

# Манос Иван Яковлевич

150 лет со дня рождения



**Манос, Иван Яковлевич (1869—1952)\* — российский и советский инженер путей сообщения, видный специалист в области ж.-д. пути, генерал-директор пути III ранга, доктор технических наук, профессор.**

**\*Возможно (1870-1949). Даты жизни в разных источниках отличаются.**



Санкт-Петербургский университет



Институт инженеров путей сообщения Александра I

**Манос Иван Яковлевич  
родился в семье  
потомственных столичных  
дворян.**

**В 1892 г. окончил физико-  
математический факультет  
Петербургского университета  
с дипломом I степени и вслед  
за университетским курсом в  
1896 году - Институт  
инженеров путей сообщения  
Александра I.**



Схема Киево – Воронежской железной дороги

**И. Я. Манос женился, будучи студентом ИИПСа, в семье появилась дочь Тамара.**

**После окончания ИИПСа начал службу вольноопределяющимся в Обществе Юго-Западных железных дорог.**

**В 1898 г. был причислен к МПС, затем получил назначение в Общество Московско-Киево-Воронежской железной дороги.**



Первый учебный корпус  
Гомельского ж.д. училища  
1878-1912гг.



В 1912гг. училище переехало  
в 2-х этажное здание

**Через два года Ивана Яковлевича переводят на новое место службы - Либаво-Роменскую железную дорогу. Здесь он становится попечителем Гомельского технического железнодорожного училища.**

**В его семье появляется двое сыновей – Константин и Кирилл.**



Пряжка.  
Либаво-  
Роменская  
железная  
дорога





Петлица  
коллежского  
ассессора

На Либаво-Роменской дороге И. Я. Манос прослужил 10 лет. С 1903 года работал в должности начальника участка Службы пути. Там, имевший чин коллежского асессора, он награждается орденами Святого Станислава III степени и Святой Анны III степени.



Орден Святой Анны  
III степени



Орден Святого Станислава  
III степени



Дальше карьера И. Я. Маноса продолжается в Обществе Юго-Восточных железных дорог.

С 1907 года он - четвертый заместитель начальника службы пути. Он работает здесь до 1911 года. Получает чин надворного советника.



Надворный советник.  
В петлице арматура  
Министерства Путей  
Сообщения



Жетон Акционерного Общества Юго-Восточных железных дорог



С.-Петербург  
Министерство  
путей сообщения

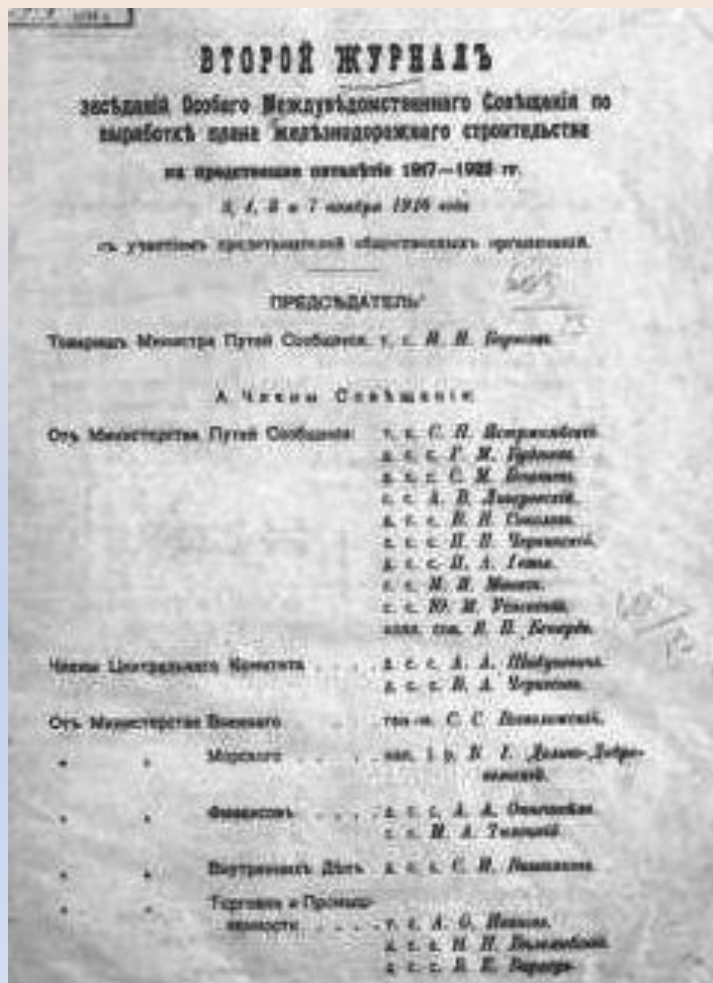
Статский советник.  
Петлица к шинели



**В 1911 году, И. Я. Манос  
возвращается в Санкт-  
Петербург.**

**В Управлении железных  
дорог Империи он  
получил должность  
помощника управляющего  
техническим отделом. А  
через год он возглавил  
этот отдел.**

**В 1914 г. И. Я. Манос  
получает чин статского  
советника.**



В 1915 г. создается Особое межведомственное совещание по выработке плана железнодорожного строительства на пятилетие 1917—1922. В его состав вошли представители министерств, промышленности, торговли.

МПС представляли специалисты железнодорожного транспорта: И. Я. Манос, А. В. Ливеровский, С. Н. Ястржембский и др.





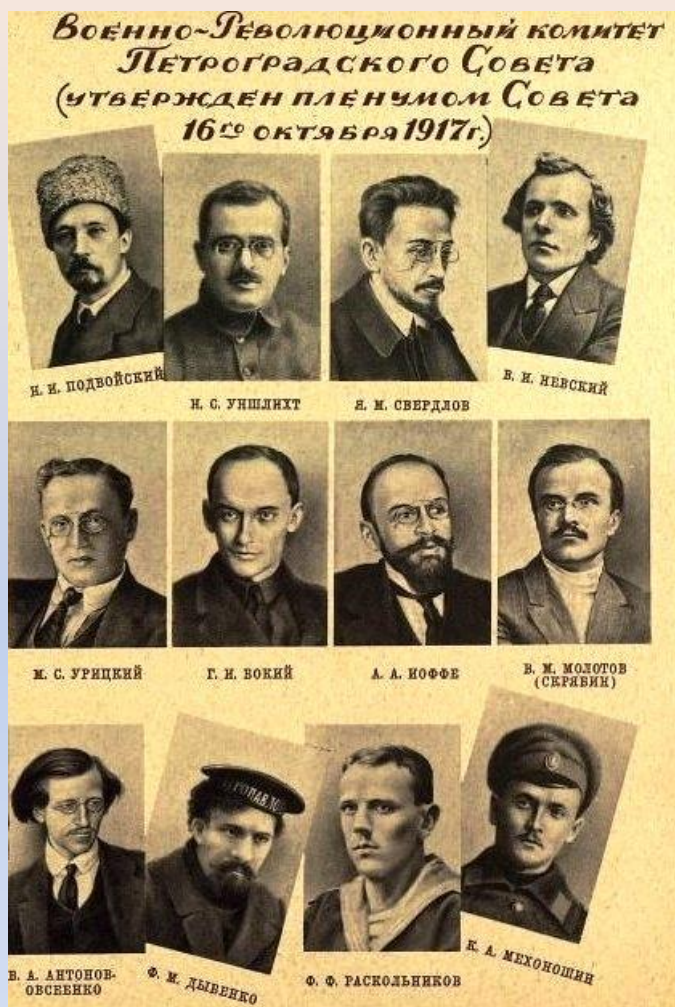
**В Управлении железных дорог И. Я. Манос проработал до 1917 года, а 9 сентября 1917 года, указом Временного правительства, он возглавил Николаевскую железную дорогу.**

**В 1917 г. железные дороги пережили сложный период. «...Превратно понятая свобода превратила железные дороги, до тех пор скованные строгой дисциплиной, в море собраний, комитетов, коллегий», по постановлениям которых «уничтожены были самые элементарные и обязательные методы работы», писал инженер С.Л. Маневич.**



**При Временном правительстве на Николаевской железной дороге появился Исполнительный комитет , установивший полный контроль над действиями администрации. Начальник Николаевской железной дороги И.Я. Манос передал управление дорогой местному комитету ВИКЖЕЛЯ.\***

**\*ВИКЖЕЛЬ - Всероссийский исполнительный комитет железнодорожного профсоюза с августа 1917 по январь 1918г., его функции переданы Викжедору - Всероссийскому исполнительному комитету железнодорожников. Викжедор формировал из своей среды коллегию НКПС.**



В октябре 1917 года на все вокзалы Петрограда, включая Николаевский, были назначены комиссары Военно-революционного комитета.

Начальник Николаевской дороги И. Я. Манос, пытаясь пресечь неправомочные действия Военно-революционного комитета, разослал по линиям Николаевской железной дороги телеграмму: «Власть на дороге принадлежит начальнику дороги и остальным начальствующим в пределах полномочий каждого».





Опыт рабочего самоуправления на железных дорогах показал свою несостоятельность. В феврале и марте 1918 г. Совнарком принял декреты: «О пределах компетенции Народного комиссариата путей сообщения в деле транспорта» и «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности».

Руководство транспортом перешло к НКПС\*.

\*НКПС или Наркомпутъ — государственный орган, управлявший деятельностью железнодорожного и других видов транспорта в 1917—1946 годах.



**22 июня 1918 г. на Николаевской дороге ввели чрезвычайное положение. 15 июля 1918 года введено «Временное Положение об управлении железными дорогами РСФСР», согласно ему и в соответствии с декретом ВЦИК и СНК «Об округах путей сообщения» образован Петроградский округ, организованы Коллегия, Съезд и Совет округа. Округа являлись местными органами НКПС.**

**С августа 1919 г. И.Я. Манос работал в Петроградском округе путей сообщения.**





**Здание НКПС  
20-е годы XX в.**

**В сентябре 1922 г. Иван Яковлевич Манос назначается вторым заместителем председателя Высшего технического комитета НКПС, а в октябре – членом Совета Научно-технического комитета НКПС. В 1929 г. был временно назначен председателем Техническо-экономического Совета НКПС.**





**В 1922 г. возобновилась деятельность Совещательных съездов представителей службы пути, бессменным председателем которых стал И. Я. Манос. На съездах И. Я. Манос выступал с докладами по основным вопросам путевого хозяйства.**

**В докладе о содержании и ремонте пути и сооружений на XXXIII Совещательном съезде, происходившем в Москве от 26 XI - 5 XII 1922 г., он предложил характеристики состояния пути для движения поездов с различными скоростями и формулу зависимости расходов службы пути от размеров движения.**





В 1922 г. на основе обобщения многолетнего опыта предупреждения заносов и способов очистки пути от снега на отечественных ж. д., И.Я. Манос совместно с профессором С. Д. Карейшей подготовили «Наставление по борьбе со снежными заносами», ставшее основным руководством для линейных работников.



С. Д. Карейша

Депозитарное  
хранение

И. В. И. С.



48962<sup>A</sup>

В.5209(10).

## УЧЕБНЫЕ ПЛАНЫ

### ПОВТОРНО-ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ КУРСОВ

ПРИ ИНСТИТУТЕ ИНЖЕНЕРОВ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

для инженерно-технических работников  
эксплуатации и сооружения железн. дор.  
ЛЕНИНГРАД.

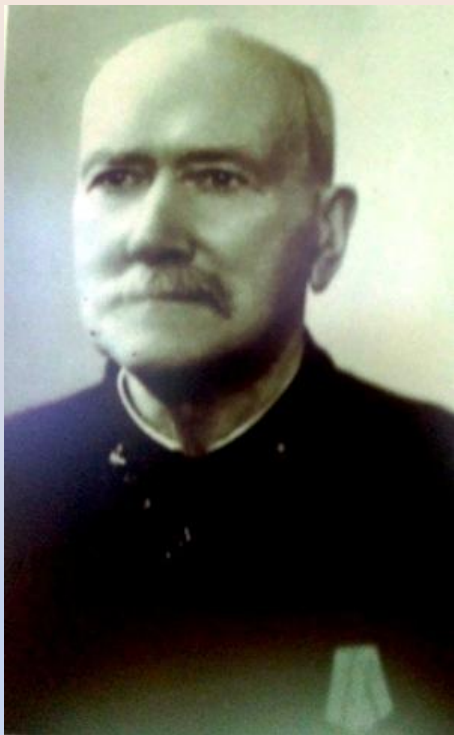
(Приказ НКПС'а от 18/XI—1927 г. за № 57).

Январь-Март  
1928.

В институте путей сообщения  
И. Я. Манос начал педагогическую  
работу как специалист в области  
путевого хозяйства в 1924 г.

## II. Отдел пути.

№№ по по- рядку.	НАЗВАНИЕ ЛЕКЦИЙ.	Число часов.	Фамилии лекторов.
1	Современное состояние элементов верхнего строения пути за границей и в СССР и нормы его износа. . .	6	Инж. К. Э. Кюнер.
2	Механизация при изысканиях, сооружении и эксплуатации железных дорог . . . . .	12	Проф. В. В. Арнольд.
3	Результаты исследования пути и его элементов в СССР и за границей	10	Инж. П. С. Рубан.
4	Исследование пути и его элементов	10	Проф. В. М. Кнопф.
5	Причины и формы заболеваний земляного полотна, и их исследования и исправления . . . . .	8	Инж. И. Я. Манос.
6	Сварка и наварка рельс за границей и в СССР . . . . .	6	Инж. Б. И. Чистяков.
7	Снегоочистители и снегоборщники, их конструктивные особенности, необходимые улучшения и изменения . . . . .	6	Инж. И. Я. Манос.



Манос И.Я.

**С 1926 (гг.1925) г по 1948. Иван Яковлевич занимал должность зав. кафедрой «Путь и путевое хозяйство» ИИПСа. Он продолжил научные исследования профессора С.Д. Карейши, связанные с изучением работы рельсов и стрелочных переводов, обоснованием норм их содержания, технологии ремонта и содержания пути.**

**В 1932 г. И. Я. Маносу присвоено ученое звание профессора, в 1941 г. звание доктора технических наук.**



## СТАТЬИ.

И. Я. Манос.

### Так ли хорош старый габарит 1893 года и по какому габариту надо строить товарные вагоны\*).

Профессор Л. Н. Бернацкий в своей статье: «Новый и старый габарит», помещенный в № 8 журнала «Транспорт и Хозяйство», на страницах 25 и 26-й делает заключение, что товарный вагон шириной в 3.200 мм может пройти по дорогам СССР и что уширение паровозов до 3.300 мм сохраняет для них возможность проходить в пределах габарита 1893 года, и далее, что существующий габарит строений позволяет вписываться в него вагонам величайшей подъемной силы и паровозам огромной мощности без ухудшения условий безопасности железнодорожного персонала и без каких-либо расходов.

Нет ли тут недоразумения?

Мощные паровозы нуждаются в цилиндрах больших диаметров; последние же помещаются снаружи паровозных рам и требуют на уровне своего расположения надлежащей ширины габарита подвижного состава. Между тем, именно на этом горизонте расположены вырезы в габарите в 1893 г., уменьшающие ширину габарита до 3.234 мм.

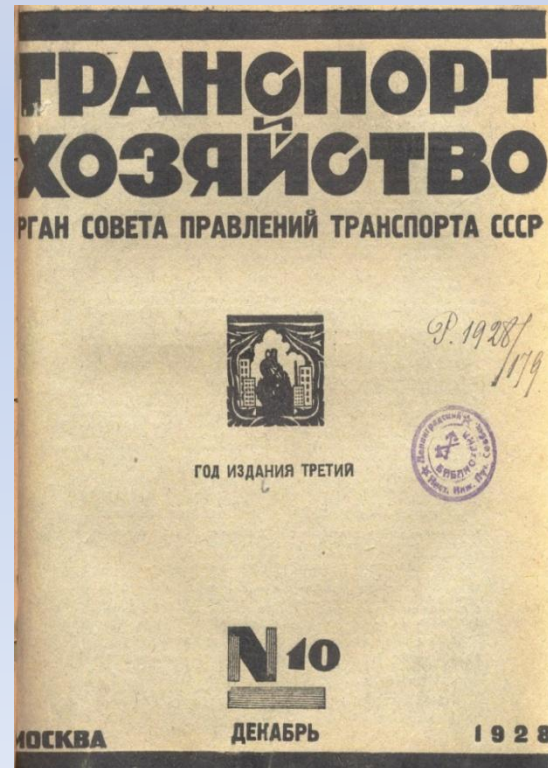
Непонятно, каким образом является возможность без каких-либо расходов достичь ширины 3.300 мм. Такая ширина паровозов на уровне цилиндров по габариту 1893 года не допускается.

По габариту 1893 года весь подвижной состав, включая все выступы и поездные сигналы, должен не выходить за пределы габарита подвижного состава. Следовательно, кузов вагона должен быть уже габарита на величину выступающих поездных сигналов.

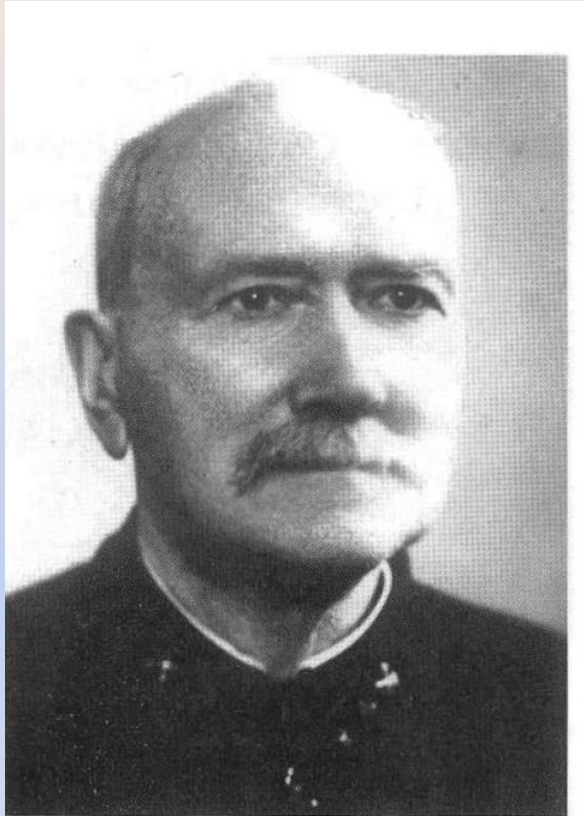
Выступы же поездных сигналов делаются в Германии не менее 50 мм, а у нас бывают до 90 мм. Вычитая два выступа с двух сторон вагона, получаем ширину кузова примерно в 3.300 мм, но и этой величиной нельзя воспользоваться, потому что кузов вагона строится с вертикальными стенами, низ которых заходит до горизонта выреза в габарите. Отсюда получается ограничение ширины кузова вагона до 3.234 мм.

\* ) Примечание: помещая в порядке обсуждения статью т. Маноса, редакция просит последующих участников дискуссии о габарите высказываться главным образом об экономической стороне проблемы.

Под руководством И. Я. Маноса были разработаны новые габариты на железных дорогах, им же был предложен принятый затем размер междупутья в 4,1 м .

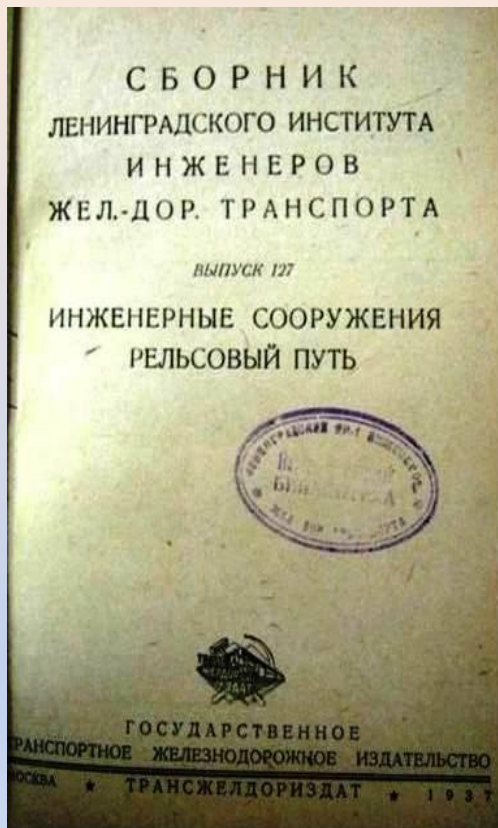






*И. Я. Манос*

**Значительное внимание уделялось дипломному проектированию. Комиссия под председательством профессора И. Я. Маноса разработала в 1932/33 учебном году методику дипломного проектирования, в соответствии с которой темы и исходные данные для дипломного проектирования брались преподавателями непосредственно в организациях НКПС; заметно усилилось реальное дипломное проектирование по заданию производства.**



В 1934—1937 гг. профессор И. Я. Манос в своих работах «Выбор типов верхнего строения» и «Нормы и допуски размеров ширины колеи в стрелочных переводах» предложил новые методы экономической оценки рельсов и нормы удельного износа рельсов и содержания стрелочных переводов.

Проф. И. Я. МАНОС

Нормы и допуски размеров ширины колеи в стрелочных переводах . . . . .	12
1. Порядок производства расчетов по определению размеров и допусков колеи на стрелочных переводах . . . . .	13
2. Выбор мест в переводе для проверки размеров колеи и типов подвижного состава для производства поверочного вписывания в стрелочных переводах . . . . .	13
3. Определение размеров колеи в переводах по расчету на жесткое, без зазоров между ребрами колес и рельсами, вписывание паровоза серии «О <sup>В</sup> » и трехосного багажного вагона с базой 9 м . . . . .	13
4. Определение ширины колеи по конструктивным условиям . . . . .	13
5. Сводная таблица размеров и допусков ширины колеи в различных сечениях существующих переводах. . . . .	13
6. Определение допусков в размерах колеи на стрелочных переводах . . . . .	13

Впоследствии эти нормы были использованы Центральным управлением пути НКПС при составлении правил эксплуатации стрелочных переводов.



# Широкий транспортный ВТУЗ

называется великой железнодорожной державой.

За годы сталинских пятилеток железнодорожный транспорт вырос и вооружился новейшей техникой. Построены тысячи километров новых дорог. На многих дорогах появились вторые пути, сооружено большое количество паровозо- и вагоноремонтных заводов, оборудованных новейшими станками. Большое число дорог оборудовано автоблокировкой и множеством механизированных сортировочных горков. Построены и строятся сотни малых и больших мостов. По стальным путям советских железных дорог красными-паровозы ФД, ИС, СО мчат большие составы с грузами и пассажирами во все уголки нашей страны.

Велико значение транспорта и в обороне страны. Вот почему так же огромное внимание работе транспорта уделяют коммунистическая партия, советское правительство и лично товарищ Сталин.

Самый широкий конвейер, где работа всех звеньев тесно связана, как в сложном часовом механизме, требует огромнейшего количества высококвалифицированных специалистов.

Старейший транспортный втуз Советского Союза, не так давно праздновавший свое 130-летие, давал и дает стране специалистов-инженеров по всем основным отраслям железнодорожного хозяйства.

ЛИИЖТ за время своего существования выпустил многие тысячи специалистов. Достаточно сказать, что в 1940 г. он дал стране 1.125 молодых инженеров. Из ЛИИЖТа вышли многие сотни талантливых новаторов науки и техники. Из среды воспитанников института вышли такие выдающиеся инженеры-строители, как инженер **Нуравский**, **Мельников**, **Крафт**, проф. **Белелюбский**, академик **Графтио**, академик **В. Н. Образцов**, академик **Веденев**, проф. **Г. П. Передерий**, проф. **А. А. Сурин** и многие другие.

В институте работают сейчас 38 профессоров, из них 25 докторов и 127 кандидатов технических наук. Среди профессоров института такие крупнейшие уче-

ные, как член-корреспондент Академии наук, дважды орденоносец проф. **Г. П. Передерий**, член-корреспондент Академии наук, орденоносец, проф. **Н. М. Белаяев**, заслуженные деятели науки и техники член-корреспонденты Академии наук, проф. **А. А. Сурин**, проф. **Я. М. Гангель**, проф. **А. В. Горин** и проф. **А. Б. Лебедев**, академик УССР, проф. **А. М. Фролов**, выдающийся кафедрой «Общий курс железных дорог», доктор технических наук проф. **Д. Д. Бизюкин**, сталинский лауреат, член-корреспондент Академии наук, проф. **А. И. Алиханов**, доктор технических наук проф. **Л. П. Шишко** и многие другие. Многие из них являются создателями учебников, утвержденных ВКВН, как стабильные для всех втузов Советского Союза.

Институт располагает рядом крупнейших лабораторий и кабинетов, известных своими научными работниками и за пределами Советского Союза: химическая лаборатория, в которой работал великий русский ученый **Д. И. Менделеев**, механическая лаборатория, в которой работал крупнейший ученый проф. **Белелюбский**, гидротехническая лаборатория, в которой работал проф. **Тимонов** и ряд других лабораторий, которые и сейчас выполняют большие научные работы. ЛИИЖТ располагает также крупнейшими в Советском Союзе транспортной библиотекой и музеем железнодорожного транспорта, являющимся единственным в Советском Союзе.

Через аспирантуру в институте готовятся кандидаты технических наук по 15 специальностям.

Наш втуз имеет 5 студенческих и аспирантских общежитий. Центральное общежитие (в котором живет около 1.500 студентов института) располагает великолепным спортивным залом, имеет свой клуб, где студенческие самодельные кружки (музыкальный, хоровой, театральный), пользующиеся заслуженной славой в Ленинграде, систематически проводят свою работу.

Студенческий коллектив института по праву гордится своими достижениями в

области физкультуры и спорта. Достаточно сказать, что институт на протяжении ряда лет держит первенство по футболу и волейболу среди втузов города Ленина. Институт занял первое место в лыжном комсомольском ярмарке, по стрелковым и гимнастическим соревнованиям в своем районе. ЛИИЖТ имеет более десятка различных призов за победы студенчества в спортивных и стрелковых соревнованиях.

Страна любит и ценит железнодорожников. Многие тысячи железнодорожников награждены нашим правительством орденами и медалями Советского Союза.

Руководство института уверено, что юноши и девушки, выбравшие для себя профессию железнодорожника, сумеют проявить свою настойчивость в учебе и стать достойными эпохи специалистами для работы на железнодорожном транспорте под руководством сталинского наркома — **Л. М. Кагановича**.

Начальник института **М. М. ПАНФИЛОВ**

## Газета Наш путь, № 19 (513) 20 мая 1941 года.

### И. Я. Манос — профессор ЛИИЖТа



На снимке (слева направо): заслуженный деятель науки и техники, доктор технических наук, профессор-орденоносец **А. А. Сурин**; начальник института орденоносец **М. М. Панфилов**; заместитель начальника института, доктор технических наук, профессор-орденоносец **Д. Д. Бизюкин**; начальник научно-исследовательского сектора профессор **И. Я. Манос**

На снимке (слева направо): заслуженный деятель науки и техники, доктор технических наук, профессор-орденоносец **А. А. Сурин**; профессор **А. М. Гольдман-Цирко**, заслуженный деятель науки и техники — профессор **Я. М. Гангель** и действительный член Академии наук УССР — профессор **А. М. Фролов**



На снимке (слева направо): заслуженный деятель науки и техники, доктор технических наук, профессор-орденоносец **А. А. Сурин**; начальник института орденоносец **М. М. Панфилов**; заместитель начальника института, доктор технических наук, профессор-орденоносец **Д. Д. Бизюкин**; начальник научно-исследовательского сектора профессор **И. Я. Манос**





**В годы Великой Отечественной войны И. Я. Манос оказал значительную помощь железнодорожным, гражданским и военным организациям консультациями и экспертизами в восстановлении железнодорожных устройств и путевого хозяйства.**

**В 1945 г. За заслуги в управлении хозяйственной деятельностью на транспорте Ивану Яковлевичу было присвоено персональное звание Генерал-директор пути и строительства III ранга.\***

**\*(Постановление СНК СССР от 29.07.1945 N1934 «О присвоении персональных званий высшему начальствующему составу железнодорожного транспорта»)**



# Литература

- **Путь и путевое хозяйство. 2007. № 5. С. 30-31/ Филиппов М.М. Ученые - фронту**
- **Сенин А.С. Железнодорожная администрация Советской России в годы Гражданской войны [Электронный ресурс] : монография / А.С. Сенин. — Электрон. дан. — Москва : УМЦ ЖДТ, 2015. — 316 с. — <https://e.lanbook.com/book/80026>.**
- **Манос И. Я. Общий курс эксплуатации железных дорог / И. Я. Манос, А. Н. Фролов. - Москва ; Ленинград : Гос. изд-во, 1926.**
- **Известия Петербургского университета путей сообщения / ПГУПС; ред. В. И. Ковалев. - Санкт-Петербург : ПГУПС, 1884- . Возобновлено в 2004 г. - ISSN 1815-588X. Вып. 1 (31). – 2012**
- **История железнодорожного транспорта России. Том 1 1836-1917; под ред. Красковского Е. Я.,Уздина М. М.. — Москва : АО «Иван Федоров», 1994. — 336 с.**
- **Давыдова Судьба решила за него[Текст] / Л. Давыдова // Октябрьская магистраль : газета Октябрьской железной дороги. - 1993. – 21 января.**
- **Научные школы Петербургского государственного университета путей сообщения, 1809-2009 / ред. В. В. Сапожников ; авт.-сост.: Г. Н. Анисимов [и др.]. - СПб. : ПГУПС, 2009. - 609 с.**
- **Транспортное строительство [Текст] : энциклопедия / ред. В. А. Брежнев. - СПб. : Гуманистика ; М. : Трансстройиздат. - ISBN 5-86050-122-6.**
- **Т.2 : Инженеры, ученые, организаторы транспортного строительства / сост.: Н. А. Полищук, А. И. Мелуа, В. И. Сбитнев ; ред.: А. М. Гюльазизов, Ю. К. Захаров, Л. М. Николаев. - 2001. - 375 с.,**
- **Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорт 1809-1959, М.- 1960/ под ред И. В. Вевировского и др.**
- **Сборник трудов НТК № 21; сборник трудов ЛИИПС № 96.**
- **Северная магистраль Выпуск № 33 31.08.2007 «Наш паровоз, вперед лети!»**
- **Труды XXXIII-го Совещательного съезда инженеров службы пути русских железных дорог 1922 года (происходившего в Москве от 26 XI - 5 XII)**