



# Реформатор железных дорог и страны



*Шапкин Игорь Николаевич – Российский университет транспорта, Москва, Россия\*.*

Игорь ШАПКИН

**Левин Д. Ю. С. Ю. Витте – железнодорожник, выдающийся государственный деятель. – М.: УМЦ по образованию на железнодорожном транспорте, 2020. – 376 с. ISBN 978-5-907206-02-1.**

Книги о «выдающемся железнодорожнике № 1» издаются довольно часто, тем более что в 2019 году отмечалось его 170-летие. Личность Сергея Юльевича Витте всегда притягивала знатоков и любителей русской истории. Новая книга

Дмитрия Левина «С. Ю. Витте – железнодорожник, выдающийся государственный деятель» о нём, реформаторе, начавшем карьеру на железной дороге. Автор первого Устава железных дорог, создатель теории тарифов, инициатор реформы строительства и эксплуатации железных дорог, фактический руководитель строительства Транссибирской магистрали, ставший политиком, государственным деятелем, дипломатом, финансистом – это малая часть того, что успел сделать Витте для страны.

Ключевые слова: С. Ю. Витте, железная дорога, теория тарифов, Устав железных дорог, Великий Сибирский путь.

\*Информация об авторе:

**Шапкин Игорь Николаевич** – доктор технических наук, профессор кафедры управления эксплуатационной работой и безопасностью на транспорте Российского университета транспорта, Москва, Россия, [shapkin05@mail.ru](mailto:shapkin05@mail.ru).

Рецензия поступила в редакцию 16.10.2020, принята к публикации 05.11.2020.

For the English text of the article please see p. 238.

**В** предисловии к книге отмечено, что Витте оставил яркий след в истории страны, жизни российского общества. Оценивая масштаб личности, следует говорить о нём как о крупном государственном деятеле России, человеке выдающегося ума, воли и энергии, организаторе, способствовавшем в сложный переходный период пореформенной России подъёму производительных сил, эволюции социально-экономической системы общества. С. Ю. Витте предложил и во многом успешно реализовал свои взгляды на преодоление отсталости, модернизации России на рельсах рыночной экономики с государством в роли локомотива.

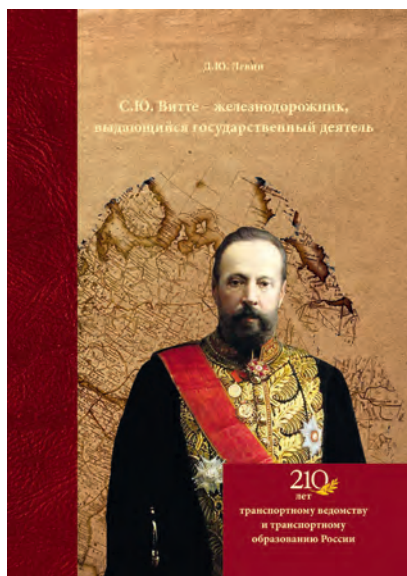
С. Ю. Витте родился 17 июня 1849 г. в Тифлисе в дворянской семье. После окончания гимназии он поступил на физико-математический факультет Одесского филиала Новороссийского университета. После окончания обучения С. Ю. Витте хотел остаться в университете и стать профессором. Но под влиянием его матери и дяди, министр путей сообщения, граф В. А. Бобринский уговорил юного Витте делать карьеру на железной дороге.

Начав с должности кассира, продолжив конторщиком, контролёром, ревизором движения и начальником станции, С. Ю. Витте довольно быстро поднимался по служебной лестнице и был назначен начальником конторы движения Одесской железной дороги.

Во времена начала строительства и развития железнодорожного транспорта Одесская железная дорога состояла из нескольких участков от Одессы до Балты. Для полноты картины автор книги на материале своей работы «Развитие железных дорог России в XIX веке» показал дальнейшее развитие Одесской и Юго-Западной железной дороги, на которой позже работал С. Ю. Витте.

Возглавляя Одесскую железную дорогу, Витте проявил незаурядные творческие способности, предложив новое обслуживание паровозов машинистами, увеличив размеры движения поездов при дефиците пропускной способности, решив во время Русско-турецкой войны проблему перевозки раненых.

После окончания войны в 1878 г. Одесская железная дорога была объединена с не-



сколькими другими дорогами, образовалось Общество Юго-Западных железных дорог. С. Ю. Витте получил место начальника эксплуатационного отдела Юго-Западных железных дорог. 16 февраля 1880 года С. Ю. Витте был назначен начальником службы эксплуатации Юго-Западных железных дорог, а позже — управляющим дорог.

Главной задачей молодого начальника было увеличение эксплуатационных доходов. Эту задачу он решил в период 1881 по 1885 гг. Чистый доход Общества от эксплуатации его дорог вырос с 4 млн 300 тыс. руб. до 13 млн 600 тыс. руб., или в три с лишним раза.

Такой результат был достигнут благодаря гибкой тарифной политике. Обобщая результаты своей деятельности, С. Ю. Витте написал книгу «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов», изданную в 1884 г. в Киеве и переизданную в Париже в 1910 г.

Участвуя в высочайше учреждённой Комиссии для исследования железнодорожного дела в России под председательством графа Э. Т. Баранова, С. Ю. Витте разработал проект Устава русских железных дорог, который был одобрен Государственным советом и 12 июня 1885 г. утверждён императором.

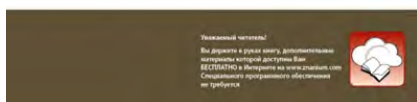
8 марта 1889 г. после утверждения Александром III тарифное законодательство было сосредоточено в новом Департаменте железнодорожных дел Министерства финансов, а 10 марта после производства в действительные статские советники — ди-





Д.Ю. Левин

## ВИТТЕ С.Ю. — ВЫДАЮЩИЙСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК



ректором департамента был назначен С. Ю. Витте.

15 февраля 1892 г. С. Ю. Витте был назначен управляющим Министерства путей сообщения. На этом посту он продемонстрировал недюжинный талант. Установилась твёрдая идея о государственном значении железных дорог, в соответствии с которой исключалась возможность строительства и эксплуатации железных дорог частными обществами. Последовал выкуп железных дорог из рук частных обществ и сооружение железных дорог казной.

30 августа 1892 г. С. Ю. Витте был назначен управляющим Министерством финансов, а с 1 января 1893 г. стал полноправным министром финансов. Благодаря энергии С. Ю. Витте началось сооружение Великой Сибирской железной дороги. Сначала он предложил образовать особый комитет для законодательного решения вопросов управления постройкой дороги под председательством наследника-цесаревича (будущего императора Николая II), а затем обеспечил выделение необходимых финансов. С. Ю. Витте постоянно координировал и контролировал строительство железной дороги, инициировал вопросы организации переселения в Сибирь. С 1897 по 1914 год население Сибири увеличилось с 4,6 до 7,6 млн человек, население Даль-

него Востока — с 0,9 до 1,6 млн человек. Строительство железной дороги закончили в 1915 году.

Благодаря министру финансов С. Ю. Витте в 1894 г. был заключён выгодный для России первый торговый договор с Германией, который охватывал торговые, экономические и политические интересы и положил конец таможенной войне. Это было большой личной победой министра финансов.

Особый интерес представляет введение казённой винной монополии. Питейная реформа, проведённая С. Ю. Витте, впервые ввела акцизную систему, которая не позволяла продавать водку никому, кроме государства. Бюджет увеличился почти на 30 %. В ходе антиалкогольной кампании С. Ю. Витте с инспекторскими поездками посетил многие губернии.

С. Ю. Витте настойчиво боролся за осуществление золотой реформы. В начале денежной реформы он обосновал свою позицию: *«Огромное значение золотой валюты заключается, прежде всего, в том, что представляет золотой мост, перекинутый из богатых стран в бедные. При ней ускоряется выход из бедности, тогда как при бумажной валюте он замедляется»*. В 1894 году осуществлена денежная реформа, которой вводилась золотая валюта. Впервые российский рубль стал конвертируемым.

Деятельность С. Ю. Витте выходила далеко за традиционные рамки Министерства финансов. Он вторгался во многие сферы, включая внешнюю политику. С первых лет пребывания на министерском посту он проявил себя как геополитик, стремившийся укрепить и расширить позиции России как великой державы.

Его дипломатическая деятельность началась блистательным успехом в Берлине в 1894 году при подписании торгового договора и закончилась блистательным успехом в Париже 1906 г., в год миллиардного займа.

В сентябре 1902 г. С. Ю. Витте совершил путешествие на Дальний Восток, был в Порт-Артуре, Владивостоке и в Дальнем, ознакомился с положением на дальней окраине. По возвращении С. Ю. Витте составил доклад, в котором настаивал на выводе наших войск из Маньчжурии и необходимости соглашения с Японией.

16 августа 1903 г. указом Николая II С. Ю. Витте был освобождён от должности министра финансов и назначен председателем Комитета министров. За время управления С. Ю. Витте Министерством финансов значительно укрепился бюджет страны, постоянно доходы превышали расходы, за что его постоянно критиковали. Он считал, что при огромной задолженности страны необходимо держать несколько сот миллионов рублей, которые при неблагоприятных обстоятельствах, в том числе при неурожаях, могли бы остановить падение русских фондов. Когда С. Ю. Витте ушёл из Министерства финансов, он оставил свободную наличность в сумме 380 млн руб., которая дала возможность Российской империи после начала Японской войны несколько месяцев жить без займов.

После поражения в Японской войне встал вопрос о назначении главного уполномоченного для ведения мирных переговоров. Тогдашний министр иностранных дел В. Н. Ламздорф и другие претенденты отказались вести переговоры. Тогда Николай II предложил эту миссию С. Ю. Витте. Переговоры и Портсмутский мирный договор, заключённый в напряжённой борьбе на выгодных для России условиях, стал дипломатическим триумфом С. Ю. Витте. Он снискал себе авторитет на мировой арене.

Вернувшись после Портсмута в Петербург в сентябре 1905 г., С. Ю. Витте стал свидетелем нараставшего вала революции. Он много думал и анализировал причины революции. Основной причиной забастовок и беспорядков он считал нерешённый крестьянский вопрос.

После доклада императору граф С. Ю. Витте подготовил проект манифеста, 17 октября царь издал этот высочайший манифест «Об усовершенствовании государственного порядка», который произвёл огушительное впечатление на российское общество. Провозглашаемые манифестом принципы ломали вековой уклад и упраздняли одну из основ российской государственности — неограниченное самодержавие. Сразу же после объявления манифеста 17 октября по всей России прокатилась волна контрреволюционных выступлений.

20 октября 1905 г. граф С. Ю. Витте был назначен председателем Совета Мини-

стров. Из-за страха перед стихией революции многие из предложенных им кандидатур для замещения постов в правительстве отказались. Формирование правительства затянулось до конца октября.

По распоряжению С. Ю. Витте были разосланы телеграммы администрациям бастовавших заводов, в телеграммах был призыв к рабочим, чтобы они перестали слушать лиц, явно ведущих к разорению и голоду. 5 ноября Совет рабочих постановил прекратить забастовки. Председатель Совета Г. С. Носарь, а затем и весь совет были арестованы. 7 ноября забастовки прекратились, и государь-император написал С. Ю. Витте: *«Радуюсь, что бессмысленная стачка окончилась, это большой нравственный успех правительства»*.

Первое время, после 17 октября 1905 г., Николай II прислушивался к мнению С. Ю. Витте, но по мере того как страх перед внезапной революцией начал проходить, государь перестал считаться с мнением Витте, начал действовать помимо и в тайне от него. С. Ю. Витте не захотел оставаться полуноминальным главой правительства.

16 апреля 1906 г. со всеми положенными почестями С. Ю. Витте был освобождён от должности. После отставки он продолжал оставаться статс-секретарём и членом Государственного совета. Большую часть времени он посвящал литературным трудам.

Граф С. Ю. Витте — фигура сложная и противоречивая, что во многом связано с особенностями того времени. Он вошёл в историю страны и навсегда останется в ней. Останется как человек решительной воли и выдающийся организатор, как один из самых крупных политиков, способствовавших подъёму производительных сил России, развитию железнодорожного дела и оздоровлению денежной системы, как яркий представитель российской школы экономической мысли.

Книга Дмитрия Левина «С.Ю. Витте — железнодорожник, выдающийся государственный деятель» рассчитана на широкий круг читателей, будет интересна всем, кто интересуется российской историей, личностью в истории, историей железных дорог.

