

В.В. Фортунатов*

ДОМ ДЛЯ СТУДЕНТОВ:
ИЗ ИСТОРИИ «НИКОЛАЕВСКОГО
ИМЕНИ АВГУСТЕЙШЕГО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
КОМИТЕТА СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ОБЩЕЖИТИЯ СТУДЕНТОВ ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА
АЛЕКСАНДРА I»

doi:10.31518/2618-9100-2025-4-4
УДК 364.054.2:378.6:625.1
(470.23-25)"1895/1917"

Выходные данные для цитирования:

Фортунатов В.В. Дом для студентов: из истории «Николаевского имени Августейшего председателя Комитета Сибирской железной дороги общежития студентов Института инженеров путей сообщения Императора Александра I» // Исторический курьер. 2025. № 4 (42). С. 65–76.

URL: <http://istkurier.ru/data/2025/ISTKURIER-2025-4-04.pdf>

V.V. Fortunatov*

A HOUSE FOR STUDENTS:
FROM THE HISTORY OF THE NICHOLAS
DORMITORY NAMED AFTER THE AUGUST
CHAIRMAN OF THE SIBERIAN RAILWAY COMMITTEE
FOR STUDENTS OF THE EMPEROR ALEXANDER I
RAILWAY ENGINEER INSTITUTE

doi:10.31518/2618-9100-2025-4-4

How to cite:

Fortunatov V.V. A House for Students: from the History of the Nicholas Dormitory Named after the August Chairman of the Siberian Railway Committee for Students of the Emperor Alexander I Railway Engineer Institute // Historical Courier, 2025, No. 4 (42), pp. 65–76. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2025/ISTKURIER-2025-4-04.pdf>]

Abstract. There were few student dormitories in pre-revolutionary St. Petersburg. The police considered them places where revolutionary, anti-government sentiments spread. The article examines the history of the construction and functioning of the Nicholas Dormitory Named after the August Chairman of the Siberian Railway Committee for Students of the Emperor Alexander I Railway Engineer Institute. In connection with the construction of the Trans-Siberian Railway (since 1891), the need for highly qualified specialists has increased dramatically. Admission to the only institute in the country that trained railway engineers was increased. On the initiative of S.Y. Witte and on the basis of the decision of Emperor Alexander III, with money allocated by the state and collected by railway joint-stock companies, a comfortable dormitory was built in 1894–1895, in which mostly undergraduates lived. In the dormitory, the rooms for one person had comfortable furniture, bed linen, electric lighting, steam heating, and sewerage. The students' meals were well organized. The material and household amenities inside the university were cheaper for the students who lived in the dormitory than outside the walls of the alma mater. The Institute's management supervised and supported the dormitory and was proud of this successful social project. The funds remaining after the dormitory was put into operation made up the endowment fund. It was constantly replenished. Scholarships were paid out of it, financial assistance was provided to students, and the work of the student cafeteria was subsidized, which was very popular with young people. The building of the former dormitory is well preserved and has undergone internal renovation. But the former dining room called Oak Hall is one of the best venues for interesting events in the life of the University.

* **Владимир Валентинович Фортунатов**, доктор исторических наук, профессор, Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, Санкт-Петербург, Россия, e-mail: fortunatov50@mail.ru

Vladimir Valentinovich Fortunatov, Doctor of Historical Sciences, Professor, St. Petersburg State University of Railway Engineering of Emperor Alexander I, St. Petersburg, Russia, e-mail: fortunatov50@mail.ru

Keywords: charity, target capital, railway transport, St. Petersburg Institute of Railway Engineers, students, dormitory, scholarships.

The article has been received by the editor on 06.02.2025. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. В дореволюционном Петербурге было мало студенческих общежитий. Полиция считала их местами распространения революционных антиправительственных настроений. В статье рассматривается история строительства и функционирования «Николаевского имени Августейшего Председателя Комитета Сибирской железной дороги общежития студентов института инженеров путей сообщения Императора Александра I». В связи со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали (с 1891 г.) резко возросла потребность в высококвалифицированных специалистах. Был увеличен прием в единственный в стране институт, готовивший инженеров путей сообщения. По инициативе С.Ю. Витте и на основании решения императора Александра III на деньги, выделенные государством и собранные железнодорожными акционерными обществами, в 1894–1895 гг. было построено благоустроенное общежитие, в котором проживали преимущественно студенты-старшекурсники. В общежитии в комнатах на одного человека была удобная мебель, постельное белье, электрическое освещение, паровое отопление, канализация, хорошо организовано питание студентов. Материально-бытовые удобства внутри университета обходились студентам, жившим в общежитии, дешевле, чем за стенами *alma mater*. Руководство института контролировало, поддерживало общежитие и гордилось этим удачным социальным проектом. Средства, остававшиеся после введения общежития в эксплуатацию, составили эндаумент-фонд. Он постоянно пополнялся. Из него выплачивались стипендии, оказывалась материальная помощь студентам, дотировалась работа столовой для студентов, которая была очень популярна у молодых людей. Здание бывшего общежития хорошо сохранилось, подверглось внутренней перепланировке. Но помещение бывшей столовой под названием Дубовый зал является одной из лучших площадок проведения интересных мероприятий в жизни университета.

Ключевые слова: благотворительность, целевой капитал, железнодорожный транспорт, Петербургский институт инженеров путей сообщения, студенты, общежитие, стипендии.

Статья поступила в редакцию 06.02.2025 г.

Введение. В данной статье рассмотрен такой прежде мало освещаемый вопрос, как роль целевых капиталов в становлении крупнейшего высшего учебного заведения нашей страны – Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I, основание которого восходит к началу XIX в. Целевой капитал появился в связи с постройкой «Николаевского имени Августейшего Председателя Комитета Сибирской железной дороги общежития студентов института инженеров путей сообщения Императора Александра I» в 1894–1895 гг. Это были значительные финансовые средства, остававшиеся после введения в эксплуатацию этого благоустроенного общежития. Целевой капитал (по современному эндаумент-фонд) эффективно использовался вплоть до 1917 г.

В советский период Институт, ставший в 1930 г. Ленинградским институтом инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ), находился под покровительством мощного хозяйствующего субъекта – Народного комиссариата путей сообщения СССР. В бытность министром путей сообщения СССР выдающегося выпускника ЛИИЖТа Бориса Павловича Бещева (1948–1977) институт получал постоянную помощь МПС СССР. В 1948–1952 гг. административный (седьмой) корпус института был построен в стиле неоклассицизма.

По нечетной стороне Московского проспекта (дом № 9) образовался сплошной ряд импозантных зданий, хорошо сочетающихся между собой. Целым рядом новых, жизненно важных для функционирования сооружений институт обзавелся при ректоре А.Я. Красковском, когда первыми секретарями Ленинградского обкома КПСС были выпускники ЛИИЖТа В.С. Толстиков (1962–1970) и Ю.Ф. Соловьев (1985–1989).

История сооружения и функционирования знаменитого на весь Петербург общежития была хорошо, но кратко описана в книге Алексея Михайловича Ларионова (1872–1920), вышедшей к столетию Института¹. К 200-летию Университета эта фундаментальная работа была переиздана с комментариями, иллюстрациями, интересными документами². А.М. Ларионов являлся старостой курса и общежития, был общественником. Затем работал инженером, вернулся в институт в качестве помощника преподавателя и несколько лет работал над книгой, изучил более 200 дел из архива Министерства путей сообщения. В годы Гражданской войны находился в Сибири и был управляющим Министерством путей сообщения колчаковского правительства в 1919–1920 гг. (в отсутствие министра Л.А. Устругова). Был расстрелян в июне 1920 г., несмотря на ходатайства ряда лиц, включая Л.Д. Троцкого. В советский период тема благотворительности и целевых капиталов не была популярной, но наименование общежития уцелело на фронтоне здания. В постсоветский период краткий рассказ о значимости общежития вошел во все издания книги, popularизирующей яркие страницы истории старейшего транспортного университета страны³.

История целевого капитала («вечного вклада»), имевшегося в Петербургском институте инженеров путей сообщения Императора Александра I, хорошо сохранилась в дореволюционном архивном фонде института (ф. 381 в Центральном государственном историческом архиве Санкт-Петербурга). Работа общежития в условиях Первой мировой войны не раз обсуждалась на заседаниях Совета института (сегодня это Ученый совет), что получило отражение в соответствующих журналах⁴. Однако если рассматривать 1917 г., то относящиеся к нему материалы сохранились лишь фрагментарно, а воспоминания ректора в 1917–1918 гг. А.А. Брандта⁵ освещают не все интересные вопросы.

Кузница кадров для транспорта. Старейший транспортный и инженерно-строительный вуз России – Институт Корпуса инженеров путей сообщения – с 1809 по 1864 г. находился на положении военно-учебного заведения⁶. В конце XIX в. Петербургский институт инженеров путей сообщения Императора Александра I выпускал высококвалифицированных инженеров путей сообщения, людей широкой инженерной культуры со склонностью к научно-техническому творчеству⁷. Это были сильные физически и духовно офицеры, обладавшие организаторскими способностями, с широким общественным кругозором. Участие в благотворительных, филантропических акциях не являлось приоритетной формой внеслужебной деятельности офицеров Корпуса инженеров путей сообщения. При переходе в 1865 г. в число гражданских вузов характерными чертами инженеров путей сообщения оставались дисциплинированность, ответственность, организованность, корпоративная солидарность. Все инженеры путей сообщения, служившие в Министерстве путей сообщения, участвовали в эмиритальной кассе (кассе взаимопомощи). Многие крупные инженеры путей сообщения участвовали в благотворительной деятельности. В Институте имелись персональные стипендии, которые выплачивались за счет средств, завещанных институту. В *alma mater* от бывших выпускников, многие из которых становились состоятельными людьми, поступали в дар книги, приборы, макеты, деньги. Популярными были

¹ Ларионов А.М. История Института инженеров путей сообщения Императора Александра I-го за первое столетие его существования. 1809–1910. СПб., 1910. С. 257–259.

² История Петербургского государственного университета путей сообщения. СПб., 2009. Т. I: 1809–1910.

³ Киселев И.П., Панычев А.Ю., Фортунатов В.В. Общепольное для России учреждение: 100 фактов из истории Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I. СПб., 2019.

⁴ Журналы Совета Института инженеров путей сообщения Императора Александра I за 1915 год. Пг., 1915.

⁵ Брандт А.А. Листья пожелтевшие. Белград, 1930.

⁶ См.: Всемирное наследие Бетанкура: учеб. пособие. СПб., 2022.

⁷ Киселев И.П., Панычев А.Ю., Фортунатов В.В. Общепольное для России учреждение...

благотворительные балы, в ходе которых собирались средства для удовлетворения разнообразных нужд студентов.

После отмены крепостного права в условиях начавшегося строительства капитализма в России инженеры путей сообщения были востребованы при развертывании массового железнодорожного строительства, так называемой «первой железнодорожной горячки» конца 1850-х – 1870-х гг. Выпускники Путьейского института не стали «железнодорожными королями», российскими олигархами третьей четверти XIX в., но старались честно исполнять свой профессиональный долг⁸.

Укреплялась корпоративная солидарность инженеров путей сообщения. Летом 1860 г. Александр II подписал указ об учреждении всероссийской Эмеритальной пенсионной кассы инженеров путей сообщения⁹. Пенсионные накопления пополнялись за счет членских взносов, которые составляли 4–6 % от суммы жалования участников кассы, начисляемых процентов и так называемых случайных поступлений, к примеру, отказа от завещания в пользу общего дела. Собранные денежные средства считались неприкосновенными и могли быть использованы лишь для одной цели – в качестве прибавки к государственной пенсии. Размер эмеритальных выплат рассчитывался индивидуально и зависел от стажа работы, финансового вклада в «предприятие», сроков участия в нем и ряда других факторов¹⁰. Просмотр большого числа личных дел инженеров путей сообщения в Российском государственном историческом архиве (фонд 229) показывает, что при переходе на работу в частное железнодорожное общество инженеры путей сообщения не увольнялись из Министерства путей сообщения насовсем, а находились как бы в командировке. Такой статус переоформлялся раз в три года. При этом инженеры продолжали исправно вносить взносы в эмеритальную кассу.

Следует подчеркнуть, что инженеры путей сообщения не только поддерживали друг друга, но и следили за развитием Института, в котором получили высокопрофессиональную подготовку, дорожили связями с *alma mater*, куда несли на экспертизу свои научно-практические наработки, статьи, книги, диссертации.

Профессиональное сообщество слегка понервничало, когда возник план преобразования Института во что-то вроде высших курсов повышения квалификации для инженеров-транспортников. Но от идеи быстро отказались, и в 1890 г. император Александр III утвердил «Положение об Институте инженеров путей сообщения Императора Александра I»¹¹. По «Положению» от 8 мая 1890 г. штат Института¹² был рассчитан на то, что контингент студентов не будет превышать 300 человек. Предполагалось, что на первый курс будет приниматься не более 60 человек, а оканчивать обучение – не более 50 человек. Если в 1870-х гг. казалось, что один институт вполне обеспечивает строящиеся дороги специалистами, то за первую половину 1890-х гг. нехватка инженеров для поддержания и эксплуатации существовавших железных дорог и водных путей стала остро ощущаться.

В этой ситуации было признано необходимым увеличить ежегодные выпуски из Петербургского института инженеров путей сообщения до 100 человек. К началу 1896/1897 учебного года желающих держать экзамен для поступления в институт явилось 699 человек. Из них 326 человек выдержали экзамен удовлетворительно. Планировалось принять 100–120 человек, но под напором общественного мнения было зачислено 224 человека, к которым присоединились 42 человека, оставленные на второй год. Общая численность студентов с 316 человек в 1891 г. выросла до 890 человек к осени 1896 г.¹³

⁸ См.: *Фортуатов В.В.* Транспортная интеллигенция дореволюционной России: формирование, деятельность, особенности (1809–1917) // *Интеллигенция и мир.* 2017. № 2. С. 9–25.

⁹ *Гусаков Д.Б.* История пенсионного обеспечения и социального страхования в России. СПб., 2010.

¹⁰ Деньги на старость. Отраслевую пенсионную систему одобрил Александр II // *Гудок.* 2010. 25 июня.

¹¹ Полностью текст данного документа, а также утвержденный штат Института см.: *История Петербургского государственного университета путей сообщения...* Т. I: 1809–1910. С. 202–213.

¹² Институт сначала носил название Петербургского, в 1914–1924 гг. – Петроградского, затем – Ленинградского.

¹³ См.: *История Петербургского государственного университета путей сообщения...* С. 270–271.

Несмотря на открытие второго путейского института в Москве, в Петербургском институте инженеров путей сообщения продолжалось увеличение контингента студентов. Со званием инженеров путей сообщения было выпущено: в 1891 г. – 56 чел., в 1892 г. – 40, в 1893 г. – 42, в 1894 г. – 67, в 1895 г. – 40, в 1896 г. – 81, в 1897 г. – 89, в 1898 г. – 128, в 1899 г. – 156 и в 1900 г. – 144 чел. Если на строительстве железной дороги между двумя столицами трудилось 82 выпускника Института Корпуса инженеров путей сообщения, то строительством Великого Сибирского пути руководили более 200 выпускников Петербургского института инженеров путей сообщения.

Учеба в вузе считалась очень тяжелой. Большую часть дня студенты проводили в лекционных аудиториях, лабораториях, библиотеке. Для проживания студенты снимали жилье на несколько человек, закупали еду, бытовые принадлежности, старались не тратиться на транспорт.

Следует подчеркнуть, что с 60-х гг. XIX в. студенчество, особенно столичное, петербургское, стало втягиваться в общественную борьбу. К 1890-м гг. студенческие общежития в глазах полиции являлись рассадниками революционной заразы и при первой же возможности закрывались. Но в Петербургском путейском институте постройка здания общежития и столовой для студентов института стала большим общим делом корпорации инженеров путей сообщения на благо почитаемой alma mater.

Достойный дом для хороших студентов. Причиной для сооружения общежития и столовой стало понимание того, что созданием благоприятных бытовых условий будет сохраняться главный капитал и источник успешной работы учащихся – их здоровье. В особой заботе нуждались беднейшие и наиболее трудолюбивые студенты, которые получали возможность нормально питаться и не терять время на дорогу от места жительства до института.

Нельзя не отметить, что 16 июля 1891 г. министром путей сообщения были утверждены «Правила для студентов Института инженеров путей сообщения Императора Александра I», которые предполагали весьма строгий административно-дисциплинарный режим в вузе. За предосудительные поступки предусматривались взыскания: а) замечание; б) выговор; в) увольнение из Института на год, но с правом немедленно поступить в другое высшее учебное заведение вне Института; г) удаление из Института на один или два года, с лишением права на поступление в течение одного или двух лет в другое высшее учебное заведение; д) исключению из Института навсегда, с лишением права на поступление в другое высшее учебное заведение ранее трех лет¹⁴.

Идея устройства общежития и столовой, возникшая одновременно в профессорском и студенческом сообществах, была поддержана министром путей сообщения А.Я. Гюббенетом и императором Александром III, разрешившим сбор пожертвований для строительства «Николаевского имени Августейшего Председателя Комитета Сибирской железной дороги общежития студентов института инженеров путей сообщения Императора Александра I»¹⁵. С.Ю. Витте вспоминал, что Александр III поддержал его предложение о назначении наследника престола Николая Александровича председателем Комитета по строительству Транссиба, в качестве которого он участвовал в мероприятиях во Владивостоке, связанных с началом строительства в 1891 г. Для российских инженеров путей сообщения 1890-е гг. стали «звездным десятилетием». Отрасль была на подъеме. Все понимали, какой фронт работ ждет питомцев Института.

По подписке было быстро собрано 463 764 руб. 88 коп. От Общества Юго-Восточных железных дорог поступило 95 264 руб. 88 коп., от Главного общества российских железных дорог и Киево-Воронежской железной дороги – по 50 тыс. руб. Крупные суммы выделили другие железные дороги, рельсопрокатные, железоделательные и другие заводы, а также частные лица: П.Г. фон Дервиз, Д.С. Поляков, Н.А. Половцева, К.Ф. фон Мекк и др.

¹⁴ Об утверждении инструкции, положения о взысканиях и правил форменной одежды для студентов, 1891 г. // Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 231. Оп. 1. Д. 1095. Л. 56.

¹⁵ Именно так гласит официальная табличка на фронтоне здания.

В комитет по постройке под председательством академика архитектуры действительного статского советника И.С. Китнера вошли профессор А.А. Брандт и В.И. Курдюмов, а также представитель государственного контроля Д.А. Андреев. Проект здания, расположенного фасадом по Обуховскому проспекту, на 50 комнат, столовой на 200 мест, других помещений 13 ноября 1893 г. был одобрен царем. Смета составила 227 636 руб.

Стоит уточнить, что в 1892 г. в Институте побывал управлявший тогда Министерством путей сообщения С.Ю. Витте. Он обратил внимание на стесненные условия, в которых шли занятия. На работы по переустройству зданий Института было выделено в общей сложности 266 800 руб. Этой строительной программой занималась особая комиссия под председательством ректора М.Н. Герсевича. В мае 1894 г. С.Ю. Витте был удостоен звания почетного члена Института. Совет Института оценил не только заслуги С.Ю. Витте, связанные с финансированием благоустройства учебного заведения, но и отметил значимость его труда «Принципы железнодорожных тарифов».

18 февраля 1894 г. был утвержден устав Николаевского общежития студентов Института. По уставу общежитие находилось под управлением директора Института. Для непосредственного заведования назначалось лицо, служившее в Министерстве путей сообщения. Заведующему общежитием полагалась квартира в здании общежития и особое вознаграждение. В общежитии должны были предоставляться за невысокую плату комнаты 50 студентам Института.

В течение лета 1894 г. четырехэтажное здание общежития и столовой общим объемом около 1 525 кубических саженей, возведенное на роман-цементе, было закончено вчерне, покрыто кровлей и оштукатурено снаружи. Тогда же были постелены черные бетонные полы на железных балках, устроена сплавная канализация с дренажем во дворах как общежития, так и Института. Сеть керамических труб выводила стоки в реку Фонтанку.

Постройка здания общежития была завершена летом 1895 г. Четырехэтажное здание своим главным фасадом длиною в 20 саженей (в XIX в. сажень составляла 2,134 см) выходило на Забалканский (Обуховский, Сталина, Московский) проспект (дом № 11). Общежитие имело центральное паро-водяное отопление и электрическое освещение, что гарантировало безопасность здания в пожароопасном отношении. В Петербурге на тот момент абсолютно преобладало печное отопление дровами, и пожары были не редким явлением.

Строительный период 1895 г. был использован для внутренней отделки и меблировки здания. В подвальном этаже были устроены квартиры низших служащих общежития и столовой, а также комната для склада белья столовой, склады провизии и камеры для приборов паро-водяного отопления и вентиляции. На первом этаже главного здания разместились общий вестибюль, приемная для гостей, квартиры заведующего общежитием и экономки, а также приемный лечебный покой с ванной. На первом этаже надворного флигеля располагались кухня, судомойная, кладовая и другие хозяйственные помещения. Для подачи кушаний из кухни в столовую и для уборки посуды из столовой в судомойную между помещениями кухни и судомойной и помещением столовой, находящейся на втором этаже, был устроен лифт.

Столовая размером 10,5 на 6,5 саженей при высоте в 3,5 сажени располагалась на втором этаже надворного флигеля. Помещение было перекрыто железными стропилами, деревянная нижняя обшивка которых образовывала над ней сводчатый потолок. Три верхних этажа обоих флигелей занимали жилые комнаты студентов (44 одиночных и 3 – на двоих), выходившие в коридоры. Площадь одиночной комнаты составляла 1,4 на 2,4 сажени, а комнаты на двоих – 2,5 на 2,4 сажени. Высота помещений составляла 5 аршин (аршин – 71,12 см), т.е. примерно 3,5 м. В каждой одиночной комнате в качестве мебели находились: письменный стол, оклеенный клеенкой, три венских стула, этажерка для книг, шкаф для платья и белья, железная кровать с верхом из пружин и волосным матрацем, эмалированный умывальник с проведенною из водопровода водой и вешалка. За одиночную комнату устанавливалась плата от 8 до 10 руб. в месяц, за комнату на двоих – 15 руб. (оплачивались

комната, мебель, отопление, освещение и прислуга). Во всех помещениях здания была устроена искусственная вентиляция. Помещения снабжались свежим воздухом, нагретым до комнатной температуры (+18 °C), и увлажненным воздухом, доставляемым в количестве 550 кубических саженей в час, из которых 175 кубических саженей поступало в столовую.

Все здание общежития освещалось электрическими лампочками накаливания, а столовая – четырьмя дифференциальными лампами с вольтовой дугой. Энергия для освещения доставлялась институтской станцией, имевшей две динамо-машины. В подвалы и кухню общежития был проведен газ.

Для хозяйственных потребностей общежития во втором институтском дворе было выстроено каменное двухэтажное здание с квартирами в нем для пяти семей служащих общежития и восьми семей служащих Института. Здесь же размещались ледник, погреб, сарай и прачечная.

К осени 1895 г. постройка четырехэтажного здания общежития была закончена. 1 октября 1895 г. состоялось торжественное открытие при участии министра и высших чинов Министерства путей сообщения.

Из собранных 450 тыс. руб. около 230 тыс. пошло на устройство и меблировку здания. Капитал в 45 тыс. позволил учредить пять именных стипендий. Оставшиеся 205 тыс. руб. были отчислены в неприкосновенный капитал, доход с которого стал использоваться на покрытие расходов по содержанию общежития. Кухня и ее оборудование были рассчитаны на изготовление ежедневно до 400 обедов стоимостью 35 коп. каждый. За 12 столов могли одновременно садиться 192 человека. При столовой общежития действовал наблюдательный совет, члены которого дежурили по очереди в столовой и кухне общежития и наблюдали за приемом и качеством пищи. Студенты, жившие в общежитии, выбирали своего старосту, который был представителем студентов перед профессором – заведующим общежитием (им стал профессор В.И. Курдюмов¹⁶). В 1898/1899 учебном году старостой общежития был студент А.М. Ларионов, автор труда по истории Института за первые 100 лет.

Как работал целевой капитал. Информацию о деятельности Николаевского общежития студентов Петербургского института инженеров путей сообщения Императора Александра I за 1899–1900 гг. император Николай II получил из всеподданнейшего доклада министра путей сообщения от 20 апреля 1901 г. (в деле есть отметка об ознакомлении царя с материалом¹⁷). Через руки императора Николая II, не имевшего личного секретаря, проходило немало различных дел, касавшихся железнодорожников и старейшего транспортного вуза.

В 1899–1900 гг. в этом общежитии «помещались 50 студентов старших курсов, как наиболее нуждающиеся в удобнейших условиях жизни для облегчения их научных занятий». Доходы от общежития за год составили 15 999 руб., в том числе 4 080 руб. – плата за комнаты, 7 714 руб. – проценты на неприкосновенный капитал и 3 305 руб. 64 коп. – другие поступления. Расходы же составили 14 791 руб. 44 коп. Столовой при общежитии пользовалось до 324 студентов в день, уплачивавших в среднем за обед 35 коп.

Должное внимание проявлялось руководством Института к студентам, нуждавшимся в материальной поддержке. Так, в 1897/1898 учебном году в распоряжении Института находились 44 стипендии, из которых 10 были казенными и 34 частными. Еще 30 студентов получали стипендии, помимо Института, от разных учреждений; 31 студент за год получил единовременное пособие, 20 студентов были вовсе освобождены от платы. О «недостаточных» студентах заботилось Общество вспомоществования студентам Института, которое возглавлял почетный член института инженер П.А. Фадеев. Главным источником пополнения средств Общества выступал доход от ежегодных платных балов, которые специально устраивались в здании Института и приносили около 4 тыс. руб.¹⁸

¹⁶ История Петербургского государственного университета путей сообщения... С. 258–259.

¹⁷ Всеподданнейшие доклады за 1901 г., январь–март // РГИА. Ф. 446. Оп. 30. Д. 4. Л. 8–9. (Может показаться странным, но Николай II занимался множеством мелких вопросов, например, разрешил в порядке исключения сдавать выпускные экзамены одному из студентов, пропустившему занятия по болезни).

¹⁸ История Петербургского государственного университета путей сообщения... С. 277.

Петр Александрович Фадеев (1837–1904) был из дворян Екатеринославской губернии. По окончании Института инженеров путей сообщения в 1857 г. работал на железных дорогах в ряде округов путей сообщения. С 1871 г. был чиновником по особым поручениям при министре путей сообщения, с 1877 г. – директором департамента шоссейных и водяных сообщений. В 1886–1891 гг. участвовал в работах по благоустройству Одесского и Санкт-Петербургского портов, нового Мариинского канала, других объектов. В 1892 г. П.А. Фадеев с большими почестями был отправлен на пенсию. Император оставил его в Правительствующем Сенате с правом носить мундир, присвоенный инженерам путей сообщения. П.А. Фадеев похоронен на кладбище Новодевичьего монастыря в Санкт-Петербурге¹⁹.

Студенты Института могли не только рассчитывать на социальную поддержку со стороны руководства, но и занимались взаимопомощью. В общую для всего Института студенческую кассу сдавали по одному рублю в качестве вступительного взноса, а затем по 10 коп. ежемесячно. «Участники кассы выбирали из своей среды по 10 чел. кассиров с курса, которые затем выбирали из своей среды правление. Каждый кассир имел дело только с определенной группой студентов, человек в 10–12, которые сами “записывались” к нему, – собирал взносы, принимал заявления о ссудах и передавал их на общее собрание кассиров курса. Это собрание рассматривало, кроме указанных только что просьб о ссудах, также и подававшиеся студентами институтскому начальству и в общество вспомоществования прошения о стипендиях, пособиях и освобождении от платы и давало по ним совместно с курсовыми старостами свое заключение, с которым институтское начальство считалось при назначении стипендий и освобождений. Сама касса выдавала своим участникам ссуды размером до 50 рублей единовременно, причем мелкие ссуды, в несколько рублей, каждый отдельный кассир имел право выдавать уже с разрешения общего собрания кассиров курса <...> Ссуды выдавались беспроцентные, на разные сроки. Обыкновенно студенты погашали свои долги кассе осенью, когда возвращались в институт с практических работ, привозя кое-какие сбережения»²⁰.

Можно утверждать, что благодаря постоянной заботе руководства Института при поддержке Министерства путей сообщения о различных сторонах жизни студентов у будущих инженеров путей сообщения не было серьезных оснований и поводов протестовать против каких-то «притеснений» внутри Института. Но студенты жили не в безвоздушном пространстве и не раз проявляли солидарность с учащимися других вузов, которые возмущались теми или иными действиями властей. Так, в Петербургском институте инженеров путей сообщения Императора Александра I студенты не посещали занятий с 13 по 23 февраля 1899 г. после того, как 8 февраля полиция жестко обошлась с участниками сходки в университете. В апреле 1899 г. студенты Института на Страстную неделю и Пасху были распущены по домам, затем решили не присоединяться к общероссийской студенческой забастовке. А министр путей сообщения князь М.И. Хилков принял делегацию из пяти студентов (Велихов, князь Масальский, Кондратьев, Маркосов и Ларионов), чтобы узнать «про их беды и горести»²¹.

Вообще-то в 1899 г. студенты по всей стране были возмущены распоряжением министра просвещения об отдании студентов в солдаты за участие в «беспорядках скопом»²². Дело в том, что законодательство освобождало студентов от обязательной воинской службы. Но российские студенты, будучи патриотами Отечества, считали своим долгом проходить воинскую службу в качестве вольноопределяющихся, т.е. добровольно, в течение полугода. Угрозу «забрить в солдаты» студенты, молодые мужчины, воспринимали как обидное оскорбление. В личных делах инженеров путей сообщения, выпускников ПИИПС императора Александра I, между дипломом об окончании Института и заявлением о приеме на службу

¹⁹ Куценина Т.И., Островский А.В. Времен связующая нить... Инженеры путей сообщения и Воскресенский Новодевичий монастырь. СПб., 2014.

²⁰ История Петербургского государственного университета путей сообщения... С. 290.

²¹ Там же. С. 292.

²² Временные правила об отбывании воинской повинности воспитанниками высших учебных заведений, удаляемыми из сих заведений за учинение скопом беспорядков // ПСЗ РИ. Собр. III. Т. 19, ч. 1, № 17484. С. 935–936.

в Министерство путей сообщения, как правило, находятся документы о прохождении воинской службы в качестве вольноопределяющихся с характеристикой.

В период Первой русской революции 1905–1907 гг. оба путейских института (Петербургский институт инженеров путей сообщения Императора Александра I и Московское инженерное училище) оказались втянутыми в водоворот событий. В Петербургском институте инженеров путей сообщения занятия не проводились в весеннем семестре 1905 г. и с октября 1905 по февраль 1906 г.

Под мощным революционным натиском царское правительство маневрировало и шло на уступки. 27 августа 1905 г. Николай II своим указом вернул автономию высшим учебным заведениям ведомства народного просвещения, а указом от 17 сентября 1905 г. автономия была предоставлена и вузам других ведомств. Советам вузов возвращалось право избрания директора, инспектора и секретаря, на них также возлагалась вся ответственность за организацию учебной жизни в институтах²³.

В октябре 1905 г. Петербургский институт инженеров путей сообщения императора Александра I и Московское инженерное училище (основано в 1896 г.), как и многие другие вузы двух столиц, стали местом проведения митингов, собраний населения под руководством разных политических партий. Как известно, 17 октября 1905 г. царским манифестом российские подданные получили политические права и свободы, впоследствии приняв участие в выборах в I Государственную думу. Многие студенты избирательного права не получили. Во-первых, из-за установленного возрастного ценза для избирателей (с 25 лет), во-вторых, из-за имущественного ценза, если были не владельцами, а лишь квартиросъемщиками жилья.

В Петербургском институте инженеров путей сообщения Императора Александра I 15 октября 1905 г. на должность директора Совет тайным голосованием избрал профессора Н.А. Белелюбского, однако министр это решение не утвердил, и в начале февраля 1906 г. известный ученый отказался от директорства²⁴. Тогда 13 апреля 1906 г. Совет избрал директором А.А. Брандта, который был утвержден в должности.

Революционная неразбериха выбила из колеи педагогов и многих студентов. Старшекурсники даже ставили вопрос о выпуске их хотя бы техниками. Совет старост 25 января 1906 г. обратился к руководству с просьбой возобновить занятия в Институте, что и было сделано с 20 февраля 1906 г. Министр путей сообщения К.С. Немешаев, выпускник Института, всячески поддержал в Совете министров просьбу о возобновлении занятий при условии недопущения сходок и митингов с участием посторонних.

Ежегодный бюджет Института рассчитывался очень скрупулезно. Поэтому любые серьезные траты требовали привлечения дополнительных финансовых ресурсов. В этом смысле интересна подготовка к 100-летию учреждения Института. Так, на заседании особой комиссии под председательством заместителя министра путей сообщения, тайного советника В.А. Мясоедова-Иванова, состоявшемся 21 июля 1909 г., просимую сумму сократили до 870 тыс. руб. Было решено выделить ее Институту в течение 6 лет (по 145 тыс. руб. в год) начиная с 1911 г. На празднование юбилея Петербургского института инженеров путей сообщения Императора Александра I вместо 28 500 руб. было выделено 15 тыс. руб.²⁵

Столетие Института отмечалось 1–3 ноября 1910 г. Мероприятия сменяли друг друга непрерывной чередой. В частности, после краткого исторического очерка Института, прочитанного инспектором П.К. Янковским, секретарь совета Н.М. Гюнтер сообщил о пожертвованиях частных лиц на учреждение стипендий и пособий для студентов. Пожертвования были сделаны Г.М. Будаговым – 8 тыс. руб., В.Н. Кислянским – 6 тыс. руб., инженерами выпуска

²³ Оводенко А.А., Платова Е.Э., Фортунатов В.В. История высшей школы Санкт-Петербурга. СПб., 2010. С. 137–138.

²⁴ Фортунатов В.В. Н.А. Белелюбский – защитник прав студентов // Сборник трудов VI Бетанкуровского международного инженерного форума. СПб., 2024. С. 345–349.

²⁵ О переустройстве и капитальном ремонте зданий Института инженеров п[утей] с[ообщения] Императора Александра I и о расходах, вызываемых празднованием столетнего юбилея названного Института, 1909–1915 гг. // РГИА. Ф. 565. Оп. 4. Д. 17553. Л. 510. Л. 26–31.

1899 г. – 3 500 руб. в качестве основного фонда без особого назначения. Следует подчеркнуть, что многие инженеры путей сообщения, не афишируя этого, дарили Институту книги, чертежи, фотографии, инструменты, различные раритеты.

Совету Института приходилось постоянно заниматься разнообразными финансовыми вопросами, включая использование целевого (неприкосновенного) фонда, о расходовании которого составлялись ежегодные публиковавшиеся отчеты. Этот алгоритм сохранился и после начала Первой мировой войны. Так, на заседании 10 сентября 1915 г. была заслушана информация заведующего общежитием студентов, который сообщил об увеличении платы за обед для студентов с 35 до 40 коп. из-за повышения цен и расходов. Расценка обедов оставалась неизменной с 1907 г., но в условиях войны цены начали расти и «кусаться» (табл.).

Таблица

Цены на продукты питания в годы Первой мировой войны (в рублях)

Продукты	1914	1915
Мясо, фунт	0,23	0,29
Капуста свежая, пуд	1,20	3,20
Капуста шинкованная, пуд	1,20	2,60
Хлеб черный, пуд	1,20	1,70

Составлено по: Журналы Совета Института Инженеров Путей Сообщения Императора Александра I за 1915 год. Выпуск первый. Осенний семестр. Пг., 1916. С. 36–37.

Из стоимости обеда в 35 коп. на провизию шло 27 коп., на содержание столовой – 7 коп., на отпуск чая – 1 коп. В связи с войной убыток составил 3 коп. с обеда или 15 руб. в день с учетом 500 кормящихся студентов. Совет обратился в Министерство путей сообщения с просьбой оказать финансовую помощь в организации питания студентов²⁶. Просьба была удовлетворена.

В приказах по Институту за август-декабрь 1914 г. содержатся интересные сведения о заработной плате вспомогательного технического персонала в самом начале войны. Так, сторожу без предоставления квартиры в месяц платили 15 руб., дворникам – 18–20 руб., кочегарам и вахтерам из унтер-офицеров с уборкой аудиторий – 25 руб., служителям в буфете – по 30 руб. в месяц, а жалование машиниста машинной лаборатории в октябре 1914 г. составляло 60 руб. в месяц²⁷. Напомним, что услуги вспомогательного персонала включались в оплату проживания в общежитии, построенного в 1893–1895 гг.

Заключение. Постройка «Николаевского имени Августейшего Председателя Комитета Сибирской железной дороги общежития студентов института инженеров путей сообщения Императора Александра I» в 1894–1895 гг. была заметным событием в жизни высшей школы Санкт-Петербурга. Функционирование благоустроенного общежития для студентов-старшекурсников, будущих инженеров путей сообщения, в которых страна, строившая каждый год железные дороги тысячами километров, обеспечивалось на протяжении более чем 20 лет, вплоть до 1917 г. Реализацию этого проекта следует рассматривать как важный элемент достаточно продуманной и целенаправленной социальной политики, которую проводило Министерство путей сообщения еще в дореволюционный период²⁸.

Целевого капитала, образовавшегося благодаря государственному финансированию и пожертвованиям железнодорожных акционерных обществ, хватило не только на соору-

²⁶ Журналы Совета Института инженеров путей сообщения Императора Александра I за 1915 год. Пг., 1915. Вып. 1. С. 36–37.

²⁷ См.: *Фортунов В.В.* Петроградский институт инженеров путей сообщения (ныне – Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра) // *Вузы Петрограда в годы Первой мировой войны.* СПб., 2018. С. 102–111.

²⁸ *Левин В.И.* Социальная политика Министерства путей сообщения (1881–1914 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2004. 18 с.

жение хорошо оснащенного для своего времени дома для студентов, но и на поддержку функционирования общежития, на решение других проблем студенчества. Налицо совместные усилия государства и частного сектора в интересах страны. Во всяком случае здание, построенное в XIX в. И.С. Китнером в стиле неоренессанс, демонстрирует значимость практики целевых капиталов. В Дубовом зале проводятся разнообразные студенческие мероприятия (конкурсы художественной самодеятельности, КВН, викторины, собрания студенческого актива и т.д.), ректорские приемы, собираются выпускники, члены Корпуса инженеров путей сообщения. Дубовый зал в бывшем студенческом общежитии содержится в прекрасном состоянии и является одним из лучших мест, в которых кипит жизнь университета. «Вечный вклад» работает.

В 2014 г. создан эндаумент-фонд Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I – первый университетский фонд целевого капитала транспортного вуза в России.

Литература

Брандт А.А. Листья пожелтевшие. Белград: Славянская взаимность, 1930. 197 с.

Всемирное наследие Бетанкура: учеб. пособие / под ред. И.П. Киселева, А.Ю. Паньчева, В.В. Фортунатова. СПб.: Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, 2022. 576 с.

Гусаков Д.Б. История пенсионного обеспечения и социального страхования в России: учеб. пособие. СПб.: Санкт-Петербургский гос. ин-т психологии и социальной работы, 2010. 259 с.

История Петербургского государственного университета путей сообщения: в 2 т., 3 кн. / редкол. В.И. Ковалев и др. СПб.: Петербургский государственный университет путей сообщения, 2009. Т. I: 1809–1810. 534 с.

Киселев И.П., Паньчев А.Ю., Фортунатов В.В. Общепольное для России учреждение: 100 фактов из истории Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I. СПб.: Петербургский государственный университет путей сообщения, 2019. 288 с.

Куценина Т.И., Островский А.В. Времен связующая нить... Инженеры путей сообщения и Воскресенский Новодевичий монастырь. СПб.: РЖД-Партнер, 2014. 112 с.

Ларионов А.М. История Института инженеров путей сообщения Императора Александра I-го за первое столетие его существования. 1809–1910. СПб.: Тип. Ю.Н. Эрлих, 1910. 381 с.

Левин В.И. Социальная политика Министерства путей сообщения (1881–1914 гг.): автореф. дис. ... канд ист. наук. СПб., 2004. 18 с.

Оводенко А.А., Платова Е.Э., Фортунатов В.В. История высшей школы Санкт-Петербурга. СПб.: Государственный университет авиационного приборостроения, 2010. 548 с.

Фортунатов В.В. Петроградский институт инженеров путей сообщения (ныне – Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра) // Вузы Петрограда в годы Первой мировой войны. СПб., 2018. С. 102–111.

Фортунатов В.В. Н.А. Белелюбский – защитник прав студентов // Сборник трудов VI Бетанкуровского международного инженерного форума. СПб., 2024. С. 345–349.

Фортунатов В.В. Транспортная интеллигенция дореволюционной России: формирование, деятельность, особенности (1809–1917) // Интеллигенция и мир. 2017. № 2. С. 9–25.

References

Brandt, A.A. (1930). *List'ya pozheltevshe* [Yellowed Leaves]. Belgrad, Slavyanskaya vzaimnost'. 197 p.

Fortunatov, V.V. (2017). *Transportnaya intelligentsiya dorevolyutsionnoy Rossii: formirovanie, deyatel'nost', osobennosti (1809–1917)* [Transport Intelligentsia of Pre-Revolutionary Russia: Formation, Activity, Features (1809–1917)]. In *Intelligentsiya i mir*. No. 2, pp. 9–25.

Fortunatov, V.V. (2018). Petrogradskiy institut inzhenerov putey soobshcheniya (nyne – Peterburgskiy gosudarstvennyy universitet putey soobshcheniya Imperatora Aleksandra) [Petrograd Institute of Railway Engineers (Now the St. Petersburg State University of Railways of Emperor Alexander)]. In *Vuzy Petrograda v gody Pervoy mirovoy voyny*. St. Petersburg, pp. 102–111.

Fortunatov, V.V. (2024). N.A. Beleyubskiy – zashchitnik prav studentov [N.A. Beleyubsky – a Defender of Students' Rights]. In *Sbornik trudov VI Betankurovskogo mezhdunarodnogo inzhenernogo foruma*. St. Petersburg, pp. 345–349.

Gusakov, D.B. (2010). *Istoriya pensionnogo obespecheniya i sotsial'nogo strakhovaniya v Rossii* [The History of Pension Provision and Social Insurance in Russia]. St. Petersburg, Sankt-Peterburgskiy gosudarstvennyy institut psikhologii i sotsial'noy raboty. 259 p.

Kiselev, I.P., Panychev, A.Y., Fortunatov, V.V. (Ed.). (2022). *Vsemirnoe nasledie Betankura: uchebnoe posobie* [The World Heritage of Betancourt: A Textbook]. St. Petersburg, Peterburgskiy gosudarstvennyy universitet putey soobshcheniya Imperatora Aleksandra I. 576 p.

Kiselev, I.P., Panychev, A.Yu., Fortunatov, V.V. (2019). *Obshshepoleznoe dlya Rossii uchrezhdenie: 100 faktov iz istorii Peterburgskogo gosudarstvennogo universiteta putey soobshsheniya Imperatora Aleksandra I* [An Institution Generally Useful for Russia: 100 Facts from the History of the St. Petersburg State University of Railways of Emperor Alexander I]. St. Petersburg, Peterburgskiy gosudarstvennyy universitet putey soobshcheniya Imperatora Aleksandra I. 288 p.

Kovaleva, V.I. (Eds.). (2009). *Istoriya Peterburgskogo gosudarstvennogo universiteta putey soobshsheniya: v 2 tomakh, 3 knigakh* [The History of the St. Petersburg State University of Railway Transport: In 2 Vol., 3 Books. Vol. 1: 1809–1910]. St. Petersburg, Peterburgskiy gosudarstvennyy universitet putey soobshcheniya Imperatora Aleksandra I. 534 p.

Kutsenina, T.I., Ostrovskiy, A.V. (2014). *Vremen svyazuyushshaya nit'... Inzhenery putey soobshsheniya i Voskresenskiy Novodevichiy monastyr'* [The Connecting Thread of Time... Railway Engineers and the Resurrection Novodevichy Monastery]. St. Petersburg, RZHD-Partner. 112 p.

Larionov, A.M. (1910). *Istoriya Instituta inzhenerov putey soobshsheniya Imperatora Aleksandra I-go za pervoe stoletie ego sushchestvovaniya. 1809–1910* [The History of the Institute of Railway Engineers of Emperor Alexander I for the First Century of Its Existence. 1809–1910]. St. Petersburg, Typografiya Y.N. Erlich. 381 p.

Levin, V.I. (2004). *Sotsial'naya politika Ministerstva putey soobshsheniya (1881–1914 gg.)* [Social Policy of the Ministry of Railways (1881–1914)], Cand. hist. sci. diss. abstract. St. Petersburg. 18 p.

Ovodenko, A.A., Platova, E.E., Fortunatov, V.V. (2010). *Istoriya vysshey shkoly Sankt-Peterburga* [History of the Higher School of St. Petersburg]. St. Petersburg, Gosudarstvennyy universitet aviatsionnogo priborostroeniya. 548 p.