



ПЕТРУЧЕНКО
Олексій Анатолійович,
пошукувач,
Державний економіко-
технологічний університет транспорту,
petruchenko@gmail.com
(м. Київ)

УЧАСТЬ С.Ю. ВІТТЕ У РОБОТІ З'ЇЗДІВ ЗАЛІЗНИЦЬ ІІІ ГРУПИ

Стаття присвячена діяльності з'їздів залізниць ІІІ групи і участі в них С.Ю. Вітте як представника Одеської залізниці. У другій половині ХІХ ст. залізничні лінії в Російській імперії були поділені на групи, з метою утворення в певних регіонах безперевантажувального сполучення. Залізниці, що пролягали по території сучасної України, належали до ІІІ групи. Залізничні з'їзди даної групи проходили щороку у різних містах Російської імперії протягом майже 20 років. На них збирались представники усіх залізниць групи.

С.Ю. Вітте на той час робив перші кар'єрні кроки на Одеській залізниці як молодий і перспективний спеціаліст. Тому він брав участь у роботі з'їздів як представник Одеської залізниці. Активно брав участь в обговоренні нагальних питань роботи і взаємодії залізниць ІІІ групи.

Така діяльність була початком кар'єри майбутнього вченого і реформатора С.Ю. Вітте і дала можливість йому увійти в коло інженерів-залізничників, отримати досвід, зарекомендувати себе у даному науково-технічному співтоваристві і вже надалі продовжити свою кар'єру у залізничній галузі на керівних посадах.

***Ключові слова:** С.Ю. Вітте, історія залізничного транспорту, залізничні з'їзди, вантажні перевезення, пасажирське сполучення.*

ALEXEY PETRUCHENKO. PARTICIPATION OF S. VITTE IN RAILWAY CONGRESSES OF THE GROUP III

The article is dedicated to the activity of railway congresses of III group and participation of S. Vitte in them, as a representative of the Odessa railway.

In the second half of the nineteenth century. Railway lines in the Russian Empire were divided into groups to form in certain regions no reloading communication.

Railways that was built on the territory of modern Ukraine were part of the third group. Railway rallies the group held annually in different cities of the Russian empire for nearly 20 years. They all gathered representatives of the railways.

S. Vitte at the time made his first career steps in Odessa railway as a young and promising specialist. So he took part in these congresses as a representative of the Odessa railway. He took an active part in the discussion of urgent issues of interaction between railways and the third group.

This work was the beginning

of the career of the future scholar and reformer S. Vitte and gave him the opportunity to enter the circle of railroad engineers , get experience and prove himself in this scientific and technological community and have further pursue a career in the railway industry for leadership positions.

Keywords: *S. Vitte, the history of rail transport, railway congresses, freight, passenger service*

ПЕТРУЧЕНКО А.А. УЧАСТИЕ С.Ю. ВИТТЕ В РАБОТЕ СЪЕЗДОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ III ГРУППЫ

Статья посвящена деятельности съездов железных дорог III группы и участию в них С.Ю. Витте как представителя Одесской железной дороги.

Во второй половине XIX в. железнодорожные линии в Российской империи были разделены на группы, с целью создания в определенных регионах бесперегрузочного сообщения. Железные дороги, которые пролегали по территории современной Украины, входили в III группу. Железнодорожные съезды данной группы проходили ежегодно в разных городах Российской империи на протяжении почти 20 лет. На них собирались представители всех железных дорог III группы.

С.Ю. Витте в то время делал первые карьерные шаги на Одесской железной дороге как молодой и перспективный специалист. Поэтому он принимал участие на данных съездах как представитель Одесской железной дороги. Активно участвовал в обсуждении насущных вопросов работы и взаимодействия железных дорог III группы.

Данная деятельность была началом карьеры будущего ученого и реформатора С.Ю. Витте и дала возможность ему войти в круг инженеров-железнодорожников, получить опыт, зарекомендовать себя в данном научно-техническом сообществе и уже в дальнейшем продолжить свою карьеру в железнодорожной отрасли уже на руководящих должностях.

Ключевые слова: *С.Ю. Витте, история железнодорожного транспорта, железнодорожные съезды, грузовые перевозки, пассажирское сообщение.*

В історії ліберального реформаторства в Російській імперії останньої третини XIX – поч. XX ст. С.Ю. Вітте (1849–1915) належить особливе місце. Голова Міністерства шляхів сполучення, багаторічний міністр фінансів, голова Комітету міністрів, член Державної ради – такі основні його службові посади. Цей відомий сановник мав помітний і визначальний вплив на різні напрями зовнішньої і особливо внутрішньої політики Російської імперії, став своєрідним символом можливостей і водночас державної системи.



Сергій Юлійович Вітте
(1849–1915)

Сьогодні інтерес до біографії Сергія Юлійовича постійно зростає. Про це свідчать книги та статті, присвячені життю та діяльності видатного державного діяча і реформатора. Слід, в 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], його ж статтю (2002) [4]. На особливу увагу заслуговує науково-популярна книга-біографія С. Ільїна «Вітте» (2006) [5]. Однак, у переважній більшості цих книжок та статей практично відсутній аналіз діяльності С.Ю. Вітте як залізничника, зокрема, на посаді керівника Міністерства шляхів сполучення Російської імперії, його участь у будівництві Транссибірської магістралі, різних проблем залізничного транспорту і залізничного господарства. Так звані «залізничні сторінки» в біографії С.Ю. Вітте досліджені дуже мало [6].

Сьогодні закономірно підвищується інтерес до реформ і до реформаторів минулого, актуалізується потреба в осмисленні вітчизняного досвіду соціально-економічних перетворень, у визначенні ролі держави в економіці, обранні форм і методів її регулювання. Отже, є потреба озирнутися назад, адже ретроспектива є основою для прогнозу. В даному контексті звернення до так званої «залізничної спадщини С.Ю. Вітте» викликає особливий інтерес.

На жаль, багатогранна діяльність С.Ю. Вітте як реформатора не отримала ще належної оцінки. За досить-таки широкого визнання імені С.Ю. Вітте про його творчість відомо не все. В радянські часи особа С.Ю. Вітте як прибічника капіталістичного шляху розвитку країни не викликала симпатій у тогочасної влади, дослідження його діяльності не заохочувалося, його фундаментальні праці не перевидавалися, були малодоступними для істориків науки і техніки архівні матеріали. Тут доречно також зауважити, що ім'я С.Ю. Вітте в радянській історії згадувалося лиш з так званим «хмурим періодом царизму». А також його об'єднували з іншими антагоністами соціал-демократії – в основному з П. А. Столипіним. Стосунки цих двох людей і справді були складними, особливо у питаннях шляхів прогресу країни. І все ж у головному їх погляди співпадали, вони були віддзеркаленням служіння справі, обоє повністю заперечували революційний шлях розвитку. Реалізувати плани побудови російської держави їм не вдалося, хоча для цього потрібно було не так багато часу – всього декілька десятиліть миру і спокою.

Свою професійну кар'єру майбутній реформатор, вчений і громадський діяч Сергій Юлієвич Вітте розпочав 1 травня 1970 р. в управлінні Одеської залізниці, що входила до системи Південно-Західних залізниць Російської імперії. Не маючи професійної залізничної освіти, він самотужки опанував професію залізничника і за короткий час зробив блискучу кар'єру [7].

Так склалася доля, що в цьому ж 1870 р. було започатковано залізничні з'їзди III групи, які С.Ю. Вітте став відвідувати як представник Одеської залізниці. Ці періодичні з'їзди тривали 17 років і відіграли в кар'єрі Сергія Юлієвича величезну роль, адже завдяки цій діяльності молодий Вітте зміг розвинути в собі талант адміністратора і політика. До того ж ці роки є відображенням українського періоду життя і діяльності С.Ю. Вітте як залізничника.

Як відомо, у XIX ст. географічно Російська імперія була дуже великою державою. До її складу входили території таких сучасних країн, як Україна, Грузія, Білорусь, Молдова, частина Польщі (Царство Польське), Прибалтика,

Фінляндія, Казахстан, Вірменія та ін. Її територія складала 69 245 км. Розвиток капіталізму у другій половині XIX ст. сприяв розвитку провідних галузей промисловості і народного господарства. Зокрема, кількість залізничних ліній активно зростала з року в рік, поєднуючи центральну частину країни із найвіддаленішими промисловими регіонами [8].

Саме це розширення залізничної мережі і відповідно розвиток товарних перевезень призвели до створення окремих груп залізниць і встановлення на них прямого залізничного сполучення, що давало можливість усунути перевантаження товарів, яке було досить незручним як для товарівідправників, так і для перевізників.

Розподіл за групами було здійснено у 1869 р. на нараді представників російських залізниць. До III групи входили залізниці, які пролягали по території сучасної України. Серед них: Курсько-Київська, Києво-Жмеринська, Одеська, Курсько-Харківсько-Азовська, Харківсько-Миколаївська, Донецька кам'яно-вугільна, Харківсько-Кременчуцька. Згодом було організовано періодичні з'їзди представників усіх залізничних товариств. На цих з'їздах вирішувались актуальні питання взаємодії залізниць III групи, обговорювались проблеми і спірні питання, які виникали під час здійснення прямого вантажного і пасажирського сполучення. Подібні з'їзди відігравали особливу роль у життєдіяльності галузі, адже на той час засоби комунікації були досить мізерні. На з'їздах спеціалісти мали можливість побачитись і обговорити безліч нагальних питань, отримати погодження або заперечення від більшості колег.

Саме на перших з'їздах було представлено і обговорено Проект правил для Конвенції з прямого вантажного і пасажирського сполучення і типовий проект Договору про проходження вагонів без перевантаження, яке вже практикувалось з 1868 р. на залізницях II групи.

I з'їзд III групи було скликано 16 листопада 1870 р., у Санкт-Петербурзі. На ньому, в першу чергу, було прийнято рішення ввести в роботу Конвенцію про пряме вантажне сполучення з 1 січня 1871 р. і складено Положення про з'їзди III групи [9].

На *II з'їзді* у Санкт-Петербурзі (лютий 1871 р.) було затверджено проект Конвенції про пряме пасажирське сполучення спеціально для пасажирів, що подорожували двома або більше залізницями, яка набрала чинності 1 травня 1871 р. Разом з тим, було складено новий узгоджений між залізницями розклад поїздів. Крім того, оприлюднено Правила для перевезення залізницями втрачених і неоплачених на митниці товарів, які слідували із портових міст на митниці при залізницях. Усі залізниці користувались однаковими бланками документів прямого сполучення.

Після обговорення і затвердження нормативно-правової бази для даних перевезень на перших з'їздах, представники III групи почали вирішувати нагальні питання, необхідні для здійснення безперешкодних перевезень. Так, наприклад, на *III з'їзді* у Москві (грудень 1871 р.) було розглянуте дуже важливе питання про безпечне транспортування легкозаймистих вантажів у спеціально пристосованих вагонах. Було прийнято рішення мати такі вагони на кожній із залізниць III групи, відправляти їх у відповідні дні, про що обов'язково сповіщати у газетах.

С. Ю. Вітте, безумовно, брав активну участь у діяльності даних з'їздів, як представник Одеської залізниці. Він виступав із доповідями і брав безпосередню участь у обговоренні окремих нагальних питань. На той момент молодому залізничнику, який подавав великі надії, був лише 21 рік.

На *IV з'їзді* в Санкт-Петербурзі (квітень 1871 р.) Сергій Юлієвич запропонував запровадити поступову перевірку тари вагонів із позначенням міток про тару на швелерних брусах вагонів. З'їзд прийняв рішення провести повірку всього рухомого складу і вагів на всіх залізницях, що входили до III групи, для чого було створено спеціальну комісію із агентів від Курсько-Київської, Миколаївської і Московсько-Курської залізниць.

Цікавим є факт із роботи *V з'їзду* (липень 1872 р., Москва), коли було запропоновано ввести на залізницях обов'язкове страхування вантажів, що не отримало підтримки у представників залізниць. До речі, страхування вантажів на залізницях і сьогодні є справою добровільною. А ось форму акту про

псування і нестачу товарів було затверджено, і також плату за навантаження і вивантаження великих предметів, тариф на перевезення деяких легкозаймистих вантажів, порядок видання товарів з післяплатою і термін подання претензій на невчасну доставку вантажів [10].

Представник Миколаївської залізниці на даному з'їзді запропонував відмінити плату за пробіг чужих навантажених вагонів від залізниць інших груп і прийняти це за умову зберігання без перевантажувального сполучення із залізницями III групи. С.Ю. Вітте, як представник Одеської залізниці, підтримав цю пропозицію і підкреслив, що одночасно із відміною такої плати було необхідно визначити гарантії правильного користування чужими вагонами, без чого залізниці інших груп не могли залишатись у безперевантажувальному сполученні із залізницями III групи.

Як бачимо, із самого початку своєї роботи з'їзди III групи вирішували актуальні, важливі для галузі питання, формуючи систему роботи кількох приватних залізниць. Так, на *VI з'їзді* (листопад 1872 р., Санкт-Петербург) було збільшено відповідальність вантажовідправників за невірне найменування небезпечних вантажів і встановлено важливе правило, згідно якого вантаж можна було приймати лише на станції тієї залізниці, по якій він мав слідувати далі і видаватись лише на станції тієї залізниці, по якій він прибув.

Результати перевірки рухомого складу і вагонів, ініційованої С.Ю. Вітте, було оприлюднено на *VII з'їзді* (січень 1873, Москва), а також обговоренню проблем взаємодії залізниць III групи із іншими групами, у якому активну участь брав Сергій Юлієвич.

На *IX з'їзді*, який відбувся у жовтні 1873 р. у Києві, С.Ю. Вітте виступив із повідомленням, що Одеська залізниця приступила до оснащення всіх вагонів прямого сполучення пристроями, які були необхідні для перевезення транзиту від прикордонних митниць, і що вагони III групи, які не будуть мати таких пристроїв, Одеською залізницею прийматись не будуть. З'їзд висловив заперечення, що в короткі терміни таке оснащення провести на всіх залізницях не буде можливості і запропонував Одеській залізниці облаштувати такі

пристрої на чужих вагонах за рахунок залізниць-власниць. До того ж, за поданням С.Ю. Вітте, було знижено тариф на бавовну і дерев'яне масло, які перевозились із Одеси до Москви [11].

Х з'їзд відбувся у квітні 1874 р. в Москві, де першим ділом було розглянуте питання, висунуте С.Ю. Вітте про зміну існуючого порядку користування вагонами, який завжди зумовлював великі витрати на ремонт вагонного парку і систематичне, нормальне зношування рухомого складу, який довго залишався без уваги з боку залізниць-власниць. Зокрема, він запропонував, з метою усунення зайвого пробігу порожніх вагонів, встановити термінове повернення вагонів з перевантаженням деяких вантажів. При цьому він запропонував, користуючись періодом слабкого руху, взаємно обміняти вагами, щоб дати залізницям привести свій рухомий склад в справний стан і позбавитись від чужих вагонів, що перебували у віданні залізниць. Зокрема, на Одеській залізниці, зазначив Сергій Юлієвич, кількість чужих вагонів складала 40% від загальної кількості.

Ідея, запропонована С.Ю. Вітте принципово змінювала існуючу на залізницях III групи систему користування вагонами, що звичайно викликало дискусії і суперечки. З'їзд запропонував усім залізницям III групи розглянути це питання, обрати для себе відповідну систему обігу вагонів і надати відповідні проекти.

Ще одним питанням, яке ініціював С.Ю. Вітте на даному з'їзді, було питання про необхідність зрівняння балансу критих і відкритих вагонів на залізницях групи і необхідність швидкого подання відомостей про наявність рухомого складу на кожній із залізниць групи. В результаті з'їзд постановив провести перевірку вагонів на усіх залізницях групи.

Крім того, на даному з'їзді голова з'їзду І.Г. Фон-Дервіз запропонував встановити правило, згідно якого при відправленні із залізниць однієї групи на залізницю іншої групи вантажі, стосовно термінів доставки і відповідальності за збереження, мають підлягати правилам тієї групи, якій належить станція відправлення [12].

С.Ю. Вітте підтримав дану пропозицію, а також, у якості окремого питання, представив складений разом із Московсько-Курською залізницею перелік громіздких предметів, який було затверджено на усіх залізницях групи. Крім того, він зазначив, що на всіх дорогах групи мають бути встановлені відмінності між вантажами терміновими і черговими, і підкреслив, що терміновими визнаються вантажі перших трьох розрядів тарифу, а усі решта є черговими.

Перші проблеми у роботі III залізничної групи розпочались вже у 1874 р., коли на *XI з'їзді*, що відбувся у листопаді 1874 р. у Москві, Московсько-Курська залізниця заявила про своє рішення вийти з прямого безперевантажувального сполучення із залізницями III групи і встановити з 1 січня 1895 р. перевантаження вантажів в Курську. У зв'язку з цим С.Ю. Вітте, як представник Одеської залізниці зазначив, що досвід переконливо доводить необхідність прийняття законів проти систематичного руйнування рухомого складу, якому він піддається в прямому сполученні. Він зазначав, що якщо з'їзд визнає неможливим встановити принцип термінового повернення вагонів, то необхідно заснувати певний контроль над правильним обміном рахунків пробігу вагонів і над ремонтом чужих вагонів на кожній із залізниць групи, а також контроль над тим, щоб вагони не передавались на залізниці, які не входять до III групи. При цьому С.Ю. Вітте вказав на необхідність встановити правило, згідно якого залізниці групи мали право вимагати повернення своїх вагонів в будь-який час [13].

З'їзд повністю розділив пропозиції С.Ю. Вітте і встановив, що з метою встановлення контролю над користуванням чужими вагонами і веденням статистики, потрібно призначити при Голові з'їзду особливих контролерів-техніків. Також при з'їзді було сформовано Комісію у складі С.Ю. Вітте, К.К. Губера та В.О. Іванова, яка розробила детальне положення про права і обов'язки контролерів-техніків. Крім того, за пропозицією С.Ю. Вітте було внесено зміни до Конвенції саме в тих нормах, які стосувались технічного огляду вагонів і порядку повернення їх за вимогами залізниць.

С.Ю. Вітте також виступив на з'їзді із пропозицією звернутись до Міністерства шляхів сполучення із проханням відмінити циркуляр, згідно якого залізниці були зобов'язані мати в пасажирських вагонах окремі приміщення для дам. Зокрема він підкреслив, що для всіх залізниць це правило викликає особливі труднощі.

За пропозицією низки залізниць, серед яких була і Одеська, на *XII з'їзді*, що відбувся у квітні 1875 р. у Москві, було проведено окрему особливу нараду керівників рухомого складу з метою перегляду правил взаємного користування рухомим складом. В результаті на з'їзді було обговорено заходи для приведення у справність рухомого складу і встановлення гарантій, щоб вагони, які постійно перебували в обігу, у майбутньому не перебували у занедбаності і несправності, через що майже на всіх сортувальних станціях спостерігалось перевантаження. З'їзд прийняв рішення якомога швидше навести порядок і передати вагони залізницям-власникам для капітального ремонту, а також переглянув існуючі правила передачі, ремонту і користування вагонами в прямому сполученні. З цією метою на з'їзді було складено спеціальні правила для вагонів, що повертаються додому.

XIII з'їзд III групи пройшов у вересні 1875 р. в Одесі, де С.Ю. Вітте брав участь у роботі спеціальної наради, присвяченої питанням кур'єрського залізничного сполучення, зокрема у створенні особливого кур'єрського поїзда між Москвою і Одесою. Він з цього приводу висловився, що створення такого поїзда абсолютно не відповідає розмірам пасажирського руху в даному напрямку. Тому створення такого поїзда від вбачав можливим тільки одночасно із відміною основних швидких поїздів у даному напрямку [14].

Співтовариство залізниць III групи прагнуло до того, щоб закріпити тарифи і правила перевезень на залізницях III групи на законодавчому рівні. На *XIV з'їзді* даних залізниць (лютий 1876 р., Москва) Голова зазначив, що Міністр шляхів сполучення не задовольнив це прохання. Дана тенденція була втілена в життя лише через майже 20 років, коли С. Ю. Вітте став Міністром фінансів, і спрямував країну на шлях розвитку імперіалізму, який

характеризувався формуванням державних монополій в країні, одна з яких була створена у галузі залізничного транспорту. Слід зазначити, що залізничний транспорт увійшов в історію як ранньомонополізована галузь [15].

У вересні 1876 р. на *XV з'їзді* III групи, що відбувався у Владикавказі, було встановлене дуже важливе правило, згідно якого суперечки і непорозуміння між залізницями групи, які виносились на з'їзд із погодження обох сторін суперечки, повинні були вирішуватись більшістю голосів із усіх присутніх представників залізниць на з'їзді, і ці рішення мали бути обов'язковими для всіх залізниць групи. З цього факту видно, що з'їзди втілювали в собі усі три існуючі гілки влади в межах діяльності однієї залізничної групи. Вони закріплювали нормативно-правові акти, вони ж контролювали їх виконання, і вони ж брали активну участь у суперечках, які виникали між залізницями. На сьогоднішній день ці суперечки називаються претензіями, які залізниці офіційно пред'являють одна одній перед поданням позову до суду.

У 1875 р. С.Ю. Вітте очолив Службу експлуатації Одеської залізниці.

На той час більшість вітчизняних залізниць перебувала у приватній власності. Кожна залізниця мала свої погляди і правила на розвиток і експлуатацію своєї лінії, що часто не співпадало із нормами, потрібними залізничному співтовариству. Траплялись аварії, а в професійній діяльності Сергія Юлієвича відбулась Тилігульська катастрофа – одна з найгучніших аварій в історії залізничного транспорту Російської імперії, яка відбулась на Одеській залізниці на межі Подільської і Херсонської губерній.

24 грудня 1875 р. з Балти в Бірзулу не за розкладом, а за телеграфною угодою, слідував потяг з новобранцями. В цей час на Тилігульському насипу проводились ремонтні роботи із заміни рейок, які тріснули. Ні поїзд, ні начальників найближчих станцій про це попереджено не було. Роботи затягнулись через сильну заметіль. Поїзд підійшов до проблемної ділянки саме в той час, коли робочі встановлювали вже останні 5 рейок. Але закінчити роботи вони не встигли. Тільки наблизившись до насипу, машиніст почав необхідне на цій ділянці гальмування. Робітники, що уклали рельси,

побачили поїзд, кинулись йому на зустріч, дорожній майстер з сигнальним прапором намагався подати відповідні знаки, але рельєф тієї ділянки колії був таким, що машиніст тільки в останню мить побачив ремонтні роботи, сигнальний прапорець, почув свистки крайньої небезпеки, різко дав задній хід, але потяг зупинити не міг. Потяг швидко рухався по насипу. Машиніст і кондуктори усіма силами намагались зупинити потяг, але локомотив все ж таки зійшов з рейок і 11 вагонів новобранців (419 осіб), 2 пасажирські вагони III класу і платформа із зерном і кукурудзою (у загальній кількості 8 200 кг хліба) злетіли з насипу висотою 22 метри і в урвищі загорілись від тендера, наповненого кам'яним вугіллям [16].

У даній залізничній катастрофі загинуло 140 новобранців, ще 120 отримали поранення. Було розпочате кримінальне провадження. На лаві підсудних опинились начальник Одеської залізниці, адмірал М.М. Чихачов, керівник служби експлуатації С.Ю. Вітте і дорожній майстер, який керував ремонтними роботами. Усіх трьох було засуджено до 4 місяців тюремного ув'язнення.

Таким чином, із-за заметілі і халатності керівних осіб, потяг з людьми і зерном потрапив на розібрану ділянку колії, що призвело до трагедії, яка набула у суспільстві величезного резонансу.

Від в'язниці С.Ю. Вітте врятувала російсько-турецька війна 1877–1878 рр. Адже протягом кримінального провадження по цій справі він залишався на службі, зумів відзначитись під час перевезення військ до театру воєнних дій, чим звернув на себе увагу великого князя Миколи Миколайовича, який замінив для С.Ю. Вітте ув'язнення на 2 тижні гауптвахти. Під час війни М.М. Чихачова було призначено Начальником оборони Чорного моря, С.Ю. Вітте став управляючим Одеською залізницею і їздив до Бухаресту, де брав участь в укладанні з румунськими залізницями Конвенції з питання про перевезення російської армії румунськими залізницями [17].

Через цю трагедію С.Ю. Вітте отримав неофіційний титул герцога Тілігульського, а для себе особисто – величезний трагічний досвід, який

виховав в ньому відповідальність і у подальшому відіграв величезну роль у його кар'єрі. Тепер він надавав величезного значення безпеці руху поїздів і одного разу, навіть, не побоявся у присутності імператора Олександра III вступити у конфлікт із залізничними чиновниками, переконливо доводячи, що не можна використовувати два потужних вантажних паровози з метою значного збільшення швидкості імператорського поїзда. Олександр III переконався у справедливості слів С.Ю. Вітте у 1889 р., коли трапилась залізнична катастрофа під Борками (поблизу Харкова), у якій ледь не загинула вся імператорська сім'я. Саме після цього імператор наблизив до себе Сергія Юлійовича, після чого кар'єра Вітте вийшла на зовсім інший рівень, зробивши з нього відомого політика і реформатора [18].

У квітні 1877 р. Російська імперія оголосила війну Туреччині. Розпочались воєнні дії. Тому, у вересні 1877 р. було скликано *XVI з'їзд залізниць* III групи, основні питання роботи якого були присвячені військовому руху залізницями Російської імперії. З'їзд проходив в Одесі за участі урядових інспекторів залізниць III групи, завідуючого рухом військ генерал-майора М.М. Анненкова, завідувача перевезенням військ Одеською залізницею полковника Басова і уповноваженого від польового Управління військових сполучень інженера Астаф'єва.

За поданням генерал-майора М.М. Анненкова було обговорене питання, яке стосувалось військового руху і санітарної справи на залізницях III групи. Було прийнято рішення, що в кожному із поїздів буде в наявності один вагон для перевезення військових команд, а для санітарних поїздів було складено окремий розклад.

Під час обговорення питання про обмін між залізницями групи військових пристосувань, з'їздом було констатовано, що безперевантажувальна передача військових поїздів змушувала залізниці приймати майже без розбору все те, що передавала попередня залізниця, і за необхідності відступати від правил, встановлених у III групі для технічного огляду рухомого складу, приймаючи навіть ті вагони, які б при звичайних умовах було передано для бракування або

ремонту. Порушення норм Конвенції через військовий стан у країні призводило до швидкого руйнування рухомого складу після мобілізації [19].

На з'їзді було прийнято рішення укласти, на час військових дій, окремі полегшені Правила передачі і прийому вагонів. Проект даних Правил розроблявся представниками Одеської (С.Ю. Вітте) і Київсько-Брестської залізниць.

У період активної роботи з'їздів III групи перевезення небезпечних вантажів регулювалось лише кількома нормами у Конвенції, яких все-таки було ще недостатньо. На *XVII з'їзді* групи (червень 1878 р., Москва) було підняте питання про існуючі складнощі під час перевезення легкозаймистих вантажів через те, що безпечне їх закупорювання не можна було перевірити. З'їзд прийняв рішення заборонити перевезення легкозаймистих вантажів у прямому сполученні.

Крім того, було створено особливу Комісію із начальників служб руху декількох залізниць групи серед яких був і С.Ю. Вітте, для розробки відповідних правил перевезення легкозаймистих вантажів. Звичайно, повне припинення перевезення легкозаймистих вантажів негативно вплинуло на роботу групи, і вже на *XVIII з'їзді*, який відбувся у грудні 1878 р. в Москві було прийнято рішення про дозвіл на безперевантажувальне перевезення таких вантажів, окрім тих, які мали сильну вибухову здатність [20].

З 1 січня 1879 р. відмінено тимчасові правила перевезення залізницями III групи на час мобілізації і прийнято рішення про швидке повернення залізницям-власникам їх вагонів, про перевірку і ремонт рухомого складу, який було значно пошкоджено за часів війни.

Іноді з'їзди у своїй діяльності відходили від звичайного режиму роботи, а саме збиратись приблизно один раз на рік, а, з метою обговорення нагальних питань, скликали тимчасові екстренні з'їзди. Так, у жовтні 1879 р. на екстреному з'їзді у Москві було піднято питання про встановлення на залізницях Головного товариства російських залізниць з 1 січня 1880 р. відповідальності за багаж, швидкопсувні товари і небезпечні вантажі у повній

вартості. Рада Головного товариства наголошувала на необхідності введення даного правила на залізницях III групи. Таким чином, на даному екстреному з'їзді було створено спеціальну Комісію для вивчення даного питання. З'їзд встановив, що подібні правила потрібно ввести на залізницях III групи з врахуванням особливостей їх роботи і взаємодії і запросив С.Ю. Вітте взяти участь у роботі Комісії, з метою остаточного розроблення Правил про відповідальність перевезення багажу і вантажів залізницями означеної групи.

У 1879 р. С.Ю. Вітте переїхав до Санкт-Петербурга, де отримав посаду начальника експлуатаційного відділу при правлінні Товариства Південно-Західних залізниць, до складу якого входило 5 залізничних ліній: Одеська, Харківсько-Миколаївська, Фастівська, Києво-Брестська і Брестсько-Граєвська. Одночасно з цим, Сергій Юлійович став учасником Комісії під керівництвом графа Баранова, створеної Імператором Олександром II з метою дослідження залізничної справи в Російській імперії і розробляв проект Статуту російських залізниць. У лютому 1880 р. С.Ю. Вітте отримав посаду начальника Служби експлуатації в адміністрації Товариства Південно-Західних залізниць і переїхав до Києва. І з 1879 р. Сергій Юлійович вже брав участь у роботі з'їздів як представник Південно-Західних залізниць [21].

З цього моменту в роботі С.Ю. Вітте на з'їздах залізниць III групи простежуються певні зміни. Можна сказати, що з розвитком його кар'єри, безумовно, він «виріс» як спеціаліст і став справжнім професіоналом. У галузі його ім'я було вже добре відомим. Питання, які він ініціював і вирішував на з'їздах, як представник Південно-Західних залізниць, відрізнялись особливою важливістю і складністю.

Так, на позачерговому екстреному з'їзді у Москві у лютому 1880 р. було розглянуто низку питань, які стосувались Південно-Західних залізниць. В першу чергу це стосувалось складної ситуації із розрахунками, де Південно-Західні залізниці заборгували Фастівській залізниці значну суму грошей, що в свою чергу склало труднощі у звичайній роботі Фастівської залізниці і порушило роботу усієї залізничної системи залізниць III групи. Проблема

вирішувалась на рівні Міністерства шляхів сполучення. С.Ю. Вітте у вирішенні цієї проблеми брав безпосередню участь.

В окремому порядку з'їзд розглядав питання, ініційоване С.Ю. Вітте про перевірку вагонного парку залізниць III групи після війни. Ним пропонувалось якомога швидше навести порядок і повернути вагони залізницям-власникам, провести їх огляд і необхідний ремонт. І вже на *XX з'їзді* залізниць III групи (травень 1880 р., Москва) С.Ю. Вітте заявив, що він вважає за необхідне визначити і встановити міри відповідальності залізниць I, II і III груп за несвоєчасне виконання Конвенції відносно повернення залізницям-власникам їх вагонів після простроченого огляду.

Крім того, він виступив із доповіддю, у якій представив роз'яснення стосовно правил пересилання повідомлень про передплату і порядок видачі вантажів згідно документів, в яких перерахована від вантажоодержувача провізна плата вже буде оплачена при відправленні [22].

Також С.Ю. Вітте виніс на розгляд з'їзду пропозицію проводити окремі з'їзди спеціально для розгляду претензій між залізницями, з метою полегшення і прискорення вирішення такого роду питань, досягнення угод між залізницями і скорочення кількості судових проваджень. З'їзд одногосно підтримав ідею Сергія Юлійовича і прийняв рішення проводити такі з'їзди один раз на 2 місяці. Це питання він тримав під своїм безпосереднім контролем, і вже на *XXVII з'їзді* (1885 р.) висунув клопотання про необхідність зобов'язати з'їзди більш детально висвітлювати у протоколах мотиви своїх постанов. Загалом, ці з'їзди усунули значну кількість як позовів вантажовідправників, так і непорозумінь залізниць між собою. За 7 років (з 1880 по 1887) ці з'їзди збирались 31 раз і розглянули приблизно 5000 справ [23].

На *XXII з'їзді* у вересні 1881 р. в Москві С.Ю. Вітте ініціював питання про опрацювання і погодження Правил приймання транзитних вагонів інших залізничних груп, які були внесені до Конвенції. Крім того він зазначив, що процес повернення вагонів залізницям-власникам, про що він говорив майже на кожному з'їзді, йде повільно через те, що не є обкладений ніякими гарантіями,

через що ці правила є номінальними і ні до чого не зобов'язують. Сергій Юлійович підкреслював, що залізниці групи, не несучи ніякої відповідальності за несвоєчасне повернення вагонів із простроченим оглядом, не будуть приймати ніяких заходів для своєчасного повернення вагонів. І тільки введення системи штрафів може змінити ситуацію на краще. З'їзд погодився із заявою С.Ю. Вітте і прийняв рішення про розробку системи введення таких штрафів.

Але ця ідея не була втілена у життя. Така система штрафів, судячи з усього, дуже заважала залізницям приділяти більше часу більш нагальним питанням перевезень і прибутку. Тому неофіційно дане рішення з'їзду було саботоване, а офіційно на *XXV з'їзді* у Москві в лютому 1883 р. з'їздом було прийняте рішення про неможливість введення таких змін, закріплення таких правил у Конвенції і взагалі, з'їздом було зазначено, що обговорення даного питання є несвоєчасним.

Як вже було вище зазначено, у 1878 р. до залізниць III групи увійшла Донецька кам'яновугільна залізниця, яка входила до Південно-Західних залізниць і перебувала у віданні С.Ю. Вітте. Як відомо, розвиток вугільної промисловості на Донбасі у другій половині XIX ст. набув окремого значення, адже цей, принципово новий, вид палива став гарною альтернативою деревинному паливу. Адже швидкий розвиток промисловості і машинобудування у Російській імперії вимагав великих об'ємів пального, що у середині другої половини XIX ст. призвело до проблеми швидкого знищення лісів.

Введення до залізниць III групи Донецької залізниці внесло деякі корективи у роботу групи, адже перевезення мінерального палива вимагало виконання низки умов. Вугілля перевозилось у спеціальних вагонах, і самі поставки вугілля залізницями були пов'язані із потребами тієї чи іншої галузі промисловості, тому і відносились до розгляду першочергових.

XXVI з'їзд залізниць III групи майже весь було присвячено проблемам і пропозиціям перевезення вугільного палива. Зокрема, Донецька залізниця вимагала обов'язкового швидкого повернення вугільних напіввагонів. Для

цього їх було прирівняно до критих вагонів і високогабаритних платформ, до яких застосовувались особливі умови повернення.

Представник Донецької залізниці підняв питання про те, що прийшов час покласти кінець регулярній нестачі кам'яного вугілля, яка виникала під час перевезення залізницями. Представник Харківсько-Миколаївської залізниці висловив думку, що дана нестача виникає, в першу чергу, ще на станції відправлення через недовантаження, а потім через поступове розкрадання протягом транспортування у відкритих вагонах. На з'їзді було прийнято рішення облаштувати на вагонах спеціальні стійки, скріплені пломбами [24].

Також обговорювалось питання про облаштування дослідної станції з метою наукових досліджень хімічних і фізичних властивостей вугілля та інших горючих матеріалів, необхідних залізницям, а також для розробки умов найвигіднішого користування паливом. Ініціатором даної справи став Головний інженер рухомого складу Південно-Західних залізниць О.П. Бородин, який у окремій технічній записці виклав міркування про те, як має працювати станція, вартість пристроїв, місце будівництва і загальну вартість всього проекту.

З'їзд висловився, що облаштування такої станції є необхідним і корисним, але, беручи до уваги, що наукова робота на станції буде стосуватись не тільки залізниць III групи, а й усіх вітчизняних залізниць, то прийняв рішення обговорити це питання на зібранні загального з'їзду. Адже кам'яне вугілля та інші природні копалини з кожним роком все більше і більше завойовували ринок збуту [25].

На *XXVII з'їзді*, що пройшов у Москві в лютому 1885 р. було встановлено, що абсолютно всі залізниці III групи зобов'язані приймати донецькі вугільні напіввагони. З метою розширення ринку збуту донецького вугілля, було прийнято рішення знизити тарифи на його перевезення і обкласти високими податками іноземне вугілля.

Росія за виробничими характеристиками була поділена на адміністративно-промислові регіони. Розвиток тієї чи іншої галузі промисловості зазвичай регулювався невеликою групою великих промисловців,

представників дворянства і буржуазії, власників великого капіталу. Ці групи людей у кожній галузі промисловості і народного господарства з часом створили монополії, які наприкінці XIX ст. С.Ю. Вітте, перебуваючи на посаді Міністра фінансів, став переводити під державне регулювання. Це була його основна політична лінія як державного діяча на той час. Передумовами до цього ми бачимо у його виступах на з'їздах III групи [26].

Працюючи довгий час на залізниці, С.Ю. Вітте знав усі етапи розвитку кожної з промислових галузей, володів детальною інформацією про хід перевезень. Наприклад, під час розгляду питання, внесеного Департаментом залізниць про встановлення єдиної вартості перевезення кримської і бахмутської солі залізницями III групи, С.Ю. Вітте заявив, що на центральних залізницях регіону це можна зробити, а от стосовно Царства Польського існує проблема. І полягає вона в тому, що не дивлячись на занижені тарифи, кримська і бахмутська сіль так і не змогли завоювати ринок у тому регіоні. Тому, зазначав С.Ю. Вітте, беручи до уваги, що залізниці групи й так зазнають збитків через перевезення солі за низькими тарифами, подальше зниження тарифів на сіль у Царстві Польському Південно-Західні залізниці не вважали можливим до тих пір, поки вітчизняна промисловість і залізниці не будуть відокремлені від іноземної конкуренції митними тарифами [27].

Інший приклад стосується сільського господарства. Складна ситуація склалась у сфері перевезення зерна. С.Ю. Вітте нерідко зазначав, що Південно-Західна залізниця постійно несла збитки від перевезення в прямому сполученні за кордон хлібних вантажів, через те, що в дорозі зерно частково розкрадалось, а на станціях невірно проводили зважування. Крім того, Сергій Юлійович зазначав, що перевезення вантажів хліба потрібно активно розвивати і наголошував, що розвиток вітчизняного сільського господарства є важливою справою з точки зору загальнодержавних економічних інтересів. Що боротьба вітчизняного хліба у конкуренції з американським або ост-індійським має бути підтримана залізничним співтовариством, яке усіма силами має прагнути до здешевлення вартості вивезення російського хліба за кордон.

З метою вирішення цих двох питань С.Ю. Вітте пропонував перейти на залізницях III групи від перевезення зерна в мішках до перевезення насипом в спеціальних вагонах і зазначав, що на Південно-Західних залізницях це вже практикується. Крім того, він підкреслював, що необхідно посилити контроль роботи залізниць-вантажовідправників стосовно таких перевезень [28]. Сучасною мовою це означало, що С.Ю. Вітте наголошував на необхідності запровадження контролю перевезення і документального супроводу на всіх ділянках залізниці, саме того, що сьогодні називається транспортно-експедиторськими послугами.

І вже на *XXVIII з'їзді* (грудень 1885 р., Москва) було розглянуто пропозицію Міністерства шляхів сполучення про проведення дослідів для визначення нормального всихання зерна при перевезенні внасіп. З'їзд встановив створити для цього особливу Комісію і в результаті визначити допустимі границі коливань ваги зерна.

Через 15 років від початку роботи з'їздів стабільна досконала робота групи в колишньому форматі вже стала неможливою. Нові технічні можливості, вдосконалення машинобудування, зростання кількості і відстані перевезень призвели до поступової ліквідації системи поділу залізничних регіонів на групи. Для III групи цей процес розпочався з того, що Московсько-Курська, Курсько-Харківсько-Азовська, Лозово-Севастопольська, Харківсько-Миколаївська, Катеринінська і Донецька залізниці уклали із залізницями I групи Риго-Орловської залізниці угоду про пряме товарне безперевантажувальне сполучення.

Таким чином, мережа і її можливості стали географічно і економічно розширюватись, що з часом призвело до повного переформатування усієї існуючої системи взаємодії і співпраці залізничних ліній різних регіонів.

У 1886 р. С.Ю. Вітте зайняв пост управляючого Товариством Південно-Західних залізниць. Працюючи на цій посаді він отримав певні результати, зокрема зростання ефективності і прибутковості залізничних перевезень [29].

Як бачимо, С.Ю. Вітте брав активну участь у роботі з'їздів залізниць III групи. Не дивлячись на свій молодий вік, він одразу зарекомендував себе у інженерно-науковому співтоваристві залізничників як молодий, подаючий надії спеціаліст і надалі зробив блискучу кар'єру на залізниці. Адже його ідеї і пропозиції, у більшості випадків, завжди жваво підтримувались колегами.

Останній *XXIX з'їзд* відбувся у Москві у березні 1887 р. На ньому простежується та ж сама тенденція – бажання залізниць III групи розширити свої можливості і повноваження. Зокрема, Голова з'їзду зробив заяву, що в Міністерстві шляхів сполучення готується проект загальної угоди про пряме сполучення між залізницями. А до її остаточного прийняття залізниці III групи прийняли рішення працювати за старими правилами згідно Конвенції. До того ж в цьому ж році, 24 червня 1887 р., помер беззмінний протягом усього часу діяльності з'їздів, Голова з'їздів III групи барон І.Г. Фон-Дервіз, після чого було зібрано позачерговий екстренний з'їзд, на якому було обрано нового Голову з'їздів III групи в особі Віце-Голови Ради Управління Головного товариства російських залізниць О.Т. Веліхова, а контору з'їздів III групи було переведено до Санкт-Петербурга.

«Загалом, діяльність залізничних з'їздів була спрямована на встановлення якомога більш зручних умов безперевантажувального сполучення як для залізниць, так і для вантажовідправників. Саме по собі безперевантажувальне сполучення товарів, яке виникло в Російській імперії завдяки самим залізницям і закріпилось завдяки з'їздам, мало величезне значення для торгівлі і промисловості: великі вантажі, продукти сільського господарства змогли пересуватись на великі відстані з меншою втратою ваги набагато швидше, дешевше і, до того ж, із меншою необхідністю кількості вагонів в мережі» [30]. З'їзд постійно прагнув до приведення товарних вагонів у якомога більш справний стан і не зупинявся ні перед якими жертвами для досягнення цієї мети, вважаючи, що питання справності рухомого складу, крім економічної сторони справи, не позбавлене і загальнодержавного значення.

А Конвенція, яку заключили залізниці III групи у 1870 р., є унікальним документом, прекрасним прикладом консолідації інженерної і науково-технічної думки. Протягом всього часу роботи з'їздів її змінювали та редагували в необхідних нормах.

Система обміну вагонами між залізницями була чисто вітчизняним винаходом і зовсім не використовувалась у Європі, де практикувалось термінове повернення вагонів, що в Російській імперії було незручно робити через велику територію країни. Незалежно від товарного прямого сполучення, з'їздами III групи було встановлене пасажирське і багажне пряме сполучення із видаванням білетів між головними пунктами груп.

Протягом усього часу роботи з'їздів, а це майже 20 років, представникам залізниць III групи так і не вдалось добитись закріплення своїх нормативно-правових актів на державному рівні. Залізниці, що входили до групи, були приватними і регулювали перевезення всередині групи і взаємодію із залізницями інших груп виключно самостійно, приватним порядком.

Але згодом саме діяльність приватних з'їздів дала Уряду Російської імперії можливість у 1885 р. розробити і затвердити Залізничний статут, який точно визначив права і обов'язки сторін – як залізниць, так і публіки. В цьому відношенні робота з'їздів III групи має безпрецедентне значення для історії розвитку залізничної справи в Російській імперії другої половини XIX ст.

Отже, аналіз діяльності з'їздів залізниць 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 суперечок, введення до обігу нафтових вагонів-цистерн та іншого спеціального рухомого складу, транзит вантажів, транспортні умови перевезення мінерального палива з Донбасу та ін.

Список використаних джерел

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

2. *Ананьич Б.В.* Сергей Юльевич Витте и его время / Б.В. Ананьич, Р.Ш. Ганелин. – СПб.: Изд-во «Дмитрий Буланин», 1999. – 430 с.
3. *Мартынов С.Д.* Государство и экономика: система Витте / С.Д. Мартынов. – СПб.: Наука, 2002. – 405 с.
4. *Мартынов С.Д.* Путь С.Ю. Витте / С.Д. Мартынов // С.Ю. Витте. Собрание сочинений и документальных материалов. Т.1, Кн. 1. Пути сообщения и экономическое развитие России. – М.: Наука, 2002. – С. 78–108.
5. *Ильин С.* Витте / Сергей Ильин. – М.: Молодая гвардия, 2006. – 546 с. – (Серия: ЖЗЛ).
6. *Хусаинов Ф.И.* Железнодорожные страницы в биографии С.Ю. Витте / Ф.И. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. – 2007. – №10 (148). – С. 34–40.
7. *Ильин С.В.* Витте / С.В. Ильин. – М.: Молодая гвардия, 2006. – С. 36–37.
8. *Россия.* Население. Статистика населения // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона : в 86 т. (82 т. и 4 доп.). – СПб., 1890–1907.
9. *Конвенция,* заключенная между железными дорогами 3-й группы в 1870 г. // Очерк деятельности съездов представителей железных дорог III группы (1870–1887). – СПб., 1887. – С. 1–51.
10. *Страхування :* Підручник / Керівник авт. колективу і наук. ред. С.С. Осадець. – 2-ге, перероб. і доп. вид. – К.: КНЕУ, 2002. – 599 с.
11. *Лынюк Е.* От Дуная за Днепр, 1965–2011: Очерки о станциях Одесской железной дороги / Е. Лынюк. – Одесса : Астропринт, 2011. – 231 с.
12. *Очерк* деятельности съездов представителей железных дорог III группы (1870–1887). – СПб., 1887. – 105 с.
13. *Российский* государственной исторический архив, ф. 350, оп. 90, дд. 64–105 : Общие материалы. Отчёты. Чертежи. Планы станций.
14. *Боравская Е.Н.* Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт / Е.Н. Боравская, Е.Д. Шапилов. – СПб.: Искусство России, 2001. – Т. 1. – 250 с.
15. *Лаверычев В.Я.* Государство и монополии в дореволюционной России: Проблемы вмешательства абсолютного государства в экономическую жизнь и воздействия капиталистических монополий на государственный аппарат / В.Я. Лаверычев. – М.: Мысль, 1982. – 200 с.
16. *Витте С.Ю.* 1849–1894: Детство. Царствования Александра II и Александра III : Глава 6 // С. Ю. Витте Воспоминания. – М.: Соцэкгиз, 1960. – Т. 1. – С. 104.
17. *Витте С.Ю.* 1849–1894: Детство. Царствования Александра II и Александра III : Глава 6 // Витте С. Воспоминания. – М.: Соцэкгиз, 1960. – Т. 1. – С. 104.
18. *Витте С.* Катастрофа в Горках : глава 10 // Витте С. Воспоминания / Сергей Витте. – М. : Соцэкгиз, 1960. – Т. 1.
19. *Шаховской Л. В.* С театра войны 1877–78. Два похода за Балканы. – М.: Университ. тип., 1878. – 318 с.
20. *История* грузовых железнодорожных перевозок в России XIX–XX века. Фотоальбом. – М.: Книга–Пента, 2008. – 200 с.

21. *Мартынов С.Д.* Государственный человек Витте / С.Д. Мартынов. – СПб.: Людовик, 2006. – 519 с.
22. *Аксененко Н.Е.* Железные дороги России: От реформы к реформе / Н.Е. Аксененко, Б.М. Лapidус, А.С. Мишарин. – М., 2001. – 185 с.
23. *Немытина М.В.* Суд в России. Вторая половина XIX – начало XX вв. / М.В. Немытина. – Саратов, 1999. – 300 с.
24. *Вульфow А.Б.* История железных дорог Российской империи / А.Б. Вульфow. – М.: Рипол классик, 2016. – 600 с.
25. *Бородин А.П.* Опытная станция для исследования качеств потребляемого паровозами топлива и условий наивыгоднейшего пользования таковым. (Извлечения из протокола 26 съезда представителей дорог III группы) / А.П. Бородин // Инженер. – 1884. – № 3. – С. 126.
26. *Лаверычев В.Я.* Зарождение государственно-монополистических тенденций в Российской империи конца XIX века / В.Я. Лаверычев // Исторические записки. – 1980. – Т. 109. – С. 95–128.
27. *Маршев В. С.Ю.* Витте и управление народным хозяйством (к 150-летию со дня рождения) / В. Маршев // Проблемы теории и практики управления. – 1999. – № 6. – С. 116–119.
28. *Муравьева Л.А.* Аграрный вопрос в России в конце XIX – начале XX века / Л.А. Муравьева // Финансы и кредит. – 2002. – № 4. – С. 34–42.
29. *Рогачевская М.А.* Выдающийся государственный деятель России – Сергей Юльевич Витте / М.А. Рогачевская // ЭКО. – Новосибирск, 2002. – № 2. – С. 138–162.
30. *Очерк деятельности съездов представителей железных дорог III группы (1870–1887).* – СПб., 1887. – С. 100.

References

1. Korelin, A. P., Stepanov, S. A. (1998). *Vitte – finansist, politik, diplomat* [Witte - financier, politician, diplomat]. Moscow : TERRA Knizhnyi klub. 464. [in Russian].
2. Ananich, B. V., Ganelin, R. Sh. (1999). *Sergey Yulevich Vitte i ego vremya* [Sergei Witte and his time]. St. Petersburg : Izd-vo «Dmitriy Bulanin». 430. [in Russian].
3. Martynov, S. D. (2002). *Gosudarstvo i ekonomika: sistema Vitte* [State and economy: the system Witte]. St. Petersburg : Nauka. 405. [in Russian].
4. Martynov, S. D. (2002). *Put S. Yu. Vitte* [Way S. Witte]. *Sobranie sochineniy i dokumentalnykh materialov. T.1, Kn. 1. Puti soobscheniya i ekonomicheskoe razvitie Rossii* [Collected works and documentary materials. Vol. 1, Bk. 1. Means of communication and economic development of Russia]. Moscow : Nauka. 78–108. [in Russian].
5. Ilin, S. (2006). *Vitte* [S. Witte]. Moscow : Molodaya gvardiya. 546. – (Seriya: ZZL). [in Russian].
6. Husainov, F. I. (2007). *Zheleznodorozhnyie stranitsyi v biografii S. Yu. Vitte* [Railway page biography S. Witte]. *Byulleten transportnoy informatsii* [Transport Information Bulletin]. 10 (148), 34–40. [in Russian].

7. Ilin, S. (2006). *Vitte [Witte]*. Moscow : Molodaya gvardiya. 36–37. [in Russian].

8. (1890–1907). *Rossiya. Naselenie. Statistika naseleniya* [Russia. Population. population statistics]. *Entsiklopedicheskiy slovar Brokgauza i Efrona* [Brockhaus and Efron Encyclopedic Dictionary].: v 86 t. (82 t. i 4 dop.). St. Petersburg. [in Russian].

9. (1887). *Konventsia, zaklyuchennaya mezhdru zheleznyimi dorogami 3-y gruppyi v 1870 g.* [Convention, concluded between the railways group 3 in 1870]. *Ocherk deyatelnosti s'ezdov predstaviteley zheleznyih dorog III gruppyi (1870–1878)*. [Essay activity congresses of representatives of the railways group III (1870-1887)]. St. Petersburg. 1–51. [in Russian].

10. Osadets, S. S., (2002). *Strahuvannya: Pidruchnik* [Insurance: Tutorial]. Vid. 2-ge, pererob. i dop. Kiev : KNEU. 599. [in Ukrainian].

11. Lyinyuk, E. (2011). *Ot Dunaya za Dnepr, 1965–2011: Ocherki o stantsiyah Odesskoy zheleznoy dorogi* [From the Danube beyond the Dnieper, 1965-2011: Essays on the Odessa railway stations]. Odessa : Astroprint. 231. [in Ukrainian].

12. (1887). *Ocherk deyatelnosti s'ezdov predstaviteley zheleznyih dorog III gruppyi (1870–1878)* [Essay activity congresses of representatives of the railways group III (1870-1887)]. St. Petersburg. 105. [in Russian].

13. *Rossiyskiy gosudarstvennyiy istoricheskiy arzhiv* [Russian State Historical Archive]. f. 350.op. 90. dd. 64–105. Obschie materialyi. Otchyoty. Chertezhi. Planystantsiy. [in Russian].

14. (2001). Boravskaya, E. N., Shapilov, E. D. *Skorostnoy i vyisoskorostnoy zheleznodorozhnyiy transport*. [High-speed and high-speed rail]. St. Petersburg : GIIP «Iskusstvo Rossii». 1. 250. [in Russian].

15. Laveryichev, V. Ya. (1982). *Gosudarstvo i monopolii v dorevolutsionnoy Rossii: Problemy ivmeshatelstva absolyutnogo gosudarstva v ekonomicheskuyu zhizn i vozdeystviya kapitalisticheskikh monopoliy na gosudarstvennyiy apparat* [The state and the monopoly in pre-revolutionary Russia: Problems of interference of the absolute state in economic life and the impact of capitalist monopolies in the state apparatus]. Moscow : Myisl. 200. [in Russian].

16. Vitte, S. Yu. (1960). *1849–1894: Detstvo. Tsarstvovaniya Aleksandra II i Aleksandra III, glava 6* [1849-1894: Childhood. The reign of Alexander II and Alexander III. Chapter 6]. *Vospominaniya* [Memories]. Moscow : Sotsekgiz. T. 1. 101. [in Russian].

17. Vitte, S. Yu. (1960). *1849–1894: Detstvo. Tsarstvovaniya Aleksandra II i Aleksandra III, glava 6* [1849-1894: Childhood. The reign of Alexander II and Alexander III. Chapter 6]. *Vospominaniya* [Memories]. Moscow : Sotsekgiz. T. 1. 104. [in Russian].

18. Vitte, S. (1960). *Katastrofa v Gorkah : glava 10* [The catastrophe in Gorki: Chapter 10]. *Vospominaniya* [Memories]. Moscow : Sotsekgiz. T. 1. [in Russian].

19. Shahovskoy, L. V. (1878). *S teatra voyny 1877–78. Dva pohoda za Balkanyi* [With the theater of the war of 1877-78. Two campaign for the Balkans]. Moscow : Universit. tip. 318. [in Russian].

20. (2008). *Istoriya gruzovyih zheleznodorozhnyih perevozok v Rossii XIX–XX veka*. Fotoalbum [History of rail freight in Russia XIX-XX centuries. Photo album]. Moscow : Kniga-Penta. 200. [in Russian].
21. Martynov, S. D. (2006). *Gosudarstvennyiy chelovek Vitte* [Statesman Witte]. St. Petersburg : Lyudovik. 519. [in Russian].
22. Aksenenko, N. E., Lapidus, B. M., Misharin, A. S. (2001). *Zheleznyie dorogi Rossii. Ot reformy k reforme* [Russian Railways: From Reform to reform]. Moscow : Transport. 335. [in Russian].
23. Nemyitina, M. V. (1999). *Sud v Rossii. Vtoraya polovina XIX – nachalo XX vv.* [A court in Russia. The second half of XIX - early XX centuries]. Saratov. 300. [in Russian].
24. Vulfov, A. B. (2016). *Istoriya zheleznyih dorog Rossiyskoy imperii* [History of Railways of the Russian Empire]. Moscow : Ripolklassik. 744. [in Russian].
25. Borodin, A. P. (1884). *Opyitnaya stantsiya dlya issledovaniya kachestv potrebyaemogo parovozami topliva i usloviy naiviygodneyshego polzovaniya takovym. (Izvlacheniya iz protokola 26 s'ezdapredstaviteley dorog III gruppyi)* [Experimental Station for the study of qualities of fuel consumed by locomotives and the most advantageous use of such terms. (Extract from the report of 26 Congress representatives roads III group)]. *Inzhener* [Engineer]. 3, 126. [in Russian].
26. Laveryichev, V. Ya. (1980). *Zarozhdenie gosudarstvenno-monopolisticheskikh tendentsiy v Rossiyskoy imperii kontsa XIX veka* []. *Istoricheskie zapiski* [Origin of state-monopoly tendencies in the Russian Empire in the late nineteenth century]. T. 109, 95–128. [in Russian].
27. Marshev, V. S. (1999). *Yu.Vitte i upravlenie narodnyim hozyaystvom (k 150-letiyu so dnya rozhdeniya)* [S. Witte and management of national economy (the 150th anniversary)]. *Problemy teorii i praktiki upravleniya*. [Problems of the theory and practice of management]. 6, 116–119. [in Russian].
28. Muraveva, L. A. (2002). *Agrarnyy vopros v Rossii v kontse XIX – nachale XX veka* [The Agrarian Question in Russia in the late XIX - early XX century]. *Finansy i kredit*. 4, 34–42. [in Russian].
29. Rogachevskaya, M. A. (2002). *Vydayuschiysya gosudarstvennyiy deyatel Rossii – Sergey Yulevich Vitte* [An outstanding statesman of Russia - Sergei Witte]. *EKO* [ECO]. Novosibirsk. 2, 138–162. [in Russian].
30. (1887). *Ocherk deyatelnosti s'ezdov predstaviteley zheleznyih dorog III gruppyi (1870–1878)* [Essay activity congresses of representatives of the railways group III (1870-1887)]. St. Petersburg. 100. [in Russian].

Рецензент:

Коцур А.П., д.і.н., професор

Надійшла до редакції 05.03.2017 р.