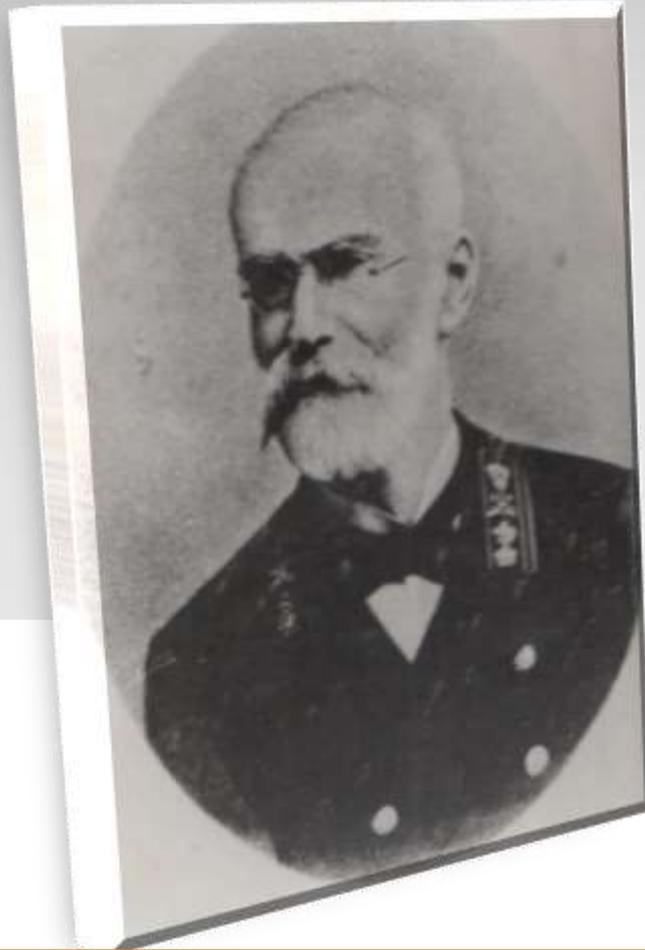


1830



1907

**Герсеванов
Михаил Николаевич**

- Основоположник систематического курса сооружения портов , профессор и ректор ИИПСа

- Как гидротехник, Герсеванов опубликовал «Лекции о морских сооружениях» - первое фундаментальное сочинение по морскому строительному искусству с теоретическим обоснованием процессов взаимодействия морских сооружений с окружающей средой.

А. Труды по части гидротехники.

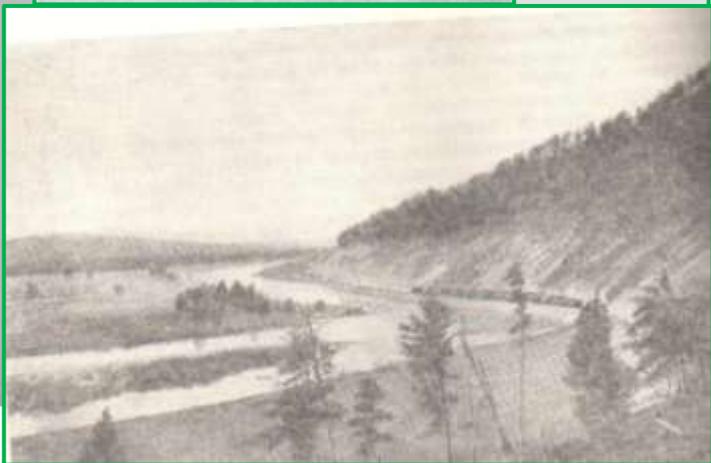
Какъ первый въ хронологическомъ порядкѣ и болѣе значительный трудъ надо упомянуть:

1. **Лекціи о морскихъ сооруже́ніяхъ**, читанныя въ Николаевской Инженерной Академіи, напечатанныя въ 1861—62 годахъ при Инженерномъ Журналѣ (415 стр. текста in—8° съ атласомъ чертежей). Это можно сказать первый полный трудъ по части морского строительнаго искусства въ Россіи, почему и былъ удостоенъ 5 іюня 1863 года половинной Демидовской преміи и нѣкоторое время служилъ руководствомъ при преподаваніи въ Николаевской Инженерной Академіи и въ Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія. Извлеченія и переводъ изъ этого труда были помѣщены въ австрійскомъ военномъ журналѣ Mittheilungen über Gegenstände der Ingenieur und Kriegs wissenschaften. 1865. Wien.

За этот труд он был удостоен Демидовской премии от Академии Наук

- Как специалист по портостроению, работал над расширением Одесского, Потийского , Крондштадтского и других портов.

- За 15 лет службы на Кавказе в чине главного инспектора гражданских сооружений и учредителя Императорского Русского Технического Общества проложил свыше 500 километров шоссейных дорог и Закаспийскую железную дорогу, рассматривал самые разнообразные вопросы технико-экономического порядка, открыл технические учебные заведения и опубликовал ряд статей.



12. 66

КАВКАЗСКІЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.

Вопросъ объ устройствѣ желѣзнодорожныхъ дорогъ въ Кавказскомъ край заслуживаетъ особеннаго вниманія, какъ по техническимъ трудностямъ постройки ихъ, такъ и по отношенію къ политическому. Леопольдомъ вопросу о соединеніи западной Европы съ Индіей черезъ Россію.

Железнодорожный вопросъ на Кавказѣ въ настоящее время находится въ слѣдующемъ положеніи: На сѣверномъ Кавказѣ окончилась постройка Ростовско-Владикавказской желѣзной дороги которая свяжетъ Россію съ Владикавказомъ, соединившимъ въ свою очередь 200верстными прекрасными шоссе, съ Тифлисомъ, административнымъ и торговымъ центромъ Закавказскаго края. Затѣмъ Поти-Тифлисская желѣзная дорога соединяетъ средоточіе Закавказья, Тифлисъ, съ берегомъ Чернаго Моря; эта дорога требуетъ значительныхъ улучшеній при переходѣ черезъ Сурамскій перевалъ, но она уже успѣла оказать прорывающую ея край и вызвать для заграничной торговли весьма значительное количество мѣстныхъ сырыхъ продуктовъ—шерсть, кукурузу и пр.

Такимъ образомъ вся западная часть Кавказскаго края какъ по сѣверную, такъ и по южную сторону Кавказскаго хребта имѣетъ уже усовершенствованные пути сообщенія.

Затѣмъ произведены изысканія и рѣшено при первой возможности продолжать желѣзную дорогу, съ одной стороны, отъ Владикавказа къ Петровску и, съ другой стороны, отъ Тифлиса къ Баку. Такимъ образомъ совершится соединеніе Азовскаго моря (Ростова) съ Каспійскимъ моремъ (Петровскомъ) по сѣверную сторону Кавказскаго хребта,

и Чернаго Моря (Поти) черезъ Тифлисъ съ Каспійскимъ моремъ (Баку).

Нельзя не упомянуть какъ сѣверную, такъ и южную желѣзныя дороги Кавказа къ Каспійскому морю, потому русскому озеру, на которое мы опирались во время долголѣтней войны на Кавказѣ, а также въ турецкія и персійскія войны и съ котораго мы господствовали въ политическомъ и торговомъ отношеніи надъ сопредѣленною намъ Персіей. Несостоявшаяся концессія барона Рейтера, которая могла водворить англійское вліяніе въ ущербъ русскому на южной побережьи Каспійскаго моря, когда-то принадлежавшемъ Россіи, доказала довольно окончательно насколько важно для Россіи связать прочнымъ образомъ желѣзнодорожную сеть государства съ богатыми берегами Каспійскаго моря; теперь Россія сообщается съ ними лишь Волгой, что представляетъ огромныя затрудненія въ томъ отношеніи мелководья устья рѣки; въ зимнее же время вследствие замерзанія Волги и всей сѣверной части Каспійскаго моря и это неудовлетворительное сообщеніе совершенно прекращается.

Продолженіе желѣзной дороги отъ Владикавказа къ Петровску, протекая по плодородной и богатой долиной рѣки Сулики, окажетъ эту мѣстность и дастъ большое количество грузовъ этой дороги. Прохода по рѣчной мѣстности, она должна обойтись дешево. Владикавказско-Петровская линия прорѣшетъ мѣстность населенную мусульманскими племенами и будетъ значительно содѣйствовать привлеченію ихъ въ общій строй русской жизни.



- Будучи ректором ИИПСа (с 1883г.), Герсеванов провел ряд внутренних реформ в системе образования.



- «Положением о техниках путей сообщения» было решено ввести общий курс чтения дисциплин для выпускающихся студентов высшего технического учебного заведения. Для этого был введен пятилетний срок обучения и общие (непрофильные) дисциплины.



У ДИРЕКТОР НАШЕГО ИНСТИТУТА

МИХАИЛ Николаевич Герсеванов родился 6 апреля 1830 года в Харьковской губернии. Получив домашнее образование, поступил в 1845 году в Главное инженерное училище в Петербурге, по окончании которого продолжал образование в Инженерной академии, закончив ее в 1851 году.

До 1856 года работал в Киевской крепости. Затем получил предложение перейти на педагогическую работу. Для подготовки к ней был командирован в Германию, Францию, Англию, Бельгию, Голландию, где главным образом изучал работу портовых сооружений.

В 1861 — 1862 годах М. И. Герсеванов издал «Лекцию о морских сооружениях». За этот труд, явившийся первым капитальным трудом по морскому строительному искусству в России, М. И. Герсеванов был награжден премией Академии наук. В 1866 году было основано русское техническое общество, одним из основателей и первым секретарем которого был М. И. Герсеванов.

В 1862 — 1868 годах М. И. Герсеванов — консультант

строительных работ в Кроинтадтском, Николаевском, Керченском, Одесском и других портах.

С 1868 по 1883 годы он главный инженер гражданских сооружений на Кавказе, где под его руководством было построено более 500 верст военно-стратегических шоссе и дорог и много других инженерных сооружений.

В 1877 году М. И. Герсеванов особым указом правительства получил звание инженера путей сообщения и в 1883 году был назначен директором Института инженеров путей сообщения, которым управлял 18 лет. Под его управлением в жизни института было проведено много полезных реформ и усовершенствований учебного плана и учебного процесса. Так, были восстановлены отсутствовавшие младшие курсы, институт стал называться институтом инженеров путей сообщения. Все программы были пересмотрены, введено изучение многих дополнительных предметов, литографированные записки лекций были заменены печатными руководствами, специально написанными профессорами. Эти руководства печатались в основном М. И. Герсевановым в 1884 году в «Сборнике трудов института инженеров путей сообщения».

В это же время по инициативе

М. И. Герсеванова в институте были организованы публичные лекции по различным вопросам инженерной науки и практики.

М. И. Герсеванов строго следил за выполнением студентами учебного плана. Он упорядочил проведение летней практики и требовал от студентов представления отчета с чертежами и по возможности с фотографиями.

В отношении научных кадров при М. И. Герсеванове для назначения профессоров и адъюнктов были установлены новые правила, аналогичные правилам для магистров университетов.

М. И. Герсевановым был поднят вопрос о необходимости создания среднего звена — техникумов путей сообщения, в соответствии с чем в 1888 году было составлено «Положение о техниках путей сообщения», а для подготовки к экзаменам на звание техника путей сообщения М. И. Герсеванов издал «Краткое руководство по портовым сооружениям».

В 1885 году М. И. Герсеванов был назначен вице-председателем комиссии при МПС по устройству коммерческих портов. По его инициативе были разработаны проекты многих торговых портов и осуществлено издание описания существующих русских коммерческих портов.

В 1889 году по инициативе Русского технического общества была организована съезд русских деятелей по промышленному и техническому образованию, на котором выступал с докладами М. И. Герсеванов. Он принимал также активное участие и в работе «Собрания инженеров путей сообщения».

В 1899 году, в день 50-летия служебной и общественной деятельности М. И. Герсеванова, институт поднес ему 50-й том основанного им сборника трудов института, состоявшего из статей его профессоров.

В 1901 году М. И. Герсеванов оставил пост директора института и был назначен его почетным попечителем, а также членом совета МПС и членом Комитета управления внутренних водных путей и шоссе и дорог. Он принимал деятельное участие в съездах деятелей по водным путям и в международных конференциях по судоходству. Среди трудов профессора М. И. Герсеванова особенно значительны «Кавказские железные дороги» — 1874 г., «Очерки гидрография Кавказского края» — 1886 г. и «Курс портовых сооружений» — 1907 г.

**В. ДМИТРИЕВ,
Н. ЗНОЛЬД,**

выпускники института

- Также была проведена педагогическая реформа, при которой преподавательско-профессорский состав принимает активное участие не только в студенческой системе образования, но и в жизни института, и самообразования

● КАЛЕНДАРЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ИМЕН
(К 165-летию со дня рождения М. Герсеванова)

ВО ГЛАВЕ «РАССАДНИКА УЧЕНЫХ ИНЖЕНЕРОВ»

С 1883 по 1901 годы Институт инженеров путей сообщения (ИИПС) возглавлял Михаил Николаевич Герсеванов — крупный гидростроитель, инженер и ученый. Его богатый жизненный опыт получил блестящее продолжение на благодатной ниве вузовского образования — передаче знаний учащейся молодежи.

М. Герсеванов родился 25 марта (6 апреля по новому стилю) 1830 года. Высшее образование получил в Николаевском военно-инженерном училище, лично курируемом Николаем I. За успехи по окончании офицерских классов был командирован за границу для знакомства с военным строительным искусством, а затем оставлен преподавать в училище. В 1863-м он был премирован Демидовской премией Академии наук России за написание лекций о морских сооружениях для Николаевского училища и ИИПС.

Тогда же М. Герсеванов переводится на службу в штаб инженерного департамента военного министерства к генерал-инспектору Э. И. Тотлебену. Здесь он более 5 лет проводил инспекцию и приемку фортификационных сооружений и портов. Являясь выходцем из древнего дворянского грузинского рода, с особым удовольствием принял назначение на должность главного инспектора Строительного Комитета при Наместнике Кавказа. Под его руководством в горном крае построено более 500 верст военно-стратегических шоссейных дорог, мостов, а также гимназии, курорты, минеральных вод, театр и собор для кавказской армии в Тифлисе. В 1876 году, учитывая заслуги, его зачисляют в штаб инженеров МПС. В это время он руководит постройкой железнодорожного участка Поти — Квирли в направлении Тифлиса.

В 1883 году Высочайшим Указом М. Герсеванов назначается директором Института инженеров путей сообщения. В этот период обстоятельства складывались не в пользу института. В связи с временным

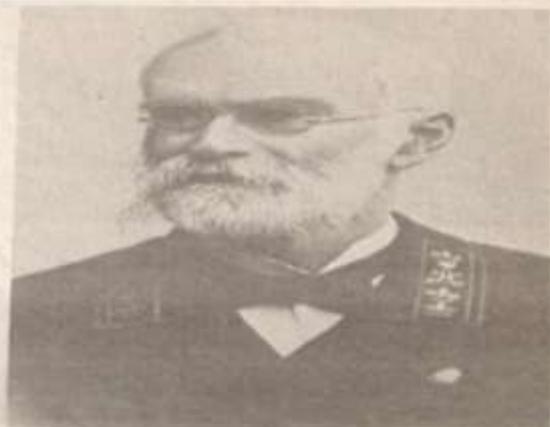
спадом в строительстве железных дорог, Правительство затеяло преобразование в вузе с целью сокращения выпуска инженеров путей сообщения. К чести Герсеванова, он сделал все, чтобы сохранить интеллектуальный потенциал старейшего и единственного транспортного вуза России, предвзято новый всплеск железнодорожного строительства и науки. И действительно, с 1891 года началось сооружение Транссиба, все более оживались районы Донбасса, Урала, Средней Азии, и получили развитие железнодорожные подходы к ним.

Профессор Герсеванов стоял у истоков создания Императорского русского технического общества (1866 г.) и его железнодорожного отдела (1891 г.), который внес неоценимый вклад в комплексное обоснование как сети железных дорог России, так и отдельных главных ее магистралей.

С 1884 года по предложению директора института приступил к выпуску своего сборника научных трудов. Первый номер его целиком посвящен только работам студентов, последующие — профессором и преподавателями. С 1886-го по инициативе Михаила Николаевича издавались труды «Комиссии по устройству русских коммерческих портов», «Известия собрания инженеров путей сообщения» и другие.

Являясь великолепным методистом и прекрасным педагогом, Герсеванов четко осознавал роль инженеров путей сообщения и уровень их подготовки в новых условиях. В библиотеке ИИПС хранится его рукопись, где, в частности говорится: «...круг нужных инженерных знаний постоянно расширяется. Значение института как рассадника ученых инженеров должно быть повышено. Это можно достигнуть повышением требований при поступлении и в процессе обучения, усилив фундаментальность преподавания».

Вместе с тем, при недостатке средних специальных заведений, институт стал готовить с 1888 года



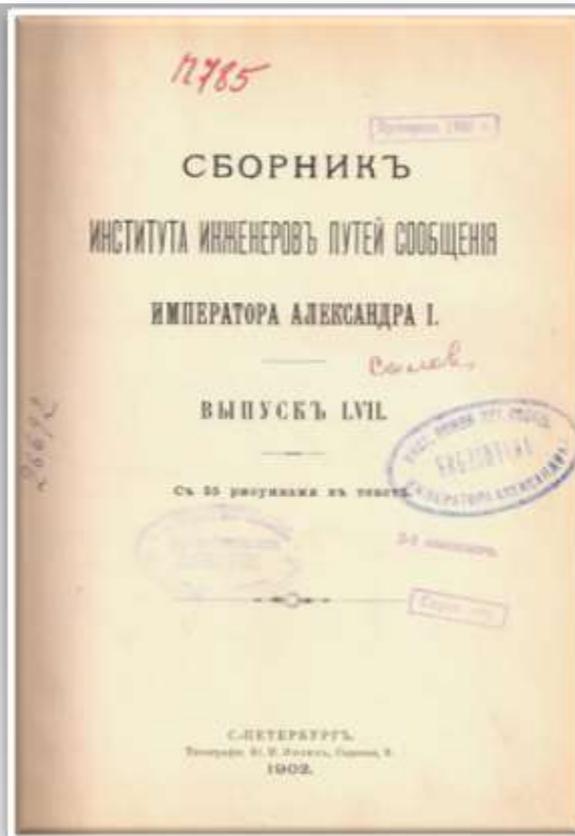
техников путей сообщения. Одним из первых таких специалистов стал В. Я. Шнишков, сотрудник Сибирского округа путей сообщения, впоследствии писатель, автор романа «Угрюм-река».

М. Н. Герсеванов, уйдя в отставку, до конца дней (а умер он в 1907 году) оставался почетным членом ИИПС, а будучи директором его, он действительно опекал студентов. Так, в 1898 году при активных организационных усилиях с его стороны, на средства ряда частных железнодорожных обществ были построены студенческое общежитие и столовая. На следующий год Ученый совет ИИПС во главе с Герсевановым принял решение по вопросу «О мерах к успокоению учащейся молодежи», направленное на защиту студенчества, против массовых исключений по политическим мотивам.

Сын Герсеванова Николай пошел по стопам отца. Он окончил в 1901 году ИИПС, строил морские порты и впоследствии стал выдающимся специалистом по механике грунтов, членом-корреспондентом отечественной Академии Наук.

В быту М. Герсеванов был очень порядочным, бескорыстным и терпеливым человеком, отличным семейным, незлобивым и с большим чувством юмора. Не случайно его, директора такого крупного вуза, выбрал в качестве натуры И. Е. Репин для своей картины «Запорожцы пишут письмо турецкому султану».

Л. КОРЕНЕВ,
доцент ПГУПС



С 1884 г. по инициативе М. Н. Герсеванова издаётся журнал «Сборник Института инженеров путей сообщения», где публикуются статьи студентов и профессоров института.



- Герсеванов считал, что чтение дисциплин на профессиональном уровне и чрезмерно длительная практика непродуктивно отражается на учебном процессе, поэтому требования к вступительным экзаменам сократили до элементарных технических навыков, и количество поступивших резко возросло.

- Из-за интенсивного строительства железных дорог в 90-е годы М. Н. Герсеванов учредил кафедры по эксплуатации железных дорог.



- Также увеличение количества студентов связано со строительством Великого Сибирского пути.

- Проводились изменения в административно - хозяйственной и финансовой деятельности института.
- Было построено и открыто первое студенческое общежитие и первая студенческая библиотека.

- В 1884 г. в курс необязательных дисциплин была введена фотография (факультативные занятия).
- Профессор Курдюмов - главный инициатор идеи, он и Герсеванов полагали, что фотография даёт возможность запечатлеть не только окончательный вид сооружения, но и «весь процесс его возведения...»



РАПОРТ

Отставной коллежский секретарь, инженер Валериан Курдюмов обратился ко мне с просьбою о причислении его к Институту в качестве сверхштатного репетитора без содержания, но с предоставлением права состоять на Государственной службе. Имея в виду, что инженер Курдюмов около 6 лет с большим успехом служил на постройках железных дорог и заявил себя с весьма выгодной стороны, как при производстве им изысканий Тквибульской ветви, так и постоянным сотрудничеством своим в технических изданиях (как-то: Киевском журнале «Инженер» и в журнале «Железнодорожное дело»), и что для преподавательской деятельности в Институте желательно бы иметь именно таких людей, как Г. Курдюмов, т. е. хорошо заявивших себя как на практической деятельности, так и на литературном поприще, я имею честь почтительно просить Ваше Высокопревосходительство о зачислении инженера Курдюмова по Министерству, т. е. о предоставлении ему прав Государственной службы, с целью воспользоваться им — Курдюмовым для учебных целей Института, тем более что он и не предъявляет желанья пользоваться определенным содержанием.

Директор института М. Герсеванов
28 мая 1884 г.»²¹

- В 1901 году Герсеванов оставляет пост ректора и становится одним из основателей Русского Технического Общества с присвоением звания почетного члена Института.

A12601(1)

Дополнительно
хранится

МИХАИЛ
НИКОЛАЕВИЧ
ГЕРСЕВАНОВ

К 120 ЛЕТИЮ
ЕО ДНЯ
РОЖДЕНИЯ

МАШСТРОЙИЗДАТ
1950

Деятельность М.Н. Герсеванова считается колоссальнейшей в истории ИИПС, а его открытия в области портостроения, железнодорожного строительства и прочего считаются по тем временам крупнейшими в Европе.

• Список литературы

- *Выдающиеся выпускники и деятели ПГУПСа. - СПб, 2009.*
- *Будтолаев, Н. М. Выдающийся русский теоретик портовой гидротехники Михаил Николаевич Герсеванов. - Москва, 1950.*
- *Тарасов, Б.Ф. Валериан Иванович Курдюмов. 1853-1904.- СПб, 1997.*
- *Гумилевский, Л. Русские инженеры. - Москва, 1947.*
- *Очерки истории организации науки в Ленинграде 1703-1977.- Л., 1980.*
- *Сборник Института Инженеров Путей Сообщения // СПб, 1902.- Вып. LVII.*
- *Костомаров, В.М. Из деятельности русского технического общества в области машиностроения. - Москва, 1957.*
- *Железнодорожное дело //Л., 1912. - №17-18.*
- *Инженер //Л., 1984.- №3.*
- *Прокудин, И. В. Проректоры по учебной работе ПГУПСа (1809-1999).- СПб, 1999.*
- *ЛИИЖТ на службе Родины 1809-1984.-Л., 1984.*