

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ**

На правах рукопису

УДК 929.000.656 19/20 (Вітте)

ПЕТРУЧЕНКО Олексій Анатолійович

**ДІЯЛЬНІСТЬ С.Ю. ВІТТЕ (1849–1915) В КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

07.00.07 – історія науки й техніки

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата історичних наук

Науковий керівник
Пилипчук Олег Ярославович,
доктор біологічних наук,
професор

Київ – 2018

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Центрі досліджень з історії науки і техніки ім. О.П. Бородіна Державного університету інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України

Науковий керівник: доктор біологічних наук, професор
Пилипчук Олег Ярославович
Державний університет інфраструктури та технологій,
завідувач кафедри екології та
безпеки життєдіяльності

Офіційні опоненти: доктор історичних наук, професор
Скляр Володимир Миколайович
Національний технічний університет «Харківський
політехнічний інститут», завідувач кафедри
українознавства, культурології та історії науки

кандидат історичних наук
Димитрюк Володимир Миколайович
Чернівецький транспортний коледж, директор

Захист відбудеться 24 січня 2019 р. об 11⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 26.820.02 у Державному університеті інфраструктури та технологій за адресою: 03115, м. Київ, вул. Котельникова 29/18, ауд. 304

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Державного університету інфраструктури та технологій за адресою: 03049, м. Київ, вул. Огієнка, 19.

Автореферат розіслано 21 грудня 2018 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради,
кандидат історичних наук,
доцент

О.Л. Сорочинська

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Обґрунтування вибору теми дослідження. С.Ю. Вітте присвячена низка фундаментальних статей та монографій. Однак інтерес до його особи досі не слабшає. Навпаки, незвичайні здібності та плідна діяльність, висунули його в перші ряди історичних особистостей світу. Сьогодні С.Ю. Вітте цікавить усіх як політик, державний діяч, дипломат, залізничник, економіст, фінансист, реформатор. Разом з цим аналіз творчої спадщини С.Ю. Вітте має особливу вагу для розуміння процесів розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

Основні досягнення С.Ю. Вітте у сфері державотворення такі: підготовка Маніфесту від 17 жовтня 1905 р., який обіцяв громадянські свободи; за його активної участі були проведені державні реформи, зокрема створення Державної Думи, реформування Державної Ради, впровадження виборного законодавства і редагування основних державних законів Російської імперії; здійснення грошової реформи 1897 р. із запровадженням золотого стандартного рубля; розробив програму реформ, втілену в життя П.А. Столипіним; був прибічником прискореного розвитку промисловості і розвитку капіталізму; сприяв «першій російській індустріалізації» 1890-х років, здійснив реформу оподаткування промисловості; сприяв уведенню державної «винної монополії» на алкоголь; проявив неабиякі дипломатичні здібності (Союзний договір з Китаєм, заключення Портсмутського миру з Японією, торговельний договір з Німеччиною). Цей відомий сановник мав помітний і визначальний вплив на різні напрями зовнішньої і, особливо, внутрішньої політики Російської імперії, став своєрідним символом можливостей і одночасно беспорядності російської державної системи.

С.Ю. Вітте був міністром шляхів сполучення, міністром фінансів, головою Комітету і Ради міністрів Російської імперії. Він був натхненником залізничного будівництва і перетворювачем економіки залізниць в тогочасній державі. Однак досі його діяльність в контексті розвитку залізничного транспорту потребує детального розгляду. Ми сконцентрували свою увагу на діяльності С.Ю. Вітте як залізничника. І ось чому.

С.Ю. Вітте – автор першого Статуту вітчизняних залізниць, автор теорії тарифів, ініціатор реформи будівництва та експлуатації залізниць, член Комісії графа Е.Т. Баранова (вона зробила багато корисного у розвитку залізничної справи в країні), він був ініціатором і фактичним керівником будівництва Трансибірської магістралі, Китайсько-Східної залізниці, Середньоазійської та Північної залізниць, будівництво яких було зумовлене бажанням проникнути на азійські ринки. У світлі своїх оригінальних переконань він піддав аналізу накопичений раніше науковий матеріал і показав його в новому і правильному висвітленні. Його праці, його ідеї, теорії і погляди розкрили перед залізничниками небачені раніше широкі можливості. Досі в історії науки й техніки відсутнє спеціальне комплексне узагальнення наукового доробку С.Ю. Вітте в контексті розвитку залізничного транспорту. Все це зумовило проведення даного історико-наукового дослідження різнобічної діяльності інженера С.Ю. Вітте з широким використанням маловідомих архівних та

друкованих джерел, здійснення детального аналізу його найважливіших наукових праць, які досі не втратили своєї актуальності.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тема дисертаційного дослідження співпадає з темою Центру досліджень з історії науки і техніки ім. О.П. Бородіна Державного університету інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України «Історія науки і техніки в напрямках, школах, іменах» (державний реєстраційний номер 0107U002218).

Мета та завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є комплексне вивчення життєвого шляху, наукової та інженерно-технічної діяльності С.Ю. Вітте в контексті розвитку залізничного транспорту.

Для реалізації цієї мети визначено такі основні завдання:

- проаналізувати історіографію та джерельну базу проблеми;
- розкрити умови формування наукового світогляду С.Ю. Вітте як інженера шляхів сполучення, залізничного адміністратора та менеджера залізничного транспорту;
- розробити періодизацію життя та творчої спадщини С.Ю. Вітте;
- узагальнити відомі та ввести до обігу маловідомі сторінки біографії С.Ю. Вітте як залізничника;
- проаналізувати основні напрями діяльності С.Ю. Вітте у сфері залізничного транспорту;
- дослідити науково-організаційну діяльність С.Ю. Вітте;
- з'ясувати роль С.Ю. Вітте у вирішенні тарифного питання;
- висвітлити внесок С.Ю. Вітте у державну реорганізацію усієї системи залізничного транспорту;
- визначити роль та місце наукової спадщини С.Ю. Вітте в контексті розвитку залізничного транспорту (остання чверть XIX – поч. XX століть).

Об'єкт дослідження – розвиток залізничного транспорту в останній чверті XIX – поч. XX століть.

Предметом дослідження є діяльність С.Ю. Вітте у сфері залізничного транспорту.

Хронологічні межі дослідження визначаються роками життя та діяльності С.Ю. Вітте (1849–1915), хоча інколи доводилося звертатися до попередніх та наступних років.

Наукова новизна одержаних результатів:

вперше:

- в історіографії на основі виявлених і репрезентативних джерел комплексно досліджено життєвий шлях та науково-інженерну спадщину С.Ю. Вітте;
- встановлено періодизацію життєвого шляху та діяльності С.Ю. Вітте;
- проаналізовано опубліковані і рукописні праці С.Ю. Вітте, що дало змогу значно поглибити знання щодо подальшого розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

отримав подальший розвиток:

- ряд нових оціночних положень стосовно проблематики досліджень С.Ю. Вітте в контексті розвитку конкретних науково-технічних напрямів;

– дисертація містить низку нових висновків з питань розвитку інфраструктури залізничного транспорту.

удосконалено: – бібліографію вченого, вперше підготовлено майже повний список друкованих праць С.Ю. Вітте;

– у джерелознавчому плані вперше запроваджено до наукового обігу велику кількість нових матеріалів з різних архівів України та Російської Федерації, а також літературних джерел.

Загалом, наукова та соціокультурна спадщина С.Ю. Вітте – видатне явище у транспортній науці і техніці. Вона стала містком для продовження студій вченого в сучасних умовах.

Практичне значення одержаних результатів. Комплексне дослідження науково-інженерного внеску С.Ю. Вітте у розвиток залізничного транспорту останньою чвертю чверть XIX – початку XX століть. У дисертаційному дослідженні звернено увагу, що професійна діяльність С.Ю. Вітте не зводилась лише до декількох доповнень вже наявних знань. Його наукова спадщина призвела до якісних змін, що були своєрідним вагомим моментом в історії технічної думки України та Росії. Багато питань, які розглядались у наукових працях С.Ю. Вітте, є актуальними і сьогодні.

Матеріали дисертаційного дослідження можуть бути використані при підготовці монографій і курсів лекцій з історії залізничного транспорту, зокрема у розділі про тарифи залізниць, укладання бібліографічного довідника, присвяченого С.Ю. Вітте, при створенні історичних праць та навчальних посібників, праць, присвячених історії вітчизняної науки і техніки.

Особистий внесок здобувача. Наукові статті автора є одноосібними.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і висновки дисертації доповідались та обговорювались на конференціях: на П'ятих наукових читаннях, присвячених діяльності О.П. Бородіна (1848–1898) (Київ, 10 жовтня 2009 р.); на Восьмих наукових читаннях, присвячених діяльності О.П. Бородіна (1848–1898) (Київ, 10 жовтня 2012 р.); на Вісімнадцятій Всеукраїнській науковій конференції молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів, присвяченій 150-річному ювілею В.І. Вернадського (Київ, 26 квітня 2013 р.); на Дев'ятнадцятій Всеукраїнській науковій конференції молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів, присвяченій 95-річному ювілею Національної Академії наук України (Київ, 18 квітня 2014 р.); на конференції ДЕТУТ «Розвиток науки і техніки на залізничному транспорті» (Київ, 15 квітня 2015 р.); на Дванадцятих наукових читаннях, присвячених діяльності О.П. Бородіна (1848–1898), (Київ, 17 листопада 2016 р.).

Публікації. Результати дослідження викладені у 13 публікаціях автора. Серед них 6 статей у фахових виданнях, що входять до переліку ДАК України, з них 2 статті у виданні України, яке включене до наукометричних баз.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (348 найменувань) та 12 сторінок додатків. Обсяг роботи становить 237 сторінок. Основний текст складає 193 сторінки.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **Вступі** розкривається актуальність теми, показано зв'язок роботи з науковою темою, визначено мету, завдання, об'єкт та предмет дослідження; встановлюються хронологічні межі та методи дослідження, розкриваються наукова новизна та практичне значення роботи, особистий внесок здобувача, апробація роботи та структура дисертації.

У *першому розділі* **«Історіографія, джерельна база та методологія дослідження»** розглянуто етапи наукової розробки теми, джерельна база та методологія дослідження.

У *першому підрозділі* **«Історіографія проблеми»** досліджується велика добірка літератури другої половини ХІХ – початку ХХІ століть про життя та діяльність визначного інженера шляхів сполучення С.Ю. Вітте, відомого як талановитого спеціаліста в галузі залізничного транспорту, який присвятив понад 20 років свого життя розвитку вітчизняної транспортної науки та залізничного транспорту, зокрема.

17 червня 2019 р. наукова громадськість України буде відзначати 170-річчя від дня народження Сергія Юлійовича Вітте – визначного вітчизняного інженера шляхів сполучення, державного діяча, графа, почесного члена Петербурзької Академії наук, людини, яка зробила особливий внесок у розвиток залізничного транспорту і транспортного господарства. Після закінчення у 1870 р. Новоросійського університету (Одеса) служив начальником руху Одеської залізниці, відтак протягом 20 років – на декількох приватних залізницях, а також брав участь у роботі Комісії з дослідження розвитку залізничної справи в Росії (під головуванням Е.Т. Баранова). З 1888 р. був директором Департаменту залізничних справ і головою Тарифного комітету Міністерства фінансів (з серпня 1892 р – міністр), одночасно з лютого по серпень 1892 р – міністр шляхів сполучення; у 1903–1906 рр. – голова Комітету міністрів; прибічник будівництва Транссибірської залізничної магістралі; активний прибічник розвитку технічної освіти в державі (створив декілька політехнічних інститутів).

І хоча він був яскравою фігурою в галузі економіки транспорту, загалом залізничного транспорту останньої чверті ХІХ – поч. ХХ століть, його наукова спадщина належним чином не проаналізована, гідно не оцінена і не донесена до сучасника у повному обсязі. Досі відсутній ґрунтовний життєпис вченого. Однією з причин цього ми вважаємо те, що вивчення спадщини С.Ю. Вітте велося спеціалістами з окремих наук, які переслідували конкретну мету. Звичайно, це й не дозволило охопити весь багатогранний і міждисциплінарний за своїм характером науковий доробок С.Ю. Вітте. Висвітлення наукових інтересів Сергія Юлійовича дробило його цілісний образ на безліч окремих аспектів.

Сьогодні інтерес до біографії Сергія Юлійовича постійно зростає. Про це свідчать книги і статті, присвячені життю та діяльності видатного державного діяча і реформатора. Слід, у першу чергу, відзначити біографічні наукові

монографії О.П. Кореліна і С.О. Степанова (1998)¹, Б.В. Ананьїча та Р.Ш. Ганеліна (1999)², монографію С.Д. Мартинова (2002)³, монографію Д.Ю. Левіна (2018)⁴. На особливу увагу заслуговує науково-популярна книга-біографія Сергія Ільїна «Вітте», опублікована у Москві у серії «ЖЗЛ» (2006)⁵. Однак так звані «залізничні сторінки» в біографії С.Ю. Вітте досліджені дуже мало⁶. В усіх цих працях зазначається, що у світлі своїх оригінальних переконань С.Ю. Вітте піддав аналізу накопичений раніше науковий матеріал і показав його в новому висвітленні. Його праці, його ідеї, теорії і погляди розкрили перед залізничниками небачені раніше широкі можливості.

Весь комплекс використаних у роботі джерел ми розділили на чотири групи: 1) наукові праці С.Ю. Вітте; 2) документальні джерела; 3) матеріали особового походження: автобіографія, формулярний список та епістолярна спадщина; 4) наукова та публіцистична література про С.Ю. Вітте. Літературу про життя та діяльність С.Ю. Вітте ми поділили на три періоди: перший – література другої половини ХІХ – початку ХХ століть (до 1917 р.), другий – радянський період розробки проблеми, який є найбільшим і охоплює 1917–1991 рр. та сучасний період (1991–2017 р.).

Перший період характеризується інтенсивністю досліджень ученого, розгортанням широкого поля його діяльності в галузі залізничного транспорту (особливо у сфері залізничних тарифів з перевезення вантажів) і транспортного господарства. Другий період найбільш інформативний і охоплює майже 75 років (він характеризується переважно економічною компонентою досліджень С.Ю. Вітте), третій, сучасний період дослідження спадщини С.Ю. Вітте характеризується працями про економічну,

дипломатичну, адміністративну складові творчості С.Ю. Вітте. Комплексне вивчення творчого доробку вченого дало можливість простежити за еволюцією наукових поглядів С.Ю. Вітте у сфері залізничного транспорту, зокрема визначити основні наукові напрями його наукових уподобань.

Загалом, С.Ю. Вітте присвячено дуже багато спеціальних історичних праць як вітчизняних, так і зарубіжних авторів. Переважали публікації біографічного і мемуарного характеру, в яких автори відзначали масштабність особистості Вітте як політика, державного діяча, дипломата, одного з ініціаторів економічних, фінансових і військових реформ у царській Росії на межі ХІХ–ХХ століть. Як відзначав В.П. Федорченко: «...його зірка виділялася яскравістю не тільки на російському, а й на міжнародному політичному небосхилі»⁷.

¹ Корелин А.П., С.А. Степанов. Витте – финансист, политик, дипломат. Москва: ТЕРРА-Книжный клуб, 1998. 464 с.

² Ананьич Б.В., Р.Ш. Ганелин. Сергей Юльевич Витте и его время. Санкт-Петербург: Изд-во «Дмитрий Буланин», 1999. 430 с.

³ Мартынов С.Д. Государство и экономика: система Витте. Санкт-Петербург: Наука, 2002. 405 с.

⁴ Левин Д.Ю. Витте С.Ю. – выдающийся железнодорожник: монография. Москва: ИНФРА-М, 2018. 418 с.

⁵ Ильин Сергей. Витте. Москва: Молодая гвардия, 2006. 546 с. (Серия: «Жизнь замечательных людей»).

⁶ Хусаинов Ф.И. Железнодорожные страницы в биографии С.Ю. Витте *Бюллетень транспортной информации*. 2007. №10 (148). С. 34–40.

⁷ Федорченко В.П. Государственная и военно-политическая деятельность С.Ю. Витте: 1892–1906 гг.: автореф. канд. наук / Московский государственный университет имени Ломоносова. Москва. 1997. 24 с.

Слід зазначити, що прізвище С.Ю. Вітте постійно фігурує на сторінках періодичних видань часів Російської імперії останньої третини XIX – поч. XX століть (до 1917 р.) – «Известия Собрания инженеров путей сообщения», «Сборник исследований инженеров путей сообщения», «Вестник инженера», «Журнал Министерства путей сообщения», «Железнодорожное дело», «Инженер», в матеріалах залізничних нарад та з'їздів, що відбувалися в різних містах Російської імперії, особливо у містах на теренах сучасної України. Усі ці матеріали дають певну інформацію про життя та діяльність С.Ю. Вітте^{8 9}.

Остання чверть XIX ст. – поч. XX ст. є періодом становлення вітчизняного залізничного господарства, як і техніки загалом, і, разом із цим, періодом становлення С.Ю. Вітте як відомого залізничного адміністратора і громадського діяча. Характер і значення залізничної справи в Російській імперії, діяльність видатних вчених та інженерів, участь інженерів-залізничників у розвитку науково-технічного прогресу детально висвітлені у працях, присвячених розвитку конкретних сегментів залізничного транспорту¹⁰.¹¹ У цих виданнях знаходимо важливу інформацію про життя та діяльність С.Ю. Вітте. Публікації засвідчують, що С.Ю. Вітте активно вирішував проблеми розвитку залізничного транспорту в Російській імперії, ув'язуючи ці проблеми з розвитком залізничного транспорту в світі. Так, Є. В. Тарле характеризував його як міністра, який перевершував усіх «розмаїттям своєї обдарованості, широтою кругозору, умінням справлятися з важкими завданнями, гнучкістю свого розуму серед сучасних йому людей влади, крім Бісмарка»¹².

Процес дослідження нашої теми ми умовно розділили на 5 етапів. У періоді 90-ті роки XIX ст. – листопад 1917 р. діяльність С.Ю. Вітте знайшла своє віддзеркалення в низці праць дослідників^{13 14 15 16}. Аналіз цих праць показав, що в першому десятиріччі XX ст. автори або необґрунтовано лестили йому та підносили С.Ю. Вітте, або заперечували його позитивний вплив на процеси, які відбувалися в Російській імперії. Безперечно, вузькість джерельної бази та літературних джерел не дають підстави говорити про повноту висвітлення діяльності С.Ю. Вітте в даному відрізку часу. Більш об'єктивними слід вважати публікації авторів, які з'явилися після 1910 р., після того, як С.Ю. Вітте було відсторонено від влади. У цих публікаціях робилися спроби проаналізувати діяльність Сергія Юлійовича на різних державних постах, його

⁸ Сергей Юльевич Витте – государственный деятель, реформатор, экономист. Москва, 1999. Ч. 1. 244 с.; Ч. 2. 224 с.

⁹ Сергей Юльевич Витте – государственный деятель, реформатор, экономист: (К столетию со дня рождения). Сборник в 2 ч. / РАН. Ин-т экономики; Отв. ред.: Н.К. Фигуровская, А.Д. Степанский. Москва: Ин-т экономики РАН, 1999. Ч.1. 1999. 244 с.

¹⁰ Мартынов С.Д. Граф С.Ю. Витте: прагматизм реформатора. *Личность и власть в истории России XIX–XX вв.* Санкт-Петербург. 1997. С. 190–195.

¹¹ Мартышкин В.И. С.Ю. Витте. К вопросу о реформаторской деятельности. *Актуальные проблемы социально-гуманитарных наук.* Воронеж, 2000. Вып. 21. С. 36–38.

¹² Тарле Е.В. Граф С.Ю. Витте. Опыт характеристики внешней политики. Москва: Книжные новости, 1927. 92 с.

¹³ Клейнов Г.М. Граф С.Ю. Витте. Санкт-Петербург: Тип.-фия А.Э. Винке, 1906. 49 с.

¹⁴ Кони А.Ф. Сергей Юльевич Витте. Отрывочные воспоминания. Москва. 1925. 62 с.

¹⁵ Струве П.Б. Граф С.Ю. Витте: Опыт характеристики. Москва: Русская мысль, 1915. 7 с.

¹⁶ Глинский Б.Б. Граф С.Ю. Витте (Мат. для биографии). *Историч. вестник.* 1915. №4, 5, 7–9, 11, 12.

внесок у зміцнення могутності Російської імперії^{17 18}. І все ж, більшість праць мають біографічну складову. Архівні документи в них використовувалися ще дуже слабо.

Наукова розробка питань стану і розвитку досліджень наукової спадщини С.Ю. Вітте була закладена відомим вченим-залізничником, істориком залізничної справи В.М. Верховським в його роботі «Історичний нарис розвитку ранніх галузей залізничної справи і розвиток фінансово-економічної справи до 1897 р.» (1901)¹⁹. В.М. Верховський окремими штрихами висвітлив діяльність С.Ю. Вітте у галузі залізничного транспорту, зокрема відзначив те, що С.Ю. Вітте запропонував систематизувати дані щодо тарифів стосовно перевезення вантажів залізничним транспортом.

Ми вважаємо, що даних публікацій про життя та діяльність С.Ю. Вітте, опублікованих на межі тисячоліть, недостатньо. Це дає нам підставу вважати, що історіографію вивчення життя та діяльності С.Ю. Вітте означеного періоду важко визнати різнобічною та ґрунтовно розробленою, адже про нього як майбутнього визначного реформатора Росії, як бачимо, спочатку писали дуже мало. Найбільше відомостей в першій третині ХХ ст. ми знаходимо в різних «Трудах» залізничних з'їздів. Прізвище Вітте не тільки у списку їх учасників, а й серед доповідачів, є він і в протоколах засідань з'їздів та нарад. Мало цього, С.Ю. Вітте був Головою багатьох комісій, Міністром шляхів сполучення, Міністром фінансів, Головою Комітету міністрів Російської імперії і т.д.

Мусимо також зазначити, що практично вся науково-технічна громадськість його часу в галузі залізничного транспорту, і аж до радянських часів, у своїх публікаціях спиралася на наукову спадщину С.Ю. Вітте у сфері залізничних тарифів, збитковості залізниць, стосунків держави і приватного підприємництва тощо. На підставі аналізу цих джерел, зібраних нами, констатуємо, що С.Ю. Вітте – непересічний інженер-залізничник, будівничий залізниць і портів, різних об'єктів загальнокультурного призначення. І хоча його наукова спадщина не дуже велика (понад 30 публікацій), усі вони надзвичайно вагомі, є серед них солідні монографії.

У перших двох десятиріччях ХХ ст. про С.Ю. Вітте писали небагато дослідників його діяльності (ми віднайшли близько 30 літературних джерел). Це пояснюється важким періодом у житті Російської імперії, позначеним війнами та розрухами. Згадує про науковий доробок С.Ю. Вітте інженер І. Рерберг у своїй книзі «Міністерство шляхів сполучення і залізнична справа» (1909)²⁰. Короткі відомості про життя та діяльність С.Ю. Вітте знаходимо у фундаментальній монографії С.В. Саблера та І.В. Сосновського «Сибірська залізниця у її минулому і теперішньому часі» (1903)²¹, у книзі «Сибірська

¹⁷ Туган-Барановский М.И. Витте и Н.Х. Бунге как министры финансов. *Северные записки*. 1915. № 3. С. 146–153.

¹⁸ Ковалевский М.М. Граф С.Ю. Витте. *Биржевые ведомости*. 1915. 1 марта.

¹⁹ Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. Санкт-Петербург. 1898. Т. 1. 591+ 59 с.

²⁰ Рерберг И. Министерство путей сообщения и железнодорожное дело. Санкт-Петербург, 1909. 87 с.

²¹ Саблер С.В., И.В. Сосновский. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем: Ист. очерк: К 10 летию Комитета Сибирской ж.д. (1893–1903). Санкт-Петербург: Гос. тип., 1903. 451 с.

залізниця» (1893)²². Окремі аспекти стану досліджень С.Ю. Вітте розвитку Амурської залізниці висвітлено у книзі Д.І. Суботича «Амурська залізниця і наша політика на Далекому Сході» (1908)²³.

У книзі «За кулісами царизму: Архів тибетського лікаря Бадмаєва» (1925) відзначається, що С.Ю. Вітте був одним з видатних будівничих залізниць Російської імперії, який отримав визнання не тільки на Батьківщині, а й за кордоном²⁴. Що йому властива глибока наукова ерудиція, розмаїття наукових інтересів, які виходили далеко за межі його основних уподобань – залізничного транспорту, що він – інженер великих масштабів, популяризатор наукових ідей в техніці, мемуарист та історик залізничного транспорту.

До 1946 р. прізвище С.Ю. Вітте в науковій літературі майже не згадувалося. Г.К. Цветков наводить історичну довідку про хід будівництва Великої Сибірської залізничної магістралі, у якій неодноразово відзначає роль С.Ю. Вітте у її будівництві²⁵. Згадує про участь С.Ю. Вітте у вирішенні питання про роль фінансового капіталу у приватному залізничному будівництві напередодні Першої світової війни О.М. Соловйова (1956)²⁶. С.Ю. Вітте присвячено понад десяток дисертаційних досліджень, в яких розглянуті декотрі питання діяльності С.Ю. Вітте як залізничника.

Оцінюючи останній період історіографії про життя та діяльність С.Ю. Вітте, ми дійшли висновку, що літературні джерела належать до різних жанрів історичної літератури, в тому числі й мемуарів. Внесок Сергія Юлійовича в розвиток залізничного транспорту настільки вагомий, що при вивченні історії техніки і науково-суспільної думки в нашій Вітчизні до його праць будуть ще неодноразово звертатися. Адже багато чого можна легше досягнути і зрозуміти на фоні нових досягнень науки. Буде правильніше розглядати нашу працю лише як одну зі спроб створення наукової біографії С.Ю. Вітте та осягнення його внеску в розвиток залізничного транспорту. Що далі відходить від нас час, коли жила і творила ця визначна людина, то дедалі більше і більше його думки, ідеї, починання, творчі задуми привертають до себе увагу людства. Багато з того, що за життя С.Ю. Вітте недооцінювалося його сучасниками, нині є надзвичайно цікавим, важливим і актуальним. Дослідження в царині історіографії показують, що наукові праці, які торкаються нашої проблеми, можна поділити на дві групи: ті, що стосуються біографії С.Ю. Вітте, і ті, що стосуються історії тих галузей науки і техніки, у розвиток яких учений зробив помітний внесок. У дисертації наголошується, що вивчення життя, наукової, організаційної і громадської праці в останньому десятиріччі ХІХ – поч. ХХ століть помітно зросло. Ми прагнемо показати, що С.Ю. Вітте є однією з

²² Сибирская железная дорога. Санкт-Петербург, 1893. 439 с.

²³ Суботич Д.И. Амурская железная дорога и наша политика на Дальнем Востоке. Санкт-Петербург: Т-во Худож. печати, 1908. 32 с.

²⁴ За кулісами царизма: Архів тибетського лікаря Бадмаєва / Ред. и вступ. статья В.П. Семенникова. Ленинград: Гос. издат, 1925. 175 с.

²⁵ Цветков Г.К. Ход строительства Великого Сибирского железнодорожного пути: (Историческая справка). Вестник Московского ун-та. 1946. № 2. С. 113–118.

²⁶ Соловьева А.М. К вопросу о роли финансового капитала в частном железнодорожном строительстве накануне первой мировой войны. Исторические записки. 1956. Т. 55. С. 173–209.

визначних постатей у розвитку вітчизняного залізничного транспорту і тому його життя та діяльність заслуговують на ґрунтовне дослідження.

Таким чином, можемо зробити висновок, що сьогодні не існує цілісного наукового дослідження, у якому були б висвітлені діяльність та розвиток наукових поглядів С.Ю. Вітте у сфері залізничного транспорту. Деякі періоди висвітлені фрагментарно. Короткі біографічні довідки в енциклопедичних та словникових виданнях містять низку неточностей. Такий стан наукової розробки порушеної нами проблеми є додатковим доказом актуальності даного дисертаційного дослідження.

У другому підрозділі «*Джерельна база*» для розробки наукової проблеми вихідними даними та джерельною базою для нас слугували архівні та літературні матеріали. Вивчення архіву С.Ю. Вітте розпочалося ще задовго до можливості опублікувати якийсь матеріал про вченого. Маючи можливість працювати з опублікованою і рукописною спадщиною і розуміючи її цінність, московські і Санкт-Петербурзькі дослідники почали використовувати ці матеріали в нарисах з історії Московського та Санкт-Петербурзького університету шляхів сполучення, у збірниках наукових праць, що висвітлювали проблеми залізничного транспорту.

Для сучасного етапу дослідження життя і наукової діяльності С.Ю. Вітте характерний комплексний підхід. При цьому нами враховувалися його досягнення в різних галузях науки і техніки. Дуже допомогло для дослідження теми те, зберігся архів ученого. І не один, а декілька його відділів: у Києві, Москві та Санкт-Петербурзі. Завдяки цим архівам занесено до списку не тільки збережені наукові праці вченого, а й оригінали та ксерокопії особистих документів (листи, посвідчення, грамоти, нагороди, фотодокументи, рукописи праць тощо). Особливу цінність для нас мали праці, що знаходяться в архіві Російського технічного товариства (Санкт-Петербург), різні матеріали, що зберігаються у фондах Центрального державного історичного архіву Санкт-Петербурга, Російському державному історичному архіві (Санкт-Петербург), архіві Петербурзького державного університету шляхів сполучення і, звичайно, бібліотеці Південно-Західної залізниці Міністерства інфраструктури України. Ми зустріли матеріали про С.Ю. Вітте у філіалі РДАНТД (Російського державного архіву науково-технічної документації в м. Самарі. Ф.Р-309. Оп.1. Спр. 193. Л. 5), Російського держархіву економіки (РДАЕ). Ф. 4372. Оп. 29. Спр. 24 Л.2; РДАЕ. Ф. 4372. Оп. 34. Д. 182. Л.1; ПФА РАН, ф. 275, 793 ед. хр., 1870-1936; Центрального державного історичного архіву Санкт-Петербурга. Номер фонду 2236. 154 ед.хр.; Центрального Державного історичного архіву (ЦДІА) м. Києва. Дело об учреждении в г. Киеве управления Юго-Западных железных дорог. Ф. 442. Оп. 837. Д.8. Л. 1–13.

Другий розділ «*Життя та діяльність С.Ю. Вітте*» складається із 4-х підрозділів, в яких висвітлюється формування наукового світогляду майбутнього вченого-інженера та простежується його кар'єрний шлях.

С.Ю. Вітте народився 17 (29) червня 1849 року на Кавказі, в Тифлісі (нині – Тбілісі). Його предки по батьківській лінії – вихідці з Голландії, які переселилися до Прибалтики. Лише у 1856 р. отримали спадкове дворянство.

Батько Вітте (1814–1867) – Христоф-Генріх-Георг-Юліус був лютеранином, який прийняв православ'я (і став Юлієм Федоровичем). У першій половині 40-х років XIX ст. переселився до Саратовської губернії, де став керувати сільськогосподарським наділом, що у 80 верстах від Саратова. Тут, у Саратовській губернії Ю.Ф. Вітте познайомився з своєю майбутньою дружиною Катериною Андріївною Фадєєвою – донькою Саратовського губернатора А.М. Фадєєва (її дідом був князь Долгоруков, сподвижник Петра I). У 1844 р. вони одружилися. Батько згодом став великим царським чиновником, служив директором Департаменту державного майна на Кавказі.

Мати була донькою члена Головного управління намісника Кавказу, в минулому Саратовського губернатора А.М. Фадєєва і князівни Є.П. Довгорукої і мала багато впливових родичів. Двоюрідні сестри Сергія Вітте – засновник теософії О.П. Блаватська (1831–1891) і письменниця В.П. Желіховська (1835–1896). Сам Вітте охоче підкреслював свої родинні узи з сім'єю князя Долгорукого, але не любив згадувати, що походив з сім'ї маловідомих німців. «Взагалі вся моя сім'я, – писав він у своїх «Спогадах», – була високою мірою монархічною сім'єю, – і ця сторона характеру залишилася і у мене в спадщині». Предки Сергія Вітте були людьми достойними і обдарованими. У сім'ї Вітте було п'ятеро дітей: три сини (Олександр, Борис, Сергій) і дві доньки (Ольга і Софія).

Дитячі і юнацькі роки С.Ю. Вітте провів у будинку дядька генерала-майора Р.А. Фадєєва, відомого військового історика і публіциста, ад'ютанта Кавказького намісника князя О.І. Барятинського, людини аж ніяк не прогресивних поглядів, але досить освіченої, начитаної, близької до слов'янофільських кіл. До досягнення 16-річного віку юний Сергій відвідував гімназію у Тифлісі. Навчався він «дуже погано», віддавав перевагу музиці, фехтуванню, верховій їзді. В результаті отримав атестат зрілості з посередніми оцінками і одиницю за поведінку. Не зважаючи на такі погані оцінки, Сергій Вітте намітив поступити до Новоросійського університету. Однак юний вік (йому ще не було 17 років) і погані оцінки закрили йому дорогу до цього навчального закладу. Довелося ще раз поступати до гімназії. Сім'я кілька років мешкала у Кишиневі. Одержавши добру домашню освіту, С. Вітте екстерном здав випускні іспити в кишинівській гімназії й отримав гарний атестат зрілості. У 1866 р. вступив на фізико-математичний факультет Новоросійського університету в Одесі. У своїх спогадах він писав: «Я займався вдень і вночі і тому весь час мого перебування в університеті я справді був одним з найкращих студентів».

У студентські роки він виявив неординарні здібності до математики, але в суспільному плані нічим себе не виявив, хоча і був якийсь час в одній компанії з майбутнім відомим народовольцем А.І. Желябовим. Завдяки впливу свого дядька він у цей час захоплювався слов'янофільськими ідеями. Їхній вплив був настільки глибоким і так відповідав його вихованню, характерові, світоглядіві, що значною мірою, хоча й у своєрідному переломленні, зберігся на все життя.

Під впливом різних обставин, у тому числі, смерті батька, дядька, матеріального становища родини, що ускладнилося, так сталося, що по

закінченні університету Вітте вступає на державну службу. У 1869 р. він був зарахований до канцелярії Новоросійського і Бессарабського генерал-губернатора, де займався питаннями служби руху залізниць. Тут слід зауважити, що спочатку С.Ю. Вітте планував після закінчення університету зайнятися науковою і викладацькою діяльністю. Він навіть написав кандидатську дисертацію на тему «Про нескінченно малі величини». Як пізніше згадував Вітте у своїх «Спогадах», ця дисертація була несподівано для нього опублікована французькою мовою в Парижі. Однак під впливом своєї матері та громадського діяча Р.А. Фадеева він влаштувався на роботу до канцелярії Одеського губернатора графа Коцебу. Не полишаючи цієї служби юний Сергій Вітте поступив на державну (казенну) Одеську залізницю. Згідно з домовленістю з управляючим Міністерством шляхів сполучення В.О. Бобринським він протягом піврічної практики набував досвіду у службі експлуатації залізниці, де пройшов щаблями службової драбини від посади касира, контролера, ревізора руху до помічника начальника і начальника станції. В ході практики він продемонстрував незвичайне працелюбство, здібності і винахідливість. Це помітили і йому довірили місце начальника контори руху Одеської залізниці.

У послужному списку С.Ю. Вітте, з яким ми ознайомилися в Російському державному історичному архіві (м. Санкт-Петербург) (Ф. 560. – Оп. 16. – Спр. 768 – Л. 7), перелічені тільки деякі із названих посад. Наступні щаблі залізничної кар'єри С.Ю. Вітте – помічник управляючого залізницею по руху, начальник експлуатації Одеської залізниці у формулярному списку відсутні. Згодом на Південно-Західних залізницях С.Ю. Вітте послідовно обіймав посади завідувача експлуатаційним відділом, начальника експлуатації. А з 1-го січня 1886 р. його призначають виконуючим справами (керівником) Південно-Західних залізниць і затверджують Міністром шляхів сполучення на цій посаді 27 вересня 1887 р.

Лише після входження Одеської залізниці до товариства Південно-Західних залізниць акції Одеської залізниці стали різко зростати. Як відомо, це товариство було утворене відразу після закінчення російсько-турецької війни у 1878 р. шляхом злиття Києво-Брестської, Брестсько-Граєвської і Одеської залізниць. На перший план постало питання прибутковості перевезень. С.Ю. Вітте, який обіймав посаду начальника експлуатації Одеської ділянки Південно-Західних залізниць, увійшов до комісії з розгляду тарифів об'єднаних залізниць і розробки змін і доповнень до правил перевезень.

Служба у приватних залізничних товариствах справила на С.Ю. Вітте сильний вплив – він отримав досвід управління, навчився розсудливому, діловому підходу, почуттю кон'юнктури, визначилося коло інтересів майбутнього фінансиста і державного діяча. На початку 80-х років XIX ст. ім'я С.Ю. Вітте вже стало добре відомим у середовищі залізничних діячів і в колах російської буржуазії. В цей час він знайомиться з визначними «залізничними королями» – І.С. Бліохом, П.І. Губоніним, В.О. Кокоревим, С.С. Поляковим, познайомився з майбутнім міністром фінансів І.О. Вишнеградським.

Призначений у 1880 р. начальником експлуатації Південно-Західних залізниць, Сергій Юлійович переселився до Києва і енергійно довів збільшення прибутковості залізниць до блискучого результату шляхом вмілих тарифних комбінацій і залученням вантажів. За його ініціативою вперше була застосована на практиці видача позик під перевезення хлібних вантажів. Тут він виступив у пресі зі статтями як спеціального, так і загального характеру («Московские Ведомости», «Инженер», «Заря» та «Киевское слово») і опублікував свій досвід систематизації тарифних питань у монографії «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів». Вдала кар'єра принесла йому і матеріальне благополуччя. Як управляючий С.Ю. Вітте отримував платню, більшу за платню будь-якого міністра – понад 50 тис. рублів на рік.

У 1886 р. С.Ю. Вітте, не будучи інженером шляхів сполучення, був затверджений Управляючим Південно-Західними залізницями і протягом трьох років свого правління проявив видатні адміністративні здібності. За його ініціативи була вироблена і застосована особлива система слідування навантажених і порожніх вагонів. Вона отримала назву «система Вітте» і за своєю доцільністю і практичністю була запозичена декількома закордонними залізницями. С.Ю. Вітте зумів збільшити прибутки залізниці з 430 тис. рублів у 1880 р. до 13 млн рублів у 1889 р. Він також запровадив порядок преміювання працівників залізничної галузі та економію ресурсів. Дуже активно боровся з корупцією і службовими зловживаннями, особливо бригадирів кондукторів на пасажирських поїздах.

У 1888 р. тодішній голова Правління Південно-Західних залізниць, відомий професор Технологічного інституту І.О. Вишнеградський отримав пост міністра фінансів і, знаючи праці, погляди та фінансово-комерційну діяльність С.Ю. Вітте, залучив його до своїх найближчих співробітників. Він створив у Міністерстві фінансів Російської імперії Департамент залізничних справ і запросив С.Ю. Вітте у 1889 р. на посаду директора нового Департаменту і голови Тарифного комітету. Сергій Юлійович погодився, знову поступив на державну службу, був переведений з титулярних радників на дійсного статського радника і одночасно призначений членом Ради Міністра шляхів сполучення. І хоча це означало скорочення його зарплатні в три рази, він без вагань залишив місце успішного діяча заради державницької кар'єри. Це був карколомний стрибок наверх бюрократичними сходами.

Чужий до канцелярщини, Сергій Юлійович спростив департаментське діловодство і запропонував принцип оцінки службовців за їх продуктивністю у праці. Він звернув особливу увагу на необхідність докорінної зміни діючих залізничних тарифів і передбачив їх перегляд в інтересах промисловості та торгівлі. Відтак став ініціатором розширення залізничної мережі шляхом залучення найбільш прибуткових залізниць до будівництва нових, менш прибуткових залізничних ліній.

Посада керівника Департаменту залізничних справ Міністерства фінансів Російської імперії стала першим щаблем у державницькій кар'єрі С.Ю. Вітте. Департамент став взірцевим. Новому директору вдається на практиці довести

конструктивність своїх ідей про державне регулювання залізничних тарифів, виявити широту інтересів, талант адміністратора, силу розуму і характеру.

У сучасних статтях про С.Ю. Вітте ця посада розглядається тільки як крок до його подальшого кар'єрного сходження, до його наступних більш масштабних і відповідальних посад, які він почав обіймати з 1892 р. Як у перших біографічних нарисах і замітках ще за його життя, так і в сучасних працях, присвячених С.Ю. Вітте, цей період згадується лише побіжно. А насправді діяльність С.Ю. Вітте на посту директора Департаменту залізничних справ Міністерства фінансів Російської імперії надзвичайно цікава для характеристики його як державного діяча.

У наступних трьох підрозділах висвітлюється його інженерна, педагогічна та громадська діяльність. Спробуємо коротко окреслити бодай основні соціокультурні здобутки С.Ю. Вітте. У січні 1890 р. С.Ю. Вітте став представником Міністерства фінансів у Міністерстві шляхів сполучення Російської імперії і відповідав за розробку митного тарифу. Успіхи політики державного впливу на роботу залізниць, яких сягнув С.Ю. Вітте, дозволили йому в лютому 1892 р. стати керівником Міністерства шляхів сполучення [174]. Особливу значущість у період впливу С.Ю. Вітте на залізничну політику мав розвиток тарифної системи. Вибірний державний протекціонізм дозволив форсувати експорт хліба і внутрішні перевезення найважливіших вантажів: кам'яного вугілля, руди, металу. Залізницям було дозволено здійснювати складово-комісійну діяльність, будувати елеватори і сховища.

Загалом, головними досягненнями епохи С.Ю. Вітте (1892–1903) слід вважати:

- викуп приватних залізниць і концентрацію головної мережі залізниць у руках держави;
- будівництво нових залізниць на державні кошти;
- перетворення залізничного господарства на стабільну прибуткову галузь;
- налагодження і подальший розвиток митної і тарифної систем;
- початок і формування спорудження Великої Сибірської залізничної магістралі.

За роки активної творчої праці С.Ю. Вітте було споруджено близько 28 тис. км залізничної колії (за середнього темпу будівництва – 2360 км за рік). Це були показники найбільш напруженої діяльності залізничного сегменту Міністерства шляхів сполучення. В результаті робота залізниць країни значно покращилася. В першу чергу були ліквідовані великі скупчення вантажів.

Однак реальна сила розвитку залізничного галузі була підпорядкована Міністерству фінансів. Усвідомлюючи це, С.Ю. Вітте вдало використав конфлікт двох відомств – транспортного і фінансового – невдовзі добився свого призначення на посаду Міністра фінансів Російської імперії, яка стала вакантною після раптової хвороби І.О. Вишнеградського, через що той був змушений подати у відставку.

Міністерством фінансів С.Ю. Вітте керував протягом 11 років і за цей період, користуючись довірою імператора Олександра III, а пізніше – і Миколи II, створив Міністерству фінансів репутацію найголовнішого серед інших

міністерств та у державному житті Російської імперії. Кар'єра 43-річного С.Ю. Вітте сягнула своєї сяючої вершини.

Енергійний, невтомний і сміливий, знавець життя і людей, С.Ю. Вітте зв'язав своє ім'я з цілою низкою великих державних справ, які почалися завдяки йому. Серед них головне місце посідають реформи грошового обігу і монетної системи, податкової системи, банківських установ, заступницький тариф, викуп у казну приватних залізниць, конверсії, створення окремого корпусу прикордонної охорони. Реформа грошового обігу готувалася ще за І.О. Вишнеградського, але С.Ю. Вітте виробив остаточний план реформ і вдало реалізував її у 1885 р., здійснивши девальвацію кредитного рубля приблизно до двох третин його номінальної вартості і встановив фактичний розмін кредитних білетів на золото. Під час реформування податкової системи С.Ю. Вітте запровадив два нових прямих податки: державний квартирний і промисловий. Сергій Юлійович підвищив дотичне оподаткування: деякі митні податки і акциз з вина, спирту, цукру, гасу, сірників і тютюнових виробів. Він відмінив податок з паспортів і податки при безплатному переході селянських земель, знизив податки страхування, з привілеїв і кріпосні під час продажу землі селянам. Власне, за нього було дозволено достроковий викуп селянських наділів, знищена кругова порука і встановлена невідчужуваність селянських наділів у руках представників інших станів.

Сьогодні, з плином часу, ми переконуємося, що С.Ю. Вітте був, поза усяким сумнівом, одним із головних організаторів спорудження Транссибірської магістралі в періоді з 1892 по 1903 рр. Ідея будівництва суцільної через всю Росію залізниці від Санкт-Петербурга до Владивостоку або змішаного водно-рейкового шляху висловлювалася ще задовго до його діяльності в управлінні державою. Однак у той час не було особистості, яка б об'єднала у собі бажання, гроші і владу. Феномен Вітте у цьому відношенні дуже унікальний: досвідчений залізничний діяч, розумний і розсудливий господарник, який думав по-реформаторському та володів найважливішою владою – фінансовою. Він і розпочав реалізацію будівництва століття в Росії як керівник Департаменту залізничних справ у Міністерстві фінансів.

С.Ю. Вітте постійно тримав у полі своєї уваги питання вищої освіти. Перебуваючи на посту міністра фінансів, С.Ю. Вітте активно підтримував реформи у сфері вищої технічної освіти. За його ініціативи були розширені технологічні інститути в Харкові і Томську, створені політехнікуми у Варшаві, Києві, Петербурзі, Вище гірниче училище в Катеринославі. На кінець ХІХ ст. гірнича освіта в Росії була сконцентрована у Петербурзькому гірничому інституті, заснованому ще у 1773 р. У 1866 р. Інститут був перетворений на відкритий навчальний заклад (до цього він був навчальним закладом військового типу). Гірничий інститут за кількістю студентів був невеликим і не міг впоратися зі зростаючими потребами держави у спеціалістах гірничої справи. Коли С.Ю. Вітте був міністром фінансів, уся гірнича освіта концентрувалася у його підпорядкуванні. У 1896 р. він підтримав прохання Катеринославської вищої гірничої школи функціонувати за типом Московського інженерного училища. При цьому Вітте висунув умову, згідно з

якою основну частину витрат на утримування нового навчального закладу повинні були взяти південноруські (читай – українські) гірничорудні підприємці. Однак, останні цю пропозицію не прийняли.

На початку Першої світової війни, передбачаючи, що вона закінчиться крахом для самодержавства, С.Ю. Вітте заявив про готовність взяти на себе миротворчу місію і спробувати вступити в перемовини з німцями. Але він був уже смертельно хворий. 28 лютого (13 березня) 1915 р. Сергій Юлійович Вітте, трохи не доживши до 65-річчя, помер у своєму будинку на Кам'яноостровському проспекті, і в ту ж ніч його кабінет і папери були опечатані. Поліція шукала його спогади, що тримали в трепеті всю правлячу верхівку. Проте Вітте вжив запобіжних заходів. Рукописи зберігалися за кордоном у сейфі одного з банків. Спогади Вітте вперше були опубліковані вже після жовтневого більшовицького перевороту, у 1921–1923 рр. Вони досі залишаються, напевно, найпопулярнішим і найчастіше використовуваним історичним джерелом, що багато разів перевидавалося. Парадокс полягає в тому, що тритомні мемуари Вітте дають дуже викривлене уявлення і про нього самого і державних діячів, з якими йому доводилося спілкуватися. Вони вкрай суб'єктивні і підпорядковані його політичним інтересам.

Ховали С.Ю. Вітте на Лазаревському цвинтарі Олександрівсько-Невської лаври скромно, «за третім розрядом». Це було одне із останніх поховань на Лазаревському цвинтарі. Ніяких офіційних церемоній не було. Смерть Вітте викликала досить широкий резонанс у російському суспільстві. Газети рясніли заголовками типу: «Пам'яті великої людини», «Великий реформатор» та «Ісполін думки».

Граф С.Ю. Вітте помер від запалення мозку 28 лютого 1915 р. у Петрограді. Цей, здавалося б, малозначущий на фоні подій Першої світової війни факт став у центрі уваги російської преси усіх напрямів. Ім'я С.Ю. Вітте декілька днів не сходило зі шпальт газет. В одних знову і знову перелічувалися заслуги графа перед Вітчизною. В інших виявлялася неприязнь.

У третьому розділі «Аналіз наукової діяльності С.Ю. Вітте» дано характеристику основним напрямам наукової діяльності вченого. Ця спадщина надзвичайно велика і вагома. С.Ю. Вітте неодноразово виступав на міжнародних наукових форумах із захистом пріоритету вітчизняного залізничного транспорту. Праці С.Ю. Вітте із залізничної тематики були не тільки першими вітчизняними оригінальними працями стосовно важливих залізничних проблем, а й мали принципове, новаторське значення. Його праці стосовно тарифів створили наукові основи вітчизняної науки про тарифи.

У підрозділі 3.1 «Граф С.Ю. Вітте про спорудження стратегічних залізниць» зазначається, що пристрасть С.Ю. Вітте до будівництва та експлуатації залізниць проявилася ще на початку його трудової біографії – він поринув у залізничне господарство Одеської залізниці. Ще юнаком він усвідомив залежність розвитку економіки країни від транспортних проблем. Ось чому наведення порядку у залізничному господарстві країни завжди було в полі зору С.Ю. Вітте, навіть після того, як він покинув Міністерство шляхів сполучення. Як відомо, у царській Росії часів діяльності С.Ю. Вітте понад $\frac{3}{4}$

усіх залізниць перебували у власності акціонерних підприємств, і одна чверть належала державі. Акціонерні товариства користувалися повною самостійністю, особливо в частині тарифів, що поступово привело їх до збитковості ряду залізниць і до негативного впливу такої «приватної власності» на економіку загалом.

У дисертації також зазначається, що нестабільність тарифної політики власників залізниць в умовах жорсткої конкуренції між ними, тільки так званім «своїм людям» і т.п. позбавляли торгівлю і промисловість можливості вести свої операції на більш або менш передбачуваних умовах, а економіка країни поступово сходила з буржуазно-капіталістичного шляху розвитку. Тому у 1889 р. було опубліковане Тимчасове положення про залізничні тарифи. Таким чином, тарифна справа була поставлена під державний контроль. Згодом С.Ю. Вітте опублікував нові редакції положення і маневруючи тарифними ставками, змінював напрямки вантажопотоків, заохочуючи ті або інші статті експорту, а інколи захищаючи покровительські галузі промисловості від конкурентних імпортованих товарів, тобто підтримував вітчизняного виробника.

Другий напрям реформування залізничного господарства при Вітте – викуп збиткових залізниць державою. До 1902 р. 2/3 залізниць царської Росії були викуплені у власність держави (це була розгалужена залізнична мережа із стратегічним значенням – зв'язок Заходу зі Сходом, Центру з окраїнами), і тільки 1/3 – це залізниці, які приносили який-небудь прибуток – перебували у власності недержавних організацій. В результаті прийняття заходів залізниці принесли країні майже 20 млн. рублів прибутку.

Більшість залізниць будувалися державою, дозволялося також будувати залізниці і акціонерним товариствам. Але держава не давала жодних гарантій і не підтримувала їх. Мало цього, С.Ю. Вітте багато уваги приділяв націоналізації залізниць. Якщо спочатку це стосувалося окремих підприємств, то згодом це торкнулося абсолютно усіх залізниць. Міністерство фінансів постійно викупало пакети акцій залізничних компаній і впливало на політику цих фірм. За 90-ті роки, згідно офіційної статистики, було побудовано 20,5 тисяч верст нових ліній (це були такі магістралі як Середньо-Азійська, Перм-Котласька, Вологодсько-Архангельська. Найбільш протяжною серед них стала Транссибірська магістраль). До середини 1902 р. загальна протяжність залізничного полотна царської Росії склала 61,7 тисяч верст, в тому числі 53,3 тис. верст залізниць, уведених в експлуатацію, і 8,4 тисяч верст ліній, які будувалися.

У підрозділі 3.2 «Участь С.Ю. Вітте в роботі залізничних з'їздів III-ї групи» зазначається, що С.Ю. Вітте велику наукову і практичну роботу здійснював як учасник залізничних з'їздів, які тривали майже 20 років. Як представник Одеської залізниці Сергій Юлійович вирішував актуальні питання взаємодії залізниць, проблеми і спірні питання, які виникали під час здійснення прямого вантажного і пасажирського сполучення. Завдяки участі в роботі залізничних з'їздів, С.Ю. Вітте «виріс» як спеціаліст-залізничник. Він ініціював і вирішував на з'їздах низку нагальних питань, зокрема на Південно-Західних залізницях, як позначалися особливою важливістю і складністю. Аналіз

діяльності залізничних з'їздів III групи дає можливість побачити загальну картину розвитку залізничної галузі у другій половині XIX ст., її становлення та формування в окремих питаннях, таких як: перевезення небезпечних, легкозаймистих вантажів, передплата за перевезення, відповідальність сторін в угодах, вирішення спорів, уведення до обігу нафтових вагонів-цистерн та іншого спеціального рухомого складу, транзит вантажів, транспортні умови перевезення мінерального палива з Донбасу та інше.

У підрозділі 3.3 *«С.Ю. Вітте про значення залізниць у становленні та розвитку торговельного мореплавства»* зазначається, що проблемі впливу залізниць на розвиток торговельного мореплавства С.Ю. Вітте присвятив низку своїх наукових праць. Він весь час наголошував, що залізничний транспорт став принципово новим і потужним видом транспорту, відрізнявся зручністю і швидкістю. Наукова праця С.Ю. Вітте *«Російські порти і залізничні тарифи»* засвідчила якою мірою інтереси вітчизняних портів залежали від залізничних тарифів. С.Ю. Вітте казав, що тільки тоді, коли буде створений вітчизняний флот, можна говорити про відповідне регулювання залізничних тарифів таким чином, щоб вітчизняні судна мали постійну роботу.

У підрозділі 3.4 *«Внесок С.Ю. Вітте у формування тарифної політики на залізницях Російської імперії»* наголошується, що книга С.Ю. Вітте *«Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів»* була позитивно сприйнята науковим і залізничним співтовариством. Дана праця була визнана першою важливою спробою формування загальних принципів залізничної тарифної справи, у якій було ґрунтовно розібрані найголовніші питання залізнично-тарифної справи, а також пояснення економічних законів, від яких залежала ринкова цінність перевезення як продукту залізничної промисловості. У дисертації детально висвітлюється внесок С.Ю. Вітте у формування тарифної політики на залізницях Російської імперії, аналізуються його фундаментальні праці з цього питання.

У підрозділі 3.5. *«С.Ю. Вітте про причини дефіциту вітчизняних залізниць на початку XX ст.»* вказується, що він формував політику зосередження залізниць у руках держави шляхом викупу приватних і будівництва нових залізниць за рахунок казни. В результаті цього дефіцит почав знижуватися, а з 1884 р. залізниці почали давати прибуток.

Як свідчить аналіз наукової спадщини С.Ю. Вітте та результатів його діяльності на урядових посадах, йому належить пріоритетна роль у розгортанні мережі залізниць, ефективному використанню залізничного транспорту наприкінці XIX – на початку XX ст. не лише в Україні, а й у межах всієї Російської імперії. С.Ю. Вітте усвідомлював значущість залізничного господарства у соціально-економічному розвитку, попри те, що залишався прибічником повного державного контролю за залізничною інфраструктурою.

ВИСНОВКИ

1. Аналіз стану наукової розробки теми дає підстави констатувати, що наукова, організаційна та громадська діяльність С.Ю. Вітте в контексті розвитку залізничного транспорту не була предметом системного і цілісного

наукового дослідження. Опубліковані на сьогоднішній день праці лише фрагментарно розкривають окремі аспекти його діяльності як фахівця залізничної справи. Загалом біографії С.Ю. Вітте присвячено досить багато статей і монографій. Однак, залізнична діяльність, якій він присвятив понад 20 років свого життя, висвітлена значно менше за інші питання, тому і потребує детального розгляду. Джерельну базу дослідження складають опубліковані праці С.Ю. Вітте, архівні матеріали щодо його діяльності, матеріали періодичних видань досліджуваного періоду. Використані методи дослідження історіографічних і архівних джерел дали можливість через реалізацію поставлених науково-дослідницьких завдань досягти мети дисертаційного дослідження.

2. Основними чинниками, які сприяли становленню С.Ю. Вітте як особистості та формуванню його наукового світогляду, були: родинні (його батьки та мікроклімат у сім'ї); культурно-освітні (навчання в Тифліській та Кишинівській гімназіях, Новоросійському (Одеському) університеті на фізико-математичному факультеті); науково-педагогічні (вплив авторитетних і висококваліфікованих спеціалістів, науковців, професорів Новоросійського університету, видатних громадських та державних діячів). За допомогою біографічного та хронологічного методів дослідження розроблено періодизацію основних етапів формування особистості С.Ю. Вітте, що включає в себе кілька основних періодів: життя в Тифлісі, навчання в Кишиневі та Одесі, праця в Києві керівником Південно-Західними залізницями та його діяльність на різних державних посадах у Санкт-Петербурзі (1883–1915 рр.).

3. Внесок С.Ю. Вітте у розбудову залізничного транспорту та його господарства надзвичайно великий і важливий. Сергій Юлійович – автор і основоположник теорії залізничних тарифів, ініціатор реформи будівництва та експлуатації залізниць. Він був душею Комісії графа Е.Т. Баранова, яка так багато зробила для розвитку залізничної справи в країні, ініціатор будівництва і фактичний керівник будівництва Великої Сибірської залізничної магістралі, Середньоазійської та Північної залізниць та багатьох інших перетворень на залізницях. Інтерес С.Ю. Вітте як державного діяча до будівництва означених залізниць був продиктований прагненням проникнути на азійські ринки. Розвиток залізничного транспорту він розглядав як найбільш продуктивне використання ресурсів. Тому Міністр фінансів С.Ю. Вітте здійснював керівництво залізничним будівництвом як за рахунок державного фінансування (залізничні лінії стратегічного значення), так і залучення приватних компаній. Ставлення С.Ю. Вітте до різних форм власності на залізниці (державна чи приватна) змінювалося в різні роки його діяльності. Зрештою, він дійшов висновку про необхідність поєднання державної та приватної власності в цій сфері.

4. Наукова спадщина С.Ю. Вітте у галузі залізничного транспорту особлива. Його праці дають змогу об'єктивно відтворити події історії розвитку вітчизняного залізничного транспорту наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. Його наукові інтереси можна умовно розподілити на такі напрями: а) спорудження стратегічних залізниць; б) значення залізниць у становленні та

розвитку торговельного мореплавства; в) історія діяльності залізничних з'їздів III групи та їх значення; г) формування тарифної політики на залізницях; д) причини дефіциту на вітчизняних залізницях початку ХХ ст. Найбільш відомими і значущими його працями слід назвати: «Про російсько-німецьку залізничну спілку» (1879); «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» (1883); «Про залізничну справу в Росії» (1884); «Загальний Статут російських залізниць» (1886); «Російські порти і залізничні тарифи» (1886); «Нарис діяльності з'їздів представників залізниць III-ї групи» (1887); «Деякі роздуми про причини дефіцитності російської залізничної мережі» (1910); «Залізнична справа: чи є підприємством суто комерційним?» (1910); «Причини збитковості російських залізниць» (1910).

5. Архівні матеріали свідчать, що С.Ю. Вітте став автором «Загального Статуту російських залізниць». Цей Статут мав позитивний вплив на стабілізацію економіки та розвиток залізничної мережі, він створив більш прогресивне правове середовище у сфері залізничних перевезень пасажирів і вантажів. Статут також відрегулював взаємовідносини між господарями приватних залізниць, залізничними товариствами і державою та діяв до жовтня 1917 року. За активної участі С.Ю. Вітте Статут упорядкував залізничні перевезення із визначенням рівномірної відповідальності залізниць, вантажовідправників і пасажирів і практично став міцною основою державного залізничного законодавства.

6. Починаючи з 80-х років ХІХ ст., С.Ю. Вітте, перебуваючи на важливих державних посадах (керівник Південно-Західними залізницями, керівник Департаменту залізниць, Міністр шляхів сполучення, Міністр фінансів Російської імперії), врахував висновки Комісії Е.Т. Баранова, яка визначила усі слабкі сторони залізничного господарства Російської імперії того часу, а також громадську думку про необхідність впливу на акціонерні товариства, у підпорядкуванні яких перебували практично усі залізниці, здійснив істотні корективи у державній залізничній політиці. С.Ю. Вітте прийняв рішення про припинення видачі нових концесій на будівництво залізниць, і навпаки, до пріоритетних завдань держави включив державне залізничне будівництво і одержавлення приватних, насамперед збиткових, залізниць. Він визначив головні причини фінансового банкрутства багатьох акціонерних товариств і занепаду залізничного господарства.

7. Зміна урядового курсу у бік державної реорганізації усієї системи залізничного транспорту Російської імперії змусила С.Ю. Вітте заснувати нові управлінські і контролюючі органи. З цією метою він як Міністр шляхів сполучення заснував Тимчасове управління державних залізниць, перейменоване у 1892 р. на Управління державних залізниць. У підпорядкуванні цього державного органу перебували усі начальники будівництва та експлуатації державних залізниць, включно з усім персоналом цих структурних підрозділів. С.Ю. Вітте домогся того, що за будівельними та іншими операціями був встановлений жорсткий контроль з боку державних органів. Головним завданням представників цих органів стало здійснення дієвого контролю за витрачанням державних фінансових та матеріальних

ресурсів, що мало за мету більш економічне і раціональне їх використання. Цими жорсткими заходами С.Ю. Вітте намагався подолати «традиції» російської бюрократії щодо неефективного використання державних матеріальних та фінансових ресурсів.

8. Значно складніше вирішував С.Ю. Вітте питання про заснування аналогічного контролю над приватними залізницями, оскільки усі статuti акціонерних залізничних товариств були затверджені, і урядове втручання у внутрішні справи приватних компаній було фактично неможливим. Разом з цим щорічно зростаюча фінансова заборгованість приватних (акціонерних) залізничних товариств негативно відбивалася на державному бюджеті. Таке становище зумовило проведення низки контрольо-фінансових заходів стосовно приватних залізниць. Тому, у 1885 р., вперше за всю історію залізниць у Російській імперії, місцевий контроль було запроваджено на 3-х приватних залізницях, які мали найбільші борги. Через 2 роки з'явився державний контроль ще на 9-ти приватних залізницях, а ще через чотири роки – ще на 6-ти. У результаті поетапного, протягом цілого десятиріччя, проведення залізничної контрольо-фінансової реформи урядові й, особливо, С.Ю. Вітте вдалося створити ефективно діючу систему контролю над державним і приватним секторами вітчизняних залізниць. С.Ю. Вітте домігся скоординованих, чітких дій найбільш зацікавлених у розбудові залізничного транспорту 2-х найважливіших відомств країни – Міністерства шляхів сполучення та Міністерства фінансів. Лише завдяки координації діяльності цих урядових структур, здійсненої С.Ю. Вітте, вдалося подолати збитковість залізничного транспорту, що сприяло стабілізації фінансового стану країни.

9. С.Ю. Вітте зумів вирішити також одну з найскладніших проблем в економіці країни – тарифне питання. Спочатку він опублікував фундаментальну монографію «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» (1883), в якій розглядаються принципи обґрунтування ціни на перевезення вантажів на основі закону попиту і пропозиції, проведено аналіз конкурентоспроможності видів транспорту, розглянуто практичні питання встановлення і регулювання тарифів на транспорті. Але для втілення у життя державної тарифної політики і контролю за її виконанням він заснував у складі Міністерства фінансів: Раду з тарифних питань, Тарифний комітет і підпорядкував міністерству Департамент залізничних справ. С.Ю. Вітте встановив, що найбільш важливим у діяльності цих державних структур з врегулювання залізничних тарифів стало забезпечення балансу між прибутковістю залізниць та створення сприятливих умов для товаровиробників. С.Ю. Вітте як реформатор прагнув того, щоб залізничні тарифи з інструменту для отримання комерційного прибутку перетворилися на одне з ефективних знарядь проведення ефективної економічної політики держави та стимулювання товаровиробників. Цим значною мірою пояснюється постійне прагнення С.Ю. Вітте до унормування тарифів, яке стало основою усієї державної тарифної політики за часів, коли він був міністром фінансів. Проведення С.Ю. Вітте тарифної реформи, в результаті якої залізничні тарифи з постійного хаосу були приведені у струнку систему, сприяло подальшому розвитку економічного життя держави. Сучасні

економісти вважають такі дії С.Ю. Вітте були своєчасними, необхідними і повністю виправданими для реформування залізничного транспорту країни.

Отже, наукова та соціокультурна спадщина С.Ю. Вітте – унікальне явище в історії транспортної науки і техніки. Завдяки його діяльності до початку ХХ ст. було створено потужну залізничну галузь, розвиток якої позитивно вплинув на інші сфери економіки.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових фахових виданнях:

1. Петрученко О.А. Життєвий та творчий шлях С.Ю. Вітте. *Історія науки і техніки*. 2012. Вип. 2. С. 62–70.
2. Петрученко О.А. С.Ю. Вітте про працю Я.М. Гордеєнка «Основи залізничної економії. Санкт-Петербург, 1885». *Історія науки і техніки*. 2016. Вип. 9. С. 41–48.
3. Петрученко О.А. Сергій Юлійович Вітте (1849–1915) – життя та діяльність. *Питання історії науки і техніки*. 2017. № 1. С. 33–40.
4. Петрученко О.А. Участь С.Ю. Вітте у роботі залізничних з'їздів 3-ї групи. *Історія науки і біографістика*, 2017. № 1. Режим доступу до журн.: www.nbub.gov.ua/e-journal/INBS/2017-1/17_pet.pdf.
5. Петрученко О.А. С.Ю. Вітте про взаємозв'язок вітчизняних портів і залізниць. *Історія науки і техніки*. 2017. Вип. 10. С. 55–65.

Статті у наукових фахових виданнях України, включених до міжнародних і наукометричних баз:

6. Петрученко О.А. Граф С.Ю. Вітте як залізничник. *Емінак* (Миколаїв). 2017. Т. 1. № 1 (17). С. 111–116.
7. Петрученко О.А. Граф С.Ю. Вітте про спорудження стратегічних залізниць. *Емінак* (Миколаїв). 2017. Т.1. №2 (18). С. 123–127.

Опубліковані праці апробаційного характеру:

8. Петрученко О.А. Економічні погляди С.Ю. Вітте. *П'яті наукові читання, присвячені діяльності Олександра Парфенійовича Бородіна (1848–1898)*, м. Київ, 10 жовтня 2009 р.: Мат. доповідей. Київ, 2009. С. 71–73.
9. Петрученко О.А. Принципи залізничних тарифів у трактуванні С.Ю. Вітте. *Восьмі наукові читання, присвячені діяльності Олександра Парфенійовича Бородіна (1848–1898)*, м. Київ, 14 жовтня 2012 р.: Мат. доповідей. Київ, 2012. С. 38–40.
10. Петрученко О.А. Граф С.Ю. Вітте і його оточення. *Вісімнадцята Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки, освіти та спеціалістів, присвячена 150-річному ювілею В.І. Вернадського*, м. Київ, 26 квітня 2013 р. Київ, 2013. С. 245–250.
11. Петрученко О.А. С.Ю. Вітте та його праця «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів». *Дев'ятнадцята Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки освіти та спеціалістів, присвячена 95-річному ювілею Національної Академії наук*, м. Київ, 18 квітня 2014 р. Київ, 2014. С. 142–146.

12. Петрученко О.А. С.Ю. Вітте про мануфактурне кріпосництво. *Дванадцять наукових читання, присвячені діяльності Олександра Парфенійовича Бородіна (1848–1898)*, м. Київ, 17 листопада 2016 р.: Мат. доповідей. Київ, 2016. С. 16–20.

13. Петрученко О.А. До історії «залізничних сторінок» в житті та діяльності С.Ю. Вітте. *Історія освіти, науки і техніки в Україні*: Мат. XII Міжнародної конференції молодих вчених та спеціалістів, присвячена 100-річчю від дня створення Національної наукової сільськогосподарської бібліотеки НААН України, м. Київ, 19 травня 2017 р. Київ: ТОВ «Центр поліграфії «КОМПРИНТ». 2017. С. 321–323.

АНОТАЦІЯ

Петрученко О.А. Діяльність С.Ю. Вітте (1849–1915) в контексті розвитку залізничного транспорту. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.07 – історія науки і техніки. – Державний університет інфраструктури та технологій, Київ, 2018.

У дисертації подається аналіз наукової, інженерної, організаційної та громадської діяльності видатного вітчизняного залізничника, вченого в галузі залізничних тарифів С.Ю. Вітте, його історичного значення і заслуг у розвитку науки залізничного транспорту наприкінці ХІХ – поч. ХХ століть. Систематизувавши різноманітний джерельний матеріал, автор змальовує картину розвитку залізничного транспорту в Російській імперії і в Україні, співставляючи цей процес із зарубіжним. Доведено, що науковий і організаційний доробок С.Ю. Вітте став основою для розвитку нових ідей і задумів щодо подальших технічних досліджень.

Ключові слова: С.Ю.Вітте, залізничний транспорт, тарифи, наука, техніка.

АННОТАЦИЯ

Петрученко А.А. Деятельность С.Ю. Витте (1849–1915) в контексте развития железнодорожного транспорта. – Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.07 – история науки и техники. – Государственный университет инфраструктуры и технологий, Киев, 2018.

Диссертация посвящена комплексному исследованию жизни и научной деятельности выдающегося отечественного инженера-железнодорожника С.Ю. Витте (1849–1915 гг.).

Работа состоит из вступления, трех разделов, общих выводов, списка использованных источников и приложений.

Во вступлении обоснованы актуальность проблемы, определены объект, предмет, цели и задачи, исследования, раскрыта новизна и практическое значение полученных результатов.

В первом разделе «*Историография проблемы и источниковая база исследования*» обоснована степень разработанности проблемы, выявлены проблемы, нуждающиеся в исследовании. Отмечено, что деятельность С.Ю. Витте в контексте развития железнодорожного транспорта не была предметом

комплексного научного исследования. Историографический обзор со всей убедительностью показывает, что избранная научная проблема предыдущими исследованиями освещалась фрагментарно. Сделан тщательный анализ источников, показана их репрезентативность.

Второй раздел *«Жизненный и творческий путь С.Ю. Витте»* содержит анализ всех факторов, способствовавших формированию научного мировоззрения ученого. Особо отмечена роль общественного деятеля Р.А. Фадеева, Одесского губернатора графа Коцебу, министра путей сообщения В.А. Бобринского, адмирала М.М. Чихачова, графа Э.Т. Баранова, министра финансов И.А. Вышнеградского и др. С.Ю. Витте формировался как убежденный инженер, специалист в области железнодорожного транспорта. Впервые предложена периодизация жизни и деятельности С.Ю. Витте, показаны роль и значение его научных изысканий (он автор более 50 научных трудов).

Третий раздел *«Анализ научной деятельности С.Ю. Витте»* свидетельствует, что он ратовал за интенсивное железнодорожное строительство, которое содействовало экономическому развитию России. Благодаря С.Ю. Витте в экономическую жизнь стран были включены Сибирь и Дальний Восток – регионы с очень богатыми природными ресурсами. Развитая транспортная система развития активно содействовала развитию тяжелой промышленности. Одновременно со строительством железных дорог в России получили импульс к развитию такие отрасли: металлообработка, производство рельсов, паровозостроения, а также интенсивно развивалась угледобыча.

Приоритетным направлением государственной политики С. Ю. Витте считал железнодорожное строительство. Он чудесно осознавал, что ни одно государство не может быть экономически сильным без развитого железнодорожного хозяйственного комплекса. Однако через тяжелое финансовое состояние государства не возможно было рассчитывать на значительный ежегодный рост железнодорожную сеть. Хотя С. Ю. Витте использовал любую возможность для прокладки новых железнодорожных магистралей. Будучи специалистом по железнодорожному делу он стал инициатором развертывания массового железнодорожного строительства, эффективного и прибыльного использования железнодорожного транспорта. С. Ю. Витте как правительственный чиновник предоставлял преимущества первостепенному значению строительства железных дорог военно-стратегического назначения. Он осознавал, что расширение сети железных дорог способствовало процессам урбанизации, созданию новых больших промышленных центров, стимулировало развитие сельского хозяйства.

Труды С. Ю. Витте из железнодорожной тематики были не только первыми отечественными оригинальными трудами относительно важных железнодорожных проблем, но и имели принципиальное, новаторское значение. Его труды касательно тарифов создали научные основы отечественной науки о тарифах.

Ключевые слова: С.Ю. Витте, железнодорожный транспорт, тарифы, наука, техника.

SUMMARY

Petrukhenko O.A. Activities of S.Yu. Vitte (1849-1915) in the context of the development of rail transport. - The manuscript.

Dissertation on the receipt of scientific degree of Candidate of historical sciences after speciality 07.00.07 – history of science and technology. – State University of Infrastructure and Technology, Kyiv, 2018.

The dissertation presents an analysis of the scientific, engineering, organizational and public activities of the prominent domestic railroad scientist, scientist in the field of railway tariffs S.Yu. Vitte, his historical significance and merits in the development of the science of rail transport at the end of the XIX – early XXth century. Having systematized a variety of source materials, the author depicts a picture of the development of rail transport in the Russian Empire and in Ukraine, comparing this process with foreign ones. It is proved that the scientific and organizational achievements of S.Yu. Vitte became the basis for the development of new ideas and plans for further technical research.

Keywords: S.Yu. Vitte, rail transport, tariffs, science, technique

Підписано до друку 20.12. 2018 р. Формат 60X90/16
Ум. друк. арк. 1,16. Обл.-вид.арк. 0,9
Спосіб друку – ризографія. Зам. № 07.10–15
Наклад 100 прим.

Видавець і виготовлювач Університет «Україна»
03115, м. Київ, вул. Львівська, 23, тел/факс (044)424-40-69, 424-56-26
E-mail: ukraina.vdk@email.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 405 від 06.04.01