

- С.Ю.Витте жизнь и реформаторская деятельность



• Генеологическое древо

О родственниках по папиной линии известно очень мало так как они остались в прибалтике, в то время как Юлий Фёдорович уехал в Россию, а именно в Грузию.



Долгоруков Павел Васильевич(прадед)



Андрей Михайлович Фадеев (1789-1867), дед Е.П. Блаватской

Андрей Михайлович Фадеев (дедушка)



Юлий Фёдорович Витте (отец)



Екатерина Андреевна Фадеева (мама)

- Главные события в его жизни до реформ.

- (ознакомьтесь самостоятельно)

- По окончании университета кандидат математики Витте намеревался остаться на кафедре высшей математики для продолжения научных занятий, но, подумав, отказался от такой перспективы. Витте отказался от научной карьеры и поступил на работу в канцелярию одесского губернатора.
- Вскоре оставил службу в канцелярии и посвятил себя более интересному и денежному железнодорожному делу. Министр путей сообщения граф А. П. Бобринский, знавший его отца, предложил Сергею работу в качестве специалиста по эксплуатации железных дорог.
- В 1879 году Витте переехал на жительство в Петербург, где получил должность начальника эксплуатационного отдела при правлении Общества Юго-Западных железных дорог (в состав которого, помимо Одесской, входило ещё четыре дороги — Харьковско-Николаевская, Фастовская, Киево-Брестская и Брестско-Граевская). В это же время Витте становится одним из участников Барановской комиссии, созданной указом Александра II «для исследования железнодорожного дела в России» и разрабатывает проект устава русских железных дорог.

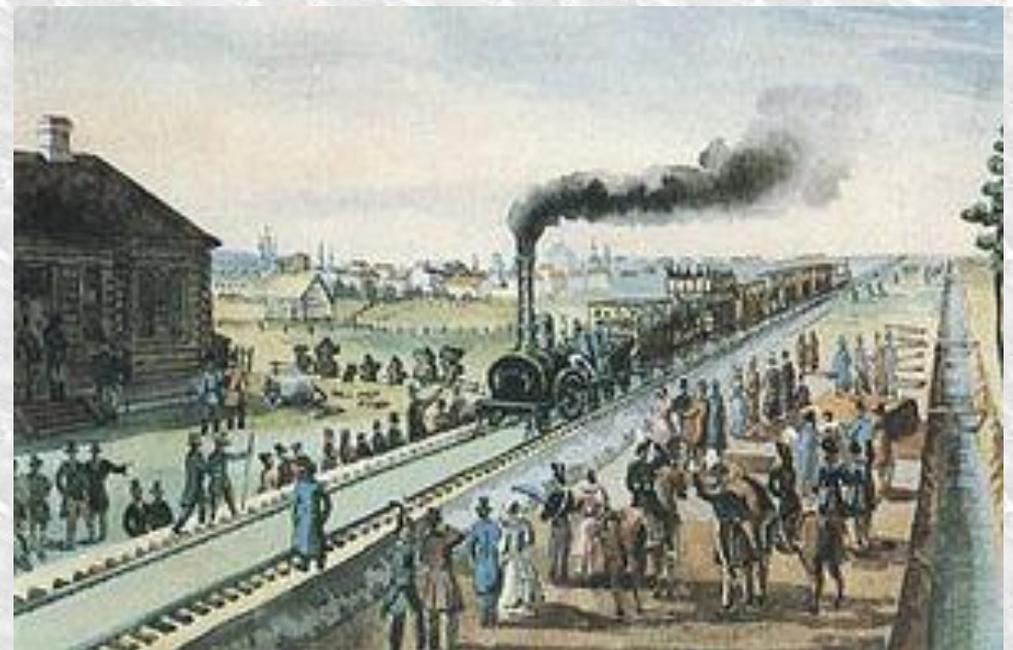
- Главные события в его жизни до реформ.

- (ознакомьтесь самостоятельно)

- В феврале 1880 года Витте был назначен начальником службы эксплуатации в администрации Общества Юго-Западных железных дорог и переехал на жительство в Киев. Председателем правления Общества был И. С. Блюх — варшавский банкир, автор цитируемых по сей день научных трудов по экономическим, политическим и железнодорожным вопросам. Правой рукой Блюха был профессор И. А. Вышнеградский, будущий министр финансов России, который был на протяжении 15 лет непосредственным начальником С. Ю. Витте.



- На государственной службе.



- Император России



Александр III

- Статья Витте «О причинах дефицитности сети русских железных дорог» в журнале «Новое Слово», написанная С.Ю.Витте после



О причинах дефицитности сети русских железных дорог.

Очерк графа С. Ю. Витте.

В последние годы очень много говорят о дефицитности нашей железнодорожной сети. Меня неоднократно просили высказать мое мнение о значении и причинах этого дефицита. Я охотно согласился это сделать.

Обращаясь прежде всего к некоторым историческим данным ж.-д. дела в России. В 70-х и 80-х годах у нас доминировал принцип частного ж.-д. строительства и эксплуатации. И этот принцип в практическом его применении вызывал все большие и большие нарекания, критику и бесконечные жалобы. Как всегда бывает в таких случаях, основательные жалобы смешивались с неосновательными, много было преувеличений, обобщений, зависти и страстей. Но основания к нареканиям все-таки, несомненно, были правильны. Частное ж.-д. строительство и эксплуатация создали особого рода владетелей в государстве, так называемых ж.-д. королей с их спутниками и свитой. Явились своего рода ж.-д. династии. Громадные ж.-д. капиталы, добытые почти во всей своей совокупности исключительно благодаря гарантии государства, усаживались находившимися под патронатом тех же ж.-д. королей банковыми организациями со всеми миллионными вкладами российских

обывателей. Явилась такая сила, не сумевшая сниспать себе ни авторитета, ни уважения, которая не могла ужиться с исторически сложившимися государственными традициями Великой Российской Империи. Это явление само по себе может быть перетерпелось бы. Но конец бывшему ж.-д. режиму положила последняя война с Турцией в конце 70-х годов прошлого столетия и ее последствия.

Война эта, между прочим, обнаружила крайнюю неподготовленность наших железных дорог к мобилизации и массовым перевозкам войска. Как один из многих примеров такой неподготовленности приведу следующую, сохранившуюся у меня в памяти. Известно, что в случае войны мобилизационное движение начинается мобилизацией самих железных дорог, заключающейся, главным образом, в распределении между ними подвижного состава и служащих. На дорогу, движением которой и управлял в то время, а именно на Одесскую дорогу, которой суждено было играть главнейшую роль в перевозке войск, связанных со сказанной войной, согласно мобилизационному плану, должны были прежде всего получить паровозы с чужих дорог, а затем приходил воинские поезда. Между теми паровозы во время не прибыли и при-

• Транссибирская магистраль.



- Заседание Государственного Совета в Мариинском Дворце.



- Витте и события 9 января 1905 года в Петербурге.

- Русская революция 1905 года, или Первая русская революция — название событий, происходивших в период с января 1905 по июнь 1907 года в Российской империи.



- Слева направо: с русской стороны (дальняя часть стола) — Г. А. Плансон, К. Д. Набоков, С. Ю. Витте, Р. Р. Розен, И. Я. Коростовец; с японской стороны (ближняя часть стола) — Адати (нем.), Отиай, Комура (англ.), Такахира (англ.), Сато (яп.).



• Основные достижения С.Ю.Витте на политической арене:

- Добился введения в России «золотого стандарта» (1897)-монетарной системы, в которой основной единицей расчётов является некоторое стандартизированное количество золота.
- С 1895 года начал вводить винную монополию-исключительное право государства или отдельных лиц на производство и сбыт спиртных напитков.
- Проведение им денежной реформы 1897 года,установившая золотой монометаллизм или свободный обмен кредитных билетов на золото (золотой стандарт). Реформа также означала девальвацию рубля по курсу «двух третей», которая прошла без ожидавшихся потрясений.
- Разрабатывалось рабочее законодательство, то есть трудовое право-самостоятельная отрасль права, регулирующая отношения в сфере труда. Является относительно молодой отраслью права (момент возникновения относится к рубежу 19-20 веков), которая на тот момент ограничивала время рабочего дня и делала послабление рабочим.
- По его инициативе был составлен Манифест 17 октября, даровавший основные гражданские свободы и введивший институт народного представительства — Государственную думу. С октября 1905 года по апрель 1906 года — председатель реформированного Совета министров.
- Расширена деятельность Крестьянского поземельного банка-государственное кредитное учреждение, работавшее в 1882—1917 годах в Российской империи[1]. Банк выдавал долгосрочные ссуды крестьянам на покупку частновладельческих, прежде всего дворянских земель.