прежнихъ основаніяхъ, но производство положенныхъ имъ деньщичьихъ денегъ и половиннаго жалованья прекращено и на будущее время постановлено взимать съ такихъ инженеровъ въ пользу эмеритальной кассы ежегодно по 12% съ окладовъ жалованья и столовыхъ, назначенныхъ штатнымъ инженерамъ, состоящимъ въ соотвѣтствующихъ съ увольняемыми классахъ. На томъ же основаніи производилось увольненіе инженеровъ путей сообщенія и въ постороннія вѣдомства.

Озабочиваясь необходимостью скорѣйшаго преобразованія центральнаго управленія Министерства, Свиты Его Величества генералъ-маіоръ графъ Бобринскій представилъ на Всемилостивѣйшее воззрѣніе въ Бозѣ почивающаго Государя Императора Александра II, составленные имъ въ указанномъ направленіи и примѣнительно къ общей организаціи Министерствъ, штаты и учрежденіе центральныхъ частей Министерства Путей Сообщенія, а также и правила о состоящихъ по Министерству инженерахъ, для временнаго, хотя-бы, урегулированія дѣятельности Министерства. Государь Императоръ, въ 31-й день декабря 1870 года, одобривъ предположенія графа Бобринскаго, Высочайше повелѣть соизволилъ привести означенные штаты, учрежденіе и правила въ исполненіе, въ видѣ опыта, на три года, а по истеченіи сего срока объ окончательномъ утвержденіи оныхъ представить установленнымъ порядкомъ. Статьею второю означеннаго Высочайшаго повелѣнія *Министру Путей Сообщенія*, вмѣстѣ съ тѣмъ, *было предоставлено право дѣлать въ штатѣ центральнаго управленія измѣненія*, какія окажутся необходимыми по требованію обстоятельствъ и перемѣны въ кругѣ обязанностей управленій, *не выходя лишь изъ предѣловъ ассигнованной по штатамъ суммы*.

Такимъ образомъ, по временному положенію 1870 г. управленіе шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній было соединено въ одно цѣлое подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ начальника управленія шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, являвшагося ближайшимъ сотрудникомъ Министра по ввѣренной ему части. Органы, чрезъ посредство которыхъ дѣйствовалъ начальникъ управленія, были департаментъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и техническо-инспекторскій комитетъ, находившіеся подъ ближайшимъ его надзоромъ и вѣдѣніемъ, равно какъ и мѣстныя управленія и лица, завѣдывавшія шоссейными и водяными сообщеніями.

На обязанности начальника управленія лежало: направленіе дѣйствій ввѣренныхъ ему частей и подвѣдомственныхъ мѣстъ и лицъ къ точному исполненію обязанностей, на нихъ возложенныхъ; надзоръ за дѣйствіями подчиненныхъ мѣстъ и лицъ и за правильнымъ дѣлопроизводствомъ во ввѣренныхъ ему частяхъ; наблюденіе за правильнымъ и своевременнымъ составленіемъ финансовыхъ смѣтъ по подлежащимъ частямъ и за исполненіемъ сихъ смѣтъ, на основаніи установленныхъ для сего правилъ; наблюденіе за точнымъ исполненіемъ законовъ, уставовъ, Высочайшихъ повелѣній и распоряженій высшаго начальства; надзоръ за правильнымъ устройствомъ

и содержаніемъ путей сообщенія, и представленіе Министру годового отчета о дѣйствіяхъ ввѣренныхъ ему частей.

Начальнику управленія, въ предѣлахъ ввѣренной ему власти, предоставлено назначать по подвѣдомственному управленію ревизіи, слѣдствія и дознанія. По личному составу управленія шоссейными и водяными сообщеніями начальникъ имѣлъ право избирать лицъ на техническія должности вообще и на гражданскія должности IV и V классовъ и дѣлать Министру представленія о сихъ лицахъ.

Кромѣ изложенныхъ обязанностей, начальнику управленія шоссейными и водяными сообщеніями предоставлены были нѣкоторыя права:

во-первыхъ—по производству работъ и вообще по технической части: утверждать проекты, смѣты и кондиціи изъ открытыхъ уже по финансовымъ смѣтамъ кредитовъ: по содержанію и ремонту путей сообщенія и сооруженій на всякую сумму, а по работамъ новымъ, когда исчисленная по технической смѣтѣ сумма не превосходитъ 25.000 рублей, а самая работа уже разрѣшена къ производству; разрѣшать признанныя нужными отступленія отъ утвержденныхъ проектовъ и смѣтъ, если таковыя не потребуютъ увеличенія общей смѣтной или подрядной суммы; утверждать производство экстренныхъ работъ, не превышающихъ 5.000 руб., и разрѣшать вопросы, возникающіе по ревизіи технической отчетности;

во-вторыхъ—по производству торговъ и исполненію подрядовъ: разрѣшать производство новыхъ торговъ на всякую сумму въ случаѣ неуспѣха первыхъ и когда отъ повторенія торговъ можно предвидѣть большую пользу; утверждать окончательно всякіе подряды и поставки на сумму до 25.000 р., когда сумма на нихъ назначена смѣтою или сверхсмѣтнымъ кредитомъ, когда торги произведены правильно, а состоявшіяся на торгахъ цѣны признаются выгодными; разрѣшать предоставленіе подряда одному лицу, въ случаѣ неявки бо́льшаго числа лицъ, если отъ новыхъ торговъ нельзя ждать успѣха или работа не терпитъ отлагательства; разрѣшать, въ случаѣ неуспѣшности торговъ, производство операціи хозяйственнымъ образомъ, когда смѣтная стоимость таковой не превышаетъ 25.000 руб. и когда самая операція разрѣшена и сумма на оную уже ассигнована; разрѣшать, съ соблюденіемъ установленныхъ правилъ, передачу подряда отъ одного лица другому; разрѣшать отсрочки по исполненію обязательствъ не болѣе, какъ на два мѣсяца, съ тѣмъ, однако, чтобы отъ сего не произошло никакого ущерба для казны; опредѣлять денежныя взысканія съ неисправныхъ подрядчиковъ и поставщиковъ на основаніи контрактовъ и существующихъ постановленій, и разрѣшать, на основаніи существующихъ узаконеній, жалобы подрядчиковъ на завѣдывающихъ работами лицъ и управленія;

въ-третьихъ—по продажѣ казеннаго ненужнаго и негоднаго имущества: разрѣшать продажу движимаго имущества по первоначальной его стоимости до 5.000 руб., а недвижимаго до 2.000 руб. и утверждать торги на продажу означеннаго движимаго и недвижимаго имущества;

въ-четвертыхъ—по денежнымъ взысканіямъ съ служащихъ и частныхъ

лицъ начальнику управленія предоставлено право слагать взысканія по Высочайшимъ Манифестамъ, по безнадежности, на сумму до 1 000 руб. и съ подрядчиковъ неустойки и штрафы за просрочки до 300 руб., если ихъ неисправностью ни казнѣ, ни частнымъ людямъ не причинено убытка.

Кромѣ всѣхъ перечисленныхъ правъ, начальнику управленія шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній положеніемъ 1870 г. предоставлено еще подписывать за Министра рапорты въ Правительствующій Сенатъ и вести переписку съ Министрами и равными имъ лицами по собранію разныхъ свѣдѣній и доставленію таковыхъ отъ Министерства Путей Сообщенія въ другія Министерства.

При начальникѣ управленія шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній состояли два чиновника особыхъ порученій и секретарь.

Въ департаментѣ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній—органѣ, чрезъ который дѣйствовалъ начальникъ управленія по ввѣренной ему части, сосредоточивалась вся административно-хозяйственная часть по шоссейному и водяному сообщенію; всѣ вообще распоряженія и дѣла по означенной части составляли предметъ его занятій.

Сверхъ сего, особыми постановленіями, къ вѣдѣнію департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній были отнесены работы по торговымъ портамъ, зданія Министерства и другія сооруженія и разсмотрѣніе проектовъ и смѣтъ или другихъ техническихъ данныхъ по гражданскимъ сооруженіямъ постороннихъ вѣдомствъ, согласно существующимъ на сей предметъ правиламъ.

Департаментъ поставленъ подъ непосредственное руководство директора, которому предоставлено было утверждать хозяйственные кондиціи и торги, когда исчисленная по смѣтамъ сумма или цѣна, состоявшаяся на торгахъ, не превосходя ассигнованной именно на эти расходы, не превышаетъ 15.000 руб. Право утверждать означенные кондиціи и торги предоставлено директору въ томъ лишь, однако, случаѣ, если по работамъ не будутъ требоваться измѣненія въ утвержденныхъ уже проектахъ. Засимъ, директоръ имѣетъ право разрѣшать продажу ненужнаго и негоднаго движимаго имущества цѣнностью, по первоначальной стоимости, имущества до 2.000 р. включительно и утверждать торги по продажѣ сихъ имуществъ, если торговая цѣна выгодна и торги произведены законно; публичные же торги на продажу недвижимаго имущества директору предоставлено утверждать, если продаваемое имущество стоило казнѣ не свыше 500 руб., какая бы цѣна ни состоялась на торгахъ.

Что касается дѣлъ, выходящихъ изъ предѣловъ ввѣренной директору власти, то таковыя докладывались имъ начальнику управленія.

Другой органъ, чрезъ посредство котораго дѣйствовалъ главный начальникъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, былъ техническо-инспекторскій комитетъ, во главѣ котораго находился завѣдывающій техническою и инспекторскою частями по шоссейнымъ и водянымъ сообщеніямъ. Задачи,

возложенныя по положенію 1870 г. на техническо-инспекторскій комитетъ, состояли въ разсмотрѣніи проектовъ, смѣтъ и кондицій въ искусственномъ отношеніи, техническихъ предположеній и вопросовъ, а также въ ревизіи технической отчетности и надзорѣ за надлежащимъ устройствомъ и дѣйствіемъ мѣстныхъ органовъ управленія путей сообщенія въ техническомъ и инспекторскомъ отношеніи.

Завѣдывающему техническо-инспекторскимъ комитетомъ предоставлялось право утверждать проекты, смѣты и кондиціи на правительственныя работы, подлежащія производству изъ открытыхъ уже по финансовымъ смѣтамъ кредитовъ—по содержанію и ремонту путей сообщенія и сооруженій до 15.000 руб., и когда при томъ самая работа уже разрѣшена къ производству, кромѣ сего, завѣдывающій утверждалъ ревизію технической отчетности на всякую сумму, если по ревизіи не окажется никакихъ обстоятельствъ, возбуждающихъ сомнѣніе въ правильности, и производилъ осмотры работъ и сооруженій

О всѣхъ дѣлахъ, превышающихъ его власть, завѣдывающій, подобно директору департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, представлялъ начальнику управленія, по принадлежности.

Подобнымъ же образомъ было организовано по штатамъ 1870 г. и управленіе подвѣдомственными Министерству Путей Сообщенія желѣзными дорогами, завѣдываніе коими возлагалось на начальника управленія желѣзныхъ дорогъ, техническо-инспекторскій комитетъ желѣзныхъ дорогъ и департаментъ желѣзныхъ дорогъ.

По разнымъ причинамъ предуказанное въ Высочайшемъ повелѣніи 31 декабря 1870 г. внесеніе Министерствомъ Путей Сообщенія на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта окончательныхъ учрежденія и штатовъ всѣхъ частей центральнаго управленія Министерства не было осуществлено до 1899 года.

Въ 1873 г. дѣйствіе положенія 1870 г. по Высочайшему повелѣнію было продолжено на одинъ годъ, а въ 1874 и 1875 гг., по особому каждый разъ Высочайшему соизволенію, срокъ его дѣйствія былъ продолжаемъ на такой же періодъ времени. Съ тѣхъ поръ по 1889 годъ особаго Высочайшаго соизволенія на дальнѣйшее продолженіе дѣйствія означеннаго положенія не испрашивалось. 13-го же ноября 1889 г., по всеподданѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, срокъ дѣйствія временного положенія 1870 г. продленъ по 1-е января 1892 г.; наконецъ, 24 ноября 1891 г. Государь Императоръ соизволилъ на продленіе вышеупомянутаго положенія 1870 г. впредь до утвержденія въ законодательномъ порядкѣ учрежденій Министерства Путей Сообщенія и штатовъ сего вѣдомства.

Въ 1875 г. былъ упраздненъ совѣщательный комитетъ, по отсутствію въ ономъ дѣйствительной надобности, а ассигнованныя по штату на его содержаніе суммы перечислены на усиленіе средствъ центральнаго управленія Министерства. Затѣмъ, 6 іюля 1884 г., послѣдовало Высочайшее повелѣніе

о преобразованіи совѣта Министерства. Соотвѣтственно двумъ главнымъ родамъ дѣятельности Министерства, административной и строительно-эксплоатаціонной, совѣтъ Министерства при этомъ преобразованіи былъ раздѣленъ на два отдѣла административный и техническій. Предсѣдателемъ совѣта являлся Министръ, а членами: товарищъ Министра, штатные члены и члены отъ другихъ вѣдомствъ, по соглашенію съ подлежащими Министерствами, утверждаемому Высочайшей властью, директоры департаментовъ и канцеляріи Министра и предсѣдатель временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Совѣтъ могъ собираться или въ полномъ составѣ членовъ, образуя общее собраніе, или въ ограниченномъ—по отдѣламъ, при чемъ въ послѣднихъ предсѣдательствовали лица, назначаемыя для сего, по представленію Министра, именными Высочайшими приказами. Число штатныхъ членовъ совѣта, включая и предсѣдателей отдѣловъ, было положено 10.

Въ 1892 г. технический отдѣлъ совѣта по Высочайшему повелѣнію былъ упраздненъ, а административный переименованъ въ совѣтъ Министерства, съ примѣненіемъ къ нему общихъ узаконеній о совѣтахъ другихъ Министерствъ.

Для разработки же и обсужденія техническихъ вопросовъ общаго значенія и проектовъ смѣтъ и техническихъ условій наиболѣе важныхъ сооруженій былъ учрежденъ инженерный совѣтъ въ составѣ: предсѣдателя, директоровъ департаментовъ: желѣзныхъ дорогъ и шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, предсѣдателя управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и 8 членовъ. По Высочайшему повелѣнію 5 марта 1893 года, число членовъ увеличено еще одною должностью сверхштатнаго члена. Сверхъ означенныхъ лицъ предоставлено также Министру Финансовъ и Государственному Контролеру назначать въ инженерный совѣтъ по одному представителю отъ ввѣренныхъ имъ вѣдомствъ для участія въ обсужденіи разсматриваемыхъ въ совѣтѣ смѣтъ и техническихъ условій, требующихъ для своего осуществленія значительныхъ финансовыхъ средствъ, а равно вопросовъ, имѣющихъ особое финансовое значеніе.

Независимо отъ сего, на основаніи Высочайше утвержденнаго 12 іюня 1885 года, мнѣнія Государственнаго Совѣта, въ составѣ Министерства Путей Сообщенія для обсужденія и, въ извѣстныхъ случаяхъ, установленія мѣръ, относящихся до сооруженія, эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ, учрежденъ совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, подъ предсѣдательствомъ Министра, изъ его товарища, директора департамента желѣзныхъ дорогъ, предсѣдателя временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, двухъ членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія, членовъ отъ Министерствъ: Финансовъ, Юстиціи, Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ, Военнаго и Государственнаго Контроля, по одному отъ каждаго изъ названныхъ вѣдомствъ, двухъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ, двухъ представителей торговли и мануфактуръ и двухъ представителей земледѣльческой и горнозаводской промышленностей.

Первоначально разсмотрѣнію совѣта подлежали:

1) проекты новыхъ законовъ, относящихся до устройства, эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ, предварительно внесенія сихъ проектовъ въ Государственный Совѣтъ;

2) предположенія о дополненіи, измѣненіи и отмѣнѣ дѣйствующихъ по означеннымъ въ 1-мъ пунктѣ предметамъ законовъ, также предварительно внесенія сихъ предположеній на утвержденіе въ законодательномъ порядкѣ;

3) правила и инструкціи, издаваемыя административнымъ порядкомъ въ развитіе дѣйствующихъ относительно желѣзныхъ дорогъ узаконеній, — въ тѣхъ случаяхъ, когда разсмотрѣніе сихъ правилъ и инструкцій предоставлено совѣту Общимъ Уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ;

4) подлежащіе утвержденію Правительства желѣзнодорожные тарифы и таксы разрѣшенныхъ ко взиманію дополнительныхъ сборовъ на желѣзныхъ дорогахъ;

5) предметы и дѣла, отнесенныя къ вѣдѣнію совѣта Общимъ Уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ;

6) всѣ вообще вопросы, относящіеся до устройства, эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ, обсужденіе которыхъ въ совѣтѣ признано будетъ полезнымъ Министромъ Путей Сообщенія или другими главными начальниками отдѣльныхъ частей управленія, предметовъ вѣдомства коихъ касаются сіи вопросы.

Съ передачей въ 1889 году тарифнаго дѣла въ вѣдѣніе Министерства Финансовъ тарифные вопросы, по Высочайше утвержденному 8 марта 1889 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, были изъяты изъ вѣдомства Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и вносимыя на его обсужденіе дѣла распались на слѣдующія четыре категоріи: 1) вопросы законодательные, 2) правила и инструкціи, издаваемыя въ развитіе дѣйствующихъ узаконеній; 3) дѣла, требующія разрѣшенія совѣта, на основаніи Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, и 4) вопросы, по которымъ прежде разрѣшенія ихъ подлежащіе Министры признаютъ полезнымъ выслушать заключеніе совѣта.

Самыя дѣла въ совѣтѣ рѣшались простымъ большинствомъ голосовъ, а при равенствѣ послѣднихъ мнѣніе предсѣдателя рѣшало дѣло. Но если съ состоявшимся заключеніемъ совѣта не соглашался кто либо изъ членовъ отъ Министерствъ: Финансовъ, Юстиціи, Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ и Военнаго или отъ Государственнаго Контроля, то журналъ по такому дѣлу препровождался, въ спискахъ, въ теченіе двухъ недѣль со дня выслушанія дѣла, ко всѣмъ главнымъ начальникамъ отдѣльныхъ частей, члены отъ которыхъ засѣдаютъ въ совѣтѣ.

Рѣшеніе совѣта по дѣламъ, не подлежащимъ внесенію въ высшія государственныя установленія, признавалось окончательнымъ и обращалось къ исполненію, если заключеніе совѣта принято было единогласно всѣми присутствовавшими въ засѣданіи членами отъ вышеуказанныхъ вѣдомствъ и съ заключеніемъ этимъ соглашался Министръ Путей Сообщенія, а при постановленіи

опредѣленія лишь по большинству голосовъ,—если отъ главныхъ начальниковъ означенныхъ вѣдомствъ не послѣдовало возраженій въ теченіе одного мѣсяца со дня сообщенія имъ списковъ журнала. При несогласіи же съ состоявшимся рѣшеніемъ совѣта Министра Путей Сообщенія или кого либо изъ главныхъ начальниковъ означенныхъ вѣдомствъ возбудившій разномыслие вопросъ, если онъ, по существу своему, не подлежалъ разсмотрѣнію въ законодательномъ порядкѣ, вносился Министромъ Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ, а по предметамъ, требующимъ законодательнаго утвержденія, происшедшія разномыслія подробно излагались въ представленіяхъ, вносимыхъ Министромъ въ Государственный Совѣтъ.

Независимо отъ сего были произведены также различныя измѣненія въ штатахъ и кругѣ вѣдомства прочихъ центральныхъ установленій Министерства, а равно образованы новыя учрежденія въ составѣ онаго, для успѣшнаго выполненія всѣхъ задачъ, предъявляемыхъ къ вѣдомству путей сообщенія.

Сообразно роду дѣятельности Министерства Путей Сообщенія, положенныя въ немъ центральныя распорядительныя учрежденія могутъ быть раздѣлены на три группы, а именно: а) учрежденія общаго характера, въ коихъ сосредоточиваются дѣла, не касающіяся собственно технической части путей сообщенія; б) учрежденія, завѣдывающія шоссейными и водяными путями и портовыми сооруженіями и в) учрежденія для завѣдыванія желѣзными дорогами.

Измѣненія, произведенныя въ учрежденіяхъ общаго характера со времени введенія положенія и штатовъ 1870 г, заключаются въ слѣдующемъ:

Согласно приведенному учрежденію 1870 года, департаментъ общихъ дѣлъ, преобразованный изъ канцеляріи Министра и штаба корпуса путей сообщенія, предназначенъ былъ вѣдать:

а) всѣ поступающія на имя Министра бумаги и распредѣленіе ихъ по учрежденіямъ Министерства; б) дѣла секретныя; в) дѣла по личному составу: инженеровъ путей сообщенія и командъ нижнихъ чиновъ, состоявшихъ еще въ учрежденіяхъ Министерства и подвѣдомственныхъ мѣстъ; г) дѣла объ опредѣленіи и увольненіи должностныхъ лицъ, назначаемыхъ съ Высочайшаго разрѣшенія; д) дѣла о наградахъ, пенсіяхъ и единовременныхъ пособіяхъ по всему вѣдомству; е) общія свѣдѣнія о всѣхъ чинахъ Министерства; ж) составленіе общихъ финансовыхъ смѣтъ по Министерству, на основаніи частныхъ смѣтъ центральныхъ учрежденій Министерства и другихъ отдѣльныхъ частей онаго и всю переписку о разсмотрѣніи и утвержденіи сихъ смѣтъ, а равно общія распоряженія къ исполненію утвержденныхъ смѣтъ центральными управленіями; з) счетоводство по смѣтнымъ кредитамъ,

въ распоряженіе департамента общихъ дѣлъ назначаемымъ, и веденіе общаго счета о смѣтныхъ кредитахъ всего Министерства по доставляемымъ отдѣльными управленіями свѣдѣніямъ и представленіе сихъ счетовъ Министру въ установленные сроки; і) дѣла по учебнымъ заведеніямъ; к) дѣла по эмеритальной кассѣ инженеровъ путей сообщенія; л) дѣла слѣдственныя по предметамъ, не входящимъ въ кругъ обязанностей другихъ частей Министерства; м) составленіе годового отчета о дѣйствіяхъ Министерства и н) производство дѣлъ по особому усмотрѣнію Министра.

Въ департаментѣ общихъ дѣлъ состояли: директоръ, вице-директоръ 5 дѣлопроизводителей, 10 старшихъ и 10 младшихъ помощниковъ дѣлопроизводителя и врачъ.

По всеподданнѣйшему докладу бывшаго Министра Путей Сообщенія, генералъ-адъютанта Посьета, 28 февраля 1880 г., послѣдовало Высочайшее соизволеніе на переименованіе департамента общихъ дѣлъ въ канцелярію Министра Путей Сообщенія, безъ дополнительныхъ къ штатамъ департамента ассигнованій и съ оставленіемъ за сею канцеляріею обязанностей и правъ, бывшихъ до 1871 года канцеляріи Министра и штаба корпуса путей сообщенія.

Засимъ въ штатѣ Канцеляріи Министра были произведены слѣдующія измѣненія:

1) На основаніи Высочайше утвержденнаго 2 января 1882 года журнала департамента государственной экономіи Государственнаго Совѣта, дѣла канцеляріи совѣта Министерства переданы въ канцелярію Министра Путей Сообщенія. Согласно сему штатъ канцеляріи Министра увеличился двумя должностями дѣлопроизводителей (V класса) и двухъ старшихъ помощниковъ дѣлопроизводителя. Циркуляромъ Министра отъ 15/22 апрѣля 1882 года, на вновь образованный совѣтскій отдѣлъ канцеляріи Министра возложено было производство дѣлъ по вознагражденію за имущества, отчуждаемыя для государственной или общественной надобности, вѣдавшихся до того времени, по принадлежности, департаментами желѣзныхъ дорогъ и шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній.

2) Въ томъ же 1882 году, на основаніи предоставленнаго Министру Путей Сообщенія Высочайшимъ повелѣніемъ 31 декабря 1870 года права дѣлать въ штатѣ центральнаго управленія измѣненія, какія окажутся необходимыми по требованіямъ обстоятельствъ и перемѣнамъ въ кругѣ обязанностей управленій, „но не выходя изъ общей суммы, по штату назначенной“,—для завѣдыванія учебными заведеніями вѣдомства путей сообщенія, сосредоточивавшагося въ канцеляріи Министра, учрежденъ былъ временный учебный отдѣлъ Министерства Путей Сообщенія, необходимый на содержаніе коего кредитъ былъ перечисленъ изъ суммъ канцеляріи. Соотвѣтственно сему изъ штата канцеляріи исключены должности одного дѣлопроизводителя и одного старшаго помощника дѣлопроизводителя.

3) Съ образованіемъ по Высочайше утвержденному 12 іюня 1885 года

мнѣнію Государственнаго Совѣта въ составѣ учрежденій Министерства Путей Сообщенія совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, докладъ всѣхъ дѣлъ совѣту былъ возложенъ на канцелярію Министра, гдѣ сосредоточено также и все дѣлопроизводство совѣта. Въ виду сего, согласно Высочайше утвержденному 3 декабря 1885 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, канцелярія Министра усилена должностями: одного вице-директора, двухъ дѣлопроизводителей (редакторовъ), двухъ старшихъ и двухъ младшихъ помощниковъ дѣлопроизводителя.

4) Высочайше утвержденнымъ 8 марта 1889 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, тарифныя дѣла изъяты изъ вѣдѣнія совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и переданы во вновь образованный при Министерствѣ Финансовъ департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, соотвѣтственно чему изъ штатовъ канцеляріи исключены по одной должности дѣлопроизводителя и старшаго и младшаго помощника дѣлопроизводителя.

Съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ и постепеннымъ увеличеніемъ движенія по всѣмъ вообще путямъ сообщенія, для болѣе правильнаго завѣдыванія дорожнымъ дѣломъ явилась надобность имѣть въ составѣ Министерства особое учрежденіе, на обязанности котораго лежала бы регистрація какъ самаго движенія и происходящихъ при семъ разныхъ случайныхъ обстоятельствъ, съ распредѣленіемъ ихъ по извѣстнымъ категоріямъ, такъ и классификація провозимыхъ товаровъ. Съ этою цѣлью, по всеподданнѣйшему докладу генералъ-адъютанта Посьета, Высочайше разрѣшено было 2 августа 1873 г., образовать при Министерствѣ Путей Сообщенія временный статистическій отдѣлъ — „для собиранія, провѣрки и раціональной обработки статистическихъ матеріаловъ по всѣмъ вопросамъ, касающимся до устройства, улучшенія и эксплоатаціи путей сообщенія какъ рельсовыхъ такъ водяныхъ и шоссейныхъ“, при чемъ къ образованію отдѣла было повелѣно приступить безотлагательно, не откладывая до утвержденія новыхъ штатовъ Министерства законодательнымъ порядкомъ.

Учрежденный такимъ образомъ временный статистическій отдѣлъ до 1876 года занимался разработкою статистическихъ свѣдѣній, входившихъ въ кругъ дѣятельности департаментовъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и желѣзныхъ дорогъ, и изданіемъ журнала Министерства, въ коемъ помѣщались, между прочимъ, статистическія данныя о желѣзнодорожныхъ, водяныхъ и шоссейнымъ путяхъ сообщенія.

Въ 1876 году, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, состоялось Высочайшее повелѣніе объ изданіи „Статистическаго Сборника Министерства“, въ коемъ должны помѣщаться статистическія свѣдѣнія по всѣмъ тремъ родамъ путей сообщенія, по обязательной для отдѣла программѣ. При этомъ съ него были сняты обязанности по изданію журнала Министерства.

Затѣмъ, 1 іюля 1881 г., Министромъ Путей Сообщенія была утвер-

ждена временная инструкція отдѣлу, вмѣстѣ съ временнымъ расписаніемъ должностей онаго и расходовъ по его содержанію.

На основаніи этой инструкціи отдѣломъ производились во 1-хъ—статистическія работы: въ отношеніи общихъ свѣдѣній о состояніи и дѣятельности желѣзнодорожныхъ, внутреннихъ водныхъ и шоссейныхъ сообщеній и въ отношеніи частныхъ свѣдѣній, касающихся движенія, за извѣстные періоды времени, товаровъ по станціямъ желѣзныхъ дорогъ и по пристанямъ внутреннихъ водныхъ путей, а также вывоза и ввоза хлѣба чрезъ станціи, пристани и таможни по губерніямъ, и во 2-хъ—работы картографическія.

Что касается личнаго состава временнаго статистическаго отдѣла, то по упомянутой инструкціи онъ былъ опредѣленъ: изъ начальника отдѣла, 4-хъ дѣлопроизводителей (старшіе редакторы), 3-хъ старшихъ помощниковъ дѣлопроизводителя (младшіе редакторы) и 3-хъ младшихъ помощниковъ дѣлопроизводителя (помощники редакторовъ). Позднѣе, согласно указаніямъ опыта, означенное расписаніе должностей было измѣнено и статистическій отдѣлъ состоялъ изъ начальника, 2-хъ дѣлопроизводителей, 5-ти старшихъ и 7-ми младшихъ помощниковъ дѣлопроизводителя Согласно инструкціи при отдѣлѣ была учреждена статистическая библіотека.

По Высочайше одобренному 31 декабря 1870 г. учрежденію Министерства Путей Сообщенія завѣдываніе дѣлами по учебнымъ заведеніямъ сего Министерства было отнесено къ обязанности департамента общихъ дѣлъ, впослѣдствіи канцеляріи Министра.

При этомъ имѣлись въ виду собственно: институтъ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I, имѣвшій свой учебный комитетъ, и пять писарскихъ школъ, подъ названіемъ кондукторскихъ, находившихся въ завѣдываніи окружного начальства путей сообщенія. Но съ того времени стали открываться техническія желѣзнодорожныя училища, между тѣмъ въ департаментѣ общихъ дѣлъ имѣлись о нихъ лишь далеко неполныя статистическія свѣдѣнія. При такомъ положеніи дѣла Министерство Путей Сообщенія не только не могло руководить, какъ слѣдуетъ, учебною частью, но, по отсутствію спеціальнаго органа по завѣдыванію училищами, было лишено возможности, хотя бы даже чисто внѣшнимъ образомъ, контролировать подвѣдомственныя ему среднія и низшія учебныя заведенія. Самыя училища при этомъ не имѣли ни однообразнаго учебнаго плана, ни такого же внутренняго устройства и большинство ихъ было совсѣмъ лишено техническаго характера; вмѣстѣ съ тѣмъ и финансовая и хозяйственная части ихъ являлись также вполнѣ неустроенными. Въ устраненіе сихъ обстоятельствъ при Министерствѣ Путей Сообщенія, въ апрѣлѣ 1875 г., была образована „временная учредительная по школамъ вѣдомства путей сообщенія комиссія“, на которую возложено проектированіе общихъ мѣръ къ устройству и управленію состоящими въ вѣдѣніи Министерства техническими желѣзнодорожными и кондукторскими училищами. Въ силу выработанныхъ этою комиссіею положеній и

на основаніи предоставленнаго Министру Путей Сообщенія учрежденіемъ 1870 г. права дѣлать въ штатахъ измѣненія, соотвѣтственно дѣйствительной надобности, не выходя лишь изъ предѣловъ ассигнованныхъ суммъ, при Министерствѣ учрежденъ былъ въ 1882 г. учебный отдѣлъ въ составѣ управляющаго отдѣломъ, ревизующаго низшія учебныя заведенія вѣдомства, старшаго помощника дѣлопроизводителя и регистратора (онъ же хранитель дѣлъ). Затѣмъ, въ 1886 г., Государственный Совѣтъ, въ соединенныхъ департаментахъ государственной экономіи и законовъ и въ общемъ собраніи, разсмотрѣвъ представленіе Министерства Путей Сообщенія о техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ, Высочайше утвержденнымъ 7 апрѣля мнѣніемъ, между прочимъ, положилъ: „Учредить въ составѣ Министерства Путей Сообщенія Учебный Отдѣлъ и Инспекцію для завѣдыванія, по ближайшимъ указаніямъ Министра, состоящими въ вѣдомствѣ названнаго Министерства учебными заведеніями“.

Равнымъ образомъ произведены были измѣненія и въ положеніи о состоящихъ по Министерству штатныхъ инженерахъ.

По учрежденію 1870 г. число такихъ инженеровъ было опредѣлено въ 20 лицъ, отъ IV до X класса включительно, при чемъ на ихъ содержаніе ассигнована особая сумма. Засимъ, всеподданнѣйшими докладами Министра Путей Сообщенія (8 мая 1880 г., 16 сентября 1882 г. и 11 августа 1885 г.) было испрошено разрѣшеніе на назначеніе штатными инженерами по Министерству, безъ производства содержанія по сему званію, такихъ инженеровъ, кои исполняютъ служебныя обязанности по нештатнымъ должностямъ вѣдомства. Что же касается штатныхъ инженеровъ съ содержаніемъ, то, во вниманіе къ тому, что означенные инженеры назначались для исполненія разныхъ служебныхъ порученій и по своимъ обязанностямъ находились вполнѣ въ одинаковыхъ условіяхъ съ чиновниками особыхъ порученій при Министрѣ, которыхъ по штату было положено 7 человѣкъ, признано было болѣе соотвѣтственнымъ имѣть въ Министерствѣ лишь двойное противъ чиновниковъ особыхъ порученій число штатныхъ инженеровъ съ содержаніемъ, въ классахъ отъ IV до VI включительно, при чемъ содержаніе имъ производить изъ особаго кредита въ размѣрахъ, примѣнительно къ окладамъ служащихъ тѣхъ же классовъ въ центральныхъ учрежденіяхъ Министерства (Высочайше одобренный всеподданнѣйшій докладъ Министра Путей Сообщенія 8 мая 1880 г.).

Въ учрежденіяхъ, завѣдывающихъ шоссейными и водяными путями, первыя измѣненія во временныхъ штатахъ 1870 г. были вызваны образованіемъ статистическаго отдѣла. Къ вновь открытому учрежденію перешли нѣкоторыя функціи департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній,

какъ то: собираніе статистическихъ свѣдѣній, относящихся до путей сообщенія и портовъ и вслѣдствіе сего составъ департамента былъ сокращенъ.

Въ 1872 г. Государю Императору благоугодно было разрѣшить Министру Путей Сообщенія оставить незамѣщенною должность начальника Управленія шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній съ возложеніемъ присвоенныхъ этой должности обязанностей на директора департамента, а засимъ, согласно Высочайше утвержденному 30 декабря 1876 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, положенная для упомянутой должности по штату сумма была отнесена на усиленіе средствъ центральнаго Управленія Министерства.

Въ 1874 году состоялось Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ, объявленное Сенату Министромъ Путей Сообщенія 25 іюня того же года, объ образованіи временнаго управленія по устройству С.-Петербургскаго морского канала. По учрежденію означеннаго временнаго управленія оно было организовано для завѣдыванія работами по устройству, согласно Высочайше утвержденному проекту, морского канала между С.-Петербургомъ и Кронштадтомъ и входа изъ онаго въ р. Неву, со всѣми принадлежностями сихъ канала и входа, и состояло въ непосредственномъ вѣдѣніи Министра Путей Сообщенія. По правамъ и обязанностямъ, на управленіе возложеннымъ, равно какъ и по отвѣтственности, оно было приравнено къ департаменту и техническо-инспекторскому комитету шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній. Въ составъ временнаго управленія входили:

комитетъ, состоящій изъ предсѣдателя и членовъ — 4-хъ отъ Министерства Путей Сообщенія и 4-хъ—отъ другихъ вѣдомствъ, а именно: по одному отъ Министерствъ Военнаго, Морского и Финансовъ и С.-Петербургскаго Градоначальства. Кромѣ того, предоставлено было Министру Финансовъ пригласить С.-Петербургское биржевое купечество къ участію въ сказанномъ комитетѣ, назначеніемъ въ него депутата съ правомъ голоса наравнѣ съ прочими членами комитета. При комитетѣ состояла канцелярія и инженеръ-строитель и помощникъ его, съ состоящими при нихъ инженерами—производителями работъ и техниками.

Въ 1881 году, по Высочайше утвержденному положенію Комитета Министровъ, управленіе это было переименовано во временное управленіе по устройству С.-Петербургскаго морского канала и Гутуевскаго коммерческаго порта, съ утвержденіемъ также и новыхъ штатовъ, и существовало въ такомъ видѣ до 1887 года, когда, Высочайше утвержденнымъ 28 апрѣля мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, завѣдываніе дѣлами по С.-Петербургскому морскому каналу и новому порту было возложено на учрежденную въ 1885 году, въ составѣ Министерства Путей Сообщенія, временную комиссію по устройству коммерческихъ портовъ, съ упраздненіемъ временнаго управленія С.-Петербургскаго порта.

Въ теченіе того же 1874 года вниманіе Министерства Путей Сообщенія обратилось на весьма неудовлетворительное состояніе водяныхъ сообще-

ній и на нужды постоянно развивающагося судоходства, требующія значительныхъ и разнообразныхъ работъ по этимъ путямъ. Отсутствіе, между тѣмъ, систематическихъ данныхъ объ отечественныхъ рѣкахъ, озерахъ и каналахъ, изъ которыхъ большинство не были еще изслѣдованы и описаны, лишало Министерство всякой возможности составлять проекты по улучшенію водяныхъ путей и даже обозначать правильно, для предостереженія судовъ, существующія на внутреннихъ водахъ препятствія.

Для устраненія этихъ неудобствъ оказалась настоятельная потребность въ учрежденіи особаго органа, который могъ бы заняться всестороннимъ научнымъ изслѣдованіемъ, нивеллировкою и измѣреніемъ глубины рѣкъ и озеръ и вообще подробнымъ ихъ описаніемъ въ техническомъ и экономическомъ отношеніяхъ.

Вслѣдствіе сего, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, послѣдовавшему 26 декабря 1874 года, въ составѣ Министерства Путей Сообщенія въ началѣ 1875 года учреждена была временная навигаціонно-описная комиссія, подъ предсѣдательствомъ чиновника особыхъ порученій при Министрѣ Путей Сообщенія, дѣйствительнаго статскаго совѣтника инженера Фадѣева.

Къ обязанностямъ комиссіи отнесены были общія распоряженія по описанію и изслѣдованію внутреннихъ водныхъ сообщеній, составленіе инструкціи описнымъ партіямъ и контроль надъ работами описныхъ партій; засимъ, комиссія вѣдала заготовленіемъ паровыхъ судовъ, необходимыхъ какъ для производства описаній рѣкъ, такъ и для надзора за порядкомъ по судоходству и за существующими предостерегательными знаками и опредѣленіемъ способовъ углубленія и расчистки руселъ рѣкъ, а также принятіемъ всѣхъ временныхъ мѣръ, могущихъ служить къ облегченію прохода судовъ до осуществленія окончательныхъ проектовъ по улучшенію рѣкъ, озеръ и каналовъ. Всеподданнѣйшимъ докладомъ Министра Путей Сообщенія отъ 20 января 1877 года было испрошено Высочайшее соизволеніе на назначеніе предсѣдателя навигаціонно-описной комиссіи, дѣйствительнаго статскаго совѣтника инженера Фадѣева, директоромъ департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и завѣдывающимъ одновременно съ симъ техническо-инспекторскимъ комитетомъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, для упрощенія и большей успѣшности дѣлопроизводства оставивъ его и предсѣдателемъ навигаціонно-описной комиссіи, впредь до распредѣленія занятій этой комиссіи между департаментомъ и комитетомъ и упраздненія ея.

Изъ компетенціи навигаціонно-описной комиссіи видно, что предметы занятій этой комиссіи, за исключеніемъ описанія водныхъ путей сообщенія, носили характеръ не временнаго порученія, а постояннаго текущаго дѣла управленія шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній. Тѣмъ не менѣе на содержаніе комиссіи этой, какъ временнаго учрежденія въ составѣ Министерства, опредѣленныхъ средствъ не отпускалось и это обстоятельство неблагопріятно отзывалось на успѣшности ея занятій, такъ какъ личный ея составъ отвлекался лежащими на немъ прямыми служебными обязанностями въ ущербъ дѣлу комиссіи.

Вслѣдствіе сего и въ виду постепеннаго уменьшенія числа описываемыхъ рѣкъ, возникло предположеніе упразднить означенную комиссію и передать производившіяся въ ней дѣла въ техническо-инспекторскій комитетъ и дѣлопроизводства департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній.

Предположенія эти осуществились въ 1884 году, когда, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, отъ 23 марта, Высочайше разрѣшено было передать дѣла навигаціонно-описной комиссіи въ техническо-инспекторскій комитетъ и департаментъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, по принадлежности, усиливъ штатныя суммы комитета и преобразовавъ послѣдній, насколько преобразованіе это не превосходитъ предѣловъ власти, предоставленной Министру Путей Сообщенія положеніемъ 1870 года о преобразованіи вѣдомства путей сообщенія. Расходъ же по разработкѣ данныхъ, получаемыхъ отъ описныхъ партій съ водомѣрныхъ постовъ, и на изданіе плановъ, чертежей, графическихъ изображеній и вѣдомостей разрѣшено было относить на счетъ смѣтныхъ операціонныхъ кредитовъ на указанныя описанія и наблюденія. Затѣмъ, навигаціонно-описная комиссія, по передачѣ дѣлъ въ подлежащія учрежденія, была упразднена.

Что же касается упомянутаго преобразованія техническо-инспекторскаго комитета, то оно было осуществлено слѣдующимъ образомъ:

при бывшемъ составѣ техническо-инспекторскаго комитета и при многосложности письменныхъ занятій, члены комитета не могли отлучаться для инспекціи. Признавая своевременное, по возможности, учащенное обозрѣніе подвѣдомыхъ Министерству учрежденій и сооруженій крайне полезнымъ, генералъ-адъютантъ Посьетъ предполагалъ образовать при комитетѣ инспекторскую часть, которая, представляя въ отношеніи водныхъ и шоссейныхъ путей и портовыхъ сооруженій центральную инспекцію, состояла бы изъ старшихъ и младшихъ инспекторовъ по каждой изъ важнѣйшихъ спеціальностей, какъ то: водяныя сообщенія, судоходство, порты и шоссе. Но такъ какъ приведеніе въ исполненіе этого предположенія могло послѣдовать только въ законодательномъ порядкѣ, то Министромъ Путей Сообщенія, тѣмъ же всеподданнѣйшимъ докладомъ 23 марта 1884 г., было лишь испрошено Высочайшее соизволеніе на назначеніе въ техническомъ комитетѣ четырехъ инженеровъ, состоящихъ по Министерству, и одного флотскаго офицера для исполненія обязанностей инспекторовъ, съ возложеніемъ на нихъ, кромѣ инспектированія, подготовку положеній и инструкцій для предполагаемой центральной инспекціи.

Вслѣдствіе такого устройства техническо-инспекторскому комитету было дано болѣе соотвѣтствующее составу его и преметамъ вѣдѣнія наименованіе техническаго комитета съ инспекторскою при немъ частью. Предоставленное навигаціонно-описной комиссіи право приглашать въ засѣданія посторонних лицъ, мнѣніе коихъ признавалось бы полезнымъ имѣть по разсматриваемому вопросу, было сохранено за комитетомъ.

По утвержденному Министромъ расписанію техническій комитетъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и инспекторская при немъ часть были положены въ составѣ:

техническій комитетъ—завѣдывающаго техническою и инспекторскою частями, директора департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, инженера для техническихъ занятій V класса на правахъ вице-директора, 7 инженеровъ для техническихъ занятій VI класса, въ званіи завѣдывающихъ спеціальными частями по комитету и членовъ совѣщанія техническаго комитета, 5 инженеровъ для техническихъ занятій VII класса и 3—VIII класса, въ званіи помощниковъ, завѣдывающихъ спеціальными частями, архитектора и 2 морскихъ офицеровъ, въ званіи инженеръ-механика и инженеръ-кораблестроителя;

инспекторская часть—2 инженеровъ V класса и одного морского офицера для исполненія обязанностей инспекторовъ.

Завѣдываніе техническою и инспекторскою частями было поручено директору департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, помощникомъ коего по завѣдыванію техническою частью былъ оставленъ, на правахъ вице-директора, состоявшій по штату 1870 г. инженеръ для техническихъ занятій V класса.

Вскорѣ затѣмъ, однако, въ виду Высочайше одобренныхъ 6 іюля 1884 г. измѣненій штата совѣта министерства, послѣдовало переименованіе техническаго комитета шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній въ техническій отдѣлъ департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, при чемъ дѣленіе техническаго отдѣла по спеціальностямъ оставлено прежнее, какъ и въ техническомъ комитетѣ. Въ 1885 году, съ учрежденіемъ въ составѣ Министерства временной комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ, изъ вѣдѣнія техническаго отдѣла были изъяты дѣла, касающіяся портовыхъ сооруженій и маяковъ и переданы въ означенную комиссію.

Неудовлетворительное, въ началѣ 80-хъ годовъ, состояніе большинства отечественныхъ торговыхъ портовъ, обусловленное отчасти отсутствіемъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія общаго плана дѣйствій по упорядоченію этой отрасли управленія — побудили генералъ-адъютанта Посьета представить, 1 іюня 1883 года, Его Императорскому Величеству особую записку съ изложеніемъ положенія портоваго дѣла въ Россіи, въ коей были приведены предположенія о постепенномъ, сообразно съ ихъ экономическимъ значеніемъ, систематическомъ переустройствѣ существующихъ портовъ и созданіи новыхъ сооруженій, а также указывалось на неотложность отпуска на означенный предметъ изъ средствъ государственнаго казначейства крупныхъ денежныхъ суммъ.

Помянутая записка удостоилась Высочайшаго одобренія, въ виду чего генералъ-адъютантомъ Посьетомъ были представлены въ Государственный Совѣтъ предположенія о приступѣ къ работамъ по улучшенію одновременно почти всѣхъ важныхъ для торговли портовъ и слѣдствіемъ таковыхъ предположеній явилось внесеніе въ смѣту 1885 года 6.315.488 рублей на новыя работы въ портахъ.

Ассигнованіе такихъ значительныхъ кредитовъ настолько усложнило обязанности центральнаго управленія по наблюденію за производствомъ портовыхъ работъ, что явилась необходимость либо значительно увеличить личный составъ департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, до сего вѣдавшій постройку коммерческихъ портовъ, либо создать въ составѣ Министерства Путей Сообщенія особый новый органъ для помянутой отрасли управленія.

Успѣшное веденіе дѣла и выгодные для казны результаты, достигнутые учрежденнымъ въ 1874 году, для постройки С.-Петербургскаго морского канала и привознаго при немъ порта, особымъ временнымъ управленіемъ — побудили генералъ-адъютанта Посьета войти 12 мая 1885 года въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ объ учрежденіи, въ составѣ центральнаго управленія Министерства Путей Сообщенія, особаго временнаго управленія по устройству коммерческихъ портовъ, примѣнительно къ тѣмъ началамъ, которыя были положены въ основаніе положенія о „Временномъ Управленіи по устройству С.-Петербургскаго морского канала и Гутуевскаго коммерческаго порта“ и Высочайше утвержденнаго 20 февраля 1881 года Положенія о „Временномъ Управленіи по постройкѣ Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ“.

Въ виду близкаго наступленія вакантнаго времени, проектъ этотъ весной 1885 года не могъ быть разсмотрѣнъ Государственнымъ Совѣтомъ; между тѣмъ представлялась неотложная необходимость въ полученіи кредитовъ на устройство центральнаго надзора за портовыми работами.

Вслѣдствіе сего, генералъ-адъютантъ Посьетъ 22 мая 1885 г. вошелъ съ новымъ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ, въ коемъ ходатайствовалъ объ образованіи, въ видѣ временной мѣры, съ іюля 1885 года, подъ предсѣдательствомъ директора департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, особой комиссіи изъ чиновъ Министерства Путей Сообщенія и другихъ соприкосновенныхъ Министерствъ, съ необходимымъ числомъ инженеровъ для техническихъ занятій и чиновниковъ для веденія дѣла. Представленіе это 25 мая было разсмотрѣно департаментомъ государственной экономіи и 12 іюня, по Высочайше утвержденному мнѣнію Государственнаго Совѣта, въ распоряженіе Министра Путей Сообщенія были отпущены, въ видѣ временной мѣры, 27.000 руб. на усиленіе, въ 1885 году, по ближайшему его, Министра, усмотрѣнію, существующихъ средствъ завѣдыванія дѣлами устройства коммерческихъ портовъ. На счетъ означенной суммы 1 іюля 1885 года, распоряженіемъ бывшаго Министра Путей Сообщенія, генералъ-адъютанта Посьета, была образована особая „Временная Комиссія по устройству коммерческихъ портовъ“, при чемъ съ нею, по докладу канцеляріи Министра отъ 25 іюня того же года, было соединено временное управленіе по устройству С.-Петербургскаго морского канала.

Комиссія эта была поставлена наравнѣ съ департаментами Министерства и составлена изъ предсѣдателя—директора департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и изъ семи членовъ: четырехъ отъ Министерства

Путей Сообщенія и по одному отъ Министерствъ: Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Морского. Въ распоряженіе комиссіи, согласно утвержденному генералъ-адъютантомъ Посьетомъ 25 іюня 1885 г. расписанію, были назначены—управляющій дѣлами, дѣлопроизводители и инженеры. Въ октябрѣ 1886 года соединенные департаменты законовъ и государственной экономіи, ознакомившись съ представленіемъ генералъ-адъютанта Посьета, отъ 12 мая 1885 года, объ устройствѣ временного портоваго управленія, признали соотвѣтственнымъ отложить разсмотрѣніе онаго для совмѣстнаго обсужденія его съ внесенными въ Государственный Совѣтъ предположеніями Министерства Путей Сообщенія объ образованіи новыхъ центральныхъ управленій для завѣдыванія отдѣльными отраслями желѣзнодорожнаго дѣла въ Имперіи.

Въ 1893 году гофмейстеромъ Кривошеинымъ было обращено вниманіе на крайне неудовлетворительное состояніе инспекціи шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній. Хотя работы по государственнымъ шоссейнымъ путямъ, а равно эксплоатація ихъ инспектировались чинами округовъ путей сообщенія и инспекторскою частью департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, однако, вслѣдствіе отсутствія необходимыхъ для сего силъ и въ особенности надлежащихъ средствъ, инспекція эта являлась совершенно недостаточной.

То же самое должно было признать и относительно водяныхъ сообщеній, такъ какъ инспекторы судоходства въ окружныхъ правленіяхъ исполняли на мѣстѣ лишь техническія обязанности, а помощники ихъ, по положенію, занимаемому ими въ ряду другихъ органовъ мѣстнаго управленія путей сообщенія, лишены были возможности принимать дѣйствительныя мѣры къ возстановленію порядка въ предѣлахъ находящихся въ ихъ завѣдываніи участковъ.

Руководствуясь изложенными соображеніями и считая необходимымъ учрежденіе центральнаго органа какъ для общаго надзора за шоссейными и водяными путями сообщенія и наблюденія за исполненіемъ мѣстными органами и чинами Министерства относящихся до сихъ путей законоположеній такъ и для выясненія на мѣстѣ, подобно тому, какъ это было уже установлено въ отношеніи къ желѣзнымъ дорогамъ, эксплоатаціонныхъ нуждъ помянутыхъ шоссейныхъ и водяныхъ путей, гофмейстеръ Кривошеинъ испросилъ Высочайшее соизволеніе на внесеніе въ Государственный Совѣтъ выработаннаго въ Министерствѣ проекта положенія о главной инспекціи шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній.

Государственный Совѣтъ, разсмотрѣвъ представленный проектъ призналъ неудобнымъ, въ виду предстоящаго въ недалекомъ будущемъ общаго преобразованія всѣхъ центральныхъ учрежденій вѣдомства путей сообщенія, утвердить въ законодательномъ порядкѣ представленный на его уваженіе проектъ положенія и штата, а посему ограничился предоставленіемъ Министру Путей Сообщенія на три года лишь средствъ, необходимыхъ на содержаніе проектированнаго учрежденія, съ тѣмъ, чтобы Министерство Путей Сообще-

нія, пользуясь присвоеннымъ ему Высочайшимъ повелѣніемъ 31 декабря 1870 года правомъ дѣлать въ штатѣ центральныхъ управленій необходимыя измѣненія, не выходя изъ общей суммы, по штату назначенной, организовало этотъ надзоръ по ближайшему своему усмотрѣнію, впредь до изданія положенія и штата сего учрежденія.

Сумма, положенная Государственнымъ Совѣтомъ къ отпуску въ распоряженіе Министра Путей Сообщенія на содержаніе главной инспекціи шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, составляла на 1893 годъ—58.300 руб. и на 1894 и 1895 года по 100.000 руб.; при этомъ Министру было предоставлено право, до истеченія трехлѣтія, внести въ законодательномъ порядкѣ проекты положенія и штата главной инспекціи, въ связи съ положеніемъ и штатами всего центральнаго управленія Министерства, или тѣхъ частей его, въ коихъ сосредоточивается завѣдываніе шоссейными и водяными путями.

Съ учрежденіемъ главной инспекціи, лежавшія на техническомъ отдѣлѣ департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, инспекторскія обязанности были перенесены на означенный новый органъ.

Важное значеніе водяныхъ путей нашего отечества, требующее серьезнаго вниманія къ нуждамъ этихъ путей и подробнаго ихъ изученія, вызывало необходимость привлечь къ участію въ дѣлѣ сего изученія всѣхъ тѣхъ лицъ, которыя не только спеціальною научною подготовкою, но и практическимъ своимъ опытомъ могли бы оказать ему существенную пользу. Вслѣдствіе сего въ 1892 и 1893 гг. были собраны въ С.-Петербургѣ инженеры-гидротехники на совѣщанія и трудами своими съ достаточною очевидностью доказали плодотворную цѣлесообразность этихъ съѣздовъ.

Въ томъ же 1893 году Министромъ было испрошено Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе на ежегодный созывъ между 15 и 25 января съѣзда русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ, на который возлагалось бы выясненіе настоящаго положенія водяныхъ сообщеній и составленіе предположеній о мѣрахъ къ ихъ улучшенію и разсмотрѣніе вопросовъ административнаго, экономическаго и хозяйственнаго характера, до водяныхъ путей относящихся.

Тѣмъ же всеподданнѣйшимъ докладомъ былъ учрежденъ для завѣдыванія дѣлами съѣзда комитетъ, образованный изъ лицъ, избранныхъ съѣздомъ изъ своей среды, изъ числа членовъ, проживающихъ въ С.-Петербургѣ, съ тѣмъ, чтобы предсѣдатель комитета утверждался въ должности Министромъ и чтобы дѣлопроизводитель комитета избирался предсѣдателемъ изъ числа его членовъ.

Расходъ на организацію съѣзда и учрежденіе при немъ комитета былъ опредѣленъ въ 8.000 руб., и сумма эта отнесена на кредитъ расходной смѣты Министерства, ассигнуемый на усиленіе средствъ центральныхъ управленій Министерства.

Измѣненія и преобразованія въ положеніи и штатахъ 1870 г учрежденій третьей группы, т. е. завѣдывающихъ желѣзнодорожными путями, также начались съ образованіемъ въ составѣ Министерства статистическаго отдѣла. Послѣдствіемъ открытія отдѣла явилось нѣкоторое сокращеніе штатовъ управленія желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1876 г., въ виду указаній опыта на то, что учреждавшіяся, на основаніи ст. 697 Устава п. с. и продолженій къ оной, для надзора за частными желѣзными дорогами инспекціи страдаютъ тѣмъ недостаткомъ, что инспекторъ, надзирая постоянно за одною только дорогою и всегда за тою же самою, дѣлается въ своихъ взглядахъ одностороннимъ и, не видя, для сравненія, состоянія другихъ дорогъ, не замѣчаетъ недостатковъ инспектируемой имъ дороги, Министръ Путей Сообщенія призналъ необходимымъ имѣть возможность, по мѣрѣ надобности, командировать особыхъ инспекторовъ на ту или другую дорогу и для этого опредѣлять при начальникѣ управленія желѣзныхъ дорогъ старшихъ и младшихъ инспекторовъ для надзора за желѣзными дорогами, примѣнительно къ дѣйствовавшимъ правиламъ объ инспекторахъ отдѣльныхъ дорогъ, съ отнесеніемъ требующагося на содержаніе упомянутыхъ лицъ расхода на остатки суммъ, ассигнуемыхъ по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія на содержаніе инспекторскаго надзора за желѣзными дорогами. На осуществленіе упомянутыхъ предположеній Министра Путей Сообщенія 1-го ноября 1876 г. послѣдовало Высочайшее соизволеніе.

27-го января 1877 г., при назначеніи начальника управленія желѣзныхъ дорогъ, тайнаго совѣтника барона Шернваля членомъ совѣта Министерства Путей Сообщенія, Высочайше разрѣшено было должность начальника управленія желѣзныхъ дорогъ не замѣщать. 24-го февраля того же года, при назначеніи тайнаго совѣтника, инженера Журавскаго директоромъ департамента желѣзныхъ дорогъ, для упрощенія и большей успѣшности дѣлопроизводства, ему же поручено было и исправленіе должности завѣдывающаго техническо-инспекторскимъ комитетомъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1881 г. изъ вѣдѣнія Департамента желѣзныхъ дорогъ выдѣленъ былъ вопросъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ правительства и для сооруженія Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ образовано было при Министерствѣ Путей Сообщенія, согласно Высочайше утвержденному 20 февраля 1881 г положенію Комитета Министровъ, особое временное управленіе по постройкѣ вышеназванныхъ дорогъ, съ коллегіей при немъ, въ составѣ предсѣдателя и членовъ отъ Министерствъ: Путей Сообщенія, Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ.

Высочайше утвержденнымъ положеніемъ о семъ временномъ управленіи были указаны главныя основанія, которыя должны были служить руководствомъ при сооруженіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а подробныя по сему предмету правила предоставлено было, за отсутствіемъ добытыхъ опытомъ данныхъ о производствѣ такихъ работъ казенными средствами, установить Министру

Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министрами Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственнымъ Контролеромъ.

Означеннымъ положеніемъ было опредѣлено, что постройка упомянутыхъ дорогъ производится подъ главнымъ руководствомъ Министра Путей Сообщенія, который дѣйствуетъ при этомъ чрезъ посредство особаго временнаго управленія и что временное управленіе, въ предѣлахъ положенія и особо данной ему инструкціи, пользуется тѣми же правами и несетъ тѣ же обязанности, какія имѣетъ департаментъ и техническо-инспекторскій комитетъ желѣзныхъ дорогъ. Въ виду такой самостоятельности, придаваемой управленію, послѣднему тѣмъ же положеніемъ даны и соотвѣтственно широкія полномочія: къ вѣдѣнію управленія отнесены всѣ безъ исключенія дѣла, касающіяся постройки указанныхъ выше желѣзныхъ дорогъ, какъ по хозяйственно-административной, такъ и по технической частямъ; наконецъ, въ видахъ болѣе успѣшнаго производства возложенныхъ на управленіе работъ, ему были предоставлены, въ изъятіе изъ общаго порядка, нѣкоторыя особыя права, а именно: входить въ окончательное соглашеніе съ владѣльцами отчуждаемыхъ подъ дороги имуществъ, съ производствомъ за нихъ уплатъ на всякую сумму; заключать всякаго рода договоры безъ ограниченія суммы; измѣнять условленные сроки производства работъ и поставокъ, слагать штрафы и освобождать отъ неустоекъ, опредѣленныхъ по договору.

Дабы обезпечить правильное пользованіе столь широкими правами и во избѣжаніе сложной переписки, въ составъ управленія вошли, кромѣ предсѣдателя и 4 членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія, по одному члену отъ Министерствъ Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ. Для разработки возникающихъ въ управленіи вопросовъ были учреждены при управленіи канцелярія и техническій отдѣлъ.

Изданной для временнаго управленія Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, на основаніи вышеприведеннаго положенія Комитета Министровъ, инструкціей управленію было предоставлено: разсматривать всѣ договоры, превышающіе сумму 10.000 руб., обсуждать результаты конкуренціи, рѣшать вопросы о выборѣ контрагента или о хозяйственномъ способѣ производства работъ, разрѣшать всѣ вопросы, возникающіе при производствѣ работъ, поставокъ, заказовъ и заготовленій, въ періодъ исполненія договоровъ, измѣнять, дополнять, прекращать ихъ дѣйствія по представленіямъ начальниковъ работъ и по добровольному соглашенію съ контрагентами. Въ той же инструкціи были опредѣлены права предсѣдателя управленія, какъ начальника личнаго состава и непосредственнаго докладчика Министру Путей Сообщенія журналовъ управленія, подлежащихъ утвержденію Министра, а также и отвѣтственность членовъ управленія: за неточное и неправильное исполненіе возложенныхъ на нихъ порученій, за несвоевременное заявленіе о невозможности исполнить принятое на себя порученіе и за незаконныя рѣшенія въ подписанныхъ ими журнальныхъ постановленіяхъ.

Утвержденіемъ означенной инструкціи окончательно опредѣлился кругъ

дѣйствія временнаго управленія по постройкѣ Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ.

Вслѣдъ затѣмъ наступилъ періодъ преобразованія означеннаго управленія изъ учрежденія, имѣвшаго своею непосредственною задачею лишь постройку точно указанныхъ дорогъ, въ учрежденіе, совмѣщающее въ себѣ какъ постройку всѣхъ дорогъ, сооружаемыхъ средствами казны, такъ и эксплоатацію переходящихъ въ казенное завѣдываніе дорогъ.

Ближайшимъ поводомъ къ такому преобразованію послужилъ переходъ въ казну Харьково-Николаевской желѣзной дороги.

Высочайше утвержденнымъ по сему предмету положеніемъ Комитета Министровъ отъ 27 марта 1881 г. было предоставлено Министру Путей Сообщенія: 1) по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, выработать и ввести въ дѣйствіе, въ видѣ опыта, на два года, правила для эксплоатаціи Харьково-Николаевской желѣзной дороги и затѣмъ представить въ Комитетъ Министровъ окончательный проектъ правилъ по сему предмету, составленный по указаніямъ опыта, и также по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ; 2) по воспослѣдованіи Высочайшаго разрѣшенія на пріобрѣтеніе въ казну Харьково-Николаевской желѣзной дороги назначить въ правленіе общества, кромѣ имѣющихся директоровъ, еще одного директора отъ правительства съ тѣмъ, чтобы усиленное такимъ образомъ правленіе продолжало завѣдывать дѣлами по управленію дорогою, на основаніяхъ, указанныхъ для сего въ уставѣ общества, впредь до установленія правилъ эксплоатаціи Харьково-Николаевской желѣзной дороги правительствомъ.

По состоявшемуся между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ соглашенію, было признано возможнымъ возложить эксплоатацію Харьково-Николаевской желѣзной дороги на временное управленіе по постройкѣ Екатерининской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ при томъ, однако, условіи, что за упомянутымъ управленіемъ должны быть сохранены тѣ права, какія ему предоставлены Высочайше утвержденнымъ 20 февраля 1881 г. положеніемъ и дополнительною инструкціею, т. е. права, равныя правамъ департамента и техническо-инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ, если для успѣха сооруженія желѣзной дороги средствами казны было признано необходимымъ предоставить временному управленію полную самостоятельность въ завѣдываніи этою постройкою, то тѣмъ болѣе такая самостоятельность представлялась необходимой для успѣшнаго веденія столь сложнаго и отвѣтственнаго дѣла, какъ эксплоатація.

Установленныя при этомъ Министерствомъ Путей Сообщенія главныя начала по завѣдыванію эксплоатаціей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, по обсужденіи ихъ въ особомъ совѣщаніи, съ участіемъ представителей отъ Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, послужили основаніемъ для выработаннаго совѣщаніемъ проекта временнаго положенія для завѣдыванія эксплоатаціей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, каковой и былъ представленъ 6 сентября 1882 г. Министромъ Путей Сообщенія въ Коми-

тетъ Министровъ и 15 октября того же года удостоился Высочайшаго утвержденія.

Согласно Высочайше утвержденному 15 октября 1882 г. положенію Комитета Министровъ, на управленіе по сооруженію Криворогской и Баскунчакской желѣзной дороги, съ переименованіемъ его въ временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и соотвѣтственнымъ увеличеніемъ штата, было возложено, кромѣ постройки средствами казны желѣзнодорожныхъ линій, также и высшее, подъ главнымъ руководствомъ Министра Путей Сообщенія, завѣдываніе эксплоатаціей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и пріемъ поступающихъ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ въ отношеніи завѣдыванія относящимися до казенныхъ желѣзныхъ дорогъ дѣлами административными, техническими и хозяйственно-операціонными, временному управленію были присвоены тѣ же права и обязанности, кои были опредѣлены Высочайше утвержденнымъ 20 февраля 1881 г. положеніемъ о временномъ управленіи по постройкѣ Екатерининской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ). Завѣдываніе дѣлами тарифными и собственно эксплоатаціонными постановлено было опредѣлить дополнительною инструкціею, которая должна была быть составлена по указаніямъ опыта въ 6-ти мѣсячный срокъ со дня поступленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ вѣдѣніе временнаго управленія. Впредь до утвержденія Министерствомъ Путей Сообщенія упомянутой дополнительной инструкціи, временному управленію, въ отношеніи тарифныхъ и эксплоатаціонныхъ дѣлъ, разрѣшено было пользоваться правами, которыя были предоставлены правленію бывшаго общества Харьково-Николаевской дороги по уставу сего общества.

Разграниченіе обязанностей между департаментомъ желѣзныхъ дорогъ и вновь образованнымъ временнымъ управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ существѣ своемъ, заключалось въ томъ, что къ вѣдѣнію послѣдняго были отнесены частнохозяйственные интересы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а на департаментъ былъ возложенъ надзоръ за правильною эксплоатаціей желѣзныхъ дорогъ въ интересахъ общественныхъ, при чемъ на казенныхъ дорогахъ надзоръ этотъ осуществлялся при посредствѣ представителя департамента въ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а на частныхъ—при посредствѣ директоровъ отъ правительства при правленіяхъ желѣзнодорожныхъ обществъ и инспекторовъ при управленіяхъ дорогъ. Наличіемъ въ составѣ временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ

) Впослѣдствіи предѣлы этихъ правъ были еще нѣсколько расширены, а именно Высочайше утвержденнымъ 31 мая 1885 г. положеніемъ Комитета Министровъ Временному Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, при участіи представителя отъ Государственнаго Контроля, а, въ подлежащихъ случаяхъ, также и юрисконсульта Министерства Финансовъ, предоставлено было право входить, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, въ миролюбивыя соглашенія съ частными лицами по дѣламъ, возникающимъ по поводу заказовъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей, при условіи, чтобы подобныя соглашенія соотвѣтствовали интересамъ казны.

представителя департамента желѣзныхъ дорогъ достигалась связь между этими учрежденіями, при чемъ участіе представителя департамента было обязательно: при разсмотрѣніи въ управленіи всякаго рода проектовъ новыхъ сооруженій и подвижного состава, если при этомъ измѣнялись принятые на дорогѣ типы, при обсужденіи вопросовъ тарифныхъ, а равно при разсмотрѣніи вопросовъ объ измѣненіи общихъ дѣйствующихъ по желѣзнымъ дорогамъ правилъ. Въ случаѣ, если по какому-либо вопросу представитель департамента желѣзныхъ дорогъ оставался въ разногласіи съ временнымъ управленіемъ, вопросъ этотъ подлежалъ представленію на благоусмотрѣніе Министра.

Высочайше утвержденнымъ 15 октября 1882 года Положеніемъ комитета Министровъ было постановлено: 1) чтобы временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ теченіе 6-ти мѣсяцевъ со дня поступленія въ его вѣдѣніе упомянутыхъ дорогъ, составило расписаніе должностей и окладовъ содержанія, какъ по временному управленію, такъ и по подвѣдомственнымъ ему мѣстнымъ управленіямъ и 2) чтобы временнымъ управленіемъ, на основаніи указаній опыта, былъ составленъ проектъ общей организаціи управленія казенныхъ дорогъ съ такимъ расчетомъ времени, чтобы Министръ Путей Сообщенія могъ представить проектъ сей на окончательное, въ установленномъ порядкѣ, утвержденіе не позже года со дня образованія помянутаго временнаго управленія.

Исполненіе вышеприведенныхъ указаній Комитета Министровъ въ назначенные для сего сроки оказалось, однако, невозможнымъ, въ виду кратковременности опыта эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, поступившихъ въ завѣдываніе временнаго управленія, и въ виду того, что самый опытъ казенной эксплоатаціи оказался поставленнымъ въ совершенно особыя условія, вслѣдствіе установленія новаго порядка ревизіи оборотовъ по эксплоатаціи дорогъ мѣстными учрежденіями Государственнаго Контроля, которыя начали свою дѣятельность съ половины 1883 года. Встрѣтившись съ вышеуказанными затрудненіями, Министръ Путей Сообщенія входилъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о продленіи сроковъ составленія инструкціи временному управленію съ расписаніемъ должностей и окладовъ содержанія служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

По выслушаніи вышеозначеннаго представленія Министра Путей Сообщенія и соглашаясь съ изложенными въ этомъ представленіи соображеніями, Комитетъ Министровъ призналъ полезнымъ, въ виду обширности и сложности предстоящаго еще Министерству Путей Сообщенія труда, отдалить опредѣленные Министерству сроки на составленіе инструкціи временному управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и расписанія должностей и окладовъ содержанія по сему управленію — первый до января, а второй до 1 іюля 1884 г.,

Засимъ, принимая во вниманіе, что предполагаемыя измѣненія въ устройствѣ центральнаго желѣзнодорожнаго управленія настолько существенны, что необходимая въ семъ дѣлѣ строгая осмотрительность исключала всякую поспѣшность въ разработкѣ какъ общаго плана, такъ и его подроб-

ностей, Министръ Путей Сообщенія, въ іюлѣ и декабрѣ 1884 г., входилъ съ всеподданнѣйшими докладами, испрашивая Высочайшее соизволеніе на отсрочку для представленія проекта положенія по управленію казенными желѣзными дорогами первоначально до января 1885 г и затѣмъ до октября того же года, на что и послѣдовало въ 21 день декабря 1884 г. Высочайшее соизволеніе.

Послѣ того Министерствомъ Путей Сообщенія неоднократно вносились въ Государственный Совѣтъ представленія объ окончательномъ устройствѣ управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, но ни одинъ изъ представленныхъ проектовъ не получилъ законодательнаго утвержденія и основными законодательными актами, опредѣляющими дѣятельность управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, оставались: „Временное Положеніе о постройкѣ Баскунчакской и Криворогской желѣзныхъ дорогъ“ отъ 20 февраля 1881 г. и „Положеніе о Временномъ Управленіи“ отъ 15 октября 1882 года.

Созданное первоначально исключительно для постройки Баскунчакской и Криворогской желѣзныхъ дорогъ, а затѣмъ преобразованное для эксплоатаціи Харьково-Николаевской и Ливенской, временное управленіе впослѣдствіи, помимо завѣдыванія постройками, приняло на себя не только эксплоатацію новыхъ желѣзныхъ дорогъ до 16.500 верстъ, но и ликвидацію всѣхъ дѣлъ частныхъ обществъ, дороги коихъ перешли въ казну.

Такое расширеніе первоначальной задачи управленія естественно должно было вызвать, по мѣрѣ развитія дѣятельности управленія, и соотвѣтствующую, сообразно обстоятельствамъ, реорганизацію внутренняго строя управленія, что и достигалось соотвѣтствующимъ распредѣленіемъ дѣятельности органовъ управленія

Въ этомъ отношеніи задачи управленія особенно осложнялись отсутствіемъ всякихъ положеній и правилъ, неприспособленностью порядка казеннаго хозяйства къ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, неустановившимися отношеніями къ контролю и, наконецъ, необходимостью одновременно, съ переходомъ дорогъ въ казну, принимать на себя и ликвидацію дѣлъ частныхъ обществъ, обыкновенно въ высшей степени запутанныхъ. Всѣ эти задачи, до выработки надлежащаго опыта и соотвѣтствующихъ правилъ, въ значительной степени отягощали дѣятельность управленія.

При такихъ условіяхъ, постепенное развитіе дѣятельности временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ представляется въ слѣдующемъ видѣ.

15 октября 1882 года управленіе приняло въ свое вѣдѣніе Ливенскую и Харьково-Николаевскую желѣзныя дороги, протяженіемъ 887 верстъ; на 1 января 1883 г. въ вѣдѣніи управленія уже состояли Баскунчакская, участокъ Полѣсскихъ и Тамбово-Саратовская желѣзныя дороги, всего 1.462 версты, независимо отъ строящихся Полѣсскихъ и Екатерининской. Столь быстрый ростъ эксплоатаціонной дѣятельности въ первые четыре мѣсяца существованія управленія, не имѣвшаго никакихъ, точно установленныхъ, правилъ, естественно вызвалъ первоначально значительныя затрудненія и сложную переписку съ посторонними вѣдомствами по выработкѣ инструкціи

по пріему дорогъ и организаціи управленія, составленію разнообразныхъ положеній и, наконецъ, созданію инструкціи для самого управленія. Вслѣдствіе сего уже въ 1883 году было признано необходимымъ назначить въ помощь предсѣдателю управленія одного вице-предсѣдателя. Въ теченіе этого же года была выработана временная, до утвержденія въ установленномъ порядкѣ, инструкція управленію по завѣдыванію эксплоатаціею дорогъ, обнимающая собою обязанности, предметы вѣдомства, порядокъ и образъ дѣйствія управленія: по содержанію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ исправности, по ремонту и по устройству новыхъ сооруженій, по отдачѣ въ аренду различныхъ арендныхъ и оброчныхъ статей дорогъ, по рѣшенію вопросовъ, касающихся отношеній дорогъ къ публикѣ и къ прочимъ дорогамъ, по опредѣленію и увольненію служащихъ и разсмотрѣнію дѣлъ, касающихся личнаго состава, по веденію счетоводства и отчетности.

Одновременно съ симъ были выработаны, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, правила о контрольной повѣркѣ операцій по постройкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и, наконецъ, инструкція начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, введенная, въ видѣ опыта, впредь до утвержденія общаго положенія о служащихъ; эта послѣдняя инструкція опредѣляетъ права и обязанности начальника дороги: по содержанію желѣзной дороги въ исправности, по производству работъ, снабженію дороги принадлежностями и матеріалами и заключенію контрактовъ и договоровъ, по продажѣ негоднаго имущества и по отдачѣ въ аренду оброчныхъ статей, по отношенію къ лицамъ, пользующимся услугами дороги, по отношенію къ личному составу служащихъ, по составленію смѣтъ и, наконецъ, по организаціи совѣтовъ мѣстныхъ управленій; сверхъ сего, въ томъ же году, было распространено на казенныя желѣзныя дороги общее положеніе о служащихъ Харьково-Николаевской желѣзной дороги.

Эта организаторская дѣятельность управленія продолжалась и въ послѣдующее время: такъ, въ 1884 году издана дополнительная инструкція управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, внесшая измѣненія въ первоначальную инструкцію 1883 года, согласно указаніямъ опыта; въ томъ же году изданы къ руководству правила о порядкѣ составленія положеній, инструкцій и правилъ по эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, временныя правила, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, о порядкѣ поступленія доходовъ, производства расходовъ, счетоводства и отчетности и правила о единовременныхъ пособіяхъ; въ 1885 году изданы правила о выдачѣ единовременныхъ пособій мастеровымъ и рабочимъ и ихъ семействамъ; въ 1886 году—положеніе объ отдачѣ въ наемъ участковъ земли подъ склады на казенныя желѣзныя дороги, положеніе о врачебной части, временныя правила о выдачѣ ежегодныхъ пособій получившимъ увѣчье служащимъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и т. д.

Само временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ первоначально, т. е. въ 1882 г., было учреждено въ слѣдующемъ составѣ: предсѣдатель и 6 членовъ, въ томъ числѣ 4 отъ Министерства Путей Сообщенія и 2 отъ постороннихъ вѣдомствъ.

Для производства дѣлъ при управленіи были организованы: а) канцелярія, общая для строящихся и проектируемыхъ дорогъ; б) отдѣленіе эксплоатаціонное, завѣдывающее коммерческою частью и статистикою эксплоатируемыхъ дорогъ, и в) отдѣленіе бухгалтерское. Кромѣ того, при управленіи состояли: юрисконсультъ и чиновники, инженеры и техники для исполненія особыхъ порученій. Затѣмъ, по мѣрѣ увеличенія сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, составъ управленія постепенно расширялся.

6-го іюля 1884 г. бывшимъ въ то время Министромъ Путей Сообщенія генералъ-адъютантомъ Посьетомъ, какъ выше уже было упомянуто, испрошено было Высочайшее повелѣніе о преобразованіи Совѣта Министерства Путей Сообщенія и о переименованіи технически-инспекторскихъ комитетовъ департаментовъ желѣзныхъ дорогъ и шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній въ технические отдѣлы оныхъ.

По воспослѣдованіи упомянутаго выше преобразованія, въ виду того, что съ упраздненіемъ технически-инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ коллегіальное разсмотрѣніе проектовъ, поступавшихъ на его обсужденіе могло производиться только въ общемъ присутствіи департамента, составъ же этого присутствія не обладалъ достаточными техническими силами, признано было полезнымъ для дѣла замѣнить, при разсмотрѣніи важнѣйшихъ проектовъ сооруженій и подвижного состава, поступающихъ на утвержденіе департамента желѣзныхъ дорогъ, упомянутое присутствіе особыми, образованными изъ техниковъ департамента желѣзныхъ дорогъ и временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и наиболѣе выдающихся спеціалистовъ инженеровъ путей сообщенія, состоящихъ въ частныхъ обществахъ, но имѣющихъ постоянное мѣстопребываніе въ С.-Петербургѣ, техническими совѣщаніями, съ подраздѣленіемъ ихъ на совѣщанія: по мостовымъ и искусственнымъ сооруженіямъ; по сооруженіямъ эксплоатаціоннаго характера, какъ то: станціямъ и станціоннымъ постройкамъ (кромѣ тѣхъ, которыя служатъ для потребностей подвижного состава), сигнальнымъ устройствамъ и т. п., и по подвижному составу и его принадлежностямъ, а также по постройкамъ, служащимъ для потребностей подвижного состава.

Въ томъ же году проведена была и другая, имѣвшая существенное значеніе для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ мѣра. Съ учрежденіемъ временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, всѣ распоряженія по заготовленіямъ для этихъ дорогъ перешли въ вѣдѣніе названнаго управленія, дѣлопроизводство же по правительственнымъ заказамъ оставалось по прежнему всецѣло на обязанности департамента желѣзныхъ дорогъ. Между тѣмъ правительственныя желѣзныя дороги при постройкѣ ихъ снабжались подвижнымъ составомъ и рельсами какъ изъ правительственныхъ запасовъ, находившихся въ вѣдѣніи департамента желѣзныхъ дорогъ, такъ и путемъ заказовъ, по непосредственному распоряженію временнаго управленія, и такимъ образомъ снабженіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ подвижнымъ составомъ и рельсами производилось одновременно распоряженіями и временнаго упра-

вленія и департамента желѣзныхъ дорогъ, что требовало излишнихъ расходовъ и напрасно усложняло дѣлопроизводство.—Въ виду сего признано было болѣе цѣлесообразнымъ завѣдываніе правительственными заказами желѣзнодорожныхъ принадлежностей передать изъ департамента желѣзныхъ дорогъ въ вѣдѣніе временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ распространеніемъ на сію операцію дѣйствія правилъ, установленныхъ для хозяйственныхъ операцій временнаго управленія Высочайше утвержденнымъ положеніемъ и дополнительными инструкціями.

Въ слѣдующемъ году, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, испрошено было, 5-го апрѣля, Высочайшее соизволеніе на передачу изъ департамента желѣзныхъ дорогъ во временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и дѣлопроизводства по выдачѣ премій за изготовляемые частными заводами, по заказамъ желѣзнодорожныхъ обществъ, рельсы, съ распространеніемъ на эту операцію дѣйствія правилъ, установленныхъ для хозяйственныхъ операцій названнаго управленія. Означенная мѣра была принята въ томъ соображеніи, что правительственные инспекторы паровозовагонныхъ и рельсовыхъ заводовъ, въ силу указаннаго выше Высочайшаго повелѣнія 27 іюля 1884 г, подчинены были временному управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, и такъ какъ съ предстоявшимъ введеніемъ контрольныхъ правилъ относительно выдачи премій за рельсы должны были увеличиться какъ обязанности инспекторовъ, такъ и производившаяся съ ними переписка, то таковую представлялось гораздо удобнѣе вести временному управленію, въ виду сосредоточенія въ немъ уже всего дѣлопроизводства по казеннымъ заказамъ подвижного состава и рельсовъ.

Въ маѣ 1885 г. бывшій въ то время Министромъ Путей Сообщенія генералъ-адъютантъ Посьетъ вошелъ въ Государственный Совѣтъ съ представленіями: а) о новомъ штатѣ департамента желѣзныхъ дорогъ и объ учрежденіи тарифнаго отдѣла и б) объ утвержденіи положеній о начальникѣ управленія желѣзныхъ дорогъ и главномъ инспекторѣ желѣзныхъ дорогъ.

Департаментъ желѣзныхъ дорогъ при этомъ предполагалось раздѣлить на отдѣлы: административный, техническій и эксплоатаціонный. Вмѣстѣ съ необходимостью усилить средства департамента желѣзныхъ дорогъ оказалось также безусловно необходимымъ, въ виду развитія сѣти открытыхъ для движенія желѣзныхъ дорогъ (до 24.000 вер.) и образованія въ составѣ Министерства Путей Сообщенія, особаго временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, на обязанность коего было возложено не только сооруженіе, но и эксплоатація желѣзныхъ дорогъ средствами правительства,— съ одной стороны объединить дѣйствія всего желѣзнодорожнаго управленія, а съ другой—учредить болѣе цѣлесообразный надзоръ за правильностью и безопасностью движенія по желѣзнымъ дорогамъ, а также за правильностью ихъ постройки и соотвѣтствіемъ мѣстнымъ условіямъ и цѣли сооруженія. Для достиженія первой изъ указанныхъ цѣлей имѣлось въ виду замѣстить

должность начальника управленія желѣзныхъ дорогъ, а для достиженія второй—возстановить должность главнаго инспектора желѣзныхъ дорогъ съ непосредственнымъ подчиненіемъ его Министру Путей Сообщенія и съ образованіемъ, независимо отъ департамента желѣзныхъ дорогъ и временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, особой центральной инспекціи желѣзныхъ дорогъ.

Департаментъ экономіи Государственнаго Совѣта, разсмотрѣвъ указанныя выше представленія и находя, что таковыя, по существу своему, подлежатъ разсмотрѣнію департамента законовъ, не нашелъ возможнымъ изъявить согласіе на отпускъ всей испрашивавшейся на осуществленіе предположеній вѣдомства суммы въ виду того, что это ассигнованіе могло бы имѣть видъ косвеннаго предрѣшенія не только переустройства упомянутыхъ въ представленіяхъ учрежденій Министерства Путей Сообщенія, но и созданія въ составѣ ихъ новыхъ отдѣловъ и управленій безъ разсмотрѣнія и утвержденія относящихся къ симъ измѣненіямъ предположеній въ установленномъ для сего порядкѣ. Признавъ, однако, необходимымъ предоставить Министру Путей Сообщенія нѣкоторыя денежныя средства, сверхъ отпускавшихся на надобности учрежденій, завѣдывающихъ центральными дѣлами желѣзнодорожнаго хозяйства и производствомъ портовыхъ работъ, департаментъ экономіи ассигновалъ, но только на 1885 г., въ распоряженіе Министерства Путей Сообщенія 75.000 руб. Мнѣніе это Высочайше утверждено 12-го іюля 1885 г.

Вслѣдъ за симъ, въ виду того, что въ концѣ 1885 года Министерство Путей Сообщенія обязано было внести въ Государственный Совѣтъ новое „Положеніе объ управленіи казенными желѣзными дорогами“, Министръ Путей Сообщенія призналъ неотложнымъ и полезнымъ, ранѣе наступленія сего срока, сдѣлать, въ лицѣ начальника управленія желѣзныхъ дорогъ, опытъ объединенія управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и департамента желѣзныхъ дорогъ, а также подчинить, какъ частныя, такъ и казенныя желѣзныя дороги, техническому контролю общей центральной (главной) инспекціи, вслѣдствіе чего и испросилъ 5 іюля 1885 года Высочайшее соизволеніе: 1) на назначеніе предсѣдателя временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, тайнаго совѣтника, инженера барона Шернваля—завѣдывающимъ главною инспекціею желѣзныхъ дорогъ, (состоящимъ въ непосредственномъ распоряженіи Министра Путей Сообщенія), а директора департамента желѣзныхъ дорогъ и члена временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, тайнаго совѣтника, инженера Салова—предсѣдателемъ временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ оставленіемъ его въ должности директора департамента и съ возложеніемъ на него обязанностей начальника управленія желѣзныхъ дорогъ; 2) на предоставленіе Министру Путей Сообщенія передать часть правъ и обязанностей директора департамента желѣзныхъ дорогъ—вице-директору и штатнымъ инженерамъ, завѣдывавшимъ отдѣлами департамента, на правахъ вице-директоровъ, и предсѣдателя управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—одному изъ членовъ сего управленія, съ присвоеніемъ ему наименованія вице-предсѣдателя, и 3) на подчиненіе стар-

шихъ и младшихъ инспекторовъ главной инспекціи завѣдывающему этою инспекціею. Два года спустя тайный совѣтникъ Саловъ былъ утвержденъ въ должности начальника управленія желѣзныхъ дорогъ, а занимаемыя имъ должности директора департамента желѣзныхъ дорогъ и предсѣдателя временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, были замѣщены отдѣльными лицами.

Въ февралѣ 1887 года, въ виду значительныхъ неудобствъ, представлявшихся коллегіальнымъ порядкомъ разсмотрѣнія тарифныхъ вопросовъ, и того обстоятельства, что по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія Государственнымъ Совѣтомъ ассигнованъ былъ, между прочимъ, кредитъ на содержаніе тарифнаго желѣзнодорожнаго отдѣла, послѣдовало распоряженіе Министра Путей Сообщенія объ обращеніи въ этотъ отдѣлъ тарифной комиссіи.

Въ маѣ 1888 года, вслѣдствіе выясненной двухлѣтнимъ опытомъ тѣсной зависимости и взаимной связи вопросовъ, разсматривавшихся въ тарифномъ отдѣлѣ и отдѣлахъ департамента желѣзныхъ дорогъ и неудобствъ, посему, обособленія этихъ учрежденій, тарифный отдѣлъ, по приказанію Министра Путей Сообщенія, былъ введенъ въ составъ департамента желѣзныхъ дорогъ.

18 ноября 1888 года Государю Императору благоугодно было выразить бывшему въ то время Министромъ Путей Сообщенія, инженеръ-генералъ-лейтенанту Паукеру Высочайшую волю, чтобы тарифное дѣло было всецѣло передано въ Министерство Финансовъ.

Въ соотвѣтствіи съ симъ, Высочайше утвержденнымъ 8 марта 1889 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, послѣдовавшимъ по совмѣстному представленію Министровъ Финансовъ, Государственныхъ Имуществъ и Путей Сообщенія и Государственнаго Контролера, было введено въ дѣйствіе временное положеніе о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и объ учрежденіяхъ по тарифной части, согласно которому въ составѣ Министерства Финансовъ были учреждены: совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ, тарифный комитетъ и департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ былъ учрежденъ подъ предсѣдательствомъ Министра Финансовъ, а въ случаѣ невозможности для него присутствовать въ совѣтѣ, подъ предсѣдательствомъ его Товарища, въ составѣ: Товарища Министра, директоровъ департаментовъ: желѣзнодорожныхъ дѣлъ и торговли и мануфактуръ, двухъ членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія, членовъ отъ Министерствъ: Финансовъ, Государственныхъ Имуществъ и Внутреннихъ Дѣлъ и отъ Государственнаго Контроля, по одному отъ каждаго, трехъ представителей земледѣльческой промышленности, двухъ представителей торговли и мануфактуръ, одного представителя горнозаводской промышленности и трехъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ *). Члены совѣта отъ правитель-

*) Въ настоящее время въ составъ совѣта по тарифнымъ дѣламъ входятъ, кромѣ предсѣдателя Товарищъ Министра Финансовъ, директоръ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, два члена отъ Министерства Путей Сообщенія, два члена отъ Министерства Торговли и Промышленности, члены отъ Министерствъ Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Императорскаго Двора и Удѣловъ, отъ Государственнаго Контроля и Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, по одному отъ каждаго, три представителя земледѣльческой промышленности, два представителя торговли и мануфактуръ, по одному представителю отъ промышленностей, горнозаводской и мореходной и три представителя частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

ственныхъ вѣдомствъ назначаются Высочайшею властью, по представленію подлежащихъ Министровъ. Представители отъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и отъ упомянутыхъ видовъ промышленности назначаются на годичный срокъ, первые по избранію общаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ и съ утвержденія Министра Финансовъ, а послѣдніе по приглашенію подлежащихъ главныхъ начальниковъ вѣдомствъ и съ утвержденіемъ въ званіи представителя Высочайшею властью.

Къ вѣдѣнію совѣта по тарифнымъ дѣламъ отнесены были всѣ общіе тарифные вопросы, а именно. установленіе правилъ о составленіи, обнародованіи, введеніе въ дѣйствіе и отмѣнѣ тарифовъ, правилъ, касающихся тарифной статистики перевозокъ пассажировъ и грузовъ и правилъ для съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ по тарифнымъ вопросамъ; указаніе общихъ способовъ какъ для устраненія соперничества желѣзныхъ дорогъ между собою и съ другими перевозочными предпріятіями, такъ и для распредѣленія между ними желѣзнодорожныхъ сборовъ; составленіе предположеній о предѣльныхъ нормахъ для провозныхъ платъ и опредѣленіе высшихъ размѣровъ дополнительныхъ и другихъ сборовъ. Кромѣ того разсмотрѣнію совѣта подлежали возраженія желѣзныхъ дорогъ и ихъ съѣздовъ на распоряженія по тарифнымъ дѣламъ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, если эти возраженія имѣютъ связь съ потребностями населенія и нуждами торговли и промышленности.

Тарифный комитетъ былъ образованъ подъ предсѣдательствомъ директора департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, а въ случаѣ невозможности для него присутствовать въ засѣданіи, подъ предсѣдательствомъ особаго лица по выбору Министра Финансовъ, въ составѣ: двухъ членовъ отъ Министерства Финансовъ и по одному отъ Министерствъ. Путей Сообщенія и Государственныхъ Имуществъ и отъ Государственнаго Контроля *). При разсмотрѣніи въ комитетѣ вопросовъ, возбужденныхъ другими правительственными вѣдомствами, въ засѣданія приглашаются съ правомъ совѣщательнаго голоса представители сихъ вѣдомствъ; равнымъ образомъ приглашаются въ засѣданія комитета для личныхъ объясненій по дѣламъ, затрагивающимъ ихъ интересы, представители желѣзныхъ дорогъ или уполномоченные отъ желѣзнодорожныхъ съѣздовъ, если они заявятъ о томъ ходатайство или если это будетъ признано желательнымъ предсѣдателемъ комитета. Рѣшенію комитета подлежатъ: важнѣйшіе изъ частныхъ тарифныхъ вопросовъ, находящихся въ прямой связи съ потребностями населенія и нуждами промышленности и торговли, а также тарифные вопросы меньшей важности, передаваемые на разсмотрѣніе комитета Министромъ Финансовъ или директоромъ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Частные тарифные вопросы, возбуждаемые правительственными вѣдомствами, разсматриваются въ тарифномъ комитетѣ или въ совѣтѣ по тарифнымъ дѣламъ, въ зависимости отъ выраженнаго при самомъ возбужденіи вопроса желанія главныхъ начальниковъ заинтересованныхъ вѣдомствъ. Всѣ дѣла въ комитетѣ рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ и принятыя имъ рѣшенія обращаются къ исполненію, если не будутъ остановлены Министромъ Финансовъ для передачи дѣла на рѣшеніе совѣта по тарифнымъ дѣламъ, на разсмотрѣніе котораго передаются также тѣ дѣла, по которымъ въ комитетѣ не составилось указаннаго большинства.

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ составляютъ: директоръ, вице-

*) Въ настоящее время въ составъ тарифнаго комитета, кромѣ предсѣдателя, входятъ: два члена отъ Министерства Финансовъ, два члена отъ Министерства Торговли и Промышленности и по одному члену отъ Министерствъ Внутреннихъ Дѣлъ и Путей Сообщенія, отъ Государственнаго Контроля и отъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія.

директоры, начальники отдѣленій, чиновники особыхъ порученій, секретарь, бухгалтеръ и прочіе чины по штату.

Къ обязанностямъ департамента отнесено: дѣлопроизводство по совѣту по тарифнымъ дѣламъ и по тарифному комитету, разсмотрѣніе и обсужденіе тарифныхъ вопросовъ, возбуждаемыхъ желѣзными дорогами, ихъ съѣздами, правительственными вѣдомствами, общественными учрежденіями и обществами, собраніе свѣдѣній по тарифному дѣлу и разработка и изданіе статистическихъ данныхъ о перевозкахъ пассажировъ и грузовъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, возбужденіе и разработка тарифныхъ предположеній, способствующихъ осуществленію правительственнаго руководительства тарифами, а также мѣропріятій къ водворенію и поддержанію на желѣзныхъ дорогахъ тарифовъ, соотвѣтствующихъ какъ продовольственнымъ и торгово-промышленнымъ интересамъ, такъ и доходности желѣзнодорожной сѣти; разрѣшеніе частныхъ вопросовъ по распредѣленію ставокъ между желѣзными дорогами въ тарифахъ прямыхъ сообщеній; рѣшеніе согласно установленнымъ совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ нормамъ и правиламъ и въ предѣлахъ, опредѣляемыхъ Министромъ Финансовъ, тѣхъ частныхъ тарифныхъ вопросовъ, которые не подлежатъ обсужденію тарифнаго комитета, объявленіе желѣзнымъ дорогамъ распоряженій о новыхъ тарифахъ и надзоръ за неуклоннымъ соблюденіемъ тарифныхъ нормъ и правилъ, изданіе сборника тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Высочайше утвержденнымъ 8 марта 1889 г. временнымъ положеніемъ о желѣзнодорожныхъ тарифахъ предусмотрѣны были также созывы съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ для обсужденія тарифныхъ вопросовъ. Согласно сему временному положенію съѣзды эти собираются по распоряженіямъ или съ разрѣшенія Министра Финансовъ и подчиняются правиламъ, устанавливаемымъ совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ. На съѣздахъ этихъ участвуютъ, съ правомъ совѣщательнаго голоса, представители отъ Министерства Финансовъ и другихъ правительственныхъ вѣдомствъ, если таковые будутъ для сего командированы; съ правомъ совѣщательнаго же голоса на съѣзды могутъ быть приглашаемы, въ случаѣ если будутъ о томъ ходатайствовать, представители заинтересованныхъ общественныхъ учрежденій и обществъ.

Высочайше утвержденнымъ 7 декабря 1892 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта временное положеніе о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и объ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ, со всѣми послѣдовавшими въ дополненіе и измѣненіе онаго узаконеніями, было обращено въ постоянный законъ, съ переименованіемъ упомянутаго временнаго положенія въ „положеніе о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и объ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ“.

Вскорѣ, засимъ, въ составѣ Министерства Финансовъ былъ образованъ еще одинъ органъ, непосредственно и тѣсно связанный съ завѣдываніемъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, а именно *комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ*. Комиссія эта возникла при слѣдующихъ обстоятельствахъ.

Въ началѣ ноября 1894 года бывшимъ Министромъ Финансовъ, дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Витте, было внесено въ Государственный Совѣтъ представленіе о мѣрахъ для содѣйствія сооруженію сѣти дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія, и въ этомъ представленіи, какъ на одну изъ мѣръ для сего, указывалось на желательность образованія при Министерствѣ Финансовъ особой междувѣдомственной комиссіи, на которую могло бы быть возложено, между прочимъ, составленіе заключеній по отдѣльнымъ случаямъ и ходатайствамъ о предоставленіи льготъ и пособій со стороны Правительства сооруженію отдѣльныхъ линій желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія.

Представленіе это вызвало, однако, возраженія со стороны бывшаго въ то время Министромъ Путей Сообщенія, гофмейстера Кривошеина, и вопросъ объ образовании означенной комиссіи не получилъ окончательнаго разрѣшенія.

Между тѣмъ около того времени въ Министерствѣ Финансовъ накопился рядъ подлежавшихъ разрѣшенію ходатайствъ, какъ со стороны правительственныхъ, городскихъ и земскихъ учрежденій, такъ и со стороны частныхъ лицъ и желѣзнодорожныхъ обществъ о проведеніи желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ рельсовыхъ путей, вслѣдствіе чего Министръ Финансовъ, признавая неотложность разрѣшенія нѣкоторыхъ изъ сихъ ходатайствъ и вмѣстѣ съ тѣмъ желая, чтобы каждое такое ходатайство, предварительно дальнѣйшаго направленія его въ установленномъ порядкѣ, было подвергнуто всестороннему разсмотрѣнію съ точки зрѣнія всѣхъ тѣхъ требованій, которыя могутъ быть предъявлены къ новой желѣзнодорожной линіи различными правительственными учрежденіями, вошелъ въ соглашеніе съ подлежащими вѣдомствами объ образованіи съ указанною цѣлью, подъ предсѣдательствомъ директора департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства Финансовъ, особой комиссіи изъ представителей Министерствъ: Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ, Военнаго, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ и Финансовъ, а также Государственнаго Контроля и Главнаго Управленія Удѣловъ.

Первоначально комиссія эта собиралась для разсмотрѣнія поступавшихъ въ Министерство Финансовъ ходатайствъ о сооруженіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ по особому каждый разъ соглашенію Министра Финансовъ съ главными начальниками вышепоименованныхъ вѣдомствъ, но такъ какъ сношенія по сему предмету вызывали излишнюю переписку и замедляли дѣло, то въ февралѣ 1896 г Министръ Финансовъ обратился къ главнымъ начальникамъ вѣдомствъ, представители коихъ участвовали въ названной комиссіи, съ предложеніемъ считать образованную при департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ комиссію о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ—постоянною, въ составъ назначенныхъ для сего подлежащими вѣдомствами членовъ, количество которыхъ въ извѣстныхъ случаяхъ могло бы быть пополняемо назначеніемъ еще особыхъ представителей. Вмѣстѣ съ тѣмъ Министръ Финансовъ выразилъ желаніе, чтобы ему предоставлено было вносить на разсмотрѣніе означенной комиссіи дѣла о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ безъ предварительнаго испрошенія на то согласія главныхъ начальниковъ вѣдомствъ, имѣющихъ своихъ представителей въ комиссіи.

На учрежденіе на такихъ началахъ при Министерствѣ Финансовъ постоянной комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ послѣдовало согласіе со стороны всѣхъ заинтересованныхъ вѣдомствъ и образованная такимъ образомъ въ 1896 году комиссія эта существуетъ по сіе время.

Первоначально въ составъ комиссіи вошли: предсѣдателемъ—директоръ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, засимъ три члена—отъ Министерства Путей Сообщенія, по два члена—отъ Министерствъ Внутреннихъ Дѣлъ, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, Военнаго и Финансовъ, а также отъ Государственнаго Контроля и одинъ членъ отъ Главнаго Управленія Удѣловъ.

Впослѣдствіи, однако, составъ комиссіи значительно увеличился, отчасти вслѣдствіе назначенія отъ вышепоименованныхъ вѣдомствъ новыхъ представителей, отчасти же вслѣдствіе послѣдовавшихъ въ нашихъ государственныхъ учрежденіяхъ измѣненій.

Въ настоящее время комиссію о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ образуютъ: предсѣдатель—директоръ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ и члены: отъ Министерствъ: Путей Сообщенія—6, Внутреннихъ Дѣлъ—3, Финансовъ—2 (не считая предсѣдателя), Торговли и Промышленности—6, Юстиціи—2 и Воен-

наго—1, отъ Главныхъ Управленій Землеустройства и Земледѣлія—5 и Удѣловъ—1, отъ Государственнаго Контроля—6 и отъ Государственной Канцеляріи—3. Дѣлопроизводство комиссіи возложено на департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ

Что касается существа производимой комиссіею работы, то таковая заключается въ слѣдующемъ: всѣ ходатайства правительственныхъ, общественныхъ и сословныхъ учрежденій, а также частныхъ лицъ и желѣзнодорожныхъ обществъ относительно сооруженія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, если со стороны Министра Финансовъ не встрѣчается принципіальныхъ возраженій противъ проведенія таковыхъ, вносятся директоромъ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ на предварительное разсмотрѣніе комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ Комиссія разсматриваетъ означенныя ходатайства главнымъ образомъ съ точки зрѣнія экономическаго значенія проектируемой къ постройкѣ линіи, для чего производитъ подсчеты вѣроятной доходности будущей линіи, выясняетъ выгоды, которыя новая дорога можетъ дать населенію, торговлѣ и промышленности, а также то вліяніе которое она окажетъ на доходность существующей сѣти,—словомъ, опредѣляетъ, въ предѣлахъ возможности, вѣроятные результаты эксплоатаціи проектируемой линіи. Въ зависимости отъ выясненныхъ такимъ образомъ финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи будущей линіи, комиссія опредѣляетъ также и основныя финансовыя условія, на которыхъ проектируемая линія могла бы быть разрѣшена, какъ то срокъ концессіи, срокъ, съ котораго наступитъ право правительства на выкупъ дороги, предѣльный размѣръ облигаціоннаго капитала, платежи по которому обезпечиваются подсчитанною доходностью линіи, и т. п. Всѣ эти вопросы рѣшаются въ комиссіи простымъ большинствомъ голосовъ и такимъ образомъ составляется заключеніе комиссіи, которое затѣмъ, если Министры Путей Сообщенія и Финансовъ признаютъ возможнымъ дать дѣлу дальнѣйшій ходъ, прилагается къ совмѣстному представленію названныхъ Министровъ въ высшія государственныя установленія.

Такимъ образомъ заключенія комиссіи не имѣютъ силы окончательныхъ постановленій, а являются лишь мнѣніями совѣщательнаго органа, не обязательными ни для Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, ни для другихъ начальниковъ вѣдомствъ, представители коихъ участвуютъ въ комиссіи

При изданіи вышеупомянутаго закона 8 марта 1889 года на обязанности Министерства Путей Сообщенія, однако было, оставлено установленіе и надзоръ за соблюденіемъ порядка перевозки по желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ и грузовъ, а также разработка общихъ мѣропріятій по тарифной части, предположенія по которымъ Министерствомъ Финансовъ будутъ препровождаться на заключеніе Министерства Путей Сообщенія. Обязанности эти были возложены на тарифный отдѣлъ департамента желѣзныхъ дорогъ, при чемъ отдѣлъ этотъ, въ связи съ ограниченіемъ круга его вѣдѣнія и измѣненіемъ его компетенціи, былъ нѣсколько сокращенъ и переименованъ въ отдѣлъ условій перевозокъ.

Въ апрѣлѣ 1889 года, въ виду того, что, съ возстановленіемъ упраздненной въ 1870 году должности товарища Министра Путей Сообщенія, должность начальника управленія желѣзныхъ дорогъ утратила присвоенное ей учрежденіемъ 1870 года значеніе, а за отсутствіемъ постановленій о предѣлахъ власти и кругѣ обязанностей означенной должности, положеніе оной

оставалось недостаточно опредѣленнымъ, бывшій въ то время Министромъ Путей Сообщенія статсъ-секретарь Гюббенетъ испросилъ Высочайшее разрѣшеніе на незамѣщеніе этой должности

Высочайше утвержденнымъ 9 января 1890 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, при временномъ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ цѣлью надзора за правильнымъ изготовленіемъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей для казенныхъ и частныхъ дорогъ была образована главная заводская инспекція Министерства Путей Сообщенія. Согласно приведенному Высочайшему повелѣнію, штатъ главной заводской инспекціи опредѣленъ былъ изъ главнаго заводскаго инспектора, дѣлопроизводителя, запаснаго заводскаго инспектора и канцелярскихъ чиновниковъ и переписчиковъ, смотря по необходимости; для непосредственнаго же наблюденія за изготовленіемъ на заводахъ желѣзнодорожныхъ заказовъ образована мѣстная заводская инспекція изъ заводскихъ инспекторовъ.

Въ томъ же году была образована инспекція Императорскихъ поѣздовъ. До 1890 г. движеніе Императорскихъ поѣздовъ подчинялось общимъ правиламъ движенія по россійскимъ желѣзнымъ дорогамъ съ дополненіями, установленными по Высочайше утвержденнымъ 10 октября 1878 г правиламъ о поѣздахъ, употребляемыхъ для проѣзда Высочайшихъ особъ, а также согласно правиламъ движенія экстренныхъ поѣздовъ чрезвычайной важности.

Неполнота этихъ правилъ и отсутствіе общности ихъ вызвали необходимость ихъ объединенія. Съ этою цѣлью Министромъ Путей Сообщенія была образована особая комиссія, труды которой затѣмъ были переданы на разсмотрѣніе Высочайше утвержденной Комиссіи объ Императорскихъ поѣздахъ.

Выработанный этою комиссіей проектъ положенія объ Императорскихъ поѣздахъ, съ учрежденіемъ особой Инспекціи Императорскихъ поѣздовъ, въ составѣ инспектора и двухъ ревизоровъ вагоновъ, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія 15 іюля 1890 г. удостоился Высочайшаго утвержденія.

Означенное положеніе заключаетъ въ себѣ изложеніе обязанностей Инспекціи, состоящихъ въ постоянномъ надзорѣ за вагонами Императорскаго поѣзда и за самымъ поѣздомъ во время его слѣдованія въ пути и подробныя правила о храненіи, содержаніи и освидѣтельствованіи Императорскихъ вагоновъ, о назначеніи поѣздовъ, ихъ составѣ, движеніи и сопровожденіи и о мѣрахъ для обезпеченія безпрепятственнаго ихъ слѣдованія.

Въ 1890 году, въ виду необходимости образовать въ составѣ Министерства Путей Сообщенія надлежащій органъ для установленія порядка взаимной въ мирное время помощи дорогъ подвижнымъ составомъ при

руководствѣ со стороны Министерства Путей Сообщенія и создать для сего ближайшій надзоръ за степенью напряженности работы подвижного состава и производительности пользованія имъ по разнымъ дорогамъ, признано было цѣлесообразнымъ изъ эксплоатаціоннаго отдѣла департамента желѣзныхъ дорогъ, состоявшаго изъ 4-хъ дѣлопроизводствъ, выдѣлить тѣ два дѣлопроизводства, которыя, по существу разсматривавшихся ими дѣлъ, не имѣли прямого отношенія къ движенію, и образовать изъ нихъ особый отдѣлъ, съ наименованіемъ его отдѣломъ содержанія и ремонта, и этимъ путемъ предоставить остальнымъ двумъ дѣлопроизводствамъ, съ образованіемъ изъ нихъ отдѣла движенія, возможность болѣе широко заняться указанными выше вопросами. Въ концѣ того же года приняты были мѣры къ болѣе правильной организаціи вновь образованнаго отдѣла движенія.

Въ виду тѣсной связи вопросовъ, предназначенныхъ къ разсмотрѣнію названнаго отдѣла, съ интересами главнаго штаба и частныхъ и казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, учреждено было, въ видахъ болѣе правильнаго и скораго разрѣшенія сихъ вопросовъ, особое при этомъ отдѣлѣ совѣщаніе изъ представителей отъ главнаго штаба, временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, отдѣла движенія и постоянной комиссіи общаго съѣзда, съ назначеніемъ каждому изъ нихъ замѣстителя. Впослѣдствіи составъ этотъ былъ пополненъ, согласно Высочайше утвержденному 1 апрѣля 1891 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, также и представителемъ Министерства Финансовъ. Совѣщанія эти состоялись нѣсколько разъ въ теченіе 1891 года и прекратились къ концу того же года, когда для устраненія затрудненій по усиленной перевозкѣ хлѣба съ юга Россіи въ постигнутыя неурожаемъ мѣстности, было командировано съ Высочайшими полномочіями особое лицо, къ которому и перешли распоряженія по урегулированію грузового движенія по всей желѣзнодорожной сѣти.

Послѣ того, въ 1892 году была преобразована инспекція желѣзныхъ дорогъ, подвѣдомственныхъ Министерству Путей Сообщенія. Какъ указано выше, инспекція для наблюденія за правильностью, удобствомъ и безопасностью движенія по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ и вообще для надзора за дѣйствіями управленій этихъ дорогъ была образована еще въ 1857 году. Съ того времени въ положеніи объ инспекціи неоднократно производились, по Высочайшимъ повелѣніямъ, различныя измѣненія и къ 1892 году въ составѣ центральнаго управленія Министерства Путей Сообщенія, кромѣ инспекцій, образуемыхъ для наблюденія за постройкою частныхъ дорогъ и для надзора за эксплоатаціей послѣднихъ, имѣлись особыя лица—старшіе и младшіе инспекторы; при чемъ расходы на содержаніе инспекціи достигали суммы въ 369.900 руб. ежегодно. Съ воспослѣдованіемъ Высочайшаго повелѣнія о предоставленіи управляющимъ частными желѣзными дорогами правъ государственной службы, Министерство Путей Сообщенія получило возможность руководить дѣятельностью казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ

дорогъ на совершенно одинаковыхъ условіяхъ и, потому въ прежнемъ сложномъ порядкѣ наблюденія за эксплоатаціей дорогъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ не представлялось уже надобности. Въ виду сего, по всеподданнѣйшему докладу Управлявшаго Министерствомъ Путей Сообщенія 16 іюня 1892 года, было Высочайше повелѣно образовать штатъ центральной инспекціи въ составѣ главнаго инспектора, подчиненнаго непосредственно Министру, и 12 инспекторовъ, прочихъ же чиновъ какъ центральной, такъ и мѣстныхъ инспекцій желѣзныхъ дорогъ оставить за штатомъ, на общемъ основаніи.

Главный инспекторъ по дѣламъ личнаго состава инспекціи пользовался правами директора департамента; съ цѣлью же объединенія дѣйствій органовъ Министерства, ему предоставлено было право участія въ инженерномъ совѣтѣ по вопросамъ, касающимся желѣзныхъ дорогъ, и во временномъ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

---

7 августа 1892 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе о переименованіи Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а 28 августа того же года управлявшимъ Министерствомъ Путей Сообщенія дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Витте, по соглашенію съ Министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, была издана инструкція Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Согласно этой инструкціи, главными основаніями завѣдыванія эксплоатаціей и постройкой казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по прежнему оставались Высочайше утвержденныя положенія Комитета Министровъ: 20 февраля 1881 г. о постройкѣ Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ и 15 октября 1882 года о завѣдываніи эксплоатаціею казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; самое же Управленіе получало слѣдующую организацію.

Во главѣ стоялъ предсѣдатель съ правами директора департамента. Управленіе состояло изъ семи членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія, по одному отъ Министерствъ: Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и одного уполномоченнаго, на правахъ члена, отъ Министерства Государственныхъ Имуществъ, приглашаемаго при разсмотрѣніи вопросовъ, касающихся горнозаводской, соляной и каменноугольной промышленности *); въ засѣданіяхъ Управленія участвовалъ также главный инспекторъ желѣзныхъ дорогъ. При разсмотрѣніи вопросовъ, касающихся вѣдѣнія Государственнаго Контроля, а также при производствѣ въ Управленіи торговъ и конкуренцій въ засѣданія Управленія приглашался на одинаковыхъ правахъ съ членами представитель Государственнаго Контроля.

---

*) Высочайше утвержденнымъ 12 ноября 1893 г. положеніемъ Комитета Министровъ должность члена отъ Министерства Государственныхъ Имуществъ была сдѣлана постоянной, на одинаковыхъ съ прочими членами Управленія основаніяхъ.

Для разсмотрѣнія и разрѣшенія, а также для предварительной разработки нѣкоторыхъ наиболѣе важныхъ техническихъ вопросовъ, преимущественно касающихся новыхъ сооруженій и работъ, изъ состава Управленія выдѣлялось особое постоянное техническое совѣщаніе, въ составѣ предсѣдателя Управленія и двухъ членовъ (изъ техниковъ) отъ Министерства Путей Сообщенія по назначенію Министра Путей Сообщенія.

Для производства дѣлъ при Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ состояли: канцелярія, отдѣлы: техническій, эксплоатаціонный, смѣтъ и отчетовъ, коммерческій, хозяйственный, счетный и судебный и инженеры, техники и чиновники для особыхъ порученій.

Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ предоставлялось утверждать смѣты на разрѣшенныя по открытымъ кредитамъ работы, на всякую сумму; утверждать договоры на работы и поставки также безъ ограниченія суммы; входить въ добровольныя соглашенія съ владѣльцами отчуждаемыхъ для надобностей желѣзныхъ дорогъ имуществъ, безъ ограниченія суммы причитающихся за эти имущества уплатъ, если условія сихъ соглашеній будутъ признаны выгодными для казны.

Разсмотрѣнію Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ подлежали: проекты смѣтъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, проекты общихъ инструкцій и положеній, какъ по эксплоатаціи, такъ и по постройкѣ, отчеты по эксплоатаціи и по постройкамъ казенныхъ дорогъ, предположенія и расцѣночныя вѣдомости по постройкамъ распоряженіемъ казны новыхъ и по усиленію и улучшенію существующихъ рельсовыхъ путей; дѣла по отчужденію имуществъ подъ казенныя желѣзныя дороги и по вознагражденію ихъ владѣльцевъ по добровольному соглашенію, по продажѣ ненужнаго и негоднаго имущества дорогъ, по арендамъ казеннаго имущества, по опредѣленію отношеній дорогъ между собою, вопросы тарифные, вопросы, по коимъ мѣстными распорядителями не достигнуто соглашенія съ мѣстными учрежденіями Государственнаго Контроля, дѣла по выдачѣ пособій лицамъ, оставляющимъ службу на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и лицамъ, пострадавшимъ на сихъ дорогахъ, наконецъ, дѣла и вопросы, которые не могли быть окончательно разрѣшены какъ властью начальниковъ работъ и дорогъ, такъ и властью начальника Управленія.

Всѣ вопросы разрѣшались въ засѣданіяхъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ простымъ большинствомъ голосовъ, при равенствѣ голосовъ,— мнѣніе предсѣдателя давало перевѣсъ. Въ случаѣ, если въ меньшинствѣ оставался представитель посторонняго вѣдомства, исполненіе пріостанавливалось, и постановленіе Управленія сообщалось подлежащему Министру или Государственному Контролеру, и лишь при особой спѣшности дѣлъ Управленію предоставлялось, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, безотлагательно исполнить рѣшеніе большинства, вопреки особому мнѣнію члена отъ посторонняго вѣдомства, сообщивъ о семъ соотвѣтствующему Министру или Государственному Контролеру.

Постановленія Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по конвенціямъ и договорамъ, заключаемымъ казенными дорогами на общее съ другими

дорогами пользованіе станціями, путями, подвижнымъ составомъ и т. п., по утвержденію договоровъ на работы и поставки и на аренды на срокъ болѣе 3-хъ лѣтъ, по вопросамъ, требующимъ сношенія съ другими вѣдомствами или представленія въ высшія государственныя учрежденія, и въ случаяхъ, превышающихъ власть Управленія, по дѣламъ о пособіяхъ за службу или увѣчія и о продажѣ негоднаго имущества—представлялись на утвержденіе Министра. По остальнымъ вопросамъ рѣшенія Управленія приводились въ исполненіе распоряженіемъ предсѣдателя.

Въ 1893 году изъ состава Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ былъ выдѣленъ коммерческій отдѣлъ и, по слияніи его съ отдѣломъ условій перевозокъ департамента желѣзныхъ дорогъ, при означенномъ департаментѣ былъ образованъ центральный „коммерческій отдѣлъ", вѣдѣнію коего были подчинены всѣ дѣла по вопросамъ коммерческо-эксплоатаціоннаго характера, касающіяся дѣятельности какъ казенныхъ, такъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также дѣла тарифныя.. Коммерческимъ отдѣломъ завѣдывалъ на правахъ вице-директора начальникъ отдѣла, который, вмѣстѣ съ тѣмъ, состоялъ членомъ отъ Министерства Путей Сообщенія въ Тарифномъ Комитетѣ и замѣстителемъ члена Совѣта по тарифнымъ дѣламъ Министерства Финансовъ. Всѣ возникавшіе въ мѣстныхъ управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ вопросы коммерческаго характера и тарифные вносились послѣдними непосредственно въ коммерческій отдѣлъ, который, съ своей стороны, обязанъ былъ періодически сообщать Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ краткіе перечни таковыхъ вопросовъ.—Для разсмотрѣнія принципіальныхъ вопросовъ, касающихся коммерческой стороны эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, при департаментѣ желѣзныхъ дорогъ созывались особыя совѣщанія, подъ предсѣдательствомъ директора департамента, въ составѣ начальника коммерческаго отдѣла, его замѣстителя, одного представителя отъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, двухъ отъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и, въ случаѣ надобности представителей отъ другихъ отдѣльныхъ частей Министерства. Въ эти совѣщанія могли также быть приглашаемы представители другихъ вѣдомствъ, частныхъ желѣзныхъ дорогъ и свѣдущія лица.

Съ преобразованіемъ коммерческаго отдѣла, цѣлью котораго было объединеніе дѣятельности правительства по направленію коммерческо-эксплоатаціоннаго дѣла какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ непосредственное распоряженіе Департамента желѣзныхъ дорогъ перешли также и учрежденные въ 1892 г. при Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ коммерческіе агенты, на которыхъ было возложено выясненіе на мѣстахъ и изслѣдованіе: потребностей и нуждъ сельскаго хозяйства, промышленности и торговли, поскольку таковыя потребности могутъ быть удовлетворены при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ, недостатковъ дѣйствующихъ или вновь устанавливаемыхъ желѣзнодорожныхъ правилъ и порядковъ, касающихся перевозки пассажировъ и грузовъ, и допускаемыхъ со стороны желѣзныхъ дорогъ неправильностей по примѣненію тарифовъ, тарифныхъ правилъ,

условій перевозокъ и всякихъ другихъ постановленій коммерческаго характера.

Въ слѣдующемъ 1894 году въ составѣ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ былъ образованъ особый врачебно-санитарный отдѣлъ, на который было возложено руководство и наблюденіе за врачебно-санитарною частью на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ

По мѣрѣ развитія русской желѣзнодорожной сѣти все въ большей степени ощущалась необходимость въ установленіи между отдѣльными дорогами прямого пассажирскаго и, въ особенности, грузового движенія—системы, при обширныхъ пространствахъ нашего отечества, имѣвшей особо существенное значеніе.

Эта задача, тѣмъ болѣе сложная, что опыта примѣненія взаимнаго пользованія подвижнымъ составомъ, путемъ передачи его съ одной дороги на другую, ни на русскихъ ни на заграничныхъ дорогахъ еще не было, съ успѣхомъ была разрѣшена общими съѣздами представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Начало этимъ съѣздамъ было положено состоявшимся въ іюнѣ 1868 г. въ г. Козловѣ совѣщаніемъ представителей дорогъ восточнаго района: Московско-Рязанской, Рязанско-Козловской, Козлово-Воронежско-Ростовской, Козлово-Тамбовской, Ряжско-Моршанской и Грязе-Борисоглѣбской, цѣлью котораго было обсужденіе вопроса объ установленіи прямого товарнаго сообщенія на означенныхъ дорогахъ. Въ совѣщаніи этомъ предсѣдательствовалъ командированный по Высочайшему повелѣнію для указанной цѣли графъ Бобринскій *). Въ виду успѣха этого совѣщанія, Министромъ Путей Сообщенія въ слѣдующемъ же, 1869 году, былъ созванъ въ С.-Петербургѣ общій съѣздъ уполномоченныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ для учрежденія прямого пассажирскаго и грузового сообщенія. На этомъ первомъ съѣздѣ, состоявшемся подъ предсѣдательствомъ Управлявшаго Министерствомъ Путей Сообщенія, члена Совѣта Министерства, барона Дельвига, дороги, въ отношеніи прямого товарнаго сообщенія, въ зависимости отъ главнѣйшихъ направленій грузового движенія, были распредѣлены на три отдѣльныя группы: въ первую вошли дороги, соединяющія юго-восточный районъ съ Ригою, во вторую — дороги, связывающія тотъ же районъ съ С.-Петербургомъ и Ревелемъ и въ третью — дороги, соединяющія С.-Петербургъ и Ревель съ портами Чернаго и Азовскаго морей. Одновременно съѣздомъ были установлены и главныя линіи для прямого пассажирскаго движенія. Этимъ было положено начало принципу безперегрузочнаго и безпересадочнаго желѣзнодорожнаго сообщенія, получившаго впослѣдствіи столь широкое распространеніе.

На второмъ общемъ съѣздѣ, состоявшемся въ 1870 году, были обсуждены основанія и порядокъ дѣятельности съѣздовъ. При этомъ было постановлено, что съѣзды являются преимущественно совѣщательнымъ учрежде-

---

*) Впослѣдствіи (съ 1869 г.) Министръ Путей Сообщенія.

ніемъ и постановленія ихъ имѣютъ обязательную силу лишь въ томъ случаѣ, если будутъ приняты единогласно. Съ тѣхъ поръ дѣятельность съѣздовъ непрерывно развивалась, постепенно охватывая все болѣе широкій кругъ вопросовъ, касающихся самыхъ разнообразныхъ сторонъ дѣятельности желѣзныхъ дорогъ.

Организація съѣздовъ, равно какъ и порядокъ и условія, ихъ дѣятельности, силою закона, или хотя бы Министерскаго постановленія, никогда закрѣплены не были, но самое существованіе ихъ было узаконено ссылками, сдѣланными на нихъ въ Общемъ Уставѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и въ учрежденіи Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Съ теченіемъ времени, для облегченія своей работы общіе съѣзды разбились на отдѣлы. Такъ, теперь существуютъ: конвенціонные съѣзды, претензіонные и техническіе совѣщательные съѣзды, при чемъ послѣдніе еще подраздѣляются, по различнымъ отраслямъ желѣзнодорожнаго дѣла, на съѣзды: службы подвижного состава и тяги, службы пути, службы врачебной и телеграфа.

Въ настоящее время въ засѣданіяхъ общихъ съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, кромѣ представителей казенныхъ и частныхъ дорогъ и подлежащихъ правительственныхъ учрежденій, принимаютъ постоянное участіе и уполномоченные биржевыхъ комитетовъ.

Предварительная разработка вопросовъ, вносимыхъ на обсужденіе съѣздовъ, и изготовленіе по нимъ докладовъ возложено на Управленіе дѣлами съѣздовъ, состоящее изъ завѣдывающаго дѣлами съѣздовъ, секретаря (онъ же замѣститель завѣдывающаго), трехъ дѣлопроизводителей, старшаго и 4 мѣстныхъ контролеръ-техниковъ и завѣдывающаго билетнымъ отдѣломъ. Независимо отъ, сего при техническихъ совѣщательныхъ съѣздахъ состоятъ уполномоченный для завѣдыванія дѣлами сихъ съѣздовъ, общее бюро изъ предсѣдателя, его товарища и секретаря и четыре спеціальныхъ бюро по съѣздамъ службъ: тяги, телеграфа, пути и движенія. Каждое изъ этихъ бюро состоитъ изъ предсѣдателей: бюро и съѣзда и постояннаго секретаря

При общемъ съѣздѣ состоитъ также контора международныхъ сообщеній русскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ завѣдывающимъ дѣлами этихъ сообщеній во главѣ.

Послѣднимъ учрежденіемъ въ ряду центральнаго управленія Министерства Путей Сообщенія, до преобразованія 1899 года, является управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги. Первоначально завѣдываніе постройкою означеннаго пути было возложено на управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, но съ увеличеніемъ производства работъ было признано соотвѣтственнымъ образовать для сего особое учрежденіе, въ которомъ бы и сосредоточивалась вся исполнительная часть по выполненію сооруженія

Согласно Высочайшему повелѣнію 5 іюня 1893 г., Управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, состоя подъ главнымъ руководствомъ

Министра Путей Сообщенія, завѣдывало изысканіями и постройкой дороги, снабжало послѣднюю подвижнымъ составомъ и всѣми необходимыми принадлежностями, вѣдало всѣми техническими и хозяйственно-административными дѣлами и разсматривало всѣ вопросы относительно сооруженія дороги, передаваемые на его обсужденіе другими учрежденіями. Соотвѣтственно сему, управленію было предоставлено право входить въ окончательное соглашеніе съ владѣльцами имуществъ, отчуждаемыхъ подъ дорогу, заключать, отъ своего имени, непосредственно или чрезъ мѣстныхъ начальниковъ работъ и другихъ уполномоченныхъ, всякаго рода договоры, а равно измѣнять, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, условленные сроки работъ и поставокъ, если это окажется необходимымъ по ходу работъ.

Самое управленіе было образовано изъ начальника, его помощника, представителя Министерства Финансовъ, канцеляріи, техническаго и хозяйственно-распорядительнаго отдѣловъ. Для разсмотрѣнія касающихся желѣзной дороги хозяйственныхъ и экономическихъ вопросовъ, а также расцѣночныхъ вѣдомостей по ея сооруженію, при управленіи былъ образованъ, подъ предсѣдательствомъ начальника, совѣтъ изъ его помощника и представителя Министерства Финансовъ; кромѣ того, въ засѣданія совѣта приглашались, на правахъ членовъ, директоры департамента желѣзныхъ дорогъ и шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, представители Государственнаго Контроля и Министерствъ: Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ, Военнаго и Морского—во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда разсматриваемые вопросы касались предметовъ вѣдѣнія сихъ учрежденій. Для разсмотрѣнія же техническихъ вопросовъ, рѣшеніе коихъ не предоставлено начальникамъ работъ, было учреждено техническое совѣщаніе изъ предсѣдателя—начальника управленія, и членовъ—начальниковъ техническаго и хозяйственно-распорядительнаго отдѣловъ управленія. Рѣшенія совѣщанія или вступали въ окончательную силу, или, по нѣкоторымъ вопросамъ, указаннымъ въ особомъ наказѣ Министра Путей Сообщенія, представлялись на его разсмотрѣніе. При разсмотрѣніи наиболѣе важныхъ техническихъ вопросовъ въ совѣщаніе приглашались, по усмотрѣнію предсѣдателя, лица, спеціально изучившія техническія стороны разсматриваемаго вопроса.

Начальнику управленія были присвоены права директора департамента, онъ состоялъ членомъ инженернаго совѣта, кромѣ того онъ участвовалъ, на правахъ члена, во всѣхъ засѣданіяхъ управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ при обсужденіи вопросовъ, касающихся Сибирской дороги.

Во главѣ перечисленныхъ выше частей управленія—техническій и хозяйственно-распорядительный отдѣлы и канцелярія — стояли начальники отдѣловъ и правитель канцеляріи, при чемъ послѣдній, вмѣстѣ съ тѣмъ, исполнялъ обязанности юрисконсульта.

Въ такомъ положеніи были центральныя учрежденія Министерства Путей Сообщенія ко времени внесенія бывшимъ Министромъ Путей Сообщенія, княземъ Хилковымъ, 2 ноября 1897 г. представленія въ Государственный Совѣтъ о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія.

Въ виду послѣдовавшихъ по сему представленію существенныхъ возраженій со стороны Министра Финансовъ и Государственнаго Контролера, проектъ преобразованія центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія былъ вновь переработанъ и въ нѣсколько измѣненномъ видѣ внесенъ Министромъ Путей Сообщенія 11 апрѣля 1898 года на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта.

Обсудивъ это представленіе и сдѣлавъ нѣсколько принципіальныхъ по нему указаній, Государственный Совѣтъ, въ виду сложности сего вопроса и для болѣе успѣшнаго согласованія нѣкоторыхъ разногласій между Министерствомъ Путей Сообщенія и Министерствомъ Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ, поручилъ переработку представленнаго Министромъ Путей Сообщенія проекта Особому Совѣщанію, подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Департамента Законовъ Государственнаго Совѣта, при участіи представителей Министерствъ: Путей Сообщенія и Финансовъ, а также Государственнаго Контроля. Совѣщаніе это закончило свои труды въ декабрѣ 1898 года и, затѣмъ, составленный этимъ Совѣщаніемъ проектъ былъ разсмотрѣнъ Государственнымъ Совѣтомъ въ январѣ 1899 года и удостоился Высочайшаго утвержденія 3-го мая 1899 года.

Предположенныя Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1898 году измѣненія въ организаціи центральныхъ его установленій, касались, главнымъ образомъ, области завѣдыванія желѣзными дорогами и заключались: въ расширеніи компетенціи мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ установленій съ соотвѣтственнымъ облегченіемъ работы центральныхъ желѣзнодорожныхъ органовъ; въ упраздненіи Департамента желѣзныхъ дорогъ и соединеніи руководства и наблюденія за всѣмъ дѣломъ эксплоатаціи какъ казенныхъ, такъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ одномъ учрежденіи—Управленіи желѣзныхъ дорогъ, и въ учрежденіи особаго самостоятельнаго установленія, вѣдающаго постройкой желѣзныхъ дорогъ какъ казенныхъ, такъ и частныхъ—Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.

Первая изъ этихъ мѣръ — сліяніе въ одно учрежденіе бывшихъ Департамента желѣзныхъ дорогъ и Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ вызывалась тѣмъ соображеніемъ, что дѣятельность обоихъ этихъ установленій во многихъ своихъ проявленіяхъ являлась однородной, такъ какъ существенная задача обоихъ названныхъ учрежденій сводилась къ руководству и надзору, въ широкомъ смыслѣ этого слова, за дѣятельностью желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія. Оба эти установленія преслѣдовали однѣ и тѣ же техническія задачи и для сего имѣли соотвѣтствующіе отдѣлы: отдѣлы движенія и коммерческій въ бывшемъ Департаментѣ соотвѣтствовали по существу дѣла эксплоатаціонному отдѣлу б.

Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; отдѣлъ содержанія и ремонта пути и зданій въ бывшемъ Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ и отдѣлъ подвижного состава и тяги въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ являлись вполнѣ однородными по своимъ задачамъ; административный отдѣлъ б. Департамента былъ весьма близокъ по своей дѣятельности къ Канцеляріи Управленія и, наконецъ, въ обоихъ учрежденіяхъ разсматривались смѣты и отчеты желѣзныхъ дорогъ: въ первомъ—казенныхъ, а во второмъ—частныхъ.

Внѣшніе признаки различія въ компетенціи обоихъ названныхъ учрежденій, т.-е. принадлежность желѣзныхъ дорогъ казнѣ или частному обществу, не имѣли существеннаго значенія. Эксплоатація частныхъ желѣзныхъ дорогъ уже и въ то время находилась въ ближайшемъ завѣдываніи Правительства, такъ, какъ обороты тѣхъ обществъ, которыя состоятъ въ обязательственныхъ отношеніяхъ къ казнѣ, были подвергнуты ревизіи Государственнаго Контроля, наравнѣ съ казенными желѣзными дорогами. Установленъ былъ порядокъ исчисленія чистаго дохода частныхъ дорогъ и были изданы правила производства работъ за счетъ эксплоатаціоннаго, запаснаго и облигаціоннаго капиталовъ. Эксплоатаціонныя смѣты разсматривались въ комиссіяхъ съ представителями Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контроля. Было отдано распоряженіе о срокахъ договоровъ и указаны тѣ изъ нихъ, которые подлежатъ утвержденію правительства. Существенная часть желѣзнодорожнаго хозяйства, завѣдываніе тарифами, съ 1889 г. находилась въ рукахъ правительственныхъ учрежденій. Правительству же принадлежало и распоряженіе подвижнымъ составомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, когда по обстоятельствамъ желѣзнодорожнаго движенія, послѣднее для успѣха перевозокъ нуждалось въ общемъ по сѣти руководительствѣ; наконецъ, необходимо было имѣть въ виду, что частная желѣзнодорожная сѣть по протяженію составляла тогда лишь $^1/_3$ казенной сѣти, при чемъ съ окончаніемъ производившихся тогда казенныхъ построекъ отношеніе это должно было измѣниться еще больше въ пользу казенной сѣти. Независимо отъ того, управляющимъ и директорамъ частныхъ дорогъ предоставлены были права государственной службы, съ возложеніемъ на нихъ обязанностей бывшихъ мѣстныхъ инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе чего лица эти находились въ полномъ подчиненіи Министру Путей Сообщенія. Затѣмъ и остальныя болѣе крупныя должности на линіяхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, равнымъ образомъ, замѣщались не иначе какъ съ утвержденія Министра. При такихъ условіяхъ завѣдываніе техническою, эксплоатаціонною, равно какъ и прочими частями желѣзнодорожнаго дѣла, съ успѣхомъ могло быть сосредоточено въ одномъ управленіи и поручено техническому, эксплоатаціонному и прочимъ подраздѣленіямъ предположеннаго управленія, безразлично отъ того, будетъ ли дѣло соотвѣтственной спеціальности относиться къ казеннымъ или частнымъ желѣзныхъ дорогамъ.

Второе предположеніе—объ учрежденіи самостоятельнаго управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ на средства казны, а также по наблюденію

за постройкой желѣзныхъ дорогъ частными желѣзнодорожными обществами— должно было поставить дѣло постройки желѣзныхъ дорогъ въ болѣе нормальныя условія, чѣмъ это было раньше, когда постройка казенныхъ желѣзныхъ дорогъ сосредоточивалась въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а наблюденіе за постройкой частныхъ дорогъ — въ Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ. Цѣлесообразность сего подтверждалась учрежденіемъ, 5 іюня 1893 года, особаго Управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, которому вскорѣ послѣ его образованія поручено было завѣдываніе постройкой Пермь-Котласской желѣзной дороги, и вытекала изъ того, что эксплоатація и постройка желѣзныхъ дорогъ, какъ по существенному различію своихъ задачъ, такъ и по важности и сложности дѣлъ, свойственныхъ каждой изъ этихъ отраслей желѣзнодорожной дѣятельности, требуютъ, для завѣдыванія ими, образованія двухъ отдѣльныхъ самостоятельныхъ учрежденій.

При этомъ, однако, было предположено сохранить за Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ завѣдываніе незначительными постройками, имѣющими ближайшую связь съ эксплоатируемыми линіями, а также предоставлять въ извѣстныхъ случаяхъ и на нѣкоторое время эксплоатацію строящихся дорогъ Управленію по сооруженію желѣзныхъ дорогъ. Такое положеніе дѣла, какъ временное и при томъ допускаемое лишь для пользы или эксплоатаціи, или постройки, не могло нарушить въ сущности принципа распредѣленія компетенціи двухъ предположенныхъ установленій или создать какія-либо значительныя практическія затрудненія, такъ какъ означенное отступленіе было предположено допускать лишь въ мѣрѣ дѣйствительной необходимости и въ прямыхъ интересахъ постройки и эксплоатаціи данныхъ линій.

Центральные органы, завѣдывавшіе водными и шоссейными сообщеніями и портами, Министерство Путей Сообщенія предполагало преобразовать на нижеслѣдующихъ основаніяхъ

Департаментъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, поставленный слишкомъ въ тѣсныя рамки по отношенію къ подлежащей технической подготовкѣ и соотвѣтственной разработкѣ проектовъ по воднымъ сообщеніямъ, — лишенъ былъ почти всякой распорядительной власти; усиленіе компетенціи названнаго Департамента предоставленіемъ ему полномочій по хозяйственной и технической частямъ, а равно и права окончательнаго разрѣшенія тѣхъ дѣлъ, рѣшеніе коихъ вызываетъ лишь примѣненіе существующихъ законовъ и правилъ, — должно было восполнить недостатокъ въ организаціи центральнаго органа. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ видахъ единства власти и для наиболѣе удобнаго исполненія общей цѣли — облегченія торговыхъ сношеній и передвиженій, было признано цѣлесообразнымъ управленіе коммерческими портами, находившееся въ вѣдѣніи особой комиссіи по устройству портовъ, передать въ тотъ же Департаментъ, который соотвѣтственно сему переименовать въ Управленіе шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ.

Какъ выше было упомянуто, внесенный Министерствомъ Путей Сообщенія въ Государственный Совѣтъ въ концѣ 1898 г. проектъ преобразова-

нія, на приведенныхъ главныхъ основаніяхъ, центральныхъ установленій Министерства былъ разсмотрѣнъ Совѣтомъ въ январѣ 1899 года и, за нѣкоторыми измѣненіями, удостоился Высочайшаго утвержденія въ 3 день мая того же года.

Закономъ 3 мая 1899 года на Министерство Путей Сообщенія возлагалось завѣдываніе, въ предѣлахъ, указанныхъ подлежащими узаконеніями, въ отношеніи сооруженія, благоустройства, содержанія и пользованія, всѣми находящимися въ Имперіи путями сообщенія и торговыми портами, за исключеніемъ тѣхъ, которые, въ силу особыхъ положеній, изъяты изъ его вѣдѣнія. Къ обязанности Министерства отнесено было также завѣдываніе учебными заведеніями онаго. При этомъ Министерство было положено въ слѣдующемъ составѣ: Министръ, Товарищъ Министра, Совѣтъ Министра, Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, Инженерный Совѣтъ, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, Инспекція Императорскихъ поѣздовъ, Управленіе по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, Управленіе водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ, Отдѣлъ по испытанію и освидѣтельствованію заказовъ Министерства и паровыхъ котловъ на судахъ, Канцелярія Министра съ Отдѣломъ по отчужденію имуществъ, Учебный отдѣлъ и Отдѣлъ статистики и картографіи. Кромѣ того были положены особые чины, состоящіе въ распоряженіи Министра, а именно: главный и старшіе инспекторы путей сообщенія и торговыхъ портовъ, юрисконсультъ, его помощники, чиновники особыхъ порученій и секретарь. Въ вѣдѣніи Министерства состоитъ также, въ видѣ самостоятельнаго учрежденія, Институтъ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I.

Тѣмъ же закономъ 3 мая 1899 года былъ утвержденъ временной дополнительный штатъ Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, дѣйствіе котораго должно было прекратиться 1 января 1901 г.

Таковая организація, на основаніи Высочайше утвержденнаго 3 мая 1899 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, была придана Министерству лишь временно на три года, при чемъ Министру Путей Сообщенія было поручено заблаговременно до 1 января 1902 г. внести на законодательное разсмотрѣніе предположенія свои о необходимыхъ, согласно указаніямъ опыта, измѣненіяхъ въ узаконеніяхъ о центральныхъ установленіяхъ названнаго Министерства.

Въ виду, однако, сложности возложенной на Министерство Путей Сообщенія задачи и выяснившейся невозможности въ теченіе назначеннаго ему срока сдѣлать сколько нибудь обоснованные выводы изъ опыта примѣненія новой организаціи вѣдомства, означенная законодательная работа своевременно не могла быть закончена и поэтому, согласно представленіямъ о томъ Министерства Путей Сообщенія, Высочайше утвержденными мнѣніями Государственнаго Совѣта 22 января и 11 декабря 1902 г., 6 декабря 1904 г. и 26 декабря 1905 г., а затѣмъ Высочайше утвержденными особыми журналами Совѣта Министровъ 10 октября 1906 года и 25 сентября 1907 года и, наконецъ, одобреннымъ Государственнымъ Совѣтомъ и Государственною

Думою и Высочайше утвержденнымъ 11 апрѣля 1909 г. закономъ—срокъ дѣйствія вышеупомянутыхъ узаконеній 3 мая 1899 г. со всѣми послѣдовавшими впослѣдствіи дополненіями и измѣненіями къ нимъ, о которыхъ будетъ сказано ниже, былъ послѣдовательно продолженъ до 1 іюля 1910 года.

Такимъ образомъ, приданная Министерству Путей Сообщенія въ 1899 г. организація, въ существенныхъ частяхъ ея, сохранилась до настоящаго времени.

Отдѣльныя части центральнаго управленія Министерства согласно закону 3 мая 1899 года, получили слѣдующее устройство:

Совѣтъ Министра—состоитъ, подъ предсѣдательствомъ Министра, изъ его товарища, начальниковъ управленій: желѣзныхъ дорогъ, по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ, директора канцеляріи и особыхъ членовъ, назначаемыхъ Высочайшею властью по представленіямъ Министра Путей Сообщенія. Число особыхъ членовъ, равно какъ и оклады ихъ содержанія не были установлены и размѣръ содержанія каждаго члена опредѣляется, съ особаго каждый разъ Высочайшаго соизволенія, въ предѣлахъ общей назначенной на содержаніе Совѣта суммы.

Къ вѣдѣнію Совѣта, кромѣ дѣлъ, подлежащихъ его вѣдѣнію по учрежденію Министерства, отнесены дѣла о вознагражденіи за принудительное отчужденіе или временное занятіе для надобностей государства недвижимыхъ имуществъ въ случаѣ, когда не послѣдовало добровольнаго съ владѣльцами соглашенія, и дѣла по назначенію пенсій и пособій изъ эмеритальной кассы инженеровъ путей сообщенія.

Организаціи *Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ* преобразованіе 1899 года не коснулось и составъ сего Совѣта, равно какъ и предметы его вѣдѣнія, остались тѣ же, что были установлены положеніемъ о немъ 12 іюня 1885 и Высочайше утвержденнымъ 8 марта 1889 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта о передачѣ тарифнаго дѣла въ Министерство Финансовъ. Нѣкоторое измѣненіе введено было только въ порядокъ направленія дѣлъ, по коимъ въ Совѣтѣ возникало разногласіе, а именно, въ измѣненіе существовавшаго порядка, было постановлено, чтобы при несогласіи съ постановленіемъ Совѣта кого-либо изъ представителей постороннихъ вѣдомствъ, на заключеніе соотвѣтствующихъ главныхъ начальниковъ вѣдомствъ посылались лишь дѣла, отнесенныя закономъ къ особой категоріи и только въ тѣхъ случаяхъ, когда за даннымъ дѣломъ Совѣтомъ будетъ признано общее значеніе. Рѣшенія же Совѣта по прочимъ дѣламъ, если съ заключеніемъ Совѣта согласится Министръ Путей Сообщенія, признаются окончательными и обращаются къ исполненію.

Инженерный Совѣтъ состоитъ изъ предсѣдателя, 9-ти членовъ, назначаемыхъ Высочайшею властью, и начальниковъ управленій: желѣзныхъ дорогъ, по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ. Министру Финансовъ и Военному, а также Государственному Контролеру предоставлено назначать по одному представителю отъ

ввѣренныхъ имъ вѣдомствъ для участія въ обсужденіи вопросовъ, имѣющихъ особое значеніе въ военномъ или финансовомъ отношеніи. Въ разсмотрѣніи дѣлъ, касающихся телеграфной и телефонной частей участвуетъ на одинаковомъ съ прочими членами основаніи Начальникъ Главнаго Управленія почтъ и телеграфовъ. Кромѣ того, Министру Путей Сообщенія предоставляется возлагать обязанности членовъ Инженернаго Совѣта на всѣхъ состоящихъ въ вѣдомствѣ инженеровъ.

Къ вѣдѣнію Инженернаго Совѣта отнесена разработка и обсужденіе техническихъ вопросовъ общаго значенія, а также проектовъ производства важнѣйшихъ работъ и сооруженій, сопряженныхъ съ значительными расходами казны.

Разработка и докладъ дѣлъ Совѣту, по распредѣленію предсѣдателя, возлагается на членовъ совѣта.

Управленіе желѣзныхъ дорогъ составляютъ: начальникъ управленія, комитетъ управленія, отдѣлы: техническій, эксплоатаціонный и хозяйственный, канцелярія, части: юридическая, врачебно-санитарная и счетная, инспекторы по эксплоатаціи, чиновники особыхъ порученій и инженеры для техническихъ занятій. При управленіи состоятъ желѣзнодорожный пенсіонный комитетъ и управленіе дѣлами сего комитета. Для обсужденія техническихъ проектовъ и вопросовъ, касающихся техническаго надзора за желѣзными дорогами, при комитетѣ управленія желѣзныхъ дорогъ образовано техническое совѣщаніе, подъ предсѣдательствомъ начальника управленія, въ составѣ трехъ членовъ комитета (техниковъ) отъ Министерства Путей Сообщенія и управляющаго подлежащимъ (по роду обсуждаемаго предмета) отдѣломъ управленія

На управленіе желѣзныхъ дорогъ возложено общее завѣдываніе эксплоатаціею казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, а также производствомъ изысканій и сооруженіемъ за счетъ казны примыкающихъ къ нимъ подъѣздныхъ рельсовыхъ путей и не имѣющихъ самостоятельнаго значенія вѣтвей незначительнаго протяженія, въ тѣхъ случаяхъ, когда это будетъ Министромъ Путей Сообщенія признано полезнымъ, и надзоръ за желѣзными дорогами, принадлежащими частнымъ обществамъ, товариществамъ и отдѣльнымъ лицамъ.

Каждый отдѣлъ и каждая часть управленія вѣдаетъ производствомъ всѣхъ дѣлъ по роду своей спеціальности. На подлежащіе отдѣлы и части возложено также производство, разработка и доклады вопросовъ, поступающихъ на разсмотрѣніе комитета управленія, техническаго при немъ совѣщанія и особыхъ комиссій и желѣзнодорожнаго пенсіоннаго комитета.

На юридическую часть, кромѣ производства всѣхъ вообще по управленію дѣлъ судебнаго и судебно-административнаго свойства, возложено разъясненіе возникающихъ по текущимъ дѣламъ управленія юридическихъ вопросовъ, веденіе въ судахъ дѣлъ управленія и надзоръ за дѣятельностью повѣренныхъ при мѣстныхъ управленіяхъ.

Разсмотрѣнію Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ подлежатъ: всѣ

имѣющіе хозяйственно-коммерческое значеніе вопросы по эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, разрѣшеніе коихъ связано съ расходами и затратами, либо можетъ непосредственно вліять на доходы упомянутыхъ дорогъ, и превышаетъ полномочія мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій, всѣ того же характера вопросы по руководительству и надзору за частными желѣзными дорогами; разногласія, возникшія въ совѣтахъ мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и опротестованные директорами отъ правительства въ правленіяхъ или совѣтахъ обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ постановленія сихъ правленій и совѣтовъ; ежегодные отчеты по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ; предположенія о заготовленіи для вновь сооружаемыхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ подвижного состава, запасныхъ къ нему частей, рельсовъ и скрѣпленій къ нимъ и вопросы, на внесеніе коихъ въ комитетъ послѣдуетъ распоряженіе Министра.

Въ составъ комитета управленія желѣзныхъ дорогъ входятъ: 9 членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія, 2—отъ Министерства Финансовъ и по одному отъ Государственнаго Контроля и Министерствъ: Военнаго, Внутреннихъ Дѣлъ и Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ *) и управляющіе отдѣлами управленія, присутствующіе въ комитетѣ по дѣламъ, касающимся отдѣловъ, состоящихъ въ ихъ вѣдѣніи; правитель канцеляріи и управляющіе частями участвуютъ въ засѣданіяхъ комитета по предметамъ своего вѣдѣнія лишь съ правомъ совѣщательнаго голоса.

Предсѣдательствуетъ въ комитетѣ начальникъ управленія желѣзныхъ дорогъ, а въ случаѣ невозможности для него присутствовать въ засѣданіи, назначаемый Министромъ постоянный его замѣститель.

Для разсмотрѣнія проектовъ эксплоатаціонныхъ смѣтъ желѣзныхъ дорогъ, а также смѣтъ и расцѣнокъ по улучшенію и усиленію и по разнаго рода коммерческимъ операціямъ комитетомъ изъ своего состава выдѣляются особыя комиссіи, подъ предсѣдательствомъ начальника управленія, или его замѣстителя, или одного изъ членовъ Комитета отъ Министерства Путей Сообщенія по назначенію Министра, изъ 2-хъ или болѣе членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія и членовъ отъ Министерствъ Финансовъ и Военнаго (по вопросамъ, касающимся интересовъ стратегическихъ) и Государственнаго Контроля. Единогласныя постановленія этихъ комиссій обращаются къ исполненію начальникомъ управленія, а при разногласіяхъ постановленія комиссій поступаютъ на разсмотрѣніе комитета.

Желѣзнодорожный пенсіонный комитетъ состоитъ подъ предсѣдательствомъ начальника управленія желѣзныхъ дорогъ, изъ управляющаго юридическою и счетною частями, завѣдывающаго дѣлами комитета и особаго лица, назначаемаго Министромъ изъ числа чиновъ управленія, состоящихъ участниками пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

На желѣзнодорожный пенсіонный комитетъ возложенъ надзоръ за пенсіонными и сберегательно-вспомогательными кассами какъ казенныхъ, такъ и

*) Нынѣ Главное Управленіе Землеустроитсва и Земледѣлія.

частныхъ желѣзныхъ дорогъ и разсмотрѣніе уставовъ вновь учреждаемыхъ, а также надзоръ за дѣйствіемъ существующихъ на желѣзныхъ дорогахъ потребительныхъ обществъ и иного рода учрежденій взаимопомощи.

Управленіе по сооруженію желѣзныхъ дорогъ составляютъ: начальникъ управленія, два его помощника, комитетъ управленія, техническій и хозяйственный отдѣлы, канцелярія, счетная часть, юрисконсультъ, инспекторы по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и инженеры для техническихъ занятій.

На управленіе по сооруженію желѣзныхъ возложено общее, со стороны Министерства Путей Сообщенія, завѣдываніе производствомъ изысканій и сооруженіемъ новыхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также временною эксплоатаціей вновь отстроенныхъ дорогъ, пока она производится за счетъ суммъ, отпущенныхъ по строительнымъ расцѣночнымъ вѣдомостямъ и надзоръ за производствомъ изысканій и сооруженіемъ желѣзнодорожныхъ путей, принадлежащихъ частнымъ обществамъ, товариществамъ и отдѣльнымъ лицамъ.

Изъ поступающихъ въ управленіе по сооруженію желѣзныхъ дорогъ дѣлъ разсмотрѣнію комитета подлежатъ всѣ имѣющіе хозяйственно-коммерческое значеніе вопросы по производству изысканій и сооруженію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также по временной эксплоатаціи сооруженныхъ линій, дѣла по надзору за изысканіями и сооруженіемъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, возникающіе по производству упомянутыхъ изысканій построекъ и временной эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ техническіе вопросы, ежегодные отчеты по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, наконецъ, разсмотрѣніе разнаго рода вопросовъ по указаніямъ Министра.

Предсѣдателемъ комитета состоитъ начальникъ управленія, а въ случаѣ невозможности для него присутствовать въ комитетѣ, назначаемый Министромъ постоянный его замѣститель изъ числа помощниковъ начальника управленія. Въ составъ комитета, кромѣ его предсѣдателя, входятъ: помощники начальника управленія, управляющіе отдѣлами и по одному члену отъ Министерствъ Финансовъ и Государственнаго Контроля, при чемъ послѣдніе двое при разсмотрѣніи техническихъ вопросовъ высказываютъ лишь свое заключеніе по финансовой сторонѣ ихъ. По дѣламъ, касающимся вѣдѣнія Министерствъ: Внутреннихъ Дѣлъ, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, Военнаго и Морского, въ засѣданіяхъ комитета на правахъ членовъ присутствуютъ представители сихъ вѣдомствъ, а по дѣламъ, относящимся до почтовой, телеграфной и телефонной частей—начальникъ Главнаго Управленія почтъ и телеграфовъ. Въ разсмотрѣніи особо-важныхъ дѣлъ участвуетъ на правахъ члена генералъ-контролеръ департамента желѣзнодорожной отчетности или его помощникъ. Правитель канцеляріи, юрисконсультъ и завѣдывающій счетною частью участвуютъ въ засѣданіяхъ комитета, по предметамъ своего вѣдѣнія, съ правомъ лишь совѣщательнаго голоса.

Управленіе водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ составляли: начальникъ управленія, комитетъ управленія, отдѣлы: водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній, торговыхъ портовъ и эксплоатаціонный, канцелярія,

юридическая и счетная части, инспекторы водяныхъ сообщеній, шоссе и портовъ, чиновники особыхъ порученій и инженеры для техническихъ занятій. Для обсужденія техническихъ проектовъ и вопросовъ, касающихся техническаго надзора за водными путями, шоссе и торговыми портами, при комитетѣ управленія образовано, подъ предсѣдательствомъ начальника Управленія, особое техническое совѣщаніе въ составѣ двухъ, назначаемыхъ Министромъ, членовъ комитета (техниковъ) отъ Министерства Путей Сообщенія и управляющихъ отдѣлами управленія.

Задачи сего управленія опредѣлялись самымъ его названіемъ, а именно на него было возложено общее, со стороны Министерства, завѣдываніе водяными и шоссейными сообщеніями и торговыми портами.

Къ вѣдѣнію комитета управленія было отнесено: разсмотрѣніе проектовъ финансовыхъ смѣтъ управленія, а также отчетовъ по водянымъ и шоссейнымъ путямъ и торговымъ портамъ; обсужденіе предположеній: объ устройствѣ новыхъ сооруженій на водныхъ путяхъ, шоссе и въ портахъ; объ утвержденіи и измѣненіи проектовъ, смѣтъ и расцѣночныхъ вѣдомостей по таковымъ сооруженіямъ; объ избраніи иныхъ, кромѣ торговъ, способовъ исполненія производимыхъ распоряженіемъ управленія работъ и поставокъ; о выборѣ для выполненія сихъ работъ подрядчиковъ и поставщиковъ, объ измѣненіи и дополненіи заключенныхъ съ ними договоровъ, о сложеніи съ нихъ штрафовъ и неустоекъ и о возвращеніи имъ залоговъ; объ окончаніи миромъ возникающихъ по воднымъ и шоссейнымъ путямъ и торговымъ портамъ дѣлъ по всякаго рода претензіямъ и искамъ къ казнѣ, и казны къ частнымъ лицамъ; опредѣленіе потребностей въ отчужденіи недвижимыхъ имуществъ подъ шоссейныя, водныя и портовыя сооруженія; разсмотрѣніе разногласій, возникающихъ въ мѣстныхъ учрежденіяхъ по портовымъ сооруженіямъ; составленіе плановъ пользованія принадлежащими Министерству судами и землечерпательницами; обсужденіе издаваемыхъ, въ развитіе дѣйствующихъ узаконеній, проектовъ: правилъ пользованія состоящими въ вѣдѣніи Министерства водными путями, шоссейными дорогами и портами, и принадлежащими къ нимъ сооруженіями, приспособленіями, и территоріей, и правилъ плаванія по внутреннимъ водамъ Имперіи, перевозки по нимъ пассажировъ и грузовъ и сплава лѣса; распоряженіе и распредѣленіе между мѣстными учрежденіями кредитовъ назначенныхъ на производство и ремонтъ сооруженій по воднымъ и шоссейнымъ сообщеніямъ и торговымъ портамъ; обсужденіе проектовъ нормальныхъ договоровъ на работы и заготовленія для надобностей шоссейныхъ и водныхъ путей и торговыхъ портовъ. Кромѣ того окончательному, на всякую сумму, разрѣшенію комитета предоставляется, въ предѣлахъ, превышающихъ права подвѣдомственныхъ управленію мѣстныхъ установленій: заготовленіе для надобностей водныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ всякаго рода матеріаловъ и принадлежностей, заключеніе добровольныхъ соглашеній съ владѣльцами отчуждаемыхъ подъ нихъ имуществъ, отдача въ аренду принадлежащихъ имъ имуществъ и оброчныхъ статей, производство торговъ и заключеніе догово-

ровъ на работы и поставки, продажа казеннаго негоднаго имущества и избраніе способовъ этой продажи.

Предсѣдательствуетъ въ Комитетѣ начальникъ управленія или назначаемый Министромъ постоянный его замѣститель изъ числа членовъ комитета отъ Министерства Путей Сообщенія или управляющихъ отдѣлами управленія Въ составъ комитета входятъ: управляющіе отдѣлами, три члена отъ Министерства Путей Сообщенія, два отъ Министерства Финансовъ, по одному отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ и Государственнаго Контроля. При разсмотрѣніи дѣлъ, относящихся до торговыхъ портовъ, въ засѣданіяхъ Комитета участвуетъ, на правахъ члена, представитель отъ Морского Министерства, по дѣламъ касающимся военнаго вѣдомства—представитель Военнаго Министерства, а по дѣламъ, относящимся до почтовой, телеграфной или телефонной частей—начальникъ Главнаго Управленія почтъ и телеграфовъ или его помощникъ Правитель Канцеляріи и управляющіе юридическою и счетною частями присутствуютъ въ засѣданіяхъ комитета по предметамъ своего вѣдѣнія, съ правомъ совѣщательнаго голоса

Отдѣлъ по испытанію и освидѣтельствованію заказовъ Министерства и паровыхъ котловъ на судахъ, преобразованный изъ заводской инспекціи, былъ положенъ въ составѣ: главнаго инженера, его помощника, инженера по испытанію пароходныхъ котловъ, инженера при отдѣлѣ, двухъ дѣлопроизводителей и бухгалтера. Отдѣлу подвѣдомственны инженеры по испытанію и освидѣтельствованію заказовъ Министерства и пароходные техники, число коихъ опредѣляется въ порядкѣ смѣтнаго назначенія.

На сей отдѣлъ возложенъ надзоръ за производствомъ на заводахъ издѣлій, изготовляемыхъ для надобностей казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, подъѣздныхъ путей, шоссейныхъ сообщеній и портовъ, а также наблюденіе за состояніемъ паровыхъ котловъ на судахъ, плавающихъ по внутреннимъ водамъ, при чемъ ближайшее опредѣленіе правъ и обязанностей, въ этомъ отношеніи, отдѣла предоставлено Министру.

Изъ вѣдѣнія *Канцеляріи Министра* при преобразованіи 1899 года былъ выдѣленъ надзоръ за дѣятельностью пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, съ передачею его въ образованный при Управленіи желѣзныхъ дорогъ желѣзнодорожный пенсіонный комитетъ, а также оцѣночныя дѣла по отчужденію имуществъ для общественныхъ и государственныхъ надобностей. Для разсмотрѣнія и веденія дѣлъ послѣдней категоріи при канцеляріи былъ учрежденъ особый отдѣлъ по отчужденію имуществъ. Въ остальномъ кругъ вѣдѣнія канцеляріи остался прежній.

Составъ канцеляріи былъ опредѣленъ изъ директора, вице-директора и шести отдѣленій; отдѣлъ по отчужденію имуществъ состоялъ изъ управляющаго отдѣломъ (онъ же вице-директоръ канцеляріи), его помощника и 4 дѣлопроизводствъ. При канцеляріи состоятъ также общій архивъ Министерства, общая по Министерству журнальная и разсылочная часть, общее дежурство и управленіе домами Министерства.

Основныя начала организаціи и предметы вѣдѣнія *Учебнаго отдѣла* и временнаго статистическаго отдѣла преобразованіемъ 1899 года измѣнены не были и лишь нѣсколько измѣнены были штаты сихъ учреждвній, при чемъ статистическій отдѣлъ получилъ наименованіе *Отдѣла Статистики и Картографіи.*

На *главнаго* и *старшихъ инспекторовъ путей сообщенія и торговыхъ портовъ* было возложено исполненіе отдѣльныхъ порученій Министра: по наблюденію за содержаніемъ въ исправности путей сообщенія и портовъ, находящихся въ вѣдѣніи Министерства, за пользованіемъ ими и за дѣятельностью мѣстныхъ органовъ Министерства, а также по производству разнаго рода разслѣдованій и по освидѣтельствованію путей сообщенія передъ слѣдованіемъ по нимъ Высочайшихъ особъ Главный инспекторъ, въ случаяхъ, опредѣляемыхъ Министромъ, участвуетъ на правахъ члена въ инженерномъ совѣтѣ и въ комитетахъ управленій: желѣзныхъ дорогъ, по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ.

На *юрисконсульта* и его помощниковъ было возложено составленіе, по распоряженію Министра и его Товарища, а также по предложеніямъ начальниковъ центральныхъ установленій Министерства, заключеній по дѣламъ юридическаго свойства, а равнымъ образомъ веденіе по порученію Министра возникающихъ по Министерству судебныхъ дѣлъ.

Начальники управленій: желѣзныхъ дорогъ, по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ и директоръ канцеляріи Министра, въ отношеніи степени и предѣловъ власти, а также отвѣтственности, приравнены къ директорамъ департаментовъ, а прочіе чины центральныхъ установленій Министерства къ соотвѣтствующимъ чинамъ департаментовъ, на основаніи общаго образованія Министерствъ и общаго наказа Министерствамъ.

Независимо отъ сего, начальникамъ управленій: водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ, желѣзныхъ дорогъ и по сооруженію желѣзныхъ дорогъ предоставлено: производить личные осмотры и ревизіи подвѣдомственныхъ симъ управленіямъ дорогъ, сооруженій и мѣстныхъ учрежденій, а также поручать таковые осмотры и ревизіи членамъ комитетовъ управленій отъ Министерства Путей Сообщенія и состоящимъ въ вѣдѣніи означенныхъ управленій инспекторамъ и разрѣшать производство на всякую сумму уплатъ по заключеннымъ отъ имени подлежащихъ управленій обязательствамъ и договорамъ.

Министру Путей Сообщенія предоставлено издавать въ развитіе общаго наказа Министерствамъ инструкціи, опредѣляющія порядокъ дѣйствій Министерства и производства въ немъ дѣлъ. Ближайшее распредѣленіе занятій между отдѣлами, отдѣленіями и дѣлопроизводствами центральныхъ учрежденій было предоставлено начальникамъ сихъ учрежденій по принадлежности.

Порядокъ дѣйствій учрежденныхъ въ составѣ управленій (желѣзныхъ дорогъ, по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ и шоссейныхъ сооб-

щеніи и торговыхъ портовъ) комитетовъ закономъ 3 мая 1899 года опредѣлялся слѣдующій:

Для дѣйствительности засѣданій комитета необходимо присутствіе одного члена отъ Министерства Финансовъ, члена отъ Государственнаго Контроля и не менѣе трехъ членовъ (считая съ предсѣдателемъ)—отъ Министерства Путей Сообщенія. Всѣ дѣла рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ, при чемъ, при равенствѣ голосовъ, мнѣніе предсѣдателя является рѣшающимъ. Но если въ меньшинствѣ окажется предсѣдатель или кто либо изъ членовъ отъ постороннихъ вѣдомствъ, то постановленіе комитета до приведенія его въ исполненіе представляется на утвержденіе Министра. Если при этомъ Министръ не согласится съ мнѣніемъ представителя посторонняго вѣдомства, то, не утверждая постановленія комитета, сообщаетъ его на заключеніе подлежащаго Министра Въ случаѣ несогласія послѣдняго съ высказаннымъ по рѣшенію комитета мнѣніемъ Министра Путей Сообщенія, возбудившій разномыслие вопросъ, если онъ не подлежитъ разсмотрѣнію въ законодательномъ порядкѣ, вносится по принадлежности въ Комитетъ Министровъ или въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги. По предметамъ же, требующимъ законодательнаго утвержденія, происшедшія разномыслія подробно излагаются въ представленіяхъ, вносимыхъ Министромъ Путей Сообщенія въ Государственный Совѣтъ.

Въ случаяхъ неотложныхъ, однако, Министру Путей Сообщенія предоставлено приводить въ исполненіе рѣшенія комитета, несогласованныя съ мнѣніемъ члена отъ посторонняго вѣдомства, сообщая одновременно о распоряженіяхъ своихъ по таковому дѣлу Главному Начальнику подлежащаго вѣдомства.

Въ послѣдующее за симъ время вышеуказанная организація центральныхъ управленій Министерства Путей Сообщенія была, по мѣрѣ выяснявшейся въ томъ необходимости, измѣняема и дополняема; измѣненія эти, въ порядкѣ послѣдовательнаго ихъ утвержденія, выразились въ слѣдующихъ отдѣльныхъ узаконеніяхъ:

1. По всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, Высочайше утвержденному 2 августа 1902 года, чины по освидѣтельствованію и испытанію паровыхъ котловъ на судахъ временно, впредь до утвержденія въ законодательномъ порядкѣ окончательной организаціи центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія, подчинены начальнику управленія водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ.

2. Въ силу Именного Высочайшаго Указа Правительствующему Сенату отъ 7 ноября 1902 года объ учрежденіи главнаго управленія торговаго мореплаванія и портовъ—изъ круга вѣдомства Министерства Путей Сообщенія были выдѣлены дѣла, касающіяся торговыхъ портовъ и, соотвѣтственно съ симъ, согласно Высочайшему повелѣнію отъ 22 ноября 1902 г., входившее въ составъ Министерства управленіе водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ было переименовано въ управленіе внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ.

3. Высочайше утвержденными 21 января 1902 года и 18 февраля 1903 года мнѣніями Государственнаго Совѣта, въ виду значительнаго усиленія желѣзнодорожнаго строительства, вызвавшаго увеличеніе числа дѣлъ, восходящихъ на разрѣшеніе центральнаго управленія, штатъ управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ былъ соотвѣтственно расширенъ.

4. Высочайше утвержденнымъ 10 февраля 1903 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, въ цѣляхъ скорѣйшаго направленія и разрѣшенія значительно увеличившагося, вслѣдствіе развившагося желѣзнодорожнаго строительства, числа поступающихъ въ Министерство оцѣночныхъ дѣлъ,—составъ отдѣла по отчужденію имуществъ при канцеляріи Министра увеличенъ учрежденіемъ двухъ новыхъ дѣлопроизводствъ.

5. Высочайше утвержденнымъ 19 мая 1903 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, вслѣдствіе быстраго увеличенія протяженія подвѣдомственной центральному учрежденію сѣти эксплоатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ, а также увеличенія числа управленій отдѣльныхъ казенныхъ дорогъ,—временный штатъ управленія желѣзныхъ дорогъ былъ усиленъ добавленіемъ къ нему двухъ дѣлопроизводствъ и одной должности ревизора.

6. Именнымъ Высочайшимъ Указомъ Правительствующему Сенату отъ 5 августа 1905 года учреждена вторая должность Товарища Министра Путей Сообщенія.

7. Именнымъ Высочайшимъ Указомъ Правительствующему Сенату, даннымъ 14 декабря 1905 г.—о правилахъ чрезвычайной охраны на желѣзныхъ дорогахъ—для объединенія и общаго направленія дѣятельности образуемыхъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ особыхъ комитетовъ, а равно для преподанія симъ комитетамъ инструкцій, при Министерствѣ Путей Сообщенія образованъ главный Комитетъ по охранѣ желѣзныхъ дорогъ, въ составѣ начальника управленія желѣзныхъ дорогъ, начальника управленія военныхъ сообщеній и начальника Штаба отдѣльнаго корпуса жандармовъ.

8. Высочайше утвержденнымъ 22 апрѣля 1906 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта Министру Путей Сообщенія предоставлено, по соглашенію съ Министрами Финансовъ и Торговли и Промышленности и съ Главноуправляющимъ Землеустройствомъ и Земледѣліемъ, учреждать въ городахъ, гдѣ это окажется необходимымъ, комитеты по распредѣленію на желѣзныхъ дорогахъ перевозочныхъ средствъ для массовыхъ грузовъ.

Для объединенія дѣйствій мѣстныхъ пораіонныхъ комитетовъ и для общаго руководительства ихъ дѣятельностью, при управленіи желѣзныхъ дорогъ, съ соблюденіемъ вышеуказаннаго порядка, 12 сентября того же года, учрежденъ центральный комитетъ по регулированію массовыхъ перевозокъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, состоящій изъ предсѣдателя, назначаемаго Министромъ Путей Сообщенія и членовъ отъ Министерствъ: Путей Сообщенія, Финансовъ и Торговли и Промышленности и отъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія (по одному отъ каждаго вѣдомства), назначаемыхъ главными начальниками подлежащихъ вѣдомства.

При центральномъ комитетѣ періодически, не менѣе раза въ годъ,

созываются съѣзды, въ составъ которыхъ входятъ: предсѣдатель и члены центральнаго комитета, предсѣдатели пораіонныхъ комитетовъ, по одному представителю пораіонныхъ комитетовъ: отъ мѣстныхъ земствъ, биржевыхъ комитетовъ, съѣздовъ по различнымъ отраслямъ промышленности и сельскохозяйственныхъ обществъ и товариществъ; представители отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, по назначенію начальника управленія желѣзныхъ дорогъ и представители отъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Предсѣдатель съѣзда избирается на каждую сессію изъ числа наличныхъ членовъ съѣзда постояннаго состава, по большинству голосовъ.

Къ участію въ засѣданіяхъ центральнаго комитета предсѣдателемъ его въ подлежащихъ случаяхъ приглашаются представители: Министерствъ: Военнаго и Внутреннихъ Дѣлъ, правленій обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, а равно могутъ быть приглашаемы представители торговли, промышленности и сельскаго хозяйства изъ числа членовъ съѣзда при центральномъ комитетѣ.

Вѣдѣнію центральнаго комитета подлежитъ: разсмотрѣніе вопросовъ о распредѣленіи подвижного состава въ цѣляхъ удовлетворенія нуждъ раіоновъ и распредѣленіе перевозочныхъ средствъ между раіонами и отдѣльными дорогами; установленіе для каждаго раіона нормъ провозной и пропускной способности выходныхъ направленій въ томъ случаѣ, если таковыми пользуются нѣсколько раіоновъ, и разрѣшеніе возникающихъ въ отношеніи общихъ выходныхъ направленій разногласій между пораіонными комитетами; разсмотрѣніе всѣхъ вопросовъ, касающихся перевозокъ и вытекающихъ изъ условій движенія въ данную кампанію; разсмотрѣніе вопросовъ о предоставленіи преимуществъ въ очереди отправки того или иного рода грузовъ или грузовъ какого-либо опредѣленнаго направленія или назначенія; обсужденіе вопросовъ объ установленіи для грузовъ кружныхъ направленій въ случаяхъ заполненія пропускной способности основныхъ направленій, установленіе нормъ обмѣна между дорогами подвижнымъ составомъ, выработка формъ періодическихъ письменныхъ и телеграфныхъ сношеній между дорогами и пораіонными комитетами; разсмотрѣніе ежегодныхъ смѣтъ и отчетовъ по повагонному сбору, отчисляемому, согласно Высочайше утвержденному 22 апрѣля 1906 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, на содержаніе пораіонныхъ комитетовъ; завѣдываніе дѣлами съѣздовъ.

Предметы занятій съѣздовъ при центральномъ комитетѣ составляютъ: обсужденіе данныхъ о предстоящихъ перевозкахъ грузовъ, обсужденіе предположеній о потребностяхъ въ складочныхъ помѣщеніяхъ, завозныхъ складахъ и элеваторахъ, разсмотрѣніе вопросовъ объ улучшеніи и усиленіи желѣзныхъ дорогъ, разсмотрѣніе вопросовъ о необходимости соотвѣтственныхъ, вытекающихъ изъ практики измѣненій въ дѣйствующихъ законоположеніяхъ, правилахъ и условіяхъ перевозки грузовъ, разсмотрѣніе годовыхъ отчетовъ о дѣятельности комитетовъ и общихъ отчетовъ по приходу и расходу сбора на содержаніе комитетовъ.

При центральномъ комитетѣ учреждено особое бюро, въ которомъ со-

средоточивается веденіе дѣлъ какъ съѣздовъ, такъ и центральнаго комитета. Работою этого бюро, подъ руководствомъ предсѣдателя центральнаго комитета, завѣдываетъ управляющій дѣлами бюро.

9. Высочайше одобреннымъ 16 марта 1907 года особымъ журналомъ Совѣта Министровъ начальнику управленія желѣзныхъ дорогъ предоставлены всѣ права и обязанности, сопряженныя съ должностью Товарища Министра Путей Сообщенія, съ сохраненіемъ за нимъ и непосредственнаго, на правахъ начальника, завѣдыванія управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

10. Одобреннымъ Государственнымъ Совѣтомъ и Государственною Думою и Высочайше утвержденнымъ 11 апрѣля 1909 года закономъ о продленіи дѣйствія временныхъ учрежденія и штатовъ Министерства Путей Сообщенія упразднены: 1) должности: а) членовъ совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ отъ Министерствъ—Путей Сообщенія, Финансовъ, Юстиціи, Внутреннихъ Дѣлъ, Торговли и Промышленности и Военнаго, Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія и Государственнаго Контроля; б) членовъ комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ Министерствъ—Торговли и Промышленности, Внутреннихъ Дѣлъ и Военнаго и отъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, а также двухъ членовъ сего комитета отъ Министерства Путей Сообщенія; в) члена комитета управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ отъ Министерства Финансовъ, г) членовъ комитета Управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ отъ Министерствъ—Торговли и Промышленности и Внутреннихъ Дѣлъ, двухъ членовъ сего комитета отъ Министерства Путей Сообщенія и одного члена отъ Министерства Финансовъ, а также замѣстителя члена отъ Государственнаго Контроля, 2) одна должность помощника начальника Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и 3) должности состоящихъ при Управленіи внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ: чиновниковъ особыхъ порученій, архитектора, а также одного старшаго и одного младшаго инспектора. Взамѣнъ упраздняемыхъ должностей членовъ: совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и комитетовъ управленій: желѣзныхъ дорогъ, по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ—введены въ составъ сихъ комитетовъ и совѣта представители отъ подлежащихъ вѣдомствъ, съ предоставленіемъ имъ по участію въ означенныхъ комитетахъ и совѣтѣ правъ упомянутыхъ членовъ, но безъ присвоенія особаго за это участіе вознагражденія. Представители эти назначаются: въ совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ—Высочайшею властью, по представленію подлежащихъ Министровъ, Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ и Государственнаго Контролера, а въ поименованные комитеты—подлежащими Министрами, Главноуправляющимъ Землеустройствомъ и Земледѣліемъ и Государственнымъ Конролеромъ.

За вышеуказанными, послѣдовавшими во временномъ учрежденіи Министерства Путей Сообщенія и штатѣ его, измѣненіями и дополненіями — составъ нынѣ существующихъ центральныхъ органовъ Министерства слѣдующій: 1) Министръ, 2) два Товарища Министра, 3) совѣтъ Министра, 4) совѣтъ

по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, 5) инженерный совѣтъ, 6) управленіе желѣзныхъ дорогъ (съ центральнымъ комитетомъ по регулированію массовыхъ перевозокъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ), 7) инспекція Императорскихъ поѣздовъ, 8) управленіе по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, 9) управленіе внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ, 10) отдѣлъ по испытанію и освидѣтельствованію заказовъ Министерства, 11) канцелярія Министра съ отдѣломъ по отчужденію имуществъ, 12) учебный отдѣлъ и 13) отдѣлъ статистики и картографіи.

Мѣстныя установленія.

А. Желѣзнодорожныя.

Возникновеніе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи относится къ первой половинѣ минувшаго столѣтія, т. е. приблизительно къ тому же времени, когда впервые появились желѣзныя дороги и заграницею *). Первою русскою желѣзною дорогою была сооруженная на частныя средства Царскосельская дорога, протяженіемъ 25 верстъ, открытая для движенія 4 апрѣля 1838 года. По своему незначительному протяженію и исключительно мѣстному значенію дорога эта не имѣла, однако, никакого вліянія на выработку формъ мѣстнаго желѣзнодорожнаго управленія. Къ тому же первоначально и само управленіе этой дорогою не получило вполнѣ опредѣленной организаціи. Изданнымъ въ 1836 году уставомъ Царскосельской желѣзной дороги опредѣляются составъ, права и обязанности „Правленія", но совсѣмъ не упоминается о такого рода установленіи, которое нынѣ называется „управленіемъ" дороги. Лишь по журналу Правленія 10 мая 1838 года „для надзора за движеніемъ по дорогѣ, за содержаніемъ оной въ надлежащей исправности и наблюденіемъ за лицами, состоящими при ней, правленіе сочло необходимымъ назначить уполномоченнаго". Въ дальнѣйшемъ этотъ „уполномоченный" именуется уже управляющимъ дорогою. О правительственномъ надзорѣ за Царскосельскою желѣзною дорогою въ уставѣ 1836 г. нѣтъ никакихъ указаній.

Слѣдующею желѣзною дорогою была Николаевская, и сооруженная (1842—1851) и эксплоатировавшаяся первоначально казною. Положеніе объ этой дорогѣ было опубликовано въ законодательномъ порядкѣ 6 августа 1851 года, въ видѣ опыта на 5 лѣтъ.

Согласно сему положенію, управленіе Николаевской дороги состояло подъ непосредственнымъ Начальствомъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями. Ближайшее управленіе дорогою по всѣмъ частямъ ея содержанія и движенія было ввѣрено начальнику пути—въ чинѣ генерала корпуса

*) Въ Англіи первая паровая желѣзная дорога—протяженіемъ въ 40 километровъ появилась въ 1825 г., въ Америкѣ въ 1829—1830 г.г.—64 клм., во Франціи—въ 1833 г.—58 клм., въ Бельгіи—въ 1835 г.—21 клм., въ Германіи—въ 1835 г.—6 клм., въ Австріи—въ 1838 г.—18 клм, въ Голландіи—въ 1839 г.—17 клм. и въ Италіи—въ 1839 г—8 клм.

инженеровъ путей сообщенія,—который именовался начальникомъ Николаевской желѣзной дороги. Начальникъ дороги, указывалось въ положеніи, „наблюдаетъ и отвѣтствуетъ: чтобы дорога во всякое время и во всѣхъ частяхъ и отношеніяхъ, была въ совершенной исправности; чтобы ремонтъ дороги и всѣхъ ея сооруженій производился своевременно; чтобы подвижной составъ дороги, локомотивы, тендеры и вагоны содержались всегда въ совершенной прочности и исправности, чтобы поѣзда по желѣзной дорогѣ отправлялись своевременно и слѣдовали съ установленною скоростью, чтобы вообще движеніе по желѣзной дорогѣ совершалось правильно и успѣшно; чтобы электромагнитный телеграфъ былъ всегда въ надлежащей исправности и дѣйствія его производились правильно, чтобы въ употребленіи телеграфа не было непорядка и дѣйствій противозаконныхъ; чтобы всѣ чины, управленіе дороги составляющіе, обязанности свои исполняли съ должнымъ усердіемъ, единствомъ и точностью, чтобы всѣ команды, къ управленію дороги принадлежащія, находились въ исправномъ всегда состояніи и получали своевременно слѣдующее имъ обмундированіе и довольствіе; чтобы контроль и отчетность по перевозкѣ пассажировъ, грузовъ и войскъ и вообще по приходу и расходу суммъ желѣзной дороги ведены были своевременно и законно во всѣхъ частяхъ и отношеніяхъ, и чтобы никакія правила, никакія установленія и никакія распорядки по желѣзной дорогѣ не были вводимы въ дѣйствіе безъ особаго на то каждый разъ разрѣшенія Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями“.

Начальнику дороги былъ положенъ одинъ помощникъ. Для письменныхъ, счетныхъ и техническихъ дѣлъ при начальникѣ дороги состояла Канцелярія, въ составѣ трехъ столовъ, а именно: 1) стола по личному составу и хозяйству дороги, который вѣдалъ: всѣ дѣла по личному составу чиновъ и командъ, къ управленію дороги относящихся; всѣ дѣла по надзору за исполненіемъ всѣхъ изданныхъ для дороги установленій; торги, покупки, поставки и вообще всѣ распоряженія по хозяйственной части; 2) стола искусственнаго, вѣдѣнію коего подлежало: содержаніе во всегдашней исправности и полнотѣ всѣхъ плановъ и чертежей дороги и ея сооруженій и разсмотрѣніе и повѣрка проектовъ и смѣтъ, а въ случаѣ надобности и составленіе ихъ на всѣ работы дороги и ея сооруженій и вообще вся техническая и механическая часть и 3) стола счетнаго, вѣдавшаго контроль по перевозкамъ и отчетность въ вырученныхъ суммахъ и вообще завѣдываніе и отчетность по всѣмъ суммамъ, поступающимъ въ управленіе дороги.

Канцеляріею начальника завѣдывалъ правитель канцеляріи, который назначался изъ гражданскихъ чиновъ, но могъ быть и инженеромъ путей сообщенія. При начальникѣ дороги состоялъ также механикъ, на котораго былъ возложенъ постоянный осмотръ „локомотивъ“ и тендеровъ по всей дорогѣ и наблюденіе за содержаніемъ ихъ во всегдашней исправности, тѣ же обязанности въ отношеніи вагоновъ и платформъ несъ состоявшій при начальникѣ дороги вагенмейстеръ.

Составъ линейнаго управленія дорогою подраздѣлялся на отдѣлы: дорожный, станціонный, подвижной и телеграфическій.

Дорожный составъ заключалъ въ себѣ начальниковъ отдѣленій, ихъ помощниковъ, начальниковъ дистанцій, дорожную стражу, мастеровъ и рабочихъ. Обязанности начальниковъ отдѣленій въ предѣлахъ ввѣренной имъ части дороги были тѣ же, какъ и начальника дороги. Для письменнаго, техническаго и счетнаго дѣла при начальникѣ отдѣленія состояла канцелярія, предметы вѣдѣнія которой были тѣ же, какъ и въ канцеляріи начальника дороги Обязанностью начальника дистанціи было непрерывное наблюденіе за исправностью ввѣреннаго ему пути и находящихся на немъ сооруженій; на его обязанности не лежало никакой письменной части и въ случаѣ надобности въ письменномъ донесеніи, онъ долженъ былъ дѣлать это собственноручно. Для дѣлъ чертежныхъ при начальникѣ дистанціи полагался одинъ кондукторъ. Дорожная стража имѣла военное устройство, дѣлилась на роты, состоявшія въ непосредственномъ вѣдѣніи начальниковъ отдѣленій и дистанцій, и заключала въ себѣ сторожей: путевыхъ, мостовыхъ, переѣздныхъ и стрѣлочныхъ и особыя команды мастеровъ и рабочихъ.

Станціонный составъ составляли начальники станцій, ихъ помощники, кассиры и станціонныя команды швейцаровъ, вѣсовщиковъ, носильщиковъ, и разныхъ наименованій сторожей.

Начальники станцій назначались изъ чиновъ гражданскихъ и непосредственно подчинены были начальникамъ отдѣленій. Обязанность ихъ состояла въ наблюденіи за исправностью и чистотою станціонныхъ зданій во всѣхъ частяхъ и вообще за порядкомъ и благочиніемъ на станціяхъ живущихъ и лицъ, туда прибывающихъ (для чего въ распоряженіи начальниковъ станцій были особыя служительскія команды и жандармы), въ приготовленіи поѣздовъ, въ наблюденіи за размѣщеніемъ и выпускомъ пассажировъ и принятіемъ, укладкою и сдачею грузовъ; въ надзорѣ за машинистами, кочегарами, кондукторами и станціонною командою и вообще въ наблюденіи за исполненіемъ всѣми сими чинами подлежащей имъ обязанности; въ наблюденіи за кассирами, въ повѣркѣ проданныхъ ими билетовъ и вырученныхъ денегъ и въ ежедневной въ томъ отчетности и въ наблюденіи за исправностью телеграфическаго дѣйствія.

Нижніе чины станціоннаго состава состояли въ непосредственномъ вѣдѣніи начальниковъ станцій; на тѣхъ же станціяхъ, гдѣ станціонныхъ начальниковъ не было положено—въ вѣдѣніи начальниковъ дистанцій.

Подвижной составъ заключалъ въ себѣ: машинистовъ, ихъ помощниковъ, кочегаровъ, оберъ-кондукторовъ и кондукторовъ. Весь подвижной составъ раздѣлялся на двѣ кондукторскія роты. Первую составляли машинисты, ихъ помощники и кочегары, вторую—оберъ-кондукторы и кондукторы. Всѣ чины кондукторскихъ ротъ состояли въ непосредственномъ вѣдѣніи начальниковъ станцій и начальниковъ отдѣленій.

Телеграфическій составъ состоялъ въ непосредственномъ вѣдѣніи начальника дороги. Начальники отдѣленій дороги были вмѣстѣ съ тѣмъ и на-

чальниками тѣхъ частей телеграфа, которыя находились на завѣдываемыхъ ими участкахъ.

Чины телеграфическаго состава имѣли военное устройство и составляли одну роту, во главѣ которой стоялъ ротный командиръ, являвшійся въ то же время и начальникомъ всего телеграфа. На его обязанности лежало наблюденіе, какъ за точнымъ исполненіемъ чинами телеграфическаго состава своихъ обязанностей, такъ и за успѣшностью и правильностью телеграфическаго дѣйствія. Каждая станція дороги имѣла свое особое телеграфическое отдѣленіе, во главѣ котораго стоялъ унтеръ-офицеръ.

Слѣдующею по времени постройки, за Николаевской, хотя открытая и раньше ея, была Варшавско-Вѣнская дорога. Дорога эта первоначально строилась распоряженіемъ образованнаго въ іюнѣ 1838 года, съ Высочайшаго соизволенія, акціонернаго общества, которому была дана гарантія въ 4%. Работы по ея сооруженію были начаты въ 1839 году, но хотя правительство дало обществу субсидію въ 4 милліона польскихъ злотыхъ и два раза отдаляло срокъ, назначенный для распродажи акцій, тѣмъ не менѣе общество это черезъ три года не нашло возможнымъ продолжать постройку и 31 мая 1842 г. отъ нея отказалось. Въ виду сего въ октябрѣ 1843 года послѣдовалъ Высочайшій указъ о продолженіи постройки Варшавско-Вѣнской дороги за счетъ казны, которою и было закончено сооруженіе этой дороги 1 апрѣля 1848 года. Засимъ, около 10 лѣтъ дорога эта эксплоатировалась средствами казны, а въ 1857 г. была передана въ эксплоатацію вновь образованнаго акціонернаго общества.

Согласно Высочайше утвержденному договору, отъ 1 октября 1857 г. на уступку въ пользованіе частной компаніи желѣзныхъ дорогъ Царства Польскаго, всѣ служащіе Варшавско-Вѣнской ж. д., въ продолженіе всего служенія на дорогѣ, были освобождены отъ военной службы и всякихъ личныхъ повинностей и почитаемы были „наравнѣ съ прочими лицами, на государственной службѣ состоящими“.

Управленіе дороги состояло изъ директора, административнаго начальника (часть хозяйственная и полицейская), начальника движенія и начальника счетной части. На линіи содержаніе пути и дорожная полиція возлагались на дистанціонныхъ инженеровъ, подчиненныхъ директору; осмотръ подвижного состава возлагался на главнаго механика (также подчиненнаго директору), совмѣстно со станціонными комиссарами. Станціонные комиссары соединяли въ себѣ всѣ отрасли службъ. Они подчинены были вообще директору, въ частности, въ вопросахъ движенія—начальнику движенія, въ вопросахъ пути—начальнику дистанціи.

Значительныя затраты казны на постройку Варшавско-Вѣнской и особенно Николаевской желѣзной дорогъ и затрудненія въ пріисканіи необходимыхъ капиталовъ со стороны частной предпріимчивости не способствовали дальнѣйшей постройкѣ желѣзныхъ дорогъ; однако, еще до от-

крытія движеніи по С.-Петербурго-Московской дорогѣ, а именно 15 февраля 1851 года, состоялось Высочайшее повелѣніе о постройкѣ средствами казны С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги. Въ ноябрѣ 1853 года часть этой дороги до Гатчино, на протяженіи 41 версты была открыта для движенія, но дальнѣйшія работы, въ виду наступившей войны, были пріостановлены и впослѣдствіи продолжались уже образованнымъ въ 1857 году Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Крымская кампанія ярко указала недостатокъ путей сообщенія. Широкое развитіе рельсовой сѣти признавалось настоятельно необходимымъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ господствовало убѣжденіе въ невозможности строить желѣзныя дороги за счетъ казны. Къ тому же и ликвидація военныхъ расходовъ требовала огромныхъ средствъ. Въ виду этого, правительство признало необходимымъ привлечь къ дѣлу желѣзнодорожнаго строительства иностранные капиталы.

На разсмотрѣніе правительства поступило по этому предмету много предложеній отъ заграничныхъ капиталистовъ и по обсужденіи всѣхъ этихъ предложеній Комитетъ Министровъ остановился на предложеніи соединеннаго общества банкировъ С.-Петербурга, Варшавы, Лондона, Амстердама и, въ особенности, Парижа. Этому обществу подъ наименованіемъ: „Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ“, Высочайшимъ указомъ отъ 26 января 1857 года была предоставлена концессія на сооруженіе первыхъ четырехъ тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, а именно линій: отъ С.-Петербурга до Варшавы и Прусской границы, отъ Москвы до Нижняго Новгорода, отъ Москвы черезъ низовье Днѣпра до Ѳеодосіи и отъ Курска или Орла черезъ Динабургъ до Либавы.

Центромъ распорядительной дѣятельности Главнаго общества являлся учрежденный въ Парижѣ Комитетъ, а для завѣдыванія дѣлами въ Петербургѣ былъ образованъ Совѣтъ изъ 20 членовъ, изъ коихъ русскихъ была только половина Ближайшее распоряженіе дѣломъ было поручено французскому инженеру, съ званіемъ главнаго директора. Во главѣ всѣхъ изысканій и сооруженій были поставлены французскіе же инженеры.

Дѣла Главнаго общества, однако, на первыхъ же порахъ пошли крайне неуспѣшно и уже въ теченіе первыхъ четырехъ лѣтъ его существованія вполнѣ выяснилось, что Главное общество оказывается несостоятельнымъ закончить сооруженіе первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, устройство которой приняло на себя. Въ виду такого положенія дѣла, Высочайше утвержденнымъ 3 ноября 1861 года положеніемъ Комитета Министровъ, уставъ общества былъ измѣненъ. Общество было освобождено отъ обязательства сооруженія какъ Южной, такъ и Либавской сѣти, а на довершеніе двухъ остальныхъ линій ему было выдано отъ казны 28 милліоновъ рублей пособія. Парижскій Комитетъ былъ упраздненъ, а въ Совѣтъ общества было назначено четыре члена отъ правительства: 3 отъ Министерства Путей Сообщенія и 1 отъ Министерства Финансовъ; вмѣстѣ съ тѣмъ число членовъ отъ акціонеровъ было уменьшено до 10. Послѣ того въ слѣдующемъ же 1862 г.

состоялось открытіе обѣихъ сданныхъ этому обществу линій: С.-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской.

Собственно желѣзнодорожное управленіе на дорогахъ Главнаго общества было организовано по слѣдующей схемѣ. Во главѣ управленія дорогою былъ поставленъ главный директоръ, которому подчинены два частныхъ директора, одинъ вѣдающій сооруженіемъ и другой—эксплоатаціей. Для разсмотрѣнія важнѣйшихъ проектовъ и предположеній при главной дирекціи состоялъ техническій комитетъ, въ которомъ предсѣдательствовалъ главный директоръ, членами были четыре русскихъ инженера путей сообщенія, оба директора и вице-директоры Частная дирекція по эксплоатаціи имѣла семь отдѣленій: 1) секретаріатъ, счетоводство, статистика, контроль сборовъ; 2) матеріальная часть, 3) подвижной составъ (проекты и заказы), 4) тяга и мастерскія, 5) ремонтъ пути и водоснабженія, 6) тарифы и претензіи и 7) движеніе. Ремонтъ и наблюденіе за линіей поручалось старшему инженеру. На дорогахъ Главнаго общества съ 1862 года была введена, упрочившаяся впослѣдствіи на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, французская организація съ подраздѣленіемъ на службы: пути и зданій, подвижного состава и тяги, эксплоатаціи (движенія и телеграфа), контроля сборовъ, магазиновъ и топлива *)

Выборъ служащихъ уставъ предоставлялъ усмотрѣнію общества, но назначеніе директоровъ, старшихъ инженеровъ и вообще высшихъ должностныхъ лицъ подлежало предварительному одобренію Главноуправляющаго Путями Сообщенія.

Съ возникновеніемъ Главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ правительство на долгое время почти совершенно отказалось какъ отъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ, такъ и отъ непосредственнаго завѣдыванія ихъ эксплоатаціей, сохранивъ за собою лишь высшій надзоръ за дѣятельностью частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ **). Органомъ при посредствѣ котораго осуществлялся этотъ правительственный надзоръ, была инспекція.

---

*) Весьма интересно здѣсь отмѣтить, что наиболѣе раннія попытки внутренней организаціи управленія русскими желѣзными дорогами, каковыми являются правила желѣзнодорожной эксплоатаціи дорогъ Николаевской, Варшавско-Вѣнской и Главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, представляютъ собою три различныхъ типа: американскаго, нѣмецкаго и англо-французскаго желѣзнодорожнаго управленія. Къ типу американскому принадлежала организація управленія Николаевской желѣзной дороги, къ типу нѣмецкому—управленіе Варшавско-Вѣнской и. д. и къ типу англо-французскому—организація дорогъ Главнаго Общества. Первый типъ представляетъ собою простое разграниченіе сферы Правленія и Управленія безъ спеціальныхъ линейныхъ органовъ отдѣльныхъ службъ, второй типъ не разграничиваетъ сферы Правленія и Управленія, но специализируетъ линеиные органы по службамъ, третій типъ разграничиваетъ сферы дѣятельности Правленія и Управленія и функціи отдѣльныхъ службъ и ихъ линейныхъ органовъ.

**) Въ промежутокъ времени съ 1853 по 1881 годъ распоряженіемъ казны было сооружено всего 1.204 в. желѣзныхъ дорогъ, тогда какъ частныхъ дорогъ за то же время было построено 18.954 версты Всего же къ 1881 году было открыто для движенія желѣзныхъ дорогъ казенныхъ и частныхъ 21.137 верстъ.

Еще въ 1856 году по уставу Петергофской желѣзной дороги, для наблюденія за исправнымъ и безопаснымъ движеніемъ на дорогѣ, управленія техническою частью и завѣдыванія всѣмъ, что относится до порядка и благочинія, предоставлено было обществу назначать, съ согласія Главноуправляющаго Путями Сообщенія, особаго управляющаго, но независимо отъ сего, для надзора со стороны правительства за правильностью и безопасностью движенія положенъ былъ еще особый приставъ, опредѣляемый Главноуправляющимъ. Уже на слѣдующій годъ, однако, въ виду послѣдовавшаго утвержденія сооруженія первой сѣти дорогъ и устава Главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, признано было необходимымъ составить общее положеніе объ инспекторахъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, которое и было издано въ законодательномъ порядкѣ 6 іюня 1857 года.

Согласно сему положенію инспекторы были подчинены департаменту желѣзныхъ дорогъ *). Къ ихъ обязанностямъ относилось слѣдить за распоряженіями правленія дороги и наблюдать: чтобы не было отступленій отъ устава и правительственныхъ постановленій, чтобы дорога и сооруженія ея, а также подвижной составъ имѣли благонадежную прочность и содержались въ исправности, чистотѣ и удобномъ видѣ для безостановочнаго движенія, а станціонные дома имѣли приличныя по времени года удобства для пассажировъ; чтобы ремонтъ производился своевременно, тщательно и предусмотрительно для безопасности движенія; чтобы велся учетъ пробѣга, число паровозовъ и вагоновъ соотвѣтствовало потребностямъ движенія, распредѣленіе и отправленіе поѣздовъ было удобно для публики и безопасно для движенія, скорость не превосходила установленнаго предѣла, не было произвольныхъ остановокъ, экстренные поѣзда допускались только въ случаѣ дѣйствительной надобности, рабочіе поѣзда обращались въ удобное время; чтобы искры паровозовъ не причиняли вреда пассажирамъ, грузу и сосѣдямъ; чтобы нагрузка, перевозка товаровъ и взимаемая плата были правильны; чтобы телеграфъ не передавалъ депешъ, кромѣ относящихся до дороги, движенія по ней и управленія; чтобы личный составъ для надзора за безопасностью движенія былъ благонадеженъ и достаточенъ, служащимъ были выданы инструкціи, неспособныя и неблагонадежныя лица не терпѣлись, со стороны управленія не допускалось никакихъ послабленій и всякая неисправность подвергалась взысканію, жалованіе и рабочая плата выдавались своевременно; чтобы съ пассажирами обращались вѣжливо, а въ случаѣ буйства пассажировъ высаживали ихъ изъ вагона.

Изъ приведеннаго перечня видно, что надзору инспектора подлежала эксплоатація во всѣмъ ея объемѣ: въ отношеніи техническомъ, административномъ и отчасти хозяйственномъ. При этомъ въ положеніи было указано, что ни одно распоряженіе правленія или управленія дороги, имѣющее влія-

*) Высочайшимъ повелѣніемъ 24 января 1858 г. была учреждена должность главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ подчиненіемъ ему всѣхъ инспекторовъ отдѣльныхъ дорогъ.

ніе на безопасность, правильность или удобство движенія, не могло быть приведено въ исполненіе безъ вѣдома и согласія инспектора. Власть инспектора, однако, была исключительно „наблюдательная и предупредительная, но не распорядительная, такъ какъ самыя распоряженія и дѣйствія должны зависѣть лишь отъ управленія дороги". Замѣтивъ безпорядки или упущенія, инспекторъ долженъ былъ *словесно* сообщить свои замѣчанія управленію. Въ случаѣ непринятія послѣднимъ мѣръ, инспекторъ обязанъ былъ не позднѣе сутокъ *письменно* сообщить свои замѣчанія правленію. Если же и здѣсь не послѣдуетъ удовлетворенія, то инспекторъ доносилъ о семъ Главноуправляющему Путями Сообщенія, который обращалъ правленіе къ неотложному исполненію требованій правительства. Инспекторъ, въ случаѣ желанія общества дороги, могъ быть вмѣстѣ съ тѣмъ, съ согласія Главноуправляющаго Путями Сообщенія, также и управляющимъ дорогою.

Въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ правительствомъ было обращено вниманіе на крайне неудовлетворительное хозяйство большинства желѣзнодорожныхъ обществъ, изъ числа которыхъ не болѣе пяти-шести находились въ то время въ такомъ состояніи, что давали акціонерамъ, сверхъ гарантированнаго дохода, дивидендъ; большинство же обременяло государственное казначейство требованіемъ гарантіи почти въ полномъ размѣрѣ, а нѣкоторыя не имѣли даже достаточныхъ средствъ для покрытія эксплоатаціонныхъ расходовъ.

Такимъ образомъ желѣзнодорожныя общества, существуя исключительно на счетъ казны, представляли собою ненормальное явленіе, съ одной стороны—безконтрольнаго расходованія казенныхъ денегъ, а съ другой—частнаго управленія, не побуждаемаго къ улучшенію личнымъ интересомъ. Въ виду сего признано было необходимымъ, съ одной стороны, возвратиться снова къ системѣ казенной постройки желѣзныхъ дорогъ, а съ другой—приступить къ постепенному принятію въ казенное завѣдываніе нѣкоторыхъ открытыхъ уже для движенія линій, переходъ которыхъ въ руки правительства, по ихъ финансовому состоянію, не былъ сопряженъ съ большими денежными затратами. Первою была принята въ завѣдываніе казны Харьково-Николаевская желѣзная дорога, согласно послѣдовавшему по положенію Комитета Министровъ Высочайшему повелѣнію 27 марта 1881 года.

Одновременно съ симъ Министерство Путей Сообщенія приступило къ разработкѣ правилъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ казною, и 6 сентября 1882 года Министромъ Путей Сообщенія былъ внесенъ въ Комитетъ Министровъ проектъ организаціи управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, который и удостоился Высочайшаго утвержденія 15 октября того же года. Эксплоатація казенныхъ желѣзныхъ дорогъ была возложена на Временное Управленіе по сооруженію Екатерининской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ, переименованное при этомъ во Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, которое 25 того же октября и вступило въ завѣдываніе Харьково-Николаевской, Ливенской узкоколейной и Баскунчакской желѣзными дорогами.

Организація мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ при этомъ въ общемъ осталась та же, которая была на этихъ дорогахъ до перехода ихъ въ казну и основывалась на началахъ, принятыхъ на дорогахъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Во главѣ мѣстнаго управленія каждой дороги стоялъ начальникъ дороги, права и обязанности коего опредѣлялись одобренною Министромъ Путей Сообщенія 28 сентября 1883 года временною инструкціею начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Завѣдываніе отдѣльными службами и частями управленія было возложено на начальниковъ службъ: пути и зданій, движенія и телеграфа и подвижного состава и тяги и начальниковъ матеріальной, юрисконсультской и врачебной частей. Начальники службъ входили въ составъ образованнаго при Управленіи, подъ предсѣдательствомъ начальника дороги, Общаго Присутствія, въ которомъ, кромѣ того, по юридическимъ вопросамъ участвовалъ въ обсужденіи дѣлъ юрисконсультъ, по финансовымъ—главный бухгалтеръ и по санитарнымъ—старшій врачъ. Вѣдѣнію Общаго Присутствія были предоставлены преимущественно вопросы, касающіеся заключенія и исполненія договоровъ на работы и поставки, утвержденіе смѣтъ на работы и поставки, назначеніе пособій лицамъ, оставляющимъ службу и пр. На начальника дороги возлагалось руководительство дѣятельностью всѣхъ службъ и отдѣльныхъ частей управленія, назначеніе и увольненіе отъ должностей всѣхъ служащихъ, кромѣ старшихъ и тѣхъ, которые опредѣлялись и увольнялись приказами Министра. Во всѣхъ дѣлахъ, разрѣшеніе которыхъ превышало предѣлы компетенціи начальника дороги или общаго присутствія управленія дороги, испрашивалось разрѣшеніе временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія 5 марта 1886 г. журнальнымъ постановленіемъ временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ были присвоены права и обязанности, возложенныя на инспекторовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда требовалось какое-либо измѣненіе правилъ, инструкцій, проектовъ и пр., утвержденныхъ Министерствомъ или временнымъ управленіемъ, или когда требовалось произвести какой-либо сверхсмѣтный или вообще еще неразрѣшенный расходъ.

Именнымъ Высочайшимъ Указомъ, даннымъ Управлявшему Министерствомъ Путей Сообщенія 16 іюня 1892 г., были упразднены мѣстныя инспекціи состоящихъ въ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и обязанности инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ возложены на управляющихъ (директоровъ) частныхъ желѣзныхъ дорогъ и на начальниковъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а Высочайше утвержденнымъ 18 іюня того же года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта управляющимъ (директорамъ) частныхъ желѣзныхъ дорогъ были присвоены права государственной службы.

Этою мѣрою имѣлось въ виду усилить непосредственное вліяніе правительства на эксплоатаціонную дѣятельность частныхъ желѣзныхъ до-

рогъ. Въ тѣхъ же цѣляхъ еще ранѣе, 28 февраля 1892 г., управлявшимъ Министерствомъ Путей Сообщенія, дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Витте, особымъ всеподданнѣйшимъ докладомъ было испрошено Высочайшее соизволеніе на распространеніе на всѣ желѣзнодорожныя общества установленнаго въ 1861 году въ отношеніи дорогъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ правила, которымъ предписывалось представлять на утвержденіе Министра Путей Сообщенія избраніе лицъ для замѣщенія всѣхъ высшихъ должностей по управленію дорогами. Вмѣстѣ съ тѣмъ дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Витте, по Высочайше предоставленному ему, по тому же всеподданнѣйшему докладу, праву, былъ утвержденъ (3 марта 1892 года) и объявленъ желѣзнодорожнымъ обществамъ къ руководству и исполненію списокъ замѣщаемыхъ въ указанномъ порядкѣ должностей по управленію частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ означенный списокъ были включены: управляющіе (директора) дорогъ, начальники службъ: пути и зданій, движенія, подвижного состава и тяги, матеріальной (магазиновъ и топлива) и врачебной (старшіе врачи), начальники счетоводства (главные бухгалтеры), начальники отдѣленій (участковъ) по службѣ пути, начальники отдѣленій и старшіе ревизоры (контролеры) по службѣ движенія, начальники главныхъ (большихъ) мастерскихъ, начальники участковъ тяги и замѣстители перечисленныхъ лицъ *).

30 апрѣля 1893 года Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, была утверждена инструкція начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Этою инструкціею права мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ нѣсколько расширялись, и въ составъ общаго присутствія управленія дороги вводился представитель отъ Государственнаго Контроля.

Ко времени внесенія, въ апрѣлѣ 1898 г., на уваженіе Государственнаго Совѣта проекта преобразованія центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія, мѣстныя управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, хотя и не получившія еще закрѣпленныхъ въ законодательномъ порядкѣ положеній и штатовъ, въ общемъ признавались, по внѣшней своей организаціи, удовлетворяющими своему назначенію. Посему Министръ Путей Сообщенія считалъ полезнымъ сохранить и на будущее время, въ главныхъ чертахъ, существовавшую организацію сихъ управленій, съ тѣми лишь измѣненіями, которыя вызывались новымъ проектомъ Положенія о центральномъ желѣзнодорожномъ управленіи, построенномъ на началѣ децентрализаціи, т.-е. на расширеніи правъ мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ цѣлью облегченія дѣятельности центральныхъ управленій. Вмѣстѣ съ тѣмъ,

*) По всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія инженеръ-генералъ-лейтенанта Шаффгаузенъ-Шенбергъ-Экъ-Шауфуса, 7 ноября 1908 года, послѣдовало Высочайшее соизволеніе на дополненіе означеннаго списка должностями помощниковъ поименованныхъ выше лицъ.

однако, въ виду постояннаго возрастанія казенной рельсовой сѣти, а также требованій, которыя предъявлялись къ желѣзнымъ дорогамъ со стороны частныхъ лицъ и государства, Министръ Путей Сообщенiи, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, признавалъ болѣе соотвѣтственнымъ не закрѣплять означенной организаціи законодательнымъ порядкомъ и опредѣлить права и обязанности мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ порядкѣ инструкціонномъ. Таковыя предположенія были включены Министромъ Путей Сообщенія въ общее представленіе о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства, внесенное имъ на уваженіе Государственнаго Совѣта, съ приложеніемъ проекта вышеупомянутой инструкціи, составленной по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контролера.

Согласно сей инструкціи, мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ предположено было предоставить:

1. Дѣлать измѣненія въ утвержденныхъ расписаніяхъ расходовъ на содержаніе личнаго состава и назначать всѣмъ вообще служащимъ, кромѣ начальниковъ службъ и частей, награды и дополнительное содержаніе сверхъ прямыхъ обязанностей, а равно назначать имъ и семействамъ ихъ единовременныя пособія въ предѣлахъ установленныхъ инструкціею нормъ и открытыхъ кредитовъ.

2. Утверждать, за счетъ открытыхъ по общимъ смѣтамъ кредитовъ, смѣты на отдѣльныя работы и разрѣшать изъ особыхъ ассигнованій на непредвидѣнные расходы производство работъ, не предусмотрѣнныхъ означенными смѣтами, не выходя, однако, изъ установленныхъ инструкціею для расходовъ сего рода размѣровъ.

3. Разрѣшать по ежегоднымъ смѣтамъ передвиженіе кредитовъ, по указанію дѣйствительной надобности и въ предѣлахъ, установленныхъ инструкціей.

4. Изыскивать наиболѣе выгодные способы производства необходимыхъ на дорогѣ работъ и поставокъ, заключать договоры и условія и выдавать заказы въ предѣлахъ ассигнованныхъ кредитовъ и на сроки дѣйствія послѣднихъ; въ экстренныхъ же случаяхъ, при недостаткѣ матеріаловъ и предметовъ, заготовляемыхъ непосредственно Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, пріобрѣтать такіе матеріалы и предметы дополнительно, но въ количествѣ не свыше годовой ихъ потребности.

5. Разрѣшать вопросы о качествѣ поставляемыхъ матеріаловъ и предметовъ и о достоинствѣ произведенныхъ работъ.

6. Сдавать въ аренду на установленные сроки и по утвержденнымъ нормальнымъ условіямъ движимое и недвижимое имущество дороги (кромѣ подвижного состава) и другія оброчныя и арендныя статьи, а также производить продажу негодныхъ или ненужныхъ матеріаловъ и инвентаря, за исключеніемъ пришедшаго въ негодность подвижного состава, и

7. Оканчивать миромъ разнаго рода претензіи и иски и назначать единовременныя пособія пострадавшимъ на дорогѣ лицамъ или ихъ семей-

ствамъ, если дѣла этого рода по суммѣ не превышаютъ установленныхъ инструкціей правъ мѣстнаго управленія дороги.

Таковое расширеніе правъ и обязанностей мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ значительно увеличивало кругъ ихъ вѣдѣнія и посему предположено было ввести въ составъ сихъ управленій, кромѣ существовавшаго уже представителя Государственнаго Контроля, еще и представителей отъ Министерства Финансовъ и отъ центральнаго органа Министерства Путей Сообщенія.

Принимая во вниманіе крайне вредно отражавшуюся на хозяйствѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ медленность производства дѣлъ центральнымъ управленіемъ сихъ дорогъ, проистекавшую отъ значительнаго количества поступающихъ на его разсмотрѣніе вопросовъ и опасаясь, что подобное промедленіе въ разрѣшеніи дѣлъ, не терпящихъ отлагательства въ будущемъ еще можетъ усилиться, Министръ Путей Сообщенія совмѣстно съ Министромъ Финансовъ, не выжидая окончательнаго разсмотрѣнія Государственнымъ Совѣтомъ вопроса о преобразованіи Министерства Путей Сообщенія, испросили, всеподданнѣйшимъ докладомъ, Высочайше утвержденнымъ 24 апрѣля 1898 г., Высочайшее соизволеніе на предоставленіе Министру Путей Сообщенія права утвердить, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, выработанную на приведенныхъ выше главныхъ основаніяхъ инструкцію мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ тѣмъ однако, чтобы такая мѣра не предрѣшала вопроса объ общемъ преобразованіи Министерства, и на учрежденіе въ составѣ мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ должностей непремѣнныхъ членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія и членовъ отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ сихъ управленій.

Инструкція эта была утверждена въ указанномъ выше порядкѣ 22 мая того же года.

Засимъ, отдѣломъ II Высочайше утвержденнаго 3-го мая 1899 года мнѣнія Государственнаго Совѣта о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія, было положено:

Временно, до 1 января 1902 г., предоставить Министру Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, а въ подлежащихъ случаяхъ также и съ другими Министрами и Главноуправляющими, опредѣлять особыми инструкціями устройство, а равно права и обязанности мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ соблюденіемъ слѣдующихъ главныхъ основаній:

1. Непосредственное завѣдываніе казенными желѣзнодорожными линіями сосредоточивается въ мѣстныхъ управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Управленіямъ этимъ предоставляется: а) производство въ предѣлахъ суммъ, ассигнованныхъ по эксплоатаціоннымъ смѣтамъ подвѣдомственныхъ имъ дорогъ, а также смѣтамъ по улучшенію и усиленію сихъ дорогъ, и за счетъ принадлежащихъ имъ оборотныхъ капиталовъ, всякаго рода заготовленій, работъ и поставокъ, кромѣ заготовленія подвижного состава, запас-

ныхъ къ нему частей, рельсовъ и скрѣпленій къ нимъ, металлическихъ частей мостовъ и предметовъ оборудованія мастерскихъ; б) избраніе способовъ производства, означенныхъ договоровъ: для эксплоатаціонныхъ надобностей—на срокъ не свыше одного года и для надобностей, вызываемыхъ улучшеніемъ и усиленіемъ отдѣльныхъ линій,—на срокъ, не превышающій срокъ дѣйствія соотвѣтствующихъ смѣтъ; в) отдача въ аренду имущества подвѣдомственныхъ имъ дорогъ и оброчныхъ ихъ статей на время не свыше трехъ лѣтъ; г) утвержденіе техническихъ проектовъ сооруженій, стоимостью до 50.000 руб., кои, по типу постройки или свойству матеріаловъ, употребляемыхъ въ дѣло, не являются новыми для данной дороги, и д) сверхъ сего, разрѣшеніе собственною властью всѣхъ иныхъ, предоставленныхъ вѣдѣнію Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ дѣлъ и вопросовъ въ предѣлахъ суммъ и на основаніяхъ, на коихъ отнесеніе ихъ къ предметамъ вѣдѣнія мѣстныхъ управленій признано будетъ необходимымъ по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контролера.

2. Ближайшее и отвѣтственное управленіе желѣзными дорогами возлагается на начальниковъ оныхъ.

3. Для разсмотрѣнія и, въ подлежащихъ случаяхъ, разрѣшенія дѣлъ, имѣющихъ хозяйственно-коммерческое значеніе, при каждомъ управленіи учреждается Совѣтъ онаго, подъ предсѣдательствомъ начальника дороги, въ составѣ, опредѣляемомъ Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ. Непремѣнными членами сего Совѣта состоятъ: членъ отъ Министерства Путей Сообщенія, членъ отъ Министерства Финансовъ, главный контролеръ мѣстнаго контроля или его замѣститель,—въ качествѣ члена отъ Государственнаго Контроля.

4. Дѣла въ совѣтѣ разрѣшаются большинствомъ голосовъ. Въ случаяхъ заявленія особаго мнѣнія членомъ отъ Министерства Путей Сообщенія или отъ Министерства Финансовъ, либо отъ Государственнаго Контроля, — дѣло поступаетъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ для разсмотрѣнія въ Комитетѣ онаго. Начальнику дороги, въ случаяхъ, не допускающихъ отлагательства, предоставляется, подъ личною своею отвѣтственностью, дѣлать распоряженія, не согласныя съ мнѣніемъ большинства или членовъ отъ Министерствъ: Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контроля, съ тѣмъ, чтобы о такихъ распоряженіяхъ своихъ онъ немедленно доводилъ до свѣдѣнія Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Тѣмъ же закономъ въ совѣтахъ мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ были учреждены должности непремѣнныхъ членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія и членовъ отъ Министерства Финансовъ и, впредь до пересмотра и изданія законоположеній о мѣстныхъ установленіяхъ Министерства, Министру Путей Сообщенія предоставлено, для замѣщенія въ означенныхъ установленіяхъ техническихъ должностей, назначать штатныхъ по Министерству инженеровъ и техниковъ, съ присвоеніемъ имъ на время состоянія въ сихъ должностяхъ классовъ по должности отъ IX до V класса включительно.

Какъ указано выше, подробное опредѣленіе предметовъ вѣдѣнія и предѣловъ власти мѣстныхъ учрежденій по завѣдыванію казенными желѣзными дорогами должно было быть установлено путемъ инструкцій, по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контролера. Тѣмъ не менѣе подобной инструкціи до настоящаго времени не было издано и нынѣ мѣстныя управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ дѣйствуютъ на основаніи упомянутой выше инструкціи начальникамъ сихъ дорогъ, утвержденной 22 мая 1898 года.

На основаніи означенной инструкціи управленіе каждой отдѣльной казенной желѣзной дорогой (изъ одной или нѣсколькихъ соединенныхъ линій) ввѣряется начальнику дороги. Въ составъ подчиненнаго начальнику дороги управленія входятъ: 1) помощникъ начальника дороги (если таковая должность положена по штату); 2) начальники службъ: пути и зданій, движенія и телеграфа, тяги и подвижного состава, матеріальной и сборовъ (на дорогахъ, гдѣ такая служба имѣется); 3) начальникъ коммерческаго отдѣла; 4) юрисконсультъ; 5) главный бухгалтеръ; 6) старшій врачъ и другія лица по штату.

Для разсмотрѣнія и разрѣшенія наиболѣе важныхъ вопросовъ по частямъ коммерческой, счетно-кредитной и хозяйственной при Управленіи состоитъ, подъ предсѣдательствомъ начальника дороги, Совѣтъ Управленія изъ непремѣннаго члена отъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, члена Совѣта отъ Министерства Финансовъ, Главнаго Контролера мѣстнаго контроля дороги (или его замѣстителя) и начальниковъ службъ и коммерческаго отдѣла (послѣдніе, каждый по предметамъ своего вѣдѣнія); кромѣ того, въ засѣданіяхъ совѣта участвуютъ, съ правомъ совѣщательнаго голоса, по дѣламъ юридическимъ—юрисконсультъ, по финансовымъ—главный бухгалтеръ и по врачебно-санитарнымъ—старшій врачъ.

Для разсмотрѣнія и разрѣшенія вопросовъ административно-техническихъ при Управленіи состоитъ, также подъ предсѣдательствомъ начальника дороги, общее присутствіе изъ непремѣннаго члена отъ управленія желѣзныхъ дорогъ, начальниковъ службъ и начальника коммерческаго отдѣла. Съ правомъ совѣщательнаго голоса въ общемъ присутствіи участвуютъ: юрисконсультъ, главный бухгалтеръ и старшій врачъ.

Начальнику дороги ввѣряется завѣдываніе личнымъ составомъ служащихъ дороги и всѣмъ ея имуществомъ и направленіе общей дѣятельности дороги для достиженія ея исправнаго состоянія, надежности служебнаго персонала, цѣлесообразности и выгодности произведенныхъ затратъ, правильности, исправности, удобства и безопасности всѣхъ передвиженій и вообще соотвѣтствія ея дѣйствительнымъ потребностямъ. На начальника дороги возложенъ также инспекторскій надзоръ за примыкающими къ дорогѣ частными вѣтвями, если онѣ не входятъ въ кругъ вѣдѣнія другого мѣстнаго учрежденія Министерства. Въ предѣлахъ предоставленныхъ ему правъ, начальникъ дороги есть отвѣтственный представитель интересовъ казны по всѣмъ хозяйственнымъ дѣламъ дороги. Начальнику дороги предоставлено

назначать на должности и увольнять отъ оныхъ, а равно и увольнять въ отпуски всѣхъ служащихъ на дорогѣ, за исключеніемъ лицъ, состоящихъ на государственной службѣ и занимающихъ нѣкоторыя высшія должности.

По технической части начальнику дороги принадлежитъ высшій надзоръ и общее руководство работами на дорогѣ по всѣмъ отраслямъ строительной дѣятельности, утвержденіе всѣхъ проектовъ построекъ и перестроекъ съ подлежащими къ нимъ техническими условіями, за исключеніемъ случаевъ, когда общая стоимость отдѣльной работы, требующей проекта, превышаетъ 50.000 рублей или когда требуется сношеніе о проектѣ съ центральными правительственными учрежденіями или съ правленіями частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, а также проектовъ сооруженій типовъ, ранѣе на данной дорогѣ не примѣнявшихся или представляющихъ собою новый типъ въ отношеніи конструкціи сооруженій или требующихся для ихъ исполненія матеріаловъ.

По коммерческой части на начальника дороги возлагается общее наблюденіе и руководство за всѣми мѣропріятіями, направленными къ возможно полному удовлетворенію интересовъ всѣхъ видовъ перевозокъ. Онъ заботится о правильномъ примѣненіи тарифовъ, точности исполненія дѣйствующихъ правилъ перевозокъ, о внимательномъ отношеніи къ нуждамъ и удобствамъ пассажировъ и товарохозяевъ. На немъ лежитъ обязанность возможно полнаго изученія экономическихъ условій обслуживаемаго дорогою района и содѣйствіе высшимъ учрежденіямъ для выработки и установленія соотвѣтственныхъ тарифовъ и условій ихъ примѣненія. Начальнику дороги предоставляется собственною властью удовлетворять претензіи отправителей багажа и всякаго рода грузовъ за просрочку, утрату и порчу во время перевозки и храненія на дорогѣ сихъ предметовъ: если расходъ этотъ падаетъ за счетъ особаго фонда, или виновныхъ служащихъ, или отвѣтственныхъ артелей, безъ ограниченія суммы, если же возмѣщеніе производится за счетъ казны, то въ размѣрахъ, не превышающихъ нормъ, опредѣленныхъ подлежащими статьями Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ или утвержденными управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ постановленіями общаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

По счетно-кредитной части на начальника дороги возложено наблюденіе за тѣмъ, чтобы денежное и матеріальное счетоводство и отчетность велись своевременно по установленнымъ правиламъ и формамъ, чтобы всѣ взаимные расчеты между отдѣльными кредитами, партикулярными суммами и спеціальными средствами заканчивались своевременно, точно такъ же, какъ и расчеты съ другими дорогами и вѣдомствами; чтобы всѣ уплаты производились съ должною срочностью и изъ подлежащаго источника, а равно, чтобы всѣ денежныя суммы, находящіяся у подлежащихъ агентовъ дороги на отчетѣ, выдавались подъ отчетъ и поступали въ главную кассу дороги правильно.

Начальникъ дороги утверждаетъ своею властью смѣты на отдѣльныя работы въ предѣлахъ до 10.000 рублей для каждой изъ отдѣльныхъ ра-

ботъ. Свыше этой суммы, въ предѣлахъ открытыхъ кредитовъ и согласно утвержденнымъ проектамъ и расцѣнкамъ, таковыя смѣты утверждаются Совѣтомъ Управленія.

Начальнику дороги предоставляется разрѣшать своею властью расходованіе на непредвидѣнныя смѣтою работы и иныя надобности, изъ кредита, ассигнованнаго по эксплоатаціонной смѣтѣ на непредвидѣнные расходы въ общей суммѣ въ теченіе года до 3.000 руб. Онъ имѣетъ также право, доводя о томъ до свѣдѣнія Совѣта, разрѣшать переносъ, въ предѣлахъ каждой главы, ассигнованныхъ по эксплоатаціонной смѣтѣ отдѣльныхъ кредитовъ для содержанія служащихъ. Всѣ остальные вопросы счетно-кредитнаго характера въ предѣлахъ власти мѣстнаго управленія подлежатъ разсмотрѣнію и рѣшенію Совѣта Управленія.

По хозяйственной части на начальника дороги, какъ на распорядителя ассигнованныхъ кредитовъ по годовымъ смѣтамъ и дополнительнымъ работамъ возлагается своевременное и цѣлесообразное производство всѣхъ работъ и заготовокъ. При осуществленіи всякаго рода договорныхъ обязательствъ начальникъ дороги наблюдаетъ за точностью ихъ исполненія, за своевременностью выдачи нарядовъ на приступъ къ работамъ, за понужденіемъ подрядчиковъ къ выполненію принятыхъ обязательствъ и за устраненіемъ, въ случаѣ надобности, отъ дѣла неисправныхъ.

Начальнику дороги предоставлено заключеніе на годовой срокъ договоровъ, утвержденіе подписокъ, выдача заказовъ и утвержденіе покупокъ въ случаяхъ, если стоимость каждой отдѣльной работы или годовая потребность поставляемаго не превышаетъ 10.000 рублей. Въ сихъ случаяхъ ему также принадлежитъ и выборъ способа, подряднаго или хозяйственнаго, производства таковыхъ работъ или поставокъ. На суммы, выше указанной, и до предѣла отпущенныхъ кредитовъ заключеніе договора и сдача работъ и поставокъ, а равно и выборъ способовъ ихъ выполненія производится по постановленіямъ Совѣта Управленія.

Начальнику дороги предоставлено также разрѣшеніе вопросовъ о качествѣ поставляемыхъ предметовъ, или достоинствѣ произведенныхъ работъ, въ случаѣ возникшихъ разномыслій между экспертными и пріемными комиссіями, на сумму не свыше 5.000 рублей по каждому отдѣльному обязательству. При производствѣ работъ хозяйственнымъ способомъ, начальникъ дороги не выходя изъ нормъ, принятыхъ при составленіи смѣтныхъ назначеній, утверждаетъ единичныя цѣны на сдѣльныя работы и предѣлы поденныхъ платъ по каждому мастерству. При осуществленіи работъ по усиленію и улучшенію дороги начальнику дороги предоставляется увеличивать, не болѣе какъ на 50%, содержаніе принимающихъ участіе въ этихъ работахъ служащихъ дороги, за исключеніемъ высшихъ.

Всѣ остальные хозяйственные вопросы подлежатъ разсмотрѣнію Совѣта управленія дороги.

Сдачи работъ и поставокъ производятся или посредствомъ торговъ, на основаніи положенія о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ, или путемъ вы-

зова конкурренціи или же собираніемъ цѣнъ путемъ запроса отдѣльныхъ лицъ и фирмъ.

Всѣ вопросы, обсуждаемые въ Совѣтѣ Управленія, разрѣшаются большинствомъ голосовъ, причемъ при равенствѣ голосовъ рѣшающее значеніе имѣетъ мнѣніе предсѣдателя. Въ случаѣ же, если непремѣнный членъ отъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ или членъ отъ Министерства Финансовъ или представитель мѣстнаго контроля останется въ меньшинствѣ и подастъ особое мнѣніе или же, ежели Начальникъ дороги не согласится съ мнѣніемъ поименованныхъ лицъ или съ мнѣніемъ большинства, то постановленіе Совѣта до приведенія его въ исполненіе представляется на разсмотрѣніе Управленія желѣзныхъ дорогъ. Но въ случаяхъ, не терпящихъ отлагательства по соображеніямъ безопасности или непрерывности движенія, начальнику дороги предоставляется, подъ своею личною отвѣтственностью, приводить въ исполненіе свое рѣшеніе, донося о семъ немедленно Управленію желѣзныхъ дорогъ.

Установленная въ 1899 году организація мѣстнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ сохранилась до послѣдняго времени, съ нѣкоторымъ лишь расширеніемъ полномочій Совѣтовъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, послѣдовавшимъ, на основаніи п. д., ст 1, отд. II Высочайше утвержденнаго 3 мая 1899 года мнѣнія Государственнаго Совѣта о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія *), по соглашенію Министра Путей Сообщенія съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ въ 1904 и въ 1906 годахъ.

Одобреннымъ Государственнымъ Совѣтомъ и Государственною Думою и Высочайше утвержденнымъ 11 апрѣля 1909 года закономъ о продленіи дѣйствія временныхъ учрежденія и штатовъ Министерства Путей Сообщенія должности непремѣнныхъ членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія въ Совѣтахъ мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ упразднены.

Независимо отъ сего, образовавшіяся въ теченіе послѣдней войны, на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ большія залежи неотправленныхъ грузовъ вызвали къ жизни новыя учрежденія, тѣсно связанныя съ мѣстными управленіями желѣзныхъ дорогъ. Созванное для обсужденія мѣръ къ устраненію залежей при Министерствѣ Путей Сообщенія совѣщаніе пришло къ заключенію, что въ дѣлѣ перевозки грузовъ совершенно необходимо придти на помощь сельскому хозяйству, торговлѣ и промышленности путемъ наиболѣе полнаго и планомѣрнаго использованія всѣхъ перевозочныхъ средствъ, которыми желѣзныя дороги располагаютъ и что подобная утилизація средствъ желѣзныхъ дорогъ можетъ быть осуществлена только въ томъ случаѣ, если сама промышленность, торговля и сельское хозяйство, въ лицѣ своихъ представителей, будутъ привлечены къ постоянному участію въ дѣлѣ распредѣленія желѣзнодорожныхъ перевозокъ.

*) См. на стр. 85.

Разработанный на указанныхъ основаніяхъ законопроектъ былъ внесенъ на уваженіе Государственнаго Совѣта и Высочайше утвержденнымъ, 22 апрѣля 1906 года, мнѣніемъ сего Совѣта Министру Путей Сообщенія было предоставлено утвердить, по соглашенію съ Министрами Финансовъ и Торговли и Промышленности и съ Главноуправляющимъ Землеустройствомъ и Земледѣліемъ положеніе о порайонныхъ и Центральномъ Комитетахъ по регулированію массовыхъ перевозокъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Таковое положеніе было утверждено, въ указанномъ порядкѣ, 12 сентября 1906 года.

Согласно сему положенію, въ видахъ полнаго и планомѣрнаго использованія провозной и пропускной способности желѣзныхъ дорогъ для массовыхъ перевозокъ грузовъ, дороги сѣти распредѣляются Министромъ Путей Сообщенія по районамъ, въ которыхъ, по мѣрѣ возникновенія въ томъ надобности, учреждаются особые порайонные комитеты. Въ составъ порайоннаго комитета входятъ: назначаемый Министромъ Путей Сообщенія предсѣдатель, представители Министерствъ Путей Сообщенія, Финансовъ, Торговли и Промышленности и Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, по назначенію начальниковъ подлежащихъ вѣдомствъ; по два представителя отъ земствъ каждой губерніи, находящейся въ районѣ дорогъ, входящихъ въ вѣдѣніе даннаго комитета, по выбору губернскихъ земскихъ собраній; по одному представителю отъ биржевыхъ комитетовъ, сельско-хозяйственныхъ обществъ и товариществъ, дѣятельность коихъ распространяется больше, чѣмъ на одинъ уѣздъ и отъ промышленныхъ съѣздовъ и по одному представителю отъ каждой желѣзной дороги района, вѣдаемаго комитетомъ—по назначенію правленій или управленій сихъ дорогъ. Кругъ вѣдѣнія комитета—изученіе предстоящихъ перевозокъ и имѣющихся для ихъ исполненія средствъ, опредѣленіе потребности въ усиленіи дороги, мѣръ къ устраненію разныхъ препятствій и затрудненій по перевозкамъ, составленіе проектовъ новыхъ законовъ и правилъ, относящихся къ желѣзнодорожнымъ перевозкамъ.

Изъ состава комитета выдѣляется особое управленіе дѣлами комитета, состоящее изъ предсѣдателя и представителей мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ. Управленіе дѣлами, кромѣ подготовки дѣлъ для обсужденія въ комитетѣ и разработки поставленныхъ комитетомъ вопросовъ, а равно и общаго плана перевозокъ имѣетъ еще и важныя распорядительныя функціи, а именно: установленіе направленій для порожнихъ вагоновъ, а въ экстренныхъ случаяхъ и для груженыхъ и краткосрочное усиленіе подвижнымъ составомъ однѣхъ дорогъ группы за счетъ другихъ. Затѣмъ, управленіе дѣлами порайоннаго комитета входитъ съ представленіями въ центральный комитетъ объ установленіи кружныхъ направленій, о болѣе долговременной командировкѣ подвижного состава и объ измѣненіи порядка очередей.

До настоящаго времени учреждены порайонные Комитеты: С.-Петербургскій, Московскій, Варшавскій Воронежскій, Харьковскій, Кіевскій и Восточный—въ Самарѣ.

Что касается мѣстныхъ учрежденій по завѣдыванію сооруженіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, то права и обязанности, а равно и предѣлы власти таковыхъ силою закона никогда опредѣлены не были. Равнымъ образомъ, и въ инструкціонномъ порядкѣ никогда не было издано общаго положенія, опредѣляющаго организацію и порядокъ дѣйствія мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ строительныхъ управленій. Такимъ образомъ, русскія казенныя желѣзныя дороги въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ строились на основаніи особо преподанныхъ каждому вновь образуемому Управленію работъ указаній.

Не касаясь вопроса о сооруженіи первыхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ: Николаевской, Варшавско-Вѣнской, С.-Петербурго-Варшавской и др., о сооруженіи которыхъ подробнѣе было сказано уже выше и которыя строились участками и, по преимуществу, иностранными инженерами, началомъ возникновенія казеннаго желѣзнодорожнаго строительства, въ широкихъ размѣрахъ, можно считать постройку Криворогской желѣзной дороги. Какъ выше уже было изложено, завѣдываніе сооруженіемъ этой дороги, равно какъ и строившейся одновременно съ нею Баскунчакской дороги, было возложено на образованное для сей цѣли, Высочайше утвержденнымъ 20 февраля 1881 года Положеніемъ Комитета Министровъ, Временное Управленіе по постройкѣ Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ. Непосредственное руководство работами было возложено на особаго начальника работъ, которому, по соглашенію Министровъ: Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и Государственнаго Контролера, была преподана особая инструкція, утвержденная 11 іюня того же года, опредѣлявшая права начальника работъ и его обязанности: въ отношеніи завѣдыванія личнымъ составомъ строительнаго управленія, порядка и способовъ производства работъ, счетоводства и отчетности по дорогѣ, порядка заключенія договоровъ и расчетовъ съ контрагентами, порядка отчужденія необходимыхъ для дороги имуществъ и, наконецъ, отношеній начальника работъ къ Временному Управленію. Собственно организація управленія работъ означенною инструкціею не опредѣлялась.

При послѣдующихъ постройкахъ распоряженіемъ казны желѣзныхъ дорогъ начальникамъ работъ обычно преподавалась къ руководству та же инструкція начальнику работъ по постройкѣ Криворогской дороги 1881 года, съ дополненіями и измѣненіями, которыя вызывались обстоятельствами мѣста и времени постройки данной дороги или какими-либо иными особыми условіями. При этомъ, въ концѣ-концовъ, сложился слѣдующій общій типъ организаціи мѣстныхъ управленій по завѣдыванію сооруженіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Во главѣ управленія работъ по постройкѣ дороги поставленъ начальникъ работъ, назначаемый Министромъ Путей Сообщенія и непосредственно подчиненный Управленію по сооруженію желѣзныхъ дорогъ. При исполненіи возложенныхъ на него обязанностей начальникъ работъ руководствуется дѣйствующими законоположеніями и преподанною ему инструкціею, а также распоряженіями Министра Путей Сообщенія и Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ. Начальнику работъ ввѣряется завѣдываніе постройкою

дороги въ полномъ его объемѣ,—на него возлагается направленіе общей дѣятельности по сооруженію желѣзной дороги, высшій техническій надзоръ и общее руководство всѣми производимыми на дорогѣ работами, надзоръ за успѣшностью, исправностью исполненія и безопасностью возводимыхъ сооруженій и попеченіе о соблюденіи назначеннаго для сооруженія желѣзной дороги срока, въ соотвѣтствіи съ утвержденными техническими условіями и расцѣночною вѣдомостью. Ему предоставленъ свободный выборъ любого способа производства работъ, за исключеніемъ лишь оптовой передачи въ однѣ руки всѣхъ работъ по постройкѣ всей дороги или отдѣльныхъ ея частей независимо отъ ихъ протяженія. Начальникъ работъ есть единственный отвѣтственный представитель казны по всѣмъ дѣламъ дороги административнымъ, хозяйственнымъ и судебнымъ. Ему подчиненъ весь личный составъ дороги и принадлежитъ общее руководство и надзоръ за правильнымъ исполненіемъ всѣми служащими ихъ обязанностей.

Управленіе работами, кромѣ начальника работъ, составляютъ: его помощники (если протяженіе дороги этого требуетъ), отдѣлы: техническій, счетный и механическій, службы: телеграфа, отчужденія имуществъ, матеріальная и врачебно-санитарная, юрисконсультская часть, канцелярія и техническая администрація на линіи.

При производствѣ значительнаго размѣра работъ и заготовокъ хозяйственнымъ способомъ, въ составѣ управленія работами, по представленію начальника работъ, можетъ быть учрежденъ, съ разрѣшенія Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, хозяйственный отдѣлъ. Съ открытіемъ на дорогѣ рабочаго движенія въ составѣ управленія работами образуется служба временнаго движенія, а съ открытіемъ временной эксплоатаціи, съ перевозкою пассажировъ и частныхъ грузовъ, учреждается отдѣлъ временной эксплоатаціи.

Для сооруженія Сибирской желѣзной дороги было образовано въ составѣ центральныхъ установленій Министерства особое управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, болѣе подробныя свѣдѣнія о которомъ приведены были выше, а начальникамъ работъ по постройкѣ отдѣльныхъ ея частей 30 іюня 1893 года былъ преподанъ особый наказъ. Наказъ этотъ предоставлялъ начальникамъ работъ нѣсколько болѣе широкія права, чѣмъ дотолѣ пользовались управленія по постройкѣ прочихъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи: утвержденія проектовъ, избранія способовъ производства хозяйственныхъ заготовленій и работъ, заключенія договоровъ, утвержденія окончательныхъ расчетовъ съ подрядчиками по исполненнымъ договорамъ и оконченнымъ работамъ и нѣкоторыя другія.

При постройкѣ Московской Окружной желѣзной дороги признано было необходимымъ для разсмотрѣнія и разрѣшенія, возникающихъ при сооруженіи ея, техническо-эксплоатаціонныхъ и нѣкоторыхъ хозяйственныхъ вопросовъ, а равно вопросовъ, касающихся отчужденія имуществъ, создать при управленіи работами названной дороги особый комитетъ. Вслѣдствіе сего Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, 1 декабря 1902 года,

было утверждено положеніе о комитетѣ при управленіи работами Московской Окружной желѣзной дороги. Согласно сему положенію означенный комитетъ состоялъ изъ предсѣдателя, назначаемаго Министромъ Путей Сообщенія, и членовъ: начальника работъ (онъ же замѣститель предсѣдателя) или его помощника и представителей: отъ Министерствъ: Путей Сообщенія, Финансовъ и Военнаго, Государственнаго Контроля (главный контролеръ мѣстнаго контроля или его замѣститель), отъ отдѣла по отчужденію имуществъ канцеляріи Министра Путей Сообщенія, отъ Московскаго Генералъ-Губернатора и Московскаго городского управленія, назначаемыхъ по распоряженію подлежащихъ Министровъ и Московскаго Генералъ-Губернатора, а также изъ начальниковъ сходящихся въ Москвѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ или ихъ замѣстителей и представителей частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, владѣющихъ дорогами, примыкающими къ Москвѣ, по назначенію правленій сихъ обществъ. Съ правомъ совѣщательнаго голоса въ засѣданіяхъ комитета участвовали начальникъ техническаго отдѣла, юрисконсультъ и главный агентъ по отчужденію имуществъ управленія постройки, по дѣламъ, касающимся ихъ вѣдѣнія, и приглашаемыя предсѣдателемъ постороннія лица, отъ которыхъ, по свойству обсуждаемыхъ дѣлъ, возможно было ожидать полезныхъ свѣдѣній. При разрѣшеніи болѣе важныхъ вопросовъ по отчужденію имуществъ въ засѣданія комитета могли быть командированы юрисконсультъ управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и управляющій отдѣломъ по отчужденію имуществъ.

Постановленія комитета считались имѣющими силу лишь въ томъ случаѣ, если въ обсужденіи даннаго вопроса участвовали предсѣдатель комитета, начальникъ работъ и представители заинтересованныхъ вѣдомствъ и учрежденій. Однако, неприбытіе въ засѣданіе, безъ объясненія причинъ, кого-либо изъ упомянутыхъ лицъ, извѣщеннаго повѣсткой, не останавливало рѣшенія, постановленнаго остальными членами. Всѣ вопросы рѣшались большинствомъ голосовъ, съ преобладающимъ значеніемъ при равенствѣ голосовъ—мнѣнія предсѣдателя. Постановленія комитета, по коимъ оставались при особомъ мнѣніи предсѣдатель его или начальникъ работъ или представители Министерства Финансовъ или Государственнаго Контроля, а также представители другихъ вѣдомствъ и учрежденій, по вопросамъ, ближайшимъ образомъ касающимся интересовъ сихъ вѣдомствъ и учрежденій, представлялись начальникомъ работъ, до приведенія ихъ въ исполненіе, въ Управленіе по сооруженію желѣзныхъ дорогъ для разсмотрѣнія въ комитетѣ сего Управленія и представленія въ подлежащихъ случаяхъ на утвержденіе Министра.

О ходѣ работъ въ комитетѣ предсѣдатель его каждые три мѣсяца сообщалъ Управленію по сооруженію желѣзныхъ дорогъ для доклада Министру.

Принципъ коллегіальнаго обсужденія наиболѣе важныхъ, возникающихъ при сооруженіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, вопросовъ хозяйственно-коммерческаго характера съ тѣхъ поръ упрочился и получилъ примѣненіе при осуществленіи и другихъ важнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ сооруженій. Такъ, издан-

нымъ Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, 29 января 1908 года, наказомъ начальнику работъ по переустройству горныхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги, начальнику работъ вмѣнено въ обязанность вносить вышеуказанные вопросы на разсмотрѣніе, а въ подлежащихъ случаяхъ на разрѣшеніе Совѣта мѣстнаго Управленія Сибирской желѣзной дороги. По дѣламъ переустройства упомянутыхъ участковъ Совѣтъ этотъ состоитъ, подъ предсѣдательствомъ начальника дороги, а въ случаѣ его отсутствія — начальника работъ или его помощника, изъ нижепоименованныхъ членовъ: начальника работъ, его помощника, главнаго контролера по переустройству дороги, непремѣннаго члена отъ Министерства Путей Сообщенія и члена отъ Министерства Финансовъ, входящихъ въ составъ мѣстнаго управленія и тѣхъ изъ числа начальниковъ отдѣловъ и службъ управленія эксплоатаціи и постройки, присутствіе которыхъ начальникъ дороги или начальникъ работъ, по принадлежности, сочтутъ необходимымъ.

Всѣ вопросы, обсуждаемые въ Совѣтѣ управленія Сибирской желѣзной дороги, по представленнымъ начальникомъ работъ письменнымъ докладамъ, рѣшаются большинствомъ голосовъ, причемъ при равенствѣ голосовъ рѣшающее значеніе имѣетъ мнѣніе предсѣдателя. Если начальникъ работъ или членъ отъ Министерства Финансовъ или представитель мѣстнаго контроля останутся въ меньшинствѣ или подадутъ особое мнѣніе, постановленіе Совѣта, до приведенія его въ исполненіе, представляется начальникомъ дорогъ, вмѣстѣ съ указаннымъ особымъ мнѣніемъ, въ Управленіе по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.

Утвержденною, по соглашенію Министра Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контролера, 16 февраля 1910 года, инструкціею управленію работъ по постройкѣ западной части Амурской желѣзной дороги, равнымъ образомъ, въ составъ названнаго управленія вводится Совѣтъ управленія, состоящій, подъ предсѣдательствомъ начальника работъ, изъ начальника техническаго отдѣла и его помощника, а также начальниковъ другихъ отдѣловъ и службъ или ихъ замѣстителей и юрисконсульта, при разрѣшеніи дѣлъ, касающихся ихъ вѣдѣнія. При нахожденіи въ мѣстѣ пребыванія строительнаго управленія начальника Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ онъ можетъ предсѣдательствовать въ Совѣтѣ управленія. Предсѣдательствованіе въ семъ Совѣтѣ, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, можетъ быть также возлагаемо на особо командируемыхъ для сего чиновъ Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, причемъ начальникъ работъ въ подобныхъ случаяхъ участвуетъ въ засѣданіяхъ Совѣта въ качествѣ члена. Предсѣдателемъ могутъ быть приглашаемы къ участію въ Совѣтѣ съ правомъ совѣщательнаго голоса и другія лица строительной администраціи, а также постороннія лица. Въ засѣданіяхъ Совѣта можетъ принимать также участіе, съ правомъ совѣщательнаго голоса, главный контролеръ мѣстнаго контроля Амурской дороги, заявленія и замѣчанія котораго не пріостанавливаютъ, однако, приведенія въ исполненіе состоявшихся по-

становленій. Для дѣйствительности засѣданія необходимо участіе не менѣе трехъ членовъ, считая въ томъ числѣ и предсѣдательствующаго. Рѣшенія Совѣта постановляются по большинству голосовъ, при чемъ при равенствѣ голосовъ, рѣшающимъ является мнѣніе предсѣдателя. При несогласіи начальника работъ съ мнѣніемъ большинства онъ можетъ или пріостановить исполненіе, представивъ дѣло на разсмотрѣніе Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ. или же привести въ исполненіе свое рѣшеніе подъ личною своею отвѣтственностью, донеся о семъ вмѣстѣ съ тѣмъ начальнику Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и сообщивъ мѣстному контролю.

По сооруженію частныхъ желѣзныхъ дорогъ распорядителемъ въ хозяйственномъ отношеніи, какъ и при эксплоатаціи, является Правленіе Общества. Непосредственнымъ распорядителемъ по производству работъ и лицомъ, отвѣтственнымъ за техническую правильность сооруженія, является главный инженеръ по производству работъ, которому предоставляется распредѣлять работы между подчиненными ему служащими и опредѣлять ихъ права и обязанности. Со стороны правительства надзоръ за сооруженіемъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ осуществляется въ лицѣ правительственныхъ инспекторовъ. Инструкція симъ инспекторамъ, главныя основанія коей сохранили свою силу до настоящаго времени, утверждена Министромъ Путей Сообщенія 31 мая 1892 г. Въ общемъ права инспекторовъ въ техническомъ отношеніи соотвѣтствуютъ правамъ начальниковъ работъ по постройкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Б) Учрежденія по завѣдыванію внутренними водными сообщеніями и шоссейными дорогами.

Основаніе мѣстному управленію внутренними водными и сухопутными сообщеніями было положено, выработаннымъ Принцемъ Георгіемъ Гольштейнъ-Ольденбургскимъ, согласно Именному Высочайшему Указу 16 іюля 1809 г. учрежденіемъ. Означеннымъ Именнымъ Высочайшимъ Указомъ Императоромъ Александромъ I было повелѣно Принцу Ольденбургскому представить планъ управленія „всѣхъ въ Имперіи сообщеній“.

Порученіе, данное Принцу Ольденбургскому, было имъ исполнено въ теченіе того же года, и представленный имъ проектъ новаго учрежденія былъ Высочайше утвержденъ 20 ноября 1809 года. По плану новаго учрежденія, водяные и сухопутные пути были соединены въ одно цѣлое подъ вѣдѣніемъ главнаго директора и раздѣлены на 10 округовъ, въ составъ которыхъ вошли: губерніи Европейской Россіи, Кавказскій край, Финляндія и Сибирь. Границы округовъ только отчасти опредѣлялись границами входящихъ въ нихъ губерній *); всѣмъ путямъ сообщенія, какъ водянымъ, такъ

*) I округъ—губерніи С.-Петербургская, Новгородская и Тверская.

II округъ—Олонецкая губернія и часть Ярославской, Тверской, Новгородской и С.-Петербургской.

III округъ—р. Волга отъ Твери до Каспійскаго моря и р. Ока.

и сухопутнымъ, подлежащимъ вѣдѣнію каждаго изъ округовъ, было сдѣлано точное и подробное расписаніе; лишь водяные пути седьмого округа (Прибалтійскія и часть Западныхъ губерній), восьмого (Финляндія) и десятаго (Сибирь) были поименованы безъ указанія ихъ протяженія. Изъ 36.358$^1/_2$ верстъ большихъ и почтовыхъ трактовъ, состоявшихъ въ вѣдѣніи округовъ, наибольшее протяженіе послѣ Сибири (12.342 вер) приходилось на третій округъ (4.936$^3/_4$ в.) и наименьшее на девятый округъ (1.188$^1/_4$ в.). Третій же округъ, раздѣлявшійся на два отдѣленія, вѣдалъ и наибольшее протяженіе водяныхъ путей—именно 7.288 верстъ, наименьшее (1.894 в.) приходилось на второй округъ. Къ вѣдѣнію седьмого округа были отнесены порты: Либавскій, Виндавскій, Рижскій, Нарвскій и Перновскій. Личный составъ каждаго округа былъ слѣдующій: окружной начальникъ, директора—управляющіе, директора-производители работъ, инженеры 1-го, 2-го и 3-го классовъ и канцелярія, состоящая изъ правителя канцеляріи, регистраторовъ, чертежниковъ и копіистовъ.

Всѣ работы по постройкѣ, улучшенію и поддержанію сооруженій состояли подъ вѣдѣніемъ начальниковъ округовъ. Оригинальная черта новаго учрежденія была—раздѣленіе проектированія работъ и исполненія. Для той и другой части были учреждены должности директоровъ. Директора-управляющіе, подчиняясь окружнымъ начальникамъ, были заняты преимущественно составленіемъ проектовъ и смѣтъ новыхъ дорогъ, каналовъ, мостовъ, шлюзовъ и другихъ работъ на водяныхъ путяхъ округа Директора-производители работъ были обязаны производить лично всѣ важнѣйшія работы. Инженеры 1-го и 2-го класса надзирали за работами, порученными имъ отъ директоровъ-производителей, а также дѣлали кубическое измѣреніе и исчисленіе производимыхъ сооруженій и употребляемыхъ матеріаловъ. Инженеры 3-го класса состояли при окружныхъ начальникахъ и были преимущественно назначаемы для нивеллированія мѣстностей и нанесенія ихъ на планъ, а также для надзора за работами.

Окружные начальники и директора-управляющіе были обязаны осматривать ввѣренныя имъ части, первые не менѣе двухъ разъ въ годъ, вторые

IV округъ—часть губерній: Тульской, Курской, Тамбовской, Саратовской, Харьковской и Екатеринославской, губерніи: Воронежская, Кавказская и Таврическая со всею Кавказскою линіею и Грузіею и земля Донскихъ казаковъ.

V округъ—большая часть губерній: Смоленской, Могилевской, Орловской и Курской; губерніи. Черниговская, Кіевская, Полтавская, Херсонская и Подольская и часть губерній Харьковской и Екатеринославской.

VI округъ—губерніи: Волынская, Минская, Гродненская и Виленская и часть Кіевской губерніи.

VII округъ—губерніи Витебская, Курляндская, Лифляндская и Эстляндская и часть губерній Минской, Могилевской и Виленской.

VIII округъ—Финляндія.

IX округъ—Вологодская и Архангельская губерніи и часть губерній Пермской, Вятской и Олонецкой.

X округъ—часть Пермской губерніи и губерніи. Тобольская, Томская и Иркутская.

„сколь можно чаще, коль скоро то занятія ихъ позволяютъ". Всего по штатамъ было опредѣлено 15 директоровъ-управляющихъ, 20 директоровъ-производителей работъ, 30 инженеровъ 1-го. 45—2 го и 70—3-го класса. Для успѣшнаго производства работъ были учреждены мастерскія бригады, состоявшія изъ офицеровъ мастерской бригады и мастеровъ разныхъ категорій, а для полицейскаго надзора, какъ по водянымъ, такъ и по сухопутнымъ сообщеніямъ—полицейскія команды, состоявшія изъ смотрителей, унтеръ-офицеровъ, рядовыхъ и лоцмановъ.

Хозяйственная часть управленія округами находилась въ завѣдываніи начальниковъ округовъ.

Такимъ образомъ въ 1809 году завѣдываніе какъ водными, такъ и сухопутными путями сообщенія было объединено въ одномъ управленіи Однако, въ скоромъ времени замѣчается стремленіе часть сухопутныхъ сообщеній передать въ вѣдѣніе губернскихъ властей. Изданными въ 1817 году правилами о дорогахъ и въ 1819 году дополненіями къ этимъ правиламъ всѣ дороги были раздѣлены на 4 разряда: къ первому отнесена дорога отъ С.-Петербурга до Москвы, ко второму—главные или генеральные тракты и къ третьему и четвертому—дороги, соединяющія уѣздные города, и проселочныя дороги. Только одна дорога между столицами была передана въ завѣдываніе управленія путей сообщенія, а прочія, оставленныя временно на повинностяхъ обывателей, ввѣрены были попеченію губернаторовъ. Затѣмъ въ 1833 году, съ подраздѣленіемъ сухопутныхъ сообщеній на пять классовъ, были оставлены въ вѣдѣніи Главнаго Управленія Путей Сообщенія только дороги главныхъ сообщеній и нѣкоторыя особо перечисленныя въ законѣ, и, наконецъ, въ 1834 году повелѣно Главному Управленію содержать на счетъ казны только дороги шоссированныя.

При образованіи Министерствъ, въ 1810 году, и при раздѣленіи дѣлъ между Министерствами, Главное Управленіе Путей Сообщенія осталось неизмѣненнымъ; въ январѣ же 1819 года повелѣно передать изъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ въ вѣдѣніе Главнаго Управленія Путей Сообщенія мосты и перевозы, находящіеся на трактахъ, подвѣдомственныхъ Главному Управленію.

Въ 1822 году, съ преобразованіемъ сибирскихъ губерній, Именнымъ Высочайшимъ указомъ отъ 22 іюля управленіе путями сообщенія въ Сибири предоставлено надзору мѣстныхъ управленій, съ упраздненіемъ X округа путей сообщенія и съ присоединеніемъ всей мѣстности внѣ сибирскихъ губерній къ сосѣднему округу.

По всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго Путей Сообщенія, Его Королевскаго Высочества Герцога Александра Виртембергскаго, отъ 30 декабря 1823 года, послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ учрежденіи при округахъ путей сообщенія экономическихъ комитетовъ. Штаты этихъ комитетовъ, вмѣстѣ съ представленіемъ о необходимости открытія трехъ новыхъ комитетовъ: въ Москвѣ, Вытегрѣ и Вышнемъ Волочкѣ, по разсмотрѣніи ихъ въ Комитетѣ Министровъ, удостоились Высочайшаго одобренія

23 февраля 1826 года. Учрежденіе Ладожскаго комитета, разрѣшенное указомъ 6 февраля, съ открытіемъ дѣятельности комиссіи по построенію Шлиссельбургскихъ шлюзовъ,—было признано излишнимъ; въ 1827 году учрежденъ комитетъ въ гор. Шавляхъ, Виленской губерніи, для завѣдыванія устроеніемъ Виндавскаго водяного сообщенія и исправленія Либавскаго и Виндавскаго портовъ, переведенный въ 1829 году въ Ригу.

Въ составъ каждаго комитета входили: предсѣдатель, два члена, инженеръ путей сообщенія, секретарь, помощникъ секретаря, бухгалтеръ, казначей, цейхвахтеръ и 6 кантонистовъ; общее присутствіе экономическаго комитета составляли: предсѣдатель и два члена; при разрѣшеніи дѣлъ, требующихъ спеціальныхъ познаній, участвовалъ въ присутствіи инженеръ, съ правомъ голоса. Изданіе подробныхъ правилъ дѣйствій комитетовъ по подрядамъ, покупкамъ, хозяйственному заготовленію матеріаловъ, производству работъ и отчетности въ суммахъ—предоставлялось Главноуправляющему Путей Сообщенія Такимъ образомъ во всѣхъ значительныхъ округахъ путей сообщенія хозяйственная часть была предоставлена экономическимъ комитетамъ, распорядительная—окружному начальнику.

Въ царствованіе Императора Николая I въ управленіи путями сообщенія послѣдовали существенныя измѣненія. Въ 1832 году строительная часть гражданскаго вѣдомства, состоявшая въ вѣдѣніи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, присоединена къ Главному Управленію Путей Сообщенія, сообразно чему и самое установленіе переименовано въ Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій. Для ближайшаго завѣдыванія въ губерніяхъ распорядительною и хозяйственною частью гражданскихъ сооруженій учреждены во всѣхъ губерніяхъ, кромѣ Петербургской и Московской,—губернскія строительныя комиссіи, причемъ губерніи были распредѣлены на округа, примѣняясь, по возможности, къ существующему раздѣленію округовъ по части водяныхъ сообщеній.

Строительныя комиссіи составлялись, подъ предсѣдательствомъ начальника губерніи, изъ трехъ членовъ: асессора, губернскаго архитектора и помощника его; сверхъ того, собственно по искусственной части, въ комиссіи присутствовали одинъ или два офицера корпуса путей сообщенія, для работъ же при комиссіи состоялъ кондукторъ. Въ 1834 году кругъ вѣдомства Главнаго Управленія былъ еще увеличенъ передачею въ его вѣдѣніе устроенныхъ тогда оптическихъ и—въ 1841 году—электрическихъ телеграфовъ.

Раздѣленіе распорядительной и хозяйственной частей между Начальниками округовъ и экономическими комитетами, въ которыхъ большею частью занимались гражданскіе чиновники, незнакомые съ строительною техникою, порождало постоянныя недоразумѣнія, по поводу которыхъ возникала переписка, производившая значительное замедленіе въ ходѣ работъ. Это неудобство и послужило главнымъ образомъ къ преобразованію. Въ 1836 году было признано необходимымъ изыскать такую мѣру, при которой успѣхъ производства дѣлъ не только зависѣлъ бы отъ личныхъ способностей начальника округа, но обезпечивался бы самою системою дѣлопроизвод-

ства. Съ этою цѣлью введено въ управленіе округовъ коллегіальное или, вѣрнѣе, совѣщательное начало, и завѣдываніе въ каждомъ округѣ всѣми частями вѣдомства путей сообщенія было сосредоточено въ центральномъ окружномъ учрежденіи, названномъ правленіемъ. Такія правленія округовъ были учреждены во всѣхъ частяхъ Имперіи, кромѣ Кавказа, Сибири, Финляндіи и Царства Польскаго; правленія эти были поставлены на одну степень съ губернскими правленіями и палатами.

Число округовъ было ограничено пятью, взамѣнъ прежнихъ 9-ти. Одновременно съ этимъ къ округамъ были причислены существовавшія въ то время губернскія и областныя строительныя комиссіи и упразднены экономическіе комитеты, кромѣ Петербургскаго, который переименованъ въ хозяйственный комитетъ главнаго управленія.

Окружное правленіе состояло, подъ предсѣдательствомъ начальника округа, изъ его помощника и трехъ членовъ, именно: штабъ-офицера корпуса инженеровъ—по искусственной части, гражданскаго чиновника—по хозяйственной части и чиновника военнаго или гражданскаго—по распорядительной части.

Въ 1844 году, по Высочайше одобренному 2 іюля 1843 года предположенію о преобразованіи округовъ путей сообщенія и временному штату, органы мѣстнаго управленія путями сообщенія получили новый составъ и разграниченіе. Было образовано 12 округовъ *), въ составъ которыхъ не вошли Финляндія, Сибирь и Царство Польское, при чемъ границы округовъ опредѣлялись входящими въ нихъ губерніями. Управленіе каждымъ округомъ, какъ и раньше, сосредоточено было въ общемъ его присутствіи, состоящемъ подъ предсѣдательствомъ начальника округа изъ его помощника, двухъ инженеровъ и особыхъ по штату членовъ. Въ соотвѣтствіи съ установленною въ то время организаціею департаментовъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій въ окружныхъ правленіяхъ часть хозяйственная отдѣлена отъ искусственной; въ нѣкоторыхъ округахъ была выдѣлена и счетная часть. Производство дѣлъ каждой изъ этихъ частей и вообще всего правленія возложено было на особыя, по штату опредѣленныя, отдѣленія и канцелярію. Личный составъ служащихъ въ округахъ опредѣлялся по штатамъ для каждаго округа отдѣльно.

Для производства работъ и для надзора за сооруженіями и судоходствомъ округа раздѣлены на отдѣленія, а эти послѣднія—на дистанціи. Отдѣленія поручены начальникамъ отдѣленій и ихъ помощникамъ, а дистанціи—начальникамъ дистанцій; всего въ 12 округахъ было 51 отдѣленіе и 332 дистанціи. Къ вѣдѣнію округовъ отнесены и заставные дома для взиманія шоссейнаго сбора, съ ихъ начальниками. Сборами на водяныхъ

*) Окружныя правленія были учреждены I-го Округа въ С.-Петербургѣ, II-го въ Вытегрѣ, III-го въ Вышнемъ Волочкѣ, IV-го въ Москвѣ, V-го въ Ярославлѣ, VI-го въ Казани, VII-го въ Саратовѣ, VIII-го въ Тифлисѣ, IX-го въ Екатеринославѣ, X-го въ Кіевѣ, XI-го въ Могилевѣ и XII-го въ Ригѣ.

сообщеніяхъ завѣдываютъ начальники дистанцій. При каждомъ окружномъ правленіи и при начальникахъ отдѣленій состоятъ особыя канцеляріи.

По тому же положенію 1843 г. для производства работъ, надзора за сохранностью сооруженій и за судоходствомъ и для службы на шоссейныхъ заставахъ были учреждены, взамѣнъ мастерскихъ бригадъ и полицейскихъ командъ, военно-рабочія роты, комплектовавшіяся изъ нижнихъ чиновъ военнаго вѣдомства. Число этихъ ротъ доходило до 52, съ 10 400 рядовыми и 520 унтеръ-офицерами *).

Начальники округовъ, ихъ помощники, начальники искусственныхъ отдѣленій въ окружныхъ правленіяхъ, начальники отдѣленій, ихъ помощники и начальники дистанцій—назначались исключительно изъ чиновъ корпуса инженеровъ путей сообщенія; начальники хозяйственныхъ и счетныхъ отдѣленій назначались изъ гражданскихъ чиновниковъ.

Съ преобразованіемъ округовъ путей сообщенія, по Высочайше одобренному 2 іюля 1843 г. Предположенію, въ Главномъ Управленіи Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій было выработано и, 24 декабря 1843 г, утверждено Главноуправляющимъ „Положеніе о дѣлопроизводствѣ въ окружныхъ Правленіяхъ“. Это положеніе было основано главнымъ образомъ на „Положеніи для Окружныхъ Правленій 26 марта 1836 года“, которое почти всецѣло и вошло въ законъ.

Высочайше утвержденное 2 іюля 1843 г, предположеніе о преобразованіи округовъ путей сообщенія было приведено въ исполненіе съ 1 января 1844 г., въ видѣ опыта на два года. Затѣмъ, по всеподданнѣйшимъ докладамъ Главноуправляющаго Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій графа Клейнмихеля 10 января 1846 г., 8 января 1848 г. и 19 января 1850 г. послѣдовали Высочайшія повелѣнія объ отсрочкѣ представленія окончательнаго положенія, каждый разъ „еще на два года“. Съ наступленіемъ назначеннаго Высочайшимъ повелѣніемъ 1850 г. срока для представленія окончательнаго положенія о преобразованіи округовъ путей сообщенія—1 января 1852 г.,—новой отсрочки графомъ Клейнмихелемъ испрашиваемо не было, и Высочайше утвержденное 2 іюля 1843 г. „предположеніе о преобразованіи округовъ“, введенное въ дѣйствіе лишь въ видѣ „опыта“, такъ и осталось „предположеніемъ“, и это временное положеніе съ нѣкоторыми частными измѣненіями дѣйствуетъ и до настоящаго времени.

При составленіи предположенія 1843 г. главное вниманіе было обращено на развитіе шоссейныхъ дорогъ, а также имѣлось въ виду производство значительныхъ работъ по водянымъ сообщеніямъ. На этомъ основаніи

---

*) По Высочайшему повелѣнію 1859 года комплектованіе этихъ ротъ прекращено съ замѣною выбывающихъ нижнихъ чиновъ вольнонаемными. Вслѣдствіе сокращенія общаго срока службы нижнихъ чиновъ, а также вслѣдствіе убыли ихъ за смертью, отставкою и по другимъ обстоятельствамъ,—число нижнихъ чиновъ въ военнорабочихъ ротахъ Округовъ путей сообщенія къ 1870 году уменьшилось до 2.600, вскорѣ послѣ чего роты эти были окончательно упразднены.

были показаны принадлежащими къ вѣдѣнію образованныхъ въ 1843 г. 12-ти округовъ путей сообщенія такія сооруженія, къ устройству которыхъ въ то время еще не было приступлено. Впослѣдствіи, послѣ постройки значительнаго протяженія шоссейныхъ дорогъ и устройства новыхъ гидротехническихъ сооруженій, когда дальнѣйшія работы по водянымъ и шоссейнымъ сообщеніямъ были пріостановлены, и началась усиленная постройка желѣзныхъ дорогъ,—признано было возможнымъ уменьшить число округовъ, упразднивъ тѣ изъ нихъ, въ которыхъ устройство предполагавшихся сооруженій не состоялось; 22 февраля 1861 года воспослѣдовало Высочайшее повелѣніе объ упраздненіи VII (Саратовскаго) и IX (Екатеринославскаго) округовъ путей сообщенія и объ измѣненіи состава и размѣра IV, V, VI и X округовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ предѣлы отдѣленій и дистанцій, назначенные положеніемъ 1843 г., съ окончаніемъ и ограниченіемъ производства новыхъ работъ, главнымъ образомъ по шоссейнымъ путямъ, и съ присоединеніемъ къ нѣкоторымъ округамъ частей упраздненныхъ округовъ, не могли уже оставаться въ томъ видѣ, въ какомъ они опредѣлены въ расписаніяхъ 1843 г., и потому въ составѣ отдѣленій и въ особенности дистанцій произведены были значительныя измѣненія, но самая организація мѣстныхъ управленій осталась безъ перемѣны.

Въ 1864 году послѣдовали нѣкоторыя сокращенія круга вѣдѣнія Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій. По Высочайше утвержденному 29 октября мнѣнію Государственнаго Совѣта строительная и дорожная части были переданы въ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, при чемъ въ это же вѣдомство отошли и состоявшія при строительныхъ комиссіяхъ арестантскія роты. Затѣмъ сродство телеграфной службы съ почтовою вызвало въ томъ же году Высочайшее повелѣніе о передачѣ телеграфнаго управленія въ завѣдываніе Главноуправляющаго почтовымъ департаментомъ.

Какъ выше сказано, при преобразованіи 1843 года Царство Польское не вошло въ составъ округовъ; управленіе водяными и сухопутными сообщеніями Царства Польскаго составляло отдѣльную отрасль администраціи до Высочайшаго указа 5 декабря 1846 года, которымъ управленіе это было преобразовано въ XIII округъ путей сообщенія (переименованный въ 1861 г. въ VII округъ); округъ этотъ былъ поставленъ въ прямую зависимость отъ Намѣстника Царства Польскаго, причемъ, однако, Намѣстникъ долженъ былъ сообщать Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, для всеподданнѣйшихъ докладовъ, обо всемъ, что требовало Высочайшаго утвержденія или разрѣшенія. По Высочайше утвержденному 21 апрѣля 1860 г. штату XIII округа, Общее Присутствіе округа состоитъ изъ начальника округа, предсѣдательствующаго и четырехъ инспекторовъ; завѣдываніе шоссейными дорогами поручено особо назначеннымъ для сего пяти инженерамъ и завѣдываніе водяными путями—пяти начальникамъ дистанцій; наконецъ, установлена особая инженерная служба какъ въ губерніяхъ, такъ и въ уѣздахъ; въ губерніяхъ Варшавской, Люблинской и Радомской ее вѣдаютъ губернскіе инженеры съ ихъ помощниками, въ прочихъ же губерніяхъ и

уѣздахъ—опредѣлено лишь по одному инженеру. Размѣры содержанія служащихъ, сравнительно съ прочими округами, значительно повышены. Въ 1862 году VII округъ былъ преобразованъ въ особое и независимое отъ Главнаго Управленія Путями Сообщенія и Публичными Зданіями управленіе, причемъ внутренняя организація осталась безъ существенныхъ перемѣнъ. 25 февраля 1867 года послѣдовалъ Именной Высочайшій указъ о подчиненіи Министру Путей Сообщенія Управленія путями сообщенія въ Царствѣ Польскомъ съ переименованіемъ этого Управленія въ XI округъ путей сообщенія, причемъ въ штатѣ этого округа были оставлены нѣкоторыя особенности, инспекція же частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Царствѣ Польскомъ, бывшая въ вѣдѣніи управленія, отдѣлена отъ округа и подчинена главному инспектору частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи По всѣмъ дѣламъ и предположеніямъ, по которымъ требуется Высочайшее разрѣшеніе, а равно по предположеніямъ объ измѣненіяхъ существующихъ или объ устройствѣ новыхъ путей сообщенія, Министръ Путей Сообщенія былъ обязанъ входить въ предварительное сношеніе съ Намѣстникомъ Царства Польскаго

VIII округъ (Кавказскій), образованный въ 1843 году изъ бывшей „Дирекціи военныхъ сообщеній на Кавказѣ", былъ преобразованъ въ 1858 году. По положенію 8 февраля 1858 года часть инспекторская въ округѣ, т. е. общій надзоръ за состояніемъ всѣхъ частей вѣдомства путей сообщенія, личный составъ и части: ученая и строительная—подлежали непосредственному вѣдѣнію начальника округа; части хозяйственная и искусственная—совмѣстному завѣдыванію начальника округа и Общаго Присутствія окружнаго правленія; Общее Присутствіе составлялось изъ начальника округа, помощника его и трехъ членовъ: инженернаго штабъ-офицера, чиновника со стороны контроля и одного гражданскаго чиновника; при окружномъ правленіи находилось три отдѣленія: хозяйственно-счетное, искусственное и ревизія техническихъ отчетовъ и, наконецъ, состоящіе при правленіи инспектора. Подчиненный главнокомандующему Кавказскою арміею, округъ этотъ, для общей связи и единства высшаго управленія, по нѣкоторымъ предметамъ былъ въ вѣдѣніи также и Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями. Въ 1868 году, по Высочайше предоставленной Его Императорскому Высочеству Намѣстнику Кавказскому власти—было утверждено, въ видѣ временной мѣры, 27 января, положеніе объ Управленіи путями сообщенія на Кавказѣ. Въ 1883 г., съ преобразованіемъ Управленія Кавказскаго края, завѣдываніе дорожными сооруженіями въ немъ вновь передано Министерству Путей Сообщенія. Дѣйствующій штатъ Кавказскаго Округа Путей Сообщенія основанъ на Высочайше утвержденныхъ 9 іюня 1887 г. и 21 мая 1890 г. мнѣніяхъ Государственнаго Совѣта.

Общая неудовлетворительность положенія дѣлъ въ округахъ путей сообщенія и отсутствіе надзора за многими водяными путями—вызвали въ Министерствѣ Путей Сообщенія работы по составленію новаго положенія для округовъ; вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду необходимости упорядоченія въ окру-

гахъ дѣла завѣдыванія путями, не ожидая коренного преобразованія ихъ, Министерствомъ Путей Сообщенія были предприняты частныя мѣры, и одной изъ наиболѣе существенныхъ было установленіе въ 1867 году особаго судоходно-полицейскаго надзора на рѣкахъ Волгѣ и Камѣ. Съ прекращеніемъ по Высочайшему повелѣнію 1859 года комплектованія военно-рабочихъ ротъ, учрежденныхъ въ 1843 году, взамѣнъ полицейскихъ командъ и мастерскихъ бригадъ, и съ значительнымъ развитіемъ судоходства, судоходно-полицейскаго надзора на многихъ водяныхъ путяхъ сообщенія въ дѣйствительности не существовало. Для устраненія подобнаго ненормальнаго положенія дѣла, хотя бы на главномъ водномъ пути Россіи—на Волгѣ, согласно Высочайше утвержденному 9 октября 1867 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, Министру Путей Сообщенія разрѣшено было ввести въ дѣйствіе представленный имъ проектъ правилъ для плаванія судовъ по рр. Волгѣ и Камѣ, причемъ для наблюденія за порядкомъ судоходства учреждена особая судоходная инспекція.

Инспекторамъ судоходства, назначавшимся изъ инженеровъ путей сообщенія, былъ порученъ главный и непосредственный надзоръ за плаваніемъ всякаго рода судовъ и плотовъ, за вѣрностью постановки бакеновъ, створныхъ и другихъ знаковъ и вообще за точнымъ исполненіемъ какъ правилъ, установленныхъ для судоходства, такъ и обязанностей, возложенныхъ на начальниковъ судоходныхъ дистанцій и отдѣльныхъ начальниковъ рѣчныхъ постовъ.

Необходимость реформы мѣстнаго управленія вѣдомства путей сообщенія указывалась и Государственнымъ Совѣтомъ: такъ, въ Высочайше утвержденномъ 14-го марта 1868 года мнѣніи о Государственной росписи 1868 г., между прочимъ, было постановлено: предоставить Министру Путей Сообщенія представить на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта предположенія о преобразованіи округовъ путей сообщенія и состоящихъ при нихъ военно-рабочихъ ротъ, больницъ и школъ.

Во исполненіе означенныхъ указаній Государственнаго Совѣта, въ мартѣ 1869 года Министръ Путей Сообщенія внесъ въ Государственный Совѣтъ представленія: 1) о преобразованіи центральнаго управленія Министерства Путей Сообщенія, 2) о преобразованіи округовъ и 3) о преобразованіи желѣзно-дорожной инспекціи. Преобразованіе округовъ путей сообщенія, образованныхъ по предположенію 1843 года, вызывалось, по мнѣнію инженеръ-Генерала Мельникова, съ одной стороны, тѣмъ, что положеніе и штаты 1843 года все еще не были утверждены законодательнымъ порядкомъ, и самое устройство округовъ, по требованію обстоятельствъ, пришло въ значительное разнорѣчіе съ первоначальнымъ положеніемъ, а съ другой стороны—преобразованіе округовъ представлялось необходимымъ для устраненія оказавшихся неудобствъ въ мѣстномъ управленіи, и для согласованія онаго съ преобразованіями, совершившимися и имѣющими совершиться въ центральномъ управленіи путей сообщенія. Означенныя представленія разсмотрѣны Государственнымъ Совѣтомъ однако не были.

Въ 1870 году послѣдовало Высочайшее повелѣніе о допущеніи на должности начальниковъ судоходныхъ дистанцій, на свободныхъ водахъ, гдѣ нѣтъ гидротехническихъ сооруженій,—гражданскихъ чиновниковъ — не инженеровъ.

Въ 1871 году впервые въ дѣлѣ управленія шоссейными путями была принята мѣра, столь развившаяся и пріобрѣвшая впослѣдствіи громадное значеніе, сдѣланъ первый опытъ передачи шоссе въ хозяйственно-административное завѣдываніе земскихъ учрежденій. Съ развитіемъ въ шестидесятыхъ годахъ постройки желѣзныхъ дорогъ, въ правительственныхъ сферахъ начало слагаться мнѣніе, что вмѣстѣ съ этимъ шоссейныя дороги утрачиваютъ всякое значеніе, причемъ на эти пути смотрѣли лишь какъ на транзитные, упуская изъ виду ихъ значеніе, какъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ и городамъ.

Высочайше учрежденная комиссія, разсматривавшая отчеты по Министерству Путей Сообщенія за 1862—1863 гг. и обратившая вниманіе на значительность расходовъ для первоначальнаго устройства и послѣдующаго ремонта шоссейныхъ дорогъ, пришла къ заключеніямъ о невыгодности устраивать шоссе на государственныя суммы, подлежащія сбереженію для пособія къ развитію желѣзныхъ дорогъ, а потому къ распространенію шоссейныхъ дорогъ и ихъ ремонту хозяйственнымъ способомъ рѣшила привлечь земскія учрежденія.

Заключенія эти были одобрены Высочайше учрежденною комиссіею для разсмотрѣнія отчета по Министерству Путей Сообщенія за 1865—1866 гг., и 7 мая 1868 года было Высочайше предоставлено Министру Путей Сообщенія снестись по этому предмету, въ видѣ опыта, съ земскими учрежденіями одной или двухъ губерній и съ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ. Министерство Путей Сообщенія, по соглашенію съ названнымъ Министерствомъ и Московскою земскою управою, выработало правила соглашенія, по которымъ Московская губернская земская управа принимала отъ Правительства все хозяйственное содержаніе шоссейныхъ дорогъ Московской губерніи срокомъ на 10 лѣтъ, съ ежегоднымъ пособіемъ до 400 рублей на версту. Положеніе это, одобренное Комитетомъ Министровъ, Высочайше утверждено 25 апрѣля 1871 года. Въ послѣдующіе затѣмъ годы была произведена передача шоссе въ завѣдываніе земскихъ учрежденій и въ другихъ губерніяхъ—Тульской, Ярославской, Калужской и проч., въ силу особыхъ, каждый разъ Высочайше утвержденныхъ, положеній Комитета Министровъ и, наконецъ, 5 апрѣля 1883 года были Высочайше утверждены общія правила, выработанныя Министерствомъ Путей Сообщенія, о порядкѣ передачи шоссейныхъ дорогъ во временное завѣдываніе земскихъ учрежденій.

Въ мартѣ 1873 года въ Министерствѣ Путей Сообщенія былъ предпринятъ общій пересмотръ предположеній по преобразованію центральнаго и мѣстныхъ управленій Министерства. Трудъ этотъ былъ возложенъ на особую комиссію, подъ предсѣдательствомъ б. Товарища Министра тайнаго совѣтника Селифонтова. Министромъ Путей Сообщенія, графомъ Бобрин-

скимъ I-мъ были указаны означенной комиссіи нѣкоторыя общія основанія которыя должны были служить ей руководствомъ въ ея занятіяхъ.

Комиссія закончила свои работы лишь въ 1877 году при Министрѣ Путей Сообщенія генералъ-адъютантѣ Посьетѣ и проектъ преобразованія мѣстнаго управленія Министерства Путей Сообщенія 14 мая 1877 года былъ внесенъ на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта, но, въ виду несогласія Государственнаго Совѣта на предположенное Министерствомъ соединеніе въ окружныхъ правленіяхъ надзора за желѣзными дорогами съ завѣдываніемъ шоссейными и водяными путями въ 1879 году былъ возвращенъ въ Министерство Путей Сообщенія для пересоставленія.

Какъ было выше указано, Министерство Путей Сообщенія не ограничивалось въ дѣлѣ улучшенія положенія округовъ и ихъ дѣятельности работою по составленію проекта преобразованія округовъ; но одновременно съ этимъ, рядомъ испрошенныхъ Высочайшихъ повелѣній, въ строй мѣстныхъ установленій вѣдомства путей сообщенія были введены весьма существенныя измѣненія.

Въ ноябрѣ 1874 года Министръ Путей Сообщенія генералъ-адъютантъ Посьетъ, имѣя въ виду, что работа комиссіи по разработкѣ новаго положенія для округовъ путей сообщенія не можетъ быть окончена въ скоромъ времени, и признавая, что штаты мѣстныхъ учрежденій, изданные преимущественно въ 1843 году, совершенно не соотвѣтствуютъ ни предѣламъ округовъ, ни даже, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, предметамъ ихъ вѣдомства, испросилъ всеподданнѣйшимъ докладомъ отъ 28 ноября Высочайшее соизволеніе: 1) на продолженіе силы дѣйствовавшаго Высочайше одобреннаго въ 31 день декабря 1870 г. временнаго учрежденія и штата Министерства впредь до окончательной выработки новаго положенія и штатовъ, какъ центральныхъ, такъ и мѣстныхъ управленій вѣдомства путей сообщенія, и 2) на внесеніе въ Государственный Совѣтъ представленія о предоставленіи Министру Путей Сообщенія права дѣлать измѣненія въ штатахъ и кругѣ дѣйствій мѣстныхъ учрежденій вѣдомства путей сообщенія. Государственный Совѣтъ, разсмотрѣвъ это представленіе въ департаментѣ государственной экономіи и въ общемъ собраніи, мнѣніемъ положилъ: предоставить Министру Путей Сообщенія, въ видѣ временной мѣры: а) дѣлать въ дѣйствующихъ штатахъ и въ существующемъ распредѣленіи обязанностей мѣстныхъ управленій вѣдомства путей сообщенія тѣ измѣненія, какія окажутся необходимыми по требованію обстоятельствъ, не учреждая, однако, новыхъ должностей и не выходя изъ общей, назначенной по дѣйствующимъ штатамъ, суммы, и б) чиновниковъ, которые окажутся излишними, увольнять, на общемъ для остающихся за штатомъ основаніи, а освобождающіяся отъ этого денежныя средства обращать на добавочное содержаніе оставленнымъ на службѣ лицамъ; прибавки эти не должны превышать для начальниковъ округовъ, ихъ помощниковъ, членовъ общаго присутствія правленія округовъ, начальниковъ отдѣленій правленія и начальниковъ отдѣленій округа—40% для помощниковъ начальниковъ отдѣленій округа и на-

чальниковъ дистанцій—50%, а для всѣхъ остальныхъ чиновъ—60% получаемыхъ этими лицами постоянныхъ штатныхъ окладовъ, кромѣ разъѣздныхъ денегъ. Мнѣніе это Высочайше утверждено 20 мая 1875 года.

Затѣмъ, въ 1875 году генералъ-адъютантъ Посьетъ, признавая съ своей стороны полезнымъ имѣть инспекторовъ судоходства не только на рѣкахъ Волгѣ и Камѣ, гдѣ судоходная инспекція была учреждена въ 1867 году, но и на другихъ рѣкахъ и водяныхъ системахъ и замѣщать эти должности не только инженерами путей сообщенія, но и лицами другихъ вѣдомствъ, знакомыми съ потребностями судоходства, всеподданнѣйшимъ докладомъ отъ 24 іюня испросилъ Высочайшее соизволеніе учреждать, въ видѣ опыта, должности инспекторовъ судоходства на всѣхъ рѣкахъ и водныхъ системахъ, гдѣ къ тому встрѣтится надобность, назначая ихъ не изъ однихъ только инженеровъ путей сообщенія, но и изъ другихъ вѣдомствъ, съ отнесеніемъ этихъ должностей къ VI классу, и по мѣрѣ изготовленія для инспекцій на рѣкахъ пароходовъ и паровыхъ барказовъ, назначать для командованія ими опытныхъ офицеровъ изъ Морского вѣдомства, съ предоставленіемъ имъ правъ помощниковъ инспекторовъ судоходства. Инспекціи судоходства были подчинены начальникамъ округовъ, Министру же Путей Сообщенія предоставлено издать подробную инструкцію ихъ дѣятельности, которая и была утверждена 17 сентября того же года.

Необходимый на содержаніе судоходныхъ инспекцій расходъ разрѣшено относить на остатокъ отъ суммъ, назначаемыхъ на содержаніе округовъ путей сообщенія и паровыхъ судовъ, принадлежащихъ имъ, и отъ суммъ, ассигнуемыхъ на работы по улучшенію водяныхъ сообщеній.

Всѣ указанныя выше преобразованія мѣстныхъ учрежденій вѣдомства путей сообщенія, какъ общія, такъ и частныя, касались исключительно общихъ установленій округовъ путей сообщенія. Но независимо отъ этого, особыми Высочайшими повелѣніями, рядомъ съ подобными общими установленіями по завѣдыванію водяными и шоссейными путями, были учреждены особыя вспомогательныя при округахъ путей сообщенія установленія, дѣятельность которыхъ выражалась въ выполненіи какой либо опредѣленной спеціальной задачи.

Въ числѣ подобныхъ вспомогательныхъ органовъ вѣдомства путей сообщенія первыми по времени возникновенія являются судоходныя расправы и судоходныя депутаціи, учрежденныя въ періодъ времени съ 1810 по 1862 годъ.

Въ 1810 году, вмѣстѣ съ утвержденіемъ правилъ о судоходствѣ по рѣкѣ Волгѣ чрезъ Вышневолоцкій каналъ, въ помощь начальникамъ округовъ, на которыхъ, согласно положенію 1809 года, лежала обязанность разрѣшать споры между купцами, лоцманами и судорабочими, была учреждена особая судоходная расправа. Мѣстопребываніемъ расправы была назначена Тверь, отдѣленія же ея учреждены въ Рыбинскѣ, Вышнемъ-Волочкѣ, Опе-

ченскомъ рядкѣ и Новой Ладогѣ. Личный составъ расправы составляли: предсѣдатель, 16 членовъ, секретарь, четыре помощника секретаря и 10 маклеровъ. Предсѣдатель утверждался въ своемъ званіи Главнымъ Директоромъ Путей Сообщенія, на трехлѣтній срокъ, по выбору его обществомъ купцовъ 1-ой гильдіи. Точно также избирались изъ купцовъ 1-ой и 2-ой гильдій члены расправы и маклера—срокомъ на 1 годъ, при чемъ выборы должны были оканчиваться къ 15 января каждаго года. Секретари и ихъ помощники опредѣлялись Главнымъ Директоромъ безсмѣнно. Въ случаѣ присутствованія начальника округа въ засѣданіяхъ расправы, къ нему переходили права предсѣдателя, который въ этихъ случаяхъ исполнялъ должность вице-предсѣдателя. Вѣдѣнію расправы подлежало наблюденіе за заключеніемъ договоровъ между хозяевами судовъ, лоцманами, судовщиками и т. д., а равно и за продажею и покупкою судовъ и разбирательство споровъ между купцами и работниками. Расправа имѣла право налагать на товары аресты, требуемые купцами и дворянами по постановленію судебныхъ мѣстъ; вообще расправа имѣла право входить въ дѣла не иначе, какъ по требованію тяжущихся и лишь во время судоходства. Въ пользу расправы былъ установленъ особый сборъ въ размѣрѣ 1 рубля серебромъ съ каждаго судна и 5 коп. съ человѣка или лошади, находящихся на суднѣ или ведущихъ судно бечевой тягой. По примѣру совѣстныхъ судовъ, расправа должна была стараться оканчивать всѣ дѣла миромъ и лишь въ крайнихъ случаяхъ—по силѣ дѣйствующихъ законовъ. Сторона недовольная постановленнымъ рѣшеніемъ имѣла право просить третейскаго суда, и рѣшеніе послѣдняго уже являлось безапелляціоннымъ.

Всякій торгующій имѣлъ право представлять въ расправу свои замѣчанія о желательныхъ улучшеніяхъ внутренняго судоходства. По разсмотрѣніи въ расправѣ эти замѣчанія препровождались главному директору.

Въ 1842 году отдѣленіе Тверской судоходной расправы въ Рыбинскѣ было преобразовано въ самостоятельную судоходную расправу, съ отдѣленіемъ въ Нижнемъ-Новгородѣ; въ 1847 году была учреждена Бѣлозерская Судоходная расправа съ Вознесенскимъ отдѣленіемъ. По Высочайшему повелѣнію 28 ноября 1872 года, Тверская и Рыбинская расправы, съ отдѣленіями, были упразднены, а всѣ производившіяся въ нихъ спорныя гражданскія дѣла повелѣно дальнѣйшимъ производствомъ прекратить, при чемъ истцамъ предоставлено право возобновить дѣла въ подлежащихъ судебныхъ установленіяхъ. Предварительное разбирательство по нарушеніямъ Устава Путей Сообщенія, подвергающимъ виновныхъ лишь денежному взысканію, передано начальникамъ дистанцій. Еще ранѣе, въ 1862 году, была упразднена упомянутая Бѣлозерская расправа.

Что касается судоходныхъ депутацій, то первая изъ нихъ была учреждена въ 1816 г. въ Моршанскѣ и въ послѣдующее время учреждено еще четыре: въ Орлѣ, Москвѣ, Бѣломъ (Смоленской губ.) и въ Новохоперскѣ. Депутаціи эти, каждая изъ трехъ членовъ, ежегодно выбираемыхъ изъ среды мѣстнаго купечества и судохозяевъ, состоятъ при начальникахъ рѣчныхъ дистанцій, въ помощь имъ, для полицейскаго порядка на водахъ.

Затѣмъ, кромѣ перечисленныхъ учрежденій, разновременно были образуемы отдѣльныя временныя администраціи работъ, комитеты и инспекціи, причемъ наибольшее значеніе имѣло учрежденіе временныхъ администрацій по работамъ на водяныхъ и шоссейныхъ путяхъ. Всѣ болѣе значительныя работы на водяныхъ сообщеніяхъ (напр., улучшеніе Маріинскаго воднаго пути, исправленіе, въ пограничныхъ съ Австріею частяхъ, рѣкъ Вислы и Сана, улучшеніе трехъ важнѣйшихъ группъ перекатовъ на Волгѣ, укрѣпленіе берега близъ Саратова и т. д.), были произведены и производятся особо учреждавшимися для наблюденія за этими работами администраціями, на расходы по содержанію которыхъ, согласно особо испрашивавшимся постановленіямъ Государственнаго Совѣта, отчислялось до 4% изъ строительныхъ кредитовъ.

Признавая необходимымъ приступить, на основаніи Высочайше предоставленной ему власти, къ неотложному осуществленію необходимыхъ измѣненій въштатахъ 1843 года Министръ Путей Сообщенія въ 1878 году утвердилъ преобразованіе VII (Могилевскаго) округа, о чемъ и было доведено до Высочайшаго свѣдѣнія 15 августа 1878 года; вмѣстѣ съ тѣмъ генералъ-адъютантъ Посьетъ испросилъ Высочайшее соизволеніе на преобразованіе по образцу VII округа штатовъ и прочихъ округовъ Путей Сообщенія, кромѣ VIII (Кавказскаго), находившагося въ непосредственномъ вѣдѣніи Его Императорскаго Высочества Главнокомандующаго Кавказскою арміею, а также на распространеніе силы Высочайшаго повелѣнія 20 мая 1875 года и на XI округъ (Царство Польское). Произведенныя измѣненія въ штатѣ VII округа заключались въ слѣдующемъ: помощникъ начальника округа былъ вмѣстѣ съ тѣмъ и инспекторомъ шоссейныхъ дорогъ, а изъ двухъ членовъ общаго присутствія должность одного поручена инспектору судоходства. Изъ трехъ начальниковъ отдѣленій въ округѣ и помощниковъ ихъ оставленъ только одинъ начальникъ отдѣленія по водянымъ сообщеніямъ, съ присвоеніемъ ему званія помощника инспектора судоходства. Завѣдываніе водяными дистанціями поручено помощникамъ инспекторовъ изъ инженеровъ, а на свободныхъ водахъ надзоръ за судоходствомъ возложенъ на помощниковъ инспекторовъ изъ морскихъ офицеровъ. Начальники шоссейныхъ дистанцій подчинены непосредственно вѣдѣнію окружнаго правленія.

12 февраля 1881 года, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, генералъ-адъютанта Посьета, получили Высочайшее одобреніе составленныя имъ предположенія объ упраздненіи VI (Ярославскаго) округа путей сообщенія, съ распредѣленіемъ площади послѣдняго между сосѣдними округами, и о примѣненіи къ остальнымъ округамъ, за исключеніемъ Кавказскаго и Варшавскаго, произведенныхъ въ 1878 году, по VII Округу, измѣненій *). Затѣмъ 9-го мая того же 1881 г. Министромъ Путей Сообще-

*) Вмѣстѣ съ тѣмъ было упразднено и управленіе Московскими водопроводами.

нія были утверждены штаты и расписанія 8 округовъ путей сообщенія (I, II, III, IV, V, VII, IX и X), причемъ съ этого времени округа начали именоваться не въ счетномъ порядкѣ, а по мѣсту нахожденія окружныхъ правленій; такимъ образомъ округамъ были присвоены названія: 1-му — С.-Петербургскаго, 2-му — Вытегорскаго 3-му — Вышневолоцскаго, 4-му — Московскаго, 5-му—Казанскаго, 7-му—Могилевскаго, 9-му — Ковенскаго *), 10-му—Кіевскаго, 11-му—Варшавскаго и 8-му (до 1883 г. Управленіе Путей Сообщенія на Кавказѣ)—Кавказскаго.

Сущность произведеннаго преобразованія заключалась въ упраздненіи должностей начальниковъ отдѣленій на шоссейныхъ дорогахъ, въ значительномъ сокращеніи числа начальниковъ шоссейныхъ дистанцій, съ соотвѣтственнымъ увеличеніемъ протяженія этихъ дистанцій, а равно въ уменьшеніи числа начальниковъ судоходныхъ дистанцій, съ уменьшеніемъ участковъ рѣкъ, находящихся въ ихъ завѣдываніи.

1 января 1893 года, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія 11 декабря 1892 года, послѣдовало упраздненіе Могилевскаго и Вышневолоцкаго округовъ и нѣкоторыя измѣненія въ штатѣ Варшавскаго округа.

Высочайше утвержденнымъ 20 марта 1895 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта былъ учрежденъ Томскій округъ путей сообщенія — для завѣдыванія водяными сообщеніями Обскаго бассейна и Обь-Енисейскаго соединительнаго воднаго пути. Ближайшее опредѣленіе водныхъ путей, подлежащихъ вѣдѣнію Томскаго округа было при этомъ предоставлено Министру Путей Сообщенія

Начальнику Томскаго округа были присвоены права и обязанности Начальниковъ округовъ путей сообщенія, окружныхъ правленій и общихъ ихъ присутствій. Въ предѣлахъ предоставленной поименованнымъ установленіямъ власти, начальникъ округа разрѣшаетъ всѣ дѣла единолично, за исключеніемъ дѣлъ: по избранію торговаго или хозяйственнаго способа исполненія работъ, поставокъ и заготовленій, по производству торговъ, по продажѣ ненужнаго казеннаго имущества, по сложенію недоимокъ, объ отвѣтственности должностныхъ лицъ, по сложнымъ техническимъ проектамъ и смѣтамъ и по технической отчетности, каковые вопросы подлежали вѣдѣнію присутствія управленія округа. Означенное присутствіе управленія округа было образовано, подъ предсѣдательствомъ начальника округа, въ составѣ его помощника и двухъ старшихъ по должности чиновъ управленія округомъ. Водные пути, подлежащіе вѣдѣнію управленія округомъ были раздѣлены на три участка и начальникамъ участковъ и ихъ помощникамъ были присвоены права и обязанности начальниковъ отдѣленій и дистанцій въ округахъ путей сообщенія.

*) По Всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, 16 ноября 1901 г., послѣдовало Высочайшее повелѣніе о переименованіи Ковенскаго округа путей сообщенія въ Виленскій, съ перенесеніемъ Правленія въ г. Вильно.

Высочайше утвержденнымъ 3 января 1900 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта было учреждено Управленіе водными путями Амурскаго бассейна, на тѣхъ же основаніяхъ, что и Томскій округъ путей сообщенія.

Неудовлетворительность положенія должностныхъ лицъ окружного управленія въ отношеніи размѣровъ средствъ, отпускаемыхъ имъ отъ казны на содержаніе ихъ и совершенно несообразныхъ съ размѣрами и существомъ возлагаемыхъ на нихъ обязанностей, не могла не быть признана одной изъ основныхъ причинъ неправильнаго веденія въ округахъ казеннаго хозяйства и въ сентябрѣ 1892 года, при Министерствѣ Путей Сообщенія, была образована Комиссія для выработки нормъ увеличенія штатныхъ средствъ округовъ и изысканія на то источниковъ, въ предѣлахъ смѣтъ Министерства.

Окончательно выработанный проектъ былъ внесенъ Министромъ Путей Сообщенія, гофмейстеромъ Кривошеинымъ, 5 марта 1893 года, на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта который, по обсужденія этого дѣла, призналъ болѣе удобнымъ, не утверждая составленнаго гофмейстеромъ Кривошеинымъ расписанія, предоставить въ его распоряженіе опредѣленную сумму, съ тѣмъ, чтобы сумма эта могла быть обращена уже со второй половины 1893 года на увеличеніе разъѣздныхъ денегъ и на хозяйственные расходы наиболѣе нуждающимся въ томъ должностнымъ лицамъ, а также на выдачу имъ, по мѣрѣ дѣйствительной надобности, добавочнаго содержанія, не свыше однако, 20% существующихъ окладовъ. Затѣмъ Государственный Совѣтъ полагалъ, что отъ Министерства Путей Сообщенія будетъ зависѣть, по ближайшемъ выясненіи вопроса о новой организаціи округовъ путей сообщенія, внести на утвержденіе установленнымъ порядкомъ новый проектъ постоянныхъ штатовъ означенныхъ округовъ, съ такимъ расчетомъ времени, чтобы онъ могъ получить утвержденіе до наступленія 1894 года.

Послѣдовавшее на этихъ основаніяхъ мнѣніе Государственнаго Совѣта объ усиленіи средствъ округовъ путей сообщенія 8-го іюня 1893 года удостоилось Высочайшаго утвержденія. Въ виду этого и принимая во вниманіе, что преобразованіе мѣстныхъ округовъ вѣдомства путей сообщенія представляется безусловно безотлагательнымъ, Министръ Путей Сообщенія призналъ необходимымъ, не медля приступить къ составленію проекта его, съ тѣмъ, чтобы оно, какъ то было признано желательнымъ и Государственнымъ Совѣтомъ, могло быть введено уже въ 1894 г. Для выработки основаній, на которыхъ могло бы быть произведено такое преобразованіе, при Министерствѣ Путей Сообщенія было образовано особое предварительное совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ директора канцеляріи Министра Путей Сообщенія дѣйствительнаго статскаго совѣтника Ермолова. Предположенія этого Совѣщанія были затѣмъ разсмотрѣны въ новомъ совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія, военнаго инженера, генералъ-лейтенанта Петрова, и, наконецъ, подверглись окончательному обсужденію въ засѣданіяхъ совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Министра Путей

Сообщенія. Согласно заключеніямъ, къ которымъ пришли упомянутыя совѣщанія, былъ выработанъ проектъ положенія о мѣстномъ управленіи шоссейными и водяными путями и расписаній личнаго состава, окладовъ содержанія, разъѣздныхъ и хозяйственныхъ средствъ мѣстныхъ управленій, за исключеніемъ Кавказскаго округа путей сообщенія, преобразованіе котораго, согласно съ мнѣніемъ главноначальствующаго гражданскою частью на Кавказѣ, рѣшено было временно отложить.

Означенный проектъ 21 февраля 1894 года былъ внесенъ на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта, но не получилъ одобренія и былъ возвращенъ Министру Путей Сообщенія для дополнительнаго соображенія въ связи съ высказанными по поводу сего проекта въ Государственномъ Совѣтѣ сужденіями.

Для пересмотра положенія и штатовъ мѣстнаго управленія шоссейными и водяными сообщеніями и дополнительной разработки ихъ, согласно указаніямъ Государственнаго Совѣта, была образована при Министерствѣ Путей Сообщенія особая комиссія изъ чиновъ Министерства подъ предсѣдательствомъ директора канцеляріи Министра Путей Сообщенія, тайнаго совѣтника Ермолова.

Выработанный комиссіей проектъ не былъ внесенъ на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта—подготовлявшаяся въ то время въ Министерствѣ Путей Сообщенія реформа центральныхъ учрежденій сосредоточила на себѣ дѣятельность Министерства, и преобразованіе мѣстныхъ органовъ было снова признано необходимымъ временно отложить.

Между тѣмъ, еще въ мартѣ 1896 года, Министерство Путей Сообщенія, имѣя въ виду, что преобразованіе округовъ путей сообщенія нѣсколько замедлится, сочло необходимымъ выдѣлить изъ проекта 1894 года комиссіи тайнаго совѣтника Ермолова положенія: 1) о полномочіяхъ должностныхъ лицъ судоходно-полицейскаго надзора на нѣкоторыя мѣры по отношенію къ водоходамъ и судамъ, не входящія въ составъ правъ полиціи по общему закону (въ изм. и доп. 45 ст. уст. пут. сообщ.), и 2) о предоставленіи Министру Путей Сообщенія права издавать обязательныя постановленія о благоустройствѣ, благочиніи и безопасности на водяныхъ путяхъ (въ изм. и доп. 3 прим. 86 ст. и 2 пр. 89 ст. уст. пут. сообщ.), включивъ ихъ въ особое представленіе, которое по заключительной переработкѣ его и было внесено на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта 15 марта того же года. Означенное представленіе въ 1897 году соединенными департаментами Государственнаго Совѣта было отклонено. Соединенные департаменты нашли, что какъ указывалъ тайный совѣтникъ князь Хилковъ, на обязанности и отвѣтственности Министерства Путей Сообщенія лежитъ, въ силу закона, поддержаніе благоустройства и безопасности на внутреннихъ водяныхъ путяхъ Государства. Между тѣмъ, Министерство Путей Сообщенія не имѣетъ нынѣ безспорнаго основанія для воздѣйствія въ означенномъ направленіи, и обстоятельство это отражается самымъ неблагопріятнымъ образомъ на судоходствѣ по рѣкамъ и озерамъ Имперіи. Признавая безусловно нужнымъ положить предѣлъ столь

ненормальному порядку вещей, князь Хилковъ и внесъ на уваженіе Государственнаго Совѣта представленіе объ измѣненіи и дополненіи статьи 45, примѣчанія 3 къ ст. 86 (по прод.) и прим. 2 къ ст. 89 (по прод.) Уст. п. с. Относясь съ полнымъ сочувствіемъ къ преслѣдуемой Министромъ Путей Сообщенія цѣли, департаменты, оставаясь въ сомнѣніи по поводу предложенныхъ для ея достиженія мѣръ: какъ то права судоходно-полицейскаго надзора привлекать людей, останавливать суда и проч., желали точнаго указанія, кому ввѣряется это право.

Въ 1899 г. соединенными департаментами законовъ, государственной экономіи и гражданскихъ и духовныхъ дѣлъ, при разсмотрѣніи представленія Министра Путей Сообщенія о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія, были высказаны нѣкоторыя общія сужденія по вопросу о реформѣ мѣстнаго управленія водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній. Коснувшись вопроса о распространеніи на управленіе шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ общихъ началъ устройства управленій желѣзнодорожныхъ, департаменты остановились на слѣдующихъ сужденіяхъ. Несовершенства существующей организаціи центральнаго управленія шоссейными и водяными сообщеніями общепризнаны, и поэтому переустройство его нельзя не считать настоятельно необходимымъ. Открытымъ остается лишь вопросъ, на какихъ основаніяхъ преобразованіе это должно быть осуществлено. При той зависимости, въ которой организація центральнаго управленія находится отъ устройства мѣстныхъ органовъ даннаго вѣдомства, всего правильнѣе, казалось бы, было обосновать ее на началахъ, принятыхъ для этихъ послѣднихъ, но, къ сожалѣнію, примѣненіе этого пріема въ настоящемъ случаѣ невозможно. Существующія на мѣстахъ для завѣдыванія водяными и шоссейными путями окружныя правленія, какъ указывалось и ранѣе, устарѣли и сами нуждаются въ коренномъ преобразованіи. Необходимость преобразованія этихъ установленій уже предуказана Правительствомъ, и Министерство Путей Сообщенія озабочено осуществленіемъ этой мѣры. Тѣмъ не менѣе, общія основанія будущаго устройства упомянутыхъ органовъ остаются пока неизвѣстными; при такихъ условіяхъ для правильнаго сужденія о томъ, какая именно организація должна быть впредь присвоена центральному управленію водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній, нѣтъ, повидимому, достаточныхъ данныхъ. Вытекающія отсюда затрудненія настолько велики, что возникаетъ вопросъ, не представлялось ли бы болѣе осторожнымъ отложить преобразованіе упомянутаго управленія до переустройства мѣстныхъ его органовъ. Признавая всю важность этого соображенія, департаменты не сочли, однако, возможнымъ остановиться на такомъ рѣшеніи, такъ какъ всякая отсрочка по указанному предмету сама по себѣ нежелательна. Безъ ущерба для общихъ интересовъ страны нельзя оставлять въ настоящемъ неустроенномъ видѣ, хотя бы и на короткій срокъ, часть Министерства, вѣдающую столь важное дѣло, а между тѣмъ, по предположеніямъ департаментовъ, трудно разсчитывать на осуществленіе реформы мѣстныхъ установленій по завѣдыванію упомянутыми сообщеніями въ близ-

комъ будущемъ. Не говоря уже о сложности и обширности этого дѣла, не слѣдуетъ забывать, что оно тѣсно связано съ пересмотромъ устава путей сообщенія, и выполненіе этой задачи потребуетъ не мало времени и труда.

Приближая организацію водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній къ организаціи желѣзныхъ дорогъ, соединенные департаменты считали нужнымъ оговорить, что преобразованіе департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній въ управленіе этими сообщеніями, на предположенныхъ основаніяхъ, не должно предрѣшать вопроса объ устройствѣ мѣстныхъ учрежденій. Примѣненіе вводимаго въ систему управленія казенными желѣзными дорогами начала децентрализаціи представляется, по замѣчанію департаментовъ, какъ вообще по всѣмъ отраслямъ управленія въ нашемъ отечествѣ, желательнымъ и въ отношеніи шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ. Не подлежитъ сомнѣнію, что перенесеніе центра тяжести всѣхъ хозяйственныхъ распоряженій на мѣста, при существующихъ условіяхъ, должно принести дѣлу существенную пользу. Не слѣдуетъ, однако, на ряду съ этимъ упускать изъ виду, что другая особенность вновь организуемаго управленія желѣзными дорогами заключается въ привлеченіи къ непосредственному участію въ веденіи желѣзнодорожнаго хозяйства представителей посторонних вѣдомствъ: Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, каковой порядокъ распространяется и на управленіе водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ, хотя возможно, что примѣненіе его въ будущемъ окажется излишнимъ. Включеніе въ комитетъ означеннаго управленія членовъ отъ финансовыхъ вѣдомствъ, съ присвоеніемъ имъ особыхъ правъ, результатъ несовершенства той части нашего законодательства, которая касается опредѣленія условій и порядка веденія казною хозяйственныхъ операцій; съ устраненіемъ этихъ несовершенствъ можетъ устраниться и необходимость указанной мѣры Тѣмъ менѣе основаній, по мнѣнію соединенныхъ департаментовъ, предусматривать заранѣе распространеніе такого порядка на мѣстные органы водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній. Не слѣдуетъ забывать, что эти учрежденія и по объему, и по характеру своей дѣятельности находятся въ условіяхъ, значительно отличающихся отъ желѣзнодорожныхъ. Поэтому соединенные департаменты полагали, что если для этихъ послѣднихъ и признано будетъ полезнымъ сохранить, по истеченіи опытнаго срока, устанавливаемый порядокъ веденія дѣлъ хозяйственно-коммерческаго свойства при участіи представителей отъ финансовыхъ вѣдомствъ, то въ цѣлесообразности распространенія такой мѣры на мѣстныя управленія шоссейными и водяными сообщеніями, во всякомъ случаѣ, можно еще сомнѣваться.

Наконецъ въ 1908 г Министерствомъ Путей Сообщенія былъ выработанъ и внесенъ на уваженіе законодательной власти законопроектъ о судоходствѣ и сплавѣ, опредѣляющій между прочимъ, права и обязанности чиновъ судоходнаго надзора.

БИБЛИОТЕКА КОММУНИСТИЧЕСКОЙ АКАДЕМИИ.