



Шухтан
Леонид
Фердинандович
(5.02.1858-26.03.1916)

A handwritten signature in cursive script, reading "Л. Шухтан". The signature is written on a piece of aged, slightly wrinkled paper.





«Шухтан Леонид Фердинандович
был одним из наиболее энергичных
и смелых новаторов в нашем
железнодорожном деле»

(Министр путей сообщения
Э. Кригер-Войновский)

Эдуард Брониславович Кригер-
Войновский (Войновский-Кригер) —
последний министр путей сообщения
Российской империи (1916-1917).



Шухтан Леонид Фердинандович родился в г. Златополь Чигиринского уезда Киевской губернии 7 февраля 1858 г. (по записи о рождении в метрической книге). Но мать Леонида, Варвара Николаевна, урожденная Левицкая, считала днем рождения сына 5 февраля, так он и отмечал сам этот день.

Отец - провизор, Фердинанд Фердинандович Шухтан, лютеранского вероисповедания, мать - православная. У Леонида была старшая сестра (она умерла в 1880 г.) Отец переехал в Москву, воспитанием детей занималась мать.



г. Златополь (фото Википедия)





Фасадъ зданія Института въ 1910 г.



Столовая.

Л. Ф. Шухтан окончил курс в Елизаветинском реальном училище с отметкой, что он может поступать в высшие специальные училища, подвергаясь только поверочному испытанию.

В 1876 году Леонид Фердинандович поступил в Институт путей сообщения. В 1877 году институту присвоено имя Императора Александра I.

Он был избран первым старостой первого курса Института, ходатайствовал по помощи малоимущим, навел порядок в студенческой столовой, нашел добросовестных поставщиков, следил за качеством продуктов и блюд.





Студенты ИИПС

работал в мастерских и водил паровозы, был на ремонтных и строительных работах в службе пути. У Леонида Фердинандовича была феноменальная память, в частности, он помнил расписания поездов, точное время прохода станций, все скрещения поездов. Студенты считали, что ему - прямой путь в Начальники Движения.

Серьезно занимаясь в институте, он издавал лекции, получившие пальму первенства по качеству, дешевизне и своевременности выхода и давал уроки. Так он поддерживал свое существование. Считая, что путейцы должны изучить работу всех служб на железных дорогах, поступил на практику в службу тяги,





Белелюбский Н. А.

По окончании института в 1881 году, по выпуску IXVIII, он определяется в Департамент Железных дорог в чине Коллежского Секретаря.

Вскоре переведен в Технический отдел Временного Управления по постройке Криворогской и Баскунчакской ж. д. Здесь, помимо текущей работы, занялся проектированием мостов у профессора Н.А. Белелюбского.

Способности, знания и энергию молодого инженера оценивают. Ему поручено руководство работами по постройке ветви Саратов - Улеши.



С января 1886 г. он работает на линии начальником участка службы пути Тамбово - Саратовской ж. д.

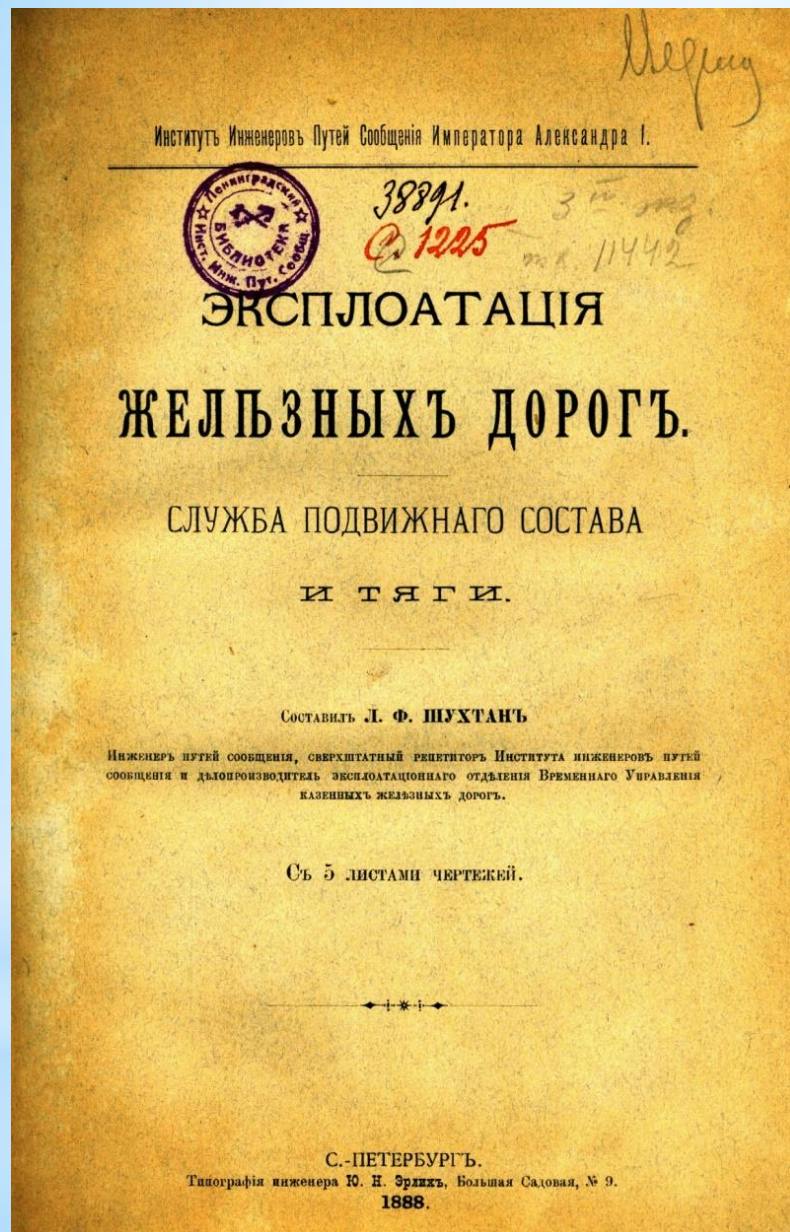
В Саратове Леонид Фердинандович знакомится с Еленой Александровной Корф, ставшей впоследствии его женой.

Елена Александровна преподавала французский язык в Николаевском институте. Под ее влиянием Леонид Фердинандович берется за изучение французского языка с присущей ему энергией и настойчивостью и к концу года читает и свободно говорит по-французски.



Ж. д. вокзал
в Саратове





После службы на Саратовской дороге Леонид Фердинандович в конце 1886 г. возвращается во Временное Управление казенных дорог, работает в Техническом отделе, затем в Эксплуатационном отделе помощником и начальником отдела.

С 1887 г. прикомандирован к ИИПСу для занятий по паровозному делу и эксплуатации ж. д. , чтения лекций V курсу о службе подвижного состава и тяги. Курс этот в 1888 г. был выпущен небольшим тиражом и является библиографической редкостью. В нем наряду с техническими вопросами отмечалась стоимость работ, оплата труда, общие расходы.



Предисловие к курсу лекций «Эксплуатация железных дорог» Л. Ф. Шухтана

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Въ началѣ прошлаго 1887 года, конференціей Института Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I на меня было возложено преподаваніе курса эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ по отдѣлу подвижнаго состава и тяги и составленіе руководства по этому предмету. Предполагая приступить къ чтенію лекцій въ 18⁸⁷/₈₈ году мнѣ оставалось слишкомъ мало времени для составленія курса, почему я и предполагалъ воспользоваться однимъ изъ существующихъ сочиненій какъ оригинальныхъ или переводныхъ по этому вопросу. Но по ближайшемъ ознакомленіи оказалось, что ни одно изъ нихъ, не смотря на многія цѣнныя качества, не подходило къ даннымъ условіямъ краткаго и систематическаго описанія организаціи и устройства всей службы. Однѣ изъ этихъ руководствъ содержали массу подробностей и цифры весьма цѣнныя для лицъ занимающихся службою тяги но ненужныхъ для студентовъ; другія имѣли много эмпирическихъ формулъ выработанныхъ на заграничныхъ дорогахъ, кои не всегда можно примѣнять на русскихъ ж. дорогахъ и обременять коими память студентовъ не представлялось ни нужды ни возможности. Въ видахъ изложенныхъ обстоятельствъ дѣла я вынужденъ былъ составить руководство, что въ настоящее время уже и исполнено. При составленіи курса я задавался цѣлью составить краткое и систематическое описаніе всей организаціи и устройства службы для того чтобы лица незнакомыя съ этимъ дѣломъ, но знакомыя поверхностно съ устройствомъ паровозовъ, могли бы по прочтеніи этаго руководства составить себѣ ясное понятіе объ основаніяхъ

и главнѣйшихъ чертахъ устройства этой важной отрасли желѣзныхъ дорогъ. Насколько задача эта оказалась выполненной, не могу судить, но полагаю, что въ виду снѣжности съ какою пришлось составлять этотъ курсъ, онъ не избѣжалъ нѣкоторыхъ промаховъ и ошибокъ, за указаніе коихъ я буду весьма обязанъ.

Въ настоящемъ курсѣ нѣкоторые отдѣлы службы вовсе не упоминаются, а о другихъ сказано слишкомъ мало; такъ напр. ничего не сказано о водоснабженіи, которое составляетъ предметъ особаго курса читаемаго въ Институтѣ; весьма кратко изложенъ вопросъ о ремонтѣ паровозовъ и вагоновъ и т. п. Это происходитъ вслѣдствіе того что я руководствовался утвержденной программой, а также потому что и читать этотъ курсъ при нынѣ существующихъ въ Институтѣ условіяхъ въ болѣешемъ объемѣ не представляется возможности.

Принимая во вниманіе что на русскомъ языкѣ не имѣется подходящаго изданія, я, пользуясь любезнымъ разрѣшеніемъ директора Института М. Н. Герсевича, выпускаю нѣкоторое количество отдѣльныхъ оттисковъ, полагая что они могутъ пригодиться для лицъ которыя пожелають ознакомиться съ главными основаніями службы, а также для воспитанниковъ техническихъ желѣзно-дорожныхъ училищъ.



В 1887 г. Леонид Фердинандович переходит в Общество Московско-Киево-Воронежской начальником службы пути и зданий и первым заместителем Управляющего дорогой.

В 1893 г. - начальник материально-технической службы Курско-Харьково-Азовской ж. д. и второй заместитель начальника дороги. Памятью его работы служит сборник распоряжений по материальной службе, изданные в 1897 г., составивший основу будущего Положения о службе.

В 1900 г. - в МПС помощник Управляющего Эксплуатационным отделом и инспектором Приморской ж.д.

В 1902 г. по выбору Министра путей сообщения М. И. Хилкова он назначается старшим инспектором при Министре, составляет доклады по улучшению и устранению недостатков дорог. При организации Управления новой казенной Сызрано-Вяземской ж. д. в январе 1890г. Леонид Фердинандович назначается начальником Службы движения дороги.





Московско-
Виндаво-
Рыбинская ж. д.

В 1903 г. Леонид Фердинандович назначен Управляющим Петроградской сетью Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. Здесь он энергично провел в жизнь полное использование силы тяги паровозов. Это оказало огромное влияние на все русские дороги, где стал внедряться принцип больших составов.

Вагонное хозяйство, утилизация паровозов, коммерческая скорость поездов особенно привлекали внимание Леонида Фердинандовича, проводившего идею главенства Службы перевозок и доходов. При этом он внимательно следил за работой всех других отраслей, улучшал их.



В 1911 г. Леонид Фердинандович совмещает работу в качестве директора Правления Юго-Восточных ж.д. и входит в состав правления Рязанско-Уральской и Северо-Донецкой ж.д. На Северо-Донецкой ж. д. он занимает должность председателя правления. Создает план строительства и ведет его от «первой лопаты земли» до ввода в эксплуатацию и дальнейшей работы ж. д. В его честь с 1916 г. ст. Лиман была переименована в Шухтаново (впоследствии Красный Лиман). Изложить его деятельность в Обществе Северо-Донецкой ж. д. можно было бы в труде «Как надо проектировать, строить и эксплуатировать железные дороги», который послужил бы катехизисом железнодорожного дела в России.



Здания на ст. Шухтаново (Красный Лиман)
Википедия



Извѣстія Собранія Инженеровъ Путей Сообщенія.

Адресъ Собранія и Редакціи: Петроградъ, Бородинская, 6. Телеф. № 10-89.

СОДЕРЖАНІЕ:

О возобновленіи желѣзнодорожнаго строительства.—О типахъ паровозовъ, преимущественно пассажирскихъ. *В. Вяземскій.*—
Указатели сообщеній и описанія желѣзныхъ дорогъ. *И. Сыромѣтниковъ.*—Разныя извѣстія.—Отъ Редакціи.—Хроника Собранія.—
Обзоръ техническихъ журналовъ.—Объявленія.

Подписная цѣна:

съ пересылкой и доставкой: въ Россіи на годъ 8 руб., на полгода 5 руб.;
за границу: на годъ 10 руб., на полгода 6 руб.

Отвѣтственный редакторъ—инженеръ *Л. Ф. Шухманъ.*

Въ виду военнаго времени, „Извѣстія С. И. П. С.“ выходятъ два раза въ мѣсяцъ.

20 Февраля.

1916.

№ 4.

Извѣстія Собранія Инженеровъ Путей Сообщенія.

Адресъ Собранія и Редакціи: Петроградъ, Бородинская, 6. Телеф. № 10-89.

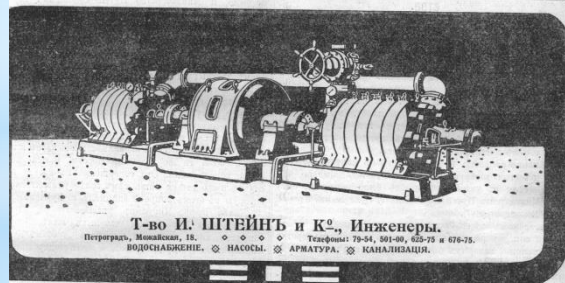
СОДЕРЖАНІЕ:

обновленіи желѣзнодорожнаго строительства.—О типахъ паровозовъ, преимущественно пассажирскихъ. *В. Вяземскій.*—
Указатели сообщеній и описанія желѣзныхъ дорогъ. *И. Сыромѣтниковъ.*—Разныя извѣстія.—Отъ Редакціи.—Хроника Собранія.—
Обзоръ техническихъ журналовъ.—Объявленія.

Подписная цѣна:
съ пересылкой и доставкой: въ Россіи на годъ 8 руб., на полгода 5 руб.;
за границу: на годъ 10 руб., на полгода 6 руб.

Отвѣтственнымъ редакторъ—инженеръ *Л. Ф. Шухманъ.*

Въ виду военнаго времени, „Извѣстія С. И. П. С.“ выходятъ два раза въ мѣсяцъ.



Т-во И. П. ШТЕЙНЪ и К^о, Инженеры.
Петроградъ, Монашій, 18. Телефоны: 79-54, 501-00, 425-75 и 678-75.
ВОДОСНАБЖЕНІЕ. ◊ НАСОСЫ. ◊ АРМАТУРА. ◊ КАНАЛИЗАЦІЯ.



ОДНОРОДНАЯ СПАЙКА

А. КАППЕРЪ.

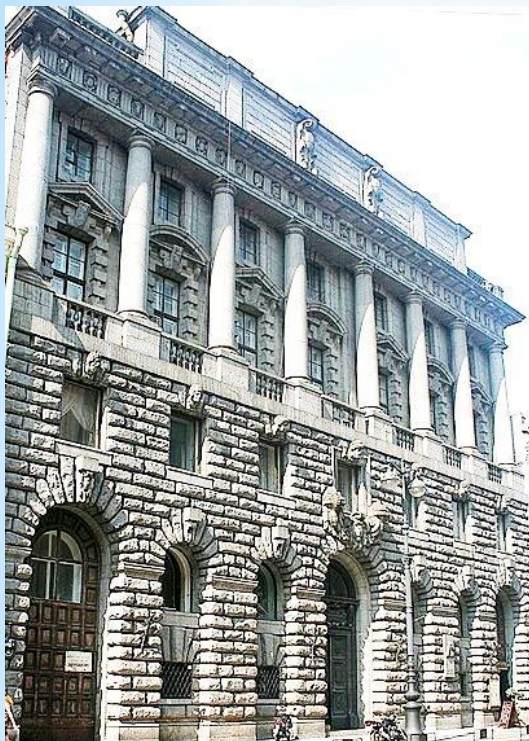
Леонид Фердинандович редактирует «Известия Собраний инженеров путей сообщения», журнал из узко-технического становится общественным органом печати. В «Известиях» стали печататься статьи, хоть и касающиеся железнодорожных вопросов, но имеющие общий интерес и популярно написанные, освещаются хозяйственно-экономические и общекультурные темы.





В 1915 г. после ухода из Правления Юго-Восточных ж. д., Леонид Фердинандович избирается директором правления Общества Черноморской ж. д., где вскоре занял место председателя Правления и со свойственной ему энергией занялся новым делом.

Леонид Фердинандович уделял внимание развитию промышленности, он много лет работал Председателем Правления Северного Трубпрокатного завода, где под его руководством показатели улучшались с каждым годом.



Здание Русско-Торгово-Промышленного банка в С-Петербурге (Википедия)

Леонид Фердинандович состоял также членом Совета Русско-Торгово-Промышленного банка.

По его убеждению банковская деятельность являлась «весьма подходящей деятельностью для инженеров путей сообщения. Поскольку все крупные банки так тесно связаны с промышленностью и железными дорогами, что обходиться без инженеров они не могут»

(«Об инженерах путей сообщения 1864-1914 гг.» Шухтан Л. Ф.)





По воспоминаниям коллег,
Леонид Фердинандович был
доброжелательным, отзывчивым
человеком.

Ему был присущ огромный
здравый смысл, глубокое знание
дела, финансовая сметка и
административный талант.
Своим умом и знаниями он
оказывал громадное влияние на
работавших с ним, направлял их
на путь наибольшей пользы для
русского железнодорожного
дела.





Митрофаньевское кладбище
Википедия

Утром 26 марта 1916 года
остановилось сердце
Леонида Фердинандовича.

Он умер во сне, безболезненно
и мирно.

Леонид Фердинандович был
похоронен на Митрофаньевском
кладбище в семейном склепе,
рядом с прахом матери.



Труды Шухтана Л. Ф.

Эксплуатация железных дорог. Служба подвижного состава и тяги: монография / сост. Л. Ф. Шухтан. - СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1888. - II, 164 с. + 5 л. черт.

О проектировании верхнего строения железнодорожных мостов/Л. Ф. Шухтан.- Киев, 1886.- 55 с.

О пропитывании шпал в России хлористым цинком по способу Бетеля/Л. Ф. Шухтан.- Киев, 1886.- 67 с.

О стальных рельсах/Л. Ф. Шухтан.- Киев, 1886.- 36 с.

Служба эксплуатации, организация управления службой эксплуатации/Л.Ф. Шухтан.- СПб, 1893.- 32 с.

Служба эксплуатации. 1. Приспособление дорог к условиям коммерческого движения/ Л. Ф. Шухтан.- СПб, 1892.- 27 с.

Служба эксплуатации железных дорог. Служба подвижного состава и тяги II/ Л. Ф. Шухтан.- СПб, 1888.- 164 с.



Статьи, опубликованные в журнале «Известия Собрания инженеров путей сообщения»:

1902г. т.22 N 2 Шухтан, Л. О современном состоянии оборотов эмеритальной кассы инженеров путей сообщения : Сообщено в собрании 18 декабря 1901 г.

1903г. т.23 N 2 Шухтан, Л. Об эмеритальной кассе инженеров путей сообщения

1911г. N 5 Шухтан, Л. Об улучшении эксплуатации железных дорог

1911г. N 21 Шухтан, Л. О результатах эксплуатации частных железных дорог в 1910 году

1912г. N 21 Шухтан, Л. Чествование памяти Л. Ф. Николаи

1912г. N 31 Шухтан, Л. О результатах эксплуатации частных железных дорог в 1911 году

1915г. N 6 Шухтан, Л. Послесловие к беседе об узкоколейных дорогах

1915г. N 14 Шухтан, Л. Об инженерах путей сообщения
1864 - 1914 г.





Эстрада въ залѣ Собранія въ вечеръ, посвященный памяти Л. Ф. Шухтана.

Презентация подготовлена по материалам Собраний, посвященного памяти Леонида Фердинандовича Шухтана, состоявшегося в помещении Собраний Инженеров путей сообщения 22 апреля 1916 г.

