

Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I»
(ФГБОУ ВО ПГУПС)

Научно-техническая библиотека

А Р Т И М Е Т И К И
считать надбавка числительная

КАК ПРОЙТИ В БИБЛИОТЕКУ?

От прошлого к настоящему...

liber rarissimus

Санкт-Петербург
2019



СОДЕРЖАНИЕ

Ткаченко М. А. От прошлого к настоящему: изучение собрания Фонда редких книг и рукописей Научно-технической библиотеки Петербургского государственного университета путей сообщения императора Александра I.....	3
Ткаченко М. А. Изобретатель и строитель. Коллекция Августина де Бетанкура в Фонде редких книг и рукописей Научно-технической библиотеки ПГУПС	13
Ткаченко М. А. Огюст Рикар де Монферран, протеже Августина де Бетанкура, и его коллекция в Фонде редких книг и рукописей Научно-технической библиотеки ПГУПС.....	23
Шкляр И. В. Где теперь эти листы?.....	38
Суханова Н. К. Журнал «Зодчий».....	48
Ткаченко М. А. Иван Семенович Кологривов и его коллекция фотографий	55
Пархаева И. В. Петр Николаевич Андреев — профессор геодезии, библиотекарь, редактор, 1818–1893. Двести лет со дня рождения.....	61
Шкляр И. В. В. П. Соболевский — ученый, педагог, один из создателей библиотеки ЛИИЖТа	78
Заборщикова А. В. Манос Иван Яковлевич, 150 лет со дня рождения	99
Копеко Н. А. Северная железная дорога. Вклад инженеров Университета путей сообщения императора Александра I в строительство дороги.....	113
Никифорова Е. К. ЛИИЖТ в годы Великой Отечественной войны (1941–1945)	148
Никифорова Е. К. Красковский Евгений Яковлевич (к 100-летию со дня рождения). Библиографический указатель. 120 названий	157
Абрамова Е. Л. Даниил Гранин: «Ненависть – чувство тупиковое...». 1 января 1919 — 4 июля 2017 года	172

М. А. Ткаченко,
заведующая сектором читальных залов
Отдела редких книг и рукописей НТБ, к. и. н.

**От прошлого к настоящему:
изучение собрания Фонда редких книг
и рукописей Научно-технической библиотеки
Петербургского государственного
университета путей сообщения императора
Александра I**



Библиотека.

Фот. П. ГОЛОВИНА и А. ВАСИЛЬЕВА. 1910.

Указом об учреждении Института Корпуса инженеров путей сообщения от 20 ноября 1809 года было предусмотрено создание при нем библиотеки, фонд которой должен был заключать в себе «превосходнейшие сочинения и журналы, до инженерной науки относящиеся, равно как планы, карты и чертежи всех водяных и сухопутных сообщений» [9, с. 1312]. Основой этого фонда стали книги, закупленные для Института русским послом в Париже князем А. В. Куракиным — в большинстве своем это были технические сочинения на французском языке. В дальнейшем книги приобретались у русских и иностранных книготорговцев; поступали в библиотеку литографированные и печатные труды первых, иностранных, преподавателей и первых русских инженеров — выпускников Института. На основе правительственных постановлений правительственные учреждения, строительные конторы и архивы передавали ценные материалы; выдающиеся архитекторы и инженеры дарили или завещали библиотеке как отдельные экземпляры, так и целые частные книжные собрания.

Особую роль в создании и формировании библиотеки сыграл директор Института Владимир Петрович Соболевский. Он не стеснялся в средствах для получения интересной книги, покупал их, выменивал, а то и выпрашивал у законных владельцев. Владельцы обыкновенно не слишком сопротивлялись, зная, что книги будут содержаться в самых благоприятных условиях [3, с. 127]. Если в 1840-х годах в библиотеке насчитывалось около 5000 книг, Соболевский в свое директорство сумел увеличить это число в семь раз, доведя объем фонда до 35 000 экземпляров, всемерно расширяя источники приобретения книг [4, с. 42].



Инвентарная документация велась только с 1827 года. По инициативе П. Н. Андреева с 1865 года издавался систематический печатный каталог. Андреев сам же и разработал систему классификации для него. До 1909 года каталог выходил выпусками по отдельным группам наук, а затем ежегодниками с систематическим расположением поступлений за отчетный год и рассылался в крупнейшие библиотеки России и Западной Европы [6]. С 1930-х годов регулярно проводилась систематическая проверка фонда, однако к этому периоду относятся и значительные потери, так как книги изымались на идеологических основаниях, либо передавались в другие библиотеки.

Планомерное изучение фондов библиотеки началось после Великой отечественной войны. В середине XX века исследованием наиболее старинных материалов книжного собрания занимался инженер и библиограф Л. В. Погожев. Он составил подробное описание коллекции старопечатных книг (изданий XV и XVI вв.). В 1960–70 гг. изучение содержимого Фонда редких книг и рукописей осуществляла библиограф И. В. Шкляр. Результатом ее работы стал опубликованный в 1969 году печатный каталог «Рукописный фонд библиотеки ЛИИЖТа» [10], многочисленные статьи и переводы некоторых рукописных документов.

С конца 1990-х годов проводится последовательное изучение Фонда по отдельным тематическим коллекциям, с подробным рассмотрением каждого издания, описанием его в электронном каталоге, переводом заглавия, расширенной аннотацией и последующим составлением отдельных печатных каталогов. Таким образом были изучены несколько архитектурных коллекций — книг по архитектуре, опубликованных в Великобритании (394 описания), США (69), Испании (27) и Франции (332).

В дальнейшем было пересмотрено описание коллекции старопечатных книг. Были исправлены некоторые ошибки, возникшие из-за ограниченных возможностей доступа к информации в середине XX века, и в ходе проверки

и изучения Фонда были обнаружены три книги, изданные в XVI веке и не учтенные в описании Погожева. Собрание старопечатных книг Научно-технической библиотеки ПГУПС невелико, оно включает в себя всего 30 изданий (два из них представлены в двух экземплярах), в том числе три инкунабулы — трактаты по астрономии и астрологии, опубликованные Эрхардом Ратдольтом в Венеции и Аугсбурге. Старейшая книга собрания Научно-технической библиотеки — «Трактат о сфере» Иоханниса Сакро-Бусто, дополненный материалами выдающихся астрономов XV века Георга Пурбаха и Иоханна Мюллера Кёнигсбергского, или Региомонтануса [21]. Это венецианское издание 1485 года показывает представления о строении Вселенной в докоперниковскую эпоху и в свое время служило университетским учебником. В коллекцию старопечатных книг входят также такие любопытные экземпляры, как первое издание «Десяти книг по архитектуре» античного автора Марка Витрувия Поллио на итальянском языке (в переводе и с комментариями Чезаре Чезариано) [22], «Пиротехника» Бирингуччо — всеобъемлющий трактат о металлургии в эпоху Возрождения с карандашной пометкой рукой известного польского библиофила Юзефа Анджея Залуского на форзаце: «liberrarissimus»¹ [14]; первое издание на латыни знаменитых трактатов Альбрехта Дюрера о геометрии и о фортификациях [18]; первое издание «Первой книги об архитектуре» французского архитектора Филибера Делорма [17], трактаты Бенвенуто Челлини о скульптуре и ювелирном деле [15] и др.

Постепенно, с начала нынешнего века, были описаны коллекции книг, изданных в XVII веке (122 описания); книг, поступивших в 1855 году по обмену из Императорской публичной библиотеки (88 описаний, среди них несколько книг из собрания Залуских); коллекции материалов, относящихся к различным мостам Санкт-Петербурга (Благовещенский мост (бывш. Мост Лейтенанта Шмидта), Троицкий мост, мост Петра Великого);

¹ Редчайшая книга (лат.).

коллекция Огюста Рикара де Монфerrана (в том числе печатные издания и рукописи архитектора, часть его личной библиотеки, посвященная архитектуре, уникальные оригинальные чертежи (более 1000), на которых отражены все стадии строительства его основных произведений — Исаакиевского собора, Александровской колонны и памятника Николаю I) [8]; коллекции материалов инициатора создания и первого директора Института Августина де Бетанкура и одного из первых преподавателей, французского инженера, Пьера-Доминика Базена. В коллекцию Бетанкура входят оригинальные акварели, на которых отражены его изобретения в области механики [2]. Наиболее ценной частью коллекции Базена является собрание оригинальных чертежей (более 300) различных сооружений, спроектированных инженером в Петербурге [12]. Все эти чертежи были тщательнейшим образом изучены и сфотографированы.

В настоящий момент идет изучение книжного собрания адмирала и министра путей сообщения Константина Николаевича Посьета, которое



было передано в дар Институту вдовой после его смерти. Это собрание включает в себя ценные документы и издания, посвященные морскому и железнодорожному делу, а также обширнейшую коллек-

цию путеводителей и страноведческой литературы со всех концов света.

Особого внимания заслуживает т. н. Железнодорожная коллекция, образованная стараниями инженера генерал-майора Александра Ивановича Баландина, являвшегося в 1836–49 гг. библиотекарем Института. Она включает в себя около 6000 названий, в основном это документы по

устройству и эксплуатации железных дорог в России: правительственные постановления, указы, протоколы конференций и т. п. По мере пополнения этой коллекции выпускался печатный каталог, начиная с 1870 года [7], но сейчас она находится в процессе электронной каталогизации.



Параллельно с изучением Фонда в библиотеке проводятся тематические выставки. С 2013 года традиция подобных выставок в Профессорском читальном зале приняла регулярный характер. Каждые полгода

студентам и гостям Института, а также многочисленным иностранным делегациям в составе экскурсий, демонстрируются редкие издания и документы. Выставки подготавливаются по результатам описания отдельных коллекций или бывают приурочены к юбилейным датам — таким как 180-летие первой в России железной дороги в 2017 году или 180-летие открытия Александровской колонны в 2014-м.

Выставка, посвященная Александровской колонне, пользовалась особым успехом среди посетителей. На ней были представлены уникальные материалы: альбомы оригинальных акварелей архитектора Монферрана [20] и инженера Антонио Адамини [11], непосредственно занимавшегося подъемом колонны. В этих двух альбомах отражен весь процесс доставки гранитного ствола и постамента колонны из каменоломни в Финляндии, подъема и отделки монумента. Оба собрания чертежей и рисунков взаимно дополняют один другой, так как их создатели руководствовались разными целями: Адамини стремился отразить техническую

сторону работы, для Монферрана важно было показать и сохранить для потомков всю грандиозность замысла и исполнения.

Большой интерес вызвала также экспозиция «История механики: театры машин». Театрами машин назывались альбомы с изображениями и описаниями изобретений в области механики, публиковавшиеся со второй половины XVI по XVIII век. Так как в Фонде редких книг и рукописей присутствуют все наиболее значимые издания этого типа, по ним мож-



но было проследить историю развития механики как науки от роскошных барочных гравюр с минимумом текстовой информации и демонстрацией полуфантастических агрегатов до более экономичных и информативных публикаций, осуществлявшихся на заре эпохи Просвещения. Помимо выставок работа над описанием отдельных коллекций сопровождается выступлениями на конференциях и публикацией иллюстрированных статей в сборниках материалов, а также в специальных периодических изданиях таких, как «Библиотечное дело».

В 2018 году было положено начало серии буклетов «Золотой фонд библиотеки Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I, в которых представлены репродукции некоторых из наиболее редких и ценных чертежей и рисунков, хранящихся в Фонде редких книг и рукописей. На данный момент было опубликовано два таких буклета: с репродукцией из собрания Высочайше утвержденных рисунков и чертежей Исаакиевского собора [5] и с материалами из коллекции Бетанкура [1]. Несмотря на свой почтенный возраст, многие материалы

Фонда редких книг и рукописей Научно-технической библиотеки ПГУПС востребованы и сейчас, когда речь идет о реставрации и изучении важных архитектурных памятников и исторических сооружений на железных дорогах. В библиотеку постоянно обращаются с запросами инженеры-исследователи со всей страны и из-за рубежа, аспиранты, работающие над диссертациями по искусству и архитектуре. И если старинные сочи-



нения технического характера сейчас имеют скорее музейную ценность, нежели практическую, в библиотеке ПГУПС имеются книги большой исторической значимости, отмечающие важные вехи в истории

науки и искусства. Студенческие группы посещают книжные выставки в качестве практических занятий, нередко обращаются в библиотеку и аспиранты разных вузов, занимающиеся исследованиями, связанными с историей архитектуры и искусства. Уникальные документы или их копии демонстрируются на международных экспозициях в разных странах Европы: выставка «Бетанкур. Истоки инженерного дела в Европе» (Мадрид, 1996 г. [13]), выставка «От мифа к проекту», посвященная работе итальянских и тичинских архитекторов в Санкт-Петербурге (Швейцария, Санкт-Петербург, 2003–2004 гг. [16]); выставка «Искусство стройки» (Париж, 2018–19 гг. [19]). Вот почему сохранение, реставрация, дальнейшее изучение и раскрытие материалов Фонда редких книг и рукописей имеет большое значение в деятельности Научно-технической библиотеки.

ЛИТЕРАТУРА

1. Августин де Бетанкур. Материалы из коллекции Фонда редких книг и рукописей: К 260-летию со дня рождения Августина де Бетанкура /сост. И. П. Киселёв, Л. М. Родионова, М. А. Ткаченко; под общ. ред. И. П. Киселёва. СПб., 2018.
2. Бетанкур-и-Молина, Августин. [Акварели Августина де Бетанкура]: оригинальные рисунки. — [S. l.], [к. XVIII–н. XIX вв.].
3. Житков С. М. Институт инженеров путей сообщения императора Александра I: исторический очерк. Санкт-Петербург, 1899.
4. Засулич Н. М. Некоторые частные собрания в фонде библиотеки ЛИИЖТ: Рукопись. [Б. м., б. г.].
5. Исаакиевский собор. Из собрания высочайше утвержденных рисунков и чертежей: К 200-летию начала сооружения Исаакиевского собора в Санкт-Петербурге и 160-летию завершения его строительства / сост.: И. П. Киселев, Л. М. Родионова, М. А. Ткаченко. Санкт-Петербург, 2018.
6. Каталог Библиотеки Института инженеров путей сообщения. Санкт-Петербург, 1865–1918.
7. Каталог железнодорожной коллекции Библиотеки Института инженеров путей сообщения. Санкт-Петербург, 1870–1888.
8. Монферран, Огюст Рикар де. Высочайше утвержденные рисунки и чертежи по работам Исаакиевского собора. Санкт-Петербург, 1818–1868.
9. Полное собрание законов Российской империи. Том XXX. С 1808 по 1809. Санкт-Петербург, 1830.
10. Рукописный фонд Библиотеки ЛИИЖТа: каталог / сост. И. В. Шкляр. Ленинград, 1969.
11. Adamini, Antonio Agostino. Diario de Lavori Fati ala Construzione del Monumento eretto in onore di Alesandro Imo: manuscript. [S. l.], 1835.

12. Bazaine, Pierre-Dominique. Travaux Projets et exécutés par le Lieutenant-Général Bazaine. Saint-Pétersbourg, 1833.
13. Betancourt. Los inicios de la ingeniería moderna en Europa / CEHOPU et al. Madrid, 1996.
14. Biringuccio, Vannuccio. Pirotechnia. Vinegia [Venezia]:, 1550.
15. Cellini, Benvenuto. Due trattati. Fiorenza, 1568.
16. Dal mito al progetto: La cultura architettonica dei maestri italiani e ticinesi nella Russia neoclassica: [Каталог выставки]. Mendrisio; Lugano, 2003.
17. Delorme, Philibert. Le Premier Tome de l'Architecture. Paris, 1568.
18. Dürer, Albrecht. Alberti Dureri Opera. Paris, 1535.
19. L'art du chantier. Construire et démolir du XVIe au XXIe siècle. Paris, 2018.
20. Montferrand, Auguste Ricard de. Monument projeté à la glorieuse mémoire de l'Empereur Nicolas I: Manuscript. Saint-Pétersbourg, 1856–1859.
21. Sacro Busto, Joannis de. Sphericum Opusculum. Venetiis, 1485.
22. Vitruvius Pollio, Marcus. Di Lucio Vitruvio Pollione de Architectura Libri Dece traducti de latino in vulgare affigurati / trad. C. Caesariano. Como, 1521.

*М. А. Ткаченко,
заведующая сектором читальных залов
Отдела редких книг и рукописей НТБ, к. и. н.*

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ И СТРОИТЕЛЬ: КОЛЛЕКЦИЯ АВГУСТИНА БЕТАНКУРА В ФОНДЕ РЕДКИХ КНИГ И РУКОПИСЕЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БИБЛИОТЕКИ ПГУПС

Первого февраля 2018 года исполнилось 260 лет с рождения дона Августина де Бетанкура-и-Молины, выдающегося инженера родом с Канарских островов, которого в России с благодарностью и уважением вспоминают как Августина Августиновича Бетанкура.

Имя Бетанкура не относится к тем именам в истории, которые известны всем и каждому, однако его вклад в развитие европейской науки, техники, инженерного дела и строительного искусства неоценим. Он отличился как инженер и изобретатель, создававший и совершенствовавший уникальные сооружения и новаторские механизмы, он стал основателем двух инженерных школ — в его родной Испании и в России, где он окончил свои дни. Оба эти учреждения действуют по сей день и каждый год выпускают новых инженеров, готовых трудиться и создавать во благо человечества.

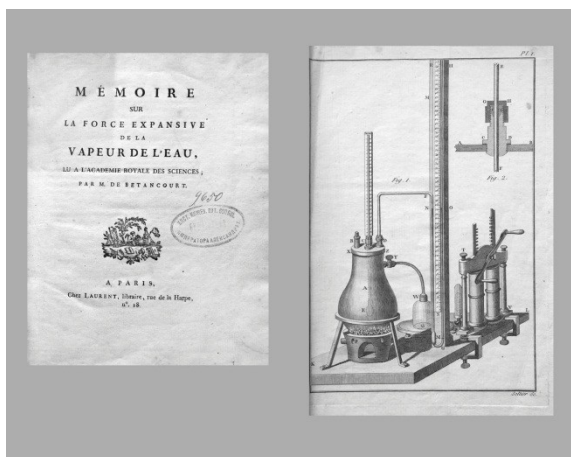
В 1809 году стараниями Бетанкура был основан Институт Корпуса инженеров путей сообщения, тогда же при нем возникла библиотека. При посредничестве русского посла в Париже были незамедлительно закуплены первые книги, модели и инструменты, которые были доставлены в Санкт-

Петербург к началу первого учебного года. За 200 лет, истекшие с тех пор, в библиотеке Института сформировалась значительная коллекция научно-технической, строительной и учебной литературы. Большая часть изданий, поступивших в библиотеку в первое столетие ее существования, представляет собой уникальные, либо чрезвычайно редкие издания, являющиеся важными вехами в истории научно-технической мысли, не говоря о бесценных рукописных материалах, оригинальных рисунках и чертежах, которые и сейчас не теряют своей актуальности.

В Научно-технической библиотеке ПГУПС собраны наиболее значимые биографические и исторические работы, посвященные Бетанкуру, в том числе монографии российских и испанских исследователей — В. Е. Павлова, А. Н. Боголюбова, Д. В. Никольского, Д. И. Кузнецова, Хосе А. Гарсии-Диего, Алехандро Чоранеску, Фернандо Саэнса Ридруэхо; издание личной переписки семьи Бетанкур — Кастро; материалы выставок и конференций, посвященных Бетанкуру, которые проводились в России и за рубежом. Есть любопытные факсимильные издания рукописных текстов, созданные в Испании и принесенные в дар Университету, среди них — ранний отчет Бетанкура о Королевских рудниках Альмадена, первые издания знаменитого «Очерка о построении машин» Бетанкура и Ланса и др.

Разумеется, наибольший интерес представляют оригинальные рукописные материалы и прижизненные публикации, относящиеся к деятельности Бетанкура, которые хранятся в Фонде редких книг и рукописей Научно-технической библиотеки. В эту коллекцию входят издания и чертежи, имеющие огромную историческую, либо практическую ценность, в которых отражены основные этапы работ и исследований испанского инженера как на родине, так и в России и Франции, где он прошел обучение и нашел множество друзей и единомышленников.

Уже на раннем этапе своей карьеры Бетанкур заметно проявил себя. На основе скудных сведений об изобретении Джеймса Уотта, которые ему



Бетанкур, Августин.
Записка о расширительной силе
водяного пара. 1790

читанная в Королевской академии наук» [1]. Это издание явилось одной из первых печатных работ Бетанкура, увидевшей свет в Париже в 1790 году. В ней представлен результат опытов с водяным паром, описание используемого прибора и хода экспериментов.

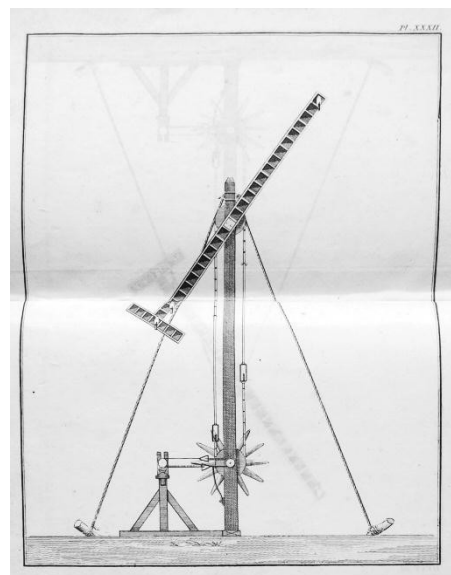
В 1790–96 гг. вышло двухтомное сочинение выдающегося французского математика и инженера-гидравлика Гаспара Прони, фундаментальный курс механики под названием «Новая гидравлическая архитектура» [2]. В обоих томах курса Прони уделяет внимание экспериментам Бетанкура и описывает в первом томе его паровую машину двойного действия, а во втором — тот же самый прибор для измерения расширительной силы водяного пара, с иллюстрациями.

Присутствуют в собрании библиотеки два экземпляра «Записки о новой системе внутренней навигации, представленной в Национальном институте» [3]. 14 сентября 1807 года Бетанкур прочитал этот доклад в классе физических и математических наук Института Франции при демонстрации модели изобретенного им шлюза для каналов с малой навигацией. Модель была впервые сделана им за шесть лет до этого и выставлена в Королевском кабинете машин в Мадриде. На форзаце одного из имеющихся в библиотеке экземпляров подписано от руки: «Подарена г. Бетанкуром. 1810».

удалось почерпнуть в Британии, он построил модель паровой машины. Заинтересованность свойствами пара и возможностями его использования привела к экспериментам в этом направлении и изобретению инструментов для исследований. В библиотеке имеется «Записка о расширительной силе водяного пара,

Среди вопросов, которыми Бетанкур занимался в конце XVIII века, была и проблема передачи информации на расстоянии. В первой половине 1790-х годов в сотрудничестве со своим близким другом, знаменитым часовым мастером и изобретателем Абраамом Луи Бреге, он разработал новую оригинальную систему оптического телеграфа, которая вызвала всеобщее одобрение комиссии Парижской академии наук. В Фонде редких книг и рукописей есть сборник Записок Института Франции, выпущенный в Прериале IX года Республики (1801) [4]. Среди статей по математическим и физическим наукам, в томе присутствует описание телеграфа Бреге и Бетанкура имеющее самые положительные характеристики.

Имеется в Фонде также работа отставного администратора телеграфных линий Иньяса Шаппа, посвященная истории телеграфного дела [5] и опубликованная в Париже в 1824 году. В третьей книге, где описаны телеграфы разных стран, присутствует описание телеграфа Бреге и Бетанкура, с иллюстрацией. В более позднем трактате французского научного журналиста и популяризатора науки аббата Муаньо по истории и теории телеграфного дела [6] кратко упоминаются ранние опыты Бетанкура в этом направлении в Испании еще в 1787 году.



Шапп, Иньяс.
История телеграфии. 1824

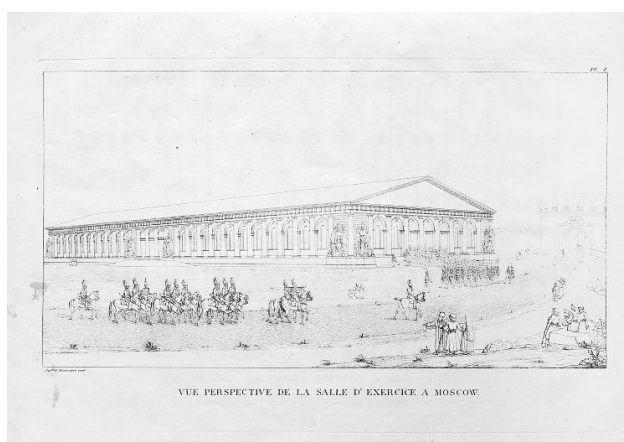
«Курс построения машин», написанный Бетанкуром в соавторстве с Хосе Марией Лансом и впервые опубликованный Парижской политехнической школой в 1808 году [7], является значимой для своего времени работой по основам машиностроения, которая служила учебным пособием в европейских технических школах первой половины XIX века. Уже на следующий год после выхода эта книга была переведена на английский язык.

В Фонде редких книг и рукописей имеется второе издание Курса, увидевшее свет в 1819 году.

В 1807 году Бетанкур прибыл на новое место службы — в Санкт-Петербург. В России испанского инженера помнят, прежде всего, как основателя Института корпуса инженеров путей сообщения. В Фонде редких книг и рукописей имеется несколько классических описаний истории Института, таких как «Институт Инженеров Путей Сообщения Императора Александра I» С. М. Житкова 1899 года издания [8] и «История Института Инженеров Путей Сообщения Императора Александра I-го за первое столетие его существования» А. М. Ларионова, опубликованная в 1910 году [9].

Очерк П. Н. Андреева, датированный 12 декабря 1877 года [10], в большей мере посвящен первым годам существования Института, он охватывает период деятельности Бетанкура в России вплоть до его смерти в 1824 году. В очерке подробно описывается история создания института, преподаваемые дисциплины, правила проведения экзаменов, статистические данные.

С 1816 года и до своей смерти Бетанкур возглавлял Комитет для строений и гидравлических работ в Санкт-Петербурге, постепенно приобретший общероссийское значение. Ни один крупный инженерно-строительный проект не обходился без его внимания. Одной из важных строительных работ авторства Бетанкура стал Московский манеж. Требовалось построить здание с достаточным свободным пространством для маневров конного полка. Бетанкур предложил уникальную конструкцию стропил, перекрывавших здание шириной 45 м без внутренних



Бетанкур, Августин.
Описание Московского Манежа. 1819

опор. Библиотека располагает двумя экземплярами «Описания Московского манежа» [11]. В девяти гравюрах альбома представлен вид в перспективе, план, профили, сечения, детали конструкции его ферм и интерьеров.

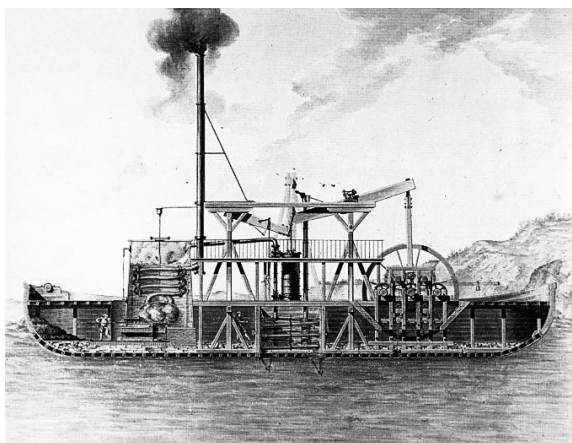
Есть в Фонде два великолепных альбома, посвященных мостам Санкт-Петербурга, издание которых осуществил Вильгельм Треттер — немецкий инженер и архитектор, автор оригинальных висячих мостов и издатель технической книги, основавший в столице литографическую мастерскую. Бетанкур привлек его к участию в работе Комитета для строений и гидравлических работ.

Издание Треттером литографических альбомов в первой половине 1820-х годов имело большое значение для развития графической основы строительства в России. В Фонде имеется альбом с яркими цветными литографиями [12], на которых представлены виды и планы Пантелеймоновского и Почтамтского мостов, а на последнем листе можно видеть чертежи изготовленного по заказу Бетанкура сидерометра — первой в России машины для испытаний металла на разрыв. Эта работа стала началом механической лаборатории Института Корпуса инженеров путей сообщения.

В другом альбоме Треттера представлен в семи гравюрах Исаакиевский наплавной мост. Понтонный мост был построен в 1819–21 гг. по проекту Бетанкура [13]. Сооружение моста и гранитных устоев было поручено Треттеру, впоследствии посвятившему Бетанкуру свой альбом.

Однако самые ценные материалы Фонда редких книг и рукописей, относящиеся к деятельности Августина Бетанкура, — это уникальные рукописные документы, рисунки и чертежи.

Прежде всего, следует упомянуть оригинальные акварели с изображением изобретенных доном Августином механизмов конца XVIII — начала XIX вв. [14]. Собрание состоит из 17 листов чертежей тушью и



Бетанкур. Августин. Акварели.
Чертеж землечерпалки для очистки дна
морских портов

акварелью, на которых представлены проекты машины для расчистки русла каналов и рек; мельницы с гидравлическим приводом; паровой землечерпалки для очистки дна морских портов; деталей шлюзовой системы для внутренней навигации. Это прекрасно сохранившееся собрание ранних чертежей основателя

Института было преподнесено библиотеке в дар инженером путей сообщения Владиславом Юлиановичем Руммелем в 1913 году.

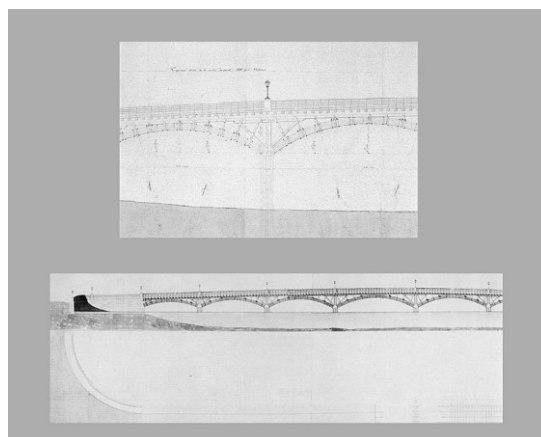
Документом огромной исторической значимости, к которому постоянно обращаются исследователи, являются подлинные, высочайше утвержденные доклады и рескрипты императора Александра I к бывшему Инспектору Института инженеров путей сообщения генерал-лейтенанту Бетанкуру с 1813 по 1820 год [15]. Книга представляет собой переплетенные вместе рукописные официальные документы: рапорты, доклады, поданные на Высочайшее имя, Высочайшие повеления. Почти на каждом из документов присутствует подпись или резолюция императора Александра I «Быть по сему».

Имеется в библиотеке рукописная копия «Доклада о различных вопросах, связанных с путями сообщения в России», подготовленная Бетанкуром в результате его инспекционной поездки по Волге, Кавказу и Крыму, датированная 15 декабря 1820 года [16]. В докладе рассматриваются вопросы улучшения судоходства в бассейне Волги и Камы, соединения Волги с Доном, строительства Военно-Грузинской дороги, расширения черноморских портов, эксплуатации кавказских минеральных вод.

В 1813 году был открыт первый в России постоянный арочный мост — Каменноостровский — через Малую Невку, сумевший выдержать тяжелейшее испытание — наводнение 1824 года. Машины для строительства моста были спроектированы Бетанкуром, само строительство осуществили его ученики А. Д. Готман и С. О. Пантелеев.

Мост был впоследствии полностью перестроен, и одним из сокровищ Фонда редких книг и рукописей являются два оригинальных чертежа этого сооружения [17].

По случаю 260-летия основателя Института, был составлен отдельный каталог коллекции Бетанкура в Научно-технической библиотеке, наиболее интересные материалы представлены на выставке.



Бетанкур, Августин.
Каменноостровский мост. 1813

ЛИТЕРАТУРА

1. Betancourt, Agustín de. Mémoire sur la force expansive de la vapeur de l'eau, lu a l'Académie Royale des Sciences. — Paris, 1790. — ix, 38 p., 3 tabl., II planches grav.

2. Prony, Gaspard Claire François Marie Riche. Nouvelle architecture hydraulique: 2 vols. — [S. l.], 1790–1796. xii, 621, [3], 68 p., 15 planches grav. dépl.; [2], 203, 38 p., 16–52 planches grav. dépl.

3. Betancourt, Agustín de. Mémoire sur un nouveau système de navigation intérieure présenté a l'Institut national de France. — Paris, 1807. — 46 p., IV planches grav.

4. Mémoires de L'Institut national des sciences et arts. Sciences mathématiques et physiques. T. 3. — Paris, Prairial An IX [1801]. — [4], iv, 117, 519 p., IV, [2] planches (5 dépl.).

5. Chappe, Ignace Urbain Jean (1762–1829). Histoire de la télégraphie. — Paris, 1824. — [4], 268, [2] p., XXXIV planches grav. doubl.

6. Moigno, François Napoléon Marie. Traité de télégraphie électrique, renfermant son histoire, sa théorie et la description des appareils. — Paris, 1849. — XXIV, 420 p., 16 planches lith. et grav. dépl.

7. Betancourt, Agustín de, Lanz y Zaldívar, José María. Essai sur la composition des machines. — seconde édition, revue, corrigée et considérablement augmentée. — Paris, 1819. — [6], 184 p., [1], 12 planches grav. dépl.

8. Институт Инженеров Путей Сообщения Императора Александра I / Сост. С.М. Житков. — СПб., 1899. — 500 с. + 1 л. схем.

9. История Института Инженеров Путей Сообщения Императора Александра I-го за первое столетие его существования / Сост. А.М.Ларионов. — СПб., 1910. — 409 с.: табл.

10. Андреев П.Н. Очерк состояния Института инженеров путей сообщения в царствование Императора Александра I. — [СПб], 1877. — 20 с.

11. Betancourt, Agustín de. Description de la Salle d'exercice de Moscou. — St.-Pétersbourg, 1819. — 12 p., IX planches grav.

12. Traitteur, Wilhelm von. Description des ponts en chaines exécutés à St. Pétersbourg, sous la direction de Son altesse royale le duc Alexandre de Wurtemberg en 1824. — St. Pétersbourg, 1825. — [8], VII, 74 p.

13. Traitteur, Wilhelm von. Plans, profils, vues perspectives et détails du Pont de Bateaux de Saint-Isaac exécuté sur la Grande Néva a Saint-Pétersbourg en 1820. — St. Pétersbourg, [1821]. — 1, 1, VI planches.

14. Betancourt, Agustín de. [Акварели Агустина де Бетанкура]: manuscript. — [S. l.], [к. XVIII — н. XIX вв.]. — 17 л.

15. Подлинные Высочайше утвержденные доклады и рескрипты Императора Александра I к бывшему Инспектору Института Инженеров Путей Сообщения генерал-лейтенанту Бетанкуру, с 1813 по 1820 год: рукопись. — СПб., 1820.

16. Betancourt, Agustín de. Rapport sur differents sujets relatifs aux voies de communication en Russie: manuscript. — St. Pétersbourg, 1820. — 20 f.

17. Бетанкур, Августин. Каменноостровский мост в Санкт-Петербурге: рукопись. — Санкт-Петербург, 1813. — 2 л. черт.

*М. А. Ткаченко,
заведующая сектором читальных залов
Отдела редких книг и рукописей НТБ, к. и. н.*

Огюст Рикар де Монферран, протеже Августина де Бетанкура, и его коллекция в Фонде редких книг и рукописей Научно-технической библиотеки ПГУПС

В 1816 году в Россию прибыл из Франции тридцатилетний Огюст Рикар де Монферран, выпускник знаменитой Парижской политехнической школы и ученик архитектора Шарля Персье, одного из основателей стиля ампира. В начале XIX века Монферран принимал участие в некоторых крупных архитектурных проектах, сражался в наполеоновских кампаниях и заслужил репутацию хорошего рисовальщика и гравера. Однако после правления Корсиканца изнуренной многочисленными войнами Франции требовались, скорее, стандартные общественные сооружения, школы и больницы, тогда как молодой Монферран грезил о значительных свершениях, которые позволили бы его имени остаться в памяти столетий. Поэтому обратил он свой взор на быстро развивающуюся Россию, где с распростертыми объятьями встречали иностранных специалистов. Монферран воспользовался возможностью подарить императору Александру I, во время одного из визитов того в Париж в 1814 и 1815 гг., альбом собственных проектов [1]. Вскоре Монферран покинул отчизну, чтобы следующие срок два года — бóльшую часть своей жизни — провести в России, где сменились за это время два императора. Именно Монферрану было сужде-

но проектировать памятники обоим покинувшему этот мир правителям и обогатить Санкт-Петербург такими великолепными сооружениями как Исаакиевский собор и Александровская колонна, превратившиеся в символы города, без которых его невозможно представить.

Монферран был направлен к Августину де Бетанкуру, директору Комитета строений и гидравлических работ и Института Корпуса инженеров путей сообщения; он вез с собой множество рекомендательных писем, в том числе письмо от друга испанского инженера, знаменитого часовщика Бреге. Этот факт не мог не заставить Бетанкура обратить особое внимание на молодого человека, которого он определил для начала на должность старшего чертежника с квартирой и небольшим пособием.

Комитет для строений и гидравлических работ, начавшийся со специального комитета по строительству Петербурга, приобрел с годами общероссийское значение. Занимаясь организацией крупнейших инженерно-гидротехнических и строительных работ в стране, возглавляемый Бетанкуром, комитет сыграл важную роль и в превращении Петербурга в парадный столичный город, украшенный выдающимися архитектурными ансамблями и сооружениями [2]. К таким сооружениям, в первую очередь, относится Исаакиевский собор, перестройку которого Бетанкур решил поручить именно Монферрану, уже в качестве придворного архитектора. И, хотя в изначальном предложении архитектора обнаружились серьезные изъяны, грандиозный проект, занявший сорок лет, был с успехом доведен им до конца.

Бетанкур не только поручил Монферрану столь значительное предприятие, он немало помог своему протеже в техническом отношении, предложив метод подъема гранитных колонн и спроектировав с этой целью специальные леса и различные подъемные механизмы, в т. ч. кабестаны. Этим методом Монферран пользовался и впоследствии, много лет спустя после смерти Бетанкура, при установке Александровской колонны, а также при

подъеме из литейной ямы Царь-колокола в Москве. Именно покровительство Бетанкура позволило Монферрану в полной мере раскрыть свой талант, одарив избранную им новую родину сооружениями, ставшими легендарными. Не напрасно именно Монферран стал автором надгробного памятника Бетанкуру. Дружеские и деловые связи с Корпусом и Институтом инженеров путей сообщения архитектор тоже сохранял до конца жизни.

«Не весь умру», — так звучал девиз Огюста Рикара де Монферрана. И, надо признать, он всячески стремился воплотить этот амбициозный девиз в реальность. Добиться, чтобы будущие поколения помнили его имя, знали о его трудах, знали о сложности задач, граничащих с невозможным, и о том, как эти задачи решались — с неизменным успехом и эффективностью.

«Монферран, вы себя обессмертили», — сказал архитектору император Николай I после того, как была благополучно завершена установка 700-тонной Александровской колонны — настоящий инженерный подвиг для того времени [3]. Однако Монферран не доверился полностью даже финскому граниту: на тот случай, если бы безжалостный ход времени все-таки разрушил плоды его трудов, он скрупулезно фиксировал каждый этап работ, включая даже бытовые зарисовки рабочих на стройках, и готовил публикации роскошных большеформатных альбомов, в которых представлены наиболее значительные его проекты. Историкам остается лишь благодарить архитектора, с таким тщанием сберегавшего плоды собственного труда для потомков.

Живя в России, Монферран следил за тем, чтобы его имя появлялось в архитектурной печати Европы, и не терял связи с родиной. Во Французской национальной библиотеке находятся ценные рукописные альбомы, посвященные Александровской колонне и Исаакиевскому собору; первый был подарен архитектором королю Луи-Филиппу, второй передала библиотеке наследница вдовы Монферрана. Тем не менее, за пределами

России архитектор известен мало, и львиная доля связанных с его именем и его трудами материалов остается в Санкт-Петербурге, в том числе в Фонде редких книг и рукописей Научно-технической библиотеки Петербургского государственного университета путей сообщения, первому директору которого, Бетанкуру, Монферран обязан был своей блестящей карьерой.

23 января 2016 года исполнилось 230 лет со дня рождения архитектора. В честь этой даты в Научно-технической библиотеке ПГУПС была проведена выставка, на которой были представлены имеющие отношение к Монферрану материалы, а также составлен отдельный каталог его коллекции, представляющей собой цельное собрание книг, рукописей и рисунков.

В процессе сорокалетнего строительства Исаакиевского собора была создана строительная контора, где находились проектные материалы и личная библиотека Монферрана, к которой он обращался в процессе работ. После смерти архитектора архив строительной конторы, за исключением библиотеки, перешел в депо карт при Ученом Комитете, а в 1868 году был передан Институту Правительственным распоряжением [4]. Часть библиотеки Монферрана была приобретена Институтом по предложению его наследников. Некоторые материалы пришли иными путями — через дары и отдельные покупки.

Коллекцию Монферрана можно логически подразделить на три части. Первую составляют его собственные публикации. Сюда входят французские издания по архитектуре и декору, в которых Монферран принимал участие на заре своей карьеры как художник и гравёр; один из первых его проектов в России — «Учреждение Лицея Ришельё в Одессе» (проект не осуществлен) [5]; выпущенные самим Монферраном монографии и альбомы, отражающие произведенные им работы по

возведению Александровской колонны [6], перестройке Исаакиевского собора [7] и подъему Царь-колокола [8].

Особую ценность представляет собой редкий альбом 1820 года «Церковь Св. Исаакия, реставрированная и увеличенная по приказу императора и царя» [9]. Это первое из серии иллюстрированных изда-

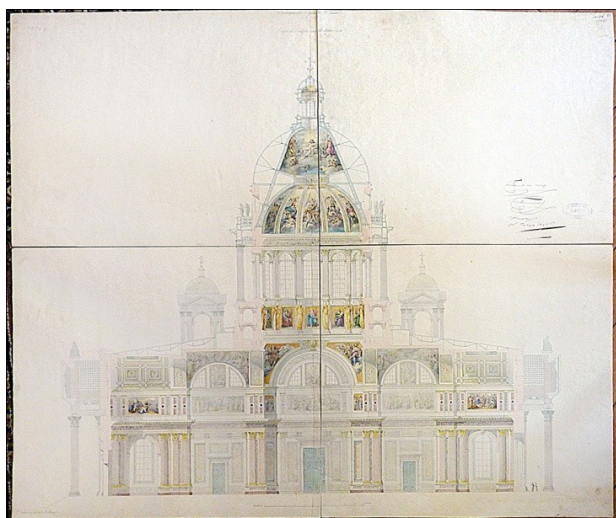
ний, выпущенных стараниями самого архитектора, где описываются созданные Монферраном проекты. Изначально Монферран намеревался опубликовать серию под заглавием «Петербург и его памятники в правление Александра», однако его отвлекла имевшая большое значение работа над проектом Исаакиевского собора. В 1820 году, когда уже были почти завершены фундаменты и рельефная модель собора получила Высочайшее одобрение, он решился посвятить первую публикацию именно этому неоконченному проекту, чтобы ответить на многочисленные вопросы. Некоторые из рисунков и гравюр были сделаны самим Монферраном, остальные — под его руководством Жаком Нозлем Мари Фреми и одним из семьи художников Брюлловых. В библиотеке имеются два экземпляра этого альбома, на шмутцтитуле одного из них сохранилась дарственная надпись Монферрана, адресованная графу Кутайсову (Ивану Павловичу, или его сыну Павлу Ивановичу, будущему председателю Общества поощрения художников).

Вторая часть коллекции содержит особенно ценные материалы — рукописи и оригинальные рисунки. Особое место среди них занимает наследство строительной конторы — 1130 листов чертежей и рисунков, разложенных тематически по 19 папкам [10]; 987 из них посвящены



Монферран, Огюст Рикар.
Описание московского Большого Колокола. 1840.
Титульный лист и посвящение

строительству Исаакиевского собора, остальные — Александровской колонне и переустройству в Казанском соборе. Весь этот обширный графический материал (планы, фасады, сечения, детали, охватывающие все этапы строительства и декорирования собора от закладки фундамента до ювелирных работ) по большей части выполнен тушью и акварелью, хотя



Сечение здания. Акварель, 1090 x 1200 мм.

Монферран, Огюст Рикар.

Высочайше утвержденные рисунки и чертежи по работам Исаакиевского собора: рукопись. 1818–1868

встречаются и карандашные рисунки. Это чертежи и рисунки разного качества и характера, от наброска тушью на обрывке кальки до большеформатного, покрытого лаком, проекта большого иконостаса.



Монферран, Огюст Рикар.

Обелиск из гранита высотой в сто одиннадцать футов, спроектированный в центре Дворцовой площади. Акварель. 1829

Большинство чертежей подписаны Монферраном и его помощниками, на многих имеются подписи членов комиссии по строительству — К. Оппермана, А. Оленина и др., встречаются подписи князя Петра Волконского и герцога Лейхтенбергского при высочайших резолюциях и указаниях. Все рисунки и чертежи этой коллекции были просмотрены и утверждены государем. В коллекцию рукописных материалов входят также два комплекта удостоенных Высочайшего рассмотрения проектов исправления Исаакиевского собора

[11] и рукопись Монферрана с ответом на замечания архитектора Модюи на начальной стадии проекта [12].



Подъем Александровской колонны.
Акварель. Монферран, Огюст Рикар.
Планы и детали памятника,
посвященного памяти императора Александра:
альбом оригинальных рисунков и чертежей

Другой наиболее значительной работой Монферрана является Александровская колонна. В коллекцию редкого Фонда входит оригинальный рисунок Монферрана — изначальный проект памятника Александру I в виде классического обелиска, подаренный библиотеке архитектором Султановым [13]. Одно из ценнейших сокровищ редкого Фонда

— альбом оригинальных чертежей и акварелей, в котором отображен весь процесс создания памятника от планов каменоломни до деталей декора и чертежей использовавшихся механизмов, включая лист с сопоставлением Александровской с другими известными колоннами, планы размещения войск на Дворцовой площади и окрест в день торжественного открытия памятника, вид на колонну с завершенным Исаакиевским собором на заднем плане (на момент создания рисунка еще строившимся) и различные рабочие наброски [14]. На основе этих рисунков был составлен опубликованный альбом



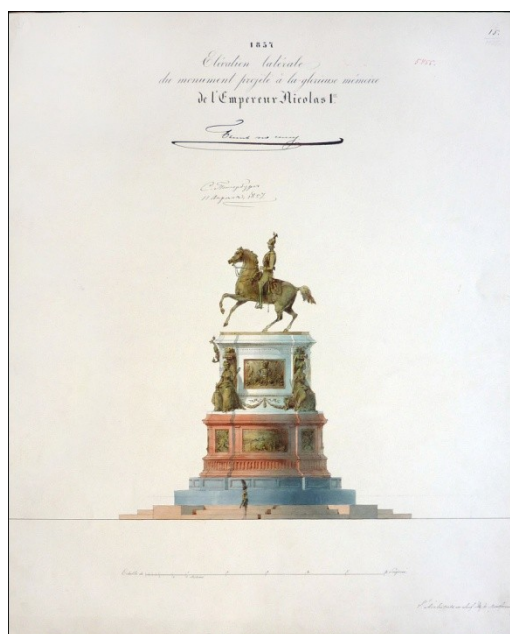
Виньетка. Монферран, Огюст Рикар

1836 года. Среди рисунков присутствует набросок виньетки, на которой изображен вид Санкт-Петербурга, погруженного в морскую пучину, и все, что сохранилось и поднимается из волн, — это Медный всадник, полуразрушенная колоннада собора и в отдалении — знаменитая колонна. Подпись под виньеткой гласит: *«Спустя многие годы, когда новым народам*

придут на смену другие, сколь велико же будет изумление странника, когда, решившись выйти в древние воды Северного моря, он будет принужден остановить свой челн пред гигантским образом Царя, возвышающимся над руинами великого города, и когда, с трудом пробираясь сквозь останки храма, он увидит стоящую в одиночестве среди бушующих волн Александровскую колонну, все еще свидетельствующую о непреходящей славе бессмертных государей России» [15].

Дополняют раздел рукописных материалов 68 чертежей и акварелей по проекту памятника Николаю I — последнему творению Монферрана, которое он не успел завершить [16]. На многих листах присутствует личная подпись Александра II «Быть по сему».

Третий раздел коллекции составляют издания и рукописи из личной библиотеки Монферрана, всего 86 названий. Институтом была выкуплена часть библиотеки, имевшая отношение к строительству и архитектуре, но в пределах этой темы в коллекции присутствуют книги самого разного характера, изданные в разных странах, на разных языках, в XVI–XIX вв. По этим книгам можно некоторым образом судить о характере и интересах их владельца, определить, какие направления строительного и оформительского искусства он считал наиболее для себя важными, у кого из архитекторов прошлого учился, а иногда — узнать и о его взаимоотношениях с представителями петербургского общества.



Высочайше утвержденный
11 апреля 1857 года фасад пьедестала
и конной статуи с левой стороны.
Туша, акварель, 561 x 457 мм.
Монферран, Огюст Рикар.
Памятник, спроектированный в память
императора Николая I: альбом
оригинальных рисунков и чертежей.
1856–1859

Коллекция включает в себя три рукописи: бесценный альбом оригинальных рисунков театральных декораций Пьетро ди Готтардо Гонзага (авторство вызывает сомнение, однако заглавие «*Décorations par Gonzague*» подписано на форзаце рукой Монферрана) [17]; черновой вариант курса Блонделя по архитектуре (XVIII век) [18] и проекты и



Морской порт. Тушь, акварель.
Гонзага, Пьетро ди Готтардо.
Театральные декорации:
альбом оригинальных рисунков

описания общественных зданий Санкт-Петербурга 1795 года неизвестного автора [19]. Две книги коллекции, судя по штампам и вытисненному золотом на обложке экслибрису, ранее находились в библиотеке архитектора Чарлза Камерона [20]. Несколько книг имеют дарственные надписи авторов, адресованные Монферрану. Почти все книги носят на шмутцтителе или титульном листе автограф с датой и личный штамп Монферрана с эмблемой колоннады собора.



Десять книг об архитектуре Витрувия
в переводе и с комментариями Чезаре Чезариано.
1521. Титульный лист и иллюстрация

Многие из архитектурных справочников и альбомов являются классическими трактатами легендарных архитекторов таких, как Леон Баттиста Альберти, Себастьяно Серлио, Филибер Делорм, Джакомо Бароццо да Виньола, Жак Андруэ дю Серсо и др., XVI–XVII вв. Пять книг содержат разнообразные перево-

ды и комментарии классических «Десяти книг об архитектуре» древнеримского автора Марка Витрувия Поллио.

К переводам Витрувия относятся две старейшие книги коллекции. Одна из них — это первое в истории печатное издание перевода «Десяти книг» с латыни (на итальянский). Книга опубликована в Комо в 1521 году. На титульном листе отсутствует имя переводчика и комментатора, он упомянут лишь на первом листе основного текста: Чезаре Чезареано, гражданин Милана, профессор архитектуры [21]. Ему принадлежит бó льшая часть работы, включая великолепные гравюры, однако, чтобы выпустить дорогостоящее издание, Чезариано был вынужден работать в сотрудничестве с двумя соавторами. Рассорившись с ними, Чезариано покинул проект и последние части работы оформлялись без его участия. Последовал судебный процесс, который Чезариано выиграл, а черновик его труда был обнаружен лишь в 1986 году, тогда и удалось восстановить истину.

Еще один палеотип в коллекции — первое немецкое издание Витрувия на латыни, созданное медиком и философом Вальтером Рюффом в Страсбурге в 1543 году [22]. Рюфф опубликовал множество трудов, в первую очередь по медицине, и не однажды был обвинен в плагиате. Однако трудно переоценить его вклад в популяризацию классического стиля к северу от Альп.

Очень любопытно редчайшее факсимиле первого издания «Четырех книг по архитектуре» Андреа Палладио, основавшего отдельное течение в архитектуре, которое носит его имя [23]. Впервые они были опубликованы в Венеции в 1570 году. Репринт из коллекции Монферрана осуществил британский консул в Венеции Джон Смит, большой ценитель искусства. Идея создания подобного факсимиле возникла из бесед Джона Смита с историком архитектуры



Палладио, Андреа.
Четыре книги по архитектуре:
факсимильное издание.
Венеция. 1767. Титульный лист

Томмазо Теманца, и в 1767 году появились первые экземпляры крайне ограниченного тиража. Особым отличием книги являются великолепные офорты, сделанные Пьетро Монако и Антонио Висентини, с большой тщательностью повторяющие ксилографии первого издания.



Декорация к опере Джакомо Мейербера
«Крестоносец в Египте».
Декорации Санкуирико:
альбом декораций для театра Ла-Скала.
Издан не ранее 1827 года

Важным направлением художественного и оформительского ремесла в то время был театр, и в коллекции Монферрана присутствуют, помимо уже упоминавшегося альбома декораций, шесть изданий, посвященных разным вопросам, связанным с театром, в том числе классический трактат Франческо Милиции, в свое время запрещенный Ватиканом и изъятый из продажи за критику

современного театра и политические взгляды автора, а также прекрасный альбом декораций Алессандро Санкуирико — художника, оформлявшего балеты Ла-Скалы [25].

Имеется в коллекции трактат о строительстве театров Гонзаги, подаренный Монферрану генералом Опперманом [26]. Любопытно обращение генерала к архитектору на первом пустом листе книги: Опперман возвращает Монферрану некую рамку, прилагая эту книгу, которую, по его мнению, Монферран сочтет приятной, и просит достать ему орденскую ленточку, потому что не знает, где ее купить.

Интерес Монферрана к оформлению церемоний — сфере деятельности, неразрывно связанной с грандиозными проектами, которыми он занимался — выражает роскошное издание «Триумфальный въезд Их Величеств Людовика XIV, короля Франции и Наварры, и Марии Терезии Австрийской, его супруги, в город Париж...» 1662 года, составленное анонимным

автором. В альбоме описаны как приготовления в Париже к приему монаршей четы, возведение триумфальных арок, декоративные сооружения, так и сама организация празднований.

Коллекция Огюста Рикара де Монферрана занимает важное место среди сокровищ Фонда редких книг и рукописей Научно-технической библиотеки и представляет большой интерес как для изучения созданных им памятников, так и для понимания характера и целей самого архитектора.



Триумфальный въезд Их Величеств Людовика XIV, короля Франции и Наварры, и Марии Терезии Австрийской, его супруги, в город Париж. 1662. Титульный лист и фронтиспис

ЛИТЕРАТУРА

1. Auguste Ricard de Montferrand (1786–1858): un architecte français à Saint-Pétersbourg: catalogue de l'exposition présentée et réalisée par le Conseil général du Puy-de-Dôme... [Clermont-Ferrand]: Conseil général, [2009].
2. Боголюбов А. Н., Павлов В. Е., Филатов Н. Ф. Августин Бетанкур (1758–1824): Ученый, инженер, архитектор, градостроитель. Нижний Новгород, 2002. С. 128.
3. Montferrand, Auguste Ricard. Plans et détails du Monument consacré a la mémoire de l'Empereur Alexandre. Paris, 1836. P. 27.
4. Засулич Н. М. Некоторые частные собрания в фонде библиотеки ЛИИЖТ: Рукопись. С. 43.
5. Établissement du Lycée Richelieu a Odessa, fondé par un Ukase de S. M. L'Empereur de Toutes les Russies, en date du 2 Mai 1817. Paris, 1817.
6. [Montferrand], Auguste Ricard. Description de la Colonne Monumentale érigée a la mémoire de l'Empereur Alexandre Ier. Saint-Petersbourg, 1834; Montferrand, Auguste Ricard. Plans et détails du Monument consacré a la mémoire de l'Empereur Alexandre. Paris, 1836.
7. Montferrand, Auguste Ricard. Église cathédrale de Saint-Isaac: Description architecturale, pittoresque et historique de ce monument. Saint-Pétersbourg, 1845; Montferrand, Auguste Ricard. Notice sur l'exploitation des trente-six colonnes en granite, destinées à la construction des portiques de l'église de St. Isaac, présentée à la Commission chargée de la Direction des Travaux. St. Pétersbourg, 1820.
8. Montferrand, Auguste Ricard. Description de la Grande Cloche de Moscou. Paris, 1840.
9. Montferrand, Auguste Ricard. Eglise de St. Isaac restaurée et augmentée d'après les ordres de l'Empereur et Roi: Saint-Pétersbourg, 1820.

10. Montferrand, Auguste Ricard. Высочайше утвержденные рисунки и чертежи по работам Исаакиевского собора. Санкт-Петербург, 1818–1868.

11. Проекты исправленія предполагаемой перестройки Исакиевского собора: Рукопись. [С.Петербург], [1825]; Фасады Исакиевского собора: проекты исправленія предполагаемой перестройки Исакиевского собора: Рукопись. — [С.Петербург], [1825].

12. Montferrand, Auguste Ricard. Reponse au memoire sur les travaux de l'église de St.-Isaac: manuscript. Saint-Pétersbourg, 1821.

13. Montferrand, Auguste Ricard. Obélisque en granit de cent onze pieds de hauteur, projeté au centre de la place du palais: manuscript. [S. l.], [1829].

14. Montferrand, Auguste Ricard. Plans et détails du monument consacré a la memoire de l'Empereur Alexandre: album, manuscript. [S. l.], Non ante 1857.

15. Ibid. Planche 58.

16. Montferrand, Auguste Ricard. Monument projeté à la glorieuse mémoire de l'Empereur Nicolas I: manuscript. — Saint-Pétersbourg, 1856–1859.

17. [Gonzaga, Pietro di Gottardo]. Décorations par Gonzague: manuscript.

18. [Blondel, Jacques François]. Cours Elementaire D'Architecture: manuscript. 1763.

19. C. R. Plans, élévations et coupes des édifices, qui se trouvent sous la juridictions du bureau, de tutelle générale du Gouvernement de St.-Pétersbourg: manuscript. [S. l.], 1795.

20. Osio, Carlo Cesare. Architettura civile dimostrativamente propotionata et accresciuta di nuove regole... Lyon, 1686; Willett, Ralph. A Description of the Library at Merly in the County of Dorset = Description de la Bibliotheque de Merly dans le Conte de Dorset. London, 1785.

21. Vitruvius Pollio, Mark. Di Lucio Vitruvio Pollione de Architectura Libri Dece traducti de latino in vulgare affigurati: commentate... /trad. C. Caesariano. Como, 1521.

22. Vitruvius Pollio, Mark. M. Vitruvii viri svæ professionis peritissimi De Architectura libri decem... /ed. W. H. Ryff. — Argentorati [Strasbourg], 1543.
23. Palladio, Andrea. I quattro libri dell'Architettura di Andrea Palladio. Venetia [Venezia], 1570 [1767].
24. Milizia, Francesco. Trattato complete, formale e materiale del teatro. — Venezia, 1794.
25. Sanquirico, Alessandro. Décorations de Sanquirico. — [S. l.], non prima 1827.
26. Gonzaga, Pietro di Gottardo. Remarques sur la construction des théâtres par un décorateur théâtral. — Saint-Pétersbourg: Imprimerie de Charles Kray, 1817.
27. Anonyme. L'entrée triomphante de leurs Maiestez Lovis XIV. Roy de France et de Navarre, et Marie Therese d'Avstriche son espovse, dans la ville de Paris capitale de levrs Royavmes... Paris: 1662.

*И. В. Шкляр, главный библиотекарь секторов
рукописей и редких книг
Научно-технической библиотеки,
(Ленинград, 1972)*

ГДЕ ТЕПЕРЬ ЭТИ ЛИСТЫ?



Двенадцатого мая 1820 года страшный пожар, возникший в церкви Большого Царскосельского дворца, уничтожил всю северо-западную часть здания и примыкающий к дворцу Лицей. На следующий же день император Александр I поручил архитектору В. П. Стасову восстановить дворец в прежнем виде. В очень короткий срок архитектору и его помощникам удалось выполнить значительную часть работ, но при реконструкции парадных комнат,

созданных для Екатерины II шотландским архитектором Чарльзом Камероном, встретились особые трудности. Внутренняя отделка пострадала очень сильно, и требовалось найти как можно больше детальных чертежей, составленных самим Камероном, к тому времени уже умершим. Стасову были переданы материалы из гофинтендантской конторы и библиотеки Александра I, но этого оказалось недостаточно, и приходилось восстанавливать интерьер по памяти, изучать сохранившиеся куски. Он надеялся

отыскать книгу, «в которой рисунки всех прежних плафонов были показаны», но такого издания не существовало.

И тогда «русскому послу в Лондоне графу Ливену было предписано приобрести во чтобы то ни стало у наследников Камерона все его чертежи и рисунки, особенно для плафонов, и ему удалось достать 114 листов, которые и были благополучно доставлены в Царское Село. Где теперь эти драгоценные листы великого, приветливого мастера?» — так заканчивается глава о Камероне в «Истории русского искусства» И. Э. Грабаря

Неожиданная, привлекающая к себе внимание концовка. Если большой знаток художественных собраний Грабарь задает такой вопрос, то отсюда можно сделать вывод: ни в одном из обследованных им хранилищ, в том числе и хорошо ему известном Эрмитажном, он не видел присланных Ливеном рисунков. В то же время можно утверждать, что и Грабарь, и его соавтор по III тому «Истории русского искусства» И. А. Фомин в недостаточной мере ознакомились с одним из петербургских книжных собраний, где к началу XX века уже хранилось довольно много архитектурных материалов, — библиотекой Института инженеров путей сообщения императора Александра I. А между тем, в печатном каталоге этой библиотеки значится альбом, который, наверное, заинтересовал бы исследователей: Cameron (Charles). Drawings. 115 л., 1764.

Альбом был введен в научный оборот только в монографии В. Н. Талепоровского «Чарльз Камерон» (1939). Во второй главе книги определено место этих рисунков в формировании творческого облика Камерона, а в приложении автор, среди других принадлежащих и приписываемых Камерону чертежей, полистно расписал альбом из Центральной библиотеки ЛИИЖТа (как она стала называться в 30-е годы) и воспроизвел из него 19 рисунков.

Однако Талепоровский не связывает этот альбом с теми 114 листами, которые прислал в 1822 году Ливен. Напротив, он пишет: «Чертежи были

переданы архитектору Стасову, который, в силу новых архитектурных тенденций, конечно, не использовал их. Они поступили в кабинет рисунков Эрмитажа, где теперь и хранятся».

Через десять лет после выхода в свет книги В. Н. Талепоровского сами сотрудники Эрмитажа почти дословно повторили его версию провениенции камероновских чертежей с поправкой, совпадающей с последними исследованиями о В. П. Стасове: «Зодчий, стремившись воспроизвести разрушенную огнем отделку возможно ближе к ее первоначальному виду, использовал их, после чего эти чертежи были переданы в кабинет рисунков Эрмитажа».

Почему мы не согласны с Талепоровским? Уже сам поставленный Грабарем вопрос порождает сомнения в правильности его утверждений. Единственный, зато очень весомый довод, видимо, и заставивший Талепоровского принять «английское происхождение» эрмитажного Камерона: только в этом собрании есть чертежи интерьеров Царскосельского дворца, в том числе и плафонов — то, на что особо обращалось внимание Ливена. Но прислал ли посол именно требуемое? Этого мы не знаем, у нас есть лишь один неоспоримый факт: он купил 114 листов. В Эрмитаже, крупнейшем, наряду с Павловским музеем, хранилище подлинников Камерона, такого количества нет, даже если учитывать приписываемые Камерону чертежи, которые, по логике вещей, не могли быть куплены в Англии (что не относится к просто неподписанным чертежам).

И возникает еще одно сомнение, если не принимать априори, что в Эрмитаже хранятся те самые, ливенские чертежи. Мы уже упоминали, что какое-то количество чертежей Стасову было выдано из императорской библиотеки. Испытав огромные трудности при восстановлении безнадежно поврежденных интерьеров без достаточного количества вспомогательных материалов, архитектор дальновидно ставил вопрос о надежной сохранности новых чертежей. К тому же, как указывает новейший

исследователь творчества Стасова, он так сумел проникнуться камероновским духом, что некоторые искусствоведы считали воссозданные Стасовым комнаты сохранившимися со времен Камерона. Не произошла ли подобная путаница и с чертежами? Независимо от того, передавались ли Ливенские чертежи в Эрмитаж или нет, туда были возвращены материалы из библиотеки Александра I, и не смешались ли с ними новые стасовские чертежи?

Пусть все это, несомненно, работы Камерона. Сколько же чертежей должно находиться в отделе рисунков Эрмитажа, учитывая неизбежные за 150 лет утраты, передачи, пополнения? Никак не меньше 114 и даже больше, ведь часть чертежей там уже была. Этого числа нет ни в Эрмитаже, ни в каком-либо другом собрании. И только альбом «Drawings» состоит из 115 листов.

Нынешняя нумерация сделана уже в библиотеке, до этого листы были пронумерованы карандашом, и в нескольких местах встречаются исправления, так что ошибиться на один лист ничего не стоило. Но есть и другая возможность: 113 листов — это акварели, а два последних и нулевой, нумерованный лист, — черновые карандашные наброски, которые при продаже могли пойти в придачу.

Теперь о самой покупке. Версии Грабаря и Талепоровского настолько расходятся, что общее в них — все те же 114 листов, и только. Но Грабарь в своем рассказе ссылается на архивные материалы, а Талепоровский дает произвольную картину. По Грабарю, Ливену велено было купить во что бы то ни стало все, что он сумеет найти, но ему удалось достать только эти листы; Талепоровский говорит, что Ливен приобрел часть этого ценнейшего материала, что он отобрал, да еще по памяти, только то, что относилось к Царскосельскому дворцу. А сколько в Эрмитаже чертежей Камерона, относящихся к Царскосельскому дворцу? Больше, чем в любом другом собрании, но они составляют лишь очень небольшую часть камероновской

коллекции! Следовательно, по Талепоровскому, в Англии было огромное собрание. А это утверждение вытекает из другого: вдова Камерона увезла в 1816 году в Англию все его чертежи. Предположение не менее произвольное. Автор дает при этом ссылку на список отъезжающих, печатавшийся в «С.-Петербургских ведомостях», где заведомо ничего не могло быть об увозимых чертежах. Были ли в семье покойного Камерона чертежи? Естественно были, но едва ли такое количество. Кроме того, Талепоровский на той же странице пишет, что еще в 1812 году, когда вдове Камерона пришлось выехать из Михайловского замка, она распродала обстановку и библиотеку архитектора. Таким образом, слова Грабаря гораздо более соответствуют истинному положению дел и дают возможность утверждать, что содержание листов могло быть любым, лишь бы это был подлинный Камерон.

А вот альбом «Drawings», по содержанию и времени создания, как мы попытаемся доказать, должен был попасть в Россию из Англии, но не потому, что его увезла туда вдова Камерона (вариант теоретически возможный, но маловероятный). Скорее всего, он оставался там все время, пока Камерон жил и работал в России.

Что представляет собой альбом? Это рисунки, эскизы, композиции ваз и амфор, чаш и светильников, кувшинов, блюд, столовых приборов, мебели, треножников, урн на фоне руин, пилястров с живописно-скульптурными арабесками и других архитектурных мотивов в античном духе. Талепоровский считает, что это рисовальный альбом Камерона, и нам думается, что он прав. Наличие в конце альбома чистых листов свидетельствует о том, что это не собрание отдельных, позднее переплетенных рисунков, хотя техника их исполнения разнообразна: тушь и карандаш, акварель и сепия, живопись по черному фону.

Талепоровский верно замечает, что Камерон начал заполнять свой альбом в 1764 году, вскоре после возвращения из Италии. Но, называя его

всюду «альбом 1764 г.» без оговорки об условности этого обозначения, он, видимо, считает этот год датой заполнения всего альбома.

Название закрепилось в литературе о Камероне и, независимо от нашей задачи, следует уточнить, когда он был оставлен. Лист 95 в росписи Талепоровского обозначен как треножник с надписью «A cass poor sterne». Тут есть некоторая неточность. Надпись выглядит так: «A CASS. POOR.



STERNE», где последнее слово — видимо, имя собственное, а сокращение, скорее всего, означает «cassock», и все вместе переводится «бедный священник Стерн», т. е. знаменитый писатель Лоренс Стерн. Автор «Сентиментального путешествия» и «Тристрама Шенди» действительно был священником, в 60-х гг. XVIII века издал четыре тома проповедей и умер в 1768 году. А так как рисунок памятника находится уже в конце аль-

бома, то можно предположить, что к концу 1760-х гг. (возможно, он и должен называться: «альбом 1760-х гг.», а не «1764-го») он был заполнен и, сослужив свою службу, оставлен. Камерон уехал в Россию еще через десять лет, и, вполне вероятно, что старый альбом (наверное, не первый и не последний, разве что единственный из сохранившихся) он не стал брать с собой. Правда, Талепоровский считает, что карандашный набросок стула на последнем листе альбома относится к Павловскому дворцу. Первому и многолетнему хранителю Павловского дворца-музея можно было бы поверить, но эскиз настолько неопределенный, что трудно при-
вязать его к Павловскому или любому другому дворцу. Замечание Талепоровского, что пилястры с живописью из альбома послужили Камерону

через 20 лет мотивом для пилястров Павловского дворца, безусловно, справедливо, но отсюда не следует, что именно эти листы были у него перед глазами.

Итак, по нашему мнению, альбом «Drawings» хранился в Англии, а другие чертежи Камерона, созданные в России, здесь и оставались. Ливен, получив задание, едва смог его выполнить и купил, что сумел. К тому же, композиция плафона, наряду с другими элементами интерьера, в альбоме все-таки есть (л. 86 об.), но дело не в этом. У русского посла не было выбора.

Талепоровский не задается вопросом, как попал альбом в Россию, если это не покупка Ливена (хотя это интересно было выяснить), и как он оказался в библиотеке ЛИИЖТа (этим автор и не должен был заниматься). Но если следовать за его рассуждениями, то история эта совсем запутывается. Камерон привез альбом в Россию (если стул относится к Павловскому дворцу), вдова увезла в Англию (раз она увозила все материалы, а это альбом личный и не мог оказаться в конторах или у заказчиков). И все равно он должен был вторично попасть из Англии в Россию — как и когда? А насчет того, когда он попал в библиотеку Института корпуса инженеров путей сообщения, у нас есть довольно точные сведения, и если они не являются неопровержимым доказательством нашей правоты (иначе все предыдущие рассуждения были бы излишними), то все же подкрепляют наши выводы.

Первые книги поступили в библиотеку института летом 1810 года, но ни архивных материалов, ни инвентарных книг или каталогов до 1827 года не сохранилось (похоже, что последних просто не было). В 1827 году было составлено сразу два важных для истории библиотеки документа: «Инвентарная книга № 1» — алфавитный каталог книг, поступивших в библиотеку в 1827 году, и «Инвентарная книга № 2» — систематический каталог тех же книг. «Cameron'a» в алфавитном каталоге не оказалось, но

в систематическом разделе II (Antiquités, beaux arts, belles-lettres) нашлась запись: "Drawings (sans autre titre). I Fol." Тогда обнаружилось, что в алфавитном каталоге тоже есть это название (и с той же ошибкой, говорящей о незнании библиотекарем английского языка) — и рядом с ним проставлен нынешний шифр камероновского альбома! Итак, альбом попал в библиотеку до 1827 года, и составитель каталогов поручик Стремоухов 2-й не знал, что это Камерон. Были случаи, когда он просто не указывал имени автора, имеющегося на титульном листе (Бренна, Кварнеги, Челиева), но тут он даже сделал приписку «больше ничего в заглавии нет» («sans autre titre»). Однако потом, когда для альбома делали нынешний переплет (сафьян с золотым узором и бумага внутренней стороны очень похожи на материал переплетов других библиотечных книг альбомного типа), были, видимо, обнаружены и имя художника, и дата, помещенные теперь в виде наклейки с золотым тиснением на внутренней стороне переплета. Сняты ли они еще со старой обложки или сделаны заново, богаче и эффектнее, неизвестно, но точность даты — 1764 — убеждает в том, что взять ее не из самого альбома было невозможно. А то, что Камерон не только ставил на книгах свою подпись, но и оттискивал имя печатными буквами, показывают две книги из его библиотеки, попавшие от Монферрана одна в Эрмитаж (Риу, которая упоминается у Талепоровского), а другая — в нашу библиотеку.



Итак, установлено, что альбом Камерона поступил в библиотеку путейского института до 1827 году (и после 1810), однако более точную дату назвать трудно. Можно почти наверняка исключить годы Отечественной войны до самого 1818 года, очень трудное для института время, когда едва

приобретались необходимые учебники. Чтобы альбом поступил в 1826–1827 гг. также сомнительно: за это время сменилось три библиотекаря, и последний из них, Стремоухов, не знал, что альбом камероновский. Самыми вероятными остаются как раз годы работы первого библиотекаря Лишневского (1818–1826), который должен был знать все, однако своими обязанностями тяготился и каталогов не вел. Но, даже сузив границы до восьми лет, мы не можем точно сказать, поступил альбом после 1822 года (когда состоялась покупка в Лондоне) или же до этой, все определяющей даты.

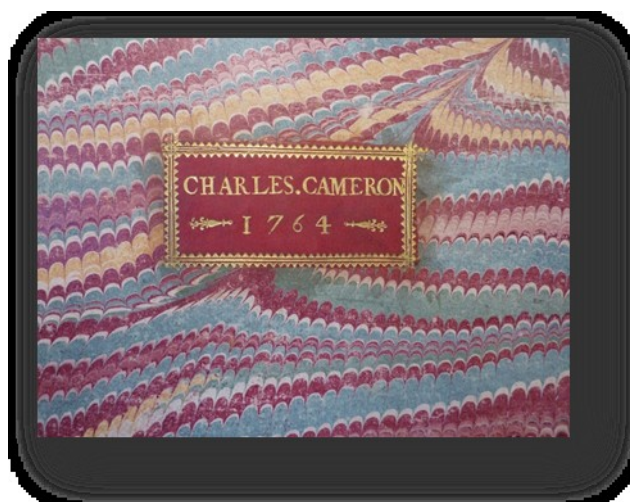
Казалось бы, каталог открыл все, что мог. Но при подробном его изучении выяснилась еще одна неожиданная деталь. К 1827 году в библиотеке, наряду с новейшей книжно-журнальной литературой, уже начала складываться коллекция старой книги XVI–XVIII вв., но рукописное собрание еще и не зарождалось. Рукописей было всего две: инженера-гидротехника Льва Векселя, наличие которой никаких недоумений не вызывает, и альбом, о котором все время идет речь.

Откуда же он взялся так «не вовремя»? Трудно предположить, что его специально купили у книготорговцев, а тем более — у частных лиц. Это далеко еще не те времена, когда инспектор В. П. Соболевский будет выпрашивать и даже отнимать у владельцев ценные книги и чертежи. Альбому Камерона не хватает окружения поступивших гораздо позднее работ Томона, Монферрана, Росси, Стасова. Единственное приемлемое предположение — что это был случайный дар библиотеке. И тут снова вспоминается приобретение Ливена. Известно, что в 1835 году библиотекарю института было велено завести особый каталог для записи императорских даров, прошлых и будущих. Не был ли наш альбом, не пригодившийся Стасову и возвращенный им, одним из таких подарков? Тут есть свои за и против, и не стоит углубляться, например, в тонкости отношений Александра I к инспектору института Бетанкуру, а Николая I — к директору Базену, хотя внешне всегда была видимость «отеческой заботы», и столь

ценный дар (в то же время бесполезный для практики восстановления Царскосельского дворца) вполне мог иметь место и в 1822, и в 1825 году.

Мы не настаиваем на безусловности всех наших предположений. Помочь могли бы более ранние библиотечные документы, а особой надежды на то, что они обнаружатся, нет. Впрочем, ливенский наш альбом или нет, ценность его от этого не меняется.

Достаточно того, что это рисунки великого мастера, по справедливому определению Грабаря, что это первая из сохранившихся работ Камерона, отражающая его увлечение античностью и таким образом проливающая свет на



творческое формирование архитектора, и, наконец, что именно с нее началось рукописное собрание нашей библиотеки. И споря о местонахождении 114 «драгоценных листов», мы не собирались ставить наше собрание выше какого-либо другого хранилища камероновских чертежей. Мы только попытались ответить на вопрос, заданный более полувека назад.

Н. К. Суханова,
главный библиограф НТБ ПГУПС

Журнал «Зодчий»

В истории отечественной архитектуры есть страница, не нашедшая освещения в искусствоведческих и книговедческих трудах. Речь идет о журнале «Зодчий». В 1930–70-е годы на журнал был наложен запрет; если его и упоминали, то всегда — в отрицательном плане. С 70-х гг. XX века его материалы активно использовались, однако до сих пор нет ни одной работы, в которой была бы показана роль «Зодчего» в истории русской культуры конца XIX — начала XX вв. С журналом сотрудничали такие выдающиеся архитекторы, как Мерц, Китнер, Сюзор, Шехтель, Красовский, Кракау, Перетяткович, Суслов, Бенуа; искусствоведы Воробьев, Курбатов, Лукомский; художники Васнецов, Билибин, Рерих и многие другие.

Сначала немного истории. Отмена крепостного права определила новый этап экономической жизни России, страна вступила на путь капиталистического развития. В эти годы шел процесс формирования национальной буржуазии, новой интеллигенции, пролетариата. Резко возрос приток населения в города. Территория русских городов за короткое время возросла в 3–4 раза. Увеличение объемов каменного строительства в провинциальных городах, рост объемов строительных работ вызвали бурное развитие отечественной архитектуры. Тем не менее, возникали противоречия между самостоятельным и профессиональным зодчеством, между столичной и провинциальной архитектурно-строительной практикой. Растущая частная строительная инициатива сталкивалась с централизмом монархического

государства, что на практике выражалось в отставании старой классической формы от тех требований и возможностей, которые выдвигала жизнь. Появлялись новые заказчики — представители финансового и торгово-промышленного капитала, которые говорили о необходимости репрезентативности административных и служебных зданий. Владельцы доходных домов требовали удовлетворения вкусов среднего сословия — сочетания экономичности с приличным видом.

В середине XIX века возникают новые типы зданий и сооружений — доходные дома, промздания, вокзалы, банки и т. д. Было бы странным украшать эти сооружения колоннадами и статуями.

Архитектурная гармония старых ансамблей начинает казаться однообразной и подавлять своим величием. Прежние приемы застройки, средства художественной выразительности, характерные для классической архитектуры, уже не отвечали новым требованиям. Город второй половины XIX века становится более живым, многослойным, развивающимся организмом. Широкое общественное движение XIX века способствовало профессиональному объединению архитекторов. В 1867 году возникло Московское общество архитекторов, через три года по инициативе В. А. Шрётера — Петербургское. Председателем общества сначала был А. И. Резанов, после его смерти — Н. Л. Бенуа, Э. И. Жибер, в 1909—18 гг. — И. С. Китнер. Основной задачей Общества было сплочение архитектурных сил страны, преодоление их разобщенности, решение конкретных проблем архитектурно-строительного дела, проведение архитектурных конкурсов, съездов.

Настоящим памятником деятельности Общества стал знаменитый журнал «Зодчий». Он выходил по подписке, часть средств на издание пожертвовали сами члены Общества.

«Зодчий» был первым архитектурным журналом в России, он просуществовал с 1872 по 1917 гг. В первые годы он выходил ежемесячно. Очень

скоро объем журнала перестал удовлетворять Петербургское общество, и с 1876 года появился «Листок архитектора», который в 1878 году именовался уже Воскресным прибавлением к журналу «Зодчий», в 1881–1901 гг. — «Неделей строителя», а с 1902 года окончательно слился с «Зодчим», и с этого времени журнал стал еженедельным. В «Неделе строителя» публиковались сведения, своевременность которых была существенной необходимостью не только для каждого зодчего, но и для всех причастных к строительному делу, — правительственные сообщения, строительные обзоры, программы конкурсов, привилегии на изобретения в области строительства.

«Зодчий» был многопрофильным журналом. В подзаголовочных данных он значится как архитектурный, художественно-технический журнал.

«Зодчий» состоял из двух разделов: «Таблицы и рисунки» и текстовая часть. Восемьдесят процентов всех материалов посвящено архитектурно-строительной практике. Даже при беглом просмотре поражает разнообразие тем и вопросов, затронутых редакцией. Среди них: расчет инженерных конструкций, использование новых строительных материалов, обзор новых построек, критический анализ современной архитектуры, исследования по истории русской и зарубежной архитектуры, декоративно-прикладному искусству, планировке городов. Впервые город рассматривался во всем комплексе транспортных, социальных и санитарных проблем. Видными поборниками такого подхода были гражданский инженер А. Монтаг и архитектор Л. Бенуа.

Полувековое обсуждение проблем взаимоотношений архитектурной практики с законодательными и административными решениями на страницах «Зодчего» представлено целым блоком статей о судьбах русского строительного законодательства. Итогом его стала фундаментальная работа Г. Барановского «Судьбы русского строительного законодательства» 1916 года. «Зодчий» в течение целого года публиковал ее части.

Не менее важны были статьи, освещающие положение и статус архитектора в обществе, систему вознаграждения, авторское право, проблему плагиата в архитектуре, возможности архитектора продать свой проект для дальнейшего использования. В 1915–16 гг. в «Зодчем» проводилась полемика о праве именоваться архитектором. Десятки статей были посвящены вопросам архитектурного образования.

На страницах «Зодчего» перед читателями разворачивается панорама напряженной жизни русской архитектурной общественности тех лет.

Особенно важен в журнале был Отдел рисунков и чертежей, которым в течение многих лет руководил Шрётер. Шрётер видел в «Зодчем» одно из самых сильных связующих средств, с помощью которых можно было объединить архитекторов разной ориентации. Через отдел прошло более 4,5 тысяч конкурсных проектов, пригодных для практической реализации. Конкурсные проекты не только анализировались членами жюри и обсуждались на заседаниях правления общества; заключения судей были опубликованы в «Зодчем» более чем по 150 конкурсам, и это сыграло большую роль в деле повышения профессиональной культуры.

Все наиболее интересные проекты века находили отражение на страницах «Зодчего»: проекты Федоровского городка в Царском Селе, созданные С. С. Кричинским; Алексеевская грязелечебница в Ессентуках Шрётера; дом Половцева на Каменном острове; Дом Абамелек-Лазарева И. А. Фомина; церковь Воскресения Христова на Екатерининском канале А. А. Парланда; Эрмитажный театр, здание клинического повивального института Л. Бенуа; особняк Сан-Галли К. К. Рахау; здание цирка Ченизелли В. А. Кенеля; здание Сенного рынка И. С. Китнера. И это касается не только Петербурга. Публикуя чертежи всех наиболее крупных сооружений, возводимых в России, «Зодчий» создавал полную картину русского строительного дела того времени. Каждый проект представлен работами разных авторов. Так, проект фасада пассажирского здания

Санкт-Петербург-Витебской дороги представлен в проектах О. Р. Мунца, Беляева, Красовского, фон Гогена, Гримма. Целый альбом посвящен проектам храма Воскресения Христова на месте гибели Александра II в 1884 году — в работах Николая, Альберта и Леонтия Бенуа, Богомолова, Брюллова, Горностаева, Резанова, Султанова, Парланда, всего 54 листа. Таким образом, «Зодчий» дает возможность увидеть, как одни и те же задачи решаются в зависимости от художественной ориентации архитектора. Новые композиционные приемы и мотивы, выдвинутые одаренными архитекторами, тут же подхватывались другими строителями. Зачастую «Зодчий» оставался единственным подспорьем при проектировании в провинции, он служил прекрасной школой для молодых архитекторов.

Нередко в условиях конкурса указывается конкретный стиль, в котором должно быть спроектировано здание. Так, при проектировании православного храма у подножия Балкан в память воинов, павших в войне 1877–1878 гг., определяется стиль «древнерусской архитектуры». При проектировании Пермского коммерческого училища условиями конкурса оговаривается «стили готический и модерн не допускаются». Иногда выбор стиля предоставлялся «усмотрению составителя проекта» (проект грязелечебницы в Ессентуках). Достаточно часто «Зодчий» сам определяет стиль постройки. Так, архитектор Боссе при указании стиля Реформатской церкви отмечает, что строгой простоте и духу реформатского учения более всего соответствует романский стиль.

Один и тот же архитектор, исходя из условий задания, работал попеременно то в одном, то в другом стиле. Такие архитекторы, как Ф. И. Лидваль, И. А. Фомин, В. А. Щуко, работали как в модерне, так и в неоклассике. Д. И. Гримм — в модерне и русском стиле. Заимствование мотивов различных стилей и их смешение в массовом сознании связывается со свободой самовыражения личности, однако неоднозначно принимается

русской общественностью. Архитектор острее, чем остальная творческая интеллигенция, чувствует свою зависимость от субъективных и случайных вкусов заказчиков. Отсутствие твердых, единых творческих принципов усугубляет эклектичность архитектуры. Возникший в эпоху отказа от традиционных стилей журнал «Зодчий» отражает накаленную противоречивость своего времени. Архитекторы Н. В. Султанов, Л. В. Даль, А. М. Горностаев в своих статьях предлагают отказаться от западных образцов: «не путем уступок русская архитектура может занять подобающее ей место, необходимо вовсе отбросить влияния, чуждые ее духу, и снова обратиться к источникам, которые питали ее до XVII в.» (Н. Султанов).

На страницах «Зодчего» появляется «Историческое исследование памятников русского зодчества», «Обзор русского орнамента Даля (1877), «Обзор древних русских построек» В. В. Суслова (1883), статьи Н. К. Рериха «Старина на Руси», К. М. Быковского «О значении изучения древнерусских памятников (1893), целый блок статей Г. К. Лукомского по архитектуре древних русских городов — Костромы, Курска, Галича, Ярославля. Журналу удалось опубликовать ценную коллекцию нигде еще до того не изданных памятников древнерусского зодчества, воспроизведенных по обмерам таких знатоков, как Л. В. Даль, В. В. Суслов, Н. В. Султанов, М. Е. Месмахер. На страницах «Зодчего» были опубликованы снятые с натуры И. С. Богомоловым, Вознесенским, В. П. Куроедовым русские деревянные порезки разных губерний. Ставился вопрос об охране памятников. В 1916 году в «Зодчем» были опубликованы акты по осмотру разрушений в Московском Кремле в связи с революционными событиями. В статье «К вопросу о сохранении старины» В. Я. Курбатов пишет: «В настоящее время замечается какая-то болезненная ненависть к некоторым эпохам русской истории. В то время как другие народы в каждой эпохе видят и светлое, и дорогое, русские видят исключительно горькое и, мечтая о

будущем, стремятся вычеркнуть прошлое». Деятельность «Зодчего» по изучению и сохранению русского искусства была высоко оценена современниками.

Благодаря регулярности, полноте, объективному освещению всех главных проблем, широкому спектру публикаций, «Зодчий» можно считать ведущим архитектурным журналом конца XIX — начала XX в., сохраняющим свое значение и ныне.

*М. А. Ткаченко,
заведующая сектором читальных залов
Отдела редких книг и рукописей НТБ, к. и. н.*

Иван Семенович Кологривов и его коллекция фотографий

В течение XIX века, с самого начала существования библиотеки Института Корпуса инженеров путей сообщения, одним из значительных каналов пополнения ее фондов были дары и завещания. Многие выдающиеся инженеры и архитекторы отдавали библиотеке свои книжные собрания, сознавая ее значимость для развития путей сообщения и науки в России. Таким образом в Фонде редких книг и рукописей оказалась коллекция фотографий из разных стран мира, собранная выпускником и профессором Института инженером Иваном Семеновичем Кологривовым во время его деловых поездок по пяти континентам.

И. С. Кологривов родился 20 декабря 1834 года в селе Семеновском Ливенского уезда Орловской губернии и происходил из старинного дворянского рода, записанного в книгах дворянства Орловской губернии. Уже в возрасте 11 лет он был определен в Институт Корпуса инженеров путей сообщения и в 1856 году окончил его с чином поручика, после чего был незамедлительно отправлен на изыскания по сооружению железных дорог от Москвы к Черному и Азовскому морям под руководством генерал-майора П. П. Мельникова.

В 1857 году Кологривов был отправлен на постройку Варшавской железной дороги. В 1863–1864 гг., в опасный период польского восстания, Кологривов заведовал участком от Динабурга до Вержболово и от Вильно

до Ораны, занимаясь сооружением блокгаузов и помещений для войск, охраняя дорогу от бродячих банд и исправляя совершенные этими бандами повреждения. В результате Кологривов был награжден орденом Св. Станислава 3 степени и произведен в штабс-капитаны.

Впоследствии Кологривов в должности Главного инженера занимался строительством Либавской, Рязско-Вяземской и Оренбургской железной дороги, добиваясь с помощью тщательных проверок правительственных изысканий значительного снижения расходов. Таким образом он заслужил себе репутацию мастера по выбору наиболее выгодного для строительства направления линии.

В 1878 году Кологривов получил чин действительного тайного советника и был отправлен на Кавказ с целью определения направления Батумской железной дороги и работ по Поти-Тифлисской дороге и обходу Сурамского перевала.

В 1881 году Кологривов занимался осмотром Графского виадука Лозово-Севастопольской железной дороги и инспекцией работ по сооружению Тифлис-Бакинской и Мариупольской железных дорог.

В июне 1884 года Кологривов совместно с инженером М. Б. Рутковским был командирован в Америку. Целью поездки было знакомство с условиями строительства и эксплуатации железных дорог, наблюдение состояния работ по созданию канала через Панамский перешеек и представление от Министерств путей сообщения и внутренних дел Российской империи на Международном конгрессе в Вашингтоне, где был выбран Гринвичский меридиан как нулевой для всеобщего использования.

Из поездки в Америку Кологривов и Рутковский привезли большое количество различных документов и материалов, по результатам ее был сделан обширный доклад в Собрании инженеров путей сообщения и опубликован «Отчет по исследованию железнодорожного дела в Соединенных Штатах Северной Америки» (СПб, 1887). Это издание, как

и две копии рукописной версии отчета, хранится в Фонде редких книг и рукописей НТБ.

Вскоре по отъезде в Америку Кологривов был включен в число членов Совета Министерства путей сообщения, в 1891 году получил чин тайного советника. С середины 1880-х годов Кологривов постоянно председательствовал на съездах и в разнообразных комиссиях, связанных с решением проблем железнодорожного дела России. В отсутствие Министра Кологривов обычно председательствовал в Совете Министерства путей сообщения.

Большое внимание Кологривов уделял своим обязанностям в качестве члена экзаменационной комиссии в Институте инженеров путей сообщения (1885–1891), а затем в качестве ее председателя (1896–1901). Он тщательно изучал программы, задания и исполненные проекты, делая множество полезных рекомендаций. Его стараниями бюджет Института был увеличен ежегодным кредитом в 12 000 руб. (по другим сведениям — 15 000) на удешевление изданий Института, командировки выпускников и преподавательского персонала за границу для совершенствования их знаний.

Кологривов стал также одним из учредителей Собрания инженеров путей сообщения и вспомогательной кассы Инженеров путей сообщения, оказывая этим организациям в дальнейшем щедрую поддержку.

Широчайшие знания и умение быстро решать сложные вопросы Кологривов демонстрировал и за рубежом, постоянно принимая участие в качестве представителя Министерства путей сообщения в международных конгрессах и конференциях, как в Старом, так и в Новом Свете. В 1899 году он присутствовал как представитель Российской империи при открытии вновь сооруженной железнодорожной линии в Конго, а после этого посетил Австралию, Китай, Корею, Японию и разные страны Америки с целью изучения устройства удаленных от культурных центров железных дорог и организации низших технических учебных заведений. Из путешествий Кологривов привозил отчеты и другие материалы. В 1905 году он принимал

участие в Международном железнодорожном конгрессе в Вашингтоне. В день полувекового юбилея государственной службы Кологривова в 1906 году ему был пожалован чин действительного тайного советника.

Скончался И. С. Кологривов 30 октября 1908 года и был похоронен в Александро-Невской Лавре. Свое книжное собрание он завещал Институту; впрочем, и ранее ему случалось приносить библиотеке в дар различные материалы, как, например, чертежи Либавской железной дороги в 1870 году.

В 1909 году директору Института были направлены два прошения о постановке в библиотеке Института бюста Кологривова, изготовленного по заказу его наследников. Одно из прошений подали родственники инженера, другое было подписано многими инженерами путей сообщения.

Особый интерес из наследия Кологривова представляет собой его собрание фотографий, привезенных из разных посещенных им стран в 1880-е годы и на рубеже XIX — XX вв.

Собрание состоит из 69 покрытых кожей с золотым тиснением картонажей и трех альбомов (с видами Парижа, Марселя и Монако). Большинство фотографий наклеены на листы картона форматом ок. 42 x 32 см, есть панорамы городов, склеенные из нескольких листов, есть и серии фотографий малого формата. Встречаются цветные фотографии.

В коллекции фотографий представлены: Великобритания, Франция, княжество Монако, Бельгия, Голландия, Швейцария, Германия, Богемия, Швеция, Норвегия, Испания, Португалия, Мальта, Италия, Кавказ, Турция, Сирия, Палестина, Индия, Сингапур, Цейлон, Ява, Суматра, Борнео, Бирма, Сiam, Китай, Корея, Япония, Египет, Тунис, Сенегал, Сан-Паулу-ди-Луанда, Конго, Наталь, Зулулэнд, колониальные земли Южной Африки, британские колонии в Америке — Канада и Барбадос, Соединенные Штаты Америки, Панама, Ямайка, Эквадор, Сандвичевы острова, Аргентина, Боливия, Гватемала, Бразилия, Мексика, Перу, Уругвай, Чили, Австралия, Новая Зеландия и Тасмания. Большинство фотографий выполнены европейскими фирмами и,

несомненно, были приобретены целыми сериями, но в некоторых поездках, в наиболее отдаленные районы, Кологривова сопровождал местный фотограф. В любом случае, эти фотографии отмечают пункты его путешествий, многие из них подписаны на обороте карандашом на русском или соответствующих языках и снабжены комментариями владельца коллекции.

На фотографиях представлены в основном виды и достопримечательности, технические сооружения, железнодорожные станции, мосты, портреты местных жителей, сцены, демонстрирующие местный быт и обычаи, образцы флоры и фауны, иногда сцены важных исторических событий.

Значительное место в коллекции, особенно среди видов европейских стран, занимают репродукции картин из национальных музеев и картинных галерей, образцы скульптуры. Целые картонажи посвящены Лувру, картинным галереям Испании, картинам и скульптуре музеев Рима, музеям Флоренции. Репродукции картин, черно-белые и зачастую довольно темные, в наше время значительно устарели, однако в конце XIX века они были практически единственным способом популяризировать классику изобразительного искусства в наиболее аутентичной форме. Куда больший интерес для современного исследователя представляют городские виды, фиксирующие архитектуру и облик крупных городов конца XIX века, среди которых присутствуют здания и памятники, впоследствии утраченные (например, дворец Тюильри в Париже, сожженный в период Коммуны, памятник генералу Ли в Новом Орлеане, снесенный в 2017 году). Любопытны также многочисленные портреты местных жителей в национальных костюмах и бытовые сценки, частью специально поставленные в студии с целью демонстрации национального колорита, частью снятые с натуры. Это ценнейший материал для историков, по которому возможно реконструировать национальные особенности повседневной жизни народов разных стран на рубеже XIX и XX веков, когда влияние западного общества в отдаленных пределах населенного мира, включая колонии, затрагивало жизнь местных жителей в

относительно небольшой мере. В одном из картонажей, посвященных Испании, находятся три оригинальных карандашных наброска местных типов.

Фотографии в четырех картонажах, посвященных Японии, расцвечены методом хромолитографии или вручную. Один из них почти полностью посвящен женским портретам и видам, в остальных собрана обширнейшая коллекция как видов буддийских и синтоистских храмов, чайных домов, пейзажей, так и реальных сцен.

Некоторые фотографии из отдаленных стран могут производить шокирующее впечатление на современного человека: ритуальные самоубийства в Японии, казни или ритуалы сожжения трупов в Индии, наказанные преступники в колодках. Но для своего времени все это свидетельства повседневной жизни. Особенно сильное впечатление производят подобные, редко встречающиеся, изображения в качестве натуральных фотоснимков.

Значительную часть коллекции составляют фотографии, связанные непосредственно с работой и целями поездок Кологривова. Они в наибольшей степени интересны для инженера и историка в области развития техники и инженерного дела. В коллекции присутствует довольно много фотографий мостов и железных дорог, станций, вокзалов, отрезков пути, представляющих технический интерес. Особенно много внимания уделяется раскопкам в рамках незавершенного проекта по прорытию Панамского канала в 1880-е годы, проекту создания Суэцкого канала, переходу через Анды из Вальпараисо в Чили в Мендосу в Аргентине (по отрезку пути в горах, не соединенному железной дорогой).

В целом, фотографическое собрание Кологривова, необычайно познавательно. За счет своего объема и всеохватности в нем отражены природные и национальные особенности, архитектура, искусство, религиозные обычаи и повседневная жизнь, а также уровень технического развития стран всего мира.

И. В. Пархаева

Петр Николаевич Андреев — профессор геодезии, библиотекарь, редактор, 1818–1893. Двести лет со дня рождения



М. Андреев

Библиотекарь. Института с 1851 по 1878 г.

Петр Николаевич Андреев родился в 1818 году в Екатеринославской губернии. Екатеринослав — город на Днестре, в советские времена — Днепропетровск, а сейчас — город Днепр, Украина. Его отец, Николай Андреев, был обер-офицером. Это категория младших офицерских чинов в русской армии и во флоте. Обер-офицеры представляли командный состав роты. Семья Андреева была не богатой и, как написано в его «Формуляр-

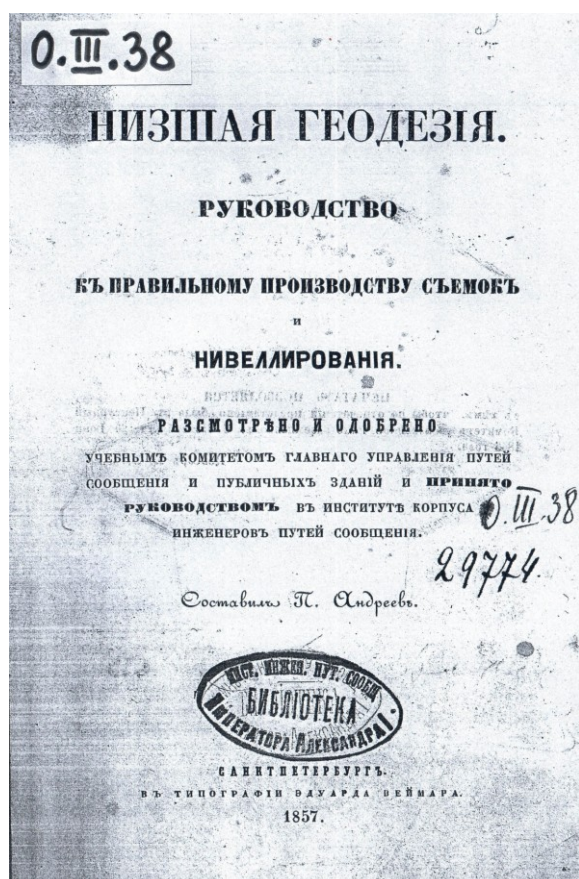
ном списке», не владела «родовым или благоприобретённым недвижимым имением». Кроме Петра в семье было ещё несколько детей. Начальное образование Пётр Андреев получил в Одессе, а 27 сентября 1833 года, в возрасте 15 лет, поступил кадетом в Институт Корпуса инженеров путей сообщения на казённое содержание. В те годы в Институте училось около 240 воспитанников, разделённых на 2 роты. Учащиеся четырех младших классов назывались кадетами, двух старших — портупей-прапорщиками. Сохранились воспоминания П. Н. Андреева о годах учёбы: «Кадеты жили в Институте на полном содержании от казны и вполне могли предаваться науке... В классах проводили как кадеты, так и офицеры по 9-ти часов в

день, но лекций было всего три, а иногда и две, остальное время шло на приготовление уроков и на черчение. Учили немногому, но много, т. е. наук было мало, но требовалось хорошее их знание и постоянное занятие ими; учащихся преследовали репетициями, которых бывало по две в день... Обращение с нами начальства было служебное, требования были ясны и неизменны, нарушения правил строго наказывались»¹.

Институт в годы учёбы в нём Петра Андреева сохранял первенство между всеми высшими учебными заведениями. В нём преподавали члены Императорской Академии Наук, имевшие европейскую известность — А. Я. Купфер, М. В. Остроградский, профессора и репетиторы из числа выпускников Института — М. С. Волков, Я. А. Севастьянов, В. П. Соболевский и другие. В то время молодые люди, получив первый чин, получали право потомственного дворянства. П. Н. Андреев был утверждён в дворянском достоинстве по отношению департамента герольдии в Штабе Корпуса Путей Сообщения 20 марта 1836 года за № 2961. Пятнадцатого июня 1836 года стал портупей-прапорщиком, а 13 мая 1837 года по экзамену в науках произведён в прапорщики (19 лет) и оставлен в Институте для продолжения курса наук в офицерских классах. В 1838 году произведён в чин подпоручика. В 1839 году Пётр Николаевич Андреев окончил Институт (в списке выпускников он второй по успеваемости), был произведён в чин поручика и назначен на действительную службу в III Округ путей сообщения в Управление изысканиями, где работал на постройке шоссе от Тулы до Орла. По Положению об Институте 1829 года, офицеры, получившие воспитание за счёт казны, обязаны были прослужить в ведомстве путей сообщения десять лет. «Никакие причины кроме неизлечимой болезни не могут освободить их от этой обязанности». П. Н. Андреев прослужил 50 лет.

¹ Речь профессора П. Н. Андреева на семидесятипятилетии Института инженеров путей сообщения Императора Александра I. // П 142 Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения. — 1884. — № 11–12.

Весной 1842 года Андреев был назначен репетитором в Институт Корпуса Путей Сообщения, и вся его дальнейшая жизнь проходила в стенах альма-матер. Одновременно с работой в Институте ему было разрешено преподавать курс Строительного искусства в Лесном и межевом институте. В этом он так преуспел, что в 1846 году был награждён третьим окладом. Шестого декабря 1843 года П. Н. Андреев был произведён в чин капитана. Тридцатого сентября 1847 года назначен профессором по курсу геодезии в ИКИПС и оставался в этой должности до своего увольнения со службы в декабре 1888 года. Практически одновременно (21 августа 1849 года) П. Н. Андреев был утверждён в должности профессора военных сооружений и элементарной математики, а 19 января 1853 года назначен библиотекарем и смотрителем Музея Института.

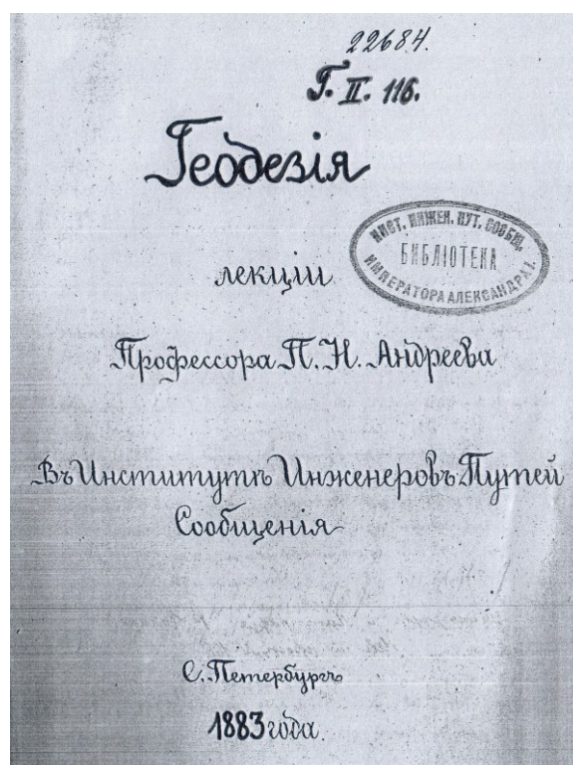


Геодезию преподавали в ИКИПС с 1811 года. Этот предмет является одним из основных элементов инженерного образования. В 1857 году профессор П. Н. Андреев издал первый институтский печатный учебник геодезии «Низшая геодезия. Руководство к правильному производству съёмки и нивелирования».

Студенты пользовались им долгие годы, он дополнялся автором и переиздавался в литографированном виде. Литография — вид тиражной графики, изобретённый в 1796–1798 гг. в

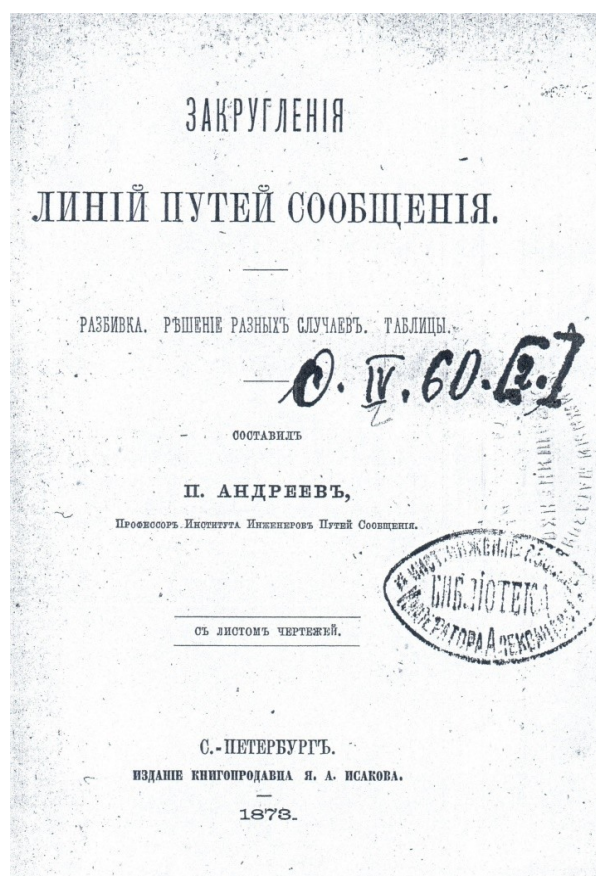
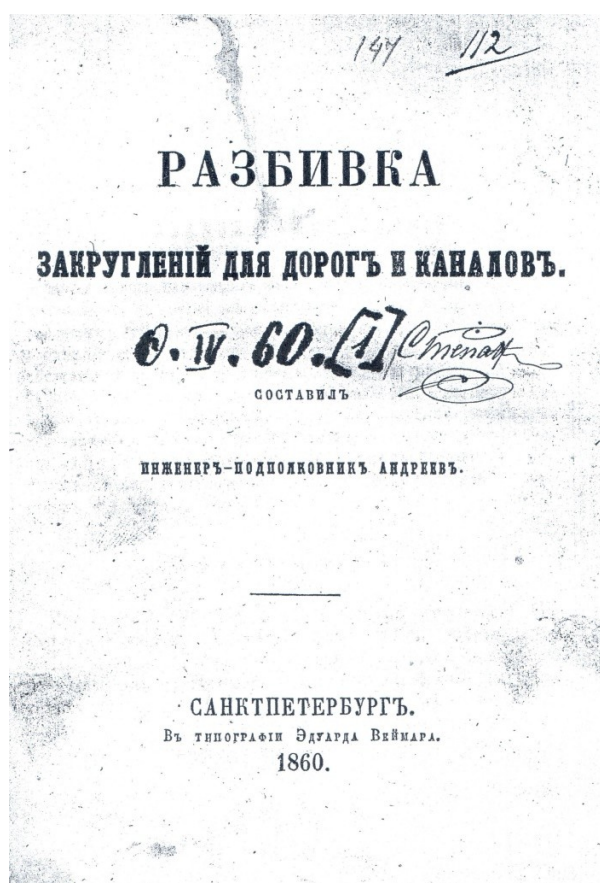
Германии А. Зенефельдером. Оттиски выполняются переносом краски под давлением с плоской поверхности камня или металлической пластины. Текст или рисунок делают специальным жирным карандашом, потом

протравливают кислотой, воздействующей на непокрытую жиром поверхность, промывают, наносят краску, которая пристаёт лишь к непротравленным частям камня, и печатают на специальном станке. Этот способ тиражирования учебных руководств получил широкое распространение во всех учебных заведениях России в XIX веке. Первые литографированные издания выпускали профессора, но студенты быстро взяли инициативу в свои руки и стали издавать литографированные курсы. В ИКИПСе первым был издан таким способом «Курс построений» П. Базена и К. Потье. В нашем Институте все руководства были редактированы профессорами, издавались студентами с их согласия и с разрешения Конференции. Студенты записывали лекции сами или нанимали стенографов, курсы распространялись по подписке. Студенты сдавали деньги для оплаты литографской мастерской и вознаграждения издателей. Конференция во многих случаях оказывала поддержку из сумм Института на издание литографированных лекций. Литографированные курсы геодезии профессора П. Н. Андреева имеют его подпись внизу почти на каждой странице, т. е. напечатаны с его согласия и под его редакцией. Многие современники не считали литографированные лекции полноценными книгами и высказывали мнение, что использование их студентами приводило к потере навыков записи лекций и вдумчивой учёбы. Но практика литографирования сохранялась до начала XX века¹.



¹ Зайцева А. В. Из истории издания учебной литературы в России. // П 1619 Высшее образование в России. — 2014. — № 8–9. — с. 136–140.

Геодезический кабинет в годы заведывания кафедрой П. Н. Андреевым значительно пополнился инструментами и приборами, которые использовались для обучения и в полевых условиях летней практики. В 1860-х годах началось создание в России сети железных дорог. Первые произведения отечественной специальной литературы в области железнодорожного строительства были созданы в стенах Петербургского института. Среди них работы П. Н. Андреева: «Таблицы объёмов земляных работ для устройства дорог» (1858); «Разбивка закруглений для дорог и каналов» (1860); «Исследование грунта» (1869); «Закругления линий путей сообщения» (1873).



В воспоминаниях выпускников Института сохранились различные мнения об Андрееве. Так, в книге выпускника 1864 года Александра Дурново читаем: «Геодезия... за все пятидесятилетие преподавалась одним и тем же лицом, профессором и библиотекарем Института, инженером путей сообщения Петром Николаевичем Андреевым. Геодезию нельзя было не

знать. Кроме лекций и довольно строгого экзамена, поверка инструментов, съёмки и нивелировка были обязательны как занятия практические и в 4-м классе неизменно проводились летом, во время пребывания в Новосаратовской немецкой колонии. Попасть на специальные курсы можно было, только пройдя через практический курс геодезии. И те, у которых нивелировка показывала Неву, текущую в Ладожское озеро, до 5-го класса не доходили. Да, наконец, здравый смысл говорил, что, без съёмки и нивелировки, которые на службе приходилось обыкновенно производить в 1-й или во 2-й годы по выпуску, инженеру шагу ступить нельзя»¹.

В журнале «Русская старина» за апрель 1913 года были опубликованы воспоминания Льва Любимова «Из жизни инженера путей сообщения». Он поступил в ИИПС в 1880 году на второй курс, уже окончив Московский университет; к марту 1881 года сдал все экзамены за третий курс, а в мае того же года перешел на четвертый. В списках за 1882–1883 гг. числился студентом 5-го курса, но в списке выпускников я его не нашла. Вот как он вспоминал обучение в Институте: «Институтские профессора, за весьма редкими исключениями, относились к преподаваемым ими предметам, а также и к самим студентам, совершенно безразлично. Курсы основных предметов... были весьма далеки от идеала... Геодезия, заслуженного профессора Андреева, представляла собою переполненный опечатками сборник туманных указаний по вышеупомянутому предмету, из которого извлечь какой-либо практической пользы, при всём желании, было почти невозможно. Нужно было прямо удивляться, как профессор Андреев ухитрился усложнить и затуманить понятия о самых простых поверках инструментов и основных геодезических действиях. К слову сказать, и самые инструменты, по которым приходилось изучать геодезию практически, представляли собою, за немногим исключением, не что иное, как

¹ С. II. 76 Дурново А. Из воспоминаний о пятидесятилетнем юбилее Института Корпуса Инженеров Путей Сообщения. — СПб, 1910. — с. 76–77.

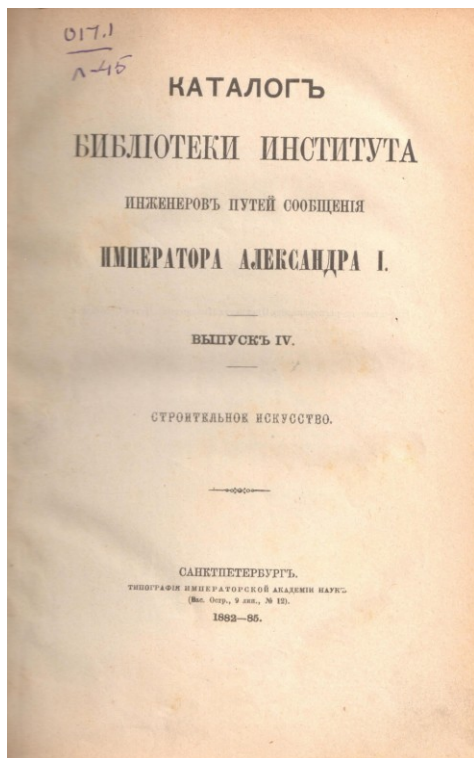
кучу антикварного хлама». Тем не менее, вопреки мнению Любимова, студенты профессора Андреева сумели изучить геодезию и построить в России сеть железных дорог.

С 1853 по 1877 гг. П. Н. Андреев одновременно с преподаванием геодезии и прочими обязанностями являлся главным библиотекарем Института, причём до 1870 года занимался библиотекой один. Им была проделана колоссальная и плодотворная работа по упорядочению фонда и организации каталогов. Библиотека размещалась в зале, который мы сегодня называем Колонным, в старинных шкафах красного дерева. Основанная в 1809 году одновременно с Институтом, к 1853 году библиотека обладала уже богатой коллекцией книг и журналов. Книги располагались в шкафах по научным отделам, внутри отдела по инвентарным номерам. При такой расстановке терялось много места, т. к. большие книги чередовались с маленькими, а по мере приобретения новых, книги приходилось постоянно перемещать. П. Н. Андреев изучил опыт больших европейских библиотек и с 1862 года ввёл систему размещения книг по форматам. При такой расстановке все книги делятся на несколько форматов (размеров) и на полке ставятся книги одинакового формата, не принимая во внимание содержание книги. При этом выгадывается место для размещения книг, их удобнее расставлять, они меньше пылятся. Чтобы переставить весь фонд библиотеки Пётр Николаевич подобрал разрозненные многотомные сочинения, соединил все серии журналов, разбил весь фонд на 8 форматов (6 для книг и 2 для альбомов). Ему потребовалось перешифровать весь фонд и переинвентаризировать (переписать инвентарные книги) и составить полочные описи шкафов. В фонде было около 22 тысяч книг. Вся эта работа была проведена Андреевым единолично, безукоризненно аккуратно и точно. В 1914 году, при переезде библиотеки в новое помещение, не было обнаружено ни одной ошибки.



Новая форматная расстановка потребовала создания систематического каталога. П. Н. Андреев на все 22000 книг написал карточки с полным библиографическим описанием, инвентарными номерами, расстановочным шифром и отделом систематического каталога. Он разработал систему, по которой составлены печатные каталоги. Все науки были им разделены на 10 отделов: I — математика; II — графическое искусство, археология; III — гражданская архитектура; IV — строительное искусство (в т. ч. пути сообщения); V — механика, VI — естественные науки; VII — технология; VIII — электротехника, IX — учебное дело; X — обществоведение. С 1862 года систематический каталог библиотеки начал печататься в Журнале Министерства Путей Сообщения, а с 1865 года стал выходить отдельными выпусками. При жизни П. Н. Андреева вышло 4 выпуска. I выпуск — математика, графическое искусство, археология (1865). II и III выпуски — гражданская архитектура (1870), IV выпуск — строительное искусство (1882). Выпуски разделены на отделы и разделы, внутри разделов сочинения расположены в алфавите авторов, сначала русские книги,

затем иностранные. Принятая Андреевым система библиографического описания книг была настолько удачна, что сохранялась во всех 22 выпусках печатного каталога на протяжении 50 лет. А форматная расстановка в отделе научной литературы сохраняется и сейчас.



Только в 1870 году в помощь Петру Николаевичу был назначен репетитор Института Э. Ф. Радлов, который в 1878 году и стал его преемником. П. Н. Андреев очень любил книги, хорошо их знал. В годы его работы библиотека пополнилась многими ценными изданиями, получила европейскую известность. В эти годы право пользоваться библиотекой и музеем получили не только студенты и преподаватели Института, но и инженеры МПС, а также посторонние читатели. Книги приобретались в библиотеку у петербургских и иных книготорговцев, путём покупок частных библиотек инженеров, архитекторов и других лиц, поступали в дар или передавались в Институт по административному распоряжению. Именно при Андрееве библиотека пополнилась чертежами архитектора Монферрана, рукописями Базена, акварелями Адамини. В Вене была куплена библиотека редактора журнала Allgemeine Bauzeitung, в Берлине — книги техника Альтгельда. В 1868 году в Лондоне была куплена библиотека известного инженера Джона Рескина. Был организован книгообмен: в Императорское Русское Географическое Общество было передано 445 томов, которые не спрашивались читателями и обременяли библиотеку. Взамен были получены разные издания Географического общества, полезные для библиотеки Института. П. Н. Андреев публиковал в ЖМПС рецензии на иностранные книги и статьи, библиографические обзоры. Он перевёл на русский язык и издал

обширное сочинение Ренкина «Руководство для инженеров строителей». Отлично зная иностранные языки, в предисловии к этой книге Андреев объяснял, почему переводит некоторые технические термины не теми словами, которые часто употребляют, а другими, которые лучше выражают представляемые ими понятия. Английский текст П. Н. Андреев дополнил указаниями на русские сооружения и постройки, сделанные после выхода в свет книги Ренкина.

14 января 1857 года во время визита в Институт Император Александр I, посетив Библиотеку, а также геодезический и модельный кабинеты, отметил отличное состояние учебного заведения.

23 ноября 1859 года Институт праздновал 50-летний юбилей. На праздник прибыло более 400 гостей — бывшие воспитанники, государственные сановники, высокопоставленные военные. В библиотеке была развёрнута большая выставка, представившая замечательные труды инженеров прошлого (например, чертежи Ладожского канала фельдмаршала Миниха), рескрипты императора Александра I, доклады Бетанкура, проекты, чертежи и рисунки воспитанников Института. Так при П. Н. Андрееве зарождались традиции выставочной работы библиотеки.

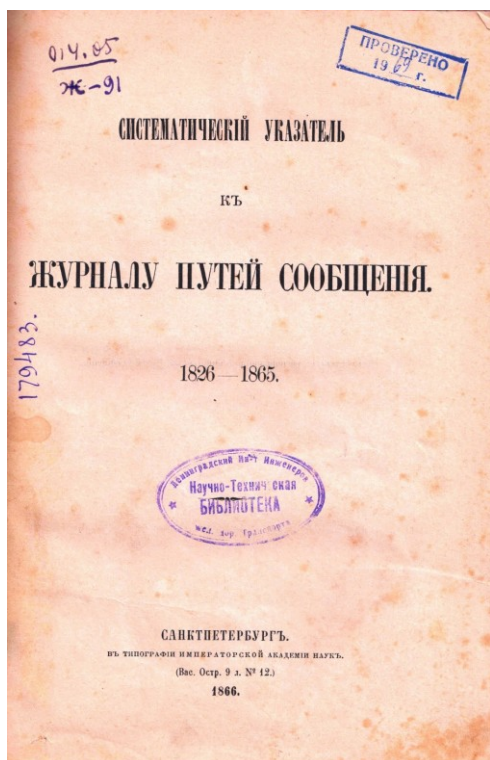
Профессор Андреев был одним из первых историков Института. Им был составлен «Очерк состояния Института в царствование Императора Александра I», который служит важным источником сведений по истории ИИПС. Этот очерк П. Н. Андреев зачитал на торжественном собрании в конференц-зале в день 100-летия со дня рождения Императора Александра I, основателя Института, 12 декабря 1877 года. В этот день Институту было присвоено имя Императора Александра I. Написал П. Н. Андреев и биографический очерк своего учителя, коллеги и директора Института В. П. Соболевского, был редактором и источником сведений для сборника биографий инженеров путей сообщения — выпускников Института.

В 1870 году Пётр Николаевич был назначен помощником редактора «Журнала Министерства Путей Сообщения», а с 1872 года стал его редактором. В ЖМПС профессор Андреев публиковал и свои статьи, например, биографии Брюнеля и Георга и Роберта Стефенсонов, «Переходные кривые при закруглении железных дорог», «Объём усечённой пирамиды и конуса», переводы («Мощение улиц в Лондоне и Париже»), рецензии и обзоры. Андреевым был составлен и издан Систематический указатель к Журналу МПС за 1826–1865 годы. Этим указателем мы пользуемся до сих пор. После реорганизации ЖМПС, П. Н. Андреев был редактором «Инженерных записок» (1874–1875), издававшихся Конференцией Института, он был первым редактором «Известий Собрания Инженеров Путей Сообщения».



В. КРАСЕНС С ПБ.

Залъ моделей.



Петр Николаевич сыграл большую роль в организации Собрания Инженеров. Впервые идея организовать собрание русских инженеров-строителей была высказана выпускниками, собравшимися в 1859 году на Юбилей Института. Профессор П. Н. Андреев и П. И. Собко просили Главноуправляющего разрешить инженерам ведомства путей сообщений собираться в Институте для обсуждения строительных вопросов. Первое Собрание инженеров состоялось 26 ноября 1860 года, на его открытии с речью выступил профессор Андреев. Беседы Собрания явились начальной формой научно-технических совещаний, посвящённых стихийным исследованиям и обобщениям членов Собрания. Краткие отчёты о Собраниях инженеров и тексты сделанных на них докладов публиковались в ЖПС и «Инженерных записках». Однако предпринятое дело в 60-е годы развития не получило, и Собрание инженеров путей сообщения, объединившее выпускников Путьского института, было вновь образовано в 1882 году. В Уставе общества говорилось, что Собрание учреждено «для сближения инженеров путей сообщения, для содействия успеху развития теоретических и практических инженерных знаний и для доставления инженерам средств для приятного препровождения времени в обществе своих товарищей, знакомых и семейств»¹. На мероприятия Собрания инженеров путей сообщения приглашались и студенты, одной из традиций стало ежегодно отмечать годовщину Института — 23 ноября (дата основания института была приурочена ко дню Святого Александра Невского, имя которого

¹ Л885 Житков С. М. Институт инженеров путей сообщения Императора Александра I: Исторический очерк. — СПб., 1899. — с. 312.

носила церковь института, и этот день считался храмовым праздником института). Собрание Инженеров путей сообщения выпускало свой журнал «Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения», на страницах которого публиковались научно-технические статьи, отчёты о деятельности общества, биографии известных деятелей транспорта. Андреев был председателем учреждённого при Собрании технического отдела и первым редактором «Известий...», где публиковал и свои статьи. 13 мая 1887 года, в день 50-летия службы заслуженного профессора института, инженера путей сообщения Петра Николаевича Андреева, Собрание устроило чествование одного из своих учредителей и избрало его своим почётным членом. На торжественном обеде присутствовала семья юбиляра — супруга, дочь и братья.

О личной жизни П. Н. Андреева сохранились лишь краткие сведения из «Формулярных списков...», это аналог современной трудовой книжки. Петр Николаевич был «женат на дочери Надворного советника Андрея Герасимова девице Софии. Имеет сына Евгения родившегося 1852 г. августа 31 дня и дочь Софию, родившуюся 4 июня 1856 года. Жена и дети православного исповедания». Эта запись есть в формулярном списке за 1859 год, повторяется в 1872 году, а в 1875 году сведений о сыне уже нет, очевидно, он умер в 1873–74 году. За все годы службы Андреева есть только пять упоминаний об отпусках: в 1849 году был уволен в отпуск на 28 дней в Смоленскую губернию, а в 1845, 1858, 1859 и 1872 гг. в каникулярное время выезжал за границу. Отмечено, что на службу всегда являлся в срок, под судом и следствием не был, отчёты по обязанности службы предоставлял в срок, не допускал между своими подчиненными беспорядков и неисправностей, не причинял какого-либо ущерба. Сохранились и сведения о его заработке, например, в 1872 году П. Н. Андреев получил: жалование — 2400 рублей, столовые — 300 рублей, по должности библиотекаря — 500 рублей, редактора журнала — 1200 рублей, пенсия за 30 лет службы — 686

рублей 20 копеек (5086 р. 20к.). В упоминаемых уже выше воспоминаниях А. Дурново читаем: «П. Н. Андреев был человек своеобразный. Всегда серьезный, немногословный, он был упорен в раз составленном мнении не прочь был от учинения каких-либо неожиданностей: то «срежет» индивидуума, совершенно уверенного в себе и неосторожно этим похвалявшегося; то сконфузит далеко не конфузливую человека. Третировать себя не позволял и безбоязненно следовал закону Моисея — око за око и зуб за зуб. По институту из уст в уста передавалось, что однажды, в период директорства В. П. Соболевского и инспекторства А. Х. Редера, когда Редер, встретившийся с П. Н. Андреевым в библиотеке, подал Андрееву, в виде приветствия, два пальца, то П. Н., несший огромную связку ключей от библиотечных шкафов, надел ему эти ключи на пальцы...».

Заслуженный профессор П.Н. Андреев так же безбоязненно защищал и интересы родного Института. В начале 1880-х гг. был разработан проект преобразования Института в Академию со сроком обучения 3 года. Андреев негативно отнесся к таким изменениям и подал докладную записку на имя министра путей сообщения К. Н. Посьета, в которой отмечал, что преобразования «ставят Институт в печальное положение» и что «трёх лет недостаточно для образования инженера». Уже после отставки Андреева, 8 мая 1890 года, пятилетнее обучение было восстановлено.

В 1884 году в Институте стал выходить «Сборник Института Инженеров Путей Сообщения». Редактором первого отдела сборника, где были помещены труды учащихся, их отчёты по практическим работам, стал профессор П. Н. Андреев.

Интересно проследить, как менялись его чины за годы службы. Сначала это были военные звания. За отличие по службе П.Н. Андреев был произведён в подполковники 4 апреля 1857 года. В декабре 1867 года Высочайшим приказом по МПС был переименован в Статские Советники.

28 апреля 1872 года произведён в Действительные Статские Советники, 2 декабря 1888 года за отличие по службе произведён в Тайные Советники.

За безупречную службу Андреев был награждён: медалью в память Крымской войны 1853–1856 г.; орденом Святой Анны 3 степени (27.03.1856 г.); знаком отличия за XX лет беспорочной службы (22.08.1858 г.); орденом Святого Станислава 2 степени (20.11.1859 г.); орденом Святого Станислава с Императорской короной (17.04.1862 г.); орденом Святой Анны 2 степени (04.04.1865 г.); короной на орден Святой Анны 2 степени (16.04.1867 г.); орденом Святого Владимира 4 степени (17.04.1870 г.); орденом Святого Владимира 3 степени (32.03.1874 г.); орденом Святого Станислава 1 степени (24.03.1877 г.); орденом Святой Анны 1 степени (08.04.1884 г.). Несколько раз за «отлично-усердную службу» П. Н. Андрееву было объявлено Монаршее благоволение. В 1887 году «за 50-летнюю выслугу в офицерских и классных чинах всемилостивейше пожалован табакеркой с вензельным изображением Высочайшего имени Его Императорского Величества». Ордена Святой Анны и Святого Станислава фактически являлись знаками выслуги лет, «всемилостивейше жаловались» чиновникам за беспорочную службу, а орден святого Владимира был очень высокой наградой. Если орден украшался Императорской короной, значение награды повышалось.

П. Н. Андреев был «уволен от службы согласно его прошению 11 декабря 1888 года с мундиром».



В 1887 году сослуживцы и ученики собрали деньги и учредили премию имени заслуженного профессора П.Н. Андреева за лучшие сочинения, написанные выпускниками ИИПС по предметам, касающимся научной и технической деятельности инженеров путей сообщения. Первое присуждение премии состоялось в 1894 году. Её получили профессор Нюрберг за «Курс портовых сооружений» и инженер путей сообщения Ф. С. Ясинский за труд «Опыт развития теории продольного изгиба».

Профессор П. Н. Андреев скончался 28 февраля 1893 года и был похоронен в некрополе Новодевичьего монастыря рядом с сыном и женой. Могила его не сохранилась. Но сохранились в нашей библиотеке его книги и статьи, журналы, которые он редактировал, печатные каталоги и указатели, введённая им форматная расстановка, приобретенные Андреевым ценные книги и рукописи, традиции выставочной работы и бережного отношения к истории Института — Университета.

Список литературы

1. Ларионов А. М. История Института инженеров путей сообщения за первое столетие его существования. — СПб., 1910.
2. Пётр Николаевич Андреев. (Некролог) // П142 Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения. — 1894. — №3.
3. Хроника Собрания Инженеров Путей Сообщения. — // П142 Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения. — 1887. — Т. 4. — Вып. 2.
4. Т44533 Выдающиеся выпускники и деятели ПГУПС. — СПб. — 2009. — с. 16–17.
5. Кр. Х. 168 Гладышева О. М. Андреев П. Н. — библиотекарь Института Корпуса Инженеров П. С. — Л., (1946).
6. Т11193 Першин С. П. Развитие Строительно-путейского дела на отечественных железных дорогах. — М., 1978. — с. 43–50.
7. П1 Систематический указатель к Журналу Путей Сообщения. 1826–1865. — СПб., 1866.
8. Каталог библиотеки института инженеров путей сообщения. Вып. I. — СПб., 1865.

*И.В. Шкляр, главный библиотекарь
секторов рукописей и редких книг
Научно-технической библиотеки*

В. П. СОБОЛЕВСКИЙ — ученый, педагог, один из создателей библиотеки ЛИИЖТа

Как известно, в декабре 1969 года исполнилось 160 лет со дня основания ЛИИЖТа, в прошлом Института корпуса инженеров путей сообщения, колыбели транспортной науки в России. С ним связаны имена многих замечательных людей, инженеров, ученых, деятелей просвещения.

Воспитанник этого института Владимир Петрович Соболевский родился в том же 1809 году. Совпадение это интересно отметить, но не потому, что оно является чем-то исключительным: многие выпускники 1829–1831 гг. ровесники своей alma mater, среди них, например, А. Х. Редер — также будущий профессор института, друг и помощник Соболевского. И все же это сопоставление имеет под собой солидную основу: 55 лет, отданных Соболевским институту, его неустанная деятельность многообразная и всегда выходящая за рамки его непосредственных служебных обязанностей. И когда мы называем имена, составляющие гордость института, мы без всякой натяжки можем поставить в этот ряд имя ученого и инженера, государственного деятеля и педагога — Владимира Петровича Соболевского.

Основной его специальностью была минералогия, геогнозия и химия. В этом выборе можно увидеть закономерность, если вспомнить, что он, уроженец Урала, был сыном известного горного инженера и металлурга Петра Григорьевича Соболевского, о котором знаменитый ученый и

путешественник А. Гумбольдт сказал: «Полковник Соболевский теперь, может быть, один из первых инженеров в Европе». Многие его открытия и изобретения прославили отечественную науку, способствовали развитию промышленности. П. Г. Соболевский создал термоламп — прибор для газового освещения, усовершенствовал технологические процессы в черной и цветной металлургии, получившие широкое применение в настоящее время. Мировую славу завоевали его фундаментальные работы по получению и использованию платины, ставшие поворотным пунктом в развитии химии и металлургии этого благородного металла. Он участвовал в работах по использованию электричества в технике. С именем Петра Соболевского связано создание первых пароходов на Волге и Каме. Об этой работе с одобрением отзывался А. Бетанкур — инспектор института, главный директор путей сообщения и ярый сторонник введения паровых двигателей и машин вообще¹.

Находясь с детских лет в атмосфере инженерного творчества, исследований в самых передовых областях техники, юный В. П. Соболевский без труда сделал свой выбор. После переезда семьи с Урала в Санкт-Петербург, в возрасте 15 лет, он поступил в Военно-строительную школу, учебное заведение, также основанное Бетанкуром для подготовки офицеров строительного отряда. Лучших учеников школы после окончания курса переводили для пополнения образования в институт. Так начал свой путь П. П. Мельников, а в 1827 году лучший ученик своего выпуска В. П. Соболевский был зачислен студентом Института корпуса инженеров путей сообщения. Через два года Военно-строительная школа вошла в состав института как его младшая ступень (IV–VI классы). Институт вырос вниз, в сторону кадетского корпуса.

¹ Жизни и творчеству П. Соболевского посвящена книга С.Я. Плоткина «Петр Григорьевич Соболевский», И. «Наука», 1967. В библиотеке ЛИИЖТа имеются две изданные П.Г. Соболевским книги.

И все же в конце 1820-х гг. институт еще не превратился в закрытое заведение с порядками кадетских корпусов, хотя уже давали о себе знать приметы надвигающегося «глухого времени» после его «блестящей юности» — первых 15 лет существования. Здесь продолжали преподавать знаменитые ученые Г. Ламе и Э. Клапейрон; начинали свою деятельность в институте академики И. В. Остроградский, В. Я. Буняковский, Г. И. Гесс; наряду с заслуженными профессорами Д. С. Чижовым и А. Я. Купфером разрабатывали свои курсы недавние выпускники Я. А. Севастьянов и М. С. Волков. Рисование вел строитель малых петербургских мостов Е. А. Адам, архитектуру — П. П. Жакот и А. П. Зуев. Курс минералогии читал генерал-майор Резимон, старейший профессор, преподававший со дня основания института. Он же был инспектором классов, так что Соболевский не только наследовал его кафедру, но оказался его преемником и в этой должности. Во главе института стоял в эти годы П. П. Базен — крупный математик, талантливый строитель, отличный преподаватель, тактичный администратор и деликатный, благородный человек, как единодушно характеризовали его современники.

Образование, полученное В. П. Соболевским, было очень основательным, а тот факт, что он блестяще окончил институт, с занесением его имени на мраморную доску, говорит о его больших способностях и увлечении наукой. Это было в 1830 году. После окончания института Соболевский получил назначение в I округ путей сообщения, на строительство Шлиссельбургских шлюзов.

Эти знаменитые гранитные шлюзы, построенные по проекту Базена, предназначались для пропуска судов трех судоходных систем: Мариинской, Вышневолоцкой и Тихвинской. Они вызывали большой интерес в европейских инженерных кругах своей величиной, конструктивными новшествами и красотой архитектурной композиции. Здесь впервые была применена волховская известь, превзошедшая своими качествами

английский романцемент. Летнюю практику студенты проводили в I округе, так что они, без сомнения, были знакомы с этим грандиозным строительством.

Так как служба Соболевского протекала в непосредственной близости к столице, то одновременно началась и его педагогическая деятельность. Звание выпускника Института путей сообщения ценилось очень высоко, а Соболевский был, к тому же, одним из лучших выпускников. Поэтому не удивительно, что он был приглашен в качестве репетитора по математике, физике и химии в оба кадетских корпуса и другие учебные заведения Санкт-Петербурга. В своем родном институте он был репетитором у профессора минералогии И. С. Резимона. В занятия, кроме повторения с кадетами лекций профессора, входило также курсовое проектирование и ряд других учебных работ. Прохождение репетиторской стажировки было способом подготовки научных работников и преподавателей. Это позволило к сороковым годам XIX века полностью отказаться от приглашения в институт иностранных ученых.

Для репетиторов читались специальные курсы повышенной сложности (например, Г. Ламе читал курс высшего анализа), они посещали публичные лекции в Академии наук. Обычно через три года репетиторам, проявившим расположение к преподаванию и особенные склонности к научной работе, присваивалось звание помощника профессора. Так было и с В. П. Соболевским. С этих пор он окончательно сделал выбор в пользу преподавательской деятельности. Еще через три года И. С. Резимон вышел в отставку, и Соболевский стал профессором минералогии и геогнозии. Он занимал эту кафедру с 1836 по 1861 гг. Кроме того, в 1843–1844 гг. он читал химию и заведовал химической лабораторией института. Преподавал он также и в строительном училище, а в 1850-х гг. ему была предложена почетная должность — вести практические занятия по физике с наследником и его братьями.

В. П. Соболевский был не только знатоком своего предмета, но и прекрасным лектором. В некрологе, написанном одним из его учеников, есть такая фраза: «Мы шли на его лекцию, бывшую в пятницу в 6 часов вечера, уверенные, что проведем с удовольствием конец дня, после утомительной умственной 7-часовой работы». Если учесть, что эти слова сказаны, по крайней мере, через 20 лет после того, как автор мог присутствовать на лекциях Соболевского и он запомнил такие подробности, то это можно объяснить только действительно высоким мастерством лектора. Антон Штукенберг в своих мемуарах также отмечает талант Соболевского, в то время еще репетитора у Резимона.

Предмет, который вел В. П. Соболевский, занимал важное место в учебном плане. Транспортная геология родилась и развивалась в стенах института. Сперва наука геогнозия сводилась к простому описанию горных пород, т. е. минералогии и петрографии, а не к тому, что мы подразумеваем под современной геологией (даже термины «геология» и «геогнозия» часто употреблялись в литературе как синонимичные). Когда Соболевский стал самостоятельно читать этот курс, то он ввел в него элементы геологии. Этого требовала практика изысканий и строительства шоссейных дорог — основной в то время цели подготовки инженеров в институте. «Для того, чтобы геогнозия была понятна в самых основаниях ее, — писал Соболевский, — необходимы общие понятия о геологии, для чего считаю нужным ввести в курс, преподаваемый в институте, сию последнюю науку». Курс стал называться «минералогия, геология и геогнозия».

В 1843 году ученый включил в свой предмет и основы гидрогеологии в виде раздела «Ключи и воды». Минералогия и геогнозия стали подчиняться требованиям строительного дела, положившим начало формированию инженерной геологии как самостоятельной отрасли общей геологии. Когда питомцами института была построена Петербурго-Московская железная дорога, В. П. Соболевский в заметках о

программах института указывал, что «теперь... исполнение земляных работ на железных дорогах требует со стороны инженера более тщательного изучения грунта и, следовательно, начал минералогии и геогнозии; на этих познаниях основаны все расчеты успешного и возможно дешевого заложения и укрепления огромных насыпей и откосов глубоких выемок».

Преподавание геологических наук в институте сопровождалось наглядным изучением образцов горных пород и грунтов. В музее института существовал особый кабинет образцов минералов, и Соболевский всячески способствовал его пополнению с помощью покупки коллекций, добивался передачи образцов с различных горных округов России. К началу 50-х гг. минералогический кабинет стал одним из крупнейших в России.

В 1840 году В. П. Соболевский подготовил литографированное издание своего курса «Начальные основы минералогии и геогнозии». Такие курсы преподавателей института издавались тиражом в несколько сот экземпляров и продавались студентам и профессорам. В настоящее время эти издания первого 50-летия института представляют собой библиографическую редкость.

До Соболевского уже существовал курс И. С. Резимона, но он был, во-первых, написан на французском языке, а кроме того, курс Соболевского был значительно расширен. Это было комплексное изложение геологии «по лучшим сего рода новейшим иностранным и российским сочинениям». В литературе отмечалось, что книга вызвала интерес не только у сотрудников института, но и в более широких кругах, ибо представляла науку в современном ее состоянии. Труды В. П. Соболевского, наряду с курсами построения М. С. Волкова, П. П. Мельникова, Н. О. Крафта, внесли большой вклад в улучшение геологической подготовки студентов. Лишь после смерти Соболевского этот строительный уклон в преподавании геологии был продолжен трудами знаменитого И. В. Мушкетова.

В 1839 году В. П. Соболевский совершил не дальнее, но трудное путешествие по «Старой Финляндии», т. е. Карелии и побережью Ладожского озера. Свои заметки он опубликовал в том же году в «Журнале путей сообщения», а затем вышло отдельной книгой «Геогностическое обозрение Старой Финляндии». Эта работа также переходит рамки перечня грунтов и минералов: ученый делает интересные теоретические заключения, с одной стороны, о движении ледников, образовании вулканических пород, а с другой — о практических возможностях использования местного сырья. Особенно это относится к описанию Рускеальских мраморных ломов. Здесь говорится и о технологии добычи камня, его транспортировке, а также о качестве различных сортов мрамора.

Широкий и комплексный подход к проблемам, казалось бы чисто геологическим, особенно плодотворно сказался в последнем крупном труде Соболевского — отчете, написанном им от лица «Комиссии по исследованию на месте наилучшего направления Уральской железной дороги» (1870).

Соболевский был включен в комиссию и как геолог, и как знаток уральской промышленности и местных условий. Вопрос, который предстояло решить, был очень труден и мог иметь серьезные последствия для дальнейшего развития сети русских железных дорог, торговли и промышленности. Линия должна была удовлетворять потребностям сибирского транзита и нуждам горнозаводской промышленности Урала.

«Основательный и рациональный вывод комиссии из всей совокупности интересов, смыкающихся в данном вопросе», состоял в том, что обеих целей невозможно достичь строительством одной линии, что необходима сеть дорог. При этом основной линией должна стать сибирская транзитная, пересекающая Урал у Екатеринбурга и затем идущая к Тюмени и Кургану. Западная же ее часть должна соединяться не с севером, а с центром (Казанью, Н. Новгородом, Москвой); выход к Каме намечался в районе Николоберезовска, именно отсюда река становится судоходной.

Горнозаводская же линия должна быть ветвью основной, от Екатеринбурга до Тагила, что обеспечит поставку сырья и сбыт южным заводам, в то время как северные заводы можно обеспечить путем улучшения сплава по р. Чусовой. Что же касается дешевизны постройки и возможности использования узкой колеи, то в комиссии возобладало здравое мнение, что узкоколейная дорога неприменима к линии «столь значительного протяжения и обширной будущности», она испортила бы всю сеть, разорвав в ней единство и связь, а на деле далеко не дала бы той экономии, какую от нее ожидают.

Одновременно с преподавательской и научной деятельностью В. П. Соболевский имел еще одно важное и трудоемкое занятие: в течение 28 лет, с 1844 по 1872 гг., он редактировал «Журнал путей сообщения» — единственное периодическое издание этого профиля, до появления в 1874 году сборника трудов Института инженеров путей сообщения. Первые двенадцать лет этой работы протекали в исключительно трудных условиях. Вот что пишет об этом историк института и биограф Соболевского С. М. Житков: «Граф Клейнмихель денег за труды не платил ни редактору, ни его помощникам. В. П. принужден был вымаливать для журнала у своих сослуживцев статьи, которые иногда возвращались из кабинета главного управляющего, разорванными в клочки. Случалось, что курьер ночью подымал с постели В. П. и вручал ему конверт от гр. Клейнмихеля... Это граф, взявши на сон грядущий почитать номер журнала, замечал опечатку и приказывал немедленно отправить книжку к Соболевскому». О производящихся в России работах запрещено было печатать. Под управлением К. В. Чевкина положение редактора журнала изменилось. Чевкин, расспрашивая инженеров о работах, которыми они заведовали, очень часто сам просил немедленно поместить описание их в журнале. Сам он, в представляемых отчетах от окружных правлений и в рассматриваемых пояснительных записках отмечал те места, которые следовало напечатать в журнале.

Эти меры и вознаграждение за статьи оживили и доставили журналу должное значение в технической литературе.

Соболевский успевал и сам писать для журнала статьи и обзоры, в которых также ярко проявилась широта его интересов и глубокое знание многих областей техники. Вот названия некоторых из них: «Новый способ раскружаливания сводов» (1854), «Опыты над сопротивлением изгибу деревянных балок» (1854), «Устройство наружного купола церкви Св. Николая в Потсдаме» (1854), «Мост через Кинциг близ Оффенбурга» (1853), «Соединение Тихого океана с Атлантическим через Панамский перешеек» (1846), «Устройство чугунного маяка на Бермудских островах» (1853), «Исследования о выборе местности для заложения артезианских колодцев» (1845), «Освещение газонов» (1846–1847), «Описание паровозов, устроенных для Земмерингской дороги» (1853), «Подвижные спуски при переездах на английских железных дорогах» (1853), «Средство готовить железные вещи, не употребляя кования» (1838), «Заметки о металлах и сплавах, употребляемых в строительном искусстве» (1851), «Пуццолана невулканического происхождения» (1848), «Известь и ее употребление в строительном искусстве» (1848) и т. д. И это не считая разборов сочинений русских и иностранных авторов, переводов статей П. Базена В. К. Третера, Э. Флаша. Легко заметить, что лишь немногие из работ В. П. Соболевского в какой-то мере относятся к специальности минералога, геолога и химика.

Такую же эрудицию обнаружил В. П. Соболевский и в отчете о поездке по Европе (1856–1857), одной из целей которой был обзор работ и исследований, проводимых в это время в Германии и Франции. Вопросы гидротехники и водоснабжения, мостостроения и телеграфии, глубокого бурения и светотехники раскрываются им со знанием дела и умением оценить практическую пользу тех новшеств, которые были внесены в них зарубежными инженерами.

В 1860 году в институте по инициативе преподавателей были организованы «Технические беседы» — собрания инженеров для чтения и обсуждения своих трудов. В. П. Соболевский вошел в состав распорядителей этого учреждения. На одной из «бесед» в апреле 1861 года он известил собрание о предпринимаемом им издании французско-русского технического лексикона для инженеров путей сообщения, архитекторов, механиков и технологов. Судьба этой работы Соболевского неизвестна, но сам факт составления словаря показателен, ибо эта работа требует, помимо обширных специальных знаний, по крайней мере, разных филологических знаний и способностей.

Именно эта эрудиция в сочетании с редкостной энергией, преданностью делу и талантами просветителя дали В. П. Соболевскому возможность сыграть ту роль в истории института, поддержании и развитии уровня преподавания, какую он играл, будучи с 1849 года инспектором классов, а с 1861 по 1882 гг. — директором Института инженеров путей сообщения. Эти черты отмечали даже люди, имевшие с ним некоторые столкновения и не расположенные видеть прошлое своего института в более светлых тонах, чем это было на самом деле, как, например, А. В. Дурново — студент, исключенный из института как «зачинщик неповиновения начальству». Вот что вспоминает он о Соболевском:

«В. П. Соболевский был человеком весьма замечательным. Преобладающим свойством его было увлечение, даже страстность. Человек весьма больших природных способностей, многосторонне образован, и не только по своей инженерной специальности, но, быть может, гораздо более энциклопедически, блестящий лектор и красноречивый оратор, одинаково способный излагать мысли и факты положительные и в то же время сыпать парадоксами, он, кажется, был способен увлекаться чем угодно... Посещая все классы в качестве инспектора, он часто входил в роль преподавателя и, сидя на скамье между воспитанниками, живо и образно излагал что-либо.

В. П. так жаждал передать хотя бы частицу своих обширных знаний и, судя по себе, предполагал так много любознательности в своих питомцах, что просто ловил их, где попадется, и тут же, на месте излова, читал целые лекции. Если же подвернется кто-нибудь из способных поддерживать беседу, под хорошую руку, в библиотеке и не при занятиях, то лекция прочитывалась на подходящих книгах, чертежах и на великолепных альбомах редких и редчайших изданий...».

Заслуги Соболевского в «восстановлении значения науки в институте» (как оценил, и вполне справедливо, его деятельность тот же С. М. Житков) станут видны в полной мере только тогда, когда мы вспомним, на какие трудные, «глухие» годы пришлась эта деятельность.

В августе 1842 года главноуправляющим путями сообщения был назначен граф Клейнмихель, бывший адъютант Аракчеева, начальник военных поселений.

С первых же дней пребывания в новой должности он начал «громить направо и налево», и «громы не миновали института». Уже через год, придравшись к незначительному недоразумению, произошедшему между дежурным офицером и воспитанниками, он начал свои «преобразования». Были сняты директор института, превосходный инженер, лучший студент I выпуска института, А. Д. Готман, и инспектор классов Я. А. Севастьянов, автор первых русских трудов по начертательной геометрии, любимый студентами за деликатность и доброту. Директором был поставлен генерал-майор Энгельгард, не только не имевший специального инженерного образования, но и не обладавший ни единым качеством, необходимым для руководства высшим учебным заведением.

Такой человек, «вводивший военный строй всюду, где находил к тому какую-либо возможность», и был нужен Клейнмихелю для «искоренения гнездившегося в институте духа своеволия и неуважения к начальству». Окончательное введение порядков кадетских корпусов,

вплоть до применения телесных наказаний, не могло не отразиться на падении уровня подготовки инженеров, несмотря на по-прежнему сильный состав преподавателей.

«Все внеклассное время было строго и подробно размерено, и каждая перемена возвещалась барабаном. Под барабан вставали с постели, пили утренний чай, начинали и кончали обед и ужин и ложились спать».

Кадеты 11–13-летнего возраста, подавленные муштрой, постоянным надзором, страхом наказания, не могли относиться к наукам так, как их предшественники, пользовавшиеся относительной свободой и, по крайней мере, сознательно выбравшие свою профессию. «Требовалось много физической крепости, умственных способностей и хороших нравственных задатков, чтобы пережить суровую обстановку жизни закрытого учебного заведения и, приняв от него лучшее, благополучно перебраться через 8 классов до чина инженер-поручика»¹.

Военные науки и фронтовые учения шли за счет специальных предметов. Были отменены репетиции — Клейнмихель нашел это излишеством.

Положение стало настолько серьезным, что к 1849 году даже Клейнмихелю указали на падение науки в институте, на то, что порядки кадетских корпусов не во всем приложимы к высшему учебному заведению. Именно тогда инспектором классов был назначен В. П. Соболевский, и ему на долю выпало поднять учебную часть института. Первым его делом было восстановление ненавистных графом Клейнмихелем репетиций — этой своеобразной формы занятий, значительно облегчавшей студентам освоение курсов, сочетавшей практические и домашние занятия.

Конечно, В. П. Соболевский не мог в корне изменить порядки, господствовавшие в институте. Но само перенесение акцента учебной работы с военного строя на науку уже дало многое. К счастью, в своих устремлениях

¹ А.В. Дурново. Из воспоминаний. — Журнал МПС, 1896.

Соболевский не был одинок, и совместными усилиями лучших преподавателей института уровень образования удалось удержать даже в эти трудные годы.

В 1857 годы Конференция института подняла в Учебном комитете вопрос о совершенном исключении из программ военных наук. Соболевский, состоявший членом Учебного комитета, высказался за исключение, однако главноуправляющий присоединился к мнению меньшинства, предлагавшего только сократить этот курс. Часы, освободившиеся в результате этого сокращения, пошли на расширение курсов прикладной механики, теории сопротивления материалов и общих начал строительного искусства.

К 1859 году удалось добиться повышения возраста приема в институт до 14–19 лет. Одновременно были сокращены занятия фронтowymi учениями и к 1862 году они были совершенно отменены. Вместе с этими преобразованиями исчезли из обихода и телесные наказания.

Уже разрешение держать выпускные экзамены экстерном, полученное институтом в 1856 году от нового главноуправляющего К. В. Чевкина, широко образованного человека, знакомого с особенностями специальных учебных заведений, пробило брешь в положении об институте как закрытом заведении. В ноябре 1861 года В. П. Соболевский был назначен директором института. Вскоре он составил проект преобразования института с обширной пояснительной запиской, где доказывал необходимость превращения института в открытое гражданское учебное заведение университетского типа. Этот проект воплотился в положении 1864 года.

Во время своего путешествия по Европе в 1856 году В. П. Соболевский посетил крупнейшие учебные заведения инженерно-строительного профиля Франции, Бельгии и Германии. Он сравнивал постановку учебного дела в них со своим институтом, отмечал как достоинства практическую направленность курсов, превосходный подбор профессуры, методы преподавания некоторых наук: начертательной геометрии в Парижском училище

искусств и мануфактур, химии в Берлинской королевской строительной академии, составление отчетов о практике в Парижской школе мостов и дорог. В то же время он видел и слабые стороны как в чтении отдельных курсов, так и в общей постановке технического образования: недостаточное внимание к математике (чем, напротив, всегда славился Институт инженеров путей сообщения), отсутствие помощи профессоров при составлении курсовых проектов, неважное графическое оформление проектов, плохое преподавание иностранных языков, элементарное «до ребячества» комплектование моделей музея и т. д. Из этой поездки он привез огромное количество литографированных курсов и новых технических книг, учебных пособий и каталогов библиотек, чертежей, моделей, коллекций образцов, купленных им и полученных в подарок. Все это было передано в библиотеку и музей института.

В. П. Соболевский придавал очень большое значение организации материальной базы для преподавания в институте. Лаборатория, мастерские, музей и библиотека были устроены с самого начала существования института, однако, к тому периоду, когда само учебное дело отошло на второй план перед военизацией и приведением в повиновение, они успели прийти в больший или меньший упадок. Так, музей — не в нынешнем понимании слова, а скорее система кабинетов для хранения и демонстрации моделей, инструментов, приборов и образцов — помещался в нижнем этаже лицевого корпуса института; он был малодоступен из-за тесноты и плохого освещения; для новых поступлений тем более не оказывалось места. По инициативе Соболевского музею были предоставлены еще два обширных зала, изготовлена необходимая мебель. Но главное преобразование состояло в резком увеличении числа экспонатов. В результате, например, модельный кабинет музея стал единственным в своем роде в России и одним из самых богатых в Европе собранием коллекции. Для него В. П. Соболевский добился перевода ряда моделей из Академии наук, Эрмитажа, Исаакиевского

собора; новые модели были сделаны под руководством профессоров института, часть была привезена из-за границы. Так, была собрана коллекция моделей русских и иностранных мостов, среди них даже неисполненные проекты, например, постоянный мост через Неву, предлагавшихся инженерами на протяжении ста лет. Он дает представление о мерах для устройства переправы через такую реку, как Нева: широкую и глубокую, со слабым грунтом дна, низкими берегами, сильным течением и сильным ледоходом.

В 1862 году был составлен и напечатан каталог музея с подробным описанием находящихся в нем экспонатов.

С. М. Житков справедливо говорит в биографии В. П. Соболевского, что он устроил две лаборатории института: механическую и химическую. Хотя состоящая из двух отделов лаборатория существовала уже давно. Однако, речь здесь идет не о расширении помещений, переводе химической лаборатории в безопасное место, строительстве нового здания, но о коренной перестройке всей работы, снабжении новейшим оборудованием, что дало возможность механической лаборатории стать постепенно все-российский центром по испытанию строительных материалов. Непосредственными руководителями этой перестройки были профессора П. П. Собко, Н. М. Соколов, а с 1873 года — Н. А. Белелюбский, чье имя механическая лаборатория носит до сих пор.

В. П. Соболевский был большим знатоком и любителем книг. Мы уже приводили воспоминания А. В. Дурново об импровизированных лекциях в библиотеке. Другой современник не без юмора рассказывает о его увлечении: «Книги он покупал, выменивал и даже отбирал их у владельцев. Видя его страсть к книгам и состояние, в каком они содержались, владельцы охотно уступали их». В этом Соболевский, может быть, мало отличался от фанатиков-библиофилов всех времен, если бы не одна деталь: он пополнял не свою домашнюю библиотеку, а фонды библиотеки своего

института, хотя никогда не был библиотекарем, и начал это делать задолго до того, как стал директором института. В 1840-х гг. в библиотеке насчитывалось всего 5000 томов. В основном, это были книги на французском языке. Но уже в 1859 году, в отчете к 50-летию юбилею института, с гордостью говорилось: «Библиотека, доступная для всех служащих по ведомству путей сообщения и, с особого разрешения, для лиц посторонних, включает в себе до 11700 томов различных сочинений по предметам, относящихся наиболее к специальности строителей; в этом числе много изданий, ценных и замечательных по своей библиографической редкости, а так же и рукописей. Последние заключают ученые труды известнейших инженеров. Как собрание сочинений по инженерному искусству, архитектуре и механике, библиотека эта не имеет ни одной соперничающей с ней в России, и очень немного за границей». Соболевский и сам за два года до этого, в отчете о заграничном путешествии, со знанием дела писал, что три лучшие технические библиотеки в Европе — это в Парижской школе мостов и дорог, в Берлинской строительной академии и в «нашем институте».

Всего фонд библиотеки вырос при Соболевском в 7 раз, достигнув 35000 томов. Конечно, он рос бы и без него, но можно с полной уверенностью сказать, что не такими темпами и не на таком качественном уровне. Ни в коей мере не принижая роли заслуженных библиотекарей А. И. Баландина и П. Н. Андреева, работавших в эти годы, можно назвать большой удачей в судьбе библиотеки эту долголетнюю работу В. П. Соболевского в институте.

Дело не только в том, что в библиотечном архиве на каждом шагу встречается примечание: «куплено», «отобрано», «передано В. П. Соболевским»; что он сам составил правила пользования библиотекой, собственноручно делал надписи типа «Книгу на дом не выдавать» или указывал, от кого и когда получено то или иное сочинение; что он привез из-за границы массу книг, чертежей, литографированных курсов, каталогов

библиотек; что он поручал делать это и другим профессорам (это видно, например, из письма П. И. Собко к Соболевскому из Парижа). Главное заключается в небывалом расширении источников поступления материалов в библиотеку. Это произошло не само собой, а явилось заслугой инспектора классов и директора института — об этом неопровержимо говорят материалы все того же библиотечного архива.

Во-первых, был расширен круг книготорговцев в России и за границей, еще активнее стали привлекаться к закупке материалов сотрудники посольств и консульств, кроме традиционного Парижа, сочинения стали поступать из Англии и США, Австрии и Германии, Голландии и Норвегии.

Трудно сказать, кто этим занимался, но книги поступали не только из магазинов, а покупались целые библиотеки зарубежных инженеров (Рескина в Англии, Альтгельда в Берлине, редактора венского «Всеобщего строительного журнала»). В фонде библиотеки имеются даже акварельные рисунки железной дороги Париж — Сен-Клу с надписью Соболевского: «Из книг, принадлежавших королю Людовику-Филиппу, приобретено в Париже в 1856 году при распродаже библиотеки короля». Для покупки очень дорогих книг Конференция института принимала специальное постановление (например, о «Станцах» Рафаэля, «Новой парижской опере» Гарнье, «Базилике Св. Марка»).

Во-вторых, в библиотеку стали поступать материалы из всевозможных учреждений. И здесь почти всегда можно подтвердить документально инициативу В. П. Соболевского. Особенно крупным приобретением этого рода было получение «по представлению Соболевского» в 1853 году сочинений из библиотеки правления I округа путей сообщения, более 200 книг классиков естественных наук, архитектуры, техники. В 1855 году в институтскую библиотеку влились библиотека и архив департамента железных дорог с актуальнейшим фондом книг и рукописей, в 1855–1857 гг. было куплено более 150 дублетов из императорской Публичной библиотеки,

среди них 3 инкунабулы, 10 книг XVI века и много более поздних, но редчайших изданий. В 1870 году был произведен обмен с Русским географическим обществом. Поступали ценные и необходимые для института материалы из императорской Эрмитажной библиотеки и Архива МПС, «Особенной канцелярии» ГУПС и департамента водяных сообщений, Техничко-инспекторского комитета и «депо карт» и других библиотек, архивов, контор и отделов ГУПС. Уместно, может быть, напомнить, что в ведении этого управления находились железные дороги, шоссе, внутренние водяные пути, порты, строительная и дорожная часть губерний, общественные здания, телеграфы.

Перечислить даже самые ценные материалы не представляется возможным, поэтому укажем лишь на некоторые поступления из «депо карт», по разрешению ГУПС: в 1856 году — чертежи и пояснительная записка Н. О. Крафта «Проект соединения Волги с Доном»; в 1859 году — рукописная «Книга о состоянии Большого Ладожского канала сего 1765 года» фельдмаршала Миниха; в 1868 году — 17 папок подлинных чертежей и рисунков по перестройке Исаакиевского собора.

И, наконец, еще одним, по существу новым источником пополнения фондов библиотеки явились дары, поступавшие коллекциями или отдельными экземплярами от преподавателей и питомцев института, деятелей ведомства путей сообщения, архитекторов, художников. Основной поток этих даров хлынул именно в годы, когда Соболевский руководил институтом. Среди известных имен М. С. Волкова и М. Н. Герсевича, Н. А. Белелюбского и П. И. Собко, Д. И. Журавского и К. В. Чевкина, А. Брюллова и И. А. Гальберга¹, наследников И. Кулибина, О. Монферрана, И. В. Остроградского, Н. О. Крафта мы встречаем и совсем «посторонних»

¹ Архитектор Гальберг подарил библиотеке старинный трактат об архитектуре Серлио, принадлежавший ранее Д. Кваренги.

и неименитых: одесского жителя Круга и вдову Ельскую, штабс-капитана Михайлова и голландского инженера фан-дер-Говсна и т. д.

Заметим, однако, что далеко не всегда книги и проекты близких к институту лиц попадали в библиотеку непосредственно от них и их наследников, как мы привыкли считать до сих пор. Так, от наследников Монферрана поступила лишь небольшая — 80 книг — библиотека архитектора (что, конечно, не умаляет ценности). Подлинные же его проекты и изданные им книги собирались на протяжении многих лет: чертежи Исаакиевского собора, как указывалось, пришли из «депо карт», акварельные рисунки Александровской колонны — от коллежского советника Страчевского и архитектора Китнера, гранитного обелиска, первого варианта колонны, — от архитектора Султанова, памятника Николаю I — из Техничко-инспекторского комитета и т. д. Таким же сложным путем были собраны работы Деволанта и Томона, Бетанкура и Базена, «Дело Герстнера» и чертежи Николаевского моста через Неву Кербедза. Видимо, причиной было отсутствие традиций приношения своих работ в дар институтской библиотеке.

Конечно, когда традиция эта стала прочной, слава о библиотеке широко распространилась, дело пошло уже как бы само собой. Но ведь эту традицию надо было создать, и тут энергия и страстная любовь Соболевского к книге сыграли неоценимую роль. Характерно, что хотя традиция передачи больших собраний и отдельных материалов в дар библиотеке ЛИИЖТа сохранилась до настоящего времени, однако никогда после смерти Соболевского она не достигала такого подъема, как при нем (если не считать передачи библиотеке огромного количества книг после Великой Октябрьской социалистической революции — но это совсем другое дело).

Мы не можем и не станем утверждать, что издание печатного систематического каталога — огромный труд П. Н. Андреева и его преемников — было осуществлено по инициативе Соболевского, как и каталог «Железнодорожной коллекции» А. И. Баландина. Но характерно, что оба эти

предприятия тоже были начаты при Соболевском. И мы знаем, какое значение придавал он ознакомлению с каталогами крупных библиотек, как тщательно их подбирал.

В отчете о своей заграничной командировке в 1856 году В. П. Соболевский отмечал, что недостаток хорошей библиотеки Парижской школы мостов и дорог в том, что в ней много книг, не представляющих прямого интереса для инженеров. О библиотеке Института инженеров путей сообщения этого сказать было нельзя. Соответствие профилю института, правда очень широкому, выдерживалось достаточно строго. Планомерность и отбор при комплектовании фонда библиотеки очевидны, и с трудом можно подобрать единичные примеры ценных и редких книг, не понятно, почему попавших в библиотеку института.

Особой полнотой и последовательностью подбора отличаются архитектурная и железнодорожная коллекции, как в отношении старой, так и новейшей (по тому времени) литературы. Конечно, это не значит, что здесь можно найти, допустим, все проекты русских архитекторов XVIII–XIX вв. Такой полнотой не могут похвастаться и более крупные специализированные хранилища, но, что касается книг по теории и истории архитектуры и строительного искусства да и некоторых других разделов, то, по мнению специалистов, библиотека ЛИИЖТа до сих пор — одно из самых богатых собраний страны, причем не совпадающее по фонду с крупными специализированными библиотеками (например, библиотекой Академии художеств). Кстати, не излишне будет упомянуть, что В. П. Соболевский с 1864 года носил звание почетного вольного общника Академии художеств.

Он умер в 1882 году, в солидном 73-летнем возрасте, директором института и членом Совета МПС, в чине тайного советника. За пять лет до того, в 1877 году, было отпраздновано 50-летие его деятельности и основана стипендия его имени. Долгая жизнь его не изобиловала потрясениями и приключениями, но он был талантливым ученым и педагогом, неистовым

книголюбом и хорошим администратором, и тем заслужил добрую память, искреннее, не казенное сожаление, когда его не стало.

Один из учеников вспоминал о нем: «Со стороны ума он стоял выше обыкновенного уровня, отличался чрезвычайно верным и быстрым взглядом на вещи, чему способствовала многосторонняя его образованность: книгу он как-то видел насквозь и выхватывал из нее все, что было в ней замечательного. К искусствам он относился с чувством художника, он умел открывать красоты и ставить их на вид. Чрезвычайно гуманно смотрел на недостатки своих подчиненных, предоставляя многое времени и их совести. Натура этого человека была крайне даровита, ум был полон познаний, душа богата идеалами, живость так велика, что только смерть могла сковать ее». Эта теплота, эта благодарная память была заслужена В. П. Соболевским вполне.

В свое время он, отлично окончив институт, не стал инженером-практиком, его привлекала преподавательская, просветительская деятельность. Этот след труднее уловить, чем «пароходы, строчки и другие долгие дела», но след остался во многом и, может быть, на библиотеке это заметнее, чем на чем-либо другом. И если называть создателей библиотеки не хронологически, а по существу, то таких имен три: А. И. Баландин, П. Н. Андреев и В. П. Соболевский.

А. В. Заборщикова

Манос Иван Яковлевич, 150 лет со дня рождения



Манос Иван Яковлевич (1869–1952) (возможно 1870–1949), даты жизни в разных источниках отличаются) — российский и советский инженер путей сообщения, видный специалист в области ж.-д. пути, генерал-директор пути III ранга, доктор технических наук, профессор.

Манос Иван Яковлевич родился в семье потомственных столичных дворян. В 1892 году окончил физико-математический факультет Петербургского университета с дипломом I степени и вслед за университетским курсом в 1896 году — Институт инженеров путей сообщения Александра I. Иван Яковлевич женился, будучи студентом ИИПСа, в семье появилась дочь Тамара.



Санкт-Петербургский университет



Институт инженеров путей сообщения Александра I

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

В 1898 году был причислен к МПС, затем получил назначение в Общество Московско-Киево-Воронежской железной дороги. Через два года Ивана Яковлевича переводят на новое место службы — Либаво-Роменскую железную дорогу.



Схема Киево-Воронежской железной дороги



Пряжка. Либаво-Роменская железная дорога

Здесь он становится попечителем Гомельского технического железнодорожного училища. В его семье появляется двое сыновей — Константин и Кирилл.



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



В 1912 году училище переехало
в 2-этажное здание

На Либаво-Роменской дороге И. Я. Манос прослужил 10 лет. С 1903 года он работал в должности начальника участка Службы пути.

Там, имевший чин коллежского асессора, он награждается орденами Святого Станислава III степени и Святой Анны III степени.



Ордена Святой Анны III степени



Орден Святого Станислава III степени

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



Жетон Акционерного Общества Юго-Восточных железных дорог



Надворный советник.
В петлице арматура
Министерства Путей
Сообщения

С 1907 года он — четвертый заместитель начальника службы пути. Манос Иван Яковлевич работает здесь до 1911 года. Получает чин надворного советника. 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 возглавил этот отдел. В 1914 году И. Я. Манос получает чин статского советника.



Санкт-Петербург, Министерство путей сообщения



Статский советник.
Петлица к шинели

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

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

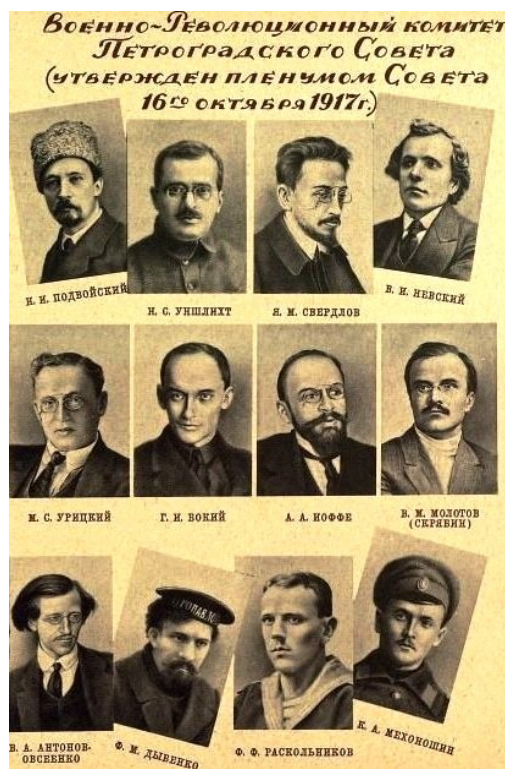
В Управлении железных дорог И. Я. Манос проработал до 1917 года, а 9 сентября 1917 года, указом Временного правительства, он возглавил Николаевскую железную дорогу.



В 1917 году 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 ВИКЖЕЛЯ¹.



В октябре 1917 года на все вокзалы Петрограда, включая Николаевский, были назначены комиссары Военно-революционного комитета. Начальник Николаевской дороги И. Я. Манос, пытаясь пресечь неправомерные действия Военно-революционного комитета, разослал по линиям

¹ ВИКЖЕЛЬ — Всероссийский исполнительный комитет железнодорожного профсоюза с августа 1917 по январь 1918 гг., его функции переданы Викжедору — Всероссийскому исполнительному комитету железнодорожников. Викжедор формировал из своей среды коллегию НКПС.

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 года 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 НКПС¹. 22 июня 1918 года 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 года И. Я. Манос работал в Петроградском округе путей сообщения.

С 1920 по 1922 гг. Иван Яковлевич Манос был назначен начальником вступившей в эксплуатацию Мурманской (Кировской) железной дороги.

¹ НКПС или Наркомпуть — государственный орган, управлявший деятельностью железнодорожного и других видов транспорта в 1917–1946 гг.



Карта Мурманской железной дороги

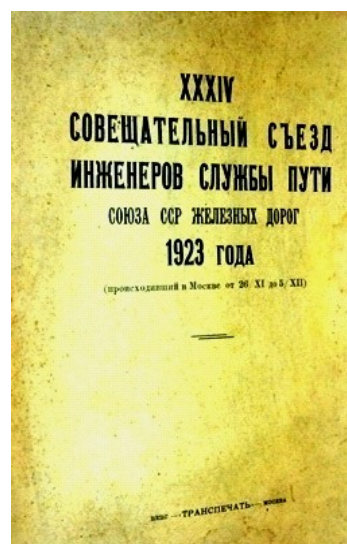


Руководящий состав Мурманской железной дороги, 1922 год

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



Здание НКПС 20-е года XX века



Совещательный съезд инженеров службы пути

В 1922 году 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 года, он предложил характеристики состояния пути для движения поездов с различными скоростями и формулу зависимости расходов службы пути от размеров движения.



С. Д. Карейша

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

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

II. Отдел пути.

№ по порядку.	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.

С 1926 (1925) по 1948 гг. 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 году И. Я. Маносу присвоено ученое звание профессора, в 1941 году — звание доктора технических наук.

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

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.



И. Я. Манос

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.

— 3 —

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

ишйй 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 вагоно-ремонтных 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 красавцы-паровозы ФД, ИС, СО мчат большие составы с грузами и пассажирами во все углы нашей страны.

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

Сложнейший 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.

ЛНИЖТ за время своего существования выпустил многие тысячи специалистов. Достаточно сказать, что в 1940 г. он дал стране 1.125 молодых инженеров. Из ЛНИЖТа вышли многие сотни талантливых новаторов науки и техники. Из среды воспитанников института вышли также выдающиеся инженеры-строители, как инженер Журавский, 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 орденосец проф. Г. П. Передерий, член-корреспондент Академии наук, орденосец, проф. Н. М. Беллев, заслуженные деятели науки и техники члены-корреспонденты Академии наук, проф. А. А. Сурин, проф. Я. М. Гангель, проф. А. В. Горинев 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 ВКВШ, 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. ЛНИЖТ 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, театальный), 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 Ленинграда. Институт занял первое место в лыжном комсомольском ярмее, по стрелковому и гимнастическим соревнованиям в своем районе. ЛНИЖТ 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



На снимке (слева направо и сверху вниз): доктор технических наук — профессор Н. В. Федоров, профессор В. П. Петров, доктора технических наук профессор А. В. Ливеровский, профессор А. М. Годыцкий-Цвирик, 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-орденосец А. А. Сурин; начальник института орденосец М. М. Панфилов; заместитель начальника института, доктор технических наук, профессор-орденосец Д. Д. Бизюкин; начальник научно-исследовательского сектора профессор И. Я. Манос



И. Я. Манос — профессор ЛИИЖТа

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 году за заслуги в управлении хозяйственной деятельностью на транспорте Ивану Яковлевичу было присвоено персональное звание Генерал-директор пути и строительства III ранга¹.

¹ Постановление СНК СССР от 29.07.1945 N1934 «О присвоении персональных званий высшему начальствующему составу железнодорожного транспорта»

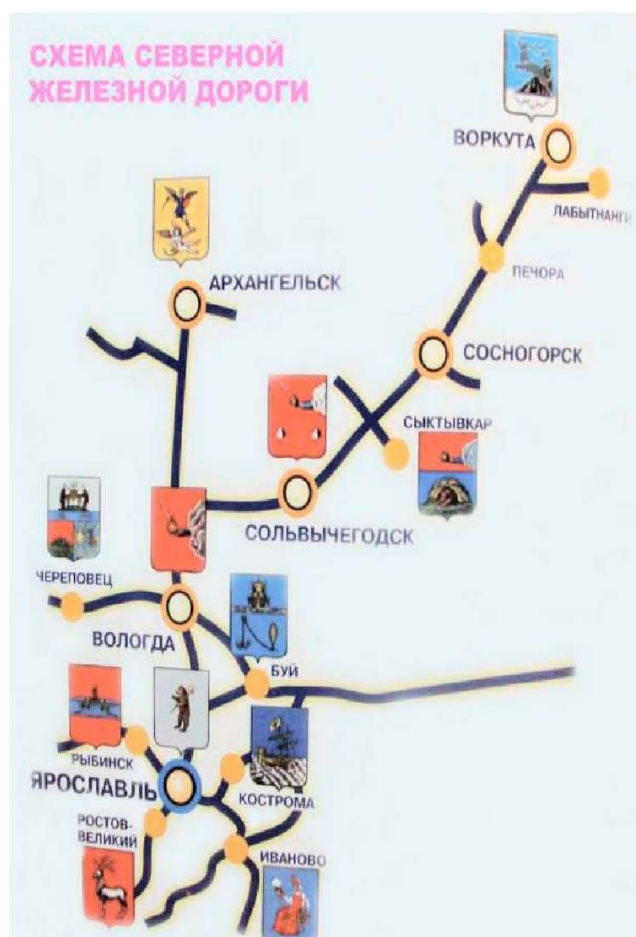
Литература

1. Путь и путевое хозяйство. 2007. № 5. С. 30–31 / Филиппов М. М. Ученые – фронту.
2. 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>.
3. Манос И. Я. Общий курс эксплуатации железных дорог / И. Я. Манос, А. Н. Фролов. — Москва; Ленинград: Гос. изд-во, 1926.
4. 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.
5. История железнодорожного транспорта России. Том 1. 1836–1917; под ред. Красковского Е. Я., Уздина М. М. — Москва: АО «Иван Федоров», 1994. — 336 с.
6. Давыдова. Судьба решила за него [Текст] / Л. Давыдова // Октябрьская магистраль: газета Октябрьской железной дороги. — 1993. — 21 января.
7. 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.
8. Транспортное строительство [Текст]: энциклопедия / ред. В. А. Брежнев. — СПб.: Гуманистика; М.: Трансстройиздат. — ISBN 5-86050–122–6.
9. 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. — 375с.

10. Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта 1809–1959, М. — 1960 / под ред. И. В. Вевировского и др.
11. Сборник трудов НТК № 21; сборник трудов ЛИИПС № 96.
12. Северная магистраль. Выпуск № 33, 31.08.2007. «Наш паровоз, вперед лети!».
13. Труды XXXIII-го Совещательного съезда инженеров службы пути русских железных дорог 1922 года (происходившего в Москве от 26 XI – 5 XII).

Н. А. Копеко

Северная железная дорога. Вклад инженеров Университета путей сообщения императора Александра I в строительство дороги



Строительство Северной дороги преследовало не только коммерческую, но и патристическую цель — строительство должны были осуществлять русские инженеры.

К этому времени Институт инженеров путей сообщения подготовил 1558 специалистов.

О большинстве участников строительства, питомцах Института, сведений практически не осталось — только фамилии в списке выпускников или несколько скудных строк в иных источниках.

Здесь рассказывается лишь о некоторых из них, информацию о которых удалось найти в научной, технической литературе, прессе того времени и в архивных материалах.

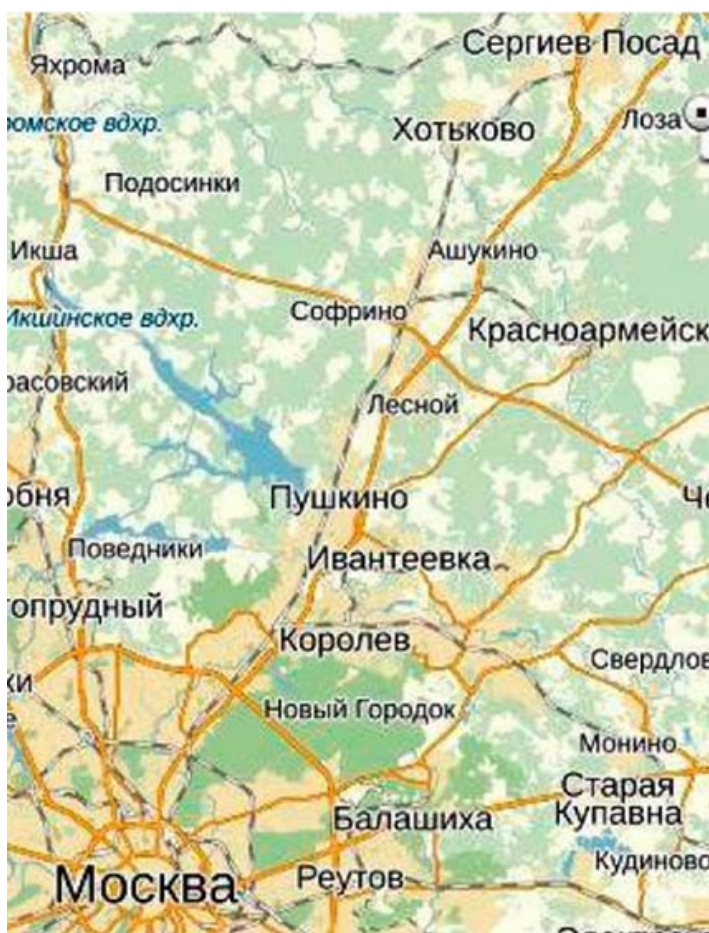
Первым документом, знаменующим появление Северной железной дороги, стало Высочайшее повеление императора России, утвердившее Устав общества Московско-Ярославской железной дороги: «Мая 29 дня 1859 г., Высочайшее повеление, объявленное правительствующему Сенату господином Главноуправляющим Путиами Сообщения и Публичными Зданиями. Государь Император в 19 день мая с/г. высочайше соизволил утвердить препровождаемый при рапорте господина Главноуправляющего Путиами Сообщения и Публичными Зданиями Устав Общества Московско-Ярославской железной дороги».



На всем протяжении работы Общества в его правление входили незаурядные личности: Н. Г. Рюмин, И. Ф. Мамонтов, С. И. Мамонтов, Д. П. Шипов и А. И. Дельви́г — выпускник Института Корпуса инженеров путей сообщения.

А. И. Дельви́г был инициатором строительства железной дороги от Москвы до Сергиевского Посада. Участвовал в создании Нижегородской и Московско-Ярославской железных дорог.

После публикации его работ на французском языке о водопроводах его имя стало известно в Европе. Впоследствии инженер-генерал Дельви́г занимал пост главного инспектора железных дорог России.



Московско-Троицкая железная дорога, 1859-1862 гг.

Первым участком в северном направлении стала линия, которая соединила Москву и Сергиев Посад. В мае 1860 года началось строительство, а 22 июля 1862 года инженеры и строители совершили первый пробный выезд. Во главе группы был инженер путей сообщения, один из директоров-учредителей, выпускник Института Михаил Богомолец.

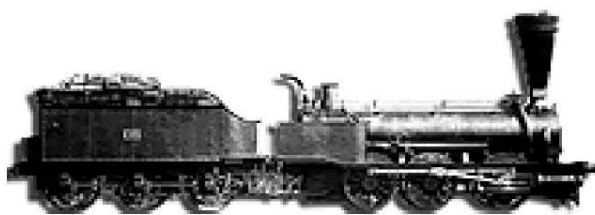
Движение по первому участку дороги Москва — Троице-Сергиевский Посад началось в августе 1862 года. Наблюдение за строительством дороги осуществляли молодые инженеры, выпускники Института инженеров путей сообщения: Шульц, И. В. Друри, А. С. Рехневский.

Друри Иван Васильевич (1837–1907) в 1856 году окончил Институт Корпуса инженеров путей сообщения. Свою полувековую трудовую деятельность он посвятил железным дорогам.

Участвовал в постройке Московско-Ярославской железной дороги.



Был управляющим Козлово-Воронежской и Воронежско-Ростовской железной дороги в границах Воронежской губернии.



Паровоз завода «Зигль»

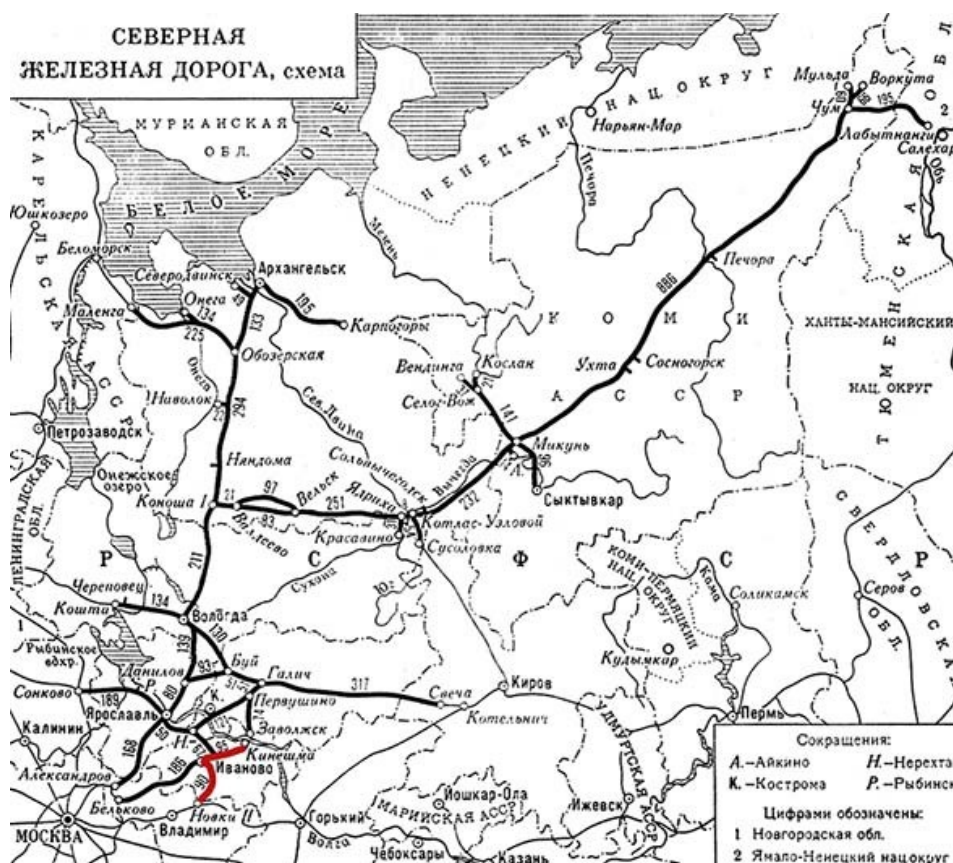
Именем «Друри» был назван один из шести паровозов, выпущенных заводом «Зигль» в 1868 году для строящейся Козлово-Воронежской железной дороги.

Александр Симонович Рехневский (1836–1863) родился 2 августа 1836 года в Санкт-Петербурге, получил образование в Петербургском Институте Корпуса инженеров путей сообщения, который окончил в 1855 году вторым по успеваемости. За свою короткую жизнь А. С. Рехневский успел очень многое: разработал и опубликовал расчеты многораскосных мостов, вместе с Д. И. Журавским участвовал в работе по замене деревянного шпилья Петропавловского собора металлическим, рассчитал и затем в 1863 году построил мосты для Волго-Донской и Московско-Ярославской железной дороги.



Железнодорожный мост в Хотькове через реку Пажу, спроектированный инженером А. С. Рехневским, одно из сложнейших и красивейших инженерных сооружений Московско-Троицкой железной дороги. Он стал первым в России многораскосным ажурным мостом.

Днем рождения Северной железной дороги считается 16 сентября 1868 года — день открытия постоянного движения на Шуйско-Ивановской линии. В современных границах Северной магистрали Шуйско-Ивановская железная дорога — самый первый ее участок.



Построена она в 1867–1871 гг. на средства Общества Шуйско-Ивановской железной дороги.

16 сентября 1868 года было открыто движение Новки — Шуя — Иваново-Вознесенск (84 версты).

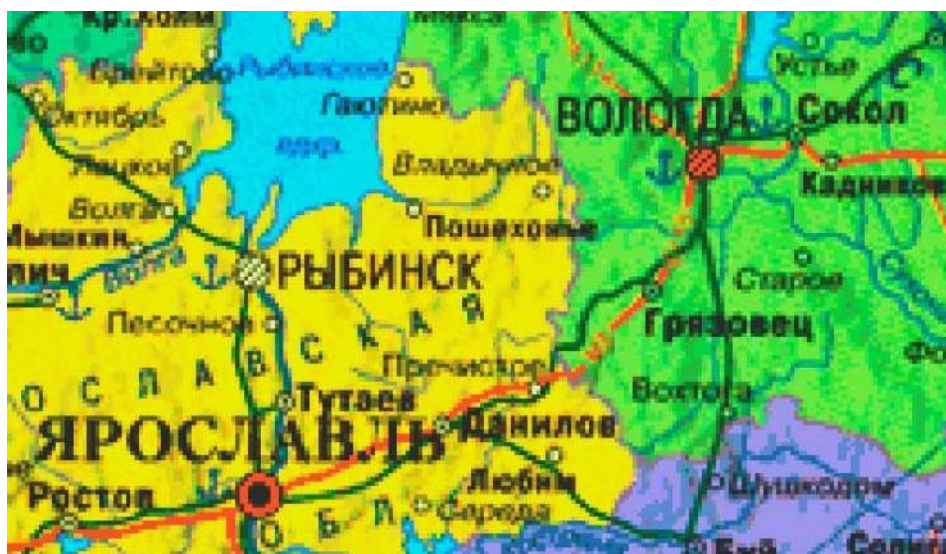
5 февраля 1871 года — линия Иваново-Вознесенск — Кинешма (87 верст).

В 1895 году была приобретена Обществом Московско-Ярославской железной дороги.

Ярославль — Вологда 1870–1872 гг. «...дорога эта, служа настоятельным потребностям края, не останется без достаточного движения, даже на первое время. А в будущем, по мере развития торговли и промышленности

края, движение по ней увеличится, и, таким образом, успех предприятия компании будет идти рука об руку с развитием благосостояния края...».

За короткий срок (1870–1872 гг.) Общество Московско-Ярославской железной дороги, во главе которого встал известный предприниматель и меценат Савва Иванович Мамонтов, прокладывает линию от Сергиева Посада через Александров до Ярославля и узкоколейную линию от Ярославля до Вологды.



В то же время Обществом Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги строятся линии Бологое — Рыбинск (1870) и Рыбинск — Ярославль (1898). Волжские торговые города получают прямой выход на Санкт-Петербург и Москву.



Зубов Михаил Алексеевич — председатель комиссии по вопросу устройства Ярославско-Вологодской железной дороги.

Зубов М. А. (1810–18.10.1886) в 1829 году окончил Институт Корпуса инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге, получил специальность военного инженера-строителя и много лет проработал на

строительстве Тихвинской и Мариинской систем каналов. В 1844 году семья Михаила Алексеевича переехала в Вологду.

М. А. Зубов стал неперменным членом Вологодской губернской дорожной комиссии.

Ярославль - Кострома 1886-1887 гг. Второго апреля 1886 года Общество Московско-Ярославской железной дороги получает разрешение на постройку Костромской линии, а в декабре 1887 года участок Ярославль — Кострома открывается движение.



Строительство Костромской линии. Фотографии из фонда Научно-технической библиотеки



Строительство Костромской линии.
Фотографии из фонда Научно-технической библиотеки



Вологодско-Архангельская линия 1894–1897 гг. Второго декабря 1893 года председатель правления Общества Московско-Ярославской железной дороги С. И. Мамонтов обратился к министру финансов С. Ю. Витте с докладной запиской. Он ходатайствовал перед правительством о продолжении линии дальше на север, от г. Вологды до г. Архангельска. В 1894 году Обществом было получено разрешение на постройку и эксплуатацию узкоколейного железнодорожного пути Вологда — Архангельск «при условии проведе-

ния сей линии наикратчайшим путем, придерживаясь, по возможности, направления 10-го меридиана». При этом само Общество переименовывалось в Общество Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги. Уже на второй день было организовано строительное управление (контора), а управляющий дорогами Общества Семён Петрович Чоколов был утверждён главным инженером стройки.

Чоколов Семён Петрович (1848 или 1850–1921), предприниматель и коллекционер. В 1869 году окончил Академию коммерческих наук, а затем Институт инженеров путей сообщения, руководил строительством на Московско-Ярославско-Архангельской железной дороге. В 1894 году С. П. Чоколов был утверждён главным инженером стройки Вологодско-



Архангельской линии. Им были разработаны индивидуальные чертежи для станции 2-го класса в Костроме, 3-го класса в Нерехте, а также типовые чертежи для более мелких станций 4-го и 5-го классов.

Карейша Сергей Демьянович (1854–1934) — инженер, профессор. Окончил Петербургский Институт инженеров путей сообщения в 1877 году. Более 25 лет работал на различных инженерных должностях в службах пути Оренбургской и Юго-Западной железных дорог, на строительстве Вологодско-Архангельской магистрали. В 1895 году он возглавил кафедру «Железные дороги» Петербургского Института инженеров путей сообщения. Автор более 500 научных трудов в области разработки способов расчета стрелочных переводов, создания теоретических основ проектирования железнодорожных станций, создания систем защиты пути от снежных заносов. Участник международных железнодорожных конгрессов. В период 1902–1917 гг. С. Д. Карейша был председателем совещательных съездов инженеров службы пути русских железных дорог. Исполнял



542-я верста. Осадка полотна на болоте при производстве работ

обязанности помощника начальника работ по постройке Вологодско-Архангельской линии.

Линия на Архангельск прокладывалась в сложнейших природных условиях, по малонаселенным местам, через глухие вековые леса, по топкой трясине болот и тундре. При проведении изысканий и сооружении дороги часто возникали большие трудности. Бывали случаи, когда только что уложенные рельсы вместе со всей

насыпью проваливались в болото. Иногда под воду уходили целые составы, груженные балластом.

Трассу строящейся Вологодско-Архангельской линии разделили на три равных участка: 1-й — с 1 по 198 версту, 2-й — с 198 по 397 версту и 3-й — с 397 по 597 версту.

Начальниками участков были назначены инженеры путей сообщения, выпускники Института инженеров путей сообщения: 1-го участка Александр Сергеевич Сумароков, 2-го — Константин Константинович Руин (его сменил инженер, барон Евгений Евгеньевич Тизенгаузен), 3-го — Аркадий Владимирович Свентицкий (его сменил Александр Федорович Баталин).

Сумароков Александр Сергеевич (1862 – 1910)

— титулярный советник, мичман флота, инженер путей сообщения. Завершил курс в Николаевской морской академии в Санкт-Петербурге, в 1890 году окончил Институт инженеров путей сообщения императора Александра I. Состоял на службе в Департаменте шоссейных и водяных сообщений МПС, потом перешел в Общество Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги. В 1894–1897 гг. являлся начальником 1-го участка сооружения Вологодско-Архангельской линии от Вологды до Лухтонги (1–198 верста), начальник Технического отдела по постройке Московской окружной железной дороги. Есть предположение, что А. С. Сумароков — также автор проекта и руководитель работ при постройке Савёловского вокзала.



Первого августа 1896 года было открыто движение на участке Вологда — остановочный пункт Кубино. «Вологодские губернские ведомости» публикуют речь губернатора, который поблагодарил «всех строителей этой дороги и особенно начальника 1-го участка А. С. Сумарокова, благодаря энергии и распорядительности которого путь создается с необычайною скоростью».



Евгений Евгеньевич Тизенгаузен (1 июля 1860–1920 или 1922) — железнодорожный инженер и политик, член III Государственной думы от Московской губернии.

В 1879 году окончил Пажеский корпус, в 1881 году был прикомандирован к Главному штабу, а через год вышел в запас и поступил в Институт инженеров путей сообщения.

По окончании института состоял инженером в распоряжении начальника Николаевской и других железных дорог, служил в департаменте железных дорог МПС, был инженером Общества Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги.

С 1913 года состоял инженером Московско-Курской и Московско-Нижегородской железной дороги, а затем — инспектором по постройке линии Новониколаевск — Барнаул — Семипалатинск. В 1914 году причислен к Министерству путей сообщения.

В 1920 году был направлен на восстановление Бухарской железной дороги, там убит бандитами.

Свентицкий Аркадий Владимирович — выпускник Института 1874 года. Являлся начальником 3-го участка сооружения Вологодско-Архангельской линии (397–597 верста).

Руин Константин Константинович — сын полковника, выпускник Института 1882 года. Являлся начальником 2-го участка сооружения Вологодско-Архангельской линии (198–397 верста). Действительный статский советник с 1905 года. Помощник начальника Северо-Западных железных дорог (01.03.1916).



565-я верста. Служебный поезд комиссии по осмотру линии
в выемке близ реки Брусовицы 13 марта 1897 года.

Баталин Александр Федорович (род. 20 октября 1853 года) — выпускник Института 1881 года. Являлся начальником 3-го участка сооружения Вологодско-Архангельской линии (397–597 верста). Скончался в 1903 году во время строительства участка дороги Бологое — Полоцк. Его именем названа железнодорожная станция «Баталино».

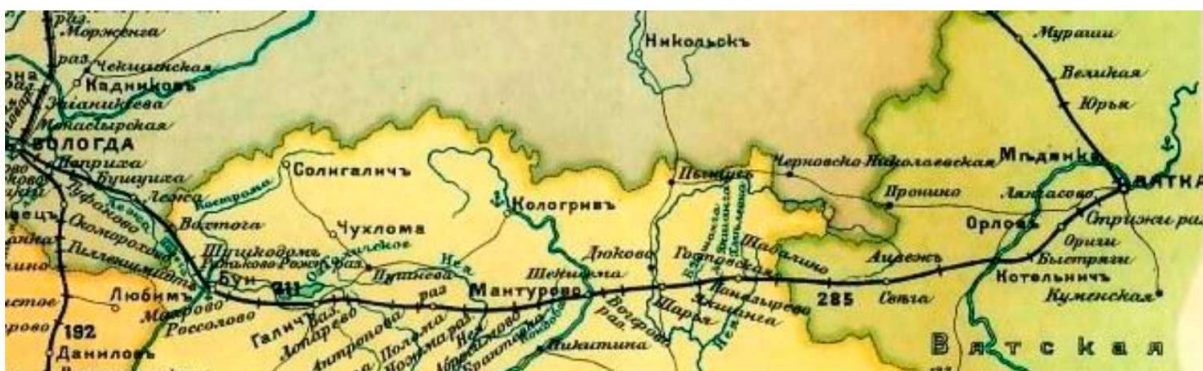
Майер Павел Юлианович — инженер путей сообщения. В 1877 году окончил Институт инженеров путей сообщения императора Александра I. Действительный статский советник с 1910 года. Инспектор эксплуатации УЖД. Подрядчик сооружения Вологодско-Архангельской линии Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги, по поручению С. И. Мамонтова в 1894–1897 гг. фотографировал ход её строительства.

22 октября 1898 года открылось постоянное правильное движение по Вологодско-Архангельской линии протяженностью 596 верст 155 саженей в один путь колеи, пропускной способностью 3–4 пары поездов в сутки. Строители, выполнив огромные объемы работ, преодолев колоссальные трудности, построили Вологодско-Архангельскую линию досрочно. Магистраль оказала огромное влияние на развитие северного края.



Товарная станция Архангельской пристани

Санкт-Петербург — Вологда — Вятка (1902–1905 гг.)



Петербургско-Вологодская железная дорога — железная дорога на Северо-Западе России, соединяющая Петербург и Вологду. Построена на средства государственной казны Российской Империи в 1902–1905 гг., протяжённость 575 вёрст (599 км).

Вологодско-Вятская железная дорога (642 км) проведена через Буй — Галич — Шарью — Котельнич. В 1906 году объединена с Петербурго-Вологодской железной дорогой.

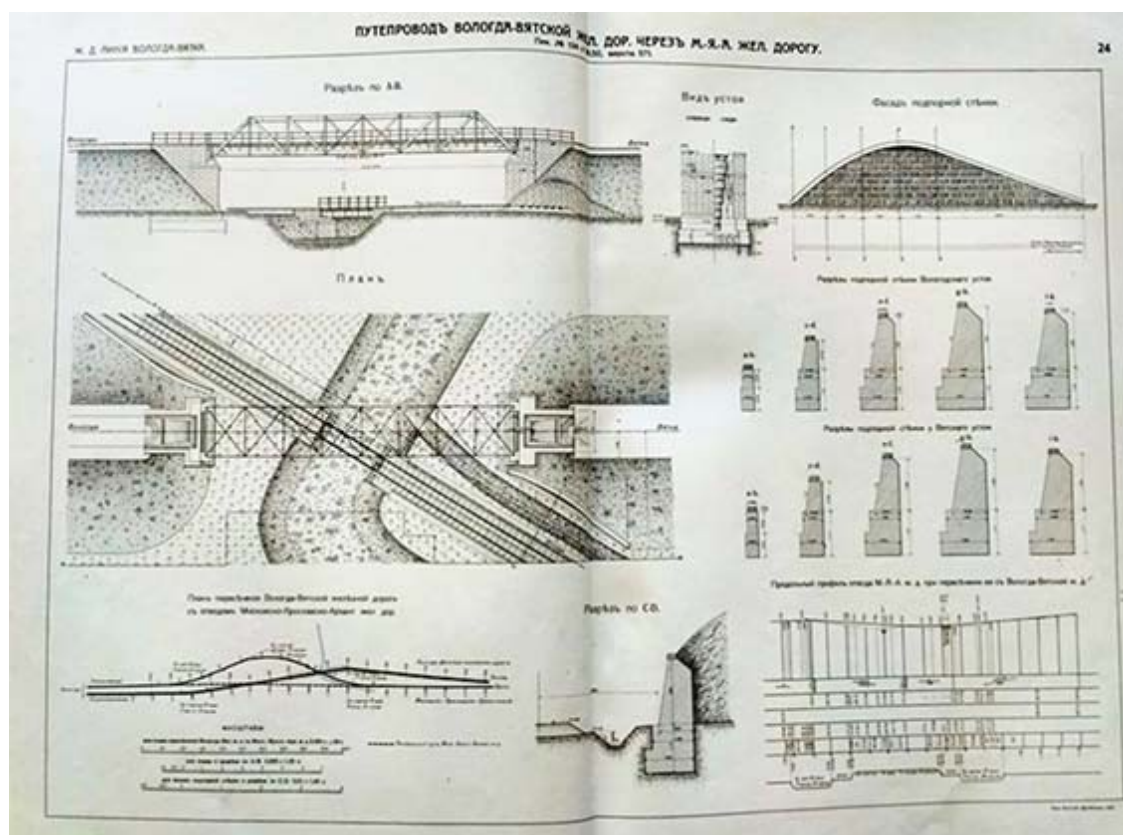
В 1907 году эти дороги были объединены с Московско-Ярославско-Архангельской линией под единым названием Северные железные дороги.

Валериан Алексеевич Саханский (1851–1917) — выпускник Института 1876 года, один из талантливейших инженеров-путейцев, более 40 лет своей практической деятельности посвятил изысканиям и строительству почти 30 железнодорожных линий.

Принимал участие в изысканиях магистрали Санкт-Петербург — Вологда, руководил работами на линии.



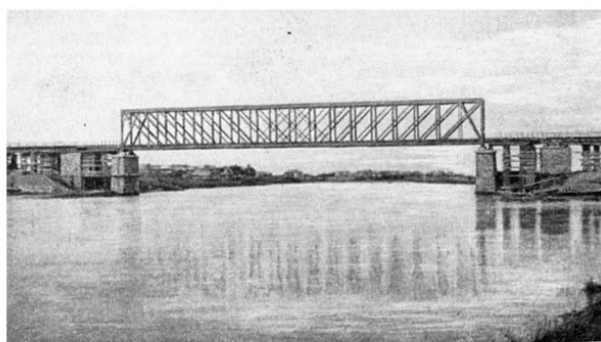
Техническим отделом руководил инженер путей сообщения **Людвиг Иванович Прохаско (1854–1917)**, товарищ Гаршина, выпускник Института 1882 года, начальник изыскательской партии по строительству железнодорожного моста через Северную Двину в Архангельске, ранее принимавший участие в изысканиях и сооружении Транссибирской магистрали. Одна из станций Транссиба носит его имя.



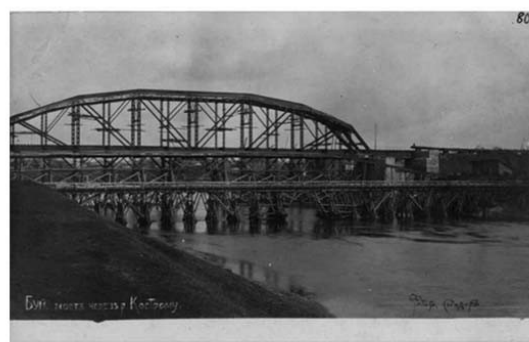
Отчет о постройке Вологда-Вятской железной дороги.
Материалы из фонда Научно-технической библиотеки

Строительство железных дорог предусматривало возведение большого количества железнодорожных мостов. В течение почти ста лет Институт был единственным учебным заведением в России, который готовил кадры инженеров-мостостроителей. В XIX веке, особенно во второй его половине, начинают быстро совершенствоваться методы расчета строительных конструкций, чему послужили труды выпускников и профессоров Института, инженеров путей сообщения Б. Клапейрона, Г. Ламе, С. В. Кербедза, Д. И. Журавского, Г. С. Семиколенова, Н. А. Белелюбского, Ф. С. Ясинского, Л. Ф. Николаи, Л. Д. Проскурякова и многих других.

Основными типами русских железнодорожных мостов с 1870-х гг. становятся мосты на каменных опорах с металлическими пролетными строениями. В 1880-х гг. в русском мостостроении начался переход к использованию стали, что позволило увеличить пролеты мостов и облегчить их конструкцию.



Мост через р. Сухону



Мост через р. Кострому

Среди имен выдающихся инженеров путей сообщения, своими трудами способствовавших развитию отечественного мостостроения на рубеже XIX–XX вв., одно из наиболее почетных мест принадлежит **Николаю Аполлоновичу Белелюбскому**.

Он родился в Харькове в семье известного инженера путей сообщения. Учился в Петербургском институте инженеров путей сообщения. С 1878 года — ординарный профессор. С 1884 года состоял деятельным

членом международных совещаний и конгрессов.

В Институте инженеров путей сообщения он основал лабораторию по испытанию материалов.

На протяжении нескольких десятилетий возглавлял русскую мостостроительную школу, основы которой были заложены его предшественниками и старшими современниками С. В. Кербедзом и



Д. И. Журавским. Николай Аполлонович в течение четверти века возглавлял Мостовую комиссию Инженерного Совета Министерства путей сообщения.

Среди проектов мостов, разработанных Белелюбским — проект моста через р. Уводь на Шуйско-Ивановской железной дороге.

Лавр Дмитриевич Проскуряков (1858–1926)

окончил Петербургский институт инженеров путей сообщения в 1884 году. С 1887 года — преподаватель кафедры мостов в Институте. Ученый, специалист в области проектирования мостов и строительной механики. Спроектировал большое количество мостов, совершенных по своей конструкции, экономичных и легких, с



фермами нового типа. За проект моста через Енисей на Всемирной выставке в Париже в 1900 году он был награжден Большой золотой медалью.

Для строительства железнодорожного моста через Волгу в Ярославле в 1910–1913 гг. Министерство путей сообщения также выбрало систему Л. Д. Проскурякова.

В 1896 году Лавр Дмитриевич выполнил проект моста через Которосль возле Ярославля.



Руководителем работ на строительстве назначили одного из авторов проекта, также выпускника Института инженеров путей сообщения **Станислава Ипполитовича Ольшевского**.

Строительство моста после геодезических исследований и составления проекта началось в 1910 году. Открытие состоялось в 1913 году и было приурочено к 300-летию юбилею дома Романовых.

Большие запасы прочности и устойчивости были заложены С. Ольшевским в устройство мостовых опор. Не исключено, что он предвидел быстрый рост объёмов перевозок и допускал использование ледорезной части опор после их наращивания под укладку второго рельсового пути, что и было реализовано в начале 1970-х гг.



В 2003–2005 гг. фермы моста были заменены на новые, трапециевидные. Это великолепный образец технической мысли. Мост безотказно прослужил 105 лет.



Современный вид моста

К началу Первой мировой войны Северные железные дороги имели общую эксплуатационную длину 3138 верст и 317 остановочных пунктов.

В 1918 году Северные железные дороги были национализированы и переданы НКПС.

В конце 30-х годов началось сооружение трассы от Коноши до Воркуты, которая была введена в эксплуатацию в декабре 1941 года.

В 1959 году Печорская железная дорога вошла в состав Северной железной дороги.

Татаринцев Петр Константинович (1893–1982) — инженер путей сообщения, главный инженер проекта Ленгипротранса по изысканиям и проектированию вторых путей Печорской железной дороги. Окончил Петербургский институт путей сообщения в 1923 году.

В конце 1940 года П. К. Татаринцев был назначен начальником комплексной экспедиции по изысканию и проектированию железнодорожной линии Коноша — Котлас. В 1953 году работал главным инженером проекта по изысканиям и проектированию вторых путей Печорской железной дороги. Награжден тремя орденами Трудового Красного Знамени, орденами

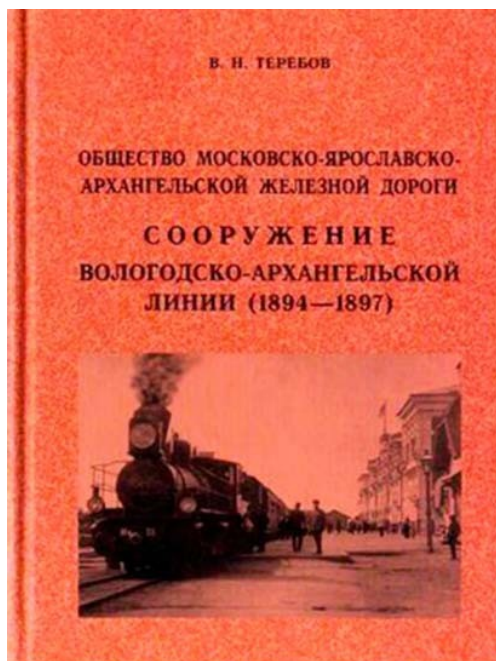
Красной Звезды, «Знак Почета», восьмью медалями, удостоен звания «Заслуженный строитель РСФСР».

Бещев Борис Павлович (1903–1981). В 1935 году окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта. В течение почти 29 лет (с 5 июня 1948 по 14 января 1977) бессменно возглавлял железнодорожную отрасль СССР.



В период, когда руководил отраслью Б. П. Бещев, произошла реконструкция Северной железной дороги, увеличились объемы грузо- и пассажироперевозок, повышались надежность и безопасность движения. В четвертой и пятой пятилетках на СЖД активно велось новое строительство: пролегла ветка из Костромы в Галич, прокладывались вторые пути на участке Вологда — Череповец. Строились мосты в направлении на Архангельск, новые локомотивные и вагонные депо в Ярославле, Костроме, Вологде, Буйе и Коноше. К 1962 году был электрифицирован участок Александров — Ярославль-Главный, а затем и Ярославль — Данилов, введена первая на Северной железной дороге маршрутно-релейная сигнализация стрелок и сигналов на станции Ярославль-Главный, автоматическая блокировка на участках Вологда — Коноша и Вологда — Данилов, диспетчерская централизация на участках Данилов — Буй, Буй — Николо-Полома.

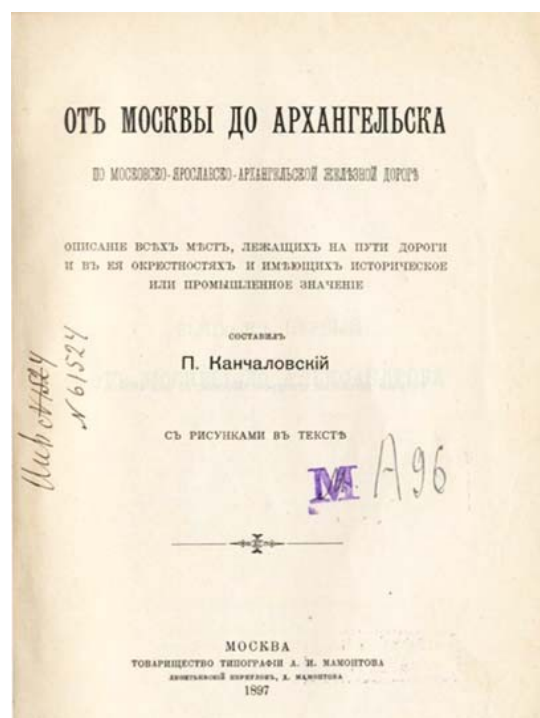
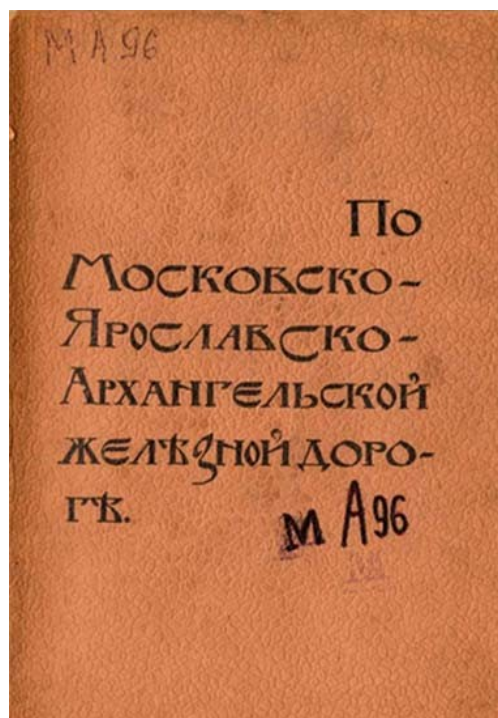
Литература из фонда НТБ ПГУПС



Теребов, Владимир Никандрович

Общество Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги. Сооружение Вологодско-Архангельской линии (1894—1897) [Текст] / В. Н. Теребов. — 3-е изд., испр. и доп. — Саранск: [б. и.], 2003. — 71 с.: ил. — ISBN 5-7493-0550-3. В книге прослежены основные моменты сооружения Вологодско-Архангельской линии Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги (от письма С. И. Мамонтова 2

декабря 1893 года до открытия постоянного правильного движения 22 октября 1898 года), а также дальнейшие изменения в её судьбе.





Руководитель проекта: Василий Александрович Билоха, начальник Северной железной дороги.

Литературное редактирование: Татьяна Семеновна Злотникова — доктор искусствоведения, профессор кафедры культурологии и журналистики ЯГПУ им. К. Д. Ушинского, заслуженный деятель науки РФ, академик РАЕН.

Консультанты: Вячеслав Михайлович Ульяновский — заместитель начальника СЖД по кадровым

и социальным вопросам, Алексей Евгеньевич Курочкин — начальник службы технической политики СЖД, Дмитрий Львович Андреев — главный инженер СЖД, Александр Германович Федоров — начальник службы управления имуществом, Борис Павлович Сорвачев — председатель совета ветеранов СЖД, Сергей Иванович Черногаев — председатель Дорпрофсоюза на СЖД, Дмитрий Владимирович Тимофеев — главный инженер службы перевозок.

Над книгой работали: Алёна Бузакова — главный редактор проекта, Любовь Соловьева — составитель, Мария Усенко, Екатерина Самарина, Лилия Сенченко, Татьяна Зуевич, Людмила Белоусова, Ольга Быкова, Аlesia Скрипочкина, Татьяна Соколова, Владимир Финогенов.

Авторы фотографий: Владимир Яковлев, Юрий Каликин, Василий Воробьев, Лилия Сенченко, Наталья Черепанова, Юлия Гонгина, Сергей Чижик, Владимир Смирнов, Владимир Финогенов, Николай Селивановский.

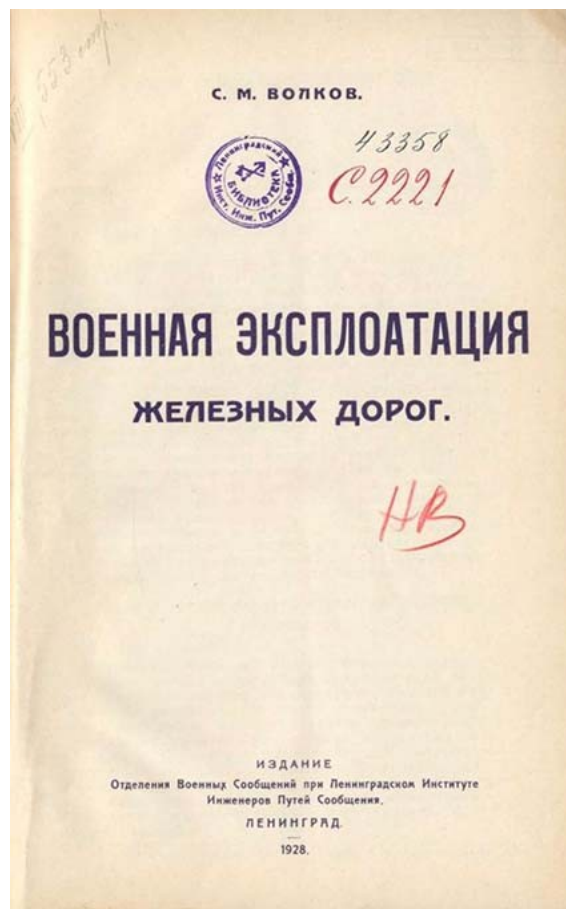
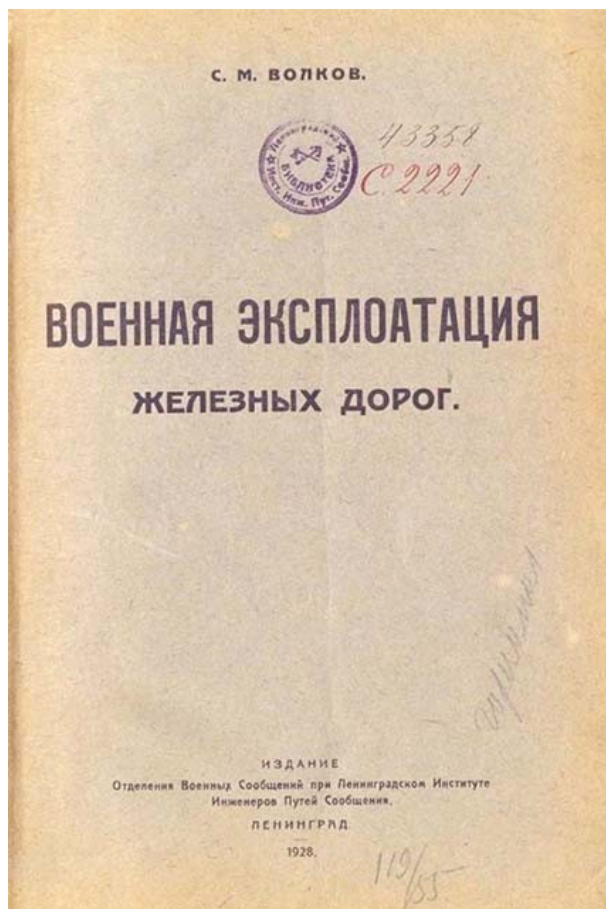
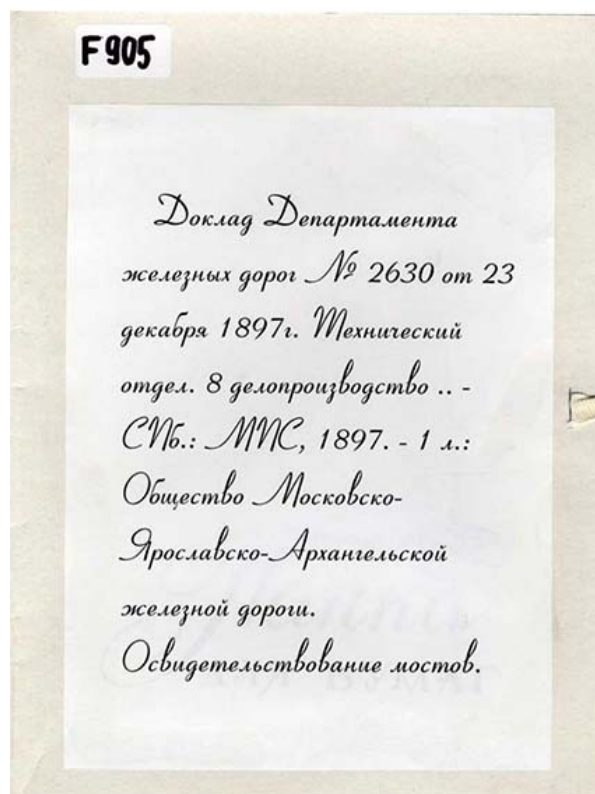
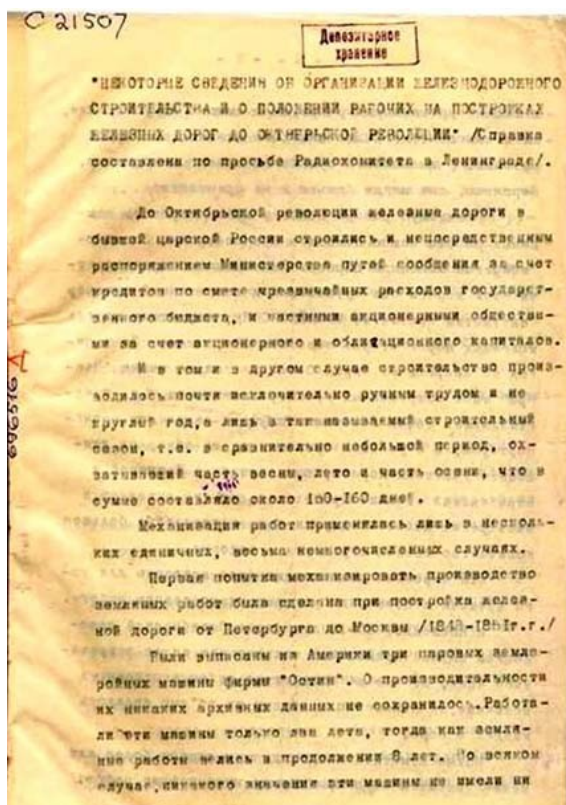
Из рецензии на книгу "Летопись Северной магистрали":

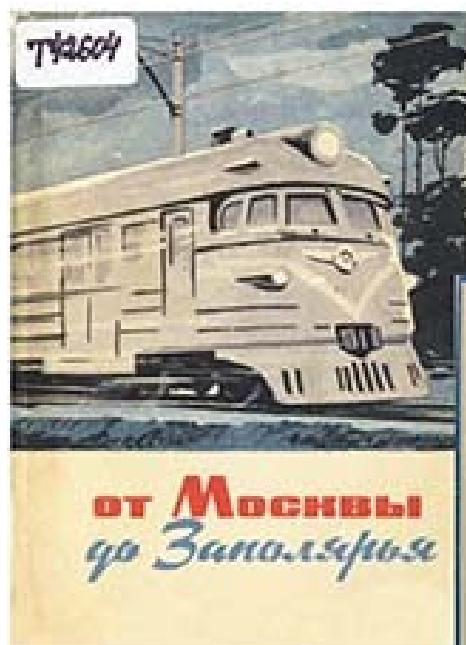
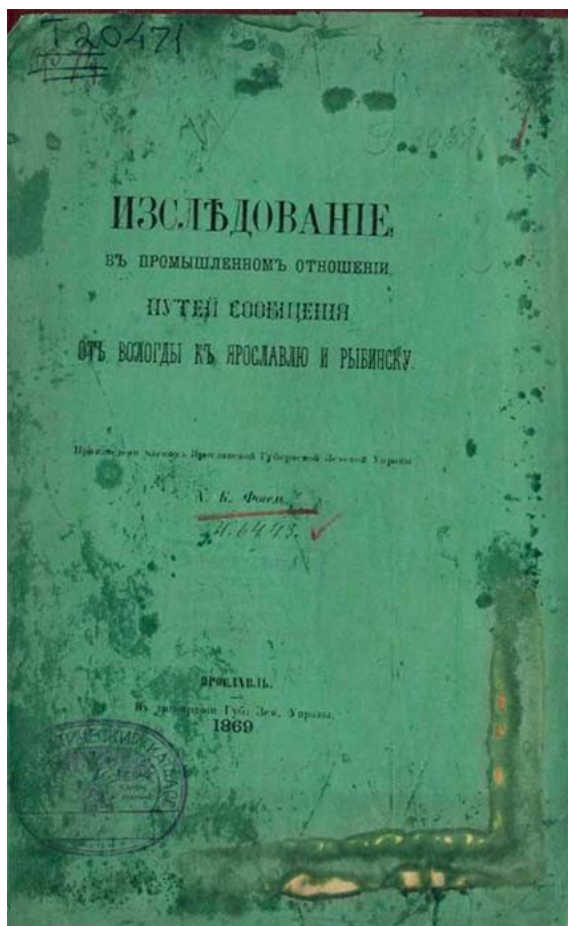
...Каждая железная дорога имеет свою историю, наполненную разнообразными событиями и окрашенную особым смыслом, и эта история намного глубже, чем себе можно представить на первый взгляд. Поскольку сам объект исследования является весьма сложной системой, в которой переплетаются не только экономические и социальные аспекты человеческого существования, но и общегосударственные интересы...

...Издание, подготовленное к 140-летнему юбилею, отличается от предыдущих книг о Северной железной дороге своей энциклопедичностью — здесь собрано максимальное количество фактов из истории и современности. Книга щедро снабжена иллюстрациями, многие из которых ранее нигде не публиковались. Поэтому она станет хорошим подарком на празднование её юбилея. Помимо этого, обширная справочная информация, приведенная в книге, может быть полезна как работникам Северной железной дороги, студентам железнодорожных специальностей, пассажирам и всем, кто интересуется появлением и дальнейшим развитием железных дорог на севере России.

доктор исторических наук, профессор,
заведующий кафедрой отечественной истории
Ярославского государственного университета им. П. Г. Демидова
Слепцов Евгений Яковлевич

доктор исторических наук, профессор,
заведующий кафедрой отечественной средневековой и новой истории
Ярославского государственного университета им. П. Г. Демидова,
академик Академии военно-исторических наук.
Иерусалимский Юрий Юрьевич
ассистент кафедры музеологии и краеведения
Ярославского государственного университета им. П. Г. Демидова.
Лебедев Антон Вячеславович





Т42604

Авторы: А. БОСТОРНИНА, А. ВАДИН, К. НОВИКОВА

ЛИТЕРАТУРНАЯ ОБРАБОТКА А. БОСТОРНИНОЙ

В подготовке этой книги приняли участие большое количество работников магистралей.

Значительную помощь в сборе материалов и оформлении книги в издании оказали Ю. И. Кофман, А. А. Думин, В. И. Мартынов, С. А. Сидоров, В. А. Ткаченко, Т. В. Цыганова, Э. И. Шадрин, П. И. Шамин, Н. М. Шенков, Р. П. Шубинский.

Воспоминаниями подманили ветераны труда В. В. Борисов, И. И. Гудков, В. П. Зыков, Г. И. Иванов, Н. Ф. Касаткина, К. Н. Конов, А. А. Кореньков, С. А. Куталов, А. И. Кузнецов, Э. С. Любимовский, П. А. Палкина, П. К. Пилин, Н. П. Пучков, Н. Т. Радзин, И. П. Селин, В. И. Тенин, И. В. Уткин, В. И. Шульгин.

Ценные советы дал профессор С. В. Зыбальцов.

Интересные материалы предоставили коллективы Московского, Ярославского, Ивановского, Владимирского, Государственный исторический архив, краеведческие музеи, дорожная научно-техническая библиотека и многие другие учреждения.

Всем коллективам и ветеранам труда Северной магистрали, принявшим участие в создании книги, редакция и автор выражают глубокую благодарность.

Безусловно, что не все интересные события и факты, герметичные и трудные жизни работников-северян нашли отражение в этой книге. Не все было раскрыто. В книге использованы только те материалы, которые располагала редакция. Было бы желательно, чтобы все, кто знает об интересных исторических событиях и фактах, поделился своим воспоминанием. Магистрала будет использоваться при составлении подробной летописи северной магистрали.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:
И. М. Маслов (главный редактор), А. И. Вадин,
Д. Н. Мещеряков (заместитель редактора). Члены
редакции — А. Ф. Баран, А. Н. Босторнина,
Н. М. Лопот, К. Ф. Новикова, Е. Н. Сидорова.

ПГУПС
Научно-техническая
библиотека

833375

Читальный зал!

Северная магистраль! И перед нашим взором мысленно возникают необозримые леса, могучие северные реки, суровая тундра и холодное Заполярье, белые ночи и таинственное северное сияние, высокие сугробы, далекий снежный край... И конечно, огромный железнодорожный путь. А вокзал — крупные промышленные центры и сельскохозяйственные районы. Непосильные, жаждущие неустанных трудовых рук богатства хранит в себе северная земля. В ней есть уголь и нефть, сланцы и бокситы, пек и асфальт, каменная соль (разработки которой велись еще в начале XVII века) и многие другие полезные ископаемые и минерально-строительные материалы.

Т39274

Книга подготовлена на основе материалов из личных архивов П. Д. Зайцева, А. Г. Петрушина и публикаций Ю. А. Овчинникова

Под общей редакцией
начальника Архангельского отделения СЖД
П. И. Сидорова

Составление и дизайн,
литературная обработка материалов
В. М. Тарина

Художественное оформление
Р. С. Калкина

100 лет: Очерк истории Архангельского отделения
Северной ж. д. Архангельск, 1997. — 128 с. — ил.

В очерке, составленном на основе материалов из личных архивов ветерана Архангельского отделения СЖД П. Д. Зайцева, А. Г. Петрушина и газетных публикаций журналиста Ю. А. Овчинникова, рассказывается о строительстве железнодорожной линии от Вохомы до Архангельска, ее становлении и развитии на протяжении столетия 100 лет, вплоть до наших дней.

При подготовке книги использованы также литературные источники, в которых освещаются те или иные аспекты в истории пути и освоения, восстановления историко-культурной и спортивной материалы музейных фондов, документы официального характера.

ПГУПС
Научно-техническая
библиотека

ISBN 5-8369-047-X

© Издательство "Примы Севера", 1997

Содержание очерка:
1. Строительство железной дороги
2. Развитие железной дороги
3. Развитие железной дороги
4. Развитие железной дороги
5. Развитие железной дороги
6. Развитие железной дороги
7. Развитие железной дороги
8. Развитие железной дороги
9. Развитие железной дороги
10. Развитие железной дороги
11. Развитие железной дороги
12. Развитие железной дороги
13. Развитие железной дороги
14. Развитие железной дороги
15. Развитие железной дороги
16. Развитие железной дороги
17. Развитие железной дороги
18. Развитие железной дороги
19. Развитие железной дороги
20. Развитие железной дороги
21. Развитие железной дороги
22. Развитие железной дороги
23. Развитие железной дороги
24. Развитие железной дороги
25. Развитие железной дороги
26. Развитие железной дороги
27. Развитие железной дороги
28. Развитие железной дороги
29. Развитие железной дороги
30. Развитие железной дороги
31. Развитие железной дороги
32. Развитие железной дороги
33. Развитие железной дороги
34. Развитие железной дороги
35. Развитие железной дороги
36. Развитие железной дороги
37. Развитие железной дороги
38. Развитие железной дороги
39. Развитие железной дороги
40. Развитие железной дороги
41. Развитие железной дороги
42. Развитие железной дороги
43. Развитие железной дороги
44. Развитие железной дороги
45. Развитие железной дороги
46. Развитие железной дороги
47. Развитие железной дороги
48. Развитие железной дороги
49. Развитие железной дороги
50. Развитие железной дороги
51. Развитие железной дороги
52. Развитие железной дороги
53. Развитие железной дороги
54. Развитие железной дороги
55. Развитие железной дороги
56. Развитие железной дороги
57. Развитие железной дороги
58. Развитие железной дороги
59. Развитие железной дороги
60. Развитие железной дороги
61. Развитие железной дороги
62. Развитие железной дороги
63. Развитие железной дороги
64. Развитие железной дороги
65. Развитие железной дороги
66. Развитие железной дороги
67. Развитие железной дороги
68. Развитие железной дороги
69. Развитие железной дороги
70. Развитие железной дороги
71. Развитие железной дороги
72. Развитие железной дороги
73. Развитие железной дороги
74. Развитие железной дороги
75. Развитие железной дороги
76. Развитие железной дороги
77. Развитие железной дороги
78. Развитие железной дороги
79. Развитие железной дороги
80. Развитие железной дороги
81. Развитие железной дороги
82. Развитие железной дороги
83. Развитие железной дороги
84. Развитие железной дороги
85. Развитие железной дороги
86. Развитие железной дороги
87. Развитие железной дороги
88. Развитие железной дороги
89. Развитие железной дороги
90. Развитие железной дороги
91. Развитие железной дороги
92. Развитие железной дороги
93. Развитие железной дороги
94. Развитие железной дороги
95. Развитие железной дороги
96. Развитие железной дороги
97. Развитие железной дороги
98. Развитие железной дороги
99. Развитие железной дороги
100. Развитие железной дороги

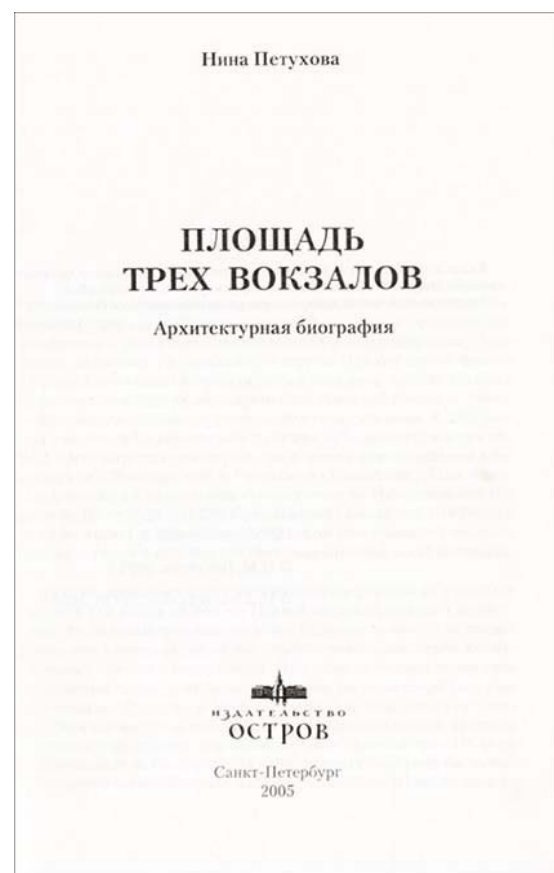
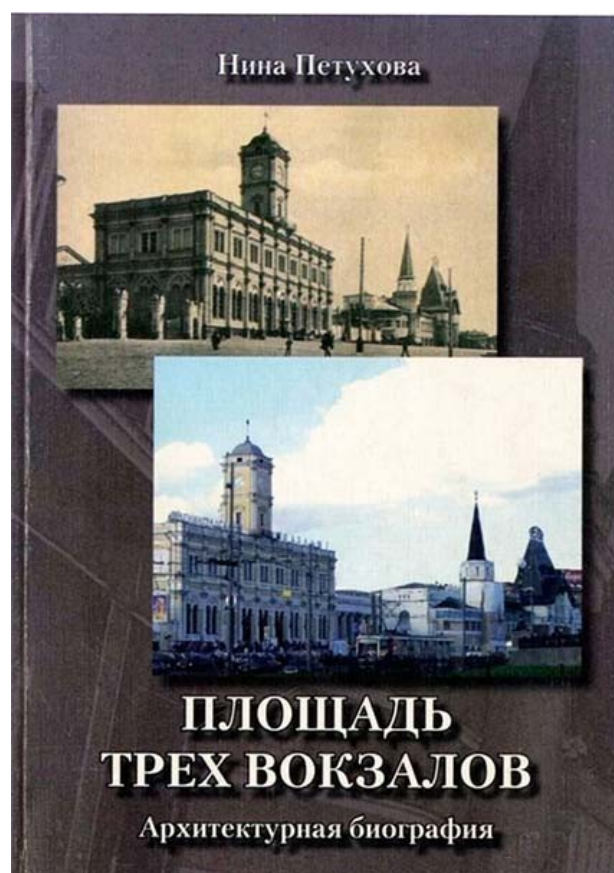
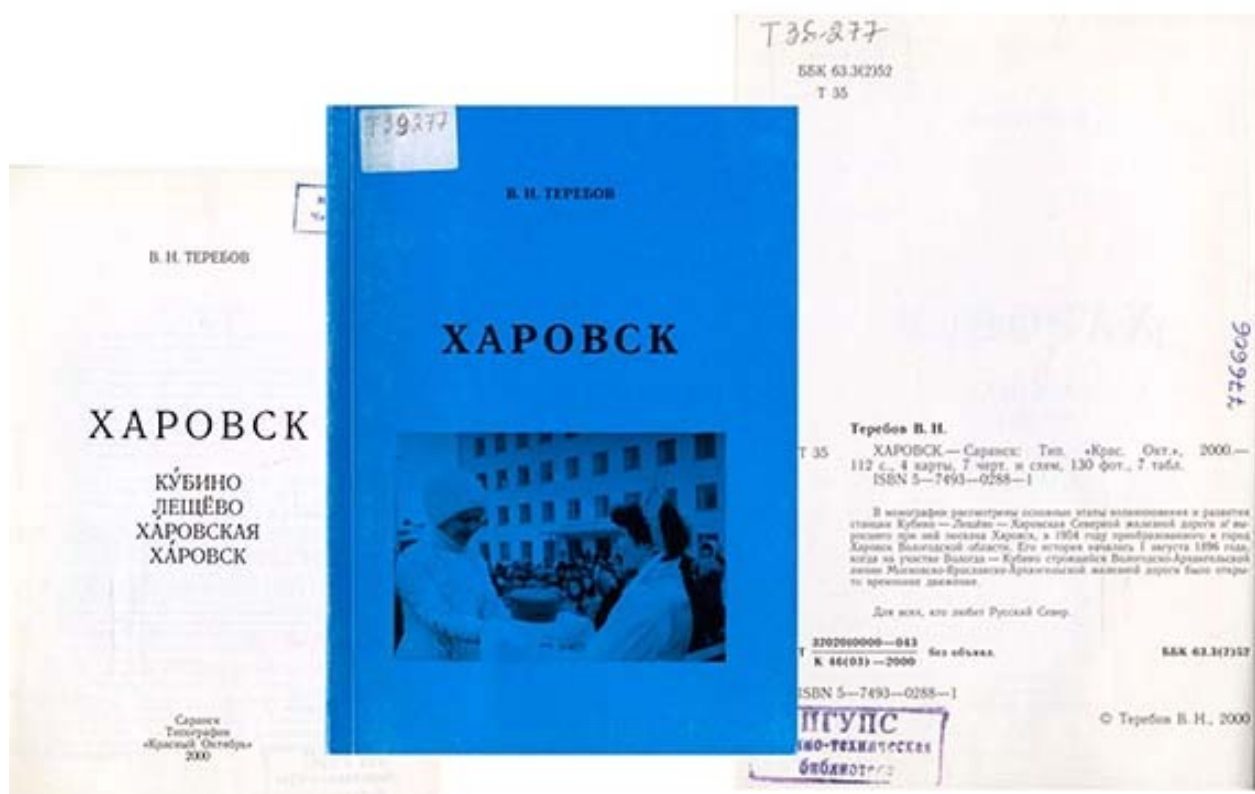


АРХАНГЕЛЬСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

100
ЛЕТ

Очерк истории Архангельского отделения
Северной железной дороги
Вохомы — Архангельск

АРХАНГЕЛЬСК
1997



The image shows the front cover of a book. The main part of the cover is a dark green, textured cloth. The spine, visible on the left, is made of a brown, worn leather. In the top left corner of the green cloth, the text "C390(1-2)" is printed in a white, sans-serif font. There are some small white marks and signs of wear on the green cloth, particularly near the spine and bottom edges.

I. Краткий исторический обзор событий, предшествовавших учреждению Особой Восточной Конисии для неперевозного железнодорожного дела в России	75
II. Исторический очерк учреждения, под председательством Генерал-Адмирала Графа Ф. Т. Баранова, Конисии для исследования железнодорожного дела в России. II. Словно	
III. Исходные соображения, возмущающие на рассмотрение сего дела сообщения на 1908 г. II. Петров	1 —
IV. О тех же соображениях в разговоре на русском языке между дорожниками. II. Петров	Истор. очерк.
V. Финансовое положение русских железнодорожного строительства и главные причины ухудшения его в последние годы. II. Петров	8 —
VI. Обзор финансово-революционных последствий каппианых войн, доп. до развития государственного хозяйства по данным «Archiv für Eisenbahnenwesen» 1907 и 1908 гг.	Истор. очерк.
VII. О состоянии торговых железнодорожных сообщений на сего русского железнодорожного дорожника Европейской России 1894—1908 гг. II. Петров	— 72
VIII. Об учете торгового железнодорожного парка. С. Н. Кузнецкий. II. Шинелер Н. С. Гофман. О главных методах для проверки подложного состава: о главных материальных складах; об организационных лабораториях и о технических контролях при службе подложного состава и т. д., на каппианых железнодорожных дорожниках	Истор. очерк.
X. Министерство Путей Сообщения и железнодорожное дело II. Петров	8 —
XI. Об административной организации железнодорожных учреждений в России. А. Фролов	1 —
XII. О значительности управления каппианых железнодорожных дорожников. II. Петров	Истор. очерк.
XIII. К рассмотрению сего железнодорожного дела на 1909 г. II. Петров	— 60

К 4500

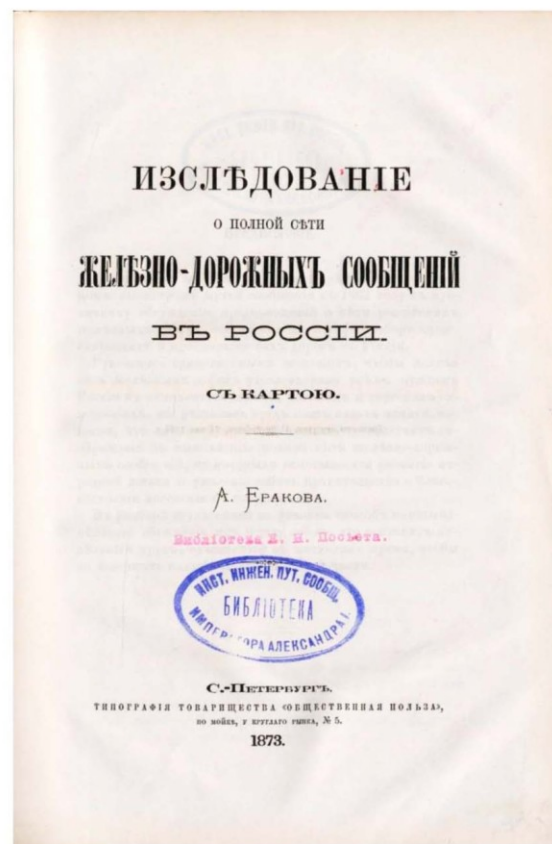
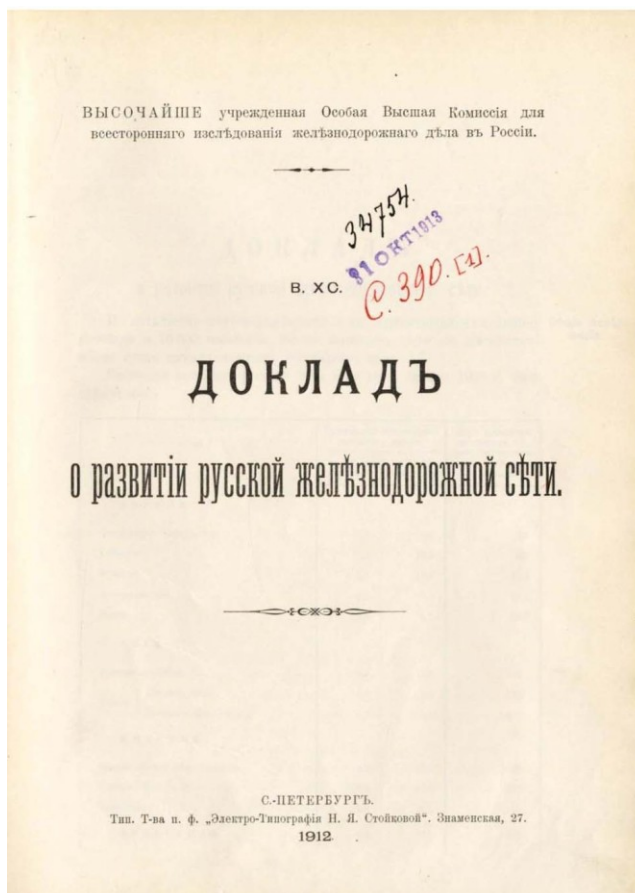
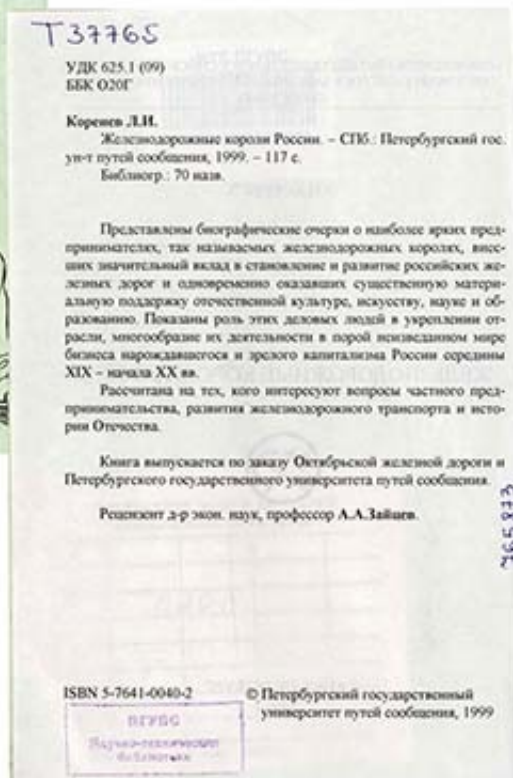
Минский

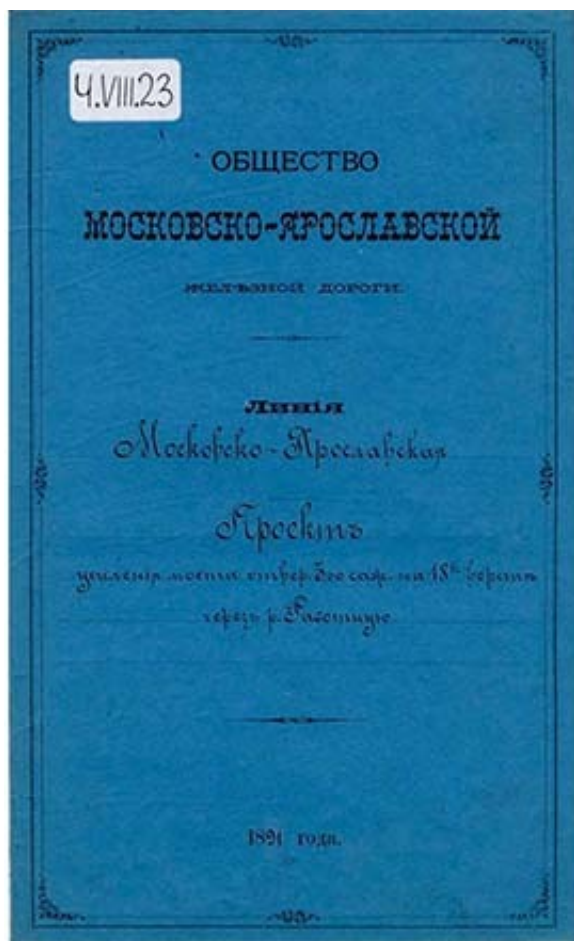
Железные дороги
России.

ГОС. ГОСНАУЧ. БИБЛИОТЕКА
О. А. ИЛЬИНА

ИЗДАНИЕ 1950

[illegible][illegible]







СЕВЕРНАЯ МАГИСТРАЛЬ

Сыктывкар
Коми книжное издательство,
1990

T38150

65.9 (2) 37
П 95

ОГЛАВЛЕНИЕ

К северу от Вологды	3
Чрезвычайное задание	11
Новые дороги	26
Вторые пути	35
На собственную базу	45
Строительно-монтажные поезда	58
Надежные помощники	84
Сегодня и завтра транспортных строителей	94

899095

Пыстин М. С.

П 95 Северная магистраль. — Сыктывкар. Коми книж-
ное издательство, 1990. — 96 стр.
ISBN 5-7555-0241-2.

В книге представлены наиболее яркие страницы из про-
дуктовой биографии управления Пензорстрой — строителей,
проложивших почти все железные дороги в республике и
построивших немало социалки и производственных объек-
тов.

65.9(2) 37

П 32011020000-082 82-50 м
М 128 (03)-90
ISBN 5-7555-0241-2

© Управление Пензорстрой 1990



ЛЮДИ ДЕЛА ВКЛАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ РОССИИ

Под редакцией
профессора В. В. Фортункина

СТРОИ

Москва
2007

T436900a

УДК 338.47:606.2
ББК 65.012.2
(79)

Авторы издания, ст. 5, ст. 8, включены — д-р экон. наук, проф. В. В. Фортункин,
ст. 1 — д-р экон. наук, проф. В. В. Фортункин, канд. экон. наук В. В. Дина, ст. 2 — д-р
экон. наук, проф. В. В. Фортункин, проф. Л. И. Воронин, канд. экон. наук, доц. А. А. Горбач,
ст. 3 — канд. экон. наук, доц. А. А. Горбач, ст. 4 — канд. экон. наук В. В. Дина, ст. 5 —
д-р экон. наук, проф. В. В. Фортункин, канд. экон. наук, доц. В. В. Афанасьев, проф.
Л. И. Воронин, ст. 7 — канд. экон. наук, доц. В. В. Дина, ст. 8 — д-р экон. наук, проф. В. В. Фортункин,
ст. 9 — докторант В. В. Дина, ст. 10 — д-р экон. наук, проф. С. В. Смирнов.
Рецензенты: директор Центрального музея железнодорожного транспорта РФ С. И. Сидор,
заместитель ректора культуры РФ, почетный железнодорожник Г. И. Зоринкин.

(79) — Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое
развитие России. Монография / В. В. Афанасьев и др.; Под
ред. В. В. Фортункина. — М.: ГОУ «Учебно-научно-исследовательский центр по
образованию на железнодорожном транспорте», 2007. — 292 с.
ISBN 978-5-89033-406-8

Книгоиздание монографии является в монографическом виде характерным
явлением жизни российских железнодорожников в социально-экономическом раз-
витии страны на протяжении почти десятилетия деятельности и деятельности ве-
ломов дорог. Представлено детальное рассмотрение организации системы ве-
ломовых железнодорожных объектов в железнодорожной сети, монографиче-
ские работы железнодорожников в различных и новых этапах в развитии страны,
проблемы развития железнодорожной сети в условиях на транспорте, развитие системы
железнодорожного сообщения и т. д. Впервые дана развернутая история развития
железнодорожного сообщения в стране, начиная с момента появления железнодорожного
общества в России, начиная с момента появления железнодорожного общества на
территории современного железнодорожного общества.

В книге использованы статистические и архивные материалы, так как на ос-
нове — детальное исследование истории железнодорожного транспорта.
Монография является результатом многолетнего опыта — тем, кто
должен заниматься сложными проблемами социально-экономического развития
России. Много интересных тем, которые являются для студентов, аспирантов, на-
учных работников и экономистов.

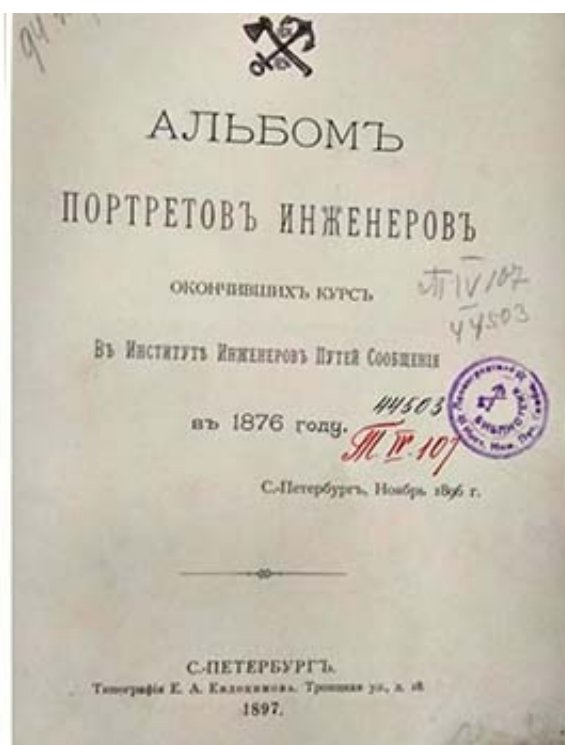
УДК 338.47:606.2
ББК 65.012.2

892475

ISBN 978-5-89033-406-8

НТБ ФГБОУ ВО
ИГУПС
Научно-техническая
библиотека

© Коллектив авторов, 2007
© ГОУ «Учебно-научно-исследовательский центр по
образованию на железнодорожном
транспорте», 2007





Е. К. Никифорова

ЛИИЖТ в годы Великой Отечественной войны (1941–1945)

22 июня 1941 года фашистская Германия напала на Советский Союз. В этот же день в ЛИИЖТе прошли митинги, собравшиеся осудили агрессию против СССР и выразили готовность с оружием в руках защищать свою Родину.



В ЛИИЖТе началось формирование отрядов народного ополчения. Многие сотрудники института были зачислены в артиллерийский дивизион 4-й добровольческой дивизии народного ополчения. Командиром дивизиона был назначен старший преподаватель кафедры математики С. А. Савельев. 8 июля 1941 года дивизион выступил на фронт и принял участие в боях в районе г. Кингисеппа, где погибли многие бойцы. Часть дивизиона попала в окружение и в течение почти трех месяцев вела неравный бой. Отряд не смог пробиться через линию фронта и перешел на партизанское положение.

В это время во всех районах Ленинграда начали создаваться учебные батальоны по подготовке резервов народного ополчения для Красной Армии. В ЛИИЖТе был организован 10-й истребительный батальон Октябрьского района. В августе 1941 года батальон был переведен на казарменное положение и размещен в чертежных залах института. Бойцы отряда готовились к ведению боев в городе, на случай проникновения врага.

Из воспоминаний И. В. Вевировского:

10-й истребительный батальон Октябрьского района формировался в ЛИИЖТе. Первая его рота сначала была вся из сотрудников института, сугубо гражданских людей. Поэтому, прежде всего, надо было постичь хотя бы основы военного дела. Рота училась в стенах и во дворе института, в Юсуповском саду. Кололи соломенного врага, прицеливались из учебных винтовок, кидали учебные гранаты и бутылки с зажигательной смесью. Осваивали тактику боя и строевую подготовку. Казармами служили чертежные залы, кроватями — чертежные столы. Ни обмундирования, ни боевого оружия еще не было.

Вскоре батальон был включен в состав 20-й стрелковой дивизии. Лиижтовцы сражались в ожесточенных боях за Невский «пятачок». «Пятачок» находился под постоянным огнем противника, авиационными бомбами, артиллерийскими снарядами. Многие питомцы института пали смертью храбрых: Е. М. Цейтлин, Г. М. Шибалов, П. А. Гапионок, М. Л. Ликер, П. А. Багрук и др. Однако бойцы удержали важнейший Невский плацдарм. В институт вернулись участники сражения: командир первой роты

И. В. Вевиоровский, В. А. Шульжевич, И. П. Кочнев, И. И. Челноков, И. И. Каширский, И. С. Смагин, М. С. Подбелло, А. В. Христинин.

С первых дней войны происходило также формирование партизанских отрядов для отправки в тыл врага. Сотрудники и студенты ЛИИЖТа составили два партизанских отряда. Отряд под командованием преподавателя Н. И. Афанасьева действовал в Ленинградской, Новгородской и Псковской областях, в 42-м году вошел в состав 2-й партизанской бригады. С августа 41-го по 44-й г. в Карельской АССР сражался отряд под командованием старшего преподавателя В. Н. Малова.

На район, где расположен ЛИИЖТ за сентябрь–октябрь 1941 года было сброшено 134 фугасных, 7911 зажигательных бомб и упало 233 артиллерийских снаряда. Для защиты института от пожаров и повреждений были созданы отряды МПВО. Бойцы отрядов обезвреживали бомбы, сбрасывали их с крыши, засыпали песком или опускали в воду. Сотрудники и студенты института строили оборонительные сооружения для защиты города. Лиижтовцы работали на окраине города в районе больницы им. Фореля, на берегу реки Сестры, у деревни Невская Дубровка.

Зимой 41–42 гг. сомкнулось блокадное кольцо, прекратились поставки продовольствия в город. Не работал транспорт, люди добирались до института пешком. Многие студенты и сотрудники погибли от голода. В институте был организован стационар, в котором немного могли поддержать жизнь ослабленных людей. В ноябре–декабре 41-го в институте вышли из строя водопровод, канализация и вся отопительная система, прекратилась подача электроэнергии.

Из воспоминаний профессора ЛИИЖТа Д. И. Каргина: «На улицах люди, прислонившись к стене дома, просили корочку хлеба; ноги постепенно подкашивались; тело оседало; опускалось на землю; <...> человек слабел, забывался и после краткой агонии умирал. Таким образом, многие не доходили до дома».

Однако, несмотря на тяжелейшие условия, в институте продолжались учебные занятия и научная работа. В 1941 году в ЛИИЖТе обучалось 700 студентов. В декабре 1941-го — начале января 42-го прошла экзаменационная сессия. В декабре 41-го ЛИИЖТ выпустил 355 инженеров, в 42-м — 211. Продолжались занятия в аспирантуре, проходили защиты кандидатских и докторских диссертаций.

Из воспоминаний профессора Каргина: «Ни одна из моих лекций не проходила без того, чтобы аккомпанементом к ней не слышались разрывы снарядов от артиллерийского обстрела этого района. Иногда близость разрывов заставляла меня спрашивать у студентов, не находят ли они нужным перейти в убежище. Всегда студенты, из которых большая часть девушек, только улыбались такому «нежничанию» и оставались на месте».

Продолжительность обучения была сокращена с пяти лет до трех лет трех месяцев. Работали факультеты организации движения и грузовой работы, путейско-строительный, паровозный и вагонный.

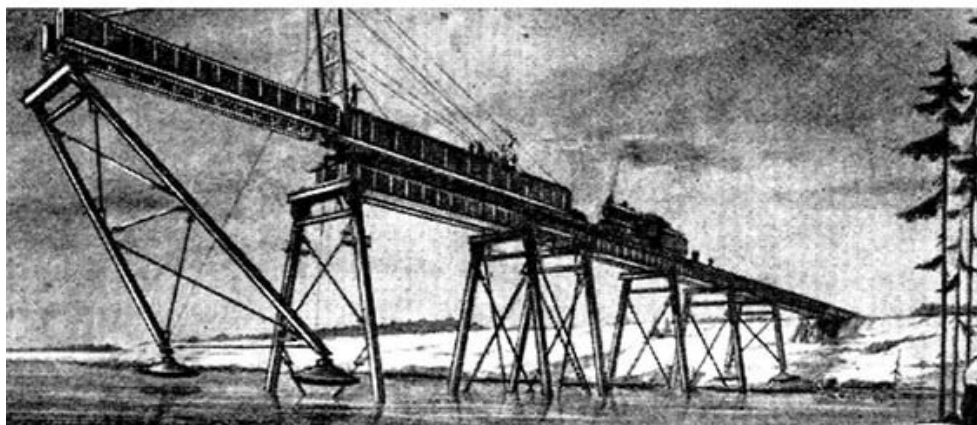
Была организована специальная Оборонная комиссия, в которую вошли крупнейшие ученые института: Д. Д. Бизюкин, И. Я. Манос, Я. М. Гаккель, В. Н. Евреинов, А. В. Ливеровский, В. П. Петров, А. М. Фролов. Оборонная комиссия предложила создать несколько бригад из ученых, которые оперативно выполняли бы задания Военного Совета и дорог Ленинградского узла. Под руководством профессоров Я. М. Гаккеля и А. Е. Алексеева была создана передвижная установка-энергопоезд для обеспечения предприятий и населения электроэнергией. Энергопоезд использовался также при строительстве свайно-ледяной эстакады через Невскую губу Ладожского озера. Сотрудники института принимали участие в эксплуатации «Дороги жизни» на Ладоге.

За период войны институтом было выполнено более 600 экспертиз, консультаций, обследований и других мероприятий в помощь производству и фронту. Учебно-производственные мастерские института выполняли

оборонные заказы: изготавливали детали к автоматам, 76-миллиметровые зенитные снаряды.

Были созданы бригады для работы по защите архитектурных памятников Ленинграда. Н. П. Никитин и К. К. Романов делали обмерные чертежи зданий, которым грозило обрушение. Архитектор И. Г. Явейн, переведенный на работу в ЛИИЖТ в 1943 году, занимался маскировкой архитектурных сооружений.

Бригада из сотрудников Бюро Механизации НИСа и Мостоиспытательной станции работала над проектами восстановления мостов в оккупированной зоне. Работа велась по заданиям Моботдела Ленинградской железной дороги под руководством доцента Я. И. Кипниса. Было составлено свыше 100 проектов восстановления железнодорожных переходов. Большинство переходов проектировалось в виде мостов на деревянных ряжево-рамных опорах с пакетными металлическими пролетными строениями. Первый опытный мост было решено построить через реку Истру (под Москвой). Под руководством Я. И. Кипниса был изготовлен полный комплект сборно-разборных металлических «опор системы ЛИИЖТ». Мостопоездом под командованием А. И. Поликарпова, при участии автора проекта Кипниса был построен первый в мире бесфундаментный железнодорожный мост.



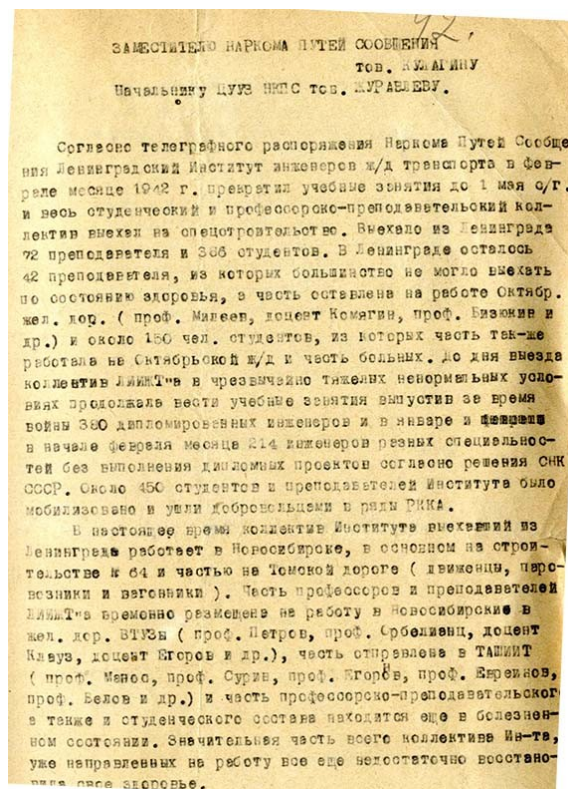
Монтаж моста на опорах типа «ЛИИЖТа»

В мае 1942 года Совет Народных Комиссаров СССР принял специальное постановление о серийном производстве бесфундаментных металлических «опор системы ЛИИЖТ» в качестве инвентарного имущества Военно-восстановительных организаций. В ходе Великой Отечественной войны опоры применялись при восстановлении мостов через Дон, на р. Белой, на Днестре. За создание новой техники в восстановлении железнодорожных мостов доцент Кипнис был награжден орденом «Знак Почета».

Различные справки для Оборонной комиссии были выполнены библиотекой института, составлены библиографические списки по механическому сопротивлению льда для постройки «Дороги жизни», по германским стандартам на рельсовую сталь, по железным дорогам Финляндии и Польши.

В годы войны главным направлением работы библиотеки стала охрана фонда. Наиболее ценные издания отправлены в эвакуацию, другие редкие книги были перенесены в нескорогаемое книгохранилище. Эта работа была проведена под руководством заведующей библиографическим отделом Н. В. Крицук (впоследствии — директор библиотеки).

В январе 42-го было принято правительственное постановление об эвакуации из Ленинграда 38 вузов, включая ЛИИЖТ. Часть сотрудников и студентов были эвакуированы в Новосибирск. Затем, согласно постановлению Комитета Государственной обороны, преподаватели ЛИИЖТ были отправлены в Москву для организации учебных занятий в МИИТ. В Ленинграде, Ярославле и Вологде были организованы филиалы ЛИИЖТ.



Из телеграммы начальника ЛИИЖТа — секретаря Партбюро Панфилова

Зимой 1942 года закончилась эвакуация института, были прекращены занятия. Здания библиотеки и института пострадали от бомб и снарядов. Сотрудники библиотеки устраняли пробоины, устраивали заграждения, чтобы защитить фонд. Весной 43-го года библиотекари были мобилизованы на оборонные работы, в библиотеке оставалась одна лишь заведующая библиографическим отделом Н. В. Крицук.

18 января 1943 года была прорвана блокада Ленинграда.

Из воспоминаний профессора ЛИИЖТ Ю. А. Лиманова:

Исключительно радостным был день 18 января 1943 года, когда наши войска прорвали блокаду Ленинграда южнее Ладожского озера. Сразу же в полосе противника была построена за 20 дней железная дорога длиной 33 км. Стройка велась на открытой местности, просматривалась и прицельно простреливалась противником. Эту работу вместе с другими подразделениями выполнял и ВВС-5. За нее я был награжден орденом Красной Звезды.

В исключительно короткие сроки были возведены сначала низководный, а затем высоководный мост через Неву, у Шлиссельбурга, под железную дорогу. Перед проектированием нами третьего моста под танковую переправу была решена задача по применению в качестве материала для пролетных строений металлического шпунта из холодноломких сталей, испытания которых успешно провел профессор Л. П. Шишко. Л. П. Шишко в годы блокады был оставлен в ЛИИЖТе для оказания помощи ВВС-5 и летом 1943 года погиб при артиллерийском обстреле.

В 43-44 гг. начались занятия в институте, был проведен прием 300 студентов. К лету 1944 года институт вернулся в Ленинград. Зданиям института был причинен огромный ущерб, за время блокады на них было сброшено 40 тяжелых снарядов. Сотрудники и студенты института начали работать над восстановлением разрушенных помещений и коммуникаций.

В библиотеку из эвакуации возвратились ценные издания. Было возобновлено комплектование библиотечного фонда. Осенью 44-го начался новый учебный год. Перед библиотекой была поставлена задача обеспечить студентов и преподавателей необходимой литературой. Библиотека выдавала книги, выполняла библиографические справки, устраивала выставки литературы. 1 сентября 1944 года начался новый учебный год, 1 октября библиотека открылась для читателей.

Великая Отечественная война завершилась в 1945 году победой Советского Союза. За годы войны погибли 1423 лиижтовца. За проявленные мужество и героизм 842 сотрудника и студента института награждены орденами и медалями, 200 из них — медалью «За оборону Ленинграда».

После войны институт заработал в полную силу, участвовал в восстановлении экономики страны. В 45-м году ЛИИЖТ отпраздновал свое 135-летие, прошла юбилейная 8-я научно-техническая конференция. В этом же году «за успешную работу по подготовке кадров для железнодорожного транспорта и в связи со 135-летием со дня основания» Президиум Верховного Совета СССР наградил ЛИИЖТ высшей наградой страны — орденом Ленина.

В 1970 году по проекту архитектора И. Г. Явейна в сквере института открыт монумент памяти погибшим лиижтовцам, скульптор А. Г. Гаккель.

Вечная память героям!

Литература

1. История Петербургского государственного университета путей сообщения: в 2-х т / ПГУПС; Под ред. В. И. Ковалева, И. П. Киселева: т. 2, кн. 1. — Санкт-Петербург: ПГУПС, 2009.
2. Каргин Д. И. Великое и трагическое 1941–1942 / Д. И. Каргин. — Санкт-Петербург: Наука, 2000.
3. Красковский Е. Я. ЛИИЖТ в пути / Е. Я. Красковский; ЛИИЖТ. — Москва: Транспорт, 1990.
4. Крицук Н. В. Библиотека ЛИИЖТ за 30 лет (1917–1947) / Н. В. Крицук. — Ленинград: ЛИИЖТ, 1947.
5. Ленинградский ордена Ленина Институт инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова. 1809–1959 / ред. И. В. Вевиоровский и др. — Москва: Трансжелдориздат, 1960.
6. Летопись ратных подвигов лиижтовцев в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 / ЛИИЖТ. — Ленинград: ЛИИЖТ, 1989.
7. ЛИИЖТ на службе Родины. 1809–1984 / ЛИИЖТ; под ред. Е. Я. Красковского. Ленинград: Транспорт, Лен. отд-е, 1984.
8. Материалы по работе Института в дни Великой Отечественной войны 1941–1942 гг. / ЛИИЖТ. — Ленинград: ЛИИЖТ, 1941, 1942.
9. Наш путь: газета / ЛИИЖТ — Ленинград: ЛИИЖТ, 1941–1986.
10. Стенограмма заседания библиотечного совета 4 ноября 1957 г. Библиотека ЛИИЖТа за 40 лет. — Ленинград: ЛИИЖТ, 1957.
11. Участие института в военно-восстановительных работах (Сборно-металлические опоры системы ЛИИЖТ) / ЛИИЖТ. — Ленинград, 1942.

Никифорова Е. К.

Красковский Евгений Яковлевич

(к 100-летию со дня рождения)

Библиографический указатель. 120 названий

Библиографический указатель посвящен 100-летию со дня рождения Евгения Яковлевича Красковского. В него вошли труды Евгения Яковлевича и материалы, посвященные ему. Литература систематизирована в рубрики по виду изданий (монографии, статьи, отчеты, авторские свидетельства), внутри рубрик — систематизация по алфавиту.

В рубрику «Монографии, сборники, учебные и методические пособия» вошли издания, автором, соавтором или редактором которых, является Е. Я. Красковский, а также диссертация на соискание кандидатской степени. В рубрику «Статьи из периодических изданий» — статьи, интервью Красковского, опубликованные в сборниках, журналах и газетах. Отчеты о научно-исследовательской работе кафедр, о работе ЛИИЖТ за учебный год, подготовленные под руководством Е. Я. Красковского, составляют одноименную рубрику. В отдельной рубрике собраны материалы о жизни и деятельности Е. Я. Красковского.

Указатель частично аннотирован, дана краткая биографическая справка о Красковском. Хронологический охват материала с 1951 по 2017 год.



Евгений Яковлевич Красковский — выдающийся ученый, общественный деятель, организатор высшего образования, двадцать пятый ректор Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ).

Евгений Яковлевич родился 15 марта 1918 года в селе Мутин (Украина). С 1933 года работал на железной дороге, в 1943 году окончил Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта. По окончании института руководил Дортехшколой Средне-Азиатской железной дороги, Самаркандским техникумом железнодорожного транспорта. С 1947 года работал заведующим учебной частью в Ленинградском техникуме железнодорожного транспорта, затем начальником техникума, одновременно обучался в аспирантуре ЛИИЖТ. В 1951 году защитил кандидатскую диссертацию, работал по совместительству на кафедре «Локомотивы» (ЛИИЖТ). В 1955 году выбран на должность доцента кафедры «Теория механизмов и конструкции машин», в 1967 году — профессором. С 1955 по 1968 гг. Е. Я. Красковский был деканом вечернего факультета ЛИИЖТ.

В августе 1968 года Евгений Яковлевич назначен на должность ректора ЛИИЖТ. Под руководством Красковского выполнялись многие научные исследования для Ленинградского железнодорожного узла, по организации скоростного движения между Ленинградом и Москвой, строительству БАМ и др.

Е. Я. Красковский разработал систему комплексного пятилетнего планирования вуза, включающую в себя учебную, научную, воспитательную

работу, а также социальное развитие коллектива вуза. Опыт ЛИИЖТ в данной области был применен во многих вузах страны.

Евгений Яковлевич способствовал развитию системы непрерывного высшего образования — созданию факультета повышения квалификации преподавателей и инженерно-технического персонала железных дорог. Красковский явился инициатором установки памятника лиижтовцам, погибшим в годы Великой Отечественной войны, строительства нового учебного корпуса, общежитий и Дворца спорта института.

Заслуги Евгения Яковлевича отмечены многими правительственными наградами, орденами и медалями, среди которых, Орден Ленина, Трудового Красного Знамени, Октябрьской Революции, Дружбы народов.

В 1989 году Е. Я. Красковский перешел на должность профессора, стал советником министра путей сообщения по высшему образованию. Умер Красковский в 1993 году.

Монографии, сборники, учебные и методические пособия

1. Алехин С. В. Условия службы деталей экипажной части локомотивов и пути увеличения их межремонтных пробегов / С. В. Алехин, Красковский Е. Я.; МПС СССР; НТО Окт. Ж. д. — Ленинград: ДорНТО, Техн. Отдел Окт. Ж. д., 1958. — 53 с.
2. Амелин С. В. Рекомендации по работе над кандидатской диссертацией: методические указания / С. В. Амелин, Красковский Е. Я.; Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта. — Ленинград: ЛИИЖТ, 1982. — 16 с.
3. История железнодорожного транспорта России: Т.1: 1836–1917 / ред.: М. М. Уздин, Е. Я. Красковский. — Санкт-Петербург; Москва. — 1994. — 335 с.: ил.
4. Красковский Е. Я. Исследование причин образования местного проката паровозных бандажей: автореферат к диссертации на соискание ученой степени кандидата технических наук / Е. Я. Красковский; МПС СССР; ЛИИЖТ. — Ленинград, 1951. — 16 с.
5. Красковский Е. Я. Исследование причин образования местного проката паровозных бандажей: дис. канд. техн. наук / Е. Я. Красковский; ЛИИЖТ; учен. рук. П. А. Слитиков. — Ленинград, 1951. — 136 с.
6. Красковский Е. Я. ЛИИЖТ в пути / Е. Я. Красковский. — Москва: Транспорт, 1990. — 167 с.
7. Красковский Е. Я. ЛИИЖТ в пути: рукопись: в 3-х т. / Е. Я. Красковский. — Ленинград, 1989.
8. Красковский Е. Я. Опытное исследование точных механизмов: учебно-методическое пособие по курсу «Расчет и конструирование точных механизмов» для студентов электротехнических специальностей / Е. Я. Красковский; ЛИИЖТ. — Ленинград: ЛИИЖТ, 1970. — 33 с.
9. Красковский Е. Я. Проектирование зубчатых и червячных передач точных механизмов: учебное пособие по курсовому проектированию; П / Е. Я. Красковский, В. В. Румянцев; ЛИИЖТ. — Ленинград: [ЛИИЖТ], 1967. — 81 с.
10. Красковский Е. Я. Проектирование механических передач точных механизмов: учебное пособие по курсовому проектированию / Е. Я. Красковский, В. В., В. В. Румянцев / ЛИИЖТ. — Ленинград: [ЛИИЖТ], 1965. — 60 с.
11. Красковский Е. Я. Проектирование передаточных механизмов систем автоматики и ЭВМ / Е. Я. Красковский, В. В. Румянцев, Ю. А. Дружинин; ред. Е. Я. Красковский. — Ленинград: Машиностроение, 1972. — 231 с.: ил.
12. Красковский Е. Я. Расчет и конструирование механизмов приборов и вычислительных систем: Учебное пособие для приборостроит. спец. вузов / Е. Я. Красковский, Ю. А. Дружинин, Е. М. Филатова; ред. Ю. А. Дружинин. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва: Высшая школа, 1991. — 480 с.

13. Красковский Е. Я. Расчет и конструирование механизмов приборов и вычислительных систем: Учебное пособие для электротехн. и приборостроит. спец. вузов / Е. Я. Красковский, Ю. А. Дружинин, Е. М. Филатова. — Москва: Высшая школа, 1983. — 431 с.: ил.
14. Красковский Е. Я. Расчет и конструирование точных механизмов: учебное пособие / Е. Я. Красковский, В. В. Румянцев, Ю. А. Дружинин; ЛИИЖТ. — Ленинград: [ЛИИЖТ], 1968. — 81 с.
15. Красковский Е. Я. Расчет и конструирование точных механизмов систем железнодорожной автоматики и ЭВМ: метод. указания. Ч. 1: Структура, кинематика и динамика механизмов / Е. Я. Красковский, В. В. Румянцев, Ю. А. Дружинин; ЛИИЖТ, каф. "Теория механизмов и детали машин". — Ленинград: ЛИИЖТ, 1975. — 47с.
16. Красковский Е. Я. Расчет и конструирование точных механизмов систем железнодорожной автоматики и ЭВМ: метод. указания. [Ч. 2]: Основы расчета деталей механизмов на прочность и жесткость / Е. Я. Красковский, В. В. Румянцев, Ю. А. Дружинин; ЛИИЖТ, каф. "Теория механизмов и детали машин". — 2-е изд. — Ленинград: ЛИИЖТ, 1975. — 28 с.: ил.
17. Красковский Е. Я. Руководство к лабораторной работе по определению коэффициента трения качения / Е. Я. Красковский, С. П. Семенов; МПС СССР; ЛИИЖТ, каф. "Теория механизмов и конструкции машин". — Ленинград: ЛИИЖТ, 1958. — 7 с.
18. Красковский Е. Я. Руководство к лабораторным работам по расчету и конструированию точных механизмов / Е. Я. Красковский, В. Н. Солофенко; ЛИИЖТ, каф. "Теория механизмов и конструкции машин". — Ленинград: ЛИИЖТ, 1968. — 27 с.
19. Красковский Е. Я. Студенческая пора... О комплексной системе коммунистического воспитания в вузе / Е. Я. Красковский. — Ленинград: Лениздат, 1976. — 59 с.
20. Красковский Е. Я. Теория механизмов и машин: учебное пособие по лабораторным работам / Е. Я. Красковский, И. С. Ромадин, Б. М. Хотин; ЛИИЖТ, каф. "Теория механизмов и конструкции машин". — Ленинград: ЛИИЖТ, 1963. — 75 с.
21. Красковский Е. Я. Управление в вузе: методические рекомендации по организации управления деятельностью вуза / Е. Я. Красковский; ЛИИЖТ. — Ленинград, 1979. — 62 с.
22. Курсовое проектирование точных механизмов: сборник заданий / Е. Я. Красковский [и др.]; ЛИИЖТ, каф. "Теория механизмов и конструкции машин". — Ленинград, 1971. — 62 с.
23. Ленинградский ордена Ленина институт инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова: проспект / сост. С. В. Амелин, К. А. Ермаков, А. П. Цупиков / под ред. проф. Е. Я. Красковского. — Ленинград: Лениздат, 1984. — 64 с.
24. Летопись ратных подвигов лиижтовцев в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) / отв. ред. С. П. Гусев; ред. В. В. Румянцев; авт. предисл. Е. Я. Красковский. — Ленинград: ЛИИЖТ, 1989. — 301 с; [8] л.: портр., ил.

25. ЛИИЖТ на службе Родины 1809–1984 / ред. Е. Я. Красковский. — Ленинград: Транспорт, Ленингр. отд-ние, 1984. — 238 с.: ил.
26. Машнев М. М. Теория и проектирование механизмов, приборов, счетно-решающих устройств и машин / М. М. Машнев, Е. Я. Красковский, Б. М. Хотин. — Москва; Ленинград: Машиностроение, Ленингр. отд-ние, 1965. — 476 с.: ил.
27. Машнев М. М. Теория механизмов и детали машин: Учебное пособие для немашиностроит. спец. вузов / М. М. Машнев, Е. Я. Красковский, П. А. Лебедев. — 2-е изд., перераб. и доп. — Ленинград: Машиностроение, Ленингр. отд-ние, 1980. — 512 с.: ил.
28. Методические указания к выполнению лабораторных работ № 3, 4, 5, 6 и 7 по курсу «Теория механизмов и машин» / ЛИИЖТ, каф. "Теория механизмов и детали машин"; сост. Е. Я. Красковский, Ю. А. Дружинин, Р. Д. Сухих. — Ленинград, 1972. — 21 с.
29. Механизмы систем автоматики и ЭВМ: метод. указания к курс. проектированию / ЛИИЖТ, каф. "Теория механизмов и детали машин"; Е. Я. Красковский [и др.] — Ленинград: ЛИИЖТ, 1981. — 36 с.
30. Опоры осей и валов машин и приборов / Н. А. Спицын [и др.]; ред. Н. А. Спицын, М. М. Машнев. — Ленинград: Машиностроение, 1970. — 519 с. Соавторы: Красковский Е. Я.
31. Опыт разработки и выполнения комплексного пятилетнего плана социального развития коллектива ЛИИЖТа: обзорная информация / М-во высшего и среднего специального образования СССР; Инф-й центр высшей шк.; Е. Я. Красковский [и др.]. — Москва: Информационный центр высшей школы, 1973. — 64 с. — (Коммунистическое воспитание молодежи).
32. Особенности проектирования механизмов устройств железнодорожной автоматики, ЭВМ и систем энергоснабжения: метод. указ. по курс. проектированию / ЛИИЖТ, каф. "Теория механизмов и детали машин"; сост.: Е. Я. Красковский [и др.]. — Ленинград: ЛИИЖТ, 1984. — 36 с.
33. Повышение коэффициента сцепления движущих колесных пар электровозов с помощью электромагнитных устройств: Из опыта работы Октябрьской железной дороги и ЛИИЖТа; информационно-техническое письмо № 6(286) / МПС СССР; НТО Окт. ж. д.; рук. Е. Я. Красковский. — Ленинград, 1966. — 66 с.
34. Подготовка инженеров путей сообщения в новых социально-экономических условиях: рукопись / А. А. Зайцев [и др.]. — Санкт-Петербург, 1992. — 25 с. Соавторы: Красковский Е. Я., Павлов В. Е., Прокудин И. В.
35. Система управления в вузе и пути ее совершенствования: обзорная информация / М-во высш. и средн. спец. образования СССР; НИИ Проблем высшей школы; Е. Я. Красковский. — Москва: Информационный центр высшей школы, 1974. — 19 с. — (Нот и применение технических средств в учебном процессе в вузах).

Статьи из сборников и периодических изданий

1. Алехин С. Борьба с местным износом трущихся деталей паровозов / С. Алехин, Е. Красковский // Железнодорожный транспорт: Ежемесячный научно-теоретический технико-экономический журнал. — 1952. — N10. — с. 67–79.
2. Алехин С. В. Износ деталей экипажа при высоких скоростях движения / С. В. Алехин, Е. Я. Красковский, В. И. Иванов // Электрическая и тепловозная тяга. — 1968. — N4. — с. 42–43.
3. Алехин С. В. Исследование условий службы деталей электровозов при высоких скоростях движения / С. В. Алехин, Е. Я. Красковский, В. И. Иванов // Вопросы надежности и долговечности деталей подвижного состава: сборник трудов ЛИИЖТ / ЛИИЖТ; ред. С. В. Алехин. — Ленинград: ЛИИЖТ, 1967. — вып. 257. — с. 120–133.
4. Алехин С. В. К вопросу об исследовании трения качения в условиях реализации касательной нагрузки и износа трущихся деталей / С. В. Алехин, Е. Я. Красковский // Вопросы эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта: сборник трудов ЛИИЖТ / ЛИИЖТ; ред. Н. Г. Брайловский. — Москва: Трансжелдориздат, 1957. — вып. 154. — с. 41–53.
5. Алехин С. В. Опытные исследования условий службы трущихся деталей экипажа дизель-поездов / С. В. Алехин, Е. Я. Красковский // Теория, ремонт и эксплуатация подвижного состава: сборник ЛИИЖТ / ЛИИЖТ; ред. П. А. Слитиков. — Москва: Трансжелдориздат, 1958. — вып. 160. — с. 115–125.
6. Быков В. Х. К вопросу определения коэффициента сцепления / В. Х. Быков, Е. Я. Красковский // Тезисы и аннотации докладов XX научно-технической конференции кафедр ТашИИТа / МПС СССР, ТашИИТ. — Ташкент: ТашИИТ, 1956. — с. 33–34.
7. Быков В. Х. Методика определения коэффициента сцепления / В. Х. Быков, Е. Я. Красковский // Доклады Академии Наук УзССР. — 1956. — № 11. — с. 17–20.
8. Быков В. Х. Увеличение силы тяги паровозов по сцеплению / В. Х. Быков, Е. Я. Красковский // Тезисы и аннотации докладов XX научно-технической конференции кафедр ТашИИТа / МПС СССР, ТашИИТ. — Ташкент: ТашИИТ, 1956. — с. 32–33.
9. Исследование контактных напряжений на электротензометрических моделях валков / В. Ф. Яковлев [и др.] // Производство крупных машин / Уралмашзавод; НИИТяжмаш / под ред. Г. Л. Химича. — Москва: Машиностроение, 1965. — вып. VI. — с. 211–227. Соавторы: Красковский Е. Я.
10. Исследование трения качения на моделях валков / Е. Я. Красковский [и др.] // Производство крупных машин / Уралмашзавод; НИИТяжмаш / под ред. Г. Л. Химича. — Москва: Машиностроение, 1965. — вып. VI. — с. 189–205.

11. Киселев И. П. Тем богаче и могущественнее. Всесоюзное общество любителей железных дорог действует / И. П. Киселев, Е. Я Красковский // Гудок. — 1990. — 6 июля.
12. Красковский Е. Я. В ритме эксперимента (ВУЗ: время реформы) / Е. Я. Красковский // Вечерний Ленинград. — 1987. — 4 августа.
13. Красковский Е. Я. В творческом содружестве / Е. Я. Красковский // Вестник высшей школы. — 1979. — № 1. — с. 29–31.
14. Красковский Е. Я. Вечерний факультет / Е. Я. Красковский // Ленинградский орден на Ленина институт инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова: проспект / М. И. Воронин [и др.]. — Ленинград: Лениздат, 1968. — с. 153–156.
15. Красковский Е. Я. Дань таланту инженера / Е. Я. Красковский, Ю. А. Лиманов // Транспортное строительство. — 1987. — № 8. — с. 62.
16. Красковский Е. Я. Делегация США в Петербургском институте (из русско-американских отношений) / Е. Я. Красковский, М. И. Воронин // Железнодорожный транспорт. — 1988. — № 2. — с. 78.
17. Красковский Е. Я. Диплом со знаком качества / Е. Я. Красковский // Наш путь. — 1981. — 25 марта.
18. Красковский Е. Я. Жизнь, время, институт / Е. Я. Красковский // Наш путь. — 1979. — 30 ноября. — с. 1,2.
19. Красковский Е. Я. Завтрашний день высшей школы: интервью Е. Я. Красковского / Е. Я. Красковский; интервьюер В. Симаков // Октябрьская магистраль. — 1986. — 19 июня.
20. Красковский Е. Я. Инженеры грядущего века / Е. Я. Красковский // Ленинградская правда. — 1977. — 20 октября. Аннотация: О подготовке специалистов в ЛИИЖТ.
21. Красковский Е. Я. Институт — стройке века / Е. Я. Красковский // Вестник высшей школы. — 1976. — № 3. — с. 18–20.
22. Красковский Е. Я. Интенсифицируем содружество с производством / Е. Я. Красковский // Вестник высшей школы. — 1985. — № 10. — с. 45–49.
23. Красковский Е. Я. Историческое наследие ЛИИЖТа и современные формы учебно-воспитательного процесса / Е. Я. Красковский, К. Н. Дьяков, М. И. Воронин // Совершенствование работы железнодорожного транспорта на основе повышения качества подготовки специалистов: межвузовский сборник трудов / ЛИИЖТ; К. Н. Дьяков. — Ленинград: ЛИИЖТ, 1985. — с. 13–19.
24. Красковский Е. Я. Комплексный подход / Е. Я. Красковский // Гудок. — 1977. — 30 октября. Аннотация: О комплексном подходе к обучению и воспитанию молодежи в ЛИИЖТ.
25. Красковский Е. Я. На основе содружества / Е. Я. Красковский // Ленинградская правда. — 1972. — 26 апреля. Аннотация: О комплексном плане экономического и социального развития коллектива ЛИИЖТ.

26. Красковский Е. Я. О задачах по совершенствованию системы экономического образования в институте: вступительное слово / Е. Я. Красковский // Экономическое образование в институте: Материалы научно-методической конференции (28 февраля 1975 г.) / ЛИИЖТ. — Ленинград: ЛИИЖТ, 1977. — с. 5–7.
27. Красковский Е. Я. О сопротивлении, возникающем при трении качения / Е. Я. Красковский, В. Ф. Яковлев // Строительные, путевые и погрузочно-разгрузочные машины (конструкция, эксплуатация и ремонт): сборник трудов / ЛИИЖТ; ред. П. Л. Клауз. — Ленинград, 1964. — вып. 218. — с. 200–213.
28. Красковский Е. Я. О трении качения при действии избыточного вращающего момента / Е. Я. Красковский // Теория, ремонт и эксплуатация подвижного состава: сборник ЛИИЖТ / ЛИИЖТ; ред. П. А. Слитиков. — Москва: Трансжелдориздат, 1958. — вып. 160. — с. 104–114.
29. Красковский Е. Я. Оборудование паровозов увеличителем сцепного веса / Е. Я. Красковский, В. Х. Быков // Железнодорожный транспорт. — 1958. — № 9. — с. 73.
30. Красковский Е. Я. Опыт работы ЛИИЖТа по экономическому образованию кадров / Е. Я. Красковский // Экономика: научно-технический реферативный сборник. — 1980. — вып. 2. Опыт организации экономического образования. — с. 25–29.
31. Красковский Е. Я. Организация научно-исследовательской работы ЛИИЖТа в содружестве с Октябрьской железной дорогой / Е. Я. Красковский // Проблемы развития скоростного движения поездов: Опыт работы Общественного научно-исследовательского института Октябрьской ж. д. / МПС СССР, Упр-е ОКТ. ж. д. / ред. Л. В. Рымша. — Ленинград: Транспорт, 1974. — с. 26–34.
32. Красковский Е. Я. Первая Российская сверхскоростная / Е. Я. Красковский // Санкт-Петербургские ведомости. — 1992. — 6 октября.
33. Красковский Е. Я. Призванием мобилизованный: интервью Е. Я. Красковского / Е. Я. Красковский; интервьюер В. Юрасов // Гудок. — 1993. — 22 мая. — с. 2.
34. Красковский Е. Я. Проблемы вечернего образования / Е. Я. Красковский // Наш путь. — 1968. — 12 марта.
35. Красковский Е. Я. Проблемы управления в учебно-воспитательной работе вуза / Е. Я. Красковский // Исследование учебного процесса в ЛИИЖТе: Материалы научно-методического семинара профессорско-преподавательского состава института / ЛИИЖТ; под общ. ред. В. М. Волкова, П. П. Якубчика. — Ленинград: ЛИИЖТ, 1978. — ч. 1. — с. 4–8.
36. Красковский Е. Я. Пусть будет нелегко в учении... / Е. Я. Красковский // Вечерний Ленинград. — 1986. — 4 августа.
37. Красковский Е. Я. Роль ученых ЛИИЖТа в становлении и развитии железнодорожного транспорта страны / Е. Я. Красковский, В. Е. Павлов // Интенсификация работы железнодорожного транспорта на современном этапе: сборник трудов / ЛИИЖТ; В. Е. Павлов. — Ленинград: ЛИИЖТ, 1985. — с. 18–30.

38. Красковский Е. Я. Сокровища для всех / Е. Я. Красковский // Известия. — 1983. — 6 декабря. — с. 3.
39. Красковский Е. Я. Специалист нового образца: интервью Е. Я. Красковского / Е. Я. Красковский; интервьюер В. Юрасов // Гудок. — 1988. — 25 апреля.
40. Красковский Е. Я. Специалист по заказу / Е. Я. Красковский // Гудок. — 1987. — 5 июля.
41. Красковский Е. Я. Старейший вуз транспорта / Е. Я. Красковский // Железнодорожный транспорт. — 1984. — № 12. — с. 4–7.
42. Красковский Е. Я. Старейший транспортный вуз: традиции и современность / Е. Я. Красковский, А. П. Цупиков, М. И. Воронин // Железнодорожный транспорт. — 1987. — № 9. — с. 40–47.
43. Красковский Е. Я. Строительный профиль вуза / Е. Я. Красковский, М. И. Воронин, Ю. Г. Козьмин, Ю. А. Лиманов // Транспортное строительство. — 1984. — № 12. — с. 2–3.
44. Красковский Е. Я. Ступени к вершинам мастерства / Е. Я. Красковский // Гудок. — 1981. — 12 апреля.
45. Красковский Е. Я. Так кто же построил первую в России двухпутную железнодорожную магистраль Петербург — Москва? / Е. Я. Красковский, И. В. Прокудин. // Наш путь. — 1993. — № 4(11). — 14 апреля. — с. 3–4.
46. Красковский Е. Я. Творческое содружество Октябрьской железной дороги и ЛИИЖТа в решении проблемы высокоскоростного движения / Е. Я. Красковский // Тезисы докладов по программе научно-технического совещания Основные проблемы скоростного движения поездов на железных дорогах СССР (24–26 мая 1977). — Москва, 1977. — т. 1 — с. 34–36.
47. Красковский Е. Я. Установка для опытного определения коэффициента трения качения / Е. Я. Красковский // Вестник высшей школы. — 1959. — № 11. — с. 76–77.
48. Красковский Е. Я. Экспериментальное исследование распределения давления в подшипниках трения скольжения строительных машин: сборник научных трудов / Е. Я. Красковский, В. Ф. Яковлев, В. И. Абросимов // Строительные, путевые и погрузочно-разгрузочные машины: сборник трудов / ред. П. Л. Клауз. — Ленинград, 1963. — вып. 201. — с. 137–148.
49. Красковский Е. Я. Экспериментальное исследование сопротивления при качении / Е. Я. Красковский, А. В. Третьяков, В. М. Бондюгин // Вестник машиностроения. — 1965. — № 11. — с. 26–29.
50. Подготовка инженеров путей сообщения в новых условиях / В. Е. Павлов [и др.] // Железнодорожный транспорт. — 1992. — № 6. — с. 6–15. Соавторы: Зайцев А. А., Красковский Е. Я., Прокудин И. В.

51. Подготовка инженеров путей сообщения в новых условиях / В. Е. Павлов [и др.] // Подготовка специалистов для железных дорог в условиях рыночной экономики: Материалы к семинару — практикуму ректоров институтов инженеров железнодорожного транспорта МПС РФ. — Санкт-Петербург: ПИИТ, 1992. — 51 с.; [1] л.: ил. Соавторы статьи: Зайцев А. А., Красковский Е. Я., Прокудин И. В.

52. Слитиков П. А. Экспериментальные исследования колебаний подвижного состава Ленинградского метрополитена / П. А. Слитиков, Е. Я. Красковский, И. В. Каширский // Тепловозы: сборник трудов / ред. П. А. Слитиков; ЛИИЖТ. — Ленинград, 1963. — вып. 206 — с. 148–157.

53. У истоков новых видов тяги: К 175-летию со дня основания ЛИИЖТа / Е. Я. Красковский [и др.] // Локомотив. — 1984. — N11. — с. 2–5.

54. Чубаров В. Сложение силы / В. Чубаров, Е. Красковский // Известия . — 1975. — 24 июня (Московский вечерний выпуск).

55. Чубаров В. Ступени технического прогресса / В. Чубаров, Е. Красковский // Гудок. — 1970. — 24 апреля.

56. Эффективный путь повышения коэффициента сцепления / Е. Я. Красковский [и др.] // Электрическая и тепловозная тяга. — 1967. — № 5. — с. 40–43.

Отчеты о НИР, о работе ЛИИЖТ

1. Отчет о работе института за 1981/82 учебный год / МПС СССР ЛИИЖТ; Е. Я. Красковский. — Ленинград, 1982. — 53 л.
2. Отчет о работе института за 1976/77 учебный год / МПС СССР ЛИИЖТ; Е. Я. Красковский. — Ленинград, 1977. — 47 л.
3. Разработка автоматизированной системы управления учебным процессом. Автоматизированная подсистема обработки информации по новому приему в институт (подсистема «Абитуриент»): Отчет о НИР: часть 1: Назначение, принципы построения и порядок работы подсистемы: научно-технический отчет / ЛИИЖТ, каф. «Железнодорожные станции и узлы», «Электронно-вычислительные машины»; рук. Е. Я. Красковский. — Ленинград, 1974. — 59 с., [6] л.
4. Разработка и изготовление узлов весоизмерительной станции для взвешивания экспортных тепловозов: Отчет о НИР: ч. 2: Определение технико-экономической эффективности внедрения весоизмерительной станции конструкции ВТЗ; ЛИИЖТ, каф. «Локомотивы и локомотивное хозяйство»; рук. темы Е. Я. Красковский, П. А. Слитиков. — Ленинград, 1971. — 16 с.
5. Разработка комплексных мероприятий по значительному повышению скоростей движения поездов: 020–68р4 тема: Отчет о НИР: т. 1: Испытания пассажирских поездов со скоростью движения до 200 км/ч. Разработка выводов и предложений об условиях эксплуатации пассажирских дневных экспрессов на линии Ленинград — Москва с максимальной скоростью до 180 км/ч / МПС СССР ВНИИЖТ; рук. испытаний В. В. Чубаров, Е. Я. Красковский. — Москва, 1968. — 352 с.
6. Справка о выполнении социалистических обязательств и плановых заданий коллективом Ленинградского ордена Ленина института инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова в 1981 году / Е. Я. Красковский, А. П. Цупиков, Ю. М. Симонов. — Ленинград, 1981. — 8, [2] л.
7. Экспериментальное исследование горизонтальных и вертикальных колебаний вагона типа «Д» Ленинградского метрополитена: Отчет о НИР / ЛИИЖТ, Науч.-исслед. отдел, каф. «Локомотивы и локомотивное хозяйство», каф. «Теория механизмов и конструкции машин»; отв. исп. Е. Я. Красковский. — Ленинград, 1960. — 40 л.

Авторские свидетельства

1. Способ определения сопротивления качению объекта и устройство для его осуществления: а. с. 1105764 СССР / ЛИИЖТ; Е. Я. Красковский, Ю. А. Дружинин, Р. Л. Сухих. — № 3496473/19-10; заявл. 02.09.82. — Бюл. — 1984. — № 28.
2. Фотоэлектрическое следящее измерительное устройство для регистрации поперечных колебаний колесных пар подвижного состава: а. с. 197193 СССР / Е. Я. Красковский, С. В. Алехин, В. И. Иванов, А. Я. Моргунов. — №1055229/27-11; заявл. 16.02.66. — Бюл. — 1967. — № 12.

Литература о Евгении Яковлевиче Красковском

1. Высокие награды Родины // Ленинградская правда. — 1986. - № 176. — 1 августа. — с. 1.
2. Глащенко Г. А. Е. Я. Красковский / Г. А. Глащенко, В. Е. Павлов // Ректоры Петербургского государственного университета путей сообщения (1809–1989). — Санкт-Петербург: ПГУПС, 1997. — 66–67.
3. Евгений Яковлевич Красковский (1918–1993) / ПГУПС; ред. М. М. Уздин. — Санкт-Петербург: ПГУПС, 2000. — 175 с: ил.
4. Евгений Яковлевич Красковский: [некролог] // Санкт-Петербургские ведомости. — 1993. — 12 октября.
5. Егоров Ю. Ректор / Ю. Егоров // Панорама СССР. — 1986. — № 11.
6. Книга памяти Евгения Яковлевича Красковского / ПГУПС. — СПб., 1993. — [16] с.: фот.
7. Колоколова И. Равнодушных здесь нет / И. Колоколова // Наш путь: Вестник Петербургского государственного университета путей сообщения. — 2017. — N 3 (20 марта). — С. 5.
8. Красковская Т. М. Из семейной летописи: рукопись / Т. М. Красковская. — 1997. — 37 с., [5] л.
9. Красковский Евгений Яковлевич // Самые знаменитые железнодорожники России / сост. Т. Л. Пашкова, В. А. Михайлов. — Москва: Вече, 2005. — с. 62–63.
10. Красковский Евгений Яковлевич (1918–1993): Биобиблиографический указатель / ПГУПС, науч.-техн. б-ка. — Санкт-Петербург: ПГУПС, 1995.
11. Красковский Евгений Яковлевич: биобиблиографические материалы / ПГУПС, науч.-техн. б-ка. — Санкт-Петербург: ПГУПС, 1993.
12. Красковский Евгений Яковлевич: некролог // Гудок. — 1993. — 13 октября.

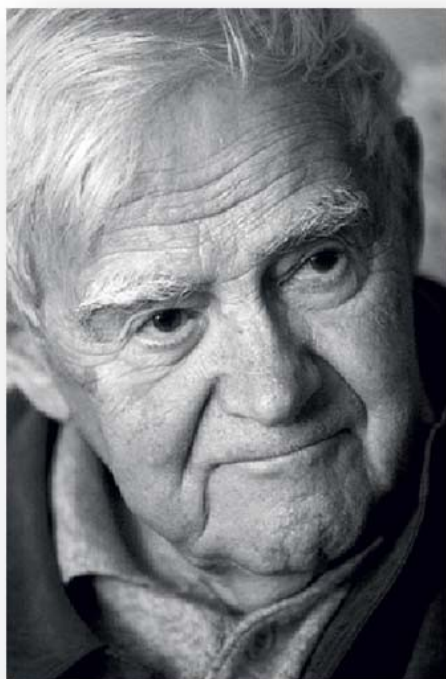
13. Красковский Евгений Яковлевич: некролог // Наш путь. — 1993. — №2 (9).
14. Кузница транспортных кадров // Октябрьская магистраль. — 1984. — 1 декабря.
15. Ледяев А. П. К 85-летию Евгения Яковлевича Красковского / А. П. Ледяев // Наш путь. — 2003. — 13 марта.
16. Навстречу 200-летию Университета путей сообщения // Санкт-Петербургские ведомости. — 2009. — N45 (16 марта). — с. 1. Аннотация: 15 марта 1918 г. родился Е. Я. Красковский, профессор, ректор ЛИИЖТа (1968–1989), крупный организатор в области высшего образования, заслуженный деятель науки и техники РСФСР.
17. Одинокова М. Репетиция оркестра / М. Одинокова // Октябрьская магистраль. — 1988. — 26 марта. Аннотация: 70-летие ректора ЛИИЖТ Е. Я. Красковского.
18. Памяти Е. Я. Красковского // Октябрьская магистраль. — 1993. — 12 октября.
19. Развитие международных контактов: визит делегации ПГУПС в Узбекистан // Наш путь: Вестник Петербургского государственного университета путей сообщения. — 2017. — N 6 (5 июня). — с. 1.
20. Сегодня — студенты, завтра — инженеры // Наш путь. — 1980. — 13 июня.

Литература

1. Каталоги и картотеки Научно-технической библиотеки ПГУПС.
2. Евгений Яковлевич Красковский (1918–1993): биобиблиография / НТБ ПГУПС. — Санкт-Петербург: ПГУПС, 1995.
3. Красковский Евгений Яковлевич: библиографические материалы / НТБ ПГУПС. — Санкт-Петербург: ПГУПС, 1993.
4. Железнодорожная литература СССР / ЦНТБ МПС СССР. — Москва. — 1960–1990.

Е. Л. Абрамова

Даниил Гранин:
«Ненависть – чувство тупиковое...»
1 января 1919 — 4 июля 2017 года



*«Нация, которая не ценит интеллигентности,
обречена на гибель».*

Д.С. Лихачев

*«Мы не выбираем времена.
Мы можем только решать, как жить
в те времена, которые выбрали нас».*

Дж.Р.Р. Толкин

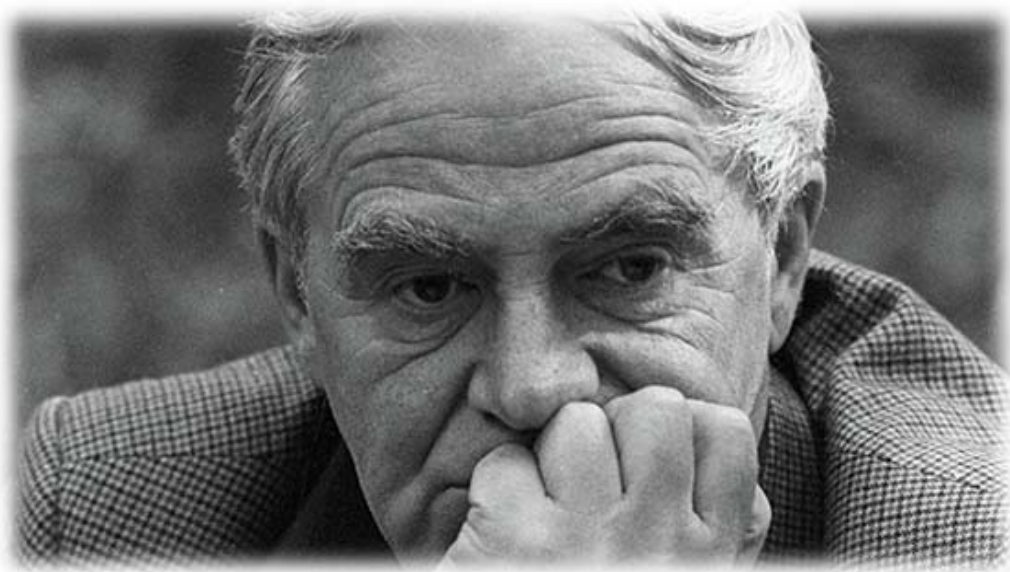
«Интеллигента от интеллектуала отличает ощущение, что мир в кризисе, что все нарушено, и твое призвание — как-то это исправить».

Интеллигентность — это внутренняя готовность к внешней свободе и готовность защищать эту свободу от покушения извне, и от внутренних пороков, от превращения свободы во вседозволенность.

Интеллигентность не разрешает союза с дьяволом, она требует верности свободе, даже перекошенной и проваливающейся на каждом шагу. Требуется поиска равновесия свободы и справедливости.

Свобода слова — воздух интеллигентности, она неотделима от верности своему призванию ученого, учителя, врача, писателя, режиссера»...

Григорий Померанц



*«Мир пошатнулся, и скверней всего,
что я рожден восстановить его»...*

Русский интеллигент... Сколько сломано копий в попытках договориться, что же это за зверь такой. Сходятся все в одном: зверь ценный, редкий, должен быть занесен в Красную книгу. Гранин из той самой, уходящей, породы. Его отличает абсолютная чёткость моральной и этической позиции, но при этом никакой жесткости, никакого навязывания.

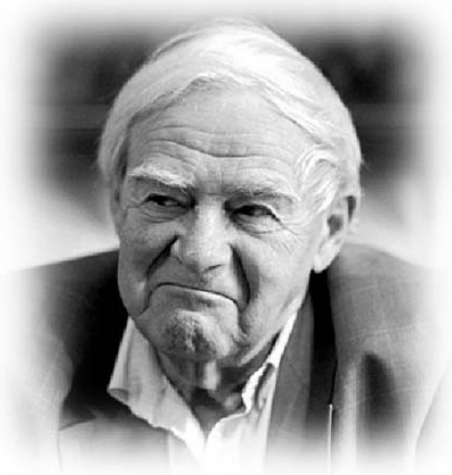
*«Человек, подчиняющийся совести, не подчиняется ничему больше,
и подчиняться совести он может только абсолютно свободно».*

«Даниил Гранин был и остается символом и хранителем незримых ключей от Великого города. Он олицетворяет собой всю ленинградскую и петербургскую память о XX столетии — во всём её величии и трагизме. Гранин идеально совпадал с городом, в котором он жил, самым своим обличьем — сдержанным и безукоризненно стильным. Печально ироничным выражением лица. Манерой говорить. Без аффектации, без фальши, всегда с глубоким и одновременно остро отточенным смыслом. И столь же глубоким чувством гордой обречённости»..

Даниил Коцюбинский

Его книги обо всем: о войне, о жизни, о власти, о людях. Они — мудрые собеседники, дающие тепло и надежду на то, что жить можно, и жить все-таки хорошо...

«Гранин первым в СССР сумел прорвать стену казённой лжи о Блокаде. Написанная им вместе с А. М. Адамовичем и с трудом преодолевшая кордон советской цензуры «Блокадная книга» впервые донесла до общества единственно правдивую — то есть скорбную, а не лживую — героико-триумфальную — память о Ленинградском холокосте»...



«Это была эпопея страданий человеческих. Это была история не девятисот дней подвига, а девятисот дней невыносимых мучений».



«Я воевал на Ленинградском фронте, нас изредка отпускали в город с переднего края. Я был уверен, что знаю, что такое блокада, голод, обстрел. Первый же рассказ поразил меня... Истории не повторялись, у каждого было свое.

Перед нами раскрывались истории семейные, как боролись за жизнь внутри семьи, как добывали воду, дрова, хлеб, как использовали то, что было в доме — муку, клей, потом стали ловить котов, собак. Голод менял человека... Трудно было сохранить любовь, сохранить достоинство. Что творилось в заводских коллективах, как жили в Эрмитаже, в Пушкинском Доме, в Академии наук. Духовная жизнь, чтение книг помогало людям держаться.

Мы приходили в семью. Расспрашивали. Отвечали неохотно. Не хотелось вспоминать пережитые трагедии. И все же рассказывали. Не было

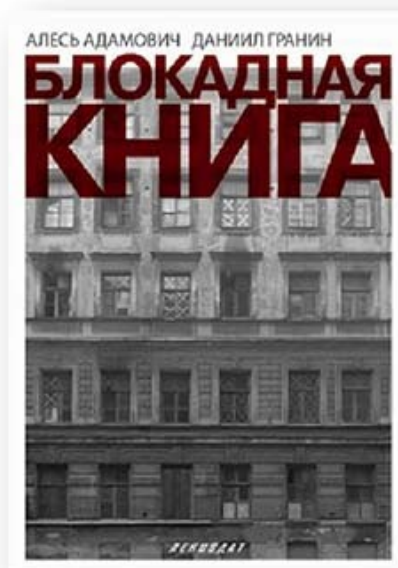
случая, чтобы отказались. Плакали, вспоминая. Дети, соседи окружали рассказчика. Они не представляли себе, *как* все это было, *как* их спасала мать, родные...

Были истории настолько страшные, что мы не решились опубликовать их. Голод искажает человека невероятно. Мы спускались в бездны человеческой психики, человеческих поступков.

Мы записали на магнитофон около двухсот историй. Потом мы долго искали тот глубинный смысл, ради которого стоило писать эту книгу.

Сошлись на том, что книга должна быть не только и не столько о стойкости, мужестве, высоком долге, а более всего — о страданиях и муках людей невоюющих. Это резко расходилось с официальным стереотипом. Партийные идеологи не могли понять, что, не показав всю меру лишений, отчаяния, ужаса, нельзя оценить высоту подвига ленинградцев.

Книга наша вызвала резкий отпор, в Ленинграде отказались ее печатать. В Москве только журнал «Новый мир» решил бороться за ее публикацию».



Русский солдат в бундестаге. Выступление 27 января 2014 года



«В декабре 2013-го я получил письмо от председателя бундестага. Оно меня приятно удивило сердечностью и тоном дружеского гостеприимства. Он приглашал меня приехать в Германию и выступить в бундестаге. О чем? О войне, блокаде.

Вначале казалось, что это элементарно: буду рассказывать о войне, блокаде. Но в какой тональности, что я должен сказать — какими были фашисты и что они сделали с нашим городом?

Но это уже другие немцы, другое поколение, совершенно другая, демократическая страна. Страна, которая устала быть виноватой.

Начиная с 1945 года Германия занималась тщательным, результативным искуплением своей вины и перед Югославией, Израилем, и другими странами, нашими остарбайтерами, военнопленными — платила, предоставляла всевозможные льготы.

Как с ними говорить? Я понял, что это должна быть совсем другая тональность, может быть, тональность примирения.



Я впервые видел бундестаг с трибуны — заполненный зал, свободных мест нет, галереи с гостями. Это было особое чувство.

Я вдруг почувствовал, что та минута, которую мы ждали все четыре года войны, наступила, и, увы, наступила только для меня одного, ведь почти никого из моих однополчан, из всех 15 тысяч, которые составили нашу первую дивизию народного ополчения, не осталось.

Я решил, что не буду говорить по бумаге.

Я принялся рассказывать о блокаде, о том, что она значила для людей, которые жили в Ленинграде. Не вообще про блокаду, не про тот стереотип блокады, который был наработан за эти годы: саночки, на которых везут покойника.

За 900 дней блокады в Ленинграде погиб 1 миллион 200 тысяч человек от голода, обстрелов, бомбежек.

Все это уже стало привычной схемой, которая не требует никаких особых слов. Голод, война, обстрел, гибнут люди в городе...



Когда мы с Адамовичем писали «Блокадную книгу», я занимался блокадной темой и понял, что на самом деле все происходило не так.

Да, люди гибли от голода, снарядов, бомбежек, но еще и от мороза. Сколько замерзших было в своих квартирах. Гибли от целого комплекса невыносимых условий, как говорят медики, несовместимых с жизнью.

Появилась буржуйка, которую можно было купить на рынке за большие деньги. А чем ее топить? Где взять дрова, которых не было? А морозы крепчали, доходили до -30–35 градусов. Люди ломали мебель, паркет, выламывали доски из пола, жгли книги, все, что горит.

«Холод был каким-то внутренним. Он пронизывал всего насквозь. Тело вырабатывало слишком мало тепла. Человеческий ум умирал в последнюю очередь. Если руки и ноги уже отказались тебе служить, если пальцы уже больше не могли застегнуть пуговицы пальто, если человек больше не имел никаких сил закрыть шарфом рот, если кожа вокруг рта стала темной, если лицо стало похоже на череп мертвеца с оскаленными передними зубами — мозг продолжал работу. Люди писали дневники и верили, что им удастся прожить и еще один день». Д.С. Лихачёв «Воспоминания».



В квартирах и днем было темно, потому что все было завешено одеялами: берегли тепло. Было абсолютно темно все 24 часа. Помещения освещались с помощью коптилок. Как объяснить немцам, что такое коптилка?

«Голод лишает сдерживающих преград: исчезает мораль, уходят нравственные запреты. Голод — это невероятное чувство, не отпускающее ни на миг, но, к удивлению моему и Адамовича, работая над этой книгой, мы поняли: Ленинград не расчеловечился, и это чудо»!

А откуда брать воду? Водопровод не работал. Те, кто жил на набережных Невы, ходили за водой на реку.



А как жить без туалета, без канализации? Это были страшные картины, я их видел, когда приходил в город с фронта. Представьте пятиэтажный дом. Куда сваливать нечистоты? В лестничный пролет? Там вырастали горы.

А как ходить по этой обледенелой лестнице, как таскать воду?

Я все это рассказал немцам, депутатам бундестага. Не стесняясь, ничего не смягчая, не взваливая вину на потомков, сидящих передо мною.

Немецкое командование по приказу Гитлера не вводило войска в город, чтобы избежать огромных потерь от уличных боев: ленинградцы сдаваться не будут. Проще удушить город голодом, за них будет воевать голод, он заставит ленинградцев капитулировать. Это было простое, бесчеловечное, очень страшное решение.

Я старался более или менее спокойно, без всяких ораторских приемов и повышения голоса, просто рассказать, во что превращали людей месяцы и годы блокадной жизни.



Как люди старались нерасчеловечиться в этих условиях. Выживали, как ни странно, те, кто спасал других. Деятельная любовь, доброжелательность и сострадание помогали человеку выжить.

Безвестный Прохожий — пример массового альтруизма блокады. Сколько их было! Они исчезали, вернув человеку жизнь; оттащив от смертельного края, исчезали бесследно, даже облик их не успевал отпечататься в мерклом сознании.



Что двигало ими? Сострадание? Но кругом была смерть, и мимо трупов шли равнодушно, удивляясь своей очерствелости.

Большинство говорит про себя: смерть самых близких, дорогих людей не доходила до сердца, срабатывала какая-то защитная система в организме, ничто не воспринималось, не было сил отозваться на горе.

Но были и другие беспощадные откровения. У матери умирает ребенок, ему три года. Мать кладет труп между окон и каждый день отрезает по кусочку, чтобы кормить дочь, спасти хотя бы ее. Дочь не знала подробностей, ей было 12 лет. А мать все знала. Не позволила себе умереть, сойти с ума. Дочь эта выросла, и я с ней разговаривал. Тогда она не знала, чем ее кормят. А теперь уже, спустя годы, узнала».



Тишина. Боль. Шок. От того, что на самом деле — за гранью. Невыносимо...

Гранин говорил почти час. Не садясь. Как солдат. Он так и сказал в самом начале — я буду говорить не как писатель, а как солдат. И отверг предложенный ему стул. Солдаты — стоят.

«Я проговорил, как оказалось, 35 минут, не смотрел на часы, но было ощущение блокадных месяцев времени. Пока говорил и когда закончил,

стояла удивительная тишина, которую я не сразу заметил, — никто никак не реагировал. И вдруг раздались аплодисменты, и бундестаг встал».



«При въезде в город на Средней Рогатке, или в устье Московского проспекта, стоит известная композиция памяти ленинградской блокады».

«Проект монумента Блокаде был тоже хорош. Даже в том эскизе, который мне показал Михаил Константинович. На нем фигуры дистрофиков, измученных голодом, лишениями горожан, бомбежками, обстрелами, все беды войны обрушились на них. За 900 дней они превратились в тени, прозрачные, невесомые. Чем они еще живы?

Куда они идут? Они идут к мальчику, золотой мальчик, воплощение Победы, светит им впереди. Это их вера.

Автор нашел прекрасную метафору, символ блокадной эпопеи, несмотря ни на что, мы верили в Победу».





«Здесь всё: и бомбёжки, и артобстрелы, и жуткий голод, и лютая стужа, страдания и боль Ленинграда, который терзал безжалостный враг...»

«Я хочу, чтобы памятник был небольшим, высотой не более пяти метров, он не должен подавлять, зрители должны видеть лица. Для них это должны быть не бронзовые гиганты, а реально существовавшие люди... Монуменальность не в размере»... М. Аникушин.

«Начальство в лице секретарей обкома (а как же, они — главные, во всем руководящая роль партии) стало знакомиться с проектом.

Горожане есть, а где же бойцы Ленинградского фронта, но если солдаты, тогда и матросы Балтийского флота, партизаны, летчики... Набралась уже толпа, делегация. Представители всех слоев населения, всех видов оружия. Обязательно, это же не просто блокадники, это монумент всем защитникам Ленинграда...

Протесты авторов ни к чему не приводили.

А мальчик, его как понимать? Нашим ориентиром была партия, она вела нас к победе. У нас есть символ на Пискаревском кладбище — мать Родина, при чем тут мальчик. Мальчика категорически изъяли. Душу из памятника вынули»... М. Аникушин.

*«Смерть перестала быть случайностью.
Случайностью было уцелеть».*

«Для солдата все войны одинаковы. Отправляются они на тот свет по-разному — строем, либо в одиночку, с винтовкой, с автоматом, с мечом, который там ни к чему. Рядовых принимают по очереди, не выясняют грехи. Погибший солдат безгрешен, не он затеял войну» («Мой лейтенант»).



«...За эти годы я стал другим. У меня появились в Германии друзья. Здесь переводили и издавали много моих книг. Процесс примирения был не прост. Ненависть — чувство тупиковое, в нем нет будущего. Надо уметь прощать, но надо уметь и помнить. Вспоминать про годы войны тяжело, любая война — это кровь и грязь. Но память о погибших миллионах, десятках миллионов наших солдат необходима».

Война — это триумф беззакония. И во все времена, во всех войнах заложниками и жертвами становится мирное население.

Принято говорить, что «у войны не женское лицо». У ленинградской блокады женское лицо! Все тяготы и ужасы жизни в осаде легли на женские плечи.



Именно их любовь и самоотверженность, терпение, находчивость и трудолюбие помогли спасти слабый огонек жизни, который теплился в осажденном городе.

Низкий поклон и благодарная память всем жителям блокадного Ленинграда!

«История ленинградской блокады дала примеры великого подъема духа, великих страданий и мужества. Единственный город, который, будучи осажденным, не сдался во второй мировой войне, — это был Ленинград».

«Два города останутся в истории как символы страданий и ужасов войны XX века — это Хиросима и Ленинград. Уроки обеих трагедий поучительны. Хотелось бы, чтобы они были поучительны».

Никогда больше!

Ленинград, 1942



Хиросима, 1945



Литература:

1. Даниил Гранин «Причуды моей памяти».
2. Даниил Гранин, Алесь Адамович «Блокадная книга».
3. Даниил Гранин «Человек не отсюда».
4. «Я склоняюсь к мысли, что единая Россия нам больше не нужна...» — интервью Даниила Гранина газете "Петербургский Час пик", 21.12.1997.
5. Даниил Гранин: русский солдат в бундестаге : встреча в СПбГУП 14 февраля 2014 года. — СПб.: СПбГУП, 2014. — 40 с., ил.
6. Даниил Гранин. Речь перед членами бундестага на заседании в рейхстаге 27 января 1914 года. — Российская газета. 2014. 28 янв.: <http://www.rg.ru/2014/01/27/granin-site.html>.
7. «Ленинград как город-страдалец»: отрывок из неопубликованного произведения Даниила Гранина «Последняя тетрадь»: <http://www.sobaka.ru/ekb/city/books/83307>.