**Меценатство и образование**

Своим происхождением слово обязано реальному историческому лицу. Гай Цильний Меценат – вот чье имя стало нарицательным. Знатный римский вельможа, соратник императора Октавиана, прославился тем, что оказывал помощь талантливым поэтам и писателям, преследуемым властью.

В основе традиции благотворительности и меценатства лежал здоровый государственный патриотизм. Эта традиция входит в общественно-политическую сферу деятельности работников железнодорожного транспорта.

Железнодорожные меценаты и благотворители сыграли огромную роль в экономике страны. В истории России они выполнили важнейшую задачу: как можно быстрее развить железнодорожную сеть страны и при этом сохранить и приумножить прогрессивные железнодорожные традиции. В итоге, к концу 1913 года в России насчитывалось 25 государственных и 17 частных железных дорог общего пользования.

Традиции наиболее полно характеризуют железнодорожную отрасль по сферам проявления и носят глубоко народный характер. Важным явилось выделение и описание деятельности самих носителей прогрессивных традиций железнодорожной отрасли.

# С основания Корпуса Инженеров путей сообщения начала проводиться деятельная политика по развитию социальной помощи работникам железнодорожного транспорта. В семейно-бытовой сфере традиция социальной защиты во многом зависела от состояния экономического развития России, специфики железнодорожной службы, законодательства и от потребности в железнодорожных кадрах.

В. В. фон Мекк был последней яркой фигурой некогда широко известной династии «железнодорожных королей» и меценатов.

К. Ф. фон Мекк участвовал в конкурсах на получение концессий на строительство железных дорог, но не всегда успешно. Конкуренция возрастала. С каждым годом получить выгодную концессию становилось все труднее. Вокруг железнодорожного дела сгущалась ядовитая атмосфера взяточничества и интриг. Слишком сильно поражали воображение примеры быстрого и фантастического обогащения в этой области.

Широкий круг знакомств и умение использовать связи помогли К. Ф. фон Мекку победить в ожесточенной борьбе, развернувшейся за получение концессии на Ландварово-Роменскую дорогу, причем в почти безнадежно проигрышной ситуации. Главным соперником Карла Федоровича был инженер Ефимович со своим компаньоном, венским банкиром Викерсгеймом, пользовавшийся поддержкой фаворитки императора Александра II княжны Долгорукой (будущей княгини Юрьевской).

5 июня «было слушано в Комитете министров представление А. П. Бобринского о передаче Ландварово-Роменской и Лозово-Севастопольской дорог и, согласно представлению, положено отдать первую фон Мекку по поверстной стоимости 39 675 рублей, из коих 1/3 негарантированными акциями и 2/3 гарантированными правительством облигациями, а вторую – Губонину по поверстной стоимости 54 тыс. рублей с гарантиею правительства на весь капитал общества, как на акции, так и на облигации». По этому поводу было принято постановление правительства.

Получая выгодные контракты и умело организуя дело, К. Ф. фон Мекк постепенно скопил огромное состояние. Свои многомиллионные капиталы он держал в акциях построенных им дорог: Ландварово-Роменской, Московско-Рязанской, Рязанско-Козловской, Курско-Киевской, Моршанской. Имел он и недвижимость: дом в Москве на Мясницкой и огромное имение Браилово в южной Украине. Отмечая его заслуги в развитии железнодорожного транспорта в России, газета «Московские ведомости» писала в 1876 году, что миллионы, полученные фон Мекком, «положили начало той железнодорожной горячке, которая несколько лет кряду волновала все общество России».

Савва Иванович Мамонтов, представитель известной династии, является основателем и строителем крупнейших железнодорожных магистралей России. Он не стремился к известности и совершенно равнодушно относился к наградам. Единственной его страстью была любовь к искусству. Савва Иванович сам был глубоко творческой натурой, и занятие предпринимательством его очень тяготило. По мнению современников, он сам мог стать и великолепным оперным певцом (ему даже предлагали выступать на сцене итальянского оперного театра), и скульптором.

Меценатство Мамонтова не ограничивалось одним лишь искусством. Долгое время он был председателем в Дельвиговском железнодорожном училище в Москве. Савва Иванович финансировал строительство учебных заведений, в том числе и в северных губерниях. Им было учреждено Костромское промышленное училище. В Санкт-Петербурге магнат организовал издание отличавшейся либеральными взглядами газеты «Россия».

С. Поляков в 1867 г. в Ельце основал первое в России железнодорожное училище, в 1870 г. пожертвовал 200 тыс. руб. серебром на учреждение в том же городе классической гимназии. Ранее при его финансовой поддержке был открыт Катковский лицей в Москве, называемый так по имени инициатора его создания, известного публициста М.Н. Каткова. В лицее были гимназические и лицейские классы, его выпускники получали среднее и высшее образование. Результатом благотворительной деятельности того же Полякова стало открытие первого на юге России частного горного училища при Корсунских каменноугольных копях, пожертвование 200 тыс. руб. на общежитие для студентов Санкт-Петербургского университета, другие благотворительные акции.

Впечатляет филантропическая, меценатская деятельность другого крупного железнодорожного предпринимателя – В.А. Кокорева, одного из владельцев Московско-Курской железной дороги, создавшего совместно с Губониным Общество Уральской железной дороги. Разделявший взгляды славянофилов об историческом пути России, он активно поддерживал их печать, занимался издательской деятельностью [4].

Сергей Григорьевич Строганов возглавлял в 1864—1868 гг. Коми­тет железных дорог. Он известен еще и как коллекционер, археолог, меценат и основатель Строганов­ского училища.

|  |  |
| --- | --- |
| C:\Users\KUZNET~1\AppData\Local\Temp\FineReader10\media\image1.jpeg | С.Г. Строганов — выпускник ИИПСа,  меценат, основатель Строгановского училища |

Виктор Федорович Голубев много и очень добротно сооружал железные дороги по всей матушке-России. МПС даже утвердило пре­мию имени В. Голубева за лучшие инженерные решения на железных дорогах. Им был построен в Пе­тербурге Дом писателя на ул. Литераторов, 13. Здесь в разное время жили А. Чапыгин, В. Засулич, М. Зощенко и др. В.Ф. Голубев, а позже его дети содержали не­сколько стипендиальных фондов для малоимущих талантливых учащихся различных училищ и вузов Петербурга, в том числе и родного ИИПСа.

Семейные традиции поддерживались из поколения в поколение, в основном по линии отцов и сыновей.

Так, у А.В. Белелюбского, известного строителя первого петер­бургского водопровода, было два сына — выпускники ИИПСа Н.А. и А.А. Белелюбские. Оба они крупные строители железных до­рог, но особенно знаменит Николай Аполлонович — мостовик, пе­рестроивший по своим проектам все деревянные мосты на металли­ческие по железнодорожной линии Петербург—Москва (1870—1880).

Создание сети профессионально-технических училищ на железных дорогах происходит в начале 1870-х гг. при активной поддержке директора Департамента железных дорог Министерства путей сообщения А.И. Дельвига. К концу Х1Х в. в России было открыто 42 училища. Одно из первых железнодорожных технических училищ было организовано в 1874 г. в г. Коврове Владимирской губернии. Училище было создано решением акционеров Московско-Нижегородской железной дороги на базе существовавшей с 1865 г. общеобразовательной школы при Ковровских железнодорожных мастерских.

В отличие от начальных школ, находившихся под юрисдикцией Министерства просвещения, железнодорожные училища входили в структуру Министерства путей сообщения. На содержание и устройство училищ каждая железная дорога России ежегодно отчисляла по 15 рублей с версты. При эксплуатационной длине Московско-Нижегородской железной дороги в 408 верст на устройство училищ выделялось более 6 тыс. рублей в год. Кроме того, ежегодно МПС выделяло 1400 рублей на приобретение пособий и пополнение библиотеки.

Первоначально обучение было бесплатным, так как все учащиеся происходили из семей служащих железной дороги. Однако после введения платы за обучение в размере 10 рублей в год и разрешения принимать в училище всех лиц, независимо от занятий родителей, в Ковровском училище число детей железнодорожников значительно сократилось и не превышало 44%, причем половину из них составляли дети мастеровых и рабочих.

Служащие железных дорог зачастую не могли содержать детей вдали от семьи на частных квартирах из-за их дороговизны. Поэтому в 1880 г. при Ковровском училище был открыт пансион на 25 человек. В него принимали всех учащихся, живших вне Коврова, причем плата за проживание для детей железнодорожных служащих составляла 8 рублей в месяц, для прочих - 10 рублей. Отметим, что основной состав железнодорожников к концу XIX в. имел заработок 30-45 рублей в месяц.

Для помощи нуждающимся ученикам при Ковровском техническом железнодорожном училище существовало попечительство, деятельность которого выражалась в том, что оно вносило плату за обучение неимущих учеников и по окончании ими курса обучения подыскивало места службы. Кроме того, в 1897 г. в России был учрежден особый благотворительный капитал имени Александра III, проценты с которого предназначались для выдачи стипендий нуждавшимся учащимся железнодорожных училищ. В Коврове такие стипендии получали два ученика. Существовала и практика учреждения стипендий частных лиц. Так, в Ковровском железнодорожном техническом училище была учреждена стипендия имени инженера путей сообщения В.С. Сумарокова, бывшего в 1878-1885 гг. попечителем училища.

С 1930 г. возникло несколько центров, объединяющих бывших воспитанников ИИПСа, разбросанных по всему земному шару: в Нью-Йорке, Буэнос-Айресе, Париже и Касабланке. В этих центрах они периодически собирались, чтобы оказать друг другу мораль­ную или материальную помощь. Главным их детищем явился руко­писный журнал «Перекличка», где помещались материалы о про­житых годах. **(**Перекличка. — Нью-Йорк, 1958. — № 6. — 58 с. // Рукопись. Фонд Музея ПГУПСа.)

Из этих мемуарных источников, например, стало известно, что бывший ректор ИИПСа А.А. Брандт издал в Югославии воспоми­нания о годах работы в нашем вузе (совсем недавно в Научно-тех­нической библиотеке института появился перевод этой книги — «Листья пожелтелые»).

Много интересного можно узнать из «Переклички» и о других выпускниках — инженерах путей сообщения. Так, С.Н. Смирнов — строитель Храма-памятника погибшим морякам в войне с Япони­ей (Петербург, Ново-Адмиралтейский остров, 1911 г.) пожертвовал всю свою коллекцию древних икон и других церковных украшений этому храму. Он написал и издал ряд книг по архитектуре и при­кладному искусству, в частности уникальные книги по истории оте­чественного хрусталя и стеклоделия. Главным в его жизни оказа­лось спасение княгини Елены Петровны (жены Ивана Константи­новича Романова, троюродного брата царя Николая II) в 1917 г. от расправы большевиков и детективная история ее сопровождения в Сербию к королю Александру, ее брату. Смирнов стал нацио­нальным героем этой страны. О нем и его человеколюбивом по­ступке, совершенном с риском для собственной жизни, была опуб­ликована в 1928 г. в Париже книга, все еще неизвестная русскому читателю.

Так, по крупицам восполняется картина о вкладе большого слоя «потерянного поколения» петербургских инженеров в духовную и культурную жизнь нашего города.

В сложный период перехода России к совершенно иному укладу экономических отношений ученые ПГУПСа, сотрудники Октябрь­ской железной дороги и других транспортно-строительных орга­низаций пришли к выводу о необходимости восстановления функ­ционирования корпоративного общественного объединения, кото­рое было много лет назад у инженеров путей сообщения.

С 1882 г. оно существовало в виде Собрания инженеров путей сообщения (СИПС), со своим правлением, уставом и печатным ор­ганом «Известия СИПС». Территориально правление СИПС рас­полагалось по разным адресам, и один из них: угол Б. Морской, 7 и Невского пр. 16. Здесь на третьем этаже в 1905—1911 гг. были комнаты для руководства СИПС и его бухгалтерия.

В 1911 г. СИПС получило свое здание для постоянного места пребывания на Бородинской ул., 6 (архитектор — инженер путей сообщения А.А. Барышников). Здание является украшением улицы (теперь здесь располагается железнодорожный колледж), и к юби­лею города оно обновилось.

Благодаря настойчивым инициативам и материальным средствам питомца института председателя правления СИПС Л.Ф. Шухтана деятельность этой общественной организации была весьма актив­ной и разносторонней.

С 1917 г. все это кануло в лету.

27 августа 1995 г. по инициативе ученых ПГУПСа и при поддержке руководства Октябрьской железной дороги на общем со­брании была воссоздана (по названию иная, а по сути — преемница СИПС) ассоциация «Корпус инженеров путей сообщения» (КИПС).

Понятно, что производственными вопросами члены этой орга­низации занимаются, трудясь на своих рабочих местах, где и реша­ют крупнейшие транспортные проблемы. Они оказывают помощь по внедрению передовой техники и технологии на транспорте и в промышленности такого мощного региона, как Петербург и Ленин­градская область.

Другой вид деятельности КИПС проводит на общественных на­чалах. Это, прежде всего выпуск журнала «Инженер путей сообще­ния», где ученые и инженеры публикуют статьи по острым вопро­сам, интересующим научно-техническую общественность.

Особенно поднялся статус исторической тематики, связанной с развитием железнодорожного транспорта почти за два века его раз­вития в России. Ученые ведущих кафедр ПГУПСа стали углублен­но исследовать вопросы развития научных школ и направлений, признанных в Санкт-Петербурге, в различных отраслях народного хозяйства России.

Помимо журнала возник поток исследовательских и мемуарных работ, который влился в рукописные фонды научно-технической библиотеки и Музея ПГУПСа. Здесь авторами выступили ветера­ны Ю.А. Лиманов, Г.Д. Зайцев, В.И. Грязнов, М.И. Воронин и др. Они зачастую раскрывали известные темы с неожиданной сторо­ны, проливали свет на «белые пятна» истории транспорта.

Неожиданной и интересной оказалась информация, представлен­ная в работе профессора ПГУПСа А.В. Панюшкина. Из его очер­ка следует, что четверо ученых института в разные годы, начиная с 1849 г., заведовали в Петербурге Метрологической службой Рос­сии. Это были профессора А.Я. Купфер, Н.Г. Егоров, В.С. Глухов, Д.И. Менделеев. Такое созвездие имен способно украсить любое на­учное, а тем более учебное учреждение мира!

Представители КИПСа А.Н. Новикова и В.А. Ковалевский неоднократно устраивали в выставочном зале Витебского вокзала экспозиции для горожан на тему «Железнодорожные традиции».

Ветеран железнодорожного транспорта инженер А.Е. Лубенский проявляет себя с артистической стороны: он постановщик и испол­нитель литературно-художественных композиций. Его выступления под эгидой КИПСа перед любой аудиторией одинаково пользуют­ся популярностью и успехом не только в стенах ПГУПСа, но и за его пределами.

Многие труды по исторической тематике (о транспорте и его выдающихся деятелях) неизменно выходят с заголовком и от имени Корпуса инженеров путей сообщения. Книги профессора ПГУПСа и почетного члена КИПСа В.Е. Павлова об Августине Бетанкуре и Франце де Воллане были представлены как значительное явление в культурной жизни Петербурга на презентациях в Российской наци­ональной библиотеке в 2002 и 2003 г. соответственно.

Нынче правопреемником журнала «Инженер путей сообщения» стал «КИПС инфо», получивший положительный резонанс среди транспортников Петербурга, страны и зарубежья на III Междуна­родной евроазиатской конференции по транспорту.

Межрегиональная ассоциация КИПС, возглавляемая ее прези­дентом А.П. Кузнецовым (правление ее расположено на Миргород­ской ул.,10), намерена поднять роль и значение этой общественной организации на более высокий уровень, во благо питомцев ПГУПСа.

Многие вспоминали поучительный урок профессора Н.В. Евреинова, который читал курс «Гидравлика». Он был заядлым театра­лом и балетоманом. И поэтому иногда «баловал» свой учебный поток (возможно, и другие потоки в разные годы) тем, что дарил студентам по несколько билетов в «Мариинку». Особенно это про­являлось у старого профессора в предпраздничные дни. Одним та­ким праздником, «внеочередным», явился день 12 апреля 1961 г., когда Юрий Гагарин совершил свой первый полет на космическом корабле вокруг Земли. Вот тогда-то весь студенческий поток (а это 50 человек!) был приглашен маститым профессором в театр.

Олег Владимирович Дерипаска, один из влиятельных и богатейших предпринимателей России, является основателем благотворительного фонда «Вольное дело», который финансируется из личных средств бизнесмена. Фонд провел более 400 программ, бюджет которых составил в целом почти 7 миллиардов рублей. Занимается благотворительная организация Дерипаски деятельностью в сфере образования, науки и культуры, спорта. Также фонд оказывает помощь Эрмитажу, многим театрам, монастырям и образовательным центрам по всей территории нашей страны.

**ОБОБЩЕННЫЕ СВЕДЕНИЯ О СПЕЦИАЛЬНЫХ КАПИТАЛАХ, ПОЖЕРТВОВАНИЯХ И ДАРЕНИЯХ В ИНСТИТУТЕ ИНЖЕНЕРОВ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ**

Капиталы, на проценты которых выплачивались студентам стипендии в размере 300 руб. в год (на 1 января 1900 г.)

*Именование стипендии Сумма капитала, руб.*

Подполковника Садовского 8 042

Мельникова Павла Петровича — две стипендии 17 944

Инженера Штейнгеля — две стипендии 14 928

Губонина Петра Ионовича 6 025

Инженеров братьев Панаевых Ипполита и Валериана 7441

Инженера Граве 7 859

Бобринского Владимира Алексеевича 6072

Генерал-майора Данненштерна 6 485

Генерал-адъютанта Чевкина — три стипендии 25 567

Действительного статского советника фон Мекка 7 506

Статского советника Башмакова 6 192

Графа Клейнмихеля Петра Андреевича s 7 359

Графа Бобринского Алексея Павловича 8 022

Инженера Соболевского 7 514

Инженера Белелюбского А. В. 7 517

Инженера Титова В. А. 8 057

Инженера Кербедза С. В.— три стипендии 21919

Инженер-генерал-лейтенанта Дельвига 7 237

Генерал-лейтенанта Богдановича Н. И.

и генерал-майора Лебедева Н. С. 7 707

Подполковника Андронова П. С. 13 531

Инженера Серебрякова И. Т. 12 110

В память совершившегося 8 мая 1890 г. преобразования 8 437

Института Инженеров Путей сооб-я Императора Александра I

Инженера Шмидта В. А. 7 149

Сенатора инженера Фадеева П. А. 8 008

Инженера Бернацкого Н. В. 6 120

*Именование премий:*

Инженера Риппаса Б. А. 5 674

Заслуженного профессора Института инженера Андреева П. Н. 6 921

Профессора института инженера Коковцева К. К. 5 819

Профессора института Еракова А. А. 2 204

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Итого 225 364

**Пожертвования (в рублях) на строительство студенческом общежития и столовой**

**института (1893 г.)**

От Полякова Д. С. 15 000

„ фон Дервиз 25000

„ Половцевой Н. А. 10 000

„ фон Мекк 15 000

„ г. Кронеберга 20 000

„ Тимонова В. Е. 5 000

„ графа Клейнмихеля 10 000

„ Управлений и обществ железных дорог 363 764

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Итого 463 764

**Дарения институту ученых, выпускников и сотрудников**

А. А. Бетанкур, первый ректор института, завещал библиотеке авторские чертежи, рисунки и описания изобретенных им уникальных машин.

Профессором В. П. Соболевским в 1859 г. были приобретены и переданы ин­ституту подлинные чертежи и рисунки О. Монферрана по строительству Исааки- евского собора, и Александровской колонны на Дворцовой площади Петербурга.

Профессор Л. А. Ераков завещал институту личную библиотеку книг, которые были переданы в 1890 г. вдовой А. А. Ераковой.

Инженер путей сообщения А. Н. Штукенберг (1816—1887 гг.), участник строительства ряда железных дорог, передал библиотеке института большую рукопись воспоминаний о студенческих годах и инженерной деятельности.

Министр путей сообщения К. Н. Посьет в 1889 г. передал институту уни­кальную личную библиотеку, насчитывающую более 2 тыс. томов, включая иностранные издания.

Профессор С. Д. Карейша, ректор института 1911—1917 гг., написал очерк по Истории института инженеров путей сообщения с 1905 по 1934 г., машино­писный текст которого передан в библиотеку института.

Выпускник института Н. П. Чемен в 1970 г. подарил библиотеке художест­венную коллекцию открыток с изображением мостов всех стран мира.

Доцент кафедры Строительного производства С. М. Зименко в 1970 г. передал институту по завещанию 7 тыс. руб. своих сбережений (на расчетный счет профкома) на социальные нужды детских учреждений, развитие научно- учебной базы строительного факультета и кафедры.

В 1982 г. И. Д. Алексеевой, вдовой члена-корреспондента АН СССР А. Е. Алексеева, передана институту ценная коллекция его личных книг по энергетике автографами выдающихся ученых.

Инженеры путей сообщения В. В. Дмитриев и К. С. Эрнольд в 1978— 1982 гг. составили и передали в библиотеку института мемориальные альбомы ученых и выпускников института, захороненных на ленинградских кладбищах, восстановив при этом многие надгробия. В составлении и оформлении альбомов принимали участие А. П. Мартыненко, Е. М. Балдина, М. И. Воронин.

В 1983 г. американский ученый Ричард Хейвуд, знакомившийся с историче­скими фондами ЛИИЖТа, передал библиотеке в качестве дарения энциклопе­дический Альбом пассажирских вагонов железных дорог США.

В 1985 г. библиотека института приняла в дар богатую коллекцию книг и научных материалов по эксплуатации железных дорог от семьи питомца института профессора К. А. Бернгарда.

В институте с благодарностью приняты памятные дары картин преподава­телей, выпускников и сотрудников И. М. Богданова, И. Е. Безуглого, Ю. Д. Гамзаева, В. И. Черепанова.

На заседании Ученого совета в 1988 г. переданы библиотеке памятные аль­бомы документов и иллюстрированных материалов по перестройке работы и празднованию 175-летия института, подготовленные автором настоящей книги.

Литература

# 1. Традиции работников железнодорожного транспорта 1809-1917 гг. :Историческое исследование, тема диссертации и автореферата по ВАК 07.00.02, кандидат исторических наук Черкашин, Сергей Борисович. Год: 2005. Количество cтраниц: 209

2. Максим Новичков. Савва Мамонтов: биография, личная жизнь, меценатская деятельность, интересные факты Образование История. 2016.

3. <http://fb.ru/article/144663/metsenatstvo---eto-izvestnyie-metsenatyi-sovremennyie-metsenatyi#image430064>

4. Гайдамакин, А.В. История железнодорожного транспорта России [Электронный ресурс] : учеб. пособие / А.В. Гайдамакин, В.В. Лукин, В.А. Четвергов. — Электрон. дан. — Москва : УМЦ ЖДТ, 2012. — 312 с. — Режим доступа: <https://e.lanbook.com/book/4164>.

5. Старейший транспортный университет - городу на Неве [Электронный ресурс] : монография — Электрон. дан. — Москва: УМЦ ЖДТ, 2006. — 444 с. — Режим доступа: <https://e.lanbook.com/book/4177>

6. Иванова, А.Ю. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ УЧИЛИЩА В СИСТЕМЕ ОБРАЗОВАНИЯ РОССИИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX В.) [Электронный ресурс] // Наука и школа. — Электрон. дан. — 2010. — № 1. — С. 129-130. — Режим доступа: [**https://e.lanbook.com/journal/issue/285792**](https://e.lanbook.com/journal/issue/285792)

7. Красковский Е. Я. ЛИИЖТ в пути. М.: Транспорт, 1990. 167 с.