

## «Бывают странные сближения...»

*Инженеры путей сообщения и монастырь. Кажется бы, какую здесь можно провести параллель? Что может быть между ними общего? Но это только на первый взгляд, если абстрагироваться от исторического контекста. А если же вернуться в XIX век, то многое становится очевидным.*

Институт Корпуса инженеров путей сообщения, ИКИПС (ныне – Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I), был учрежден в 1809 году. Он стал первым транспортным вузом России, сыгравшим огромную роль в становлении и развитии транспортной науки и русского инженерного образования. Его выпускники, которым присваивались воинские звания, были блестяще образованными и являлись специалистами широкого строительного профиля.

Многие из них, работая по линии Управления водяных и сухопутных сообщений, созданного в том же 1809 году, занимались строительством каналов и шлюзов, углублением фарватеров рек, прокладкой дорог и сооружением мостов. А когда в 1830-х годах на ведомство была возложена задача контроля за всеми строя-

щимися в стране государственными зданиями и оно получило название Главного управления путей сообщения и публичных зданий (ГУПС и ПЗ), инженеры-путейцы стали участвовать и в возведении крупных городских объектов. Наряду с ними трудились и выпускники Строительного училища (зародившегося в недрах ГУПС и ПЗ), позднее преобразованного в Институт гражданских инженеров (ныне – Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет).

В середине XIX века пришло время стальных магистралей, и выпускники Института Корпуса инженеров путей сообщения стали здесь первопроходцами. Они проектировали, строили и эксплуатировали первые российские железные дороги.

В 1865 году ГУПС и ПЗ было преобразовано в Министерство путей сообщения (МПС). В это же время первый транс-



В этом здании с 1823 г. в течение почти 100 лет жили главноуправляющие и министры путей сообщения (Санкт-Петербург, наб. р. Фонтанки, 115)



Институт инженеров путей сообщения, ныне – Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I (Московский пр., 9)



Институт гражданских инженеров, ныне – Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет (2-я Красноармейская ул., 4)



портный вуз страны полностью перешел на гражданские рельсы, получив название Института инженеров путей сообщения (ИИПС).

Ни один самый смелый проект в развивающейся столице не обходился без участия выпускников ИИПС. Они возводили мосты, гранитные набережные, работали вместе с архитекторами и скульпторами, создавая памятники и знаменитые ансамбли, решали другие градостроительные задачи. Это их трудами созданы Финляндский железнодорожный и Троицкий

сийской истории. Здесь нашли последний приют выдающиеся деятели культуры и искусства, науки, военно-морского дела, герои Отечественной войны 1812 года, Крымской и Турецкой кампаний... Достаточно назвать поэтов Н.А. Некрасова, Ф.И. Тютчева и А.Н. Майкова, художников М.А. Врубеля и А.Я. Головина, основателя русской шахматной школы М.И. Чигорина, врачей С.П. Боткина и Д.О. Отта, адмиралов Г.И. Невельского, Н.О. Эссена и многих, многих других. Надгробные памятники выполнялись по эски-

**Э**то кладбище было одним из самых богатых в столице не только по величественности надгробий и убранству часовен и склепов, но и по значимости имен российской истории

мосты, Морской канал, городская система водопровода и т.д.

Новые поколения сменяли тех, самых первых, которые уходили в отставку, а затем и на вечный покой. Неудивительно, что для людей, составлявших цвет инженерной мысли, и место упокоения нашлось особенное — некрополь Воскресенского Новодевичьего монастыря.

Это кладбище было одним из самых богатых в столице не только по величественности надгробий и убранству часовен и склепов, но и по значимости имен рос-

зам русских и западноевропейских мастеров: В.М. Васнецова, П.К. Клодта, Н.К. Рериха, А.М. Горностаева и др.

И именно здесь в середине XIX века был заложен своеобразный некрополь работников железнодорожного ведомства и инженеров путей сообщения России. В нем был похоронен первый ректор Института инженеров путей сообщения В.П. Соболевский. Позднее в эту землю легли и два других ректора вуза: Л.Ф. Николаи и С.Д. Карейша. Первый из них был крупным ученым в области мостостроения, вто-

рой – специалистом по проектированию железнодорожных станций. Здесь же и целая плеяда профессоров, преподавателей и служащих ИИПС. Например, академик Д.П. Коновалов, член-корреспондент АН СССР, специалист по строительной механике С.И. Дружинин, выдающийся механик и мостостроитель Н.А. Белелюбский.

В самом центре некрополя можно увидеть два надгробия, расположенные друг напротив друга. Это могилы министров путей сообщения А.Я. Губбенета и К.Н. Посьета. Последний до прихода в МПС был профессиональным военным

В некрополе Новодевичьего монастыря покоится прах председателя правления Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги Н.С. Островского, под руководством которого была построена значительная часть нынешней Октябрьской железной дороги. Здесь похоронен и товарищ (заместитель) министра путей сообщения, известный паровозостроитель Н.Л. Шукин. Кроме того, руководители различных департаментов МПС и правлений железных дорог.

На этом же кладбище – большая группа изыскателей, строителей и эксплуата-

**З**ачастую рядом оказывались захороненными люди, которые при жизни вместе трудились. Ученики приходили к своим учителям. И нить времен не прерывалась...

морьяком, имел чин адмирала. В путевском ведомстве Посьет произвел ряд важнейших преобразований.

К сожалению, не сохранилось надгробие на могиле третьего похороненного здесь министра путей сообщения Н.К. Шаффаузена-Шенберг-э-Шауфуса. Кстати, в 1899–1905 годах он был начальником Николаевской (ныне – Октябрьской) железной дороги. В советское время был разрушен памятник и на могиле еще одного начальника дороги – О.А. Турцевича.

ционников самой протяженной в мире Транссибирской железнодорожной магистрали, дорог Центральной России...

Захоронения в Новодевичьем некрополе проводились до середины 1930-х годов. К этому времени здесь нашли свой последний приют более 400 человек, связанных с ведомством путей сообщения. Зачастую рядом оказывались захороненными люди, которые при жизни вместе трудились, бывало, сменяли друг друга на одной и той же должности. Ученики приходили к своим учителям. И нить времен не прерывалась...

