

Олександра КУДЛАЙ

кандидатка історичних наук, старша наукова співробітниця,
відділ історії Української революції 1917–1921 рр.,
Інститут історії України НАН України
(Київ, Україна), ozhegovskay@ukr.net
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6196-8590>

Народне міністерство шляхів Української Народної Республіки: склад та завдання (1917–1918 рр.)*

DOI: <https://doi.org/10.15407/uhj2021.05.100>

УДК: 94(477)«1917/1921»

Анотація. Мета дослідження – проаналізувати інституціоналізацію міністерства шляхів УНР періоду Центральної Ради в умовах економічної, фінансової та соціально-політичної кризи 1917–1918 рр., спричиненої подіями Першої світової війни й революції. **Методологія** ґрунтується на принципах історизму, системності, конкретності. **Наукова новизна.** На основі широкого кола джерел вивчено складання внутрішньої структури відомства – формування департаментів і відділів, призначення керівників підрозділів, набір штату співробітників. Досліджено процес перебирання міністерством на себе функцій центрального органу з керівництва транспортною системою України, підпорядкування низки дорожніх організацій. Подано характеристику відповідних інституцій колишньої Російської імперії, що з проголошенням III Універсалу підпадали під юрисдикцію української влади. Визначено головні завдання та напрями роботи відомства у сфері залізничного транспорту, шосейних, ґрунтових, водних комунікацій, а також правового забезпечення їх функціонування. Означено діяльність низки спеціальних комісій, створених при міністерстві, із залученням інженерів-фахівців, представників урядових і земських організацій, що займалися розробкою докладного плану шосейного будівництва в Україні, справами демобілізації транспортних структур, створених на час війни, розробкою технічної термінології тощо. У **висновках** зазначено, що до гетьманського перевороту квітня 1918 р. процес формування внутрішньої структури міністерства завершено не було, штати залишалися недоукомплектованими, відчувався значний брак фахівців. Плани діяльності інституції та розвитку транспортної інфраструктури перебували на стадії опрацювання. До міністерства перейшли обов'язки контролю над усіма видами шляхів УНР, низка технічних служб, фахові навчальні заклади. Проте цілком перебрати на себе функції центральної державної інституції у транспортній галузі відомству не вдалося через низку суб'єктивних та об'єктивних факторів.

Ключові слова: Українська Народна Республіка, Українська Центральна Рада, Рада Народних Міністрів, міністерство шляхів.

III Універсал, ухвалений 7 листопада 1917 р. Малою радою Української Центральної Ради (УЦР), проголосив Українську Народну Республіку (УНР) і став початком відродження державності й національно-державного будівництва. Влада в Україні переходила до УЦР та її виконавчого органу Генеральному Секретаріату. У зв'язку із жовтневими подіями в Петрограді, усуненням Тимчасового уряду від влади і листопада з'явилася низка нових секретарств – військових справ, судівництва, праці, пошт

* Статтю підготовлено за сприяння Меморіального фонду ім. Левка і Марійки Бабіїв Канадського інституту українських студій (Едмонтон, Канада).

і телеграфів, торгу і промисловості та шляхів¹. Отже, до складу першого уряду УНР увійшли чотири секретарства економічного блоку, до того представленого у складі виконавчого органу лише відомствами фінансів та землеробства. Створюване Генеральне секретарство шляхів мало стати центральним органом управління транспортної системи як надзвичайно важливої складової економічного життя країни.

Треба зауважити, що загалом економічну політику національної влади революційної доби у сучасній вітчизняній історіографії висвітлено в низці праць². Основна увага приділялася земельній політиці, економічній складовій мирних переговорів у Бресті, впливу розміщеної в Україні військової адміністрації Німеччини та Австро-Угорщини на загальний стан економіки країни навесні 1918 р. У присвяченій економічній історії України спеціальній праці подається стисла характеристика заходів, якими уряд намагався вирішити проблеми у сфері фінансів, торгу, промисловості, земельного і продовольчого питань, а також констатується розвал залізничного транспорту³. У ряді публікацій міститься матеріал про транспортну галузь як важливий чинник функціонування економіки та кількома абзацами означено становище українських шляхів⁴. У праці Л.Неманова зауважується зношеність залізниць України й рухомого складу, руйнування майна під час війни та революції, а також зазначено про вивезення більшовиками до Росії при відступі значної частини вагонів і паротягів⁵. Указує на вкрай важку ситуацію із залізницями й іншими шляхами О.Мироненко⁶, наголошуючи на їх банкрутстві та майже повному хаосі. Автор уміщує короткі відомості про головні структурні підрозділи міністерства шляхів і його місцеві органи. Слід зауважити, що практично поза увагою дослідників залишилися такі види транспортних сполучень, як шосейні, ґрунтові, водні шляхи, а також проблема функціонування морських портів. Отже стан історіографічної розробки проблеми засвідчує актуальність дослідження транспортної сфери та відповідної політики влади періоду УЦР, зокрема створення й функціонування центрального органу управління галуззю.

Виконавчий орган Центральної Ради – Генеральний Секретаріат – було утворено 15 червня 1917 р. після видання I Універсалу (10 червня). До його складу ввійшли вісім генеральних секретарств, серед яких відомства шляхів не було. Через місяць, 14 липня, при обговоренні Малою радою нової доповненої структури Секретаріату, виявилось, що позиції її членів стосовно складу виконавчого органу були контроверсійними. М.Рафес (Бунд) та М.Балабанов (російський меншовик) виступили проти включення до його складу низки нових секретарств, у тому числі шляхів, обґрунтовуючи свою думку тим, що вони належали загальнодержавній компетенції й не могли входити до справ української автономії. Їм заперечили українські соціал-демократи М.Ткаченко, Б.Мартос та соціаліст-федераліст А.Ніковський, зауваживши, що залізниця, пошта й телеграф – це «господарчий нерв країни», тому Україна потребує

¹ Українська Центральна Рада: Документи і матеріали: У 2 т. / Упор. В.Ф.Верстюк (кер.), О.Д.Бойко, Ю.М.Гамрецький та ін. – Т.1. – К., 1996. – С.381.

² Рубльов О.С., Ресніт О.П. Українські визвольні змагання 1917–1921 рр. – К., 1999; Український вибір: політичні системи ХХ століття і пошук власної моделі суспільного розвитку / В.Ф.Солдатенко (кер.). – К., 2007; Воронянський О.В. Економічна політика Центральної Ради: Дис. ... канд. іст. наук. – Дніпропетровськ, 1995.

³ Економічна історія України: Історико-економічне дослідження: У 2 т. / Авт. кол.: Т.А.Балабушевич, В.Д.Баран та ін. – Т.2. – К., 2011. – С.98.

⁴ Рафаловський Є.П. Основні напрямки продовольчої політики Української Держави 1918 р. // Вісник Київського національного лінгвістичного університету: Серія «Історія, економіка, філософія»: Український консерватизм і гетьманський рух: історія, ідеологія, політика. – Вип.11/12. – К., 2006; Толокнєв І.В. Залізничний транспорт України в період Першої світової війни (1914–1918 рр.): Автореф. дис. ... канд. іст. наук. – К., 2001.

⁵ Неманов Л.М. Финансовая политика Украины (7 ноября 1917 г. – 4 февраля 1919 г.). – К., 1919. – С.147.

⁶ Мироненко О.М. Світоч української державності: політико-правовий аналіз діяльності Центральної Ради. – К., 1995. – С.193.

створення окремого органу, що мав би вивчити питання місцевих потреб у залізницях та опікуватися не тільки ними, а й водними, шосейними шляхами. Про необхідність автономізації залізниць говорили також представники єврейських організацій⁷.

15 липня 1917 р. було затверджено другий розширений Секретаріат, до якого включено Генеральне секретарство шляхів на чолі з В.Голубовичем. Відповідно до «Тимчасової інструкції Генеральному Секретаріатові Тимчасового уряду на Україні» від 4 серпня 1917 р. склад виконавчого органу скоротили. Серед інших було виключено й відомство шляхів, відтак у Секретаріаті, затвердженому 21 серпня, було знову вісім складових. Тільки з падінням петроградського уряду 1 листопада його доповнили сімома секретарствами, у тому числі шляхів, яке очолив В.Єщенко. 29 листопада відбулося призначення товаришів секретаря – Є.Соковича та Г.Сидоренка. Ще через місяць, 29 грудня, український уряд надав В.Єщенкові двотижневу відпустку через хворобу й доручив Є.Соковичу виконувати його обов'язки⁸. Міністром шляхів в уряді В.Голубовича 18 січня 1918 р. (першому складі РНМ)⁹ було затверджено Є.Соковича. Із 29 січня функції міністра доручили виконувати Г.Сидоренку. Є.Сокович знову став очільником міністерства у другому уряді В.Голубовича (24 березня 1918 р.). 13 березня, за пропозицією голови Ради Народних Міністрів, було ухвалено запросити на посаду товариша міністра інженера Окоронка. Після відставки Є.Соковича управленим міністерства шляхів 15 квітня було призначено В.Єщенка.

Отже впродовж півроку міністерство шляхів працювало під керівництвом чотирьох очільників. В.Голубович до революції був інженером Південної залізниці, із 1916 р. обіймав посаду начальника відділення водних, шосейних та ґрунтових шляхів Румунського фронту. Зауважимо, що він очолював секретарство влітку 1917 р., коли фактично самої інституції ще не існувало та його секретарювання було номінальним. В.Єщенко служив начальником служби руху Лівобережної залізниці у Харкові. Є.Сокович, після закінчення Санкт-Петербурзького інституту шляхів, працював в управі Залізничного банку. Точні дані про діяльність і роботу до 1917 р. Г.Сидоренка відсутні. Тому можна тільки констатувати, що троє з міністрів (секретарів) мали фахову освіту та досвід служби в російських транспортних відомствах. В.Єщенко й Г.Сидоренко належали до партії українських соціалістів-самостійників, В.Голубович був членом УПСР. Про партійність Є.Соковича свідчень немає.

Незважаючи на той факт, що восени 1917 р. у складі Генерального Секретаріату не було секретарства шляхів, у декларації останнього від 29 вересня стосовно транспортної галузі вказувалося, що, не втручаючись у сферу загальноросійської залізничної політики, Секретаріат залишав за собою право контролю, представлення російському міністрові шляхів сполучень кандидатур для призначення на відповідальні посади в галузі, а також право порядкування шляхами – шосейними, ґрунтовими, водними. У документі підкреслювалася необхідність затвердження Тимчасовим урядом секретарства шляхів¹⁰. Через кілька тижнів було підготовлено меморандум Генерального Секретаріату до Тимчасового уряду (13 жовтня 1917 р.), в якому вказувалося на суттєве обмеження компетенції першого та нагальну потребу в доповненні його складу секретарствами військових і продовольчих справ. Про відомство шляхів не йшлося¹¹.

⁷ Українська Центральна Рада: Документи і матеріали. – Т.1. – С.177–178.

⁸ Там само. – Т.2. – К., 1997. – С.76–77.

⁹ IV Універсалом УЦР (11 січня 1918 р.) Генеральний Секретаріат перетворювався на Раду Народних Міністрів, а генеральні секретарі ставали народними міністрами.

¹⁰ Українська Центральна Рада: Документи і матеріали. – Т.1. – С.526.

¹¹ Там само. – С.342.

Треба зазначити, що на осінь 1917 р. економіка країни перебувала у вкрай важкому стані. Спад виробництва, закриття підприємств, відсутність власної фінансової системи, продовольча криза, невирішеність земельного й робітничого питань – далеко не повний перелік викликів, що постали перед українською владою. Розбалансування економіки України, її фінансів посилювалися гострим політичним протистоянням спочатку з Тимчасовим, а з жовтня 1917 р. – з більшовицьким урядом¹². Перша світова війна значним чином погіршила і стан залізниці. Навесні 1917 р. російський міністр шляхів сполучень М.Некрасов констатував кризу транспортної галузі. У своєму виступі на VII з'їзді партії кадетів 28 березня він наголосив на майже повному припиненні пасажирського руху та серйозних проблемах із доставкою продовольства, палива й ін. Криза була пов'язана, перш за все, із «хворобою рухомого складу» – вагони та паротяги прийшли майже в повну непридатність¹³. Це безпосередньо торкалося і стану залізничного господарства в Україні. У 1917 р. загальна протяжність магістралей тут складала 20 тис. верст¹⁴. На початку першого року революції на 20% зменшився парк локомотивів, вагонів – на 6%. Ускладнювала ситуацію паливна криза та скорочення залізничного машинобудування¹⁵. Так, 2 червня Харківський залізничний порайонний комітет ухвалив низку постанов стосовно стану транспорту і звернувся до Управління шляхів та Особливої наради з палива з проханням упродовж літа посилити забезпечення залізниць, мобілізувати майстерні для ремонту паровозів та вагонів¹⁶.

У 1917 р. російський уряд асигнував кошти на будівництво й допомогу залізничному транспорту в Україні. 14 березня в розпорядження міністерства шляхів сполучень було виділено 8,5 млн руб. на підтримку Південно-Західної та Миколаївської залізниць¹⁷. 10 квітня Тимчасовий уряд відпустив ще понад 6 млн руб. на роботи з посилення залізничного транспорту¹⁸.

Оскільки 90% залізниць створювалися та формувалися на державні кошти¹⁹, у Російській імперії діяли управління залізниць і Тимчасовий розпорядчий комітет із залізничних перевезень. Тимчасовий уряд у березні – квітні 1917 р. скасував останній із розширенням прав порайонних комітетів. У вересні того ж року розформовано управління залізниць, у результаті чого керівництво шляхами майже повністю перейшло до порайонних комітетів²⁰. Для задоволення нагальних потреб залізниць створювалися виконавчі комітети²¹.

Упродовж 1917 р. в Києві відбулися два всеукраїнські залізничні з'їзди, результатом роботи яких стало визнання залізничниками влади УЦР, об'єднання із працівниками шосейних, водних та інших шляхів, створення Всеукраїнської залізничної спілки, обрання Ради шляхів і Головної залізнично-дорожньої ради²². Урешті функції контролю над залізницями на території України перейшли до Генерального Секретаріату.

¹² Економічна історія України. – С.106.

¹³ Съезды и конференции Конституционно-демократической партии: 1905–1920 гг.: В 3 т. – Т.3, кн.1 / Отв. ред. В.В.Шелохаев. – Москва, 2000. – С.471–472.

¹⁴ *Машикін О.М.* Залізниця, залізничні шляхи на українських територіях в XIX–XX ст. // Енциклопедія історії України. – Т.3. – К., 2005. – С.234.

¹⁵ *Харлюк Д.М.* Залізничний комплекс України в роки Першої світової та громадянської воєн // Історія народного господарства та економічної думки України. – Вип.37/38. – К., 2005. – С.97.

¹⁶ Киевская мысль. – 1917. – 4 июня. – С.4.

¹⁷ Архив новейшей истории России: Серия «Публикации». – Т. VII: Журналы заседаний Временного правительства: В 4 т. – Т.1: Март – апрель 1917 г. – Москва, 2001. – С.91.

¹⁸ Там же. – С.265.

¹⁹ *Машикін О.М.* Залізниця, залізничні шляхи на українських територіях в XIX–XX ст. – С.234.

²⁰ Политические деятели России: 1917: Биографический словарь / Глав. ред. П.В.Волобуев. – Москва, 1993. – С.232.

²¹ *Толокнюв І.В.* Залізничний транспорт України в період Першої світової війни (1914–1918 рр.). – С.11.

²² *Гриценко А.П.* Всеукраїнські з'їзди залізничників 1917 // Енциклопедія історії України. – Т.1. – К., 2003. – С.665.

В Україні також діяли Київський округ шляхів сполучень (КОШС)²³, що мав у своєму підпорядкуванні водні шляхи по Дніпру, Південному Бугу та їх притоках – як стосовно державного, так і приватного судноплавства, та Південно-Західне управління шосейних і ґрунтових шляхів²⁴. Під час Першої світової війни КОШС було доручене будівництво стратегічних об'єктів – мостів, шосе, а також посилене землечерпання на водних шляхах, пристосування пристаней для перевалки вантажів, будівництво ремонтних майстерень, суден, пароплавів, телеграфних ліній і залізниць. При правлінні КОШС у цей час діяло мобілізаційне відділення²⁵. Для виконання вказаних робіт було створено управління начальника дорожніх робіт на Румунському фронті (управління дорожніх робіт Бессарабського району), що розмістилося в Одесі, та управління окремого начальника дорожніх робіт армій Південно-Західного фронту²⁶ в Лубнах²⁷.

Зазначені місцеві організації, а також залізничний полк, Київська річкова школа, залізничні школи, технічні служби та служби руху, інспекція з догляду за будівництвом приватних залізниць, шляхи комунікації (окрім залізниць) та порти поступово переходили під юрисдикцію українського транспортного відомства. Воно мало перебрати на себе розгалужену систему управління транспортною галуззю – залізницями, шосейними, ґрунтовими, водними шляхами, загальне керівництво роботою морських портів. Треба зауважити, що міністерство шляхів сполучень Російської імперії до 1917 р. мало у своїй структурі такі підрозділи: 1) канцелярію; 2) раду залізничних справ; 3) раду міністра; 4) чотири управління (колишні департаменти) – залізничних шляхів, спорудження залізниць, шосейних шляхів, внутрішніх водних шляхів; 5) головне управління торговельного мореплавства й портів; 6) спеціальні установи. Із 5 травня 1917 р. діяв Особливий тимчасовий комітет у справах приватних залізниць²⁸. 5 серпня Тимчасовий уряд ухвалив реформування Управління залізниць шляхом створення низки управлінь – адміністративного, експлуатаційного, технічного, господарського. Одночасно за міністерством залишалося загальне керівництво експлуатацією державних залізниць, нагляд за приватними, виготовлення приладів і виробів для залізниць, під'їзні шляхи, шосейні й водні комунікації, порти, а також обов'язки щодо заготівель. Працював розпорядчий комітет із водних перевезень²⁹. Отже російське міністерство на 1917 р. перебувало у процесі докорінної реорганізації, здійсненню якої завадили революційні події³⁰.

Генеральне секретарство шляхів, перебираючи на себе функції головної транспортної інституції України, поступово розбудовувалося – утворювалися департаменти та відділи, формувалися комісії, добирався штат співробітників, відбувалися призначення керівників підрозділів. Перший документ, що подає дані про внутрішню структуру вже міністерства шляхів, датовано 25 січня 1918 р. Загалом джерельні дані свідчать, що відомство організовувалося впродовж усього часу діяльності Ради Народних Міністрів. Нижче розглянемо його підрозділи.

Загальний департамент із 15 листопада 1917 р. очолив виконувач обов'язків віце-директора В.Тулюпа; відділи (як в.о. завідувачів) – Л.Котляревський

²³ Рос. назва – Киевский округ путей сообщения (КОПС).

²⁴ Рос. скороч. назва, уживана в документальних джерелах – ЮЗШОСС.

²⁵ Архив новейшей истории России... – Т.1. – С.215.

²⁶ Рос. скороч. назви, використовувалися у джерелах – НАДОРАБЕСС, НАДОРАБЮЗ.

²⁷ Українська Центральна Рада: Документи і матеріали. – Т.2. – С.194. 12 березня 1918 р. Рада Народних Міністрів ухвалила змінити назву «Киевский округ путей сообщения» на «Київська округа водних шляхів» (КОВШ), а «Юго-Западное управление шосейных дорог» – на «Київська округа шосейних і ґрунтових шляхів» (КОШОС) (див.: Там само).

²⁸ Архив новейшей истории России... – Т.2: Май – июнь 1917 г. – Москва, 2002. – С.38.

²⁹ Там же. – Т.3: Июль – август 1917 г. – Москва, 2004. – С.235–236.

³⁰ *Борисенко М.В.* Преемники департамента водных и сухопутных сообщений // Журнал водных коммуникаций. – Вып.3. – Санкт-Петербург, 2009. – С.219; *Шилов Д.Н.* Министерство путей сообщения [Електронний ресурс]: <http://encspb.ru/object/2804019672?|c=ru>

(господарський; у його підпорядкуванні було 7 урядовців та 2 машиністки), М.Левицький (медичний; тут працювали 3 діловоди) та Є.Ганейзер («відчуження»; 2 урядовці). Згідно з іншим документом, а саме проектом структури міністерства шляхів³¹, загальний департамент складався з канцелярії (завідувач В. Тулюпа) та відділів – господарського (Л.Котляревський), персонального (В.Тулюпа), медичного (М.Левицький), освітнього й «відчуження» (Є.Ганейзер)³². До 1 квітня 1918 р. на роботу у структурний підрозділ прийшли в.о. директора департаменту Косовський (колишній управляючий канцелярією Південної залізниці)³³, призначений із 18 квітня; помічник завідувача відділу П.Левицький (із 1 березня 1918 р.), бухгалтер, по два урядовці та ексекutori, чотири діловоди.

Навесні 1918 р. діяв *технічно-експлуатаційний департамент*. Відповідно до деталізованого документа на 22 сторінках, підготовленого керівництвом департаменту³⁴, завдання його підрозділів були наступними. Загальнотранспортний відділ видав загальними справами всіх відділів, питаннями кадрового складу, персональними справами інспекції із замовлень міністерства шляхів, кредитами й коштами департаменту, складанням кошторисів та звітів, фінансовими справами, веденням статистики, питаннями правничого, законодавчого, довідкового характеру. Згідно з проектом штатів загальнотранспортного відділу, він поділявся на діловодства (підвідділи): 1) загальна реєстратура (у складі керівника, двох його помічників, діловода, помічника останнього та урядовців); 2) персонального складу (діловоди й урядовці – дев'ятеро осіб); 3) бухгалтерія (бухгалтер і рахівники – також дев'ятеро службовців); 4) технічно-експлуатаційної статистики (діловоди та урядовці – тринадцятеро осіб); 5) загального листування (шестеро працівників); 6) фахової й фабричної інспектури (семеро осіб).

Відділ перевозок мав займатися парком вантажних вагонів і паротягів, транспортуванням вантажів, перевалкою їх із залізниці на водний транспорт, розрахунками пропускнуої здатності залізниць, вантажними парками в порайонних комітетах, розкладом руху потягів і його затвердженням, розглядом скарг на залізницях, планами військових та санітарних перевозок, транспортуванням біженців, діловодством щодо мобілізації, справами телеграфного зв'язку й електричного освітлення на залізницях, договорами на користування залізничним майном та ін. Відділ (у штаті віце-директор, два урядовці для доручень, стільки ж ревізорів, начальник відділу вантажних перевозок і помічник начальника) мав поділятися на діловодства. Наприклад, діловодство праці вантажних вагонів і паротягів включало: 1) діловодство рахунку парку вантажних вагонів та паротягів (десятеро урядовців і діловодів); 2) діловодство рахунку перевозок вантажів – продуктових і позачергових (восьмеро співробітників); 3) технічне діловодство – із розгляду питань складу ешелонів, розподілу паровозів по залізницях, збільшення пропускнуої здатності, подовження станційних колій та помешкань, обладнання вагонними вагами та ін. (четверо урядовців і діловодів); 4) діловодство водних перевезень – перевалка вантажів, робота пароплавів (восьмеро службовців).

До компетенції відділу допоміжних засобів при перевозках (на залізницях) входили питання збільшення пропускнуої здатності магістралей, будівництва нових помешкань і складів, кранів, візків та іншого обладнання, станцій, приладів освітлення.

³¹ Недатований, імовірно був підготовлений навесні 1918 р.

³² Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВО України). – Ф.2200. – Оп.1. – Спр.56. – Арк.19.

³³ Там само. – Спр.49. – Арк.1.

³⁴ Там само. – Спр.44. – Арк.1–11 зв.

Пасажирський відділ (у складі начальника, його помічника, двох ревізорів пасажирських потягів, ще двох ревізорів і діловода) мав у структурі п'ять діловодств: 1-ше, до відання якого належало складання розкладу пасажирських потягів по Україні та за кордоном (шестеро урядовців, діловодів, креслярів); 2-ге – розподіл вагонів за класами, підрахунок парку, склади (також шестеро співробітників); 3-тє – перевезення вантажів пасажирськими потягами (4 особи); 4-те – транспортування біженців, полонених (троє службовців); 5-те – військові перевезення та мобілізація (один співробітник). Останнє, своєю чергою, поділялося на діловодства біжучих військових і санітарних перевозок та мобілізаційне (по чотири службовці)³⁵. У складі технічно-експлуатаційного департаменту передбачався також вантажний відділ.

У грудні 1917 р. існували *департаменти тяги*, в якому з 1 грудня в. о. віце-директора працював М.Дерев'янка (в його підпорядкуванні перебували молодший інженер, урядовець і діловод; до 1 квітня на роботу був прийнятий ще один службовець) та *колії («путьі»)*, де 28 грудня 1917 р. в. о. віце-директора було призначено Б.Сахновського³⁶.

Департамент шосейних і ґрунтових шляхів став найбільш укомплектованим підрозділом. У ньому працювали директор С.Супруненко (з 1 грудня), віце-директор Б.Тимофієв (з 1 грудня), молодший інженер, діловод та четверо урядовців. У березні 1918 р. Б.Тимофієва змінив Ю.Долинко³⁷. 15 березня 1918 р. начальником одного з відділів департаменту став П.Ржечицький, а двома днями раніше експлуатаційний відділ очолив Г.Трихфілів. Навесні до штату прийняли двох молодших інженерів, п'ятьох діловодів і сімнадцятьох урядовців. Працювали ще шестеро службовців, не приписаних до певних відділів³⁸.

Віце-директором *департаменту водних шляхів* із 1 грудня було призначено старшого інженера військових робіт Київського округу водних шляхів М.Педеса³⁹. Тут працювали четверо урядовців і діловод. На початку квітня планувався наступний склад департаменту: директор та віце-директор; технічне бюро (мало відповідати за всі проекти й технічні справи; троє інженерів); канцелярія (відала персональним складом підрозділу, листуванням і друком матеріалів; штат передбачав чотирьох співробітників); експлуатаційний відділ (листування у справі експлуатації водних шляхів; завідувач, восьмеро урядовців і діловодів); відділ нових робіт (створювався для ліквідація установ воєнного часу; завідувач та восьмеро службовців і діловодів)⁴⁰. До 1 квітня 1918 р. у департамент прийшли на роботу старший та молодший інженери, двоє діловодів, п'ятеро урядовців.

У квітні 1918 р. в міністерстві діяв *департамент морських портів*, віце-директором якого 24 березня став М.Педес. У ньому працювали молодший інженер, діловод та урядовець⁴¹.

Обов'язки віце-директора *департаменту руху і телеграфу* з 1 грудня 1917 р. виконував Л.Пархоменко, а в. о. завідувача відділу цього департаменту був С.Гончаренко. У січні у складі департаменту значилися диспетчер та двоє службовців. До початку квітня до них додалися старший інженер і ще два співробітники. 18 квітня в.о. директора департаменту було призначено І.Ярмоленка, який до того працював начальником вантажного відділу Катеринославської залізниці⁴².

³⁵ Там само.

³⁶ Там само. – Спр.234. – Арк.1, 15.

³⁷ Там само. – Спр.64. – Арк.74.

³⁸ Там само. – Ф.1115. – Оп.1. – Спр.39. – Арк.59–62.

³⁹ За іншими даними, призначення відбулося 15 березня із затвердженням на посаді з 1 січня 1918 р. (див.: Там само. – Ф.2200. – Оп.1. – Спр.49. – Арк.1).

⁴⁰ Там само. – Спр.56. – Арк.7, 8–8 зв.

⁴¹ Там само. – Ф.1115. – Оп.1. – Спр.39. – Арк.59–62.

⁴² Там само. – Ф.2200. – Оп.1. – Спр.234. – Арк.1, 15.

Щодо *департаменту праці*, то відомості про нього вкрай обмежені. Відомо тільки, що з 1 грудня 1917 р. віце-директором працював Д.Плевако. У його підпорядкуванні були двоє діловодів⁴³.

У *комерційно-матеріальному департаменті* 15 грудня 1917 р. в. о. директора став А.Макаренко. У січні 1918 р., окрім нього, у підрозділі працював один діловод. До 1 квітня на роботу прийняли службовця та ще двох діловодів⁴⁴.

Рахунковий («щотний») департамент діяв у складі директора М.Чирка (з 1 грудня 1917 р.) та двох діловодів; *фінансово-економічний департамент* – в. о. директора О.Білошенка (з 1 січня 1918 р.) і також двох діловодів⁴⁵.

Узимку 1917–1918 рр. на посаді в. о. директора *правничого департаменту* перебував В.Горбачів, в. о. віце-директора М.Балін. Обоє працювали з 18 грудня. У департаменті були зайняті лише дві посади діловодів.

Вірогідно навесні 1918 р. почало формуватися *юрисконсультство міністерства шляхів*. До його компетенції входила підготовка юридичних висновків у справах відомства, розробка законопроектів та статутів, здійснення загального нагляду й керівництва місцевими юридичними, судовими відділами залізниць, округу шосейних і ґрунтових шляхів, а також ведення справ у суді для об'єднання судової практики у транспортній сфері. Цей підрозділ, згідно з проектом, мав очолювати головний юрисконсульт із правами директора департаменту за призначенням міністра. До складу входили помічник головного юрисконсульта з правами віце-директора департаменту та юрисконсульти (адвокати). Передбачався його поділ на законодавчий, консультаційний, судовий (для ведення захисту у відповідних справах у судах) відділи. Загальна канцелярія, своєю чергою, поділялася на два діловодства – 1-ше (з реєстратурою) та 2-ге (завідувало всіма юридичними відділами місцевих органів міністерства). Планувалося, що юрисконсультство стане органом інспекції юридичних відділів місцевих підрозділів відомства, що передавалися в його підпорядкування⁴⁶.

29 березня 1918 р. міністр шляхів Є.Сокович видав наказ по міністерству залишити на своїх посадах та приймати на роботу винятково громадян УНР⁴⁷. 5 квітня він повідомив, що всі начальники шляхів, управлінь та округ уважалися виконувачами обов'язків. Списки співробітників установ міністерства мали бути подані на затвердження⁴⁸.

Отже, як свідчать документи, до кінця квітня 1918 р. міністерство шляхів складалося з 13 департаментів, передбачалося також організувати юрисконсультство. Найбільш структурованими були технічно-господарський (із п'ятьма відділами), водних шляхів (два відділи, техбюро, канцелярія) та загальний (чотири відділи) департаменти. Докладні дані збереглися стосовно завдань технічно-експлуатаційного підрозділу, найменше свідчень – про департаменти тяги, колії, морських портів, праці, комерційно-матеріальний і фінансово-економічний. Окрім прізвищ їх очільників, кількох заступників та обмежених даних щодо кількості співробітників, інших відомостей немає. Навесні 1918 р. було підготовлено проект створення при міністерстві юрисконсульта, де прописувалися внутрішня структура та головні завдання нового підрозділу, який мав стати установою з функціями інспекції правничих відділів місцевих органів міністерства шляхів.

⁴³ Там само. – Спр.56. – Арк.7, 8–8 зв.

⁴⁴ Там само. – Спр.234. – Арк.1, 15.

⁴⁵ Там само. – Спр.56. – Арк.7, 8–8 зв.

⁴⁶ Там само. – Спр.49. – Арк.60–61 зв.

⁴⁷ Там само. – Арк.16.

⁴⁸ Там само. – Арк.21.

Таким чином, доволі обмежені джерельні дані свідчать, що внутрішня структура відомства охоплювала всі види транспортних сполучень, проте до кінця квітня 1918 р. не була остаточно визначеною, а штат співробітників залишався недоукомплектованим. Про незавершеність процесів свідчить і відсутність ради міністра, практика утворення якої існувала в інших міністерствах УНР.

Разом із зазначеними вище транспортними організаціями, КОВШ та Південно-Західним управлінням шосейних і ґрунтових шляхів, до функцій міністерства перейшло керівництво будівництвом доріг загального значення, їх охорона, допомога земствам у дорожньому будівництві, ремонт та утримання ґрунтових і шосейних шляхів, роботи по водних комунікаціях, ремонт та оренда суден, машин, майстерень, питання навігації, складання технічних проєктів, лікарсько-санітарний нагляд на водних шляхах⁴⁹. Міністерство також призначало директорів у приватні залізничні товариства та інспекторів під'їзних шляхів загального користування⁵⁰.

Для контролю й нагляду за діяльністю окремих підрозділів КОШС міністерство обирало та затверджувало спеціальних комісарів. 29 листопада 1917 р. Союз робітників і службовців КОШС (до його завдань входив нагляд за правильністю ведення окружного господарства, підвищення продуктивності, поліпшення умов праці) повідомив Генеральне секретарство шляхів, що II загальноокружний з'їзд робітників і службовців 27 листопада обрав комісарів. Окружним став член Київської ради робітничих депутатів, член ЦВК КОШС, голова з'їзду С.Морозов, комісарами за напрямками: днопоглиблювального відділу – М.Царик, лікарсько-санітарного відділу – С.Темченко, технічного відділу та механічно-матеріальної служби – член ЦВК КОШС І.Показак, юридичного відділу й канцелярії правління округу – голова ЦВК КОШС А.Анцелес, відділу водних шляхів і гідрометричного – член ЦВК КОШС Л.Січний, рахункового, господарського, звітного відділів – член ЦВК КОШС М.Євреїнов, механічної та судової служби – О.Гончаренко, судноплавно-мобілізаційного відділу – Х.Охрименко, лісових розробок округу – О.Кармазін.

19 грудня 1917 р. генеральний секретар шляхів затвердив обраного з'їздом працівників КОШС Л.Січного комісаром водних шляхів і гідрометричного відділу, та заступником окружного комісара КОШС, до юрисдикції якого входив нагляд за «мирними роботами»⁵¹. Того ж дня окружним комісаром з «військових робіт» КОШС було призначено С.Морозова⁵². Паралельно міністерство підготувало положення про комісарів секретарства шляхів при Київському окрузі шляхів сполучень, за яким мали діяти один окружний, дев'ять «комісарів по службах» та стільки ж районних, незалежних від адміністрації округу⁵³. 27 квітня 1918 р. на посадах тимчасових комісарів водних шляхів України були затверджені Г.Дядик – на дистанції Нижнього Дніпра та Південного Бугу, Л.Січний – Середній Дніпро (між Києвом, Катеринославом, Олександрівськом)⁵⁴.

Отже під юрисдикцію транспортного міністерства перейшли головні галузеві установи України – Київський округ шляхів сполучень, Південно-Західне управління шосейних і ґрунтових шляхів, а також спеціальні організації, створені під час війни – управління начальника дорожніх робіт на Румунському фронті (управління дорожніх робіт Бессарабського району) та окремого начальника дорожніх робіт армій Південно-Західного фронту. Окрім того, у підпорядкуванні відомства опинилися спеціалізовані

⁴⁹ Там само. – Ф.2199. – Оп.1. – Спр.115. – Арк.115–116 зв.

⁵⁰ Там само.

⁵¹ Там само. – Ф.2200. – Оп.1. – Спр.64. – Арк.4–4 зв.

⁵² Там само. – Арк.5.

⁵³ Там само. – Спр.103. – Арк.2–2 зв.

⁵⁴ Там само. – Спр.49. – Арк.36.

навчальні заклади, технічні, інспекційні служби. Нагляд за роботою та комунікація з ними покладалися на комісарів, призначених міністерством. В останній урядовій декларації періоду УЦР від 24 березня 1918 р. констатувався поганий стан шляхів, а головними напрямками роботи мали стати націоналізація залізниць із залученням «приватної ініціативи» до будівництва магістралей, відповідна тарифна політика⁵⁵.

Для вирішення поточних питань і підготовки планів роботи при міністерстві створювалися та функціонували спеціалізовані органи. Однією з перших стала комісія з розгляду бюджету на 1918 р., скликана у січні того року в Південно-Західному управлінні шосейних шляхів. На її засіданні 13 січня головував співробітник міністерства інженер С.Супруненко за участю представників від Південно-Західного управління шосейних і ґрунтових шляхів інженерів Ф.Петрококкіно та Чернявського, техніка Козлова, від управління окремого начальника дорожніх робіт армій Південно-Західного фронту – інженера Шеппа, від управління начальника дорожніх робіт на Румунському фронті (управління дорожніх робіт Бессарабського району) – інженера Утгофа, від Державного контролю – Саченка та Бурди. Секретарював техник Ткаченко. Було розглянуто програму роботи з шосейного будівництва на території України на поточний рік та визначено розмір кредитів на їх проведення. Обговорювалися питання негайного припинення деяких робіт та визначення тих, що мали завершитися в повному обсязі, проблеми експлуатації шляхів, порядок ведення звітності, організація дорожніх робіт і забезпечення службовців, що звільнялися⁵⁶.

Вочевидь діяльність комісії було перервано, оскільки у квітні 1918 р. відповідна комісія працювала при Київському окрузі шосейних і ґрунтових шляхів щодо підготовки планів робіт шосейного будівництва, скликана міністерством шляхів. На її засіданнях 8–10 квітня головував інженер Н.Погорецький, представник департаменту шосейних і ґрунтових доріг. У них узяли участь: від зазначеного департаменту – інженер П.Ржечицький, від Київського округу шосейних і ґрунтових доріг – інженери Гласко та С.Супруненко, від Київського губернського земства – інженер Коробцев, від Союзу інженерів КОШС – інженер Кокушин, а також член комісії інженер Утгоф. Секретарював техник Пейсалович⁵⁷.

Загалом комісія щодо розгляду бюджету провела роботу з підготовки та розгляду плану шосейного будівництва на території України в 1918 р. З урахуванням фінансування його поділили на п'ять категорій черговості⁵⁸, передбачалося спорудження шляхів загальною довжиною 6970 верст, що потребувало асигнувань у розмірі 251 млн 875 тис. крб⁵⁹. Розробленим для міністерства документом визначалися не тільки напрями, черговість майбутнього будівництва, а й опрацьовувалися вкрай важливі підготовчі питання з організації робіт – діяльність «пошукових партій», схема формування дорожніх округів, принцип їх взаємодії з місцевими органами влади під час будівельних робіт, а також співпраця відомства з дотичними організаціями, складання кошторисів. Комісія також готувала юридичну базу майбутнього будівництва – законопроект про шосейні і ґрунтові шляхи України⁶⁰. Оскільки обсяг проблем, якими вона опікувалася, був досить великим та багатоплановим, виникло питання про переведення її роботи на постійну основу в рамках міністерства шляхів.

Через те, що департамент ґрунтових і шосейних шляхів, займаючись поточною роботою, потребував допомоги з боку фахівців дорожньої справи (інженерів, техніків і т. д.), за його ініціативою 6 квітня 1918 р. було створено технічну комісію із

⁵⁵ Українська Центральна Рада: Документи і матеріали. – Т.2. – С.228.

⁵⁶ ЦДАВО України. – Ф.3690. – Оп.1. – Спр.18. – Арк.1–1 зв.

⁵⁷ Там само. – Ф.2200. – Оп.1. – Спр.8. – Арк.3–4.

⁵⁸ Там само.

⁵⁹ Там само.

⁶⁰ Там само. – Ф.2200. – Оп.1. – Спр.8. – Арк.3–4.

залученням представників урядових та земських організацій⁶¹. На 9 травня департамент планував скликати з'їзд українців-інженерів і техніків – працівників організацій Київського округу шосейних і ґрунтових шляхів, управлінь окремого начальника дорожніх робіт армій Південно-Західного фронту, начальника дорожніх робіт на Румунському фронті (дорожніх робіт Бессарабського району), військового бюро КОВШ⁶².

Комісія з питання вироблення порядку та способу ліквідації військово-державних організацій, що перебували в підпорядкуванні колишнього управління шляхів сполучень та фінансувалися з військових кредитів у 1914–1918 рр., працювала також у квітні 1918 р. Треба зауважити, що дорожні організації КОШС, Південно-Західне управління шосейних і ґрунтових шляхів, управління окремого начальника дорожніх робіт армій Південно-Західного фронту, начальника дорожніх робіт на Румунському фронті (дорожніх робіт Бессарабського району) спочатку підлягали управлінню шляхів сполучень при ставці верховного головнокомандувача Росії. Через істотну різницю у принципах роботи та організації цих установ із військовими частинами, вони були передані з російського військового міністерства під юрисдикцію товариша міністра шляхів сполучень «на театрі воєнних дій». Таке підпорядкування було збережено й в УНР. На запит міністерства шляхів до військового відомства останнє наприкінці квітня 1918 р. офіційно повідомило, що воно не заперечує проти підпорядкування управлінь окремого начальника дорожніх робіт армій Південно-Західного фронту та начальника дорожніх робіт на Румунському фронті (дорожніх робіт Бессарабського району) транспортному відомству⁶³. Відтак накази військового міністерства про розформування фронтових частин не мали сили щодо дорожніх організацій, а їх справи були вилучені з ліквідаційної комісії начальника постачання міністерства військових справ⁶⁴.

У наказі міністра шляхів від 15 березня 1918 р. вказувалося, що оскільки до 10 лютого підрозділи колишньої російської армії на території УНР мали бути демобілізовані, ліквідовувалися й усі пов'язані з війною організації КОШС, Південно-Західного управління шосейних і ґрунтових шляхів, окремі начальники дорожніх робіт. Їхні справи, документи та майно передавалися до київських округів водних, а також шосейних і ґрунтових шляхів⁶⁵. Із 10 лютого припинялася виплата зарплатні. Від цієї ж дати мали працювати лише ліквідаційні комісії⁶⁶.

Членами комісії з питання вироблення порядку та способу ліквідації військово-державних організацій були: від міністерства шляхів – Филипович, від КОШОС – Мелентьев (завідувач технічної частини), Казанцев, Стипулковський, від Центрального комітету КОШОС – Глебський, від управління окремого начальника дорожніх робіт армій Південно-Західного фронту – Мате, Тиллінгер, Шепп, Грицкат, від управління начальника дорожніх робіт на Румунському фронті (дорожніх робіт Бессарабського району) – Курдюмов, Моргуліс, від КОВШ – Кокушин, Вейнбейн, Шевченко, від Союзу інженерів та Бюро звільнених службовців і робітників на військових роботах – Цеханович, від польового дорожнього контролю – Холецький. Секретарем комісії став Петровський. Під час її роботи було вироблено основні принципи прискореної ліквідації організацій воєнного часу, що мала здійснюватися створеними комісіями. Визначалися ліквідаційні строки: для організацій КОШОС, управлінь начальників дорожніх робіт армій Південно-Західного фронту та на Румунському фронті (Бессарабського району) – 4 міс., окремих начальників дорожніх

⁶¹ Там само. – Спр.14. – Арк.3.

⁶² Там само. – Спр.98. – Арк.32.

⁶³ Там само. – Спр.126. – Арк.10.

⁶⁴ Там само. – Спр.67. – Арк.50.

⁶⁵ Там само. – Спр.49. – Арк.11–11 зв.

⁶⁶ Там само. – Спр.77. – Арк.17.

робіт (НАРАБ) – 3 міс., КОВШ – 6 міс. Службовці цих організацій уважалися звільненими з 1 квітня 1918 р. з отриманням визначеного комісією фінансового забезпечення. При міністерстві шляхів створювалася Центральна ліквідаційна комісія з архівом і довідковим бюро для збору технічних звітів та інших документів місцевих ліквідацій⁶⁷.

У квітні 1918 р. діяла комісія з прийому суднобудівельної верфі в Києві. В її роботі 11 квітня взяли участь представник департаменту водних шляхів інженер Облейников (голова), від КОШОС – завідувач механічної частини інженер Мелентьев, виконувач робіт завверфі А.Тумилович, очільник заводу КОШОС інженер Пономарьов, інженер Якубович, від КОВШ – завтехчастини механічної й суднової служби інженер Олехнович, плесовий механік Середнього Дніпра інженер Енгель, інженер Брайковський. Оскільки департамент шосейних і ґрунтових шляхів 1 квітня видав наказ про негайну передачу верфі зі всіма пароплавами та матеріалами до відання КОВШ (окрім обладнання, необхідного для підприємства «Філявер» – колишнього заводу Ф.Петрококкіно), перед міністерством постала низка складних питань. Комісія підготувала доповідну записку, в якій містився виклад поточного стану справ на підприємстві та перелік необхідних заходів для успішного ведення справи⁶⁸.

Наприкінці періоду Центральної Ради при відомстві було створено технічно-термінологічну комісію. 2 травня до неї від департаменту водних шляхів був призначений інженер Гринів⁶⁹.

Отже при міністерстві шляхів діяла низка органів, що займалися як питаннями загальнодержавного значення (комісії з питань вироблення порядку і способу ліквідації військово-державних організацій, із розгляду бюджету, що складала план шосейного будівництва та працювала над законопроектом про шосейні і ґрунтові дороги України), так і з конкретних проблем або питань, що виникали у ході роботи відомства (наприклад, комісія з прийому суднобудівельної верфі в Києві). Працювали й комісії з експертно-консультативними завданнями та науково-практичними цілями (як-от із вироблення української технічної термінології).

Таким чином, до кінця квітня 1918 р. процес формування внутрішньої структури міністерства шляхів завершено не було. За весь період функціонування відомства давався визнак брак фахівців, штати залишалися недоукомплектованими. До установи перейшли функції контролю над залізницями, організаціями з управління шосейними, ґрунтовими, водними шляхами, технічні та служби інспекції робіт транспортних органів, а також фахові навчальні заклади. Проте головні дорожні установи України також перебували на стадії реорганізації. Способи співпраці останніх із центральним транспортним відомством не набули сталих форм. А отже, цілком перебрати на себе функції ключової державної інституції у відповідній галузі йому не вдалося, забракло часу. Політичні події зими 1917–1918 рр. загальмували процес інституціонального оформлення національних міністерств. Від часу повернення українського уряду до Києва в перших числах березня 1918 р., коли відомство поновлювало свою роботу, і до гетьманського перевороту минуло трохи менше двох місяців. Саме у квітні, як свідчать документи, при міністерстві почала працювати більша частина комісій, що мали визначити конкретну програму його діяльності, а також невідкладні заходи щодо налагодження роботи та створення умов відродження галузі. Плани подальшого будівництва й розвитку шляхів сполучення лише опрацьовувалися. Розгорнути роботу в повному обсязі відомство так і не встигло, перебуваючи лише на стадії налагодження систематичної щоденної діяльності за визначеними напрямками.

⁶⁷ Там само. – Спр.9. – Арк.3 зв.

⁶⁸ Там само. – Спр.77. – Арк.51–52; Спр.80. – Арк.6–7.

⁶⁹ Там само. – Спр.64. – Арк.31.

REFERENCES

1. Borysenko, M.V. (2009). Preemnyky departamenta vodnykh y sukhoputnykh soobshchenyj. *Zhurnal vodnykh kommunykatsyj*, 3. [in Russian].
2. Dodonov, B.F. (Ed.). (2001–2004). Arkhiv novejshej istorii Rossii. Seriya “Publikacii”. Vol.VII: *Zhurnaly zasedanij Vremennogo pravitelstva* (Vols 1–3). Moskva. [in Russian].
3. Hrytsenko, A.P. (2003). Vseukrainski zizdy zaliznychnykyv 1917. *Entsyklopediia istorii Ukrainy, 1*. Kyiv. [in Ukrainian].
4. Kharliuk, D.M. (2005). Zaliznychnyj kompleks Ukrainy v roky Pershoi svitovoi ta hromadianskoj voien. *Istoriia narodnoho hospodarstva ta ekonomichnoi dumky Ukrainy*, 37–38. [in Ukrainian].
5. Mashkin, O.M. (2005). Zaliznytsi, zaliznychni shliakhy na ukrainskykh terytoriiakh v XIX–XX st. *Entsyklopediia istorii Ukrainy, 3*. Kyiv. [in Ukrainian].
6. Myronenko, O.M. (1995). *Svitoch ukrainskoi derzhavnosti: polityko-pravovyi analiz diialnosti Tsentralnoi Rady*. Kyiv. [in Ukrainian].
7. Rafalovskiy, Ye.P. (2006). Osnovni napriamky prodovolchoi polityky Ukrainkoi Derzhavy 1918 r. *Visnyk Kyivskoho natsionalno linivistsychnoho universytetu. Seriya “Istoriia, ekonomika, filosofii”: Ukrainskyi konservatyzm i betmanskyy rukb: istoriia, ideolobii, polityka*, 11–12. [in Ukrainian].
8. Rublov, O.S., & Reient, O.P. (1999). *Ukrainski vyzvolni zmbannia 1917–1921 rr.* Kyiv. [in Ukrainian].
9. Shelokhaev, V.V. (Ed.). (2000). Sezdy i konferentsii konstitutsionno-demokraticheskoj partii: 1905–1920 gg. Moskva. [in Russian].
10. Soldatenko, V.F. (Ed.). (2007). *Ukrainskyi vybir: politychni systemy XX stolittia i posbuk vlasnoi modeli suspilnoho rozvytku*. Kyiv. [in Ukrainian].
11. Toloknov, I.V. (2001). *Zaliznychnyi transport Ukrainy v period Pershoi svitovoi viiny (1914–1918 rr.): Candidate's thesis*. Kyiv. [in Ukrainian].
12. Verstiuk, V.F. (Ed.). (1996–1997). *Ukrainska Tsentralna Rada: Dokumenty i materialy* (Vols 1–2). Kyiv. [in Ukrainian].
13. Volobuev, P.V. (Ed.). (1993). Politicheskie deyateli Rossii: 1917. *Biograficheskij slovar*. Moskva. [in Russian].
14. Voronianskyi, O.V. (1995). *Ekonomichna polityka Tsentralnoi Rady: Candidate's thesis*. Dnipropetrovsk. [in Ukrainian].

Oleksandra KUDLAI

Candidate of Historical Sciences (Ph. D. in History), Senior Research Fellow,
Department of History of the Ukrainian Revolution of 1917–1921,
Institute of History of Ukraine NAS of Ukraine
(Kyiv, Ukraine), ozhegovskay@ukr.net
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6196-8590>

People’s Ministry of Roads of Ukrainian People’s Republic: Composition and Tasks (1917–1918)

Abstract. The purpose of the study. To analyze the institutionalization of the national territory of the Ukrainian People’s Republic (UPR) period of the Central Rada in terms of economic, financial and socio-political crisis of 1917–1918 caused by the events of World War and revolution. **The methodology** is based on the principles of historicism, systematic, specific. **Scientific novelty.** On the basis of a wide range of sources studied the internal structure of the ministry – the formation of departments and divisions, the appointment of heads of departments and recruitment of staff. The process of bulkheads by the ministry the functions of the central authority for the management of the transport system of Ukraine; submission of a number of road organizations. The characteristic of the relevant institutions of the former Russian Empire, that with the proclamation of the III Universal fell under the jurisdiction of the Ukrainian authorities as acting on the territory of Ukraine. Identifies the main objectives and directions of the ministry’s work in the field of railway transport, road, groundwater and waterways, as well as legal support for their functioning. Marked the activity of a number of special commissions under the ministry, with the involvement of engineers and representatives of governmental and local organizations involved in the development of a detailed plan of road construction in Ukraine, affairs demobilization transport structures created during the war, the development of technical terminology, etc. **The findings** indicated that to the Hetman coup of April 1918 the process of formation of the internal structure of the ministry was completed, the states remained understaffed, there was a significant lack of specialists. Plans the activities of institutions and of transport infrastructure development were under consideration. The ministry transferred the obligation of monitoring all kinds of ways in the UPR, a number of technical services, professional educational institutions. However, to fully take over the functions of central government institutions in the transport sector the ministry has failed due to a number of subjective and objective factors.

Keywords: Ukrainian People’s Republic, Ukrainian Central Rada, Council of People’s Ministers, ministry of roads.