





Репин И. Е. Портрет С. Ю. Вите 1903 г.

Витте  
Сергей  
Юльевич

(17 [29] июня 1849 — 28 февраля [13  
марта] 1915)





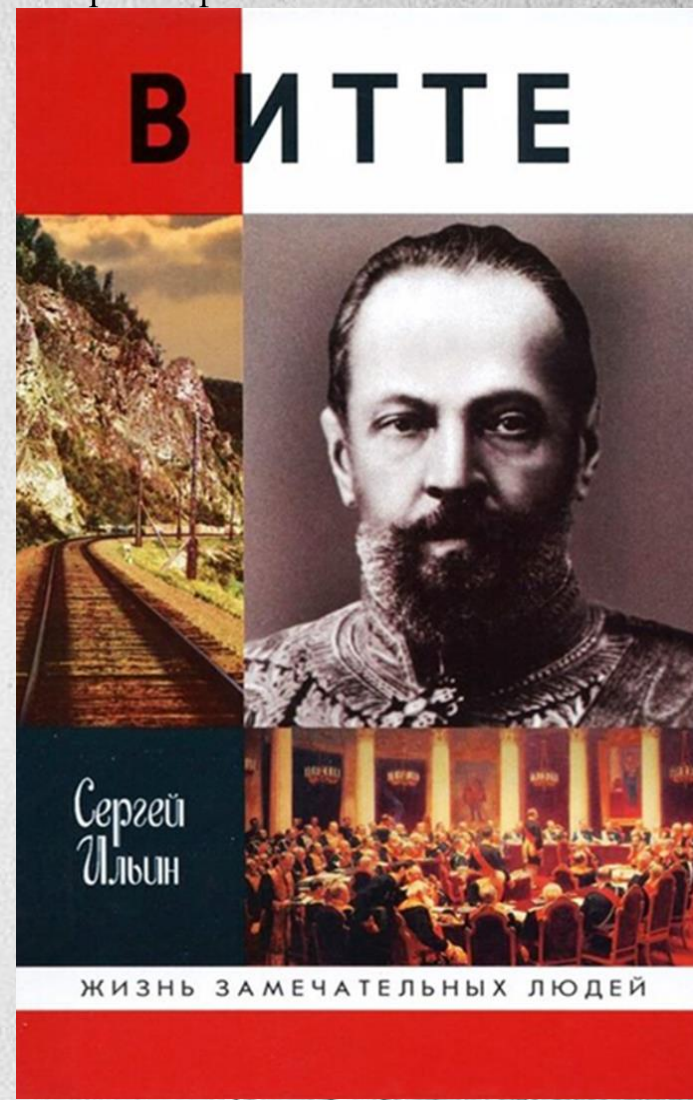
Есть много  
близких меж  
собой явлений  
Двуликих свойств  
(о, где их только  
нет!)

Жизнь –  
двойственность  
таких  
соединений,  
Как вещь и тень,  
материя и свет.  
Э. По



Мало кто из отечественных политических деятелей вызывает столько эмоций и дискуссий, сколько Сергей Юльевич Витте. Мнения в оценке личности и деятельности Витте (как при его жизни, так и по сию пору) полярны. Его цитируют, им восхищаются, его ставят в пример ( так Алексей Кудрин признался, что берет с Витте пример. («Броненосец Кудрина"// Журнал «Профиль» 22.02.2010

Другие же считают Витте типичным представителем «финансового интернационала» и вменяют ему в вину то, что он, контролируя финансы и экономику Российской Империи мешал развитию русской цивилизации, выкачивая ресурсы в интересах мировой финансовой элиты.





Тифлис. Фото второй половины XIX века



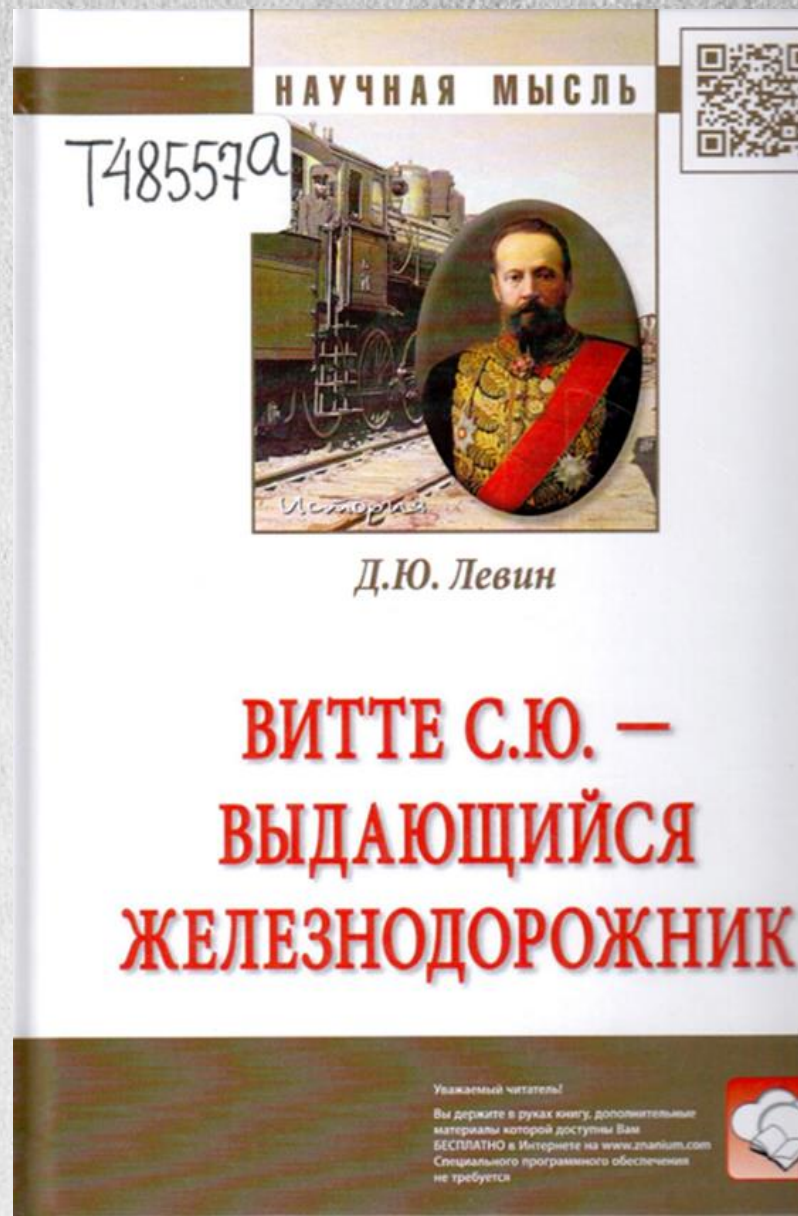
Ю. Ф. Витте  
Отец С. Ю. Витте

Сергей Юльевич Витте родился в Тифлисе (сейчас Тбилиси) 17(29) числа в июне 1849 году. Его предками были выходцы из Голландии, переселившиеся в Прибалтику в 18 веке и получившие потомственное российское дворянство. Отец работал начальником канцелярии у кавказского наместника, заведующим Департаментом земледелия и сельского хозяйства на Кавказе. Мать — дочь саратовского губернатора и княжны Е.П. Долгорукой. У мальчика оказалось много влиятельных родственников, и детство свое он провел в семье дяди по материнской линии генерала Р.А. Фадеева. Повзрослевшего Сергея отдали в Тифлисскую гимназию. Витте оказался драчлив, имел резкий характер и острый язык. В результате оценки в аттестате зрелости были не самыми лучшими, а поведение

молодого человека было оценено преподавателями в один балл. После сдачи экстерном выпускных экзаменов в Кишинёвской гимназии уже с новым аттестатом в 1866 году Сергей Юльевич, наконец, поступает на физико-математический факультет Новороссийского университета. В университете С.Ю. Витте оказался замешан в финансовом скандале — в студенческом комитете он отвечал за кассу взаимопомощи, в которой была выявлена большая недостача. Витте грозила уголовная ответственность. Однако выплатив штраф, Сергей Юльевич смог избежать тюрьмы. Заканчивает Витте обучение в 1870 году со степенью кандидата наук. Сергей Юльевич пишет диссертацию, посвящённую теме бесконечно малых величин, но преподаватели признают её неудачной.

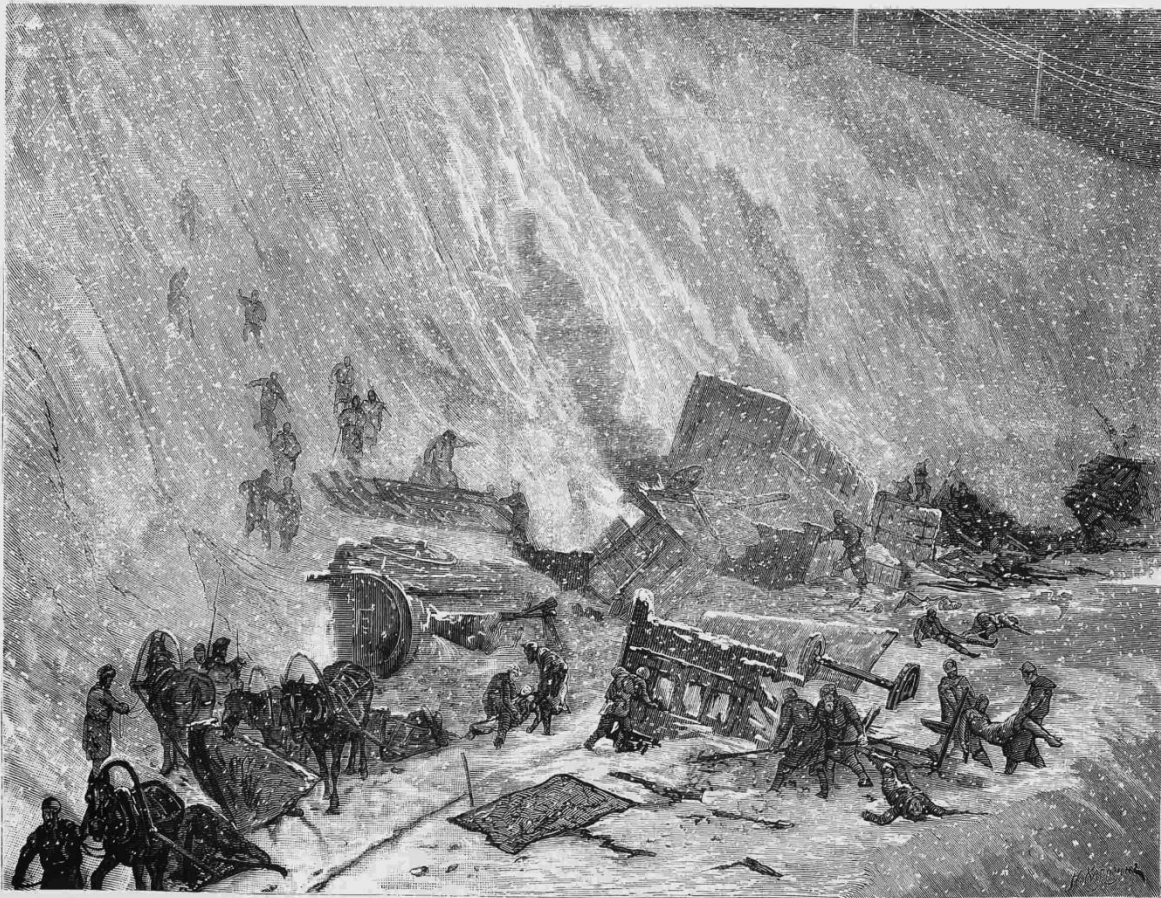


По протекции (в основном министра путей сообщения Бобринского, бывшего давним знакомым Витте-старшего), молодой и талантливый человек был принят на службу в губернаторскую канцелярию в Одессе, где занялся вопросами коммерческой эксплуатации железных дорог. 1 мая 1870 года он начал стажировку в управлении Одесской железной дороги с жалованьем 2 400 руб. в год, что превышало тогдашнюю заработную плату университетского профессора (около 2000 руб. в год). Витте стажировался на различных должностях службы эксплуатации. В «Воспоминаниях» Витте писал: «Так, я сидел в кассах станционных, грузовых и билетных, затем изучал должности помощника начальника станции и начальника станции, потом контролёра и ревизора движения; затем занимал должности на различных станциях, где преимущественно было грузовое движение, и на станциях, где было преимущественно пассажирское движение». 1 июля 1871 года Витте был зачислен на государственную службу.



Карьера Витте могла оборваться в декабре 1875 года в связи с крушением поезда недалеко от Одессы — Тилигульская катастрофа. В этом страшном крушении сошел с рельсов и рухнул под откос состав с солдатами-призывниками, ехавшими к месту службы. Погибших и раненых было множество. В отношении Витте и его начальника Николая Чихачева завели дело, но оставили на рабочих местах. С.Ю. Витте судили и приговорили к тюремному заключению. Однако деятельный администратор заслужил расположение и милость императора, совершив невиданное самоуправство при урегулировании вопросов, касавшихся отправок грузов для русско-турецкой войны. Дело в том, что Витте самовольно направил конницу добираться до пункта назначения, освободив тем самым вагоны для техники и вооружения.

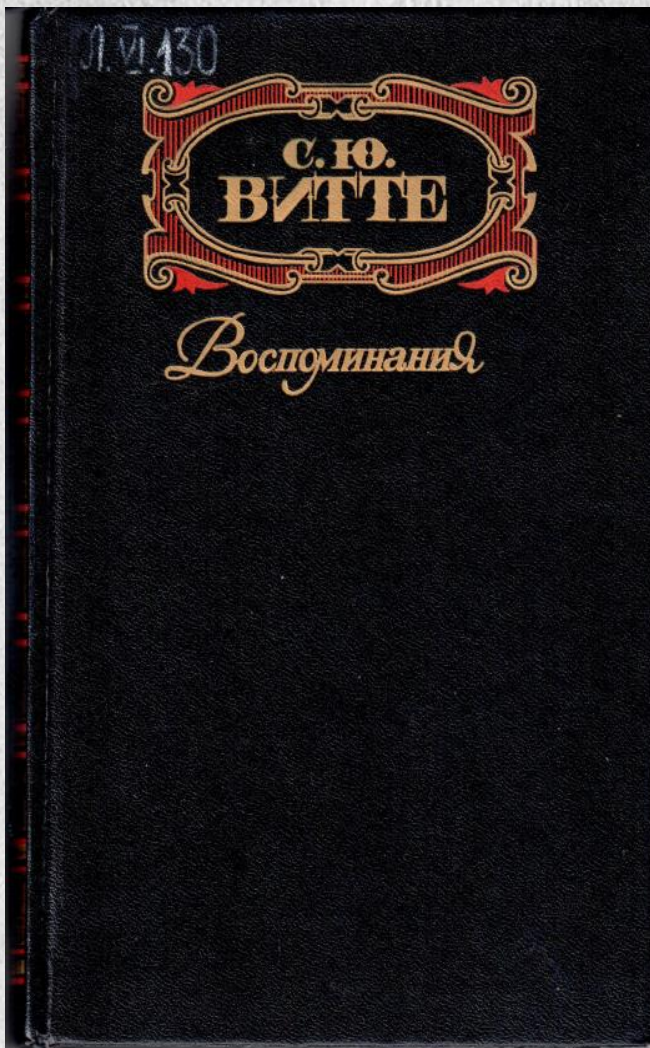
Решение было настолько простым и эффективным, что наказание было заменено гауптвахтой, куда Витте приходил только ночевать. С начала 1880 года Витте становится одним из самых высокооплачиваемых специалистов на железной дороге, его доход приблизительно оценивается в 50 тысяч рублей в год.



Крушение поезда на Одесско-Валтовской жел. дороге, упавшего с Тилигульской насыпи между станциями Ыроула и Одесса, 24 декабря 1875 г.—Видъ мѣста катастрофы на другой день.  
(% набросокъ нашего корреспондента, рис. Н. Н. Караваихъ, грав. К. Векерманъ).

<https://balamut62.Livejournal.Com/22801.Html>





К 1888 году тридцатидевятилетний Витте становится управляющим Юго-Западными железными дорогами. И именно в этом году происходит ещё одна катастрофа, которая (в отличие от первой) становится одной из ступеней, поднявших Витте на вершину власти. Об аварии в Борках написано уже так много, что нового добавить трудно. Были и погибшие, и раненые. По счастливой случайности и благодаря выдающейся физической



силе царя, удерживающего опускающуюся на людей крышу вагона, никто из Царской Семьи не пострадал.

Витте много раз предупреждал о последствиях нарушения скоростного режима и один раз даже отказался пропустить царский поезд с требуемой скоростью. И потому, с полным основанием мог сказать:

«Произошло то, что я предсказал: поезд вследствие качания товарного паровоза от большой скорости, несвойственной для товарного паровоза, выбил рельс. Товарные паровозы конструируются без расчёта на большую скорость и поэтому, когда товарный паровоз идёт с несоответствующей ему скоростью, он качается...»

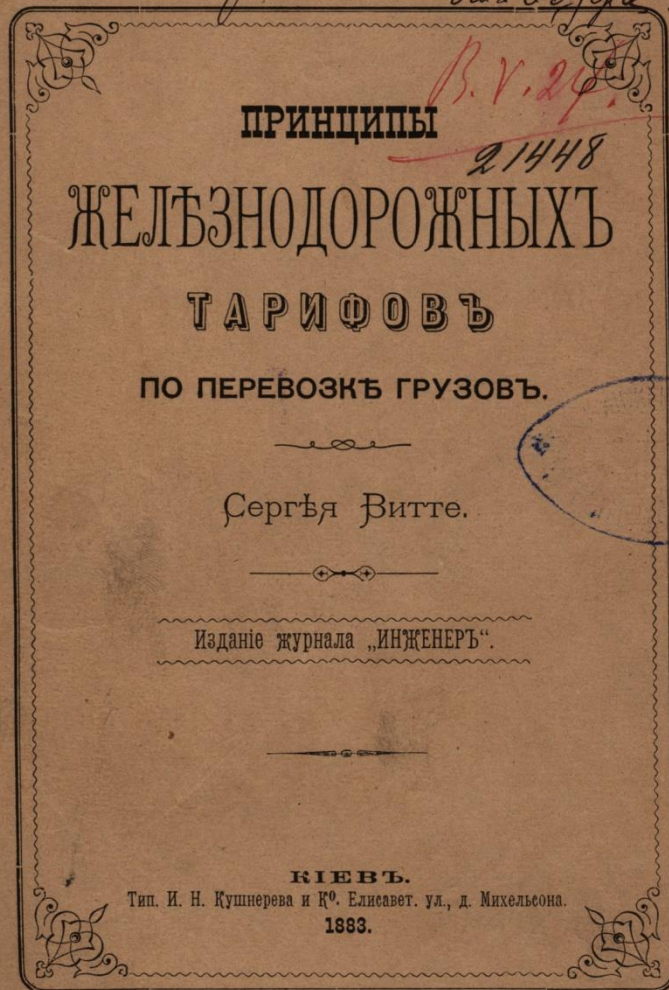
Сергей Витте

Воспоминания [Текст] : в 3 т. / С.Ю. Витте; С.Ю. Витте. - Таллинн; М. : Скиф Алекс.

Т.1 : 1849-1894; Детство. Царствования Александра II и Александра III. - 1994.



14  
Въ бабкію книгу инженеру Шмидтору  
Муринъ (содержитъ) Шмидтору Авер-  
сандра I  
оша а в уога.



Еще в 1883 году Витте опубликовал "Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов"(принёсшую ему широкую известность в узких кругах специалистов). Сформулировав в этой работе важнейшие условия рационального хозяйствования на транспорте, Витте заявил о себе как о серьёзном знатоке железнодорожного дела. Основная идея книги заключалась в том, что железнодорожные тарифы нужно устанавливать не произвольно, а на основе экономического закона спроса и предложения. Это была абсолютно новаторская идея!

Этой книги и работы в комиссии Э.Т. Баранова (22 июля 1876 г. была учреждена Особая высшая комиссия под председательством члена государственного совета генерал-адъютанта графа Э.Т. Баранова «для исследования железнодорожного дела в России» в хозяйственном, промышленном, торговом и стратегическом отношении) было достаточно, чтобы молодой теоретик и практик железнодорожного дела привлёк внимание министра финансов И.А. Вышнеградского.





Издание Института Инженеров Путей Сообщения Императора Александра I.



36579.А  
@.502.140

НѢКОТОРЫЯ СООБРАЖЕНІЯ

О  
ПРИЧИНАХЪ ДЕФИЦИТНОСТИ

РУССКОЙ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЙ СѢТИ.

Докладъ, прочитанный въ Институтѣ Инженеровъ Путей  
Сообщенія Императора Александра I-го 7 апрѣля 1910 г.  
Почетнымъ Членомъ Института графомъ С. Ю. Витте.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Ю. Н. Эрлихъ (влад. А. Э. Коллинсъ), Мал. Дворянская, 19.  
1910.

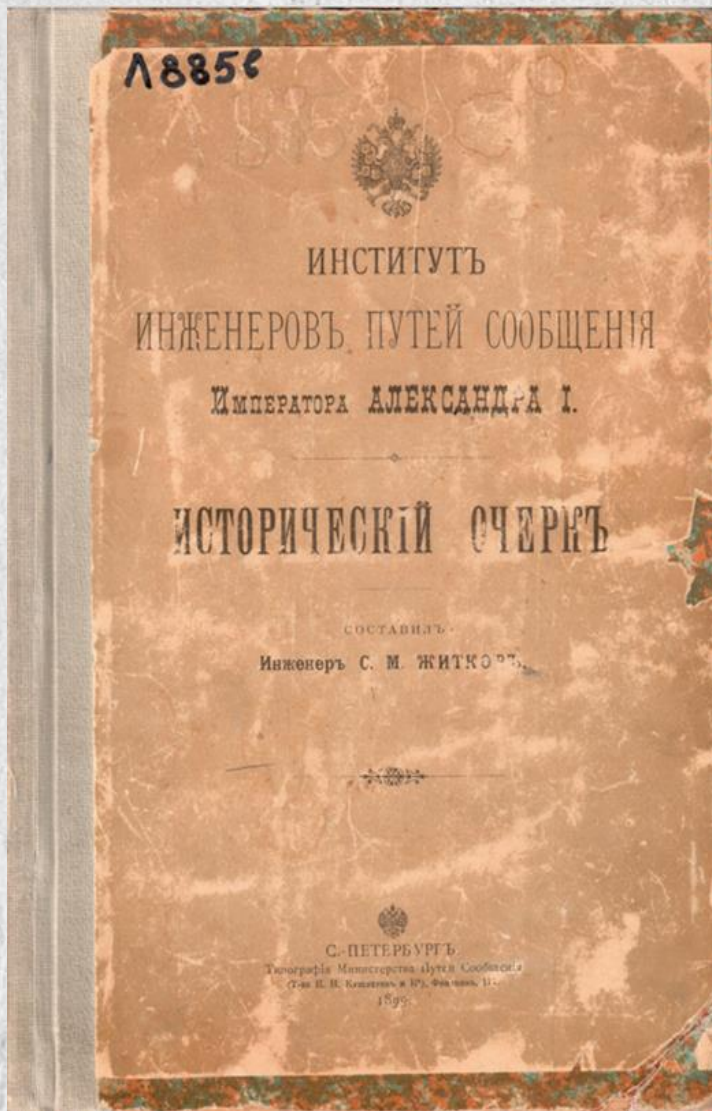
Витте представил свои соображения о ликвидации дефицитности казенных железных дорог, в которых он предложил разработать специальный закон. Этот закон должен поставить тарифное дело под контроль правительства и создать новый департамент для заведования тарифной частью железных дорог и регулирования их финансовых отношений с государством. Предложения были приняты. 10 марта 1890 года Витте был назначен директором департамента железнодорожных дел с производством, минуя все ступени чиновной иерархии, сразу в чин действительного статского советника. С этого момента началась его головокружительная карьера. После назначения С.Ю. Витте директором департамента император лично доплачивал ему значительную сумму, так как официальный оклад директора на государственной службе был намного меньше, чем зарплата управляющего в частной компании. Сохранились сведения Е.М. Феокистова, что именно министр финансов И.А. Вышнеградский убедил Александра III проявить щедрость и повысить жалованье Витте. Как директор нового департамента Витте сразу же стал ближайшим сотрудником министра финансов.



К началу 1880-х годов железнодорожная сеть охватывала уже более 45% территории Европейской России. Вышнеградский и Витте взяли курс на углубление государственного влияния в железнодорожном хозяйстве и сосредоточение в государственных руках доходов от железных дорог. Множество дорог, бывших до того частными, перешли в ведение казны. В 1889 г. Витте опубликовал работу «Национальная экономия и Фридрих Лист», в которой обосновывал необходимость создания мощной и защищенной таможенными тарифами (от иностранной конкуренции) национальной промышленности. С 1889-го же года была введена система хлебных тарифов, были установлены дифференциальные тарифы. Стоимость провоза товаров по железным дорогам становилась зависимой от расстояния. Эта политика привела к унифицированию тарифной системы, открыла возможности для экономического развития окраин. В 1889 и 1890 годах были повышены пошлины на ввозимые товары, а в 1891 году введен новый таможенный (покровительственный) тариф, сыгравший исключительную роль во внешнеторговой политике России и послуживший защитным барьером для развивающейся отечественной промышленности. К разработке тарифа министр финансов И. А. Вышнеградский привлек хорошо нам всем известного Д. И. Менделеева. Менделеев видел сущность протекционизма не в высоте пошлин на ввозимые товары и, тем более, не в запрете ввоза, а в создании экономических условий для развития российской промышленности. Таможенные доходы стали неуклонно возрастать и увеличились к 1903 году на 170%.



Менее чем через год новый начальник департамента был введен представителем от министерства финансов в совет министерства путей и сообщения, а 15 февраля 1892 года он уже назначается управляющим МПС. Отлично знакомый с проблемами железной дороги (правда, в основном это касалось экономических вопросов, а не технической составляющей), он разворачивает бурную деятельность в этом направлении.



лекцію С. Д. Карейши на тему „Расположеніе путей и зданій на станціяхъ.“

#### Передѣлка зданій Института.

Письмомъ отъ 27 февраля 1892 года Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія С. Ю. Витте увѣдомилъ Тайн. Сов. Салова, что имъ были осмотрѣны учебныя помѣщенія Института, при чемъ онъ не могъ не обратить вниманія на крайнюю тѣсноту и неудобство аудиторій и помѣщеній для учащихся и на то запущенное состояніе, въ которомъ находится большинство помѣщеній, при чемъ полагалъ, что дальнѣйшее существованіе зданій въ указанномъ видѣ, а также существовавшее размѣщеніе учебныхъ помѣщеній не можетъ быть болѣе терпимо. Вслѣдствіе сего Г. Управляющій Министерствомъ призналъ необходимымъ образовать особую комиссію, въ составъ которой были назначены Директоръ Института т. с. Герсевановъ, дѣйств. стат. сов. Венгжиневичъ и управляющій учебнымъ отдѣломъ Дѣйств. Стат. Сов. Тютчевъ; предсѣдательство было возложено на Т. С. Салова.

Комиссіи было поручено подробно изучить потребности Института по отношенію къ учебнымъ помѣщеніямъ и составить предположенія какъ о способѣ удовлетворенія этихъ потребностей, путемъ болѣе цѣлесообразной утилизации отдѣльныхъ частей зданій, такъ и о ремонтѣ всѣхъ зданій, необходимыхъ для приведенія ихъ въ надлежащій видъ. Комиссія начала свои занятія 7-го марта 1892 г. и засѣданія происходили 7, 21, 28 марта и 9-го апрѣля. Предварительно было установлено нормальное число учащихся на курсахъ, дабы изъ этого количества опредѣлить всѣ необходимыя площади учебныхъ помѣ-



Теперь перед ним стоят другие задачи: не улучшение работы отдельной дороги, а выработка стратегии развития всей отрасли. Это касается и подготовки кадров, и развития сети железных дорог, и остальных ветвей ж.д. отрасли.

Владикавказская Железная Дорога.

(Въ случаѣ совѣщательному съѣзду желѣзнодорожныхъ электротехниковъ).



1000031464

## Электрическая передача движенія на станціи Новороссійскъ Владикавказской Железной Дороги.

### I. Общія свѣдѣнія.

Рассматриваемая электрическая передача служитъ для распредѣленія силы и сообщенія движенія зерновымъ элеваторамъ и транспортерамъ, устроеннымъ для храненія и погрузки зерновыхъ продуктовъ. Для этой цѣли построена центральная электрическая станція оборудованная паровыми машинами съ динамо-генераторами, а при механизмахъ, размѣщенныхъ въ большомъ элеваторѣ, въ восьми амбарныхъ элеваторныхъ баняхъ и галлереяхъ транспортеровъ, поставлены электродвигатели. Между центральною станціею и электродвигателями проложена воздушная сѣтъ мѣдныхъ проводовъ.

При выборѣ системы электрической передачи, въ 1891 году, обращено было вниманіе на то, что появившіеся въ томъ году трехфазные электродвигатели и динамо-генераторы. Удовлетворительные результаты передачи движенія съ водопада Лауфенъ на Франкфуртскую выставку показали, что простота устройства электродвигателей и соответствіе скорости ихъ вращеній съ таковою динамо-генераторовъ, болѣе соответствуютъ условіямъ работы элеваторовъ и транспортеровъ, нежели существовавшие до того времени динамо-машины постоянного тока.

Предложенія, полученныя отъ разныхъ электротехническихъ фирмъ на запросы о цѣнахъ и условіяхъ установки требовавшейся здѣсь электрической передачи, относились къ динамо-машинамъ постоянного тока и только отъ завода Эрликонъ послѣдовало предложеніе на машины трехфазные съ трансформаторами. Цѣны были слишкомъ высоки, что объяснялось существовающею въ то время высокою пошлиною, а именно съ пуда 4 р. 80 к. зодотомъ или 7 р. 20 к. кредитными. При столь высокой пошлинѣ болѣе выгоднымъ представлялось изготовить динамо-машины въ Россіи, а такъ какъ существовавшие тогда электротехническіе заводы изготовляли динамо-машины въ ограниченномъ размѣрѣ и держали при томъ цѣны наравнѣ съ дорогими заграничными машинами, то и рѣшено было изготовить пузаны для элеваторовъ динамо-генераторы и электродвигатели своими средствами въ Новороссійскѣ.

Во время полученія этихъ предложеній на установку электрической передачи, въ Петербургъ случайно прибылъ К. Е. Л. Браунъ устроявшій вышеупомянутую трехфазную передачу съ водопада Лауфенъ; тогда г. Браунъ устраивалъ свой электротехническій заводъ въ Баденѣ въ Швейцаріи подъ фирмою Браунъ Бовери и К<sup>о</sup>. Предсѣдатель Правленія Владикавказской желѣзной дороги С. И. Кербедзь, лично руководившій сооруженіями въ Новороссійскѣ, вступилъ въ переговоры съ г. Брауномъ относительно наивыгоднѣйшаго способа устройства требуемой электрической передачи, результатомъ чего были выработаны предварительныя условія, по которымъ вышеозначенная фирма согласилась выдать, за соответствующее вознагражденіе, рабочіе чертежи устройства трехфазныхъ динамо-генераторовъ и электродвигателей съ соответствующими указаніями, гарантируя при этомъ правильность ихъ дѣйствія. Вслѣдствіе, а именно 26-го Марта 1892 года заключена была въ Баденѣ окончательная условія съ Браунъ Бовери и К<sup>о</sup>. Другія фирмы изготовлявшія въ 1891 году трехфазныя динамо-машины, а именно: заводъ Эрликонъ въ Швейцаріи

товленію динамо-машинъ въ Новороссійскѣ, Потомственный почетный гражданинъ Федоровичъ Сименсъ обратился къ г. Управляющему Министерствомъ Путей Сообщенія докладною запискою,<sup>\*)</sup> въ которой, стремясь доказать невыгодность и невыполнимость товленія динамо-машинъ «*тѣмъ хозяйственнымъ способомъ, какимъ предполагаетъ это с*» «*Правленіе Владикавказской желѣзной дороги*», между прочимъ писать слѣдующее: «*надежда не осуществится, въ томъ я почти убѣжденъ, ибо при тѣхъ техническихъ*» «*которыя я располагаю и которыя даютъ мнѣ возможность обрабатывать мою собственную*» «*машину, ни одна фабрика въ Россіи не въ состояніи держаться болѣе низкихъ цѣнъ. Въ*» «*тѣхъ случаяхъ, если окажется крутая неудача и какъ мнѣ не желательно было-бы обо*» «*за моей фирмой устройство первой въ Россіи большой электрической передачи силъ, я*» «*болѣе опасуюсь за неудачу этого предпріятія при вышеозначенныхъ условіяхъ его вы*» «*тѣхъ за потерю этого дѣла для моей фирмы, ибо если эта первая значительная и*» «*неудача, то надобно будетъ открыта возможность пользоваться въ Россіи электричес*» «*какъ движительною силой, а между тѣмъ будущность электричества заключается гора*» «*амъ въ передвиженіи силъ, тѣмъ въ освѣщеніи*».

«*Такимъ образомъ, проектированная для Новороссійска электрическая передача*» «*имѣетъ совершенно особое значеніе для электротехники въ Россіи и вообще для вс*» «*мысленности въ странѣ*».

Только благодаря просвѣщенному вниманію Управляющаго тогда Министерствомъ Путей Сообщенія, Сергія Юльевича Витте было разрѣшено осуществить электрическую передачу путемъ названнаго Правленіемъ Вл. ж. д. и фактически опровергнуть вышеденное предсказаніе неудачи. Первый динамо-генераторъ и первая партія электродвигательныхъ изготовленные въ мастерской при центральной электрической станціи въ Новороссійскѣ приведены въ дѣйствіе въ Августѣ 1893 года. Съ тѣхъ поръ электрическая передача, не только развиваясь до настоящихъ размѣровъ, дѣйствуетъ вполне удовлетворительно, но, вопреки вышеприведеннымъ предсказаніямъ К. Ф. Сименса и другихъ лицъ, желавшихъ чтобы была приведена въ исполненіе эта попытка парализовать непомерно высокія цѣны на электрическія машины, созданныя тогда монополией немногихъ электротехническихъ заводовъ. О непомерно дороговизнѣ динамо-машинъ, заставившей ислыжать ихъ хозяйственнымъ способомъ, можно судить по слѣдующему сравненію цѣнъ лошадиныхъ фирмою Сименсъ и Гальске въ С.-Петербургѣ, шестомъ отъ 13-го Августа 1892 года за трехфазныя машины.

Предложенныя этою фирмою машины были весьма несовершенной конструкціи: динамо-генераторъ предлагался только съ однимъ подшипникомъ съ короткимъ валомъ ротора же установочному рамоу безъ какихъ-либо соединеній съ осевыми подшипниками; сверхъ того, генераторъ проектированъ былъ на высокое напряженіе въ 1500 вольтъ, совершенно непримѣрное для Новороссійской установки и требовавшее примѣненія трехъ тройныхъ трансформаторовъ. Электродвигатели предлагались быстроходные на 850 оборотовъ въ минуту, тогда какъ выгоднѣе было взять таковыя не выше 500 оборотовъ, каковыя и работаютъ теперь на элеваторахъ.

Цѣны на нихъ были назначены слѣдующія:

1) Первичная динамо-машина (динамо-генераторъ) колеснатого тока, каждая по 17000 рубатъ, при 1500 вольтмахъ напряженія у борновъ и 150 оборотовъ въ минуту, для непосредственнаго соединенія съ паровою машиною въ 250 лошадиныхъ силъ, на удлинненный валъ который насажи-



30 августа 1892 года С.Ю. Витте возглавил Министерство финансов вместо И.А. Вышнеградского (поспособствовав смещению своего предшественника и покровителя), а через год был утверждён в должности министра финансов (с производством в чин тайного советника) и занимал эту должность до 1903 года. В качестве министра финансов Сергей Юльевич достиг пика своей карьеры.

Начиная с этого момента, жизнь и главное деятели Сергея Юльевича Витте вызывает самые жаркие дискуссии, непримиримые споры и полярные оценки результатов его деятельности. Мы не будем давать никаких оценок сделанному, а просто перечислим основные дела министра финансов С. Ю. Витте

-Увеличение налоговых поступлений. Налоговые поступления увеличились примерно на 50%, но речь идет не о прямых, а о косвенных налогах. Косвенные налоги это обложение продажи товаров и услуг дополнительными налогами, которые ложатся на продавца и уплачиваются в сторону государства.

-Заклучение выгодного 10-летнего торгового договора с Германией в 1894 году.

-Введение винной монополии в 1895 году. Продажа спиртных напитков была объявлена монополией государства, и только эта статья доходов составляла 28% бюджета Российской Империи. В деньгах это выражается примерно 500 млн руб. в год.

-Налаживание дипломатических отношений с Китаем

-Золотое обеспечение российского рубля. В 1897 году С.Ю. Витте провел денежную реформу, обеспечив рубль золотом. Банкноты свободно обменивались на золотые слитки, в результате чего экономика России и ее валюта стала интересной для инвестирования

-Ускоренное строительство железных дорог. (Транссиб, КВЖД) Строили примерно 2, 7 тысячи км железной дороги в год. Это может показаться незначительным аспектам реформы, но на тот момент это было очень важно для государства. За период, в течение которого Сергей Витте был министром финансов, протяженность железных дорог в России увеличилась на 25 тысяч верст

-С 1899 года были сняты ограничения на ввоз иностранного капитала и вывоз капитала из России.

-В 1891 году были увеличены таможенные тарифы на ввоз продукции. Это был вынужденный шаг, который способствовал поддержке местных производителей. Именно благодаря этому был создан потенциал внутри страны.

-В 1900–1902 гг. С.Ю. Витте провел в стране биржевую реформу, в результате которой фондовая биржа была окончательно отделена от товарной



Сергей Витте. Валентин Серов, 1904.



В результате биржевой реформы «родилась» Петербургская фондовая биржа, которая стала зависимой на постоянной основе от Министерства финансов.

Санкт-Петербургская биржа(в 1914–24 Петроградская, в 1924–30 Ленинградская), старейшая и крупнейшая биржа в Российской империи. Возникла в 1703 по инициативе и повелению царя Петра I. Первоначально биржа была преимущественно товарной. В 1900 по инициативе министра финансов С. Ю. Витте на бирже был организован Фондовый отдел (фактически – самостоятельная фондовая биржа).



К. Х. Бунге  
1881–1887.



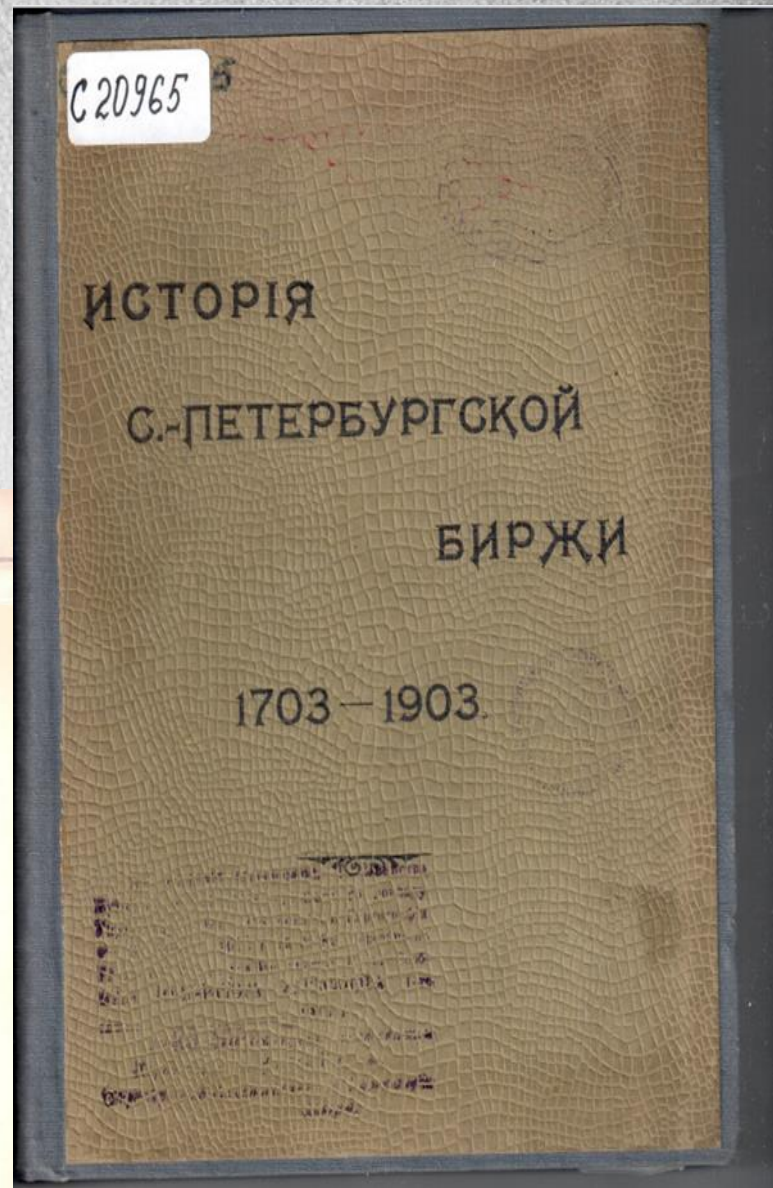
И. А. Вышнеградский  
1887–1892.



С. Ю. Витте  
с 1892 г.

Министры Финансовъ въ царствования: Императора Александра III  
и Императора Николая II.

Сергей Юльевич и его предшественники на министерском посту (и идейные вдохновители) Н.Х. Бунге и И.А. Вышнеградский.



Министерство финансов, которое возглавил Витте, представляло собой некий симбиоз Ведомств. В руках министра находилось управление не только финансами, но и промышленностью, торговлей, торговым мореплаванием

ного капитала Общества.

Ст. 70—88 действующего устава подлежат переименованию в ст. 82—100, с соответственным изменением ссылок на подлежащие статьи устава.

101. Ответственность Общества ограничивается принадлежащими ему движимым и недвижимым имуществом и капиталами, а потому, в случае неудачи предприятия Общества, или при возникших на оное

Соответствует ст. 89 дѣл съ изменениемъ размѣра цѣновою, сообразно предшешю цѣны акцій.

# УСТАВ

Общества

Черноморско-Дунайского  
пароходства.

Проект изменений и дополнений.

1886г.

Подписал Министр Финансов  
**ВИТТЕ**

43923

О мерах к упрочению

Общества  
Черноморско – Дунайского  
пароходства

и об изменении Устава  
сего Общества.

8 марта 1893г.

МИНИСТЕРСТВО  
Ф И Н А Н С О В Ъ .

ДЕПАРТАМЕНТЪ  
ТОРГОВЛИ И МАНОФАКТУРЪ.

Отдѣленіе III.

Столъ 3.

8 Марта 1893 года.

№ 3300.

О мѣрахъ къ упроченію Общества  
Черноморско-Дунайскаго пароходства  
и объ измѣненіи устава сего Общества.

Изложене дѣла.

На Черномъ морѣ дѣйствуетъ съ 1881 года, при пособіи отъ казны, пароходное предпріятіе для содержанія товаро-пассажирскаго сообщенія между Одессою и дунайскими портами. Основанное первоначально названіемъ Юріемъ Гагаринымъ для содержанія линий между Одессою и нашими портами на Дунаѣ, Пазамломъ, Рени и Килію, предпріятіе это въ 1886 г. перешло въ заведеніе Высочайше утвержденного Общества Черноморско-Дунайскаго пароходства и, постепенно расширяясь, въ настоящее время объемлетъ линии между Одессою и дунайскими портами и рѣчное сообщеніе по Дунаю до Желѣзныхъ Воротъ \*).

Основанное Общество дѣйствуетъ на основаніи Высочайше утвержденного 10 Марта 1886 г. устава, измѣненнаго и дополненаго, на основаніи Высочайше утвержденныхъ: 25 Мая 1888 г. и 18 Февраля 1891 г. мѣрой Государственнаго Совѣта. Согласно сему уставу, пароходы Общества обязаны совершать слѣдующіе рейсы: а) изъ Одессы въ Пазамль, Килію и Рени и изъ Рени чрезъ Пазамль и Сулинь въ Одессу; б) изъ Одессы до Систова и изъ Систова обратно въ Одессу съ заходомъ, въ обоихъ направленіяхъ, въ промежуточные порты, и в) изъ Рени до Кладова у Желѣзныхъ Воротъ и обратно въ Рени, также съ заходомъ въ промежуточные порты. Общая годовая сумма номинальной платы за совершеніе указанныхъ рейсовъ, опредѣлена ст. 8 устава въ размѣръ не свыше 112,951 р. 60 к. Основной капиталъ предпріятія, первоначально опредѣленный въ 655 т. р., былъ увеличенъ въ 1888 г. до 1.200 тыс. р. Заемъ, въ минушемъ году, съ дѣломъ предоставленъ Обществу необходимыхъ средствъ для пріобрѣтенія пароходовъ, баржъ, устройства разнаго рода сооруженій и приспособленій, а также для уплаты долговъ и усиленія оборотныхъ средствъ предпріятія, акционерный капиталъ Общества былъ увеличенъ на 1 милліонъ руб., причемъ весь новый выпускъ акцій, съ

личной ответственности, ни какому либо дополнительному платежу по дѣламъ Общества подвергаться не можетъ.

Ст. 90—93 переименовать въ ст. 102—105.

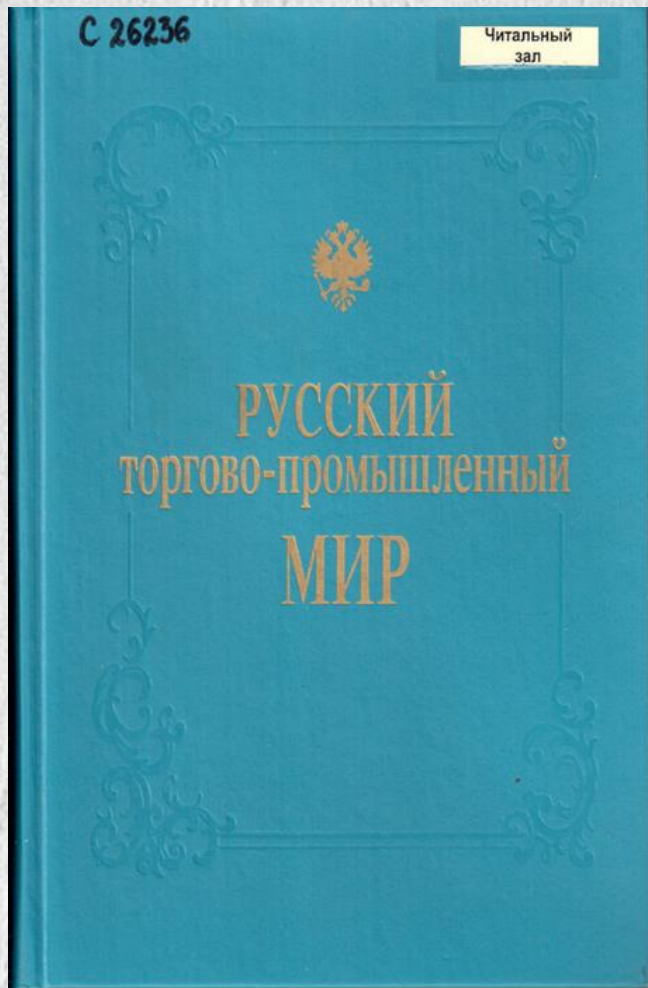
Подписалъ: Министръ Финансовъ *Витте*.

Скряпиль: Директоръ В. Ковалевъ



Соответствует ст. 89 дѣл съ изменениемъ размѣра цѣновою, сообразно предшешю цѣны акцій.

Коммерческие и аграрные кредиты, народное образование - все входило в сферу влияния министра финансов.





Много внимания Витте уделял созданию образовательной системы, готовившей кадры для промышленности, в частности открытию новых «коммерческих» учебных заведений (политехнических институтов и училищ), готовящих профессиональные кадры для многих отраслей хозяйства страны. Известен случай, когда Витте вычеркнул из сметы госрасходов ассигнования на строительство броненосца и направил высвободившиеся деньги на строительство томского политехнического института. С 1894 по 1902гг. было открыто 147 училищ.

19 февраля 1899 года в соответствии с поручением министра финансов Российской империи графа С. Ю. Витте был основан Санкт-Петербургский политехнический институт императора Петра Великого. Ближайшими его единомышленниками в организации института были товарищ министра финансов В. И. Ковалевский и учёный-химик Д. И. Менделеев. Все трое впоследствии были избраны почётными членами института, а их портреты были установлены в зале Совета.



Бюст Ю. С. Витте в Санкт-Петербургском государственном политехническом университете

Кроме того, были открыты Киевский и Варшавский политехнические институты которые Витте называл коммерческими техническими университетами», поскольку при них существовали коммерческие отделения.



Под его контролем фактически находилось министерство путей сообщения.

С 22221



ИСТОРИЧЕСКИЙ ОЧЕРКЪ  
РАЗВИТІЯ  
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ ВЪ РОССИИ  
съ ихъ основанія по 1897 г. включительно.

КРАТКІЙ ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ  
НАЧАЛА И РАСПРОСТРАНЕНІЯ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ  
ВЪ РОССИИ  
по 1897 г. включительно.

СОСТАВЛЕНЪ  
съ ВЫСОЧАЙШАГО соизволенія  
по распоряженію Министра Путей Сообщенія, Дѣйствительнаго  
Князя М. И. ХИЛКОВА,  
Инженеромъ, Тайн. Сов. В. М. ВЕРХОВСКИ



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.  
Тип. М. П. С. (Т-ва И. Н. Кушнеревъ и К<sup>о</sup>), Фонтанка, 1  
1898.



скаго участка отъ р. Оби до г. Иркутска (1754 вер.), а также окончаніе участка Владивостокъ-Графская и постройка соединительной вѣтви между Уральскою горнозаводскою и Сибирскою желѣзными дорогами: во второй очереди относился бы постройка участка отъ Графской до Хабаровки (347 вер.) и отъ Мысовой на берегу Байкала до Срѣтенска (1009 вер.) а къ третьей очереди—постройка Иркутско-Байкальской линіи (292 вер.) и участка отъ Срѣтенска до Хабаровки (около 2000 вер.).

Относительно порядка и способовъ осуществленія участкомъ первой очереди, въ связи съ финансовыми ресурсами, Управляющій Министерствомъ Финансовъ выработалъ такой планъ ихъ сооруженія, чтобы движеніе по нимъ было открыто не позже 1900 года (при началѣ работъ въ 1893 году), причѣмъ имъ была предложена организація вспомогательныхъ предпріятій, а именно: колонизація земельныхъ округовъ Западной Сибири съ поощреніемъ и развитіемъ крестьянскихъ переселеній, развитіе судоходства по воднымъ путямъ Сибири и расширеніе нѣкоторыхъ отраслей горнозаводской промышленности.

При такомъ планѣ расходы по осуществленію участкомъ первой очереди были исчислены (сверхъ уже ассигнованныхъ 10.700.000 р.) въ суммѣ 150 м. руб., въ томъ числѣ на вспомогательныя предпріятія отъ 14 до 20 м. руб. Столь значительная сумма, потребная въ теченіе 8 лѣтъ, по мнѣнію Управляющаго Министерствомъ Финансовъ, не можетъ быть отнесена на обыкновенные и чрезвычайные доходы; займы же не могутъ считаться надежнымъ источникомъ и было бы опасно относить на нихъ крупную сумму въ 150 м. руб.

Поэтому дѣйствительный статскій совѣтникъ Витте, имѣя въ виду особые источники, предлагалъ вынуть особые «сибирскіе кредиты» — сумму въ 150 м. руб. въ постепенности, соответствующей ходу работъ и съ погашеніемъ въ теченіе 23 лѣтъ начиная съ 1894 г. по опредѣленному плану изъ средствъ Государственнаго казначейства. При обеспеченіи средствъ на постройку Сибирской ж. дороги строительныя работы предполагалось окончить въ слѣдующіе сроки:

Участки отъ Челябинска до Оби (1.328) и отъ Оби до Красноярска (731 г.) въ 1896 году

Участокъ отъ Красноярска до Иркутска (1.028) въ 1900; вѣтвь изъ Екатеринбургъ—въ 1894 и

Участокъ отъ Владивостока до Графской (852) въ 1894—5 г. и въ томъ же срокѣ надлежаще развитіе вспомогательнаго предпріятія.

Наконецъ Управляющій Министерствомъ Финансовъ предлагалъ учрежденіе особаго высшаго органа подъ названіемъ Комитета Сибирской ж. д.

На этомъ основаніи Комитетъ полагалъ: 1) утвердить направленіе Западно-Сибирской ж. дороги отъ Челябинска на г. Курганъ, Петропавловскъ, Омскъ, Кашинскъ, съ переходомъ р. Оби у Кривошековой, до ст. Почитанская Средне-Сибирской ж. д. въ обходъ г. Томска; 2) разрѣшить въ 1892 году приступить къ сооруженію участка отъ Челябинска до Омска и 3) предоставить эти работы произвести непосредственнымъ распоряженіемъ казны, испрошивъ черезъ Государственный Совѣтъ потребный кредитъ.

Государь Императоръ, въ 8 день мая 1892 г., на положеніе Комитета Министровъ Высочайше соизволилъ и затѣмъ Высочайше утвержденнымъ 18 іюня мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, по представленію Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія, съ приложеніемъ раздѣльной вѣдомости Западно-Сибирской дороги на сумму 22.835.347 руб. и техническихъ условій, разрѣшено было на сооруженіе Челябинско-Омской линіи расходовать въ 1892 году 1.100.000 руб. изъ условно отпущеннаго кредита въ 3,5 мил.

Вскорѣ оставилъ свои посты и дѣйствительный тайный совѣтникъ Вышнеградскій, а управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія дѣйствительный статскій совѣтникъ С. Ю. Витте съ 30 августа 1892 года получилъ назначеніе вѣздать Министерствомъ Финансовъ.

Столь давно желанныя со стороны этого Министерства энергія и инициатива въ изысканіи источниковъ расхода выразились весьма скоро, такъ что въ іюніи Высочайше учрежденнаго Особаго Совѣщанія о постройкѣ Сибирской желѣзной дороги 21 ноября 1892, по Высочайшему повелѣнію, уже разсматривалась заявка Управляющаго Министерствомъ Финансовъ отъ 13 ноября о порядкѣ и способахъ сооруженія Великаго Сибирскаго желѣзнодорожнаго ш.

Въ этомъ совѣщаніи статскій секретарь Сольскій высказалъ, что основной вопросъ о сооруженіи силошного черезъ всю Сибирь желѣзнодорожнаго пути окончательно рѣшенъ Высочайшимъ рескриптомъ на имя Его Императорскаго Высочества Наслѣдника Цесаревича и что задача Совѣщанія ограничена обезпаченіемъ лишь способовъ исполненія сей Высочайшей воли.

По этому предмету въ запискѣ Управляющаго Министерствомъ Финансовъ изъяснена необходимость распредѣленія всего предпріятія на три очереди затѣмъ, чтобы на первую очередь поставлена была постройка Западно-Сибирскаго участка отъ Челябинска до р. Оби (1328 вер.) и Средне-Сибирскаго



# УСПЕХ ВИТТЕ

Когда С. Ю. Витте занял пост министра финансов, работы по строительству Транссибирской магистрали только начались и проект еще не обрел достаточной поддержки в правительственных кругах. Точнее, на его осуществление не было выделено средств и не существовало ясности, как вообще довести дело до конца. Витте быстро изменил ситуацию.

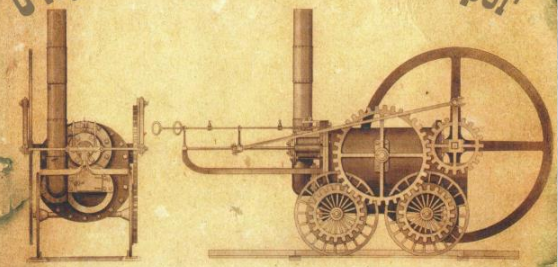
Немного найдется минималисты, которые могли бы сказать, что построили Транссибирскую магистраль. Он при этом в нескольких аспектах. Как и многим другим, изрядная доля успеха в этом предприятии. А чтобы сделать это долго обсуждавшийся и довольно дорогой проект, нужен был еще и предвидение в царской России. Витте поступил в правительство скорее из соображений происхождения. Он родился в 1849 году и имел довольно много родственников. Его дед, Оули Федорович Витте, хитрец — в роду имелись князья. Его отец и дед умерли, оставив семью в стесненных условиях. Он должен был быстро найти работу, что, естественно, привело к началу с самого низшего уровня (чина)<sup>48</sup>, но всегда чувствовал большего, по причине, как и у многих — слегка разбавленной

<sup>48</sup> Тогда Тифлис.



С 29107-4

*З. А. Крейнис*  
Очерки истории железных дорог

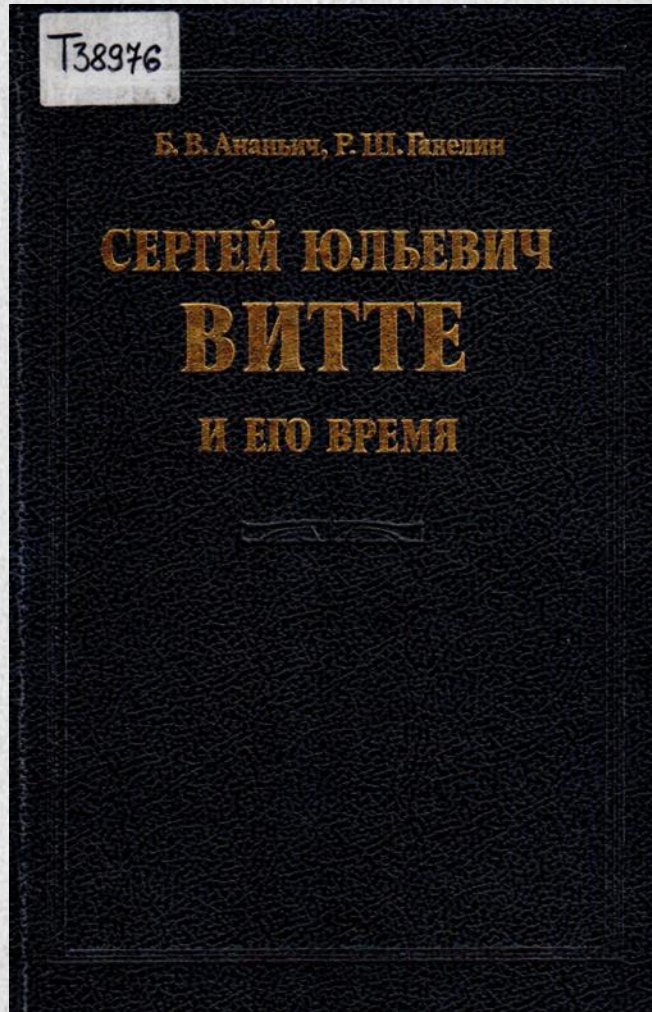


ОТ ПАРОВОЗА INFICTA  
ДО СУПЕРЭКСПРЕССА SAKURA  
ГОД ЗА ГОДОМ

*Книга четвертая*



К 1900 году Витте занимал не только министерскую должность, но и получил чин действительного статского советника. В 1903 он стал председателем Комитета министров. Фактически это была почетная отставка с поста министра финансов, хотя Сергей Юльевич в 1903 стал также членом Государственного совета и членом комитета финансов, а в 1911-1915 был председателем последнего. В 1904 им был заключен еще один торговый договор с Германией. В 1905 году он отправился в США, чтобы в городе Портсмуте подписать мирный договор с Японией.



Фотографии Витте на Портсмутских переговорах  
Library of Congress



В том же году Витте получил титул графа, принимал участие в подавлении революции и в составлении Манифеста 17 октября. Манифест 17 октября 1905 г. – важная веха в политической жизни России и вершина в государственном творчестве С.Ю. Витте. Витте считается автором манифеста, хотя его составлением занимался не он один. Основным положением манифеста от 17 октября 1905 года было введение парламента, который в документе назывался Государственной Думой. Витте полагал, что прокатившуюся по России волну забастовок можно сбить, создав новое правительство на новых началах, которое он и должен был возглавить – и возглавил. По задумке авторов манифеста, Дума должна была стать органом согласования для императора при принятии законов. Манифест от 17 октября 1905 года, или «Высочайший Манифест об усовершенствовании государственного порядка» — важный документ, который обозначил начало формирования конституционно-монархической системы правления в Российской империи, парламентаризма и многопартийной системы. Помимо создания Государственной Думы, также были утверждены и другие положения. Благодаря этому документу люди получили базовые права и свободы. В нём гарантировалась свобода личности, совести, слова и объединения. Граждане получили право выбирать своих представителей в законодательный орган. Деятельность профсоюзов, политических партий, газет и журналов оппозиционной направленности была легализована.



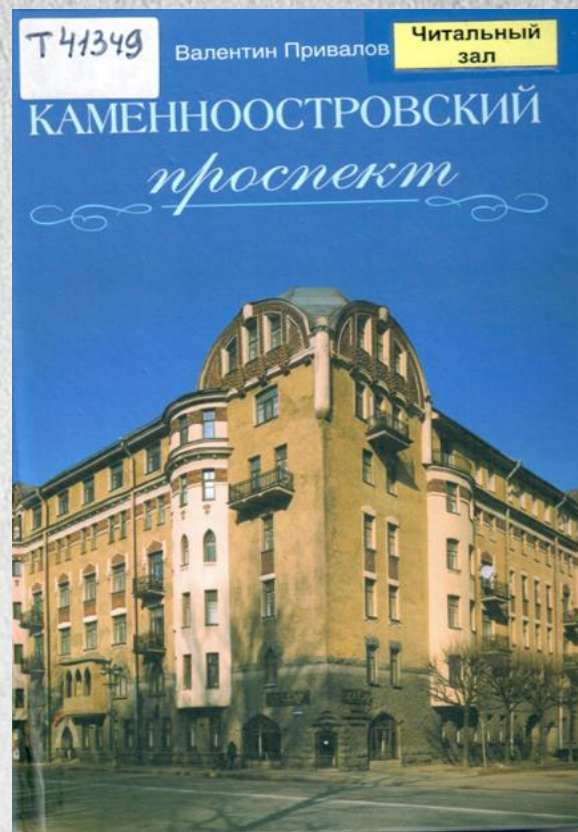
«17 октября 1905 года» Илья Ефимович Репин, 1907 г.



Витте стал первым премьер-министром России в начале октября 1905 года. Сергей Юльевич предполагал, что сформирует коалиционное правительство вместе с радикальными либералами, станет премьер-министром и тем самым будет основной политической фигурой в России.

Однако его время ушло.

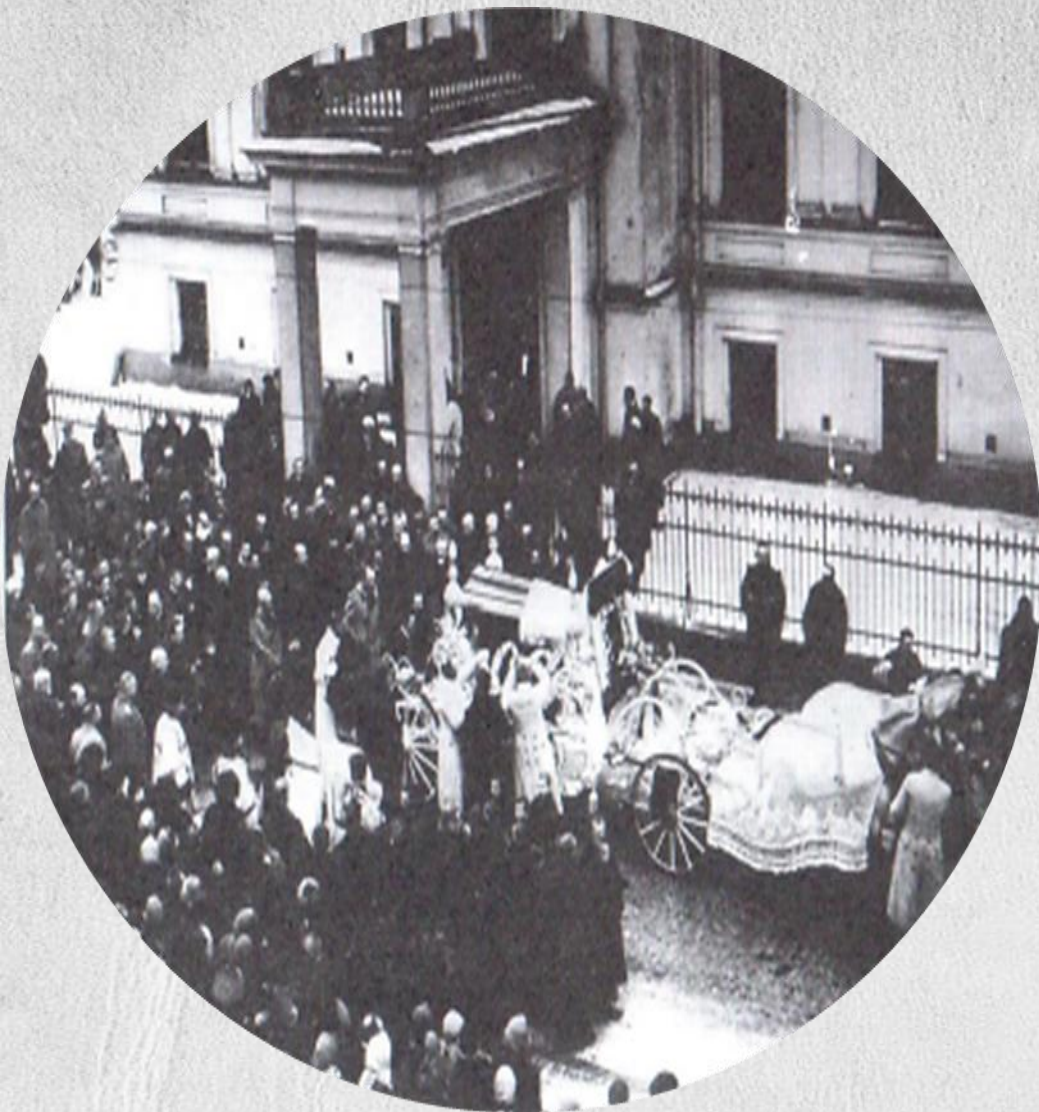
В короткий период на рубеже 1905-1906 годов он работал председателем обновленного Совета министров. В 1906 вел переговоры с Францией о займе. Правительство Витте успело разработать Основные государственные законы от 23 апреля 1906 года. По сути это была первая настоящая российская конституция. Но премьер вынужден был ( тогда же, в апреле) уйти в отставку, так как его кандидатура вызывала споры и раздражения во многих слоях общества. Граф Витте был награжден высшим орденом святого Александра Невского с бриллиантами, а также пожалован «выходным пособием» в 400000 тыс. руб.



Жил в Петербурге, в доме на Каменноостровском проспекте, где писал мемуары и пережил покушение

Особняк Витте на Каменноостровском 5





Скончался С. Ю. Витте 28 февраля 1915 г. , от менингита, немного не дожив до 65 лет. Хоронили его скромно, «по третьему разряду» . Никаких официальных церемоний не было. Более того, рабочий кабинет покойного был опечатан, бумаги конфискованы, на вилле в Биаррице произведен тщательный обыск. Смерть Витте вызвала довольно широкий резонанс в русском обществе. Газеты пестрели заголовками типа: «Памяти большого человека» , «Великий реформатор» , «Исполнин мысли» .

Могила С. Ю. Витте в Александро-Невской лавре



На надгробии Витте в Александро-Невской лавре в Санкт-Петербурге по его желанию было высечено золотом: «17 октября»

И в заключение-  
просто несколько  
интересных  
фактов, связанных  
с С. Ю. Витте

В доме зятя Витте нашли самый большой в истории Петербурга клад. Своих детей у Витте не было, и он воспитывал дочерей своих жен. В 1904 году Вера, вторая дочь, вышла замуж за дипломата Василия Нарышкина. 27 марта 2012 в его доме - особняке Нарышкиных по улице Чайковского, дом 29 во время реставрации был найден крупнейший в истории Петербурга клад - около 2000 золотых и серебряных предметов. На момент находки его оценили в 189 миллионов рублей - 6 398 104 \$ (по курсу 29.54 рубля за доллар на 12.03.2012).

Елена Петровна Блаватская  
(урождённая фон Ган) — русский  
религиозный философ теософского  
направления, литератор, публицист,  
окультист и спиритуалист,  
путешественница приходилась Витте  
двоюродной сестрой



В период работы Сергея Витте в сфере железнодорожных перевозок в российских поездах появились знаменитые металлические подстаканники. Они были устойчивее обычных кружек и поэтому используются до сих пор. И, хотя потрудился Витте для железных дорог России немало, прежде всех остальных его дел на этом поприще вспоминаются именно эти подстаканники, которыми мы пользуемся и сегодня.





# Список использованной литературы

1. Витте, Сергей Юльевич.  
Воспоминания : в 3 т. / С.Ю. Витте; С.Ю. Витте. - Таллинн; М. : Скиф Алекс.  
Т.1 : 1849-1894: Детство. Царствования Александра II и Александра III. - 1994. - 525, [1] л. порт. авт. - (Русская историческая Библиотека)
2. Левин, Дмитрий Юрьевич.  
Витте С. Ю. - выдающийся железнодорожник : монография / Д. Ю. Левин. - Москва : Инфра-М, 2018. - 417 с. : ил. - (Научная мысль). - Библиогр.: с. 414-415. - ISBN 978-5-16-013021-7.
3. Ананьич, Б. В.  
Сергей Юльевич Витте и его время [Текст] / Б. В. Ананьич, Р. Ш. Ганелин ; Рос. акад. наук, Ин-т рос. истории, С.-Петербург. фил. - СПб. : Дмитрий Буланин, 2000. - 430 с., [7] л. ил. - ISBN 5-86007-180-9
4. Ильин, Сергей Викторович.  
Витте С. В. Ильин. - 2-е изд., испр. - М. : Молодая гвардия, 2012. - 512 с. : [16] л. : ил., портр. - (Жизнь замечательных людей : сер. биографий ; вып. 1550(1350)). - ISBN 978-5-235-03502-7
5. Мартынов, С. Д.  
Государственный человек Витте / С. Д. Мартынов. - СПб. : Людовик, 2006. - 519 с.
6. Привалов, В. Д.  
Каменноостровский проспект : историческая литература / В. Д. Привалов. - М. : Центрполиграф ; СПб. : МиМ-Дельта, 2005. - 639 с. : ил. - ISBN 5-9524-1882-1
7. История С.-Петербургской Биржи [Текст] = История Санкт-Петербургской Биржи. 1703-1903 : история биржевого законодательства, устройства и деятельности учреждений С.-Петербургской Биржи. - С.-Петербург : Трудь, 1903. - 295 с.
8. Русский торгово-промышленный мир : Фотокнига / авт. текста П. А. Примаченко ; худ. оформл. и макет А. Л. Семенова. - М. : Планета, 1993. - 335 с. : фот. - ISBN 5-85250-551-X
9. Верховский, Владимир Михайлович ((1835-1916)).  
Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно : сост. по распоряжению министра путей сообщ., д. т. с. кн. М.И. Хилкова, инж., т. с. В.М. Верховским / В. М. Верховский. - С.-Петербург : Тип. М.П.С. (т-ва И.Н. Кушнерев и К<sup>о</sup>), 1898. - 592 с.
10. Волмар, Кристиан.  
Транссибирская магистраль. История создания железнодорожной сети России / К. Волмар ; пер. с англ. О. И. Сергеевой. - Москва : Кучково Поле, 2016. - 269 с. : ил. - Библиогр.: с. 266-268. - ISBN 978-5-9950-0669-5
11. Крейнис, Зосим Лейбович.  
Очерки истории железных дорог. Кн. 4. От паровоза Inficta (1803) до суперэкспресса Sakura (2008). Год за годом... / З. Л. Крейнис. - М. : УМЦ по образованию на ж.-д. трансп., 2011. - 438, [9] с. : ил., цв. ил., портр., карты. - Библиогр. в конце кн. - ISBN 978-5-9994-0108-3
12. Верховский, Владимир Михайлович ((1835-1916)).  
Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно : сост. по распоряжению министра путей сообщ., д. т. с. кн. М.И. Хилкова, инж., т. с. В.М. Верховским / В. М. Верховский. - С.-Петербург : Тип. М.П.С. (т-ва И.Н. Кушнерев и К<sup>о</sup>), 1898. - 592 с.
13. Витте, Сергей Юльевич (граф ; почетн. чл. ИИПС).  
Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети [Текст] : доклад, прочит. в ИИПС 7 апр. 1910 г. / С. Ю. Витте. - СПб. : ИИПС Имп. Александра I, 1910.
14. Электрическая передача движения на станции Новороссийск Владикавказской Железной Дороги (К 4-му совещательному съезду железнодорожных электротехников) [Текст] / Владикавказская Железная Дорога. - Новороссийск : Тип. М. Н. Корицкого, 1897. - Загл. в соврем. Правописании
15. Институт инженеров путей сообщения Императора Александра I [Текст] : ист. очерк / сост. С. М. Житков. - Санкт-Петербург : Тип. М-ва Путей Сообщения, 1899. - 500 с.
16. О мерах к упрочению общества Черноморско-Дунайского пароходства и об изменении устава сего общества : 8 марта 1893 г. / М-во финансов, Департ. торговли и мануфактур ; подп. Витте. - [СПб.] : [б. и.], 1893. - 65 л.
17. Устав Общества Черноморско-Дунайского пароходства : проект изменений и дополнений / подп. Витте. - [СПб.] : [б. и.], 1886. - 18 с.
18. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов [Текст] : издание журнала "Инженер" / С. Витте ; бывш. владелец А. И. Баландин. - Киев [Киев] : Типография И. Н. Кушнерева и К<sup>о</sup>, 1883

