

УДК 022.5-028.42:656.2:027.7(477-25)"19"

*З. Б. Афанасьєва,  
Національна бібліотека України  
імені В. І. Вернадського*

**КАБІНЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ КИЇВСЬКОГО  
КОМЕРЦІЙНОГО ІНСТИТУТУ:  
НАВЧАЛЬНА ДІЯЛЬНІСТЬ ТА БІБЛІОТЕКА**

Здійснено спробу відтворити історію створення та функціонування Кабінету залізничного транспорту Київського комерційного інституту та долю книжкового фонду його книгозбірні, яка «загубилась» під час численних реформувань інституту.

*Ключові слова:* Київський комерційний інститут, Кабінет залізничного транспорту, бібліотека.

У межах вивчення проблеми відносно теоретико-методологічних засад історії науки і техніки як навчального предмету та ролі фундаментальних бібліотек вищих навчальних закладів у підготовці фахівців та їхній науковій діяльності важливим є дослідження історії книгозбірні Київського комерційного інституту (далі ККІ), в тому числі й бібліотеки Кабінету залізничного транспорту.

Проведені нами аналітичні студії підтверджують практичну відсутність робіт, що висвітлюють історію ККІ та його бібліотеки: можна констатувати наявність лише декількох публікацій з цієї проблематики – це роботи А. Киштимова, І. Кудіної та А. Чуткого [1]. Щоправда в 2013 р. вийшла монографія А. Чуткого «Київський комерційний інститут: витоки та історичний поступ (1906–1920 рр.)», в якій автор прослідкував поетапний історичний розвиток ККІ з усіма складовими вузівського життя (організація навчального процесу та зміст навчальних планів, наукова робота викладачів та студентів, матеріальна база та структурні підрозділи, система управління, студентський контингент та професорсько-викладацькі кадри тощо). Проте значимість однієї з найважливіших складових навчального закладу – його Фундаментальної бібліотеки та бібліотек фахових кабінетів інституту автор праці не висвітлив [2].

Метою даної публікації є дослідження історії Кабінету залізничного транспорту ККІ та його бібліотеки, які досі не стали об'єктом спеціальних бібліотекознавчих студій.

© З. Б. Афанасьєва, 2014

Кабінет залізничного транспорту (**Залізничний кабінет**) спочатку був організований як навчально-допоміжний підрозділ Музею товарознавства ККІ. Сам же Київський комерційний інститут був заснований в 1906 р. професором Університету Св. Володимира М. В. Довнар-Запольським на базі приватних Вищих комерційних курсів (далі ВКК) для студентів обох статей. У 1908 р. ВКК були реорганізовані у ККІ, в якому було два відділення (факультети): економічне та комерційно-технічне; в складі останнього в 1909 р. відкрився Залізничний підрозділ з фаховим кабінетом та бібліотекою.

Завідувачем **Залізничного кабінету** став професор П. Н. Ришков. Кабінет було організовано з метою концентрації матеріалів із залізничної справи, починаючи з моделей удосконалення залізничного транспорту і закінчуючи багатомовною колекцією фахової літератури різними мовами. Для цього в кабінеті було зібрано спеціалізовану бібліотеку, яка комплектувалась різними інструкціями, графіками, книжками за фахом та документами, які стосувалися залізничної справи, організації та експлуатації залізниць [3].

Залізничний кабінет знаходився на першому поверсі інституту, займав приміщення площею 4,52 кв. саж. (9,6 м<sup>2</sup>). Його стіни були обклеєні шпалерами, підлога паркетна, вікна виходили у двір. У кабінеті стояли письмовий стіл, крісло, віденські стільці, шафа, етажерка з посібниками для практичних занять [4].

Виникнення ККІ тісно пов'язане з тогочасними соціально-економічними реаліями [5]. Зважаючи на бурхливий розвиток важкої промисловості і залізничного транспорту в контексті промислової революції в Російській імперії, яка почалася з середини 30-х років XIX ст. і особливо широко розгорнулася після відміни кріпацтва у 1861 р., промислово-виробнича та адміністративна структура державного апарату Росії конче була зацікавлена у розвитку, перш за все, залізниць, яким потрібні були кваліфіковані кадри – від стрілочника, машиніста, наглядача станції до чиновників Міністерства фінансів.

Беручи до уваги різке зростання запитів стосовно кваліфікованих кадрів для залізничного транспорту країни, Навчальний комітет ККІ на 1909–1910 навчальний рік вирішив на базі Залізничного кабінету інституту відкрити Залізничний підрозділ на Комерційному відділенні, залишивши також Залізничний кабінет у складі Музею товарознавства ККІ. Метою організації кабінету було наочне ознайомлення студентів з необхідними матеріалами, інструментами, приладами, з якими майбутні фахівці могли мати справу під час роботи на залізниці.

Відносно доцільності організації нового навчального підрозділу – Залізничного підрозділу, професор П. Н. Ришков у записці до Навчального

комітету інституту зазначав, що роль залізничного транспорту в економічному розвитку країни за умов постійного розвитку мережі залізничного транспорту, який потребує колосальних витрат на будову сучасної залізниці, спричиняє до того, щоб залізнична справа була поставлена на відповідний комерційний та науковий рівень і проводилася чітко, успішно та у відповідності до потреб держави. Така організація справи була можлива лише за наявності фахівців, які б мали відповідну наукову підготовку та володіли спеціальними базовими знаннями.

Відкритий Навчальним комітетом ККІ з вересня 1909 р. спеціальний Залізничний підвідділ для підготовки спеціалістів для роботи на залізниці, на думку професора П. Н. Ришкова, знаходився в особливо сприятливих умовах у порівнянні з існуючими в Росії курсами, які мали таку само мету. Відмінність полягала в тому, що на Залізничний підвідділ приймалися слухачі, які вже навчалися чотири семестри на економічному або комерційному відділеннях інституту і мали солідну базову підготовку.

На Залізничному підвідділі ККІ могли одержати спеціальну підготовку фахівці, які бажали й надалі працювати на залізничному транспорті – в адміністрації та управліннях різних його галузей (служба рухомого складу, комерційна служба, служби матеріального забезпечення, тарифів, бухгалтерія), а також особи, які вже працювали на залізниці, але бажали вдосконалити свої знання та навички з метою отримання більш відповідальних посад.

У 1909–1910 навчальному році на Залізничному підвідділі викладалося лише два предмети: курс лекцій «Служба тяги, шляху та споруд», котрий читав П. Н. Ришков, та курс лекцій «Служба руху», який читав В. В. Фармаковський, професор Київського політехнічного інституту імператора Олександра II (далі – КПІ) [6].

Згодом було укладено програму навчальних дисциплін, які читали як професори КПІ, так і викладачі ККІ. Так, П. Н. Ришков викладав технічну експлуатацію залізничних шляхів по службі шляху, технічну експлуатацію залізничних шляхів по службі руху, сигналізацію і централізацію стрілок та сигналів; В. В. Фармаковський – технічну експлуатацію залізничних шляхів по службі тяги, тягові розрахунки та тяговий склад, паровози; Н. Н. Старжинський – вагонне господарство та адміністрацію, комерційну експлуатацію залізничних шляхів, а також вів практичні заняття по службі руху; Г. П. Ботяновський, інженер технічного відділення служби шляху Південно-Західної залізниці, – електротехніку та телеграфію з практичними заняттями [7].

У 1912–1913 навчальному році на Залізничному підвідділі було збільшено кількість навчальних дисциплін. До програми було включено

курс «Комерційна експлуатація по службі руху» (викладач В. Б. Зімельєв), курс «Станційне рахівництво та залізничне рахівництво з практичними заняттями» (викладач К. Г. Дорошевський), курс «Тарифи та практичні заняття з тарифів» (викладач А. А. Возняковський), курс лекцій «Залізнична гігієна», «Залізничне право» (приват-доцент О. В. Корчак-Чепурківський), курс «Сільськогосподарська економіка» (професор В. Г. Бажаєв), курс «Торгівельне право» (професор М. М. Катков), курс «Хімічна технологія» (професор І. В. Єгоров), курс «Фінансове право» (приват-доцент М. Н. Яснопольський), курс «Гірнично-заводська справа» (викладач І. Р. Кобецький), курс «Транспортна справа» та «Залізничне рахівництво» (викладач П. С. Чехович) [8].

Кількість основних предметів, які викладалися на Залізничному підвідділі, майже не змінювалася протягом наступних п'яти років, до 1917–1918 навчального року, коли підвідділ було реорганізовано у факультет транспорту та зв'язку.

На Залізничному підвідділі вивчення зазначених предметів мало такий самий характер, як і на інших підвідділах та відділеннях інституту, а саме – викладалися не тільки теоретичні знання, але й надавалася можливість одержати практичні навички роботи на залізницях.

Навчальний процес передбачав ґрунтовну підтримку викладання фаховою літературою та спеціалізованим наочним приладдям. Завідувач Залізничного кабінету професор П. Н. Ришков у своєму річному звіті за 1912–1913 навчальний рік відмічав значні надходження наочних матеріалів до кабінету: сім діапозитивів, які відображали укладання та кріплення рейок; повний збірник тарифів російських залізниць і правила технічної експлуатації; проект моделі безперевантажувального сполучення між державними залізничними коліями; сім схем окружних, обвідних та вузлових залізниць, які мають велике значення при таксуванні прибулих та відправлених вантажів на цих залізницях; колекція фотознімків про технічні споруди служб шляху та тяги; триколовий блок-механізм Сіменса і Гальске; колекція бланків із залізничного рахівництва; колекція телеграфних креслень; колекція діапозитивів телеграфних та блокувальних схем [9].

Вивчення навчальних предметів на Залізничному підвідділі повинно було супроводжуватися практичними заняттями та екскурсіями під керівництвом викладачів для ознайомлення з операціями технічної та комерційної експлуатації залізниць, з організацією рахівництва та діловодства.

За рішенням Навчального комітету інституту студенти Залізничного підвідділу повинні були пройти виробничу практику на залізниці протягом не менше двох місяців. Керівництво залізниці, в свою чергу, мало

документально засвідчити факт проходження цієї практики. Службовцям залізниць їхня праця зараховувалася як виробнича практика [10].

Майже у незмінному професорсько-викладацькому складі Залізничний підвідділ проіснував до 1920 р., коли ККІ було перейменовано у Київський інститут народного господарства (далі КІНГ), а Залізничний підвідділ трансформували у факультет транспорту та зв'язку КІНГ. З 1922 р. факультет отримав нову назву «факультет експлуатації шляхів сполучення» [11].

У 1924–1925 навчальному році бібліотека Кабінету експлуатації шляхів сполучення КІНГ складалася з 751 кн. од. та 20 карт, графіків, діаграм, схем та інших наочних матеріалів, які використовувалися, головне, для практичних занять та семінарів [12].

У 1926 р. було створено Комітет з організації в Києві Інституту інженерів шляхів сполучення (КІШ), до якого повинні були увійти факультет інженерів шляхів сполучення (ФІШС) Київського політехнічного інституту та факультет експлуатації шляхів сполучення (ФЕШС) КІНГ. Новостворений інститут мав складатися з трьох факультетів: суходільного транспорту, водного транспорту та експлуатаційного. Організатори мали на увазі побудувати власне приміщення навчального закладу на ділянці навпроти КПІ (між Пушкінським парком та Зоологічним садом) [13].

Відомо, що у КПІ, заснованому в 1898 р., існував інженерно-будівельний відділ, який в 1917 р. було реорганізовано в інженерно-будівельний факультет, а в 1924 р. перетворено на факультет інженерів шляхів (ФІШ). До нього входили такі відділи: відділ суходільних шляхів сполучення зі спеціальностями: залізниця та інженерні споруди, відділ водних шляхів сполучення, відділ комунального будівництва та відділ дорожний (шляхів місцевого значення).

Крім цього, до ФІШ входили навчально-допоміжні підрозділи, лабораторії, інженерний музей, музей студентських проектів та макетів; кабінети, зокрема геодезії, залізниць, мостів; гідротехніки, шляхів місцевого значення, залізобетону, санітарної техніки, архітектури, моделей різних врубівок та металевих сполучень. Останній кабінет – моделей різних врубівок та металевих сполучень організував професор Є. О. Патон у 1907 р., у бутність його деканом інженерного факультету [14].

Кабінет залізниць було засновано у 1908 р. У ньому містилася багата бібліотека фахової літератури – понад 150 назв книжок та 500 діапозитивів із залізничної справи російською та іноземними мовами. В бібліотеці кабінету було зібрано найбільш змістовні дипломні проекти залізниць, якими студенти користувалися при вивченні залізничної справи [15].

У матеріалах з історії КПІ за 1913 р. є відомості про кабінети залізничного транспорту, які було розміщено на першому та другому

поверхах головного корпусу інституту, зокрема: кабінет залізниць (площа 16,7 м<sup>2</sup>), кабінет місцевих шляхів сполучення (18,1 м<sup>2</sup>), кабінет залізобетону (9,9 м<sup>2</sup>), кабінет санітарної техніки (16,7 м<sup>2</sup>) та лабораторія місцевих шляхів сполучення (19,5 м<sup>2</sup>) знаходилися на першому поверсі, а кабінет рухомого складу та тяги (48,7 м<sup>2</sup>) – на другому поверсі інституту [16].

У 1928 р. в КІНГ ім. Євгенії Бош була створена комісія з передачі майна Факультету експлуатації шляхів сполучення до КПІ. Майно складалося з діловодства (без меблів), бібліотеки (без шаф), апаратури та експонатів експлуатації шляхів сполучення (кабінетів: водного транспорту, сигналізації і залізничних колій), з тим наочним приладдям, яке вони безпосередньо використовували [17].

Розглядаючи проекти відкриття нових транспортних навчальних закладів в Україні, в 1930 р. було прийнято рішення про організацію вищого технічного навчального закладу в Дніпропетровську на базі Київського інституту шляхів сполучення та старших класів-курсів Харківського механічного та Дніпропетровського будівельного технікумів та про будівництво приміщення для нього [18].

За браком коштів і будівельних матеріалів, а також через неможливість продовжувати нормальний навчальний процес у приміщеннях двох київських інститутів було прийнято рішення перевести Інститут інженерів шляхів сполучення з Києва до Харкова, таким чином вивільнивши частину приміщень для студентів, кількість яких на той час значно зроста.

У відповідності до рішення XII з'їзду КП(б)У, який проходив 18–23 січня 1934 р. у Харкові, про перенесення столиці УСРР до Києва, Всеукраїнський центральний виконавчий комітет 21 березня 1934 р. призначив строк переїзду українського уряду на осінь 1934 р. [19].

Згідно з постановою Раднаркому УСРР від 12 липня 1930 р., на базі Харківського об'єднаного залізничного технікуму Південних залізниць було організовано Харківський інститут інженерів залізничного транспорту Народного комісаріату шляхів сполучення СРСР (далі ХІТ НКШС). На початку 1931–1932 навчального року, за наказом начальника інституту, до ХІТ було приєднано Вищі технічні курси НКШС України, а в 1932 р. ХІТ було перейменовано в Харківський експлуатаційно-механічний інститут інженерів залізничного транспорту. 1 січня 1934 р. інституті повернули колишню назву – Харківський інститут залізничного транспорту [20].

Відповідно до Постанови № 170 Ради народних комісарів УСРР від 15 березня 1934 р. «Про переведення навчальних закладів з міста Києва», Інститут шляхів сполучення, згідно з пропозицією народного комісара А. А. Андреева, було переведено до м. Харкова та об'єднано з Харківським інститутом залізничного транспорту [21].

Історія книгозбірні Кабінету залізничного транспорту тісно пов'язана з історією навчально-допоміжного підрозділу ККІ. До цього часу була відсутня інформація про її долю, – чи збереглася вона, чи була втрачена протягом майже 30-ти років існування навчального закладу.

Проведення пошукових досліджень в архівах та евристичної роботи з бібліотечними фондами, а також вивчення історії численних реформувань ККІ наштовхнули на думку, що книжки Кабінету залізничного транспорту треба шукати в Харкові, куди у 1934 р. було переведено Київський інститут інженерів шляхів сполучення.

Тривалий пошук літератури Залізничного кабінету ККІ, якої бракувало в книгозбірні інституту, нарешті завершився успішно: частина її була виявлена у фондах Харківської науково-технічної бібліотеки Української державної академії залізничного транспорту – УкрДАЗТ (колишнього ХПТ). Нині книжки Залізничного кабінету тимчасово виокремлено співробітниками цієї бібліотеки для подальшого бібліографічного опрацювання.

Бібліотекарі УкрДАЗТ, переглядаючи фонди дореволюційної літератури, звернули увагу на корінці та титульні аркуші книжок, на яких у правому верхньому куточку розміщено печатку, розмір 55 x 30 мм, на трьох рядках якої був напис у стовпчик: «Київський комерційний інститут / Залізничний кабінет / порядковий номер запису в інвентарній книзі Кабінету залізничного транспорту», вписаний від руки.

Оскільки КІШ був створений шляхом об'єднання двох факультетів – ФЕШ з КІНГ та ФШ з КП, то навчально-методична література бібліотек зазначених факультетів повинна була відображати інженерно-економічний напрям і використовуватися в навчально-педагогічному процесі на інженерно-економічному факультеті ХПТ.

Розглянемо подальшу історію Інженерно-економічного факультету ХПТ: у зв'язку з об'єднанням Київського та Харківського інститутів інженерів залізничного транспорту, з 1 вересня 1934 р. факультет у складі 4-х курсів було переведено з Києва до Харкова, але вже на початку 1936–1937 навчального року факультет було розформовано.

Згідно з наказом Всесоюзного комітету в справах вищої школи при РНК СРСР № 356 від 7 серпня 1944 р. та наказом по інституту № 198 від 11 вересня 1944 р., в складі ХПТ був знову відкритий інженерно-економічний факультет.

Але, на жаль, наказом по інституту № 514 від 5 липня 1958 р. діяльність факультету знову була призупинена аж до 23 травня 1966 р., коли у відповідності до наказу МШС № Є-11824 та в зв'язку з наказами начальника інституту № 168 від 1 червня 1966 р. та № 220 від 1 липня

1966 р. у складі інституту знову була відновлена діяльність інженерно-економічного факультету, визначено його склад та профіль підготовки майбутніх фахівців [22].

У зв'язку з відсутністю архівних документів про початок діяльності ХІПТ (1930 р.) та неповнотою документальних матеріалів за наступні роки, браком приміщення та безвідповідальним відношенням до збереження архіву інституту ми не мали змоги більш детально прослідкувати за історією переміщення фонду бібліотеки.

На основі проведеного дослідження нині, на жаль, ми маємо інформацію тільки про кількісний склад фонду Залізничного кабінету, який увійшов до складу бібліотеки КІШШ, що складалася з 18 тис. од. зб. У 1934–1935 навчальному році КІШШ та його бібліотека були об'єднані з ХІПТ, бібліотека якого на той час налічувала понад 56 тис. од. зб. [23].

У 1938–1939 навчальному році відбулося значне скорочення фондів бібліотеки ХІПТ у зв'язку з виконанням постанови лютого-березневого Пленуму ЦК ВКП(б) 1937 р. (23.02 – 05.03.1937 р.), 4-й пункт якої засвідчував наявність «шкідництва, диверсій і шпіонажу японо-німецько-троцькістських агентів по Народному Комісаріату важкої промисловості та шляхів сполучення». Це призвело до списання 12030 од. книжкового фонду, з яких 1149 од. були загублені читачами, певна кількість книжок вважалися застарілими, дефіцитними, непрофільними (бо в 1936/37 навчальному році інженерно-економічний факультет ХІПТ вже було розформовано), а ще деякі з книжок були ліквідовані «за списками Наркомпросу» [24].

Викладений матеріал розкриває ще одну сторінку з історії книгозбірні ККІ, яка стосується діяльності Залізничного кабінету та його бібліотеки, розпорошеної в роки багаторазових реформувань навчального закладу.

### Список використаних джерел

1. Киштымов Андрей. Киевский коммерческий институт в судьбе М. В. Довнар-Запольского / Андрей Киштымов // Архивознавство. Археографія. Джерелознавство : Міжвідомчий науковий збірник. – Вип. II : Архивознавчі читання. – К., 2000. – С. 114–130; Чуткий А. І. Київський комерційний інститут: історія заснування / А. І. Чуткий // Студії з архівної справи та документознавства : зб. наук. праць. – К., 2007 – Т. 15. – С. 131–136; Кудіна І. О. Київський комерційний інститут: історія створення та функціонування / І. О. Кудіна // Історичні записки: зб. наук. праць. – 2010. – Вип. 26. – С. 99–106. – (Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля); Чуткий А. І. Київський комерційний інститут: витоки та історичний поступ (1906–1920 рр.) [Текст] : [монографія] /



- А. І. Чуткий ; Київ. нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана. – Ніжин : Лисенко М. М., 2013. – 522 с. : іл. – Бібліогр. в підрядк. прим. – Імен. покажч. : С. 474–495.
2. Музей Товароведения при Киевском Коммерческом Институте. – Вып. 3. – К., 1911. – С. 47–48.
  3. Державний архів міста Києва (далі Держархів м. Києва), ф. 153, оп. 8, спр. 129, арк. 143.
  4. Афанасьєва З. З історії Київського комерційного інституту / З. Афанасьєва // Пам'ять століть. – 2008. – № 3 (72). – С. 82–87.
  5. План распределения предметов преподавания по семестрам, рекомендуемый Учебным Комитетом в весеннем полугодии 1901–1910 учебного года // Известия Киевского коммерческого института. – 1910. – Кн. III. – С. 6.
  6. Обзорение преподавания в ККИ в 1910–1911 академическом году // Известия Киевского коммерческого института. – 1910. – Кн. V. – С. 7–8.
  7. Записка о Киевском коммерческом институте // Известия Киевского коммерческого института. – 1910. – Кн. IV. – С. 35–36.
  8. Обзорение преподавания на 1912–1913 академический год // Известия Киевского коммерческого института. – 1912. – Кн. XV. – С. 32.
  9. Железнодорожный кабинет // Известия Киевского коммерческого института. – 1913. – Кн. XX. – С. 42.
  10. Бошко В. И. К. И. Н. Х. Факультет эксплуатации путей сообщения в Киеве. 1918–1923. / В. И. Бошко. – К., 1923. – С. 3.
  11. Держархів м. Києва, ф. Р-871, оп. 1, спр. 133, арк. 15.
  12. Держархів м. Києва, ф. Р-308, оп. 1, спр. 813, арк. 152–153.
  13. Материалы к истории Киевского политехнического института императора Александра II // Известия Киевского Политехнического Института. – 1916. – Кн. 1–2. – С. 81–92.
  14. Там само.
  15. ЦДАВО, ф. 166, оп. 6, т. 4, спр. 5894, арк. 28.
  16. Патон Е. Институт инженеров путей сообщения / Е. Патон // Київський політехнік. – 1927. – № 1 (21 квітня) – С. 1.
  17. Держархів м. Києва, ф. Р-871, оп. 1, спр. 663, арк. 107–108.
  18. ЦДАВО, ф. 806, оп. 1, т. 2, спр. 2759, арк. 26.
  19. Жукова В. П. Сердце академии. Научно-техническая библиотека Харьковской государственной академии железнодорожного транспорта / В. П. Жукова // Очерки истории вузовских библиотек г. Харькова / М-во образования и науки Украины / Под общ. ред. В. И. Астаховой. – Х., 2001. – С. 330–331.
  20. ЦДАВО, ф. 806, оп. 1, т. 2, спр. 2759, арк. 13.
  21. Державний архів Харківської області (далі – Держархів Харківської обл.), ф. Р-5911, оп. 1, спр. 4, арк. 1.
  22. Там само, спр. 4, арк. 47.
  23. Там само, спр. 19, арк. 52.

---

*Z. Afanasieva*

**The Railway Transport Cabinet of the Kyiv Commercial Institute: educational activities and library**

In the article the history of foundation and activities of the Railway Transport Cabinet of the Kyiv Commercial Institute are recreated and an attempt is made to trace the way of its library book fonds which «has been lost» during the institute numerous transformations.

The Railway Transport Cabinet was established as a supportive educational subdivision of the Merchandising Museum of the Kyiv Commercial Institute. Its purpose was to gather materials on railway science from the improved models of railway transport to the rich collection of specialized literature in foreign languages. In this regard a library was organized in a cabinet; it consisted of professional books and documents covering the railway science, railroads organization and operation, various manuals, diagrams etc.

The novelty of the publication lies in the disclosure of the history of the Kyiv Commercial Institute Railway Transport Cabinet library, which has not yet been an object of a special book science research.

*Key words:* the Kyiv Commercial Institute, the Railway Transport Cabinet, library.

*З. Б. Афанасьева*

**Кабинет железнодорожного транспорта Киевского коммерческого института: учебная деятельность и библиотека**

В статье воссоздана история открытия и деятельности Кабинета железнодорожного транспорта Киевского коммерческого института и предпринята попытка проследить судьбу книжного фонда его библиотеки, которая «затерялась» во время многочисленных трансформаций института.

Кабинет железнодорожного транспорта был организован как учебно-вспомогательный подраздел Музея товароведения Киевского коммерческого института. Его целью был сбор материалов по железнодорожному делу, начиная с усовершенствованных моделей железнодорожного транспорта и заканчивая богатой коллекцией специализированной литературы на иностранных языках. Для этого в кабинете была организована библиотека, которая комплектовалась книгами по специальности и документами, которые относились к железнодорожному делу, организации и эксплуатации железных дорог, различными инструкциями, графиками и др.

Новизна данной публикации состоит в раскрытии истории библиотеки Кабинета железнодорожного транспорта Киевского коммерческого института, которая еще не являлась объектом специального книговедческого исследования.

*Ключевые слова:* Киевский коммерческий институт, Кабинет железнодорожного транспорта, библиотека.