

**ИСТОРИЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ  
СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I**

Кудряшов Павел Евгеньевич

Руководитель: Луговкина Юлия Вячеславовна

*Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего  
образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора  
Александра I» в г. Ярославле  
(ФГБОУ ВО ПГУПС)*

## Содержание

История создания.....	3
Институт при Бетанкуре.....	4
Подготовка и создание железных дорог.....	5
Институт в 20 веке.....	7
Современное состояние.....	9
Заключение.....	10
Литература.....	11

## **История создания**

Огромной континентальной империей, какой была Россия в начале XIX века, требовалась разветвленная и качественная сеть путей сообщения. В первую очередь, речь шла о строительстве дорог, просек и обустройстве речных магистралей.

Для обслуживания, проектирования и создания такой сети требовалось большое количество хорошо подготовленных специалистов. Особенно это было важно по причине того, что значительные препятствия для транспорта создавали погодные условия. Например, судоходство на российских реках прекращалось зимой, а движение против течения требовало помощи бурлаков.

Для этого в 1809 году граф Николай Петрович Румянцев (1754-1826) - видный государственный деятель, дипломат, член Государственного Совета, сенатор, предложил императору Александру I «Предложения о надежных мерах для учреждения по всей России удобных сообщений на суше и на воде». В этом документе не только предлагалась новая, единая, более совершенная структура управления всеми путями сообщения России, но и высказывалась мысль о необходимости учреждения в государстве специального высшего технического учебного заведения для подготовки инженеров, способных возглавить строительство дорог и мостов, речных и морских портов, гражданских и транспортных сооружений. На основании этих предложений в соответствии с Высочайше утвержденным Манифестом 20 ноября 1809 г. было организовано самостоятельное ведомство - Управление водяными и сухопутными сообщениями. Этим же Манифестом учреждены Корпус инженеров путей сообщения и Институт Корпуса инженеров путей сообщения.

Корпус был создан для выполнения строительных и ремонтных работ по ведомству путей сообщения, институт - для подготовки инженерных кадров для этого Корпуса.

В первые годы своего существования, будущий Университет путей и сообщения Санкт-Петербурга имел статус кадетского корпуса, то есть был тесно связан с такими учебными и научными заведениями, как Академия наук, Главное инженерное училище, а также Петербургский университет, созданный несколько позднее.

## Институт при Бетанкуре

Первым главой вновь созданного института был Августин Августинович Бетанкур, имевший должность генерального инспектора. Именно при нем в учебном заведении в 1813 году была создана первая механическая лаборатория и организован музей, известный сегодня как Центральный музей железнодорожного транспорта.



Рисунок 1 - Августин Августинович Бетанкур

В 1823 году Университет путей и сообщения в Санкт-Петербурге был закрытым учебным заведением с военной дисциплиной, а его выпускники даже получали звания поручиков и подпоручиков. Срок обучения при такой системе, включая гимназические классы, достигал восьми лет.

Но все расширявшаяся сеть транспортных путей требовала большего числа обслуживающего персонала и в 1820 году была создана трехлетняя школа, обучавшая мастеров и техников. Таким образом, о начавшемся процессе специализации образования можно говорить уже с 1820 года.

Таким образом, Институт являлся первым российским техническим высшим учебным заведением в области транспорта, перешедшим на стандарт высшего инженерного образования с пятилетним курсом обучения в 1864 году, но на протяжении долгого времени не имел факультетов и готовил инженеров путей сообщений широкого профиля — специалистов по проектированию, строительству и эксплуатации всех дорожных и гидротехнических сооружений.

## Подготовка и создание железных дорог

С 1826 года профессорский состав Института начал выпуск журнала путей сообщений. 36 номеров этого издания, вышедшие в течение первого десятилетия, содержали свыше пятидесяти научных работ по проектированию и строительству различных инженерных сооружений как в России, так и за рубежом.

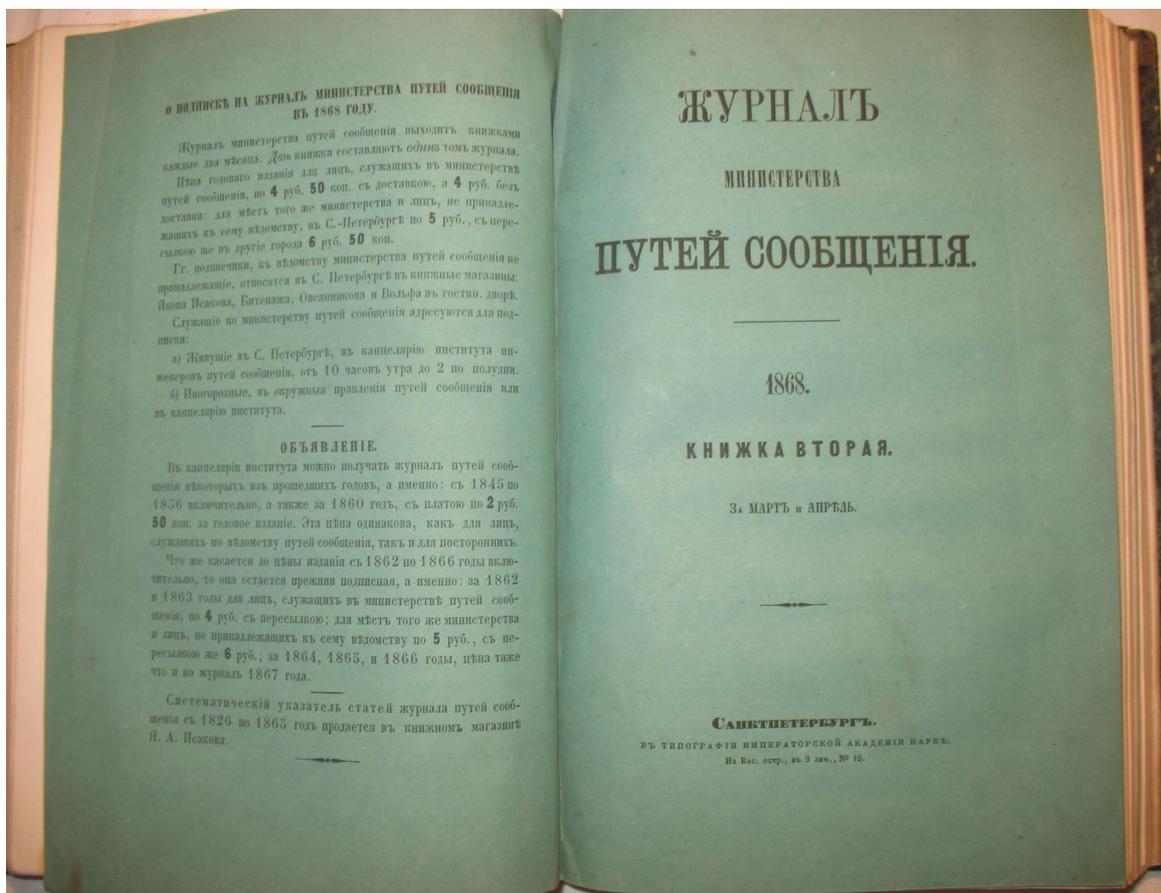


Рисунок 2 – Журнал путей сообщений

В 1835 году в журнале вышла статья «О подготовке железных дорог» за авторством профессора Матвея Степановича Волкова. С этого момента в учебном заведении началась регулярная подготовка инженеров для строительства и регулярной эксплуатации железных дорог.

Все лекции, читаемые в то время, делились на три части:

- верхнее строение железнодорожного пути;
- тяга локомотивов;
- подвижной состав железных дорог.

Существовал в институте и курс по составлению проектов будущих железных дорог. Таким образом, были созданы все предпосылки для активного развития сети дорог.

Институт стал своеобразной площадкой для популяризации идеи строительства нового вида транспортной инфраструктуры, так как самые прогрессивные исследователи и инженеры видели в этой технологии впечатляющие перспективы для российской экономики. Примером, служила Великобритания, в которой также активно строилась разветвленная сеть железных дорог.

Таким образом, институт, решая задачу налаживания путей сообщения в России, был основан императором Александром I, был запущен полностью во времена правления

Николая I, была воплощена идея строительства железной дороги в России. В 1820-е годы потребовалось решить задачу подготовки квалифицированных строителей, инженеров-путейцев. Они, обучаясь в Корпусе инженеров путей сообщений, с 1837 года смогли проходить практику на действующей Царскосельской железной дороге. Это на порядок повысило квалификацию выпускников и заложило почву для квалифицированного строительства и обслуживания Николаевской железной дороги.

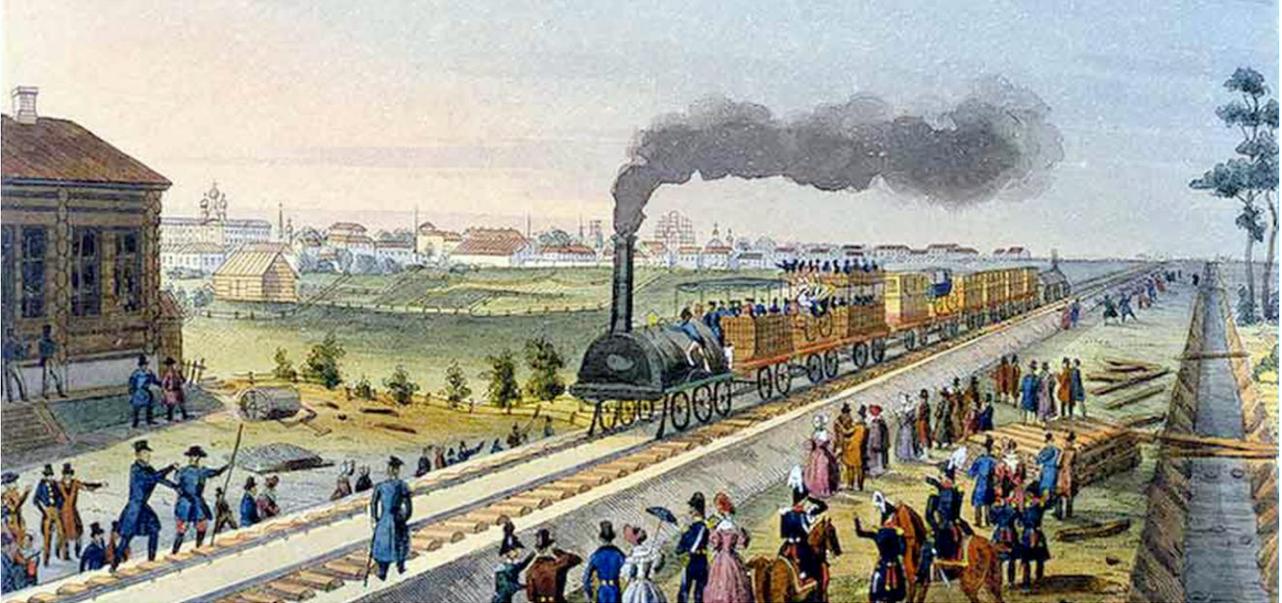


Рисунок 3 – Царскосельская железная дорога

Кроме того, на действующей дороге велась большая научная работа, включавшая в себя теоретические разработки основ железнодорожного дела и экспериментальная работа по сбору статистических данных постоянного использования железнодорожных машин и механизмов.

## Институт в XX веке

Начало XX века ознаменовалось созданием новых видов транспорта: электрического, автодорожного и воздушного, началось их практическое изучение и освоение. В связи с этим в Институте инженеров путей сообщения были открыты соответствующие факультеты, отделения, кафедры и специальности.

До 1918 года Институт выпускал инженеров путей сообщения широкого профиля без разделения на специализации. В 1918 году на четвертом курсе были созданы три специальности:

- сухопутная;
- водная;
- воздушная.

В 1919 году организованы соответствующие факультеты. Через несколько лет на сухопутном факультете организовали три отделения:

- автодорожное;
- железнодорожное;
- мостовое.

На водном факультете открыли два отделения:

- речное;
- морское.

Выпускниками Института были многие известные люди:

- С. В. Кербедз - строитель первого постоянного металлического моста через Неву;
- Д. И. Журавский, разработавший новый метод строительства мостов при прокладке железной дороги на Москву, он же известен сооружением в 1858 г. металлического шпиля Петропавловского собора, заменившего старый: новый шпиль - крупнейший памятник инженерного искусства середины XIX века;
- Строители первой железной дороги И. П. Мельников и Н. О. Крафт также были питомцами Института.
- Г. О. Графтио, выпускник 1896 г., до революции принимавший участие в проектировании и строительстве петербургского трамвая, впоследствии академик, руководил строительством Волховской ГЭС - первой советской электростанции и других гидроэлектростанций.

С 1924 года название изменилось на Институт инженеров путей сообщения (с 1949 им. Академика В.Н. Образцова).

На основании приказа РВС СССР № 606, от 9 июня 1925 года при Ленинградском институте инженеров путей сообщения (ЛИИПС) было сформировано Отделение военных сообщений (с 1931 года — Военно-транспортный факультет).

В начале 1930-х годов Ленинградский институт инженеров путей сообщения был переименован в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ), а на базе его факультетов в 1929—1931 годах были созданы четыре самостоятельных транспортных вуза:

- Ленинградский университет инженеров водного транспорта.
- Ленинградский институт инженеров гражданского воздушного флота (в 1930),
- Ленинградский автодорожный институт (в 1931)
- Военно-транспортная академия РККА (в Москве, на базе Военно-транспортного факультета при ЛИИПС было начато формирование ВТА РККА, на основании приказа РВС Союза ССР № 055, от 9 июня 1932 года.).

С середины 1930-х годов при Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта существовали Высшие курсы командного состава.

В 1954 году был слит с Ленинградским электротехническим институтом железнодорожного транспорта.

В 1993 году институт получил статус университета и стал называться Петербургский государственный университет путей сообщения.

## Современное состояние

В XXI веке качественное развитие и обслуживание транспортных путей не утратили своей актуальности. Чем более сложными становятся технологии, обеспечивающие транспортную связность огромной страны, тем более качественное образование требуется от выпускников вузов. В настоящее время следующие факультеты Университета Путей и Сообщения в Санкт-Петербурге осуществляют подготовку специалистов:

- Автоматизации и информационных технологий;
- Отделение транспортного строительства;
- Транспортных и энергетических систем;
- Управление перевозками и логистика;
- Промышленного и гражданского строительства;
- Экономики и менеджмента;
- Безотрывных форм обучения;
- Довузовской подготовки.

Кроме образовательной деятельности, в университете ведется также и активная научная и исследовательская активность. В образовательном учреждении работают несколько научных лабораторий, в которых студенты с первых курсов получают возможность приобщиться к научной деятельности.

Университет активно сотрудничает с крупными российскими предприятиями, занимающимися транспортировкой грузов, что создает необходимые предпосылки для трудоустройства и включенности выпускников в активную экономическую деятельность. Петербургский государственный университет путей сообщения считается одним из лучших инженерных вузов страны.



Рисунок 4 – ПГУПС

## **Заключение**

Просмотрев всю историю университета начиная с 1809 года, заканчивая 2019 годом, можно сказать, что за эти 210 лет учебное заведение значительно улучшалось, открывались новые корпуса, ныне открываются новые филиалы в многих городах России. Руководители университета и выпускники сделали множество открытий для русской железной дороге, постоянно ее улучшая, придумывая новый транспорт и средства обеспечения дорог.

Университет по сей день остаётся широкопрофильным учебным заведением, в котором преподаются различные дисциплины, а возможность межфакультетских связей обеспечивает по-настоящему университетский уровень преподавания.

## Литература

1. Газета Gudoc.ru. Форма доступа: [https://www.gudok.ru/first\\_person/?ID=1452897](https://www.gudok.ru/first_person/?ID=1452897)
2. К истории образования и развития ПГУПС в XIXв. Форма доступа: <http://korenev.org/index.php/ru/2011-04-07-13-55-37/2011-04-07-14-09-50/66-xix?showall=1&limitstart=>
3. Петербургский государственный университет путей сообщения. Форма доступа: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Петербургский\\_государственный\\_университет\\_путей\\_сообщения](https://ru.wikipedia.org/wiki/Петербургский_государственный_университет_путей_сообщения)
4. История университета в XIX веке. Форма доступа: <http://pgups.scbist.com/forum/pgups/his.htm>