

УДК 656.2(03)

**ПИЛИПЧУК Олег Ярославович\***

Державний університет інфраструктури та технологій  
вул. Кирилівська, буд. 9, м. Київ, Україна, 04071  
e-mail: olegpilychuk47@gmail.com  
<https://orcid.org/0000-0002-8178-3347>

**СТРЕЛКО Олег Григорович**

Державний університет інфраструктури та технологій  
вул. Кирилівська, буд. 9, м. Київ, Україна, 04071  
e-mail: olehstrelko@hst-journal.com  
<https://orcid.org/0000-0003-3173-3373>

\*(кореспондент-автор)

## **ТРИНАДЦЯТИЙ МІНІСТР ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ ГЮББЕНЕТ АДОЛЬФ ЯКОВИЧ (1831–1901 рр.)**

**Анотація.** Стаття присвячена аналізу та систематизованому узагальненню сукупності наукових фактів, які об'єктивно характеризують різні сторони життя та діяльності тринадцятого Міністра шляхів сполучення Російської імперії Адольфа Яковича Гюббенета. При підготовці роботи було застосовано історичний, компаративний та біографічний методи, які дозволили систематизувати та критично оцінити використані джерела, порівняти оцінку результатів діяльності А.Я. Гюббенета різними авторами, виділити головне в сучасному стані вивчення теми та результатів інших дослідників, дати характеристику попередніх робіт з даного питання та чітко відокремити питання, котрі залишилися ще нерозв'язаними. Аналіз джерел дозволив дати об'єктивну оцінку внеску, який зробив А.Я. Гюббенет у проекти загальнодержавного значення присвячені підпорядкуванню залізничної справи контролю державою, врегулюванню залізничних тарифів, підпорядкуванню залізничних тарифів урядовому нагляду, визначенню стану під'їзних колій та багатьох інших. Показано, що як Міністр шляхів сполучення А.Я. Гюббенет відігравав важливу роль у діяльності Інституту Корпусу інженерів шляхів сполучення, створеного у Санкт-Петербурзі. Проаналізована багатовекторність діяльності А.Я. Гюббенета на посту Міністра шляхів сполучення Російської імперії. На основі порівняння оцінок, зроблених різними дослідниками, щодо прийнятих А.Я. Гюббенетом заходів стосовно покращення водних шляхів сполучення Російської імперії, показана його роль у вирішенні проблеми перебудови Маріїнської водної системи, як масштабного загальнодержавного проекту, що передбачав негайне обстеження усіх штучних водних шляхів держави з метою вирішення питання про їх подальше використання. Встановлено, що завдяки особистому внеску А.Я. Гюббенета, проект швидко знайшов підтримку та був схваленим у 1890 р. імператором Олександром III, завдяки чому була створена Особлива комісія, яка у 1890-1892 рр. досліджувала Вишневолоцьку, Березінську, Озінську і Дніпровсько-Бузьку водні системи. Це дозволило накреслити низку заходів щодо кардинального покращення та швидкого розвитку водних шляхів сполучення Російської імперії. Використання біографічного методу дозволило розглянути постать тринадцятого Міністра шляхів



*сполучення Російської імперії Адольфа Яковича Гюббенета як окремої особистості, що дало змогу по новому оцінити його життєвий шлях.*

**Ключові слова:** *міністр шляхів сполучення; залізничний транспорт; водні системи; будівництво залізниць; техніка; освіта*

### **Вступ.**

Незадовільний стан розвитку залізниць у Російській імперії на початку 70-х років XIX ст. в першу чергу пояснюється економічними причинами. В цей час залізнична мережа в країні була поділена між 52 акціонерними залізничними товариствами. Практично ця мережа не була єдиною і цілісною як в економічному, так і в технічному та адміністративному вимірах. Як засвідчує О.М. Єлютін, «урядові обстеження показали, що залізниці мали різні технічні умови будівництва, профілі і типи рейок, види станцій, відрізнялися довжиною станційних колій, облаштуванням сигналізації і зв'язку. В результаті важливі транзитні напрямки склалися з ділянок різної технічної оснащеності і характеризувалися надзвичайною розмаїтістю обладнання» [1, с. 50].

Хоча уряд у середині 70-х років XIX ст. безпосередньо не брав активної участі в залізничному будівництві, а тільки заохочував приватне будівництво, у нього з'явилися величезні борги. Приватні підприємці, які безконтрольно вели залізничну справу, наживалися не тільки на будівництві залізниць, а й на їх використанні, не виявляли належної турботи щодо покращення експлуатації колій. У літературі ми зустріли приклад діяльності барона фон Дервіза, який чистий прибуток вкладав не у продовження залізниці від Рязані до Козлова, а у пруські талери, англійські фунти і будівництво особняків на Вілла-Франше, що на Лазурному узбережжі. Ось чому держава, помітивши це, розпочала детальний контроль за будівництвом та експлуатацією залізниць. У цей час вона поступово почала переходити від хаотичного роздавання концесій до дотримування умов будівництва, до конкурсів серед засновників залізничних товариств, з обов'язковою перевіркою статутів. Були здійснені спроби організувати фінансовий контроль за діяльністю залізничних товариств. Історія засвідчує, що ці заходи все ж не дали очікуваних результатів.

Комісія графа Е.Т. Баранова, яка активно займалася цією проблемою, з'ясувала, що з 37 залізничних товариств тільки 5 не були боржниками і що борг зріс до 1100 млн. рублів. Важливим підсумком роботи цієї комісії стала розробка проекту Загального статуту російських залізниць. У цій розробці брав активну участь майбутній міністр-реформатор С.Ю. Вітте [2].

У ситуації, що склалася, уряд обмежував видачу дозволів на відкриття товариств. Строк викупу залізниць державою скоротили до 15 років, товариства чітко регламентували тарифи, витрати на будівництво, піддавалися жорсткому фінансовому контролю. Як зазначає Ю.І. Гулідова, «в умовах хабарництва, незаконного сприяння засновникам найближчих

родичів царя Олександра II та за формального контролю за ходом будівництва залізниць з боку Міністерства шляхів сполучення багато залізниць відкривалися недобудованими, з недостатньою кількістю рухомого складу» [3, с. 11].

На кінець 70-х років XIX ст. фінансовий стан залізничного будівництва ще більше погіршився. Такий стан тривав майже 10 років, аж поки на арені залізничного будівництва не з'явилася постать Адольфа Яковича Гюббенета, який в кінці 80-х років XIX ст. в черговий раз порушив питання про співвідношення державного і приватного будівництва. Після раптової смерті Міністра шляхів сполучення, військового інженера, генерал-лейтенанта Германа Єгоровича Паукера (1822–1889) [4], тимчасово управляючим Міністерства шляхів сполучення 30-го березня 1889 р. було призначено таємного радника, статс-секретаря А.Я. Гюббенета. 9-го квітня того самого року його затвердили на посаді Міністра шляхів сполучення. Він відразу продемонстрував усім, що є причіником будівництва залізниць державою, із залученням іноземних позик. У цей час, міністр фінансів І.О. Вишнеградський наполягав на реформуванні прибуткових залізничних товариств і тому надавав їм можливості побудувати нові лінії (особливо в центрі і на півдні Російської імперії, тобто на територіях сучасної України).

Біографія А.Я. Гюббенета детально описана російськими істориками науки і техніки О.Л. Гольяновим [5] та М.О. Зензіновим [6]. Невеличкі статті про 13-го Міністра шляхів сполучення Російської імперії А.Я. Гюббенета опубліковані в «Енциклопедичному словнику Брокгауза і Ефрона» [7] та в «Альманасі сучасних російських державних діячів за 1897 рік» [8]. Не оминув своєю увагою А.Я. Гюббенета і О.Г. Марговенко у статті «Транссиб», опублікованій в журналі «Урал» (2007) [9]. Вивчення наукових праць, що присвячені висвітленню етапів життя та оцінці результатів діяльності тринадцятого Міністра шляхів сполучення Російської імперії Адольфа Яковича Гюббенета, засвідчило недостатню розробленість даної теми.

Метою статті є аналіз та систематизоване узагальнення сукупності наукових фактів, які об'єктивно характеризують різні сторони життя та діяльності тринадцятого Міністра шляхів сполучення Російської імперії Адольфа Яковича Гюббенета.

### **Методи досліджень.**

При підготовці роботи було застосовано історичний метод [10-12], у контексті розгляду етапів життя та оцінці результатів діяльності тринадцятого Міністра шляхів сполучення Російської імперії Адольфа Яковича Гюббенета. Історіографічний аналіз [13-15] дозволив систематизувати та критично оцінити використані джерела, виділити головне в сучасному стані вивчення теми та результатів попередників,

визначити напрям дослідження, дати характеристику попередніх робіт з даного питання та чітко відокремити питання, котрі залишилися ще нерозв'язаними.

Використання компаративного методу [16-18] дозволило порівняти оцінку результатів діяльності А.Я. Гюббенета різними авторами, для виявлення подібностей та відмінностей.

За допомогою статистичних методів [19] здійснено накопичення і систематизоване узагальнення певної сукупності наукових фактів, які об'єктивно характеризують різні сторони досліджуваного об'єкта.

У роботі також використано біографічний метод [20-22], підтверджений підходом М.М. Бахтіна [23], згідно із якого в науці суб'єкт (вчений, дослідник) наділений живими почуттями, емоціями, пристрастями та розглядається як окрема особистість. Ефективність біографічного методу підтверджена попередніми дослідженнями видатних історичних постатей залізничної галузі [24-26].

### **Результати та Обговорення.**

За даними [5], А.Я. Гюббенет народився 31 серпня 1830 р. у Пскові. Його батько – Якоб Христиан фон Гюббенет у складі єгерського полку брав участь у війні 1812 р. проти французів. У 1834 р. йому, разом з дітьми, надано звання російського потомственного дворянина.

У 1849 р. юний Адольф Гюббенет закінчив Псковську гімназію і вступив на юридичний факультет Петербурзького університету, який закінчив у 1853 р. із вченим ступенем кандидата. Згідно з клопотанням Міністерства народної освіти за відмінне навчання і закінчення університету юний Адольф отримав дозвіл на вступ на службу до апарату Міністерства внутрішніх справ і невдовзі став чиновником з особливих доручень при Тобольському губернаторі. У грудні 1857 р. за старанність на державній службі був нагороджений першим орденом – орденом Святої Анни 3-го ступеня. У 1857–1859 рр. перебував на службі при генерал-губернаторі Західного Сибіру, виконуючи його доручення у столиці. У березні 1859 р. його переводять до Петербурга на роботу до Міністерства державного майна, тут він став начальником відділення першого департаменту. Вже через рік його служба була відзначена орденом Святого Станіслава 2-го ступеня з імператорською короною (квітень 1860 р.). Однак у Петербурзі А.Я. Гюббенет довго не затримався – з 1861 по 1865 рр. він керує Палатами державного майна в Гродно, Тамбові, Самарі. У грудні 1865 р. у чині статського радника відряджається до Вільно. Тут він організував Контрольну палату, згодом очолив її. І ця робота була відзначена орденом Святої Анни 2-го ступеня з імператорською короною, а в 1868 р. він стає управляючим Варшавської Контрольної палати, отримавши чин дійсного статського радника. За натхненну працю у Варшавській Контрольній палаті його знову нагороджують орденом

Святого Володимира 2-го ступеня. Він також отримав від імператора Олександра III масток у Польщі.

У 1871 р. А.Я. Гюббенета знову переводять до Петербурга на посаду директора Департаменту державного контролю Міністерства фінансів Російської імперії (з 1871 р.) і Департаменту державного казначейства (з 1874 р.). Під час російсько-турецької війни 1877–1878 рр. займався організацією польових казначейств на Балканському і Кавказькому театрах воєнних дій, весь час ними керував.

У червні 1880 р. А.Я. Гюббенет призначається заступником Міністра шляхів сполучення. Він відразу прагнув вникнути у стан справ, часто їздив у службові відрядження на різні залізниці. Він працював над проектом про підпорядкування залізничної справи контролю держави, про врегулювання залізничних тарифів та їх підпорядкування урядовому нагляду, про стан під'їзних колій.

За відсутності Міністра шляхів сполучення адмірала К.М. Посьета успішно керував даним Міністерством [24]. Це засвідчує низка подяк від імператора. У травні 1883 р. Адольф Якович отримав чин статс-секретаря із залишенням на посаді помічника (заступника) Міністра шляхів сполучення. Через 2 роки, згідно з його проханням, його звільнили з цієї посади із залишенням звання статс-секретаря та з призначенням бути присутнім в Урядовому Сенаті. Йому також доручали виконувати обов'язки голови Комісії з тарифів на залізничні перевезення. Програма його діяльності включала: посилення державного керівництва залізничним господарством у країні, викуп приватних залізниць в казну, доцільність будівництва урядом найважливіших залізничних ліній. Серед низки завдань, які почало вирішувати Міністерство, кероване ним, найбільш важливим і відповідальним стало остаточне рішення про спорудження Транссибірської залізничної магістралі, обрання її напрямку і початок будівництва.

У кінці 80-х років XIX ст. військовий міністр і генерал-губернатор Приамур'я, виходячи з військово-стратегічних міркувань, настирливо порушував питання про необхідність якнайшвидшого будівництва залізничної лінії від Владивостока до річки Уссурі. 16 серпня 1890 р. імператор Олександр III передав справу про будівництво Уссурійської залізниці разом з проблемами про способи і наступність спорудження Великого Сибірського шляху на розгляд Особливої Народи. 15 листопада 1890 р. А.Я. Гюббенет вніс до Комітету міністрів детальну записку про обрання пункту приєднання Сибірської залізниці до мережі залізниць європейської частини Російської імперії і про порядок її будівництва. У записці відзначалося, що під час обрання початковим пунктом Міасса залізниця перетне найбільш населену місцевість Західного Сибіру з чорноземною і плодочою землею. Лінія від Міасса була найкоротшою і найдешевшою. Звідси виник висновок про доцільність продовження

Самаро-Златоустівсько-Міасської залізниці на Челябінськ, Курган і далі на схід. А.Я. Гюббенет запропонував також будувати дану магістраль з обох кінців – Сходу і Заходу.

12-го грудня 1890 р., заслухавши і обговоривши детальну доповідь Міністра шляхів сполучення А.Я. Гюббенета, Особлива Нарада схвалила рішення про будівництво Транссибу, визначила розмір кредиту на початок будівництва і передала проект до Комітету Міністрів для остаточного розгляду і затвердження. Особлива Нарада постановила, що рішення про будівництво нових залізниць належить до компетенції міністрів і визначила тільки розмір кредиту на початок будівництва у 1891 році.

17-го березня 1891 р. імператор Олександр III підписав рескрипт на ім'я спадкоємця престолу князя Миколи Олександровича: «Повеліваю сьогодні розпочати будівництво суцільної через весь Сибір залізниці, яка повинна об'єднати багаті на дари природи сибірські області з мережею внутрішніх рейкових сполучень. Я доручаю Вам знову оголосити таку волю мою після вступу Вами знову на рідну землю після огляду іноземних країн Сходу. Разом з цим покладаю на Вас здійснення у Владивостоці закладки, дозволеної до спорудження за рахунок казни і безпосереднього розпорядження уряду Уссурійської ділянки до Хабаровська» [27, с. 1].

19-го травня майбутній імператор Микола II у Владивостоці особисто навантажив на візок землю і відвіз її на насип майбутньої залізниці, а відтак заклав перший камінь нового вокзалу. У 1889 р. кероване А.Я. Гюббенетом Міністерство шляхів сполучення розробило план розвитку шляхів сполучення на 5 років, у тому числі й будівництва понад 6000 км нових залізничних колій.

У своїх поданнях до Комітету міністрів на 1890–1892 рр. А.Я. Гюббенет наполягав на будівництві запланованих залізниць. Він стверджував, що здійснювати залізничне будівництво найкраще за рахунок держави. І все-таки, через відсутність коштів Комітет міністрів переважно віддавав будівництво нових ліній приватним підприємцям. Так трапилося під час будівництва залізниць Казань-Саранськ-Алатир-Рязань, Владикавказ-Петровськ, Курськ-Воронеж та ін. Але навіть у цій ситуації Міністр шляхів сполучення А.Я. Гюббенет зумів добитися внесення таких змін до статутів приватних залізничних товариств, які підсилювали вплив уряду на їхню діяльність, підвищували вимоги до будівництва та експлуатації залізниць. А.Я. Гюббенет також вперто добивався збільшення мережі державних залізниць шляхом викупу залізниць приватних залізничних товариств. За час роботи Адольфа Яковича міністром шляхів сполучення протяжність державних залізниць зросла у два рази.

Таким чином, можемо зробити висновок, що А.Я. Гюббенет, перебуваючи на посту міністра шляхів сполучення всього якихось неповних три роки, зумів зробити дуже багато для розбудови залізничної справи в царській Росії. Можемо сумніватися у категоричності суджень

С.Ю. Вітте, який писав у своїх «Спогадах» про А.Я. Гюббенета: «Гюббенет залізничної справи не знав, він був звичайним чиновником, сенатором, дуже пихатий, любив балакати пишномовно, людина не дурна, але дуже образлива, жодного впливу на залізничну справу він мати не міг. Коли накопичилася велика кількість невивезених вантажів, з'явилися чисельні скарги, і Гюббенет подав у відставку» [27, с. 253.]. Його на цій посаді змінив у 1892 р. С.Ю. Вітте.

Причиною нетривалого перебування А.Я. Гюббенета на посаді Міністра шляхів сполучення, окрім сказаного вище, вважають те, що, на відміну від свого попередника, генерала Паукера, у нього відразу не склалися нормальні стосунки з Міністром фінансів І.О. Вишнеградським. Оскільки останній був найближчим партнером і співробітником Міністра шляхів сполучення (обидва займалися тарифною політикою, викупом залізниць у казну), то стають зрозумілими стосунки між цими обома фігурами. Імператор Олександр III був добре поінформований про конфлікт, але ставився до нього не тільки спокійно, а й із задоволенням [28, с. 238]. З літератури ми дізнаємося, що В'ячеслав Плеве розповідав начальнику Головного управління у справах друку Євгену Феоктистову: «...непримиренні стосунки Гюббенета і Вишнеградського, звичайно, не були таємницею для государя, але він зовсім не мав наміру покласти цьому край. Государ не любить Вишнеградського, не довіряє йому і, здається, дуже задоволений, що Гюббенет стежить за кожним його кроком, зумисно вищує, чи немає чогось недозволеного в діях його супротивника» [28, с. 239]. Така ситуація, здавалося б, створювала деякі переваги для Гюббенета, але при цьому його позиції суттєво підірвалися ним самим. І, в першу чергу, через те, що він не був залізничником.

Однак, не тільки залізничною справою займався Міністр шляхів сполучення А.Я. Гюббенет. Він також уживав заходів стосовно покращення водних шляхів сполучення. Особливу увагу він приділив проблемі перебудови Маріїнської водної системи. Вже у 1890 р. імператор Олександр III схвалив проект, підготовлений А.Я. Гюббенетом. Цей проект передбачав негайне обстеження усіх штучних водних шляхів з метою вирішення питання про їх подальше використання. З цією метою була утворена Особлива комісія, яка у 1890–1892 рр. досліджувала Вишневолоцьку, Березінську, Огінську і Дніпровсько-Бузьку водні системи. Це дозволило накреслити низку заходів щодо їх використання.

У 1885 р. царський уряд прийняв рішення зробити Севастополь військовим портом. Морське відомство пропонувало побудувати комерційний порт поблизу Севастополя, у Стрілецькій бухті. Для цього потрібно було побудувати залізницю з Севастополя, а також довгий тунель. Міністр шляхів сполучення А.Я. Гюббенет, взявши до уваги відсутність рейду, малий водний простір усієї бухти, оточеної високими берегами, як і нестачу берегової смуги для належного облаштування

портових пристосувань, а також труднощі з будівництвом залізничного тунелю, запропонував побудувати комерційний порт у Феодосії, з'єднавши його зі станцією Джанкой Севастопольської залізниці. Пропозиція Адольфа Яковича була схвалена Комітетом міністрів та імператором. Будівництво Феодосіївської залізниці здійснювалося державою, рух нею відкрився 3-го серпня 1892 р.

Як Міністр шляхів сполучення А.Я. Гюббенет відіграв важливу роль у діяльності Інституту Корпусу інженерів шляхів сполучення у Санкт-Петербурзі. Ще 1880 р. було вирішено скасувати в Інституті перших два молодших курси. Студентів стали приймати на навчання відразу на третій курс. Але вони повинні були вже закінчити фізико-математичні факультети університетів або вищі технічні навчальні заклади. Мало цього, в цей час лунали голоси про перетворення даного Інституту на Академію. Однак досвід роботи за цією схемою показав, що доцільніше готувати інженерів протягом 5 років на базі середньої освіти. Потрібно було також внести низку змін в організацію навчальної і господарської діяльності Інституту, який функціонував, керуючись положенням про навчальний заклад від 28 липня 1864 року. Під керівництвом міністра А.Я. Гюббенета було підготовлено нове Положення про Інститут і затверджено ним у травні 1890 р. Ці зміни були дуже суттєвими:

- згідно з новим Положенням усі, хто успішно завершили повний курс навчання, отримували звання інженера шляхів сполучення, а не цивільного інженера, як раніше;
- Інституту надавалося право публікувати від свого імені наукові праці без попередньої цензури та отримувати літературу без оподаткування із-за кордону;
- підвищувати вимоги до інженерів, які бажали присвятити себе викладацькій діяльності;
- деталі внутрішнього облаштування Інституту визначалися Статутом Інституту, який затверджувався Міністром шляхів сполучення. А.Я. Гюббенет був першим таким міністром.

Нарешті, слід зазначити, що офіційне відкриття двох молодших курсів в Інституті Корпусу інженерів шляхів сполучення відбулося 30 серпня 1890 р. у присутності міністра А.Я. Гюббенета. Про цей факт він повідомив телеграмою імператора Олександра III.

Залишивши посаду міністра шляхів сполучення, А.Я. Гюббенет брав активну участь у роботі Державної Ради, у різних комісіях і нарадах. Його праця була відзначена імператором – йому в січні 1895 р. присвоїли чин дійсного статського радника.

З 1898 р. здоров'я А.Я. Гюббенета різко погіршилося, він часто їздив за кордон лікуватися. 4 березня 1901 р. А.Я. Гюббенет помер у Парижі. Його тіло перевезли до Петербурга. Після відправи у лютеранській церкві



Святого Петра, він був похований на кладовищі Новодівочого монастиря [29].

### **Висновки.**

У роботі здійснено систематизоване узагальнення та аналіз певної сукупності наукових фактів, які об'єктивно характеризують різні сторони етапів життя та результатів діяльності тринадцятого Міністра шляхів сполучення Російської імперії Адольфа Яковича Гюббенета. Розглянуто його внесок у такі проекти загальнодержавного значення, як підпорядкування залізничної справи контролю держави, врегулювання залізничних тарифів та їх підпорядкування урядовому нагляду, визначення стану під'їзних колій. Виконано порівняння оцінок результатів діяльності А.Я. Гюббенета зроблених різними дослідниками, щодо прийнятих ним заходів стосовно покращення водних шляхів сполучення. Використовуючи біографічний метод, у роботі також розглянуто постать тринадцятого Міністра шляхів сполучення Російської імперії Адольфа Яковича Гюббенета як окремої особистості, що дало змогу по новому оцінити його життєвий шлях.

### **Джерела та література**

1. Елютин О.Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия. *Вопросы истории*. 2004. №2. С. 47-57.
2. Петрученко О.А. Сергій Юлійович Вітте (1849-1915) – життя та діяльність. *Питання історії науки і техніки*. 2017. № 1. С. 33-40.
3. Гулидова Ю.И. Железнодорожная революция в России во второй половине 19 – начале 20 века. *Экономический журнал*. 2011. Т.22. №2. С. 18-34.
4. Стрелко О.Г. Герман Єгорович Паукер (1822-1889): життя та діяльність. *Емінак: науковий щоквартальник НДЦ «Лукомор'є» Інституту археології НАН України*. 2016. №3(15). Том 2. Київ-Миколаїв. с.103-109.
5. Гольянов А.Л. Гюббенет Адольф Яковлевич: Биография [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.pochet.ru/history-railways/legendary\\_railroaders/Hiubbenet-adolf-yakovlevich/](http://www.pochet.ru/history-railways/legendary_railroaders/Hiubbenet-adolf-yakovlevich/). [Дата звернення 05.05.2018].
6. Зензинов Н.А. Министры путей сообщения: К 130-летию МПС России. *Железнодорожный транспорт*. 1995. №5. С.34-39.
7. Гюббенет Адольф Яковлевич / Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 т. Санкт-Петербург. 1890-1907.
8. Альманах современных русских государственных деятелей. Санкт-Петербург : Тип. Исидора Гольдберга, 1897. С. 137-138. 1250 с.
9. Марговенко А.И. Транссиб. *Урал*. 2007. №2. С. 233-236.
10. Barman R. Biography as history. *Journal of the Canadian Historical Association/Revue de la Société historique du Canada*. Т. 21. №2 . 2010. p. 61-75.
11. Nasaw D. Historians and biography: Introduction. *American Historical Review*. 2009. Т.114. №3. p. 573-578.
12. Banner L. Biography as history. *American Historical Review*. 2009. Т. 114. №3. p. 579-586.
13. Magnússon S. The singularisation of history: Social history and microhistory within the postmodern state of knowledge. *Journal of Social History*. 2003. Т. 36. №3. p. 701-735.

14. Rotberg R. Biography and history: Mutual evidentiary and interdisciplinary considerations. *Journal of Interdisciplinary History*. 2010. Т. 40. №3. p. 305-324.
15. A Companion to the Philosophy of History and Historiography / (Ed.) A. Tucker . John Wiley & Sons, 2011. Т. 107.
16. Mahoney J. Comparative-Historical Methodology. *Annual Review of Sociology*. – 2004. – Т. 30. – p. 81-101.
17. Comparative historical analysis in the social sciences / Mahoney J., Rueschemeyer D. (Eds.). Cambridge University Press, 2003.
18. Deflem M. Useless Tilly (et al.): Teaching comparative-historical sociology wisely. *Trajectories. Newsletter of the ASA Comparative and historical sociology section*. 2007. Т. 19. № 1. С. 14.
19. Sreedharan E. A Manual of Historical Research Methodology / Sreedharan E. Trivandrum, Centre for South Indian Studies, 2007.
20. Renders H. The biographical method. In H. Renders, & B. de Haan (Eds.), *Theoretical discussions of biography: Approaches from history, microhistory, and life writing*. Leiden: Brill, 2014. pp. 222-226.
21. Renders H. The biographical turn: Biography as a critical method in the humanities and in society. In H. Renders, B. de Haan, & J. Harmsma (Eds.), *The biographical turn: Lives in history*. London and New York: Routledge, 2017. pp. 3-12.
22. Loriga S. The plurality of the past: Historical time and the rediscovery of biography. In H. Renders, B. de Haan, & J. Harmsma (Eds.), *The biographical turn: Lives in history*. London and New York: Routledge, 2017. pp. 31–41.
23. Творчество и наследие М. М. Бахтина в контексте мировой культуры / Бахтин М. М.: pro et contra / Сост., и коммент. К. Г. Исупова; библиография О. Ю. Осьмухиной, Т. Г. Юрченко, О. Е. Осовского, Н. Б. Панковой. СПб.: РХГИ, 2002. Т. 2. 712 с.
24. Пилипчук О.Я., Стрелко О.Г. Костянтин Миколайович Посьет (1819–1899): життя та діяльність (до 200-річчя від дня народження). *Історія науки і техніки*. 2017. №10. С. 56-63.
25. Стрелко О. Г. Внесок СД Карейші в розвиток науки про залізничні станції та вузли *Вісник Національного технічного університету ХПІ. Сер.: Історія науки і техніки*. 2013. №. 48. С. 161-169.
26. Пилипчук О.Я., Стрелко О.Г. ПП Мельников: життя та діяльність. *Історія науки і техніки*. 2017. №. 11. С. 44-53.
27. Витте С.Ю. Воспоминания. Москва: Соцэґиз. 1960. Т.1 (1849-1894). 556 с.
28. Соколов А. Управленческая элита Российской империи. История министерств. 1802-1917 / А. Соколов, Е. Андреева, Т. Андреева, А. Косопкин. Санкт-Петербург: Лики России, 2008. 693 с.
29. Исторические захоронения на Новодевичьем кладбище [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.funeralassociation.ru>. [Дата звернення 05.05.2018]

**Пилипчук Олег Ярославович**

Государственный университет инфраструктуры и технологий  
ул. Кирилловская, д. 9, г. Киев, Украина, 04071

**Стрелко Олег Григорьевич**

Государственный университет инфраструктуры и технологий  
ул. Кирилловская, д. 9, г. Киев, Украина, 04071

## Тринадцатый Министр путей сообщения Российской Империи Гюббенет Адольф Яковлевич (1831-1901 гг.)

**Анотация.** Статья посвящена анализу и систематизированному обобщению совокупности научных фактов, которые объективно характеризуют различные стороны жизни и деятельности тринадцатого Министра путей сообщения Российской империи Адольфа Яковлевича Гюббенета. При подготовке работы были использованы исторический, компаративный и биографический методы, которые позволили систематизировать и критически оценить использованные источники, сравнить оценку результатов деятельности А.Я. Гюббенета различными авторами, выделить главное в современном состоянии изучения темы и результатов других исследователей, дать характеристику предыдущих работ по данному вопросу и четко отделить вопросы, которые остались еще нерешенными. Анализ литературных источников позволил дать объективную оценку вклада, который сделал А.Я. Гюббенет в проекты общегосударственного значения, посвященные подчинению железнодорожного дела контролю государства, урегулированию железнодорожных тарифов, подчинению железнодорожных тарифов правительственному надзору, определению состояния подъездных путей и многих других. Показано, что как министр путей сообщения А.Я. Гюббенет играл важную роль в деятельности Института Корпуса инженеров путей сообщения, созданного в Санкт-Петербурге. Проанализирована многовекторность деятельности А.Я. Гюббенета на посту Министра путей сообщения Российской империи. На основе сравнения оценок, сделанных различными исследователями, относительно предпринятых А.Я. Гюббенетом мероприятий по улучшению водных путей сообщения Российской империи, показана его роль в решении проблемы перестройки Мариинской водной системы, как масштабного общегосударственного проекта, который предусматривал немедленное обследование всех искусственных водных путей страны с целью решения вопроса об их дальнейшем использовании. Установлено, что благодаря личному вкладу А.Я. Гюббенета, проект быстро нашел поддержку и был одобрен в 1890 году императором Александром III, благодаря чему была создана Особая комиссия, которая в 1890-1892 гг. исследовала Вышневолоцкую, Березинскую, Огинскую и Днепровско-Бугскую водные системы. Это позволило наметить ряд мер по кардинальному улучшению и быстрому развитию водных путей сообщения Российской империи. Использование биографического метода, позволило рассмотреть фигуру тринадцатого Министра путей сообщения Российской империи Адольфа Яковлевича Гюббенета как отдельную личность, что позволило по новому оценить его жизненный путь.

**Ключевые слова:** министр путей сообщения; железнодорожный транспорт; водные системы; строительство железных дорог; техника; образование

**Pylypchuk Oleh**

State University of Infrastructure and Technologies  
9, Kyrylivska St., Kyiv, Ukraine, 04071

**Strelko Oleh**

State University of Infrastructure and Technologies  
9, Kyrylivska St., Kyiv, Ukraine, 04071

## The thirteenth Minister of Railways of the Russian Empire Hiubbenet Adolf Yakovych (1831–1901)

**Abstract.** The article is devoted to the analysis and systematized generalization of the totality of scientific facts that objectively characterize various aspects of life and activities of the thirteenth Minister of Railways of the Russian Empire, Adolf Yakovych Hiubbenet. In preparing the work were used, historical, comparative and biographical methods which made it possible to systematize and critically evaluate the sources used, compare assessment results of A.Ya. Hiubbenet by various authors, to highlight the main thing in the current state of studying the topic and the results of other researchers, to give a description of previous works on this issue and clearly separate the issues haven't been solved yet. The sources analysis allowed giving an objective assessment of the contribution made by A.Ya. Hiubbenet into projects of nation-wide significance devoted to the subordination of the railway affairs to the state control, settlement of railway tariffs, subordination of railway tariffs to government supervision, determination of the access roads state and many others. It has been showed that being the Minister of Railways A.Ya. Hiubbenet played an important role in the Institute of the Corps of Civil Engineers established in St. Petersburg. The paper has analyzed multi-vector activity of A.Ya. Hiubbenet as Minister of Railways of the Russian Empire. Based on assessments comparison made by various researchers as for measures adopted by A.Ya. Hiubbenet to improve the waterways of the Russian Empire, his role in solving the problem on restructuring of the Mariinska water system as a large-scale nationwide project, which provided for an immediate survey of all artificial waterways of the state with a view to resolving the issue of their future use has been shown. The paper establishes that due to A.Ya. Hiubbenet, the project quickly found support and was approved in 1890 by Emperor Alexander III, thanks to which the Special Commission was created, which in 1890-1892 researched Vyshnevolsky, Berezhinsky, Ohinsky and Dnipro-Bug water systems. This allowed us to outline a number of measures to improve radically and rapidly develop the waterways of the Russian Empire. The use of the biographical method allowed considering the personality of the thirteenth Minister of Communications of the Russian Empire Adolf Yakovych Hiubbenet as an individual, which made it possible to re-evaluate his life path.

**Keywords:** Minister of Railways; railway transport; water systems; construction of railways; technology; education

### References

1. Elyutin, O. N. (2004). «Zolotoy vek» zheleznodorozhnogo stroitel'stva v Rossii i ego posledstviya ["Golden Age" of railway construction in Russia and its consequences]. *Voprosy istorii – Questions of History*, 2, 47-57 [in Russian].
2. Petruchenko, O. A. (2017). Serhii Yuliiiovych Vitte (1849-1915) – zhyttia ta diialnist [Serhiy Yuliyovych Witte (1849-1915) – life and activity]. *Pytannia istorii nauky i tekhniky – Questions of the history of science and technology*, 1, 33-40 [in Ukrainian].
3. Gulidova, Yu. I. (2011). Zheleznodorozhnaya revolyuciya v Rossii vo vtoroj polovine 19 – nachale 20 veka [Railway revolution in Russia in the second half of the 19th - early 20th century]. *Ehkonomicheskij zhurnal – Economic Journal*, 22(2), 18-34 [in Russian].
4. Strelko, O. H. (2016). Herman Yehorovych Pauker (1822-1889): zhyttia ta diialnist [German Egorovich Pauker (1822-1889): life and activity]. *Eminak: naukovyi shchokvartalnyk – Eminak: scientific quarterly*, 2(3), 103-109 [in Ukrainian].
5. Gol'yanov, A. L. Hiubbenet Adol'f Yakovlevich: Biografiya [Hiubbenet Adolf Yakovlevich: Biography]. *pochet.ru*. Retrieved from [http://www.pochet.ru/history-railways/legendary\\_railroaders/Hiubbenet-adolf-yakovlevich/](http://www.pochet.ru/history-railways/legendary_railroaders/Hiubbenet-adolf-yakovlevich/) [in Russian].
6. Zenzinov, N. A. (1995). Ministry putej soobshcheniya: K 130-letiyu MPS Rossii [Ministers of Railways: To the 130th anniversary of the Ministry of Railways of Russia]. *Zheleznodorozhnyj transport – Railway transport*, 5, 34-39 [in Russian].

7. Hiubbenet Adol'f Yakovlevich [Hiubbenet Adolf Yakovlevich]. (1890-1907). *Ehnciklopedicheskij slovar' Brokgauza i Efrona - In Brockhaus and Efron Encyclopedic Dictionary*, Sankt-Peterburg [in Russian].
8. *Al'manah sovremennyh russkih gosudarstvennyh deyatelej - The almanac of modern Russian statesmen*. (1897). Sankt-Peterburg: Printing house Isidora Gol'dberga.
9. Margovenko, A. I. (2007). Transsib [Transsib]. *Ural - Ural*, 2, 233-236 [in Russian].
10. Barman, R. (2010). Biography as history. *Journal of the Canadian Historical Association/Revue de la Société historique du Canada*, 21(2), 61-75.
11. Nasaw, D. (2009). Historians and biography: Introduction. *American Historical Review*, 114(3), 573-578.
12. Banner, L. W. (2009). Biography as history. *The American Historical Review*, 114(3), 579-586.
13. Magnússon, S. G. (2003). The singularization of history: Social history and microhistory within the postmodern state of knowledge. *Journal of Social History*, 36(3), 701-735.
14. Rotberg, R. I. (2010). Biography and historiography: Mutual evidentiary and interdisciplinary considerations. *Journal of Interdisciplinary History*, 40(3), 305-324.
15. Tucker, A. (Ed.). (2011). *A Companion to the Philosophy of History and Historiography* (Vol. 107). John Wiley & Sons.
16. Mahoney, J. (2004). Comparative-historical methodology. *Annu. Rev. Sociol.*, 30, 81-101.
17. Mahoney, J., & Rueschemeyer, D. (Eds.). (2003). *Comparative historical analysis in the social sciences*. Cambridge University Press.
18. Deflem, M. (2007). Useless Tilly (et al.): Teaching comparative-historical sociology wisely. *Trajectories. Newsletter of the ASA Comparative and historical sociology section*, 19(1), 14.
19. Sreedharan, E. (2007). *A manual of historical research methodology*. Centre for South Indian Studies.
20. Renders, H. (2014). The biographical method. *Theoretical discussions of biography: Approaches from history, microhistory, and life writing*, 222-226.
21. Renders, H., de Haan, B., & Harmsma, J. (2016). The biographical turn: Biography as critical method in the humanities and in society. In *The Biographical Turn* (pp. 19-28). Routledge.
22. Loriga, S. (2017). The plurality of the past: Historical time and the rediscovery of biography. In H. Renders, B. de Haan, & J. Harmsma (Eds.), *The biographical turn: Lives in history* (pp. 31-41). London and New York: Routledge.
23. Tvorchestvo i nasledie M. M. Bahtina v kontekste mirovoj kul'tury [M. M. Bakhtin's creativity and heritage in the context of world culture]. (2002). *Bahtin M. M.: pro et contra*. K. G. Isupova, O. Yu. Os'muhinoj, T. G. Yurchenko, O. E. Osovskogo, N. B. Pankovoj (Ed.). (Vol. 2). SPb.: RHGI. [in Russian].
24. Pylypchuk, O., Strelko, O. (2017). Kostiantyn Mykolaiovych Pos'iet (1819-1899): life and activity (to the 200th birthday anniversary). *History of Science and Technology*, (10), 56-63. [in Ukrainian].
25. Strelko, O. H. (2013). Vnesok SD Kareishi v rozvytok nauky pro zaliznychni stantsii ta vuzly. *Visnyk Natsionalnoho tekhnichnoho universytetu KhPI. Ser.: Istoriia nauky i tekhniki*, (48), 161-169.
26. Pylypchuk, O., Strelko, O. (2018). P.P. Melnykov: life and activity. *History of Science and Technology*, (11), 44-53.
27. Vitte, S. Yu. (1960). *Vospominaniya [Memories]*. (Vol. 1). Moskva: Socehgkiz. [in Russian].
28. Sokolov, A., Andreeva, E., Andreeva, T., Kosopkin, A. (2008). *Upravlencheskaya ehлита Rossijskoj imperii. Istoriya ministerstv. 1802-1917 [The administrative elite of the Russian Empire. History of ministries. 1802-1917]*. Sankt-Peterburg: Liki Rossii.

29. Istoricheskie zahoroneniya na Novodevich'em kladbishche [Historical burials at the Novodevichye Cemetery]. *funeralassociation.ru* Retrieved from <http://www.funeralassociation.ru> [in Russian].

*Received 11.05.2018*

*Received in revised form 25.05.2018*

*Accepted 02.06.2018*