

достижения спортсменов-железнодорожников России также широко известны.

С 1936 г. ЛИИЖТ стал регулярно участвовать в первенстве вузов Ленинграда. Занятия спортом стало массовым явлением в Институте.

### **Заключение**

Традиции выполняют важную роль в функционировании человеческого, субъективного фактора в железнодорожном транспорте. Железнодорожные традиции выполняют роль механизма ретрансляции социального опыта и профессиональных ценностей в важнейшей отрасли экономики и жизни страны.

Традиции железнодорожников России – это исторически сложившиеся чувства, идеи, нормы поведения, практические действия по образцам железнодорожной деятельности, передаваемые от старшего поколения работников отрасли путей сообщения молодому поколению и способствующие эффективному решению задач развития железнодорожного транспорта России.

Традиции необходимо знать и хранить!

### **Библиографический список**

1. **Структура** советской интеллигенции // Советская интеллигенция : словарь-справочник / ред. Л. В. Иванова. – М. : Политиздат, 1987. – С. 196–198.
2. **Пятидесятилетие** Института и Корпуса инженеров путей сообщения : исторический очерк / сост. Евг. Соколовский. – СПб., 1859. – С. 87–88, 107.
3. **Великий Октябрь** и интеллигенция / С. А. Федюкин. – М. : Наука, 1972. – С. 164.
4. **Список** личного состава Министерства путей сообщения. Центральные и местные учреждения. – Пг., 1915.
5. **Русская** техническая периодика. 1800–1916 : библиографический указатель / Ю. А. Меженко. – М. ; Л., 1955.
6. **Экспонаты** всемирной парижской выставки 1900 года в фондах ЦМЖТ МПС / Г. П. Закревская // Железнодорожное дело. – 1998. – №6. – С. 13–15.
7. **Члены** Государственной думы первого созыва / М. М. Бойович. – СПб., 1907. – С. 21–422.

**Л. И. Корнев**

## **ЗАБЫТЫЕ ИМЕНА В ИСТОРИИ ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ**

В статье представлены краткие биографии забытых деятелей Путейского института, оставивших достойный след в истории страны.

инженер, Институт Корпуса инженеров путей сообщения, выпускник.

## **Введение**

Годы гласности позволили ввести в ряд публикаций о деятельности Путьского вуза многие имена, вольно или невольно утерянные на его долгом двухсотлетнем пути развития. Среди возвращенных имен оказались и «царские сатрапы», и «враги народа», и просто пропущенные по недосмотру, из-за равнодушия и отсутствия интереса к прошлому. А между тем ещё Г. Гейне сказал: «...прошлое – это родина души...». Напомним, что недавно были «воскрешены» энтузиастами-историками нашей альма-матер некоторые имена, такие как С. В. Брыкин, Г. Х. Гасфорд, Н. А. Данилов, А. М. Крюков, В. Н. Лермантов, С. М. Лихардов, Н. А. Малько, К. Ф. Мекк, П. И. Палибин, Г. Ф. Перрот, П. И. Рокасовский, В. А. Сапрыкин, С. Н. Смирнов, Н. А. Сутгоф, Л. Ф. Шухтан, Л. Н. Щипахин и многие другие.

Предоставляем возможность ознакомиться с новыми фигурантами – замечательными деятелями Путьского института, оказавшимися забытыми по разным причинам.

## **1 Ученые и инженеры ИКИПС в Одесском отделении IV Округа путей сообщения в 1810–1840-е гг.**

Именно в 1810–1840-е гг. первые представители Корпуса инженеров путей сообщения (КИПС), а также ученые и выпускники Института Корпуса инженеров путей сообщения (ИКИПС) осваивали благодатные черноморские и азовские земли. После присоединения этих территорий Потемкиным при Екатерине II в 1780–1790 гг. к России требовалось «ногою твердой стать при море». Поэтому в этом Новороссийском крае активно возводились и развивались города, при этом приходилось строить многочисленные фортификационные и корабельные сооружения.

Первыми представителями по линии КИПС и ИКИПС на южных окраинах страны стали присланные из Франции молодые инженеры П. Базен и К. Потье, которые были определены в должности директоров-производителей работ. Базен проработал на юге около полутора лет, а Потье после небольшого перерыва стал управляющим Одесского отделения IV округа путей сообщения и служил здесь с 1818 по 1824 г. Тогда под его руководством и позже работала целая плеяда питомцев и профессоров ИКИПС, отметим среди них Г. С. Морозова, Ж. В. Гаюи, П. П. Базена, М. Г. Дестрема, А. Рокура, Н. М. Бугайского, А. Я. Фабра, А. Д. Готмана, Тома де Томона и многих других.

Одним из главных дел названных деятелей являлись масштабные работы по благоустройству г. Одессы и превращению его в четвертый российский город по своим масштабам и в красивейший город юга страны, «русский Париж», когда стиль ампира стал главенствующим в его архитектуре.

Самый яркий след в создании инфраструктуры Одессы оставил Жюст Валентинович Гаюи (01.07.1793–01.08.1848). Он – сын французского ученого В.-Ж. Гаюи, переехавшего на службу в Россию и организовавшего в Петербурге Институт для слепых, где и трудился с 1806 по 1817 г. Жюст Гаюи окончил ИКИПС в 1814 г. и был направлен в распоряжение КИПС, который вскоре его определил на работу в Одессу. Здесь он вместе с другими специалистами принял участие в сооружении Николаевского (Морского) бульвара (одно из конкретных его дел – проектирование и строительство великолепной ограды бульвара). Он устраивал в этом морском городе улицы-дороги, артезианские скважины-колодцы, мосты-путепроводы.

Знаменитым стал Ж. Гаюи после возведения Морского Одесского маяка на Большефонтанном мысе. Строился маяк по его проекту в 1823–1827 гг. и являлся одним из первых не только в Одессе, но и на всем Черноморском побережье. Помимо строителя, Гаюи выступил и как физик-оптик. Запроектированный им чугунный световой фонарь располагался на 30-метровой высоте. Его параболическое зеркало, выложенное из 14 серебряных листов, с помощью 13 масляных ламп давало свет на 20 миль вокруг. Маяк совершенствовался и проработал около 110 лет.

В Одессе сохранился до наших дней первый каменный мост-виадук города через Канатную балку-овраг. Спонсировал его возведение купец Новиков, за что сооружение носит его имя, а вот имя его проектировщика и строителя Ж. Гаюи подзабыто.

Близ Одессы он обследовал Хаджибейский лиман и описал его в статье «О соляных промыслах Новой России». Свои научные работы он публиковал в «Журнале путей сообщения».

В 1837 г. на первой торгово-промышленной выставке в Одессе было представлено несколько изобретений Ж. В. Гаюи, в то время уже директора чугунолитейного завода: особый насос, ручная мельница, сеносжимательная машина и другие. Сам автор тогда же был назван не иначе как «ученый-энциклопедист, инженер, художник и изобретатель»!

В завершение сказанного об этой фигуре отметим, что с 17 декабря 1828 г. он был избран в члены-корреспонденты Петербургской Академии наук как ученый-физик и стал первым членом АН из выпускников ИКИПС!

Заканчивая короткий рассказ о вкладе Ж. В. Гаюи в развитие Одессы, отметим работы и других ученых и питомцев Путьского института на благо приморских южных городов, ограничиваясь лишь их фамилиями и перечнем некоторых их деяний:

К. И. Потье – общее руководство строительными работами по Черноморскому и Азовскому побережьям;

Н. М. Бугайский – строительство Морского бульвара в Одессе;

Г. С. Морозов – строительство Потемкинской лестницы в Одессе, работы в Керчи;

Тома де Томон – проектирование и сооружение госпиталя в Одессе;

П. Базен и Г. Дестрем – проектирование Евпаторийского порта;

А. Рокур – проектирование и строительство мостов и водопроводов в Николаеве и Севастополе, а также возведение доков в Севастополе;

А. Д. Готман – строительные работы в портах Азовского и Черного морей;

А. Я. Фабр – строительные работы в Таганрогском и Мариупольском портах.

Не всё, конечно, здесь названо, но в Краеведческом музее Одессы хранятся ещё многие чертежи и рисунки приморских южных городов той поры, к которым приложили руки питомцы и ученые Путьского вуза.



Маяк в Одессе.  
XIX в.



Новиков мост в Одессе.  
Современное фото



Потемкинская лестница.  
Современное фото

## 2 Путьский институт – Кронштадту

В деле укрепления Кронштадта и его фортов, построенных ещё во времена Петра I как оборонительные сооружения на морских подступах к новой столице России, после сокрушительных наводнения в 1824 г. и пожара в 1826 г. начался новый этап – перестройка важнейших деревянно-земляных фортификаций в кирпично-каменные. Работа была долгосрочной и велась целенаправленно под эгидой как Морского ведомства, так и Путьского. Среди инженерного состава, руководившего многими

объектами перестройки, выделялся Иосиф Альбертович Заржецкий (1800–29.01.1869), выпускник физико-математического факультета Виленского университета (1826) и Путьского вуза (1829). В 1830 г. инженер-генерал Л. Л. Карбоньер пригласил его трудиться в только что образованную морскую часть Строительного департамента Главного управления путей сообщения. Заржецкого прикомандировали к Кронштадтской инженерной команде, где он проработал 26 лет.

Рвение и, главное, умение позволили ему успешно выполнять возведение многих кронштадтских построек, среди которых было вначале сооружение Николаевских доков: Корабельного (1834) и Фрегатного (1837). На качественное исполнение этих объектов обратил внимание сам Николай I и назначил его отдельным производителем работ по сооружению Обводного канала в Кронштадте. К этим обязанностям прибавились и новые: строительство ворот Купеческой гавани и постройка казематированной батареи «Князь Меншиков». С 1846 г. он руководил и возведением аналогичной батареи на Кроншлоте. При сдаче объекта в эксплуатацию каждый строитель был лично поощрен монархом серебряным рублём. Наконец, Высочайшим повелением в 1850 г. И. Заржецкого назначили строителем всей Кронштадтской крепости.

Одновременно он являлся членом Комиссии по образованию первого учебного Морского экипажа в Кронштадте.

Во время Восточной войны 1853–1856 гг. Заржецкий устроил у Лисьего Носа гавань для канонерок и принял активное участие в приведении всех Кронштадтских оборонных сооружений в боевое состояние, в том числе устраивал минное заграждение Северного фарватера, где впервые были применены мины системы Б. Якоби. Всё это предотвратило прорыв английских кораблей (союзников Турции) к берегам Северной столицы.

Позже, в 1860-е гг., И. Заржецкий состоял членом Морского строительного технического комитета и составлял проекты морских портовых сооружений. Тогда он подготовил проекты Балтийского и Петербургского портов. В 1864 г. его произвели в генерал-лейтенанты. Он одним из первых в конце 1860-х гг. провел глубинные исследования устья Невы на предмет устройства Морского канала от Кронштадта к Петербургу. За более чем четвертьвековую деятельность на кронштадтских объектах И. Заржецкий был удостоен 16 царских наград и благодарностей. Вместе с И. А. Заржецким в Кронштадте работала значительная группа инженеров и ученых ИКИПС. Перечислим некоторых из них и их дела:

П. П. Базен – проектировал и строил Купеческую гавань и Лесную биржу;

А. А. Фуллон – строил форт «Цитадель», переименованный в «Император Петр I»;

М. Г. Дестрем – проектировал форты «Александр I» и форт «Павел I», бывший «Рисбанк». В стену форта «Александр I» вмурована медная доска с текстом: «Форт строился под надзором генерал-лейтенанта М. Г. Дестрема». Он впервые дал формулу по расчету числа свай на 1 кв. сажень в зависимости от высоты сооружения. Проект форта «Александр I» являлся классическим. Он стал примером для подражания: так устроен форт «Баярд» в Нормандии (Франция) и многие другие;

В. П. Лебедев – строил форт «Александр I»;

Г. Домантович и Я. Вильсон (Вильсон 1-й) – строили казематорную батарею у Купеческой гавани;

Е. Вильсон (Вильсон 2-й) – почти пять лет сооружал ряжево-каменные преграды (всего 225) на Северном фарватере от Кронштадта до Лисьего Носа.

Вот такими были весьма заметные дела лучших представители Путейского института, когда город-форпост Кронштадт «одевался в камень».

Не менее значительной была деятельность Александра Васильевича Полежаева (1821–27.12.1891), выпускника ИКИПС 1843 г. А. В. Полежаев возвел первую в окрестностях Петербурга конно-железную дорогу в 1856 г. по льду Финского залива для перевозки грунта и строительных материалов от Лисьего Носа к Кронштадту и его фортам. Дорога составила более 16 км, и для облегчения её веса продольные брусья (рельсы) были деревянными и лишь обиты полосовым железом.

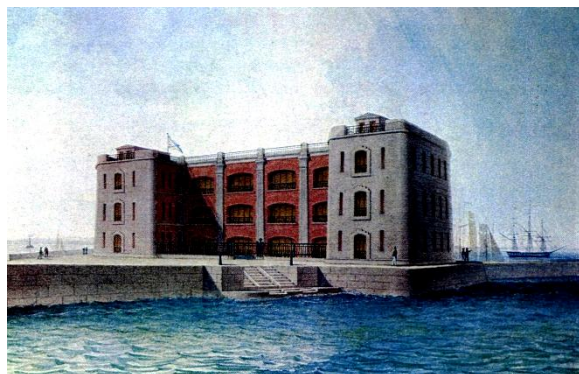
В начале своей инженерной карьеры А. Полежаев строил шоссейные дороги и ж.-д. магистраль Петербург – Москва. Затем он перевелся в служащие Департамента железнодорожных дел и с 1850 г. руководил чертежной по изготовлению проектов новых железных дорог. Вскоре его назначили начальником отдела частных ж. д., которые стали наконец-то возникать. Он, в частности, выдал разрешение на концессию по сооружению ж. д. Москва–Севастополь, но в связи с Крымской войной она лопнула.

В этот период им овладела идея устройства конно-железных дорог в Петербурге, однако в Городской думе он получил отказ: «Проложение рельсов по улицам вызовет несчастные случаи с извозчиками: пересекая рельсы, пролетки будут опрокидываться, а кроме того, пассажиры могут попадать под колеса конки...». И все же на окраине города он проложил первую грузовую конку (1854) – в Смоленской слободе вдоль речных причалов Перевозной набережной, где возникло значительное количество складов и производств (кирпичные заводы, бумагопрядильные

мануфактуры). Её протяженность составила чуть более 3 км и рельсы для экономии средств представляли из себя деревянные брусья, обитые листовым железом.



Возведение форта «Павел I»



Форт «Князь Меншиков»

С 1860 г. Полежаев являлся начальником отдела искусственных сооружений в железнодорожном департаменте, а затем П. П. Мельников перевел его в Канцелярию МПС для рассмотрения важных вопросов по ж. д. В 1864 г. Полежаев вышел в отставку в чине действительного статского советника. Последние годы занимался благотворительностью – был помощником при августейшей попечительнице церкви Св. Мефодия на Песках.

Известен особняк Полежаева в Петербурге на Английской наб., 42, в котором он прожил с 1869 по 1891 г. и который хорошо сохранился до наших дней.

### 3 Инженеры-путейцы – отличные военные

Более ста лет состав работников и студенчества Путейского института был сугубо мужским: даже в таких должностях, как секретарь-машинистка, работали мужчины.

Особое положение между гражданским и военным учебным заведением, а также сама направленность подготовки специалистов для возведения коммуникаций делали Институт Корпуса инженеров путей сообщения кузницей специалистов не только для инженерных войск. Кроме того, политическая обстановка в мире и вокруг России постоянно требовала подпитки высококвалифицированными кадрами вооруженных сил страны. Так было и в 1812 г., и во все годы, когда Отечество находилось в опасности.

Очень интересен в этом отношении период борьбы за Кавказ с Персией и Турцией, и старания России закрепить этот стратегический

регион за собой в 1820–1840-е гг. В тех далеких событиях представители Института проявили себя весьма отважно. Тогда гражданское дело поменяли на военную карьеру многие инженеры путей сообщения, которые, кстати, по КИПС имели военные чины от поручика и выше. Попасть на бурлящий Кавказ означало оказаться в зоне смертельного риска. Но находились отчаянные смельчаки, в том числе из Путьейского вуза, которые там себя проявили.

Многим известна судьба адъютанта ректора и управляющего ведомством путей сообщения А. Бетанкура – А. А. Бестужева-Марлинского, ставшего декабристом и погибшего в бою 7 июня 1837 г. от рук черкесов на мысе Адлер. В этом отношении стоит вспомнить и питомца Института Д. В. Пассека, погибшего 38 лет от роду в 1845 г. в бою, в чине генерал-майора, командовавшего пехотной дивизией против горцев, возглавляемых самим Шамилем. Горнила кавказских схваток прошли и такие славные выпускники ИКИПС, как Г. Х. Гасфорт и П. И. Рокасовский. Оставшись невредимыми, они получили такую закалку, которая позволила им впоследствии сделать блестящий путь продвижения по службе: первый из них стал генерал-губернатором Западной Сибири, второй – военным губернатором Финляндского княжества. Таких примеров в истории Отечества немало.



А. А. Бестужев-  
Марлинский



Д. В. Пассек



Г. Х. Гасфорт



П. И. Рокасовский



А. И. Будберг

Примером является деятельность на воинском поприще питомца Путьейского вуза, представителя дворянского рода барона Александра Ивановича Будберга (1798–27.12.1876), выпускника 1814 г. Каким было начало его трудового пути доподлинно не известно, но службу он начал в КИПС на инженерной должности, а через шесть лет вышел в отставку. Вскоре он вступил в воинскую службу, участвовал в Персидской кампании с 1827 г., где проявил свои



инженерные знания, занимаясь рекогносцировочными работами перед штурмом многих крепостей-городов, в том числе Эривани (ныне Ереван). Позже был адъютантом видных военачальников – П. Х. Витгенштейна, а затем И. И. Дибича.

В Турецкой войне 1828–1829 гг. Будберг проявил во многих сражениях необыкновенную храбрость и был произведен в полковники. Ему доверили быть посредником между двумя воюющими сторонами: он принимал участие в составлении и согласовании мирного трактата с самим турецким султаном и русским императором. В 1831 г. при усмирении поляков участвовал во взятии восьми городов, в том числе Варшавы. Награжден золотой саблей с надписью «За храбрость». С 1836 г. находился в свите Его Величества, а с 1843 г. был назначен начальником Черноморской береговой охраны, где казаки осуществляли охрану границ и порядка. С 1844 г. Будберг снова окунулся в кавказский водоворот военных событий уже в чине генерал-адъютанта, а в 1853 г. вышел в запас, но получил предложение по гражданской службе: быть чрезвычайным полномочным комиссаром в княжествах Молдова и Валахия.

Необычайность и яркость его личности, которую теперь трудно оценить по-настоящему, подтверждается тем фактом, что в 1832 г. он удостоился чести попасть в число персон, изображенных на картине художника Г. Чернецова «Парад на Царицыном лугу». На ней художник изобразил с натуры 223 персонажа из числа выдающихся российских деятелей, среди которых и питомец Института А. И. Будберг.

#### **4 Дипломат, ученый и общественный деятель**

Раньше А. И. Будберга на дипломатическом поприще проявил себя также выпускник ИКИПС П. К. Мейендорф. С 1820-х гг. он находился на дипломатической службе в разных чинах и рангах – от секретаря посольства в Нидерландах, советника посла в Мадриде до чрезвычайного посла в Вюртембергском герцогстве, позже – в Пруссии и в Варшаве.

В начале XX в., точнее в апреле 1917 г., еще один из питомцев Путейского вуза Борис Александрович Бахметев (01.05.1880–21.07.1951) стал дипломатом: послом Временного правительства России в США. К этому времени он уже был профессором и его имя заняло почетное место в ряду отечественных выдающихся ученых и практиков гидроэнергетики, но позже из летописей истории оно исчезло, вероятно, по политическим мотивам.

Б. А. Бахметев окончил ИИПС в 1903 г., четыре года стажировался за границей – в Швейцарии и США. В Америке принял участие в постройке

канала Эри. По возвращении из-за границы он создал частную фирму по проектированию объектов гидроэнергостроения. Одновременно Бахметьев преподавал в Политехническом институте, где читал лекции по гидравлике, гидроэнергетике, теоретической и прикладной механике.

Первые его практические результаты в гидроэнергетике просто поразительны. В 1906 г. его частная фирма берётся за осуществление проектирования и постройки на Южном Урале на реке Большая Сатка одной из первых ГЭС в России. Здесь же он спроектировал и построил ферросплавный завод – первый завод такого рода в нашей стране. В 1910 г. эти важнейшие для нашей страны объекты вошли в строй. По проекту ученого здесь были сооружены: плотина, машинный зал, здания завода, мост. Было закуплено в Германии, Австрии и Англии всё электро- и гидрооборудование.

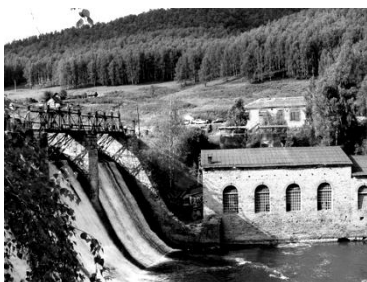
Плотина и сейчас остается уникальной, так как её тело выложено из природного камня на цементном растворе. В машинном зале были установлены две гидротурбины: мощностью в 800 л. с. – для плавильных печей завода и 75 л. с. – для освещения завода и рабочего поселка. Высота плотины 21 м, протяженность по верху 125 м. Завод оставался единственным в стране по выплавке ферросплавов около 20 лет и избавил нашу страну от дорогостоящих закупок за рубежом. Местность, где расположены эти объекты, в 1995 г. по решению ЮНЕСКО признана памятником истории техники и культуры международного значения.

В 1911 г. Б. А. Бахметев защитил докторскую диссертацию «О неравномерном движении жидкости в открытом русле» в родном ИИПС и вскоре издал «Лекции по гидравлике». Именно тогда он взялся за предпроектные проработки крупных ГЭС на Волхове, Днепре и других реках, которые в 1920–1930-е гг. осуществили его бывшие ученики и коллеги, исполняя планы ГОЭЛРО, – Г. О. Графтио, Б. Е. Веденеев и другие.

Он обладал характером лидера: в годы юности, увлекаясь политикой, возглавил студенческий комитет РСДРП ИИПС и представлял его в городской организации этой партии. Однако позже остыл и считал всё это мальчишеством. В годы первой мировой войны входил в ряд организаций: от Красного Креста до Особого совещания по обороне, от имени которого командировался в США для принятия мер по ликвидации задержек поставок военных заказов. Эта деятельность сделала его известным в правительственных и деловых кругах России и США. Поэтому закономерно, что в апреле 1917 г. Временное правительство назначило Б. А. Бахметева послом России в США, которым он и оставался до 1922 г.

Позже Бахметев стал профессором Колумбийского университета, читал лекции в Принстоне. Здесь он продолжил научную работу и издал ряд трудов, таких как «Механика турбулентного движения», «Гидравлика открытых каналов» и другие.

Б. А. Бахметев явился первым ученым, применившим в науке о течении жидкостей достижения и методы аэродинамики, что открывало новые горизонты в гидравлике. Специалистам-гидравликам известен, кроме того, так называемый показательный закон Бахметева.



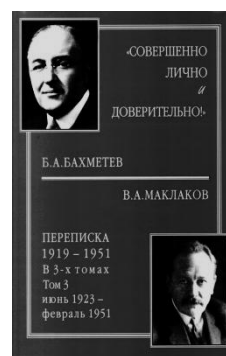
ГЭС на Урале  
для производства ферросплавов



Б. А. Бахметев в российском посольстве  
в США



Документ времен Екатерины II  
из Бахметевского фонда  
Колумбийского университета



«Переписка с Маклаковым» –  
книга, изданная Бахметевым

В США русский профессор создал различные благотворительные фонды по поддержке эмигрантов из России (об этом вспоминали И. И. Сикорский, С. П. Тимошенко, Н. Д. Набоков, Н. А. Бердяев и многие другие). Он собрал уникальное, самое крупное в мире архивное собрание документов и воспоминаний своих соотечественников за рубежом, после смерти названное его именем. В этом хранилище в 2001 г. два президента: России – В. В. Путин и США – Дж. Буш ознакомились с уникальными мемуарными памятниками и другими раритетами русской истории.

Б. А. Бахметев являлся членом многих международных инженерно-научных обществ, имел престижные награды и почетные звания различных научных и учебных заведений США. Он написал и издал ряд книг о событиях буржуазной революции в России и её деятелях. Жаль, что в ПГУПС о нём почти ничего не известно.

## 5 Яркий архитектор-художник в Путейском вузе

Речь пойдет об архитекторе-художнике, который трудился в Путейском институте, оставил заметный след и на российском, и на всемирном творческом поприще, но которого как-то ненароком забыли. Это Евгений Евгеньевич Баумгартен (1867–1919).

Как сын боевого офицера, он окончил военную гимназию (1880), а затем 1-й кадетский корпус (1884). После этого Евгений настоял на продолжении своего образования в архитектурных классах Академии художеств (1885–1891), где в 1889 г. за проект «Посольский дом» получил малую золотую медаль. По окончании АХ он получил квалификацию классного художника 2-й степени и мог преподавать.



Павильон Каслинского завода  
на Всемирной выставке  
в Париже  
(справа – Е. Баумгартен)



Памятная юбилейная медаль  
к 100-летию ИИПС.  
Аверс



Жетон  
к 100-летию ИИПС.  
Аверс

Вскоре молодой художник стал читать лекции в Училище барона Штиглица по истории архитектуры, а с 1900 г. он уже вел занятия по техническому рисунку в Путейском вузе. Этому способствовали его известность и слава, «свалившиеся» на него к тому времени.

Дело в том, что Баумгартену удалось победить в конкурсе проектов на создание павильона каслинского чугунного литья для российского отдела Всемирной выставки в Париже в 1900 г. Павильон – это поистине чугунное

кружево, вызвавшее ажиотаж у посетителей. К нему выстраивались очереди, сыпались предложения на его покупку за огромные деньги. Это был триумф. Его создатели (а кроме Баумгартена в исполнении лепки приняла участие скульптор Мария Диллон и мастера-лепщики Каслинского чугунного завода) были награждены призом – хрустальным гран-при и большой золотой медалью. Это была вершина мастерства каслинцев и, конечно, их партнера, архитектора-художника Евгения Баумгартена!

Однако ещё до этого он сумел проявить себя как архитектор малых форм при проектировании первого в России вагона-церкви. В 1895 г. он разработал и экстерьер, и интерьер этого вагона, который успешно построили на Путиловском заводе, и первых три таких вагона тогда же начали курсировать по дорогам Транссиба.

С 1906 г. Е. Е. Баумгартен руководил курсовым проектированием студентов на кафедре «Здания» в ИИПС и был на хорошем счету у руководства вуза. К столетнему юбилею ректорат поручил ему создать эскизы памятной медали и жетона. Их изготовили на Монетном дворе, где их вылепила скульптор Мария Диллон. Почетным и знатым гостям Института и его выдающимся ученым были вручены эти мемориальные награды в дни празднования столетия. Лучшие выпускники-путейцы с 1910 г. по 1917 г. награждались подобными малыми золотыми памятными медалями.

В 1909 г. МПС приняло решение о расширении Музея путей сообщения на Садовой, 50. Новое здание (левое крыло) под музейные экспозиции запроектировал Е. Е. Баумгартен, и оно было сооружено к 1911 г.



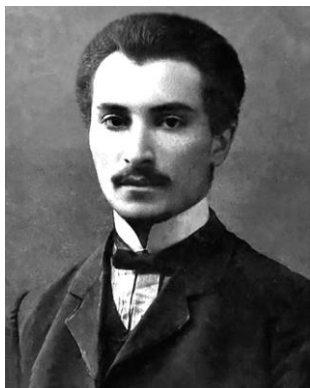
Интерьер первого  
в стране вагона-церкви.  
1895 г.



Левое крыло здания  
Музея путей сообщения.  
Современное фото



Памятник Екатерине II  
в Екатеринодаре.  
1907 г.



Я. Г. Черников

На его счету и архитектурная часть памятника Екатерине II для Екатеринодара (ныне Краснодар). Скульптор М. О. Микешин, создавший скульптурную композицию, в 1896 г. внезапно умер. Завершением всех работ более 10 лет занимался Баумгартен. Памятник торжественно открыли 6 мая 1907 г., но простоял он всего 13 лет. После этого его разрушили революционеры и на обломках воздвигли скульптуру Я. М. Свердлова.

Однако справедливость восторжествовала: 8 октября 2006 г. на прежнем месте красуется вновь созданный по фотографиям памятник Екатерине Великой.

Кроме того, Евгений Баумгартен был тонким иллюстратором детских книг, но эта сторона его творчества ещё мало исследована.

## 6 «Русский Пиранези»

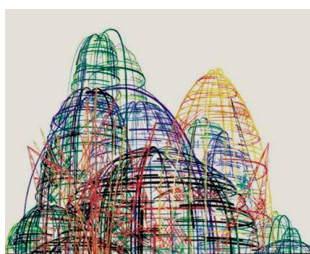
Речь пойдет об оригинальном архитекторе-новаторе, работавшем в ЛИИЖТе долгие годы, – Якове Григорьевиче Черникове (17.12.1889–09.05.1951). Он имел достаточно системную художественную подготовку, правда, растянутую во времени. В 1904–1914 гг. он обучался в Одесской художественной школе и получил рекомендацию в Академию художеств. Однако, проучившись в ней два года, был призван на действительную воинскую службу, на которой находился до 1925 г. Вероятно, служба рядового проходила по упрощенной схеме – для человека, наделенного талантом, всегда находили альтернативу службе: место при штабе, где он исполнял обязанности писаря или занимался наглядной агитацией. В период службы командование позволило ему закончить архитектурное отделение Академии художеств (к этому времени преобразованную во ВХУТЕИИ) с квалификацией архитектор-художник.

Двухлетняя последующая работа бригадиром и прорабом на строительных объектах Ленинграда позволила ему с уверенностью заняться и проектированием. А с 1928 г. он стал работать по совместительству в ЛИИПС как преподаватель у дипломников по кафедре «Здания». Несколько позже он совмещал это с работой на кафедре «Начертательная геометрия и графика», в период блокады 1942–1944 гг. являлся её заведующим. С небольшим перерывом он преподавал в ЛИИЖТе с 1928 по 1945 г.

Человек неуёмного характера, он с 1927 г. и до своей кончины вёл экспериментальные работы по выразительности архитектурного языка, придавая главную роль в этих поисках графике.

Для начала он организовал научно-исследовательскую лабораторию «Архитектурные формы и методы графирования». Здесь трудился коллектив энтузиастов – его ученики и коллеги. Они обладали поистине «компьютерной графикой» (которой тогда не могло быть и в помине, т. к. до изобретения компьютеров было ещё добрых 60 лет) – так точны и строги были их чертежи. Непосвященному человеку трудно себе представить, что у этих художников-прикладников существовали свои секретные приспособления, позволяющие выделять графические чудеса. Но архитектура – это творчество Якова Чернихова, которого считали лидером теории конструктивизма.

В быстром темпе он издавал десятки иллюстрированных книг, готовил специалистов-архитекторов во многих вузах Ленинграда и Москвы (в 1936–1939 гг. он трудился в МАРХИ и в Московском инжэкоме). Перечислим несколько его изданий: «Основы современной архитектуры», «Аристократия», «Методы изображения», «Эспримальное черчение», «Архитектурные фантазии», «Орнамент», «Конструкция архитектурных и машинных форм», «Архитектурные сказки» и т. д.



Архитектурные фантазии в стиле конструктивизма

Черников много занимался шрифтами, которые строил на основе «золотого сечения», а также воссоздал удивительные по красоте шрифты исчезнувших языков: самаритянского, эфиопского, тибетского и других.

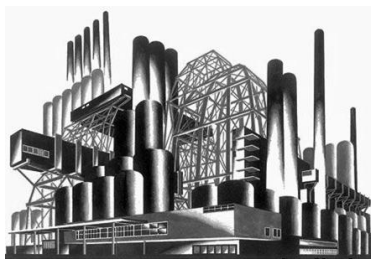
Такой талантливый человек был замечен не только в среде профессионалов, им заинтересовалось и НКВД: из-за создания им «вредного течения» в архитектуре. Но он объяснил, что его абстрактная архитектура – это тот функционализм, который был так моден в градостроительстве тех лет. После этого сам С. М. Киров разрешил устроить персональную выставку его графических изысканий в Аничковом дворце (1934). Его, наконец, оставили в покое, а модное течение в зодчестве вскоре угасло.

Лишь через 30 лет после его смерти спохватились, что такого талантливого теоретика архитекторы не поддержали как надо. А в Западной Европе его чтят и сегодня, и многие мастера архитектуры

считают его своим вдохновителем. Как Пиранези в средние века считался главным представителем жанра архитектурных фантазий, так и Чернихова возвели в ранг глашатаев теории архитектурного авангарда. Да, он был теоретиком, профессором и кандидатом архитектуры (1934), а из реальных строительных сооружений на сегодня известен лишь промышленный объект на 25 линии ВО Петербурга – канатный цех с водонапорной башней завода «Красный гвоздильщик», выполненный в стиле конструктивизма.



Архитектурная фантазия:  
дворец культуры



Архитектурная фантазия:  
промышленное предприятие



Эскизный проект  
канатного цеха



## 7 Необычное увлечение князя

В период существования Петербургского института инженеров путей сообщения с 1809 г. вплоть до 1917 г. в нем обучались дети дворян или военнослужащих. Представителей разночинцев в Институте почти не было. Здесь учились и титулованные «особы»: графы, князья, бароны, мурзы и т. д. Из среды, казалось бы, легкомысленной «золотой молодежи» вуз окончили многие достойные деятели транспортной и строительной отраслей, которые составляют честь и славу Путейского вуза.

Яркий пример – князь Кудашев Александр Сергеевич (1871 – после 1927). Его род татарского происхождения, идущий от мурзы Кудаша, всегда считался воинственным, его представители не раз проявляли себя на ратном поприще в защиту России. Недаром на гербе этого княжеского рода в центре размещены скрещенные сабля и палаш. Вспомним одного из самых известных военачальников, прапрадеда нашего питомца – Н. Д. Кудашева (1784–1813), героя Отечественной войны 1812 г., погибшего под Лейпцигом в 1813 г. в «Битве народов». Будучи генерал-майором, он командовал авангардом корпуса генерала М. И. Платова. Его супругой была Екатерина Михайловна – дочь фельдмаршала М. И. Кутузова. Одна из теток А. С. Кудашева была матерью известного русского философа Н. А. Бердяева.

Александр Кудашев поступил в ИКИПС в 1891 г. и окончил его в 1895 г. в чине коллежского секретаря. Несколько месяцев он находился на воинской службе как ратник ополчения, но уже с февраля 1896 г. исполнял инженерные обязанности по производству работ на сооружении железной дороги Тифлис – Карс. С 1898 г. он заведовал землечерпательницей «Днепровск-4» в Киевском округе путей сообщения. С 1898 по 1901 г. и с 1906 по 1911 г. он преподавал на инженерно-строительном факультете Киевского политехнического института (КПИ), работая на кафедре сопротивления материалов.

В качестве открытой лекции при занятии им профессорской должности он изложил тему «Железобетонные сооружения». К этому времени Кудашев уже сделал достаточно серьезную заявку как крупный специалист по практическому внедрению железобетона – нового строительного материала – и конструкций из него. Он публиковал много статей по важным проблемам строительной механики для инженерно-строительной практики. Князь-профессор стал солидным и авторитетным ученым, участвовал в работе зарубежных совещаний, и в 1910 г. в одной из таких заграничных поездок во Францию ему довелось познакомиться в Ницце с русским летчиком М. Ефимовым и даже полетать с ним на одном из первых зарубежных самолетов.

Воздухоплавание захватило его. Вместе с профессором Н. Б. Делоне они создали в 1909 г. студенческий кружок по воздухоплаванию в КПИ, но это была лишь скромная прелюдия. Потом он на свои деньги построил самолет-биплан «Кудашев-1» и успешно самостоятельно пилотировал его 23 мая (4 июня) 1910 г. на Сырецком ипподроме под Киевом. Это был первый полет отечественного самолета в России. Сделать всё это было непросто, однако сильное стремление и весьма грамотный инженерно-конструкторский подход помогли Кудашеву с первой попытки сделать не модель, а летающий аэроплан.



А. С. Кудашев (второй слева) с супругой у своего биплана «Кудашев-1»

На следующий день под Петербургом взмыл в воздух самолет, построенный Я. М. Гаккелем. Еще через несколько дней в воздухе парил самолет, созданный И. И. Сикорским. Так близко и вплотную шли русские конструкторы в этот момент, и успехи каждого из них чередовались как приоритетные с разницей буквально в сутки.

Известно, что Всероссийское воздухоплавательное общество зарегистрировало полет самолета Гаккеля как первый, осуществленный на отечественном аэроплане в России, так как он заранее оповестил об этом эксперименте, чего не сделал Кудашев, сомневавшийся в своем успехе... Заметим, что современные историки авиации знают об этом досадном недоразумении и отдают пальму первенства Кудашеву.

Кудашев не падал духом и сконструировал еще три биплана. Последний из них «Кудашев-4» демонстрировался на I Всероссийской воздухоплавательной выставке в 1911 г. в Петербурге и был удостоен серебряной медали.

Далее произошло непонятное: А. С. Кудашев, а позже и Я. М. Гаккель самоотстранились от дальнейшего конструирования авторских самолетов. Зато их молодой единомышленник И. Сикорский резко пошел в гору.

В 1911–1914 гг. Сикорский построил один за другим большие гидросамолеты «Гранд», «Русский витязь» и, наконец, «Илья Муромец» – первый в мире такого типа – тяжелый многомоторный пассажирский самолет, который в Первую мировую войну использовался как бомбардировщик. Интересно отметить, что вчерашний студент КПИ И. И. Сикорский пригласил к себе в сотрудники недавнего своего профессора – А. С. Кудашева. Они вместе какое-то время конструировали и монтировали эти «летающие крепости» на Русско-Балтийском заводе в Петербурге.

Известно, что в 1913–1914 гг. Кудашев и Сикорский испытывали узлы самолета на прочность в Механической лаборатории ИИПС, где когда-то обучался юный князь.

Кудашев напечатал ряд трудов по технологии самолетостроения. Конструкции отдельных узлов его бипланов были весьма оригинальными и, например, схему шасси у него заимствовали французы.

С началом войны Кудашев окончательно отошел от воздухоплавания и преподавательской деятельности в КПИ и вынужден был работать в Обществе Северо-Донецкой ж. д. Однако здесь он задержался ненадолго и вскоре выехал во Францию, где преподавал дисциплины механико-математического цикла в Парижской политехнической школе.

Отметим еще несколько моментов, относящихся к родословной Кудашевых. Невестка А. С. Кудашева Мария Павловна – жена его сына Сергея Кудашева (1896–1918), умершего от тифа, в 1934 г. вышла вторично замуж за всемирно известного французского писателя Ромена Роллана. Внук Кудашева, его полный тезка Александр жил в семье Роллана несколько лет, а в конце 1930-х гг. учился в СССР в МГУ.

В 1935 г. Ромен Роллан и Мария Кудашева посетили Советский Союз и были приняты Сталиным. Они не увидели и не почувствовали тех негативных процессов, которые царили в нашей стране. Им все нравилось. В любви к России они воспитывали и своего Сашу Кудашева, который в первый же месяц начала Великой Отечественной войны вернулся на свою историческую родину и добровольцем отправился на фронт. Он погиб, участвуя в борьбе против фашистских захватчиков.

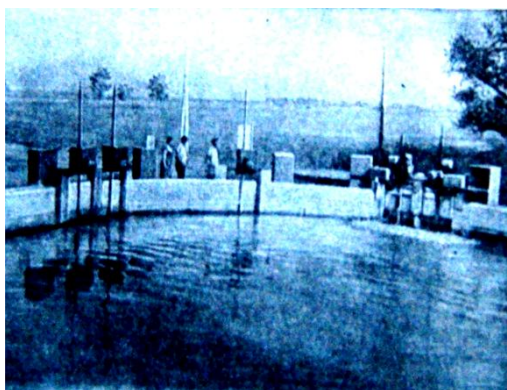
## **8 Крупнейший специалист по мелиорации в СССР**

В 1900-е г., когда наша страна имела на юге крупные среднеазиатские владения, которые состояли из областей: Закаспийской, Сыр-Дарьинской, Ферганской, двух эмиратов: Хивы и Бухары, а Казахстан был представлен 12 областями – выпускники Путьского вуза занимались вопросами их орошения и обводнения. Это были А. В. Ливеровский на строительстве плотины для орошения Мервского оазиса, а также С. Ф. Островский и

А. И. Курсиш, руководившие строительством Романовского канала от Сыр-Дарьи у г. Беговат. Всего на этом строительстве было занято 20 инженеров-путейцев.

При этом отметим, что хотя в ИИПС учебные курсы по мелиорации носили описательный характер, но общая широкая энциклопедическая инженерно-строительная подготовка позволяла справиться и с этим вопросом. Более того, отчеты и монографии инженеров-путейцев по производству работ в Голодной степи являлись и научными, и учебно-методическими работами по орошению. Не последнюю роль в улучшении водообеспечения Туркестанского края сыграл питомец Института В. Г. Глушков, заведовавший в 1920-х гг. его гидрометрической частью и ставший членом-корреспондентом АН СССР.

В 1940–1960-е гг. на этом важном научно-практическом направлении выдвинулся питомец Института Аскоченский Александр Николаевич (05.09.1898–05.03.1973).



На распределительном узле  
рисовой системы



Сбор хлопка на новых  
орошаемых землях



Прокладка  
оросительной сети  
от Ферганского канала

Его жизненный путь был целеустремленным и успешным. Выпускник ЛИИПС 1925 г., он вначале поработал во многих проектных организациях по оросительным системам в Средней Азии. В 1940 г. Аскоченский стал главным инженером Чирчигского энергетического и оросительного комплекса, продолжая его модернизировать и руководить эксплуатацией и в годы Великой Отечественной войны. В 1950 г. его выдвигают на государственный пост – заместителя министра сельского хозяйства СССР по хлопководству.



А. Н. Аскоченский

В 1957 г. Аскоченский начал преподавательскую работу в Ташкентском институте инженеров мелиорации, стал доктором

сельскохозяйственных наук, профессором и заведующим кафедрой. Он был чрезвычайно активен и востребован, ведь на его счету было и проектирование Каракумского канала протяженностью более 1000 км с сотней всевозможных гидротехнических сооружений, и руководство строительством Большого Ферганского канала. С середины 1950-х гг. Александр Николаевич являлся главным советником Хрущева по разведению риса, и здесь его вклад был реальным: он увеличил в разы заливные площади под рис в низовьях реки Аму-Дарьи, предложив поднять высоту Тахиаташской плотины на три метра.

В 1956 г. А. Н. Аскоченский стал лауреатом Ленинской премии. Его избрали академиком Узбекской ССР, действительным членом и вице-президентом ВАСХНИЛ. В 1967 г. была издана его книга «Орошение и обводнение в СССР». Родина по достоинству оценила его труды и наградила тремя орденами Ленина, звездой Героя Социалистического Труда (1968). К сожалению, родной Институт ничего о нем не знал, и эта публикация с запозданием воздает должное своему питомцу.

### **Заключение**

Впереди предстоит еще много поисковой работы по выявлению наших удивительных предшественников. Меняются времена, меняются взгляды и оценки. Возможно, ещё «всплывут» забытые судьбы инженеров времен революций и гражданской войны начала XX столетия, тогда мы узнаем драматические страницы жизни Л. А. Устругова, С. Н. Чаева, А. М. Ларионова. Канут в Лету завесы секретности, и мы сможем узнать о судьбах С. Л. Давыдова и В. И. Червякова, связанных с «атомными» делами. На очереди жизнеописания Ф. И. Таубе, Эраста Зубова, Е. И. Бродского и многих других. Да осилит будущий историограф эти непростые и интересные поиски!

УДК 528 (091)

**Е. С. Богомолва, М. Я. Брынъ**

**Д. Д. СЕРГИЕВСКИЙ – УЧЕНЫЙ-ИССЛЕДОВАТЕЛЬ,  
ПРОФЕССОР, ЗАВЕДУЮЩИЙ КАФЕДРОЙ ГЕОДЕЗИИ  
ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ**