

# Руководители транспортного ведомства- юбиляры 2024 года



**Юренев П. П.**  
1874-1943



**Тахтамышев Г. С.**  
1874-1930



**Немешаев К. С.**  
1849 -1927



**Витте С. Ю.**  
1849-1915



**Бобринский В. А.**  
1824-1887



Юренив Пётр Петрович, министр путей сообщения с июля по август 1917 года. Российский политический деятель, инженер. Член Государственной думы Российской империи II созыва.

Юренив П. П. родился в Петербурге в семье чиновника. В 1897 году Юренив окончил Институт инженеров путей сообщения. Участвовал в строительстве Московско-Киево-Воронежской железной дороги. С 1903 года — управляющий Новозыбковской дистанции подъездных путей. 10 лет был на должности председателя железнодорожного отдела Московского технического общества, под его руководством разработан проект Московского метро, осуществлению которого помешала первая мировая война.

В 1906 г. Юренив П. вступил в партию кадетов, с 1911 г. — член ее ЦК, депутат II Государственной Думы. На должность министра путей сообщения во Временном правительстве П. П. Юренива назначили 24 июля 1917 г. К этому времени положение на железных дорогах заметно ухудшилось. Возросла угроза анархии, массовых забастовок.



Определяя задачи ведомства путей сообщения, он сказал, что намерен создать «единую, сплоченную, сознательную железнодорожную армию, проникнутую единым желанием спасти Родину».

Юрнев Был противником радикальных преобразований в управлении железнодорожным транспортом и вмешательства в его деятельность различных политических сил. После октября 1917 г. возглавлял московское отделение Всероссийского союза инженеров.



Члены Государственной Думы II созыва от Черниговской губернии. Юрнев сидит слева

В ноябре на заседании московской городской думы он присоединился к предложенной эсерами резолюции о защите всеми мерами Учредительного собрания, но возражал против последних ее слов «Да здравствует социализм!» В октябре 1918 г. Юрнев уехал в Одессу, где стал руководителем местного отделения «Национального центра», который некоторое время составлял ядро антисоветских сил внутри страны.



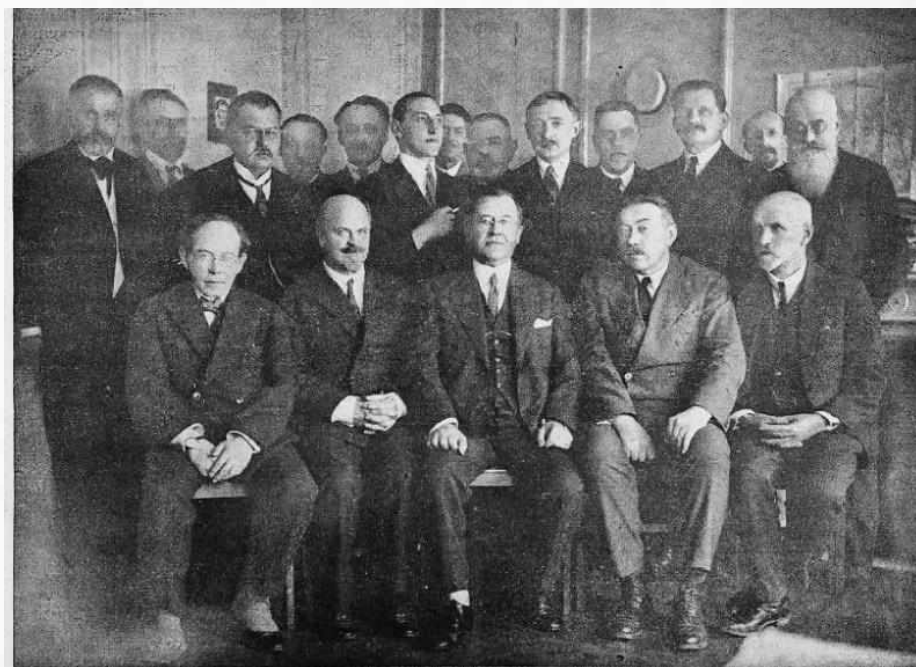


В начале 1920 г. Юренив П. П. эмигрировал в Константинополь, где открыл Русскую гимназию для детей эмигрантов; руководил сетью средних учебных заведений и детских приютов.

Жил в Белграде, Праге, во Франции, вёл крестьянское хозяйство в Нормандии, продавал масло в Париже, участвовал в деятельности Земско-городского комитета и Союза русских инженеров. Но Юренив П. П. так и не смог адаптироваться к эмигрантской жизни.

Позднее он переехал в Париж, где зарабатывал на жизнь стиркой белья, во время немецкой оккупации был сторожем и огородником при заводе в одном из парижских предместий. В конце жизни приветствовал успехи советских войск на фронтах Великой Отечественной войны.

Юренив П. П. умер в начале 1945 года Похоронен на кладбище Сент-Женевьев-де-Буа.



Российский Земско-Городской Комитет





Георгий Степанович Тахтамышев, инженер путей сообщения, специалист в области строительства. Министр путей сообщения с 11 июля 1917 г. по 9 декабря 1917 г.

Г. С. Тахтамышев родился 18 апреля 1874 года в семье дорожного мастера Курско-Харьковско-Азовской железной дороги Степана Антоновича и супруги его Евдокии Георгиевны, выходцев из крестьян, мечтавших дать сыну хорошее образование.

После окончания гимназии в 1894 году Георгий Тахтамышев поступил в Петербургский университет, но через год оставил университет и поступил в Институт инженеров путей сообщения Императора Александра I.

Годы учебы в институте были напряженными, насыщенными множеством увлечений (театры, музеи, увлечение музыкой и архитектурой). Частные уроки позволили ему отказаться от помощи матери, отказывавшей себе во всем ради возможности дать образование сыну. Выработанная Георгием собственная метода подготовки по учебным дисциплинам позволяла успешно учиться, несмотря на загруженность репетиторством. Особо нравился ему курс мостов, который читал профессор Л. Ф. Николаи.



Г. С. Тахтамышев  
– студент ИИПС



Не избежал активный студент Тахтамышев участия в революционном движении, которым он увлекся, не в одну из партий, однако, не вступая. Он видел смысл революции не в терроре и экспроприации, а в борьбе за справедливость, за благо России. Георгий Степанович умел говорить пламенно и убежденно, это сделало его любимым оратором на студенческих сходках. За революционную деятельность Тахтамышев был исключен из института, однако через полтора года администрация института предоставила ему возможность окончить институт и получить диплом инженера путей сообщения.

Первый арест и увольнение - в конце 1902 года «за солидарность с бастующими рабочими и публичное выражение порицания Правлению». В декабре 1905 года Георгий Тахтамышев вновь арестован, помещен в одиночную камеру тюрьмы в Белгороде, откуда через месяц выходит под залог, внесенный тестем. Чтобы избежать трехлетней сибирской ссылки, Георгий Степанович нелегально переходит границу и уезжает в Швейцарию.

Удостоверение Тахтамышеву «в том, что он состоял в числе студентов Института инженеров Путей Сообщения Императора Александра I»





Благодаря своему таланту Георгий Степанович создал в Швейцарии уникальный проект моста, который оказался лучшим и занял первое место на конкурсе. Тахтамышев тут же был зачислен в постоянный штат инженеров и направлен в конструкторское бюро завода в город Боллате (60 км от Милана). Его назначают начальником конструкторского бюро по проектированию и постройке железных и железобетонных сооружений. Вскоре он возглавил крупный завод металлических конструкций в Кастелламаре-ди-Стабиа под Неаполем.

В марте 1917 года Георгию Степановичу было предложено возглавить создававшийся в Италии государственный концерн по производству металла и изготовлению стальных конструкций. Но Георгий Тахтамышев отказался от столь завидного предложения, т.к. стремился вернуться на Родину, где только что произошла февральская революция. 30 апреля 1917 г. Георгий Степанович прибыл в Россию, и с 11 июля он становится управляющим МПС (министром). Но 9 декабря поступил приказ об освобождении Георгия Степановича от должности с формулировкой «за неисполнение служебных обязанностей без объяснения причин».



Георгий Степанович с женой  
и сыновьями



Георгия Степановича арестовали 10 июня 1929 года по одному из многих сфальсифицированных в эти годы дел «О вредительско-шпионской организации в центральном и местном управлениях шоссейно-грунтовых путей сообщения СССР». Он мужественно встретил трагические испытания, до самого конца не признавал себя виновным и не давал показаний против других. Следствие длилось почти год, и страшно даже подумать, что пришлось пережить Георгию Степановичу за это время.

4 апреля 1930 г. коллегией ОГПУ по обвинению в шпионской, контрреволюционной и вредительской деятельности Георгий Степанович был приговорён к смертной казни. Расстрелян 27 мая 1930 г. Похоронен в общей могиле на Ваганьковском кладбище в Москве.

В 1963 году Военная коллегия Верховного суда СССР отменила постановление коллегии ОГПУ в отношении Георгия Степановича Тахтамышева и реабилитировала его «за отсутствием состава преступления».







Клавдий Семёнович Немешаев - русский инженер, государственный деятель. Министр путей сообщения с 28.10.1905 г. по 28.04.1906 г.

Немешаев К. С. родился 3 октября 1849 г. В Санкт-Петербурге в небогатой семье коллежского секретаря.

В 1871 г. после окончания Института инженеров путей сообщения он был принят на службу в Министерство путей сообщения «сверхштатным инженером без содержания». Через полтора года, в конце декабря 1872 г., Немешаев получил свое первое назначение в Общество Тамбово-Саратовской железной дороги.

При последующих назначениях на должности начальника дорог Немешаев проявлял себе опытным руководителем, за что был неоднократно отмечен лично царем.

В 1892 г. ему был пожалован орден Святой Анны 3-й степени «за особые труды по перевозке хлеба в нуждающиеся губернии».

В 1897 г. «за правильность и точность» организации перевозки войск во время больших маневров К. С. Немешаеву было «изъявлено монаршее благоволение».

28 октября 1905 г. К. С. Немешаев был назначен министром путей сообщения в кабинете С. Ю. Витте, что стало пиком его служебной карьеры.

В экстраординарных условиях первой русской революции Клавдий Семенович первым делом должен был наладить работу железных дорог, парализованных забастовками. И ему удалось справиться с этой непростой задачей. Однако в апреле 1906 г., спустя всего полгода после назначения К. С. Немешаева, С. Ю. Витте получил отставку, а вместе с ним и весь его кабинет. К. С. Немешаев вернулся на Юго-Западные железные дороги, вновь став их начальником. В качестве своего рода моральной компенсации 7 мая 1906 г. он был награжден орденом Святой Анны 1-й степени.

Юго-Западные дороги под руководством К. С. Немешаева продолжали оставаться одними из лучших в стране, а сам начальник неоднократно удостоивался похвал и наград.



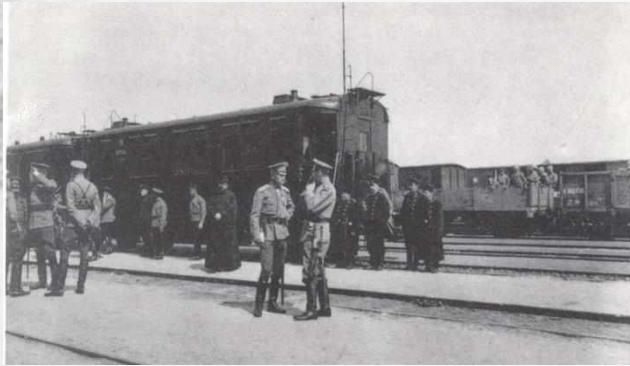
Орден Святой Анны



Орден Святого  
Владимира 2-й  
степени

В июне 1909 г. Николай II, направлявшийся в Полтаву на празднование 200-летия Полтавской победы, проехав по Юго-Западным дорогам, объявил К. С. Немешаеву благодарность «за отличное состояние железных дорог» и пожаловал ему портрет с собственноручной подписью. В апреле 1910 г. К. С. Немешаев был награжден орденом Святого Владимира 2-й степени. В 1912 г. в возрасте 62 лет К. С. Немешаев оставил Юго-Западные железные дороги и вернулся в Санкт-Петербург, где стал членом Государственного совета.

## Железные дороги Галиции в период военных действий 1914/15 г.г.



В ожидании прибытия  
Государя Императора на ст. Самбор



Пассажирское здание станции  
Львов-центральный



Восстановление моста через  
реку Днестр

В 1914 г. К. Немешаев был назначен Начальником управления железных дорог Галиции, разрушенных войной. Ситуация осложнялась тем фактом, что дороги имели узкую европейскую колею. Тем не менее К. С. Немешаев вновь проявил себя и смог в кратчайшие сроки достигнуть блестящих результатов. Деятельность Немешаева в Галиции была оценена Николаем II. *«Победоносное наступление наших доблестных войск в пределы Галиции выдвинуло настоятельно требовавший разрешения вопрос о восстановлении разрушенных отступавшим неприятелем железных дорог и обеспечения их связи с рельсовой сетью Империи. Ныне поручение мое вами выполнено с выдающимся успехом».*

За труды в условиях военного времени ему 1 января 1917 г. был пожалован орден Белого Орла.



После Февральской революции Клавдий Семенович старался принимать посильное участие в восстановлении российской транспортной системы, с 1923 г. был членом правления Октябрьской железной дороги. Умер К. С. Немешаев в Ленинграде в 1927 г.

О Клавдии Семеновиче Немешаеве могут напомнить лишь две расположенные по соседству железнодорожные станции под Киевом – Клавдиево и Немешаево.





Витте Сергей Юльевич, русский государственный и политический деятель, министр путей сообщения с 15.02.1892 по 30.08.1892 г.

Витте С. Ю. родился 17 июня 1849 г. в Тифлисе в небогатой семье провинциальных дворян.

Отец Сергея Юльевича по национальности – выходец из прибалтийских немцев, получил дворянский титул в середине XIX века. А вот по линии матери родословная уходила корнями к знаменитым князьям Долгоруким, чем Витте очень гордился.

Детство и юность С. Ю. Витте провёл в доме дяди генерала Р. А. Фадеева. Витте получил домашнее образование и экстерном закончил кишинёвскую гимназию.

В 1866 году он поступил на физико-математический факультет Новороссийского университета, где проявил неординарные способности к математике.

В 1869 году С. Витте был зачислен в канцелярию новороссийского и бессарабского губернатора по части службы движения железных дорог. Одновременно Витте служил в управлении казённой Одесской железной дороги. Он быстро вник в суть дела, освоил все "звенья аппарата, начиная с кассирской должности" и вскоре уже числился начальником конторы движения.



Сергей Витте в молодости





Обладая незаурядными способностями, за сравнительно короткий срок Витте уже в 1877 году занял пост начальника эксплуатации Одесской железной дороги. Вскоре Одесская дорога вошла в состав Общества Юго-западных железных дорог. Таланты Витте и здесь не остались без внимания. В 1880 году он становится начальником отдела эксплуатации, а в 1886 году - 37-ми лет от роду - назначается управляющим этими дорогами.



С. Ю. Витте в зените славы



Здание Департамента железнодорожных дел

В конце 80-х железнодорожный управляющий знакомится с императором Александром III. В 1889 году Витте по просьбе главы государства занимает пост начальника только что образованного Департамента железнодорожных дел при Министерстве финансов.





Витте пользовался поддержкой Александра III и на посту министра финансов вёл себя совершенно не так, как это было принято у других. Он ввёл необычную для госаппарата кадровую политику. При приёме на работу он отдавал предпочтение не чинам и выслуге, а "профессиональной подготовке, знаниям и деловитости" соискателя. Он резко изменил стиль работы своих подразделений. Его отношения с подчинёнными шокировали своей демократичностью. Витте разрешал им спорить и не соглашаться с собой. Ценил самостоятельность и инициативу.



Дом Витте на Каменноостровском проспекте

При дворе к новоявленному руководителю относились неоднозначно, однако его быстро избрали министром, отвечающим за пути сообщения. Работа молодого чиновника была крайне продуктивной. Вскоре он становится министром финансов.

Сергей Юльевич – автор денежной реформы 1897 года. Страна получила твердую валюту, обеспеченную золотом, что укрепило положение России на мировом уровне и привлекло инвесторов.

Но Сергей Юльевич не забывал о железной дороге – начал продвигать отрасль, скупил линии передач за счет государственных средств. Основным его достижением считается создание и реализация проекта Транссибирской магистрали.

С. Витте способствовал росту сети железных дорог (с 1892 по 1901 гг. длина железнодорожной сети увеличилась вдвое), улучшению их эксплуатации, обосновал выгодность строительства более короткой Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД).



Могила Витте в Александро-Невской лавре в Санкт-Петербурге

Деятельность Витте привела к резкому ускорению темпов промышленного роста в Российской империи, за что его прозвали «дедушкой русской индустриализации».

Старость бывший министр встречал в Петрограде. Здесь же в 1915 году его настигла страшная болезнь – менингит. Именно это заболевание и стало причиной скорой смерти политического деятеля.





**Бобринский Владимир Алексеевич, граф, крупный сахарозаводчик из рода Бобринских, генерал-майор. Министр путей сообщения Российской империи с 1869 г. по 1871 г.**



**Бобринский А. А.**



**Самойлова С. А.**

**Бобринский В. А. родился в Петербурге в 1824 году, сын графа Алексея Алексеевича Бобринского (1800—1868) и графини Софьи Александровны Самойловой (1797—1866).**

**В мае 1853 года 29-летний граф был избран предводителем дворянства Черкасского уезда Киевской губернии. Этому поспособствовал его отец, владевший в Черкасском уезде городком Смела и несколькими сахарными заводами.**

**Однако на выборной должности Владимир Алексеевич пробыл менее года — началась Крымская война. Он участвовал в обороне Севастополя.**



В 1854 г. Владимир Бобринский вступил унтер-офицером в Александровский полк, в действующей армии сражался на Дунае, в Крыму. Награжден саблей «За храбрость» и Севастопольской медалью.

По окончании войны в звании флигель-адъютанта находился в свите императора Александра II.



В 1855 г. на российский престол взошёл император Александр II, который с юности сохранил приятные впечатления о Бобринском, считал его дельным и честным человеком, стал поручать графу ответственные задания и назначать на должности. Так, в 1858 году Владимир Алексеевич занимался розыском крестьян, сбежавших со строительства Петербургско-Варшавской железной дороги. Именно тогда Бобринский впервые стал вникать в железнодорожную проблематику.



Император Александр II

И когда в 1863 году его назначили Ковенским губернатором, Владимир Алексеевич вполне профессионально руководил строительством участка Петербургско-Варшавской магистрали – от Вильно (ныне Вильнюс) до Варшавы.

Прошло несколько лет – и император поручил В. Бобринскому ревизию двух центральных железных дорог: Николаевской и Московско-Курской. Доклад Бобринского о злоупотреблениях на этих важнейших для страны предприятиях показался Александру II дельным – и графа назначили товарищем (заместителем) министра путей сообщений Павла Петровича Мельникова, человека авторитетного, властного и компетентного. Тем не менее Бобринский не боялся спорить со своим руководителем.

В апреле 1869 года министром путей сообщения назначили В. Бобринского. Он возглавил железнодорожное ведомство в не самые простые для России годы: крестьянская реформа, затеянная императором, шла с трудом, уровень жизни в России падал. Однако новый министр считал, что железные дороги помогут вытянуть империю из кризиса.

Бобринский считал необходимым использовать для строительства железных дорог концессии, перекладывая долю расходов на частных.

Чиновники взялись за дело энергично: по их мнению, будущее - за деловым подходом к экономике, в которой следует считать каждую копейку вложений и доходов. Император до поры до времени поддерживал эту политику.



Часть казённых железных дорог (протяжённостью около двух тысяч вёрст) Бобринский передал в руки частных владельцев и компаний. При Бобринском и по его инициативе в Петербурге провели Первый съезд представителей железнодорожных предприятий.

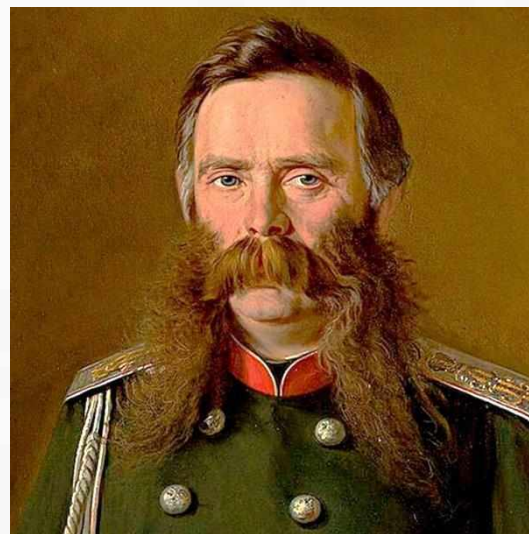
В 1871 г. по болезни В. А. Бобринский был уволен с должности министра путей сообщения и назначен членом Государственного Совета.

Несмотря на недуг, Бобринский после отставки прожил ещё почти 27 лет, предпочитая спокойное усадебное существование и руководство сахарными заводами, которые приносили ему колоссальный доход. А на должности министра путей сообщения его сменил родственник – Алексей Павлович Бобринский.

Скончался Владимир Бобринский на 74-м году жизни в Смеле.



Заводская территория свеклосахарного завода Бобринских.



Бобринский А. П. Генерал-лейтенант, министр путей сообщения Российской Империи с 1871 г. по 1874 г.





## Литература

1. Сенин, А. С. Должность не цель, а обязанность/А. С. Сенин//Путь и путевое хозяйство.- 1997. - N 12. - С. 34-35.
2. Тахтамышева, Н. А. Инженер путей сообщения Георгий Степанович Тахтамышев / Н. А. Тахтамышева, О. А. Ящуржинская // Известия Петербургского университета путей сообщения = [Proceedings of Petersburg Transport University] / ПГУПС; ред. В. И. Ковалев. - Санкт-Петербург : ПГУПС, 2013. - Вып. 1 (34). - С. 200-210 : фото. - Библиогр. в конце ст.
3. Богомазов, Н. И. Министр путей сообщения К. С. Немешаев/Н. И. Богомазов//Железнодорожный транспорт. – 2021. - № 3. – С. 64-67.
4. Закревская, Г. П. Руководители ведомства путей сообщения России и СССР (1797 – 1995). Каталог коллекции художественных портретов, биографические сведения/ Г. П. Закревская, А, Л. Гольянов. – Санкт-Петербург, 1995. - 67 с.

