

Иван Станиславович Блиох

185 лет со дня рождения

русский банкир, концессионер железных дорог в Российской Империи, меценат, учёный-экономист, деятель международного движения за мир





Иван Станиславович Блюх родился 24 июля 1836 г. в городе Радоме (Польша) в еврейской семье. Его отец Селим (Соломон Филиппович) Блюх (1790—?) в 1827 году стал владельцем хлопчатобумажной фабрики в Радоме; мать — Фридерика Наймарк (1803—1879).

В 1851 году Блюх переехал в Варшаву, где закончил реальное училище и некоторое время работал управляющим имением в Подольской губернии.

Блюх работал подрядчиком, брал подряды на устройство части какой-нибудь станции или какой-нибудь платформы, человек он был чрезвычайно способный. В те времена, строил Киево-Варшавскую дорогу инженер Кербедз.

Блюх и был у него мелким подрядчиком. Когда же Блюх немного нажился, он на несколько лет уехал за границу и получил образование в Берлинском университете, после чего переехал в Санкт-Петербург, где перешел из иудаизма в христианство (точнее – в кальвинизм). Затем уже явился в Царство Польское.





Он познакомился с красивой и образованной дочерью доктора Кроненберга Эмилией Кроненберг (1845—1921). Она была племянницей Леопольда Кроненберга, партнёра Блюха по банку. Кроненберг был из католиков, поэтому Блюх принял католичество и женился в 1862 году на Эмили. В браке родились дочери Мария (1864—1926), Александра (1868—1939), Янина, Эмилия (1875—1940 и сын Генрик (1866—1938).

Блюх поселился в Варшаве, приобрел большой дом, банкирскую контору и начал строить железные дороги. Так, Лодзинская железная дорога была построена только им одним и только на его деньги.

<https://vikent.ru/author/3723/>

Раз кто либо находился во главе железных дорог, то, естественно, он находился и во главе тех или других банков, так как все денежные операции производятся через банк. Таким образом, благодаря всему этому, лица эти имели самое крупное общественное влияние.

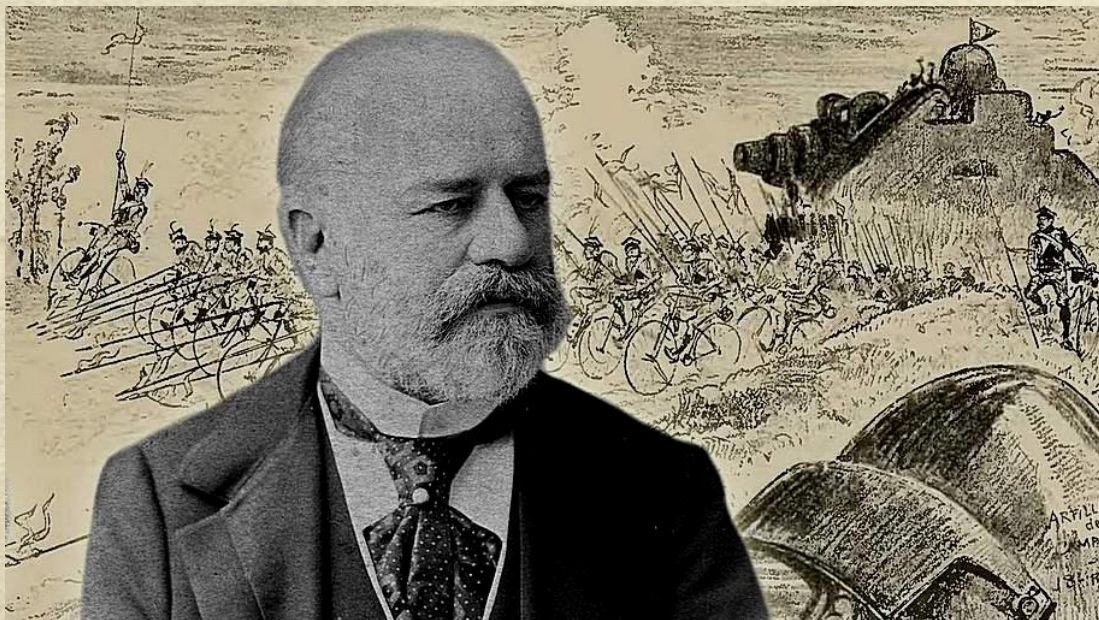


И. С. Блиох был во главе Юго-Западных железных дорог, затем строил часть Либаво-Роменской дороги, будучи уже концессионером, и, наконец, сделался железнодорожным королем.

История строительства, посредством частной инициативы, первых железных дорог в России, развернувшегося вскоре после отмены

крепостного права, открывает драматическую картину человеческих судеб и страстей, столкновений и конфликтов на почве денежных интересов.

Это было время внезапного появления крупных состояний и первых финансовых "олигархов" той поры - "железнодорожных королей". Это было время, когда Россия ценою больших материальных жертв, создавая у себя сеть железных дорог, впервые столкнулась с таким масштабом финансовых операций в этой области, с выходом на международный денежный рынок нового слоя частных лиц, которые превращались в богатейших людей страны.



С.Ю. Витте писал о них: "Во главе частных обществ, стояли несколько лиц, про которых можно сказать, что они представляли собой железнодорожных королей". К ним он относил в первую очередь Полякова, Губонина, Кокорева, Блиоха, Кроненберга, фон Дервиза и фон Мекка. Характеризуя их личные качества, он писал: "Так как железные дороги имели значительную часть своих капиталов, гарантированную государством, а у иных дорог и весь капитал был гарантирован государством, то, в сущности говоря, эти железнодорожные короли заняли такое положение в значительной степени благодаря случайностям, своему уму, хитрости, и в известной степени пройдошеству. В этом смысле каждый из них представлял собою довольно видный тип" (2. Т. 1. С. 117).

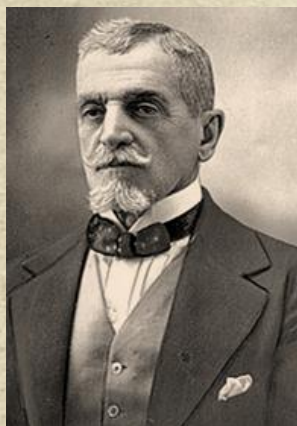
Железнодорожные короли России



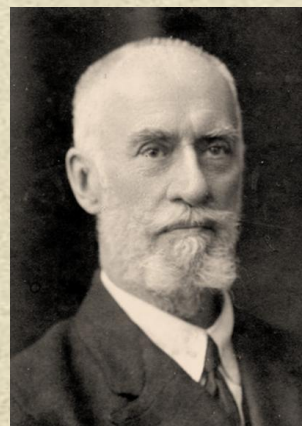
Павел Григорьевич
фон Дервиз



Самуил Соломонович
Поляков



Леопольд Леопольдович
Кроненберг



Николай Карлович
фон Мекк



Петр Ионович
Губонин



В годы либеральных реформ Александра II государство, нуждавшееся в модернизации, гарантировало частному капиталу массу бонусов, если он начнёт вкладываться в развитие железнодорожной сети. И началась «железнодорожная горячка»: акционерные общества, банки, кредиты, аферы, коррупция... Хваткие, авантюрные – они многих раздражали! И действительно, думали больше о своей мощне, чем об интересах Отечества, строили халтурно, дурили казну, разлагали взятками чиновников. Хотя проложенные ими магистрали работают до сих пор.



А тогда по новым дорогам побежали поезда, стала набирать обороты экономика – не зря говорят, что Россия въехала в капитализм по железной дороге. То есть свою историческую задачу они выполнили...

В XIX веке Россия начала привлекать внешние займы не только для ведения войн, но и для финансирования государственных расходов на железнодорожное строительство. Правительство приняло решение выпустить собственный «консолидированный железнодорожный заем» и затем распределить полученные средства между железнодорожными обществами через приобретение их «инфраструктурных облигаций».



В конце 1860-х годов Блиох И. С. занялся железнодорожными концессиями и явился организатором ряда железнодорожных предприятий, кредитных и страховых учреждений, принимал близкое участие в делах «Главного общества российских железных дорог». Был назначен членом учёного комитета министерства финансов. 22 ноября 1883 года возведён в Дворянское достоинство. И.С. Блиох фактически купил себе российское дворянство заказав герб с надписью: Omnia Labore / Всё трудом.



Иван Станиславович Блиох выпускал книги об экономике железных дорог и финансах России. Его самая известная книга-прогноз «Будущая война в техническом, экономическом и политическом отношениях» в 6-ти томах вышла в 1898 году. Вероятно, для написания книги привлекались офицеры разных стран Европы, включая Россию.

Герб рода Ивана Блиоха (статского советника)
внесен в Часть 14 Общего гербовника дворянских родов
Всероссийской империи, стр. 106
(<https://gerbovnik.ru/arms/2405.html>)





Автор: Блюх И.С.

Название: Общие выводы из сочинения

"Будущая война в

техническом, экономическом и политическом
отношениях"

Издательство: СПб.: тип. И.А. Ефрона

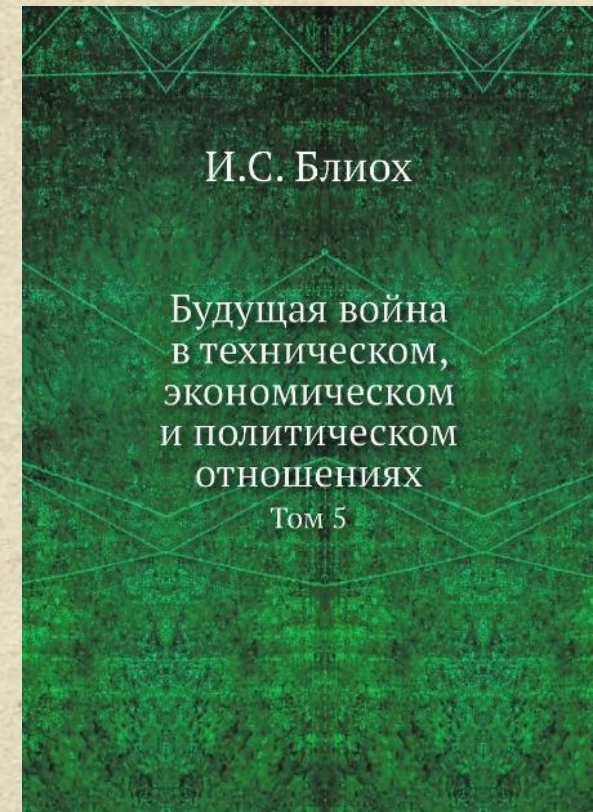
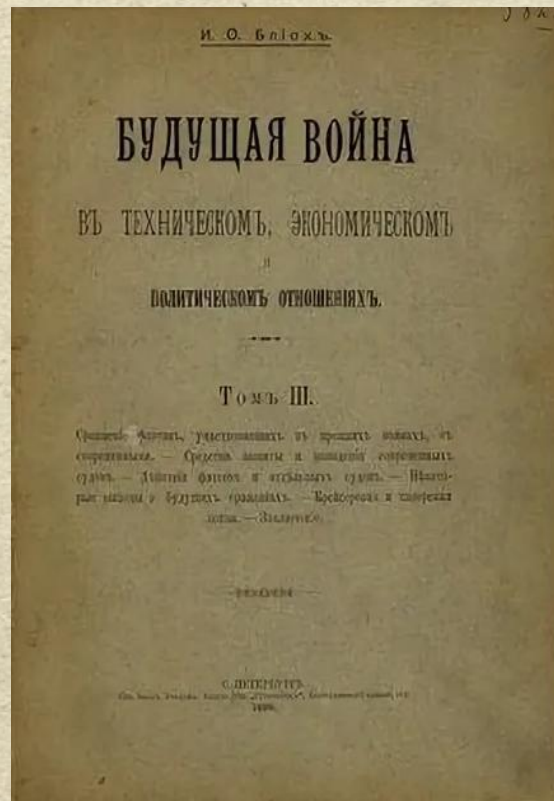
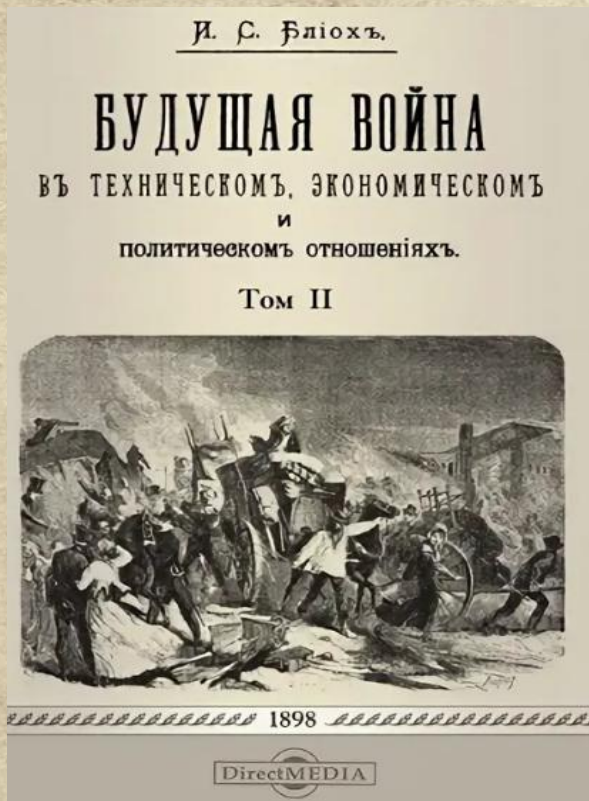
Год: 1898 **Язык:** Русский, дореформенный

Страниц: 426, XXVII

В книге, переведённой на ряд европейских языков, рассказывалось о новых типах оружия: артиллерии, пулемётах, скорострельных винтовках, минных полях, возможности атак с воздуха и из подводного положения и предсказывалось, что новая война станет позиционной, приводящей к истощению экономики воюющих стран и серьёзно увеличит вероятность голода, эпидемий и социальных революций, поэтому европейцы должны думать о мире...

Эту книгу Ивана Станиславовича Блюха, прочитал Император Николай II, после чего имел длительные беседы с автором. Именно Николай II выступил инициатором I-й Всемирной конференции по разоружению и недопущению войны, прошедшей в 1899 году в Гааге, в которой приняли участие делегации 26 стран. В 1901 году по итогам Гаагской конференции и за свою книгу И.С. Блюх был номинирован на Нобелевскую премию мира, но лауреатом не стал - его опередил Анри Дюнан, создатель «Международного Красного креста».





Действительный статский советник (то есть генерал). Член совета Главного общества российских железных дорог. Организатор и председатель правления Общества юго-западных железных дорог. Учредитель Коммерческого банка в Варшаве. Член Учёного комитета Министерства финансов. Владелец и концессионер горных и сахарных заводов, страховых обществ и т.д. И. С. Блюх был, говорят, лично добр, не чужд идеализма, славился щедрой благотворительностью.



Крестившегося польского еврея Ивана Станиславовича весьма уважали такие безупречные русские монархисты-державники, как, например, министр финансов империи И. Вышнеградский, знаменитый публицист М. Катков – за ум, деловой талант, знания. Но даже нелюбители Блиоха признавали: этот, за что бы ни брался, – вникал в тему до мелочей, умел видеть вопрос объёмно, во взаимосвязях и сочетаниях.

Его Лодзинская железная дорога быстро стала самой прибыльной в империи – то есть дело человек поставить умел (задумав её строительство, Блиох поехал учиться в Германию на инженера-путейца – с профессионалами надо говорить на равных!).



С 1864 года Иван Станиславович начал публиковать научные труды по экономическим вопросам организации путей сообщения. В защиту нашей железнодорожной политики, выразившейся в усиленном железнодорожном строительстве, Блиох напечатал в "Вестнике Европы" (1877) ряд статей ("Экономическое состояние России в прошлом и настоящем"), которые были им переработаны в обширный труд: "Влияние железных дорог на экономическое состояние России",



(5 томов, с графическим атласом, СПб., 1878; то же на польском и французском языках), где рассматривались, в том числе, вопросы железнодорожного тарифа.

Это сочинение «дает полную и обстоятельную картину финансов русского государства в 1860-х и 70-х годах и вкратце знакомит с условиями концессий и образования капиталов русских железнодорожных обществ»

Блиох, И.С. Русские железные дороги относительно доходов и расходов эксплуатации, стоимости провоза и движения грузов: объяснения к числовым и графическим таблицам / И. Блиох. - СПб. : Тип. Мин-ва путей сообщения (А. Бенке), 1875. - [6], X, 313, [1], VII с., [2] л. табл.

Влияние железных дорог на экономическое состояние России / И.С. Блиох. Т. 1-5. Т. 2: Производство, потребление и торговля земледельческими продуктами. - [2], VIII, 188, V, [2] с., 3 л. табл., 6 карт

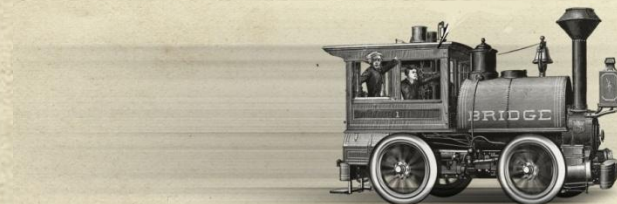




И. С. Блюх исследовал историю русских финансов, работая в архиве Министерства финансов. Результатом этого стало фундаментальное исследование о финансах России XIX в. и ряд других публикаций.

В предисловии к четырехтомному изданию «Финансы России XIX столетия» автор особо отметил значение гласности в деле государственных финансов и ратовал за необходимость народно-общественного контроля в деле ведения государственного хозяйства. Ученый являлся сторонником не только государственного, но и общественного контроля за государственными финансами.

Он писал о том, что «обнародование государственных росписей и извлечений из отчетов государственного контроля, впервые предпринятое по просвещенному почину М. Х. Рейтерна и В. А. Татаринова, продолжается и при их преемниках» [380 – Блюх И. С. Финансы России XIX столетия. Т. 1. СПб., 1882. С. 2.]. Автор определил и цель своего исследования. По его мнению, «история финансов не только представляет интерес для науки, но и дает практические указания относительно будущего русского финансового хозяйства».



Назначенный членом ученого комитета министерства финансов, Блиох напечатал: "О взимании русскими железными дорогами провозных плат в металлической валюте" (1877) и обширный труд: "Финансы России XIX столетия" (4 тома, 1882).

Этот труд переведен на французский, немецкий и польский языки и пополнен томом, заключающим в себе историю финансов Царства Польского до слияния их с общим государственным бюджетом.

Потери, которые несут русскія жел. дороги.

«Желѣзные дороги, дѣйствуя такимъ образомъ, придерживались бы только принципа справедливости, такъ какъ съ пониженіемъ курса пропорціонально возвышается стоимость провоза. Но препятствіе къ тому встрѣчается въ томъ, что нынѣ дѣйствующие внутренніе тарифы дешевле международныхъ.

«Вслѣдствіе этого, товаротправители не пользуются прямымъ международнымъ сообщеніемъ, а перевозятъ свои грузы во внутреннемъ сообщеніи по болѣе низкимъ мѣстнымъ тарифамъ до границы, оттуда отправляютъ ихъ далѣе посредствомъ своихъ коммиссіонеровъ.

«Такимъ образомъ, русскія желѣзные дороги, платящія проценты по своимъ облигаціямъ, а нѣкоторыя и по акціямъ, въ металлической валютѣ, лишаются и той незначительной доли вознагражденія убытковъ, которая достигалась, отъ паденія курса рубля, и ихъ выгода переходитъ въ руки торговцевъ, которые и безъ того пользуются существующими нынѣ за границею высокими цѣнами на хлѣбъ и прибылью отъ перевода въ Россію денегъ, вырученныхъ за границею за проданный товаръ, не удѣляя даже частицы выручаемыхъ суммъ въ той же валютѣ, въ вознагражденіе провоза, составляющаго, однакожъ, интегральную часть продажной цѣны.

«Сохраненіе прежде установленныхъ ставокъ за желѣзными дорогами лежитъ и въ интересъ правительства, потому что при переводѣ причитающихся правительству процентовъ по облигаціямъ на кредитные рубли по нынѣ существующему низкому курсу и при взиманіи провозной платы за грузы международного сообщенія въ кредитныхъ рубляхъ, т. е. по болѣе низкому тарифу, чѣмъ прежде установленный, долгъ желѣзныхъ дорогъ правительству долженъ будетъ возрасти до очень значительныхъ размѣровъ.

«Для того, чтобы не измѣнять созданнаго международными тарифами положенія и вырывать то, что вноси-

ИЗСЛѢДОВАНІЯ

къ вопросу

О ВЗИМАНІИ РУССКИМИ ЖЕЛѢЗНЫМИ ДОРОГАМИ

ПРОВОЗНЫХЪ ПЛАТЪ ВЪ МЕТАЛЛИЧЕСКОЙ ВАЛЮТѢ,

СОСТАВЛЕННЫМЪ

по порученію Г. Министра Финансовъ, Членомъ Ученаго
Комитета Министерства Финансовъ

И. С. БЛЮХЪ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1877.



Иван Станиславович вовремя поняв, что «железнодорожный бум» заканчивается, ушёл в другой бизнес, банковский. Тут тоже финансовые проблемы изучил так, что Вышнеградский – один из самых ярких деятелей на этом посту, крупный математик – привлёк его в качестве консультанта, сделал, по сути, правой рукой.

С 1897 года Блюкс участвовал в работе Еврейского колонизационного общества (ЕКО) в России и щедро его субсидировал. Он проявил интерес к сионизму и стал другом Т. Герцля, основателя Всемирной сионистской организации, провозвестника еврейского государства и основоположника идеологии политического сионизма, доктора юриспруденции, журналиста, писателя.



Теодор Герцль

По просьбе Герцля в 1899 году Блюкс помог добиться разрешения властей на свободную продажу в России акций Еврейского колониального банка.



THE JEWISH COLONIAL TRUST

(JUEDISCHE COLONIALBANK)
LIMITED.

(Incorporated under the Companies Act, 1902 to 1986, whereby the liability of Shareholders is limited to the amount of their Shares.)

CAPITAL - - - £2,000,000

00000000000000000000

£1,999,900 ORDINARY SHARES of £1 each, and
£100 FOUNDERS' SHARES of £1 each.

THE FOUNDERS' SHARES will be voted in the Council of the Company or their nominees and can only be transferred with the approval of the Council. They will not confer any right to participate in the profits of the Company.

PRESENT ISSUE—£1,999,900 IN £1 SHARES

Psychic at the notice of the Applicant in any one of the following modes, namely :—

at 30 per cent, or 40 per cent, on Application, and the balance in four installments of 20 per cent, or 30 per cent, each, at intervals of 3 months from the date of the first payment, with 4 per cent, interest in the meantime payable with the first installment.

(2) 30 per cent, 40 per share on Application, and the balance on Affidavit.

in the field amount of 10 per share on application.

City Council.

[illegible]

And please don't hesitate to be supported by the Council.

Board of Directors

[illegible]

1928, pp. 11-12, 1930, 1932, 1934, 1936, 1938, 1940, 1942, 1944, 1946, 1948, 1950, 1952, 1954, 1956, 1958, 1960, 1962, 1964, 1966, 1968, 1970, 1972, 1974, 1976, 1978, 1980, 1982, 1984, 1986, 1988, 1990, 1992, 1994, 1996, 1998, 2000, 2002, 2004, 2006, 2008, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018, 2020, 2022, 2024, 2026, 2028, 2030, 2032, 2034, 2036, 2038, 2040, 2042, 2044, 2046, 2048, 2050, 2052, 2054, 2056, 2058, 2060, 2062, 2064, 2066, 2068, 2070, 2072, 2074, 2076, 2078, 2080, 2082, 2084, 2086, 2088, 2090, 2092, 2094, 2096, 2098, 2100, 2102, 2104, 2106, 2108, 2110, 2112, 2114, 2116, 2118, 2120, 2122, 2124, 2126, 2128, 2130, 2132, 2134, 2136, 2138, 2140, 2142, 2144, 2146, 2148, 2150, 2152, 2154, 2156, 2158, 2160, 2162, 2164, 2166, 2168, 2170, 2172, 2174, 2176, 2178, 2180, 2182, 2184, 2186, 2188, 2190, 2192, 2194, 2196, 2198, 2200, 2202, 2204, 2206, 2208, 2210, 2212, 2214, 2216, 2218, 2220, 2222, 2224, 2226, 2228, 2230, 2232, 2234, 2236, 2238, 2240, 2242, 2244, 2246, 2248, 2250, 2252, 2254, 2256, 2258, 2260, 2262, 2264, 2266, 2268, 2270, 2272, 2274, 2276, 2278, 2280, 2282, 2284, 2286, 2288, 2290, 2292, 2294, 2296, 2298, 2300, 2302, 2304, 2306, 2308, 2310, 2312, 2314, 2316, 2318, 2320, 2322, 2324, 2326, 2328, 2330, 2332, 2334, 2336, 2338, 2340, 2342, 2344, 2346, 2348, 2350, 2352, 2354, 2356, 2358, 2360, 2362, 2364, 2366, 2368, 2370, 2372, 2374, 2376, 2378, 2380, 2382, 2384, 2386, 2388, 2390, 2392, 2394, 2396, 2398, 2400, 2402, 2404, 2406, 2408, 2410, 2412, 2414, 2416, 2418, 2420, 2422, 2424, 2426, 2428, 2430, 2432, 2434, 2436, 2438, 2440, 2442, 2444, 2446, 2448, 2450, 2452, 2454, 2456, 2458, 2460, 2462, 2464, 2466, 2468, 2470, 2472, 2474, 2476, 2478, 2480, 2482, 2484, 2486, 2488, 2490, 2492, 2494, 2496, 2498, 2500, 2502, 2504, 2506, 2508, 2510, 2512, 2514, 2516, 2518, 2520, 2522, 2524, 2526, 2528, 2530, 2532, 2534, 2536, 2538, 2540, 2542, 2544, 2546, 2548, 2550, 2552, 2554, 2556, 2558, 2560, 2562, 2564, 2566, 2568, 2570, 2572, 2574, 2576, 2578, 2580, 2582, 2584, 2586, 2588, 2590, 2592, 2594, 2596, 2598, 2600, 2602, 2604, 2606, 2608, 2610, 2612, 2614, 2616, 2618, 2620, 2622, 2624, 2626, 2628, 2630, 2632, 2634, 2636, 2638, 2640, 2642, 2644, 2646, 2648, 2650, 2652, 2654, 2656, 2658, 2660, 2662, 2664, 2666, 2668, 2670, 2672, 2674, 2676, 2678, 2680, 2682, 2684, 2686, 2688, 2690, 2692, 2694, 2696, 2698, 2700, 2702, 2704, 2706, 2708, 2710, 2712, 2714, 2716, 2718, 2720, 2722, 2724, 2726, 2728, 2730, 2732, 2734, 2736, 2738, 2740, 2742, 2744, 2746, 2748, 2750, 2752, 2754, 2756, 2758, 2760, 2762, 2764, 2766, 2768, 2770, 2772, 2774, 2776, 2778, 2780, 2782, 2784, 2786, 2788, 2790, 2792, 2794, 2796, 2798, 2800, 2802, 2804, 2806, 2808, 2810, 2812, 2814, 2816, 2818, 2820, 2822, 2824, 2826, 2828, 2830, 2832, 2834, 2836, 2838, 2840, 2842, 2844, 2846, 2848, 2850, 2852, 2854, 2856, 2858, 2860, 2862, 2864, 2866, 2868, 2870, 2872, 2874, 2876, 2878, 2880, 2882, 2884, 2886, 2888, 2890, 2892, 2894, 2896, 2898, 2900, 2902, 2904, 2906, 2908, 2910, 2912, 2914, 2916, 2918, 2920, 2922, 2924, 2926, 2928, 2930, 2932, 2934, 2936, 2938, 2940, 2942, 2944, 2946, 2948, 2950, 2952, 2954, 2956, 2958, 2960, 2962, 2964, 2966, 2968, 2970, 2972, 2974, 2976, 2978, 2980, 2982, 2984, 2986, 2988, 2990, 2992, 2994, 2996, 2998, 3000, 3002, 3004, 3006, 3008, 3010, 3012, 3014, 3016, 3018, 3020, 3022, 3024, 3026, 3028, 3030, 3032, 3034, 3036, 3038, 3040, 3042, 3044, 3046, 3048, 3050, 3052, 3054, 3056, 3058, 3060, 3062, 3064, 3066, 3068, 3070, 3072, 3074, 3076, 3078, 3080, 3082, 3084, 3086, 3088, 3090, 3092, 3094, 3096, 3098, 3100, 3102, 3104, 3106, 3108, 3110, 3112, 3114, 3116, 3118, 3120, 3122, 3124, 3126, 3128, 3130, 3132, 3134, 3136, 3138, 3140, 3142, 3144, 3146, 3148, 3150, 3152, 3154, 3156, 3158, 3160, 3162, 3164, 3166, 3168, 3170, 3172, 3174, 3176, 3178, 3180, 3182, 3184, 3186, 3188, 3190, 3192, 3194, 3196, 3198, 3200, 3202, 3204, 3206, 3208, 3210, 3212, 3214, 3216, 3218, 3220, 3222, 3224, 3226, 3228, 3230, 3232, 3234, 3236, 3238, 3240, 3242, 3244, 3246, 3248, 3250, 3252, 3254, 3256, 3258, 3260, 3262, 3264, 3266, 3268, 3270, 3272, 3274, 3276, 3278, 3280, 3282, 3284, 3286, 3288,

SPRING 1964

Еврейский колониальный банк, первый сионистский банк. Основан 20 марта 1899 г. в Лондоне и зарегистрирован в качестве английского акционерного общества под названием «Джуиш Колонизэл Траст Лтд.».

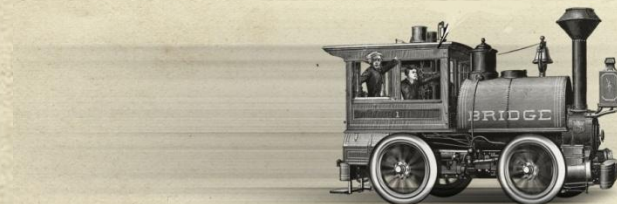
Касается Иван Станиславович и вопроса о дискриминационной процентной норме для иудеев при поступлении в гимназии и университеты, вызванной, по его разумению, исключительно боязнью конкуренции с их стороны. Однако, несмотря на все преграды, в России уже возникла еврейская интеллигенция: врачи, адвокаты, художники, журналисты, ученые, служащие в акционерных компаниях.

В результате Блюх приходит к выводу, что господствующее в правительственных сферах неблагоприятное мнение о евреях ничем не обосновано, что нападки на них ложны и несправедливы и что необходимо отменить все ограничительные меры для иудеев. По мнению историков, более детального, добросовестного и основательного статистического обследования положения евреев и их экономической роли в России еще не было.



Работа И. С. Блюха «Сравнение материального и нравственного благосостояния губерний западных, великороссийских и польских» (1891) вылилась в форму обширного пятитомного сочинения, включавшего в себя до 140 таблиц и до 350 графиков и картограмм, наглядно пояснявших текст. Следуя строго индуктивному методу, автор взял себе за правило судить только о вопросах, доступных проверке цифрами. Иными словами, он руководствовался статистическим законом больших чисел, согласно которому для правильного вывода должно быть взято наибольшее число зарегистрированных фактов. Исследование предварял очерк о современном антисемитизме в его «экономически-передовой», «христианско-социалистической», народнической и консервативной версиях. Он констатировал, что правительство априори исходило из идеи вредоносности евреев и намеревалось изучить лишь степень этого вреда в тех или иных отраслях экономической и общественной жизни.

Ивану Станиславовичу Блюху была отпущена не слишком долгая, но яркая, насыщенная трудом и творчеством жизнь. И подводя итоги пройденного, он сказал на смертном одре: «Я был всю жизнь евреем и умираю как еврей». Так «дважды перекрещенец и космополит» обозначил главное и сокровенное содержание своей неутомимой деятельности. Умер И. С. Блюх в 1902 г. в Варшаве.



Литература

1. Коренев Л. И. Железнодорожные короли России. – СПб.: Петербургский гос. Ун-т путей сообщения, 1999. – 117 с.
2. Гавлин М. Л. Династия фон Мекк. . "Железнодорожные короли" и меценаты [Текст] / М. Л. Гавлин. - Москва : Новый хронограф, 2016. - 183 с. : ил. - Библиогр.: с. 175-177.
3. Бердников Л. Неоткрестившийся//Нева, 2018, № 2, с. 207 - 217
4. Белаш Е. Попаданец Блиох: как российский банкир предсказал мировую войну.

