

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА (МИИТ)**

МАТЕРИАЛЫ

Научно-практической ежегодной конференции «Транспортное образование и наука. История и перспективы развития», посвящённой 185-летию Николая Павловича Петрова и 125-летию Российского университета транспорта (МИИТ).

25 мая 2021 года, г. Москва

**Под редакцией доктора технических наук, профессора
Б.А. Лёвина**

г. Москва, РУТ(МИИТ) – 2021

УДК: 656:378

Материалы научно-практической ежегодной конференции «Транспортное образование и наука. История и перспективы развития», посвящённой 185-летию Николая Павловича Петрова и 125-летию Российского университета транспорта (МИИТ). 25 мая 2021 года, г.Москва.

Под общей редакцией доктора технических наук, профессора Б.А. Лёвина.

©Российский университет транспорта (МИИТ)
2021 г., 43 стр. с илл.



Министр транспорта Российской Федерации

**Участникам видеоконференции
Ассоциации вузов транспорта России,
посвященной 185-летию со дня рождения Н.П. Петрова
и 125-летию Российского университета транспорта**

Уважаемые коллеги!

От имени Министерства транспорта Российской Федерации приветствую участников конференции!

Выдающийся государственный и общественный деятель, ученый, инженер, педагог Николай Павлович Петров, юбилейную дату со дня рождения которого мы отмечаем сегодня, внес значительный вклад в развитие транспортного комплекса нашей страны и системы отраслевого образования. И этим заслужил признание современников и неизменную благодарность потомков.

Сегодняшняя конференция – не только дань памяти Николаю Павловичу. Это очередной этап в изучении его научно-педагогического наследия, новый импульс для наших ученых и педагогов к претворению в жизнь его заветов, для творческого и созидательного труда.

Также в этом году отмечается 125-летие Российского университета транспорта – преемника Московского Императорского инженерного училища, которое по праву считается детищем Н.П. Петрова.

Уверен, что мероприятие, посвященное юбилейным датам, пройдет в конструктивном ключе и принесет большую пользу транспортному комплексу и транспортному образованию современной России.

В.Г. Савельев

*Выступление директора Административного департамента
Министерства транспорта Российской Федерации*

К.А. Пашкова

Уважаемые участники конференции!

Символично, что в год 125-летия Российского университета транспорта (МИИТ) личность Николая Павловича Петрова вызывает особый интерес.

Николай Павлович является главным идеологом создания Императорского Московского инженерного училища – ныне Российский университет транспорта (МИИТ). Именно он сформулировал основные принципы подготовки инженеров-путейцев на открытии Училища 26 сентября 1896 года.

Николай Павлович особо подчеркнул, что для нового Училища можно было бы взять имеющуюся у аналогичных высших школ учебную программу, но «МПС не считало это вполне правильным; оно считало обязанностью воспользоваться своею обширной и разнообразною строительною деятельностью. Поэтому оно составило такой учебный план, вполне согласованный со специальной целью заведения и с современными понятиями о высшем техническом образовании, при котором изучение многих практических предметов должно происходить на работах, в поле».

Министерство транспорта России поддерживает проведение сегодняшней конференции, посвященной 185-летию Н.П. Петрова.

Министерство транспорта Российской Федерации последовательно и целенаправленно реализует политику по повышению престижа и привлекательности национального транспортного образования, сохранению и развитию богатейших исторических традиций транспортной школы, патриотическому воспитанию студентов, формированию у них мировоззрения, основанного на общечеловеческих и корпоративных ценностях, преданности родной отрасли и России.

Одним из приоритетов названной политики является регулярный выпуск популярных печатных изданий, посвящённых транспортному образованию.

Как правило, эти издания и публикации ориентированы на историю отдельных учебных заведений транспорта, либо освещают определённые периоды, связанные со знаковыми (в основном юбилейными) событиями отечественной транспортной школы.

В этих условиях представляется актуальным издание энциклопедии «Транспортное образование в России», которая будет адресована широкому кругу читателей и в полной мере представит информацию по истории и традициям транспортного образования в нашей стране.

В связи с этим Министерство транспорта РФ поддерживает инициативу Ассоциации вузов транспорта и Российского университета транспорта о включении энциклопедии «Транспортное образование в России» в план научной и издательской деятельности Министерства транспорта РФ на 2021-2025 гг.

Реализация данного проекта позволит выйти в свет энциклопедии федерального масштаба, представляющей историю и традиции транспортного профессионального образования и научной деятельности как неотъемлемую – на протяжении более двух веков – составную часть истории транспортной отрасли и государства.

В заключение позвольте пожелать участникам конференции плодотворной работы, интересных решений в воплощении заветов Николая Павловича Петрова в развитии транспортного образования и подготовке кадров для транспорта России.

Приветствие заместителя Генерального директора ОАО «РЖД»

Д.С.Шаханова

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

Сегодня мы собрались отдать должное историческому наследию Российского университета транспорта и вспомнить, кто стоял у его истоков.

В этом году мы отмечаем сразу два юбилея: 125 лет со дня создания университета и 185-летие его основателя – русского профессора, инженера с большой буквы – Николая Павловича Петрова.

Николай Павлович посвятил свою жизнь инженерным наукам и инженерному образованию. Он принял участие в строительстве Транссибирской железной дороги и был автором крупнейших научных работ в области механики. Этот великий человек дал старт новому этапу развития транспортного образования, помог найти свое призвание миллионам человек. И я очень рад, что мы продолжаем его дело.

В 1896 году Николай Павлович стал инициатором создания Московского Императорского инженерного училища – ныне Российский университет транспорта (МИИТ).

Вуз выпускает квалифицированных инженеров путей сообщения, которые обеспечивают современное транспортное сообщение, выводят Российские железные дороги на качественно новый уровень. Выпускники Российского университета транспорта занимают руководящие должности в Компании.

Отдельно хочу отметить, что даже в самые тяжелые времена – в Великую Отечественную войну – университет не прекращал образовательный процесс и продолжал готовить специалистов по самым необходимым для отрасли специальностям: строители, механики, энергетики, инженеры путей сообщения и связисты. С течением времени эти специальности остаются востребованными на сети железных дорог.

Нам приятно видеть, что транспортное образование идет в ногу со временем. Поступательно развивается учебный процесс, наука,

профессорско-преподавательский состав. ОАО «РЖД», со своей стороны, готово оказывать всестороннее содействие отраслевому образованию, чтобы вся сеть транспортных университетов непрерывно совершенствовалась.

Уже много лет мы в компании поддерживаем отраслевое инженерное образование, являясь крупнейшим заказчиком на целевую подготовку специалистов. В настоящее время в отраслевых вузах обучаются более 30 тысячи студентов-целевиков ОАО «РЖД», ежегодно более 6 тысяч абитуриентов получают направление на целевую подготовку. Почти 12 тысяч студентов получают стипендии и гранты ОАО «РЖД». В процессе обучения студенты получают рабочие профессии, принимают участие в мероприятиях Компании.

Мы не должны останавливаться на достигнутых результатах. Необходимо не только продолжать развивать установленные направления взаимодействия, но и расширять горизонты сотрудничества. В числе основных приоритетов для ОАО «РЖД» остается совершенствование образовательного процесса, оснащение вуза современными тренажерами, поддержка студентов, педагогов, ученых.

ОАО «РЖД» и профильные вузы – это не просто коллеги по сфере деятельности. Это симбиоз технологий, человеческого потенциала и материального капитала. Мы помогаем друг другу развиваться и идти вперед.

Я уверен, в будущем нас ждет много совместных достижений.

Еще раз поздравляю коллектив Российского университета транспорта, студентов и всех причастных с юбилеем дорогого нашему сердцу вуза!

*Выступление Президента Ассоциации вузов транспорта, президента
Российского университета транспорта (МИИТ) Б.А. Лёвина*
**«Николай Павлович Петров. Выдающийся государственный деятель,
учёный, инженер, педагог»**



Рис. 1. Николай Павлович Петров ((25 мая 1836 г. – 15 января 1920 г.)

Николай Павлович Петров был крупным явлением в истории России.

Многие десятилетия он плодотворно трудился на поприще служения Отечеству. Деятельность его была настолько масштабной и многогранной, что её невозможно вместить в рамки одного вида или направления. Выдающийся государственный и общественный деятель, учёный, инженер,

талантливый педагог и теоретик развития инженерного образования, истинный патриот России, человек разносторонней эрудиции и культуры.

Представители транспортного сообщества с глубоким пиететом произносят имя Николая Павловича Петрова, отдают дань значительному вкладу, который он внёс в развитие транспортной отрасли и транспортного образования. Но при этом мы всегда помним, что плодотворная деятельность Николая Павловича в интересах родной отрасли является лишь составной частью его многолетнего подвижнического труда на благо России.



Н.П. Петров
Фрагмент картины И.Е. Репина
«Торжественное заседание
Государственного совета 7 мая 1901
года»

- ❖ **В 1892 году** назначен председателем Инженерного совета Министерства путей сообщения
- ❖ **В 1893 году** назначен товарищем (заместителем) министра путей сообщения
- ❖ **В 1894 году** избран почётным членом Петербургской академии наук
- ❖ **В 1896 -1905 годах** - председатель Императорского Русского технического общества
- ❖ **С 1900 года** — член Государственного Совета

Рис. 2. На поприще служения России и транспорту

Уникальность личности Н.П. Петрова подчёркивает список его государственных наград.

Он был кавалером трёх главных гражданских орденов Российской империи – Святого Андрея Первозванного, Святого Александра Невского, Святого равноапостольного князя Владимира I степени – вручаемых за выдающиеся достижения в интересах государства.

О международном признании многочисленных заслуг Н.П. Петрова красноречиво говорят 2 ордена Почётного Легиона Франции (командорский и большой офицерский кресты).

16 орденов Российской империи и других стран, в том числе:



Орден Святого Андрея Первозванного



Орден Святого Александра Невского



Полный кавалер (I – IV степеней) Ордена Святого равноапостольного князя Владимира



2 ордена Почётного Легиона Франции (командорский и большой офицерский кресты)



Орден Короны I степени Румынии

Рис. 3. Награды Н.П. Петрова

Всего же Николай Павлович был награждён 16 орденами Российской империи и зарубежных стран. Немногие наши соотечественники имеют столь внушительный «орденский набор».

Как выпускник офицерских классов Николаевского инженерного училища, в 1855 году Николай Петров получил первый воинский чин – прапорщика. Он прошёл все ступени военной службы, в 1888 году получил чин генерал-лейтенанта, а в 1900 – инженер-генерала.

Разумеется, что в рамках непродолжительного выступления невозможно осветить все направления и оценить масштабы деятельности Н.П. Петрова.

Сфокусируем внимание на его достижениях в областях инженерного образования и науки с акцентом на транспортную отрасль.

Николай Павлович был видным специалистом в областях: прикладной механики; теории и устройства паровых котлов и паровозов; подвижного состава железных дорог и железнодорожного хозяйства. Он провёл ряд крупных научно-исследовательских работ по созданию оборудования военных заводов.

Но, безусловно, в историю национальной и мировой науки Н.П. Петров вошёл как основоположник гидродинамической теории смазки.

- ❖ **Основоположник гидродинамической теории смазки**
- ❖ **Автор более 80 научных работ**
- ❖ **Видный специалист в областях:**
 - ✓ **прикладной механики;**
 - ✓ **теории и устройства паровых котлов и паровозов;**
 - ✓ **подвижного состава железных дорог и железнодорожного хозяйства**
- ❖ **Крупные научно-исследовательские работы по созданию оборудования военных заводов**
- ❖ **Лауреат Ломоносовской премии Российской Императорской академии наук**
- ❖ **Лауреат Золотой медали Русского Технического Общества**

Рис. 4. Научные достижения Н.П. Петрова

В 1883 году издаётся первая работа Н.П. Петрова по гидродинамической теории смазки «Трение в машинах и влияние на него смазывающих масел». За её создание, в 1884 году он стал лауреатом Ломоносовской премии. В 1886 году была опубликована вторая работа «Описание и результаты опытов над трением жидкостей и машин», а в 1887 – третья книга «Трение в машинах и влияние на него смазывающей жидкости. Практические результаты опытов». В 1900 году в «Записках» Академии наук вышло в свет четвёртое крупное сочинение Н.П. Петрова «Трение в машинах», в котором изложена теория смазки с учётом эксцентрического положения шипа в подшипнике.

Николай Павлович является автором более 80 научных работ, среди которых ряд основополагающих трудов, в том числе: «Очертание зубцов круглых цилиндрических колес дугами круга», «О непрерывных тормозных системах», «Об изнашивании и пробое стальных шин», «Трение в машинах и влияние на него смазывающей жидкости», «Практические результаты опытов и гидродинамической теории с применением к железным дорогам», «Определение скорости поезда на железной дороге при возможном увеличении вероятности безопасного движения», «Насадка шин на колеса и колес на оси», «Опасные скорости движения паровоза», «О наивыгоднейших скоростях движения товарных поездов и о способах определения скоростей воинских поездов на железной дороге», «Сравнение условий движения поезда по железной дороге одиночной и двойной тягой» и пр.

Вклад Николая Павловича в развитие инженерного, в первую очередь, транспортного образования сопоставим с результатами его научной деятельности.




40-летняя эффективная преподавательская деятельность		
	<p>Санкт-Петербургский технологический институт Руководитель кафедр: ✓ паровой механики ✓ железнодорожного дела</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Председатель комиссии по расширению в России технического образования ❖ Разработчик нового курса: о подвижном составе железных дорог ❖ Поборник фундаментального технического образования ❖ Составитель учебных программ, основанных на результатах научных исследований
	<p>Николаевское инженерное училище, Санкт-Петербург Заслуженный профессор</p>	
	<p>Императорское Московское инженерное училище (ИМИУ) Главный идеолог создания, разработчик Устава и программы обучения в ИМИУ Почётный член училища</p>	

Рис. 5. Вклад Н.П. Петрова в развитие инженерного образования

Преподавательская деятельность Н.П. Петрова продолжалась 40 лет. С 1866 года он читал лекции в Санкт-Петербургском технологическом институте (где возглавлял кафедры паровой механики железнодорожного дела) и Инженерной академии.

Венцом преподавательской карьеры стали лекции для преподавателей и студентов Императорского Московского инженерного училища (ИМИУ), ныне РУТ (МИИТ), которое по праву считается детищем Николая Павловича.

Он был главным идеологом создания ИМИУ, разработчиком Устава и программы обучения в вузе.

Главная заслуга Николая Павловича в том, что его курсы лекций всегда были тесно связаны с наукой, постоянно совершенствовались за счёт использования результатов передовых научных достижений, как собственных, так и других учёных.

Он смело внедрял новые передовые курсы лекций, в том числе для железнодорожного транспорта.

Николай Павлович всегда ратовал за развитие фундаментального инженерного образования, повышения его престижа.

Весьма значителен вклад Н.П. Петрова в развитие транспортного комплекса России, в первую очередь железнодорожной отрасли. Для этого он продуктивно использовал свой огромный многопрофильный потенциал государственного деятеля, одного из руководителей транспортной отрасли, учёного и организатора производства. Во многом благодаря деятельности Н.П.Петрова сеть железных дорог заметно увеличила свою протяжённость, повысила безопасность перевозочного процесса и рентабельность.

В 1888-1892 годах Николай Павлович возглавлял Управление казенных железных дорог, и за эти годы протяжённость казенных железных дорог в России удвоилась, началась постройка дороги в Уссурийском крае.

Необходимо также отметить заметную роль Н.П. Петрова в строительстве «стройки века» – Транссибирской магистрали, а также Армавир-Туапсинской дороги.



В 1888-1892 г.г. занимал должность председателя временного управления казённых железных дорог. В эти годы их протяжённость **возросла вдвое**, началась постройка дороги в **Уссурийском крае**



Принимал участие в строительстве **Транссибирской железной дороги**. Как идеолог создания ИМИУ во многом способствовал подготовке квалифицированных инженерных кадров для **проектирования, строительства и эксплуатации Транссиба**



Активно содействовал строительству **Армавир-Туапсинской железной дороги**

Рис.6 Вклад Н.П. Петрова в развитие железнодорожной отрасли

Деятельность Н.П. Петрова в интересах России охватывает вторую половину 19 века и первую четверть 20 века. Есть все основания считать Николая Павловича достойным преемником основоположника национального транспортного образования Августина де Бетанкура. Н.П.Петров не только продолжил дело великого предшественника, но и стал главным идеологом дальнейшего развития российской инженерной высшей транспортной школы. Принципы подготовки кадров для транспорта, заложенные Николаем Павловичем Петровым, сохранили актуальность в наши дни и служат основным целевым ориентиром для руководителей, преподавателей и учёных транспортных вузов.

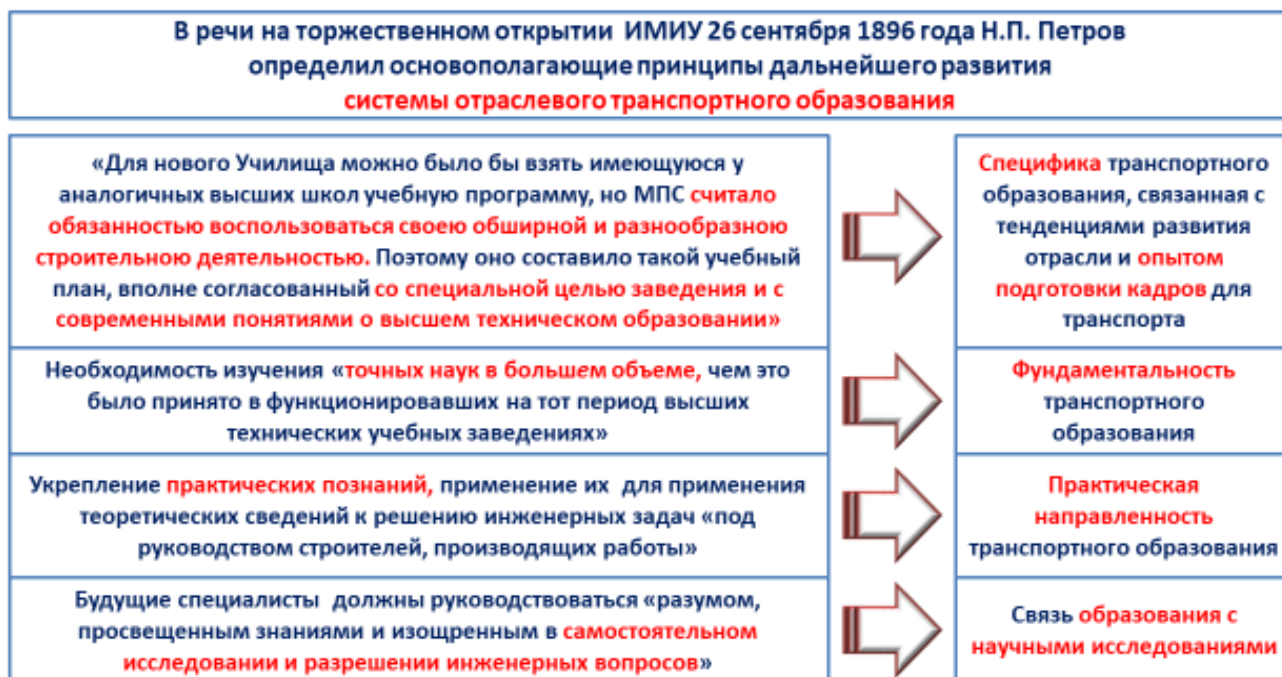


Рис. 7. Н.П. Петров – продолжатель дела Августина де Бетанкура

Уже говорилось, что исторически деятельность и творческое наследие Николая Павловича Петрова надо оценивать в государственном масштабе. Если несколько сузить эти рамки, то в истории транспорта и транспортного образования 19-го – начала 20-го веков имя Николая Павловича Петрова, безусловно, стоит в одном ряду с именами Августина де Бетанкура, Павла Петровича Мельникова, Михаила Ивановича Хилкова, Сергея Юльевича Витте.

А.А. Климова

**«Николай Павлович Петров – идеолог создания Императорского
Московского инженерного училища»**

Рост железнодорожной сети России во второй половине XIX века потребовал увеличения масштабов подготовки инженеров железнодорожного транспорта. Единственный в стране институт инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге не мог в полной мере решить эту проблему. Нехватка инженеров-путейцев особенно почувствовалась с началом строительства Великого Сибирского пути – Транссибирской магистрали. Поэтому Министерство путей сообщения внесло в правительство предложение о создании еще одного высшего учебного заведения, которое готовило бы инженеров путей сообщения для транспорта.

На размещение такого института претендовали многие города – Киев, Казань, Воронеж, Екатеринослав, Орел, Саратов. Но предпочтение было отдано Москве, так как столица располагала превосходными преподавательскими кадрами, а это было решающим условием.

Главным идеологом создания училища заслуженно считается Николай Павлович Петров. Занимая пост товарища (заместителя) Министра путей сообщения, он обосновал необходимость создания нового вуза именно в Москве и убедил в этом Министра путей сообщения Михаила Ивановича Хилкова.

Доводы М.И. Хилкова принял Император Николай II.

Московское инженерное училище (МИУ) было учреждено в соответствии с его «высочайше утвержденным положением» от 23 мая 1896 года. 24 мая того же года оно получило наименование «императорского» (ИМИУ).

Преемником ИМИУ является ведущий и крупнейший транспортный вуз России – Российский университет транспорта РУТ (МИИТ).

В дальнейшем Н.П. Петров внес значительный вклад в развитие вуза. Он постоянно курировал его деятельность, многое сделал для преобразования в 1913 году ИМИУ в МИИПС (Московский институт инженеров путей сообщения).

Николай Павлович активно участвовал в составлении Положения и Устава нового учебного заведения, неоднократно выступал перед преподавателями и студентами с программными лекциями и речами, которые во многом определяли методологию преподавания в вузе.

Эти лекции легли в основу программы обучения в ИМИУ, фактически разработанной Н.П. Петровым.

В 1911 году он был избран Почетным членом училища.

На протяжении вот уже 125 лет РУТ (МИИТ) эффективно реализует в учебно-образовательном процессе основополагающие принципы, определённые Н.П. Петровым и не потерявшие актуальность в наши дни для всей системы транспортного образования. Это:

- фундаментальность и практическая направленность инженерного образования;
- творческий и дискуссионный характер образовательного процесса;
- реализация образовательных программ, тесно связанных с научными достижениями транспортной отрасли;
- специфика отраслевого образования, тесная связь вузов с реальным производством.

Российский университет транспорта чтит память своего основателя, выдающегося учёного, педагога и общественного деятеля. В музее истории РУТ (МИИТ), который был создан при активном участии Н.П. Петрова и в 2021 году также отмечает 125-летие, почётное место занимает бюст Николая Павловича. Его жизни и деятельности, в том числе на поприще транспортного образования, посвящена специальная музейная экспозиция.

В 2004 году учёные университета выпустили в свет книгу «Без светоча теории...», созданную на основе архивных материалов. Эта книга

представляет собой научно-публицистический очерк о жизни выдающегося русского ученого и государственного деятеля, инициатора проектирования и создания многих железнодорожных магистралей, автора многочисленных трудов по механике, гидродинамике, железнодорожной технике, экономике и образовательной деятельности России на рубеже XIX-XX веков, основателя Императорского Московского инженерного училища и Научно-технического совета МПС Николая Павловича Петрова.

В 2006 году к 170-летию Н.П. Петрова по совместной инициативе руководства университета, руководства Северо-Кавказской железной дороги и администрации города Туапсе в здании железнодорожного вокзала Туапсе был торжественно открыт бюст Николая Павловича.

Уважаемые коллеги! Уверен, что наша сегодняшняя конференция позволит ещё раз вспомнить исторические заветы Николая Павловича Петрова и открыть новые перспективы для развития транспортного образования в современных условиях.

Выступление заведующего кафедрой «История, философия, политология и социология» Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I

В.В. Фортунова

«Вклад Института Корпуса инженеров путей сообщения Императора Александра I в развитие транспортного образования в России»

Фундамент транспортного образования в России был заложен в первом высшем транспортном и инженерно-строительном учебном заведении – Институте Корпуса инженеров путей сообщения (ИКИПС), учрежденном 20 ноября (2 декабря) 1809 г.

Базовая матрица российского инженерного и транспортного образования создавалась с учётом самого передового европейского опыта. В освоении этого опыта решающую роль сыграл первый инспектор (ректор) ИКИПС, выдающийся ученый-механик, инженер с энциклопедическими познаниями Августин де Бетанкур (1758-1824). Изначально обучение в ИКИПС базировалось на трёх китах:

- фундаментальной научно-теоретической подготовке;
- интенсивной производственной практике, участии в реализации крупных проектов (строительство шоссе Петербург-Москва с 1817 года; Исаакиевского собора с 1818 года; Обводного канала, План Санкт-Петербурга в 1819 году, мостов, набережных, тротуаров и т.д.);
- изучении, обобщении и распространении передового зарубежного и российского опыта.

Двенадцать выпусков в ректорство Бетанкура дали стране 223 инженера путей сообщения.

По инициативе Бетанкура появились первые для транспорта средние специальные учебные заведения (техникумы) – Военно-строительная и Кондукторская школы. Несколько позже под эгидой Петербургского

института инженеров путей сообщения были созданы и низшие специальные учебные заведения.

Многие дисциплины, важные для подготовки инженеров, готовых после окончания обучения сразу приступить к практической работе, впервые преподавались именно в ИКИПС. Для учебного процесса характерными чертами являлись: методическая последовательность изучения предметов; неразрывная связь теоретического обучения с научными достижениями и практикой в лабораториях и на объектах транспорта. Большое значение придавалось занятиям в лабораториях, которые, как правило, в России появлялись впервые. Механическая лаборатория была открыта в начале 1854 года. Она получила широкую известность в нашей стране и за рубежом, особенно в период заведования ею видным учёным и специалистом в области мостостроения Николаем Аполлоновичем Белелюбским, 175-летие со дня рождения которого отмечалось в 2020 году. Напомним, что химической лабораторией в ИКИПС в 1861-1865 гг. заведовал Дмитрий Иванович Менделеев.

Поступить в ИКИПС и учиться в нём было непросто. Так, юноша Николай Петров просто не справился с вступительными экзаменами и поступил в другое учебное заведение. Доктор технических наук, профессор, 26-й ректор ПГУПС Владимир Егорович Павлов в книге о выдающемся учёном и инженере Николае Павловиче Петрове пишет: «По-видимому, ещё в родительском доме была замечена склонность мальчика к инженерному делу, поэтому, когда в 1849 году Николаю исполнилось 13 лет, отец отвез его в Петербург, где он поступал в Институт Корпуса инженеров путей сообщения, но не был зачислен».

Причина отказа юноше в поступлении объяснима. Это было высшее учебное заведение, куда принимали молодых людей в возрасте от 15 лет, окончивших гимназию или подобное заведение. Н.П. Петрову в 1849 году было 13 лет, и он получил лишь домашнее образование, поэтому ему обязаны были отказать в поступлении в ИКИПС.

В год рождения Н.П. Петрова началось строительство Царскосельской железной дороги, а в ИКИПС впервые в истории транспортного образования стал читаться курс железных дорог. За первые 50 лет своей деятельности Институт выпустил 969 инженеров и 650 техников. Имена 48 выпускников за особое отличие в учёбе были занесены на памятную мраморную доску. Такая форма поощрения выпускников являлось высшей до 1917 года.

В 1864 г. Институт стал открытым учебным заведением с 5-летним сроком обучения. Теперь в нём могли учиться не только дворяне, но и представители других сословий. Учёный совет получил значительные права в организации учебно-воспитательного процесса. Студентам устанавливалась стипендия 50 рублей в год. Выпускники сдавали экзамены по строительному искусству, практической механике, архитектуре и геодезии. Им присваивалось звание гражданского инженера первого разряда (чин – коллежский секретарь) или второго разряда (губернский секретарь), в зависимости от успехов в обучении.

Не обошлось и без экспериментов. В период с 1882 по 1890 г. по решению Учёного совета студенты на младшие курсы не принимались. Институт практически стал академией инженерного дела с 3-летним сроком обучения. Право поступления в институт предоставлялось только лицам, окончившим университеты по физико-математическому отделению. Основными целями Института в этот период являлись подготовка инженеров путей сообщения высокого класса для железных дорог, проведение глубоких научных исследований и формирование профессорско-преподавательского состава для инженерных вузов страны.

Но жизнь в годы «второй железнодорожной горячки» предъявляла огромный спрос на инженеров путей сообщения. Если строительством магистральной дороги между двумя столицами руководили 80 выпускников Института (фамилии их известны), то на строительстве Транссибирской магистрали костяк инженерного состава составляли уже 200 выпускников Петербургского института инженеров путей сообщения. Поэтому в 1890 г. в

результате нового реформирования вуза был восстановлен приём на младшие курсы, разработаны учебные планы на пятилетний срок обучения, введены факультативные занятия, расширены права Института.

С учётом огромной потребности в квалифицированных инженерах путей сообщения по инициативе Николая Павловича Петрова в мае 1896 г. было учреждено Императорское Московское инженерное училище (ИМИУ) – ныне РУТ (МИИТ) – директором которого стал выпускник ИКИПС Филипп Емельянович Максименко, который успешно руководил новым вузом с учётом опыта «альма-матер».

Первый прием в ИМИУ училище был проведён в августе 1896 года по конкурсному испытанию на основании утвержденных Министром Путей Сообщения правил. Всего было принято (с учётом вольнослушателей) 63 человека.

Приведём выписку из документов Российского государственного исторического архива: «В декабре сего года Министром Путей Сообщения было поручено Товарищу Министра Путей Сообщения генерал-лейтенанту Петрову ознакомиться на месте с настоящим положением Императорского Инженерного училища и из представленного им донесения усматривается, что новый рассадник инженерного образования в ведомстве путей сообщения поставлен в условия вообще благоприятные». Отметим, что в докладе Министра Путей Сообщения Михаила Ивановича Хилкова императору Николаю II никто более персонально не упоминается.

Без преувеличения можно утверждать, что Николай Павлович Петров был не только крупным учёным, но талантливым организатором в сфере транспортного образования. Он теснейшим образом взаимодействовал с учеными и профессорами Петербургского института инженеров путей сообщения (ПИИСПС), тем более, что здания института и Министерства путей сообщения в дореволюционный период находились по соседству в пределах одного городского квартала, так сказать, в шаговой доступности.

Как председатель Инженерного совета МПС Н.П. Петров в 1892 году положил начало работе этого важного органа, определявшего научно-техническую политику в транспортной сфере. Основными сотрудниками Инженерного совета были ученые ПИИПС. После Н.П. Петрова эту важную структуру возглавляли выпускники Института Василий Васильевич Салов и Дмитрий Павлович Козырев.

В марте 1895 г. Н.П. Петров возглавил комиссию, наделенную большими полномочиями и призванную сократить первоначально намеченные сроки сооружения Сибирской железной дороги. В состав комиссии входили видные инженеры путей сообщения и ученые ПИИПС, представители министерств финансов, земледелия и государственного контроля.

Профессора Петербургского института инженеров путей сообщения были с Николаем Павловичем Петровым людьми, как говорят, «одной крови». Элиту транспортной интеллигенции составляли специалисты высочайшего класса, люди реального дела, государственники и патриоты России. Всё возможное делалось и для студентов. В 1895 г в Петербурге было введено в эксплуатацию комфортабельное общежитие для будущих инженеров путей сообщения. Следует учесть, что правительство в принципе с подозрением относилось к студенческим общежитиям, как потенциальным разносчикам революционных идей. Но к будущим путейцам было особое отношение.

В 1908-1912 гг. под председательством Н.П. Петрова работала «Особая высшая комиссия для исследования железнодорожного дела в России», которая проанализировала состояние железнодорожного дела, выявила недостатки и меры по их устранению. Комиссия доказывала необходимость усиления железнодорожной сети. Н.П. Петров доказывал, что по удельной стоимости строительства железные дороги в России были чуть ли не самыми дешевыми. Стоимость строительства одной версты пути в России составляла 107,8 тыс. рублей, в Германии – 135,4 тыс., во Франции – 176,8 тыс., в

Англии – 339,5 тыс. руб. и только в США – 79,5 тыс. руб. При этом дороги были очень загружены.

«Комиссия Петрова» также настаивала на расширении отраслевой системы подготовки кадров для железнодорожного транспорта.

Одним из результатов работы комиссии стало преобразование Московского Императорского инженерного училища в Московский институт инженеров путей сообщения с присвоением ему всех прав высших учебных заведений. Приведём ещё одну выписку из документов Российского государственного исторического архива: «Московский институт инженеров путей сообщения есть высшее учебное заведение, имеющее целью образовывать инженеров путей сообщения и содействовать развитию наук, относящихся к инженерно-строительному делу».

Необходимо также отметить, что Н.П. Петров ещё в 1886 г. был назначен членом особого отдела Ученого комитета Министерства народного просвещения по техническому и профессиональному образованию. Он принимал активное участие в работе Русского технического общества (РТО), возглавил комиссию по вопросу о высших учебных заведениях, в которую входили виднейшие русские инженеры и ученые: Д.И. Менделеев, И.В.Мушкетов, А.А. Иностранцев, И.В. Мещерский, Н.А. Белелюбский, Л.Ф.Николаи, И.Л. Шукин и другие.

В 1906 г. Николай Павлович Петров был избран почетным членом Петербургского института инженеров путей сообщения, а через пять лет в ПИИПС прошло чествование Н.П. Петрова в связи с сорокалетием его научной деятельности. Это событие привлекло внимание более 60 деятелей от многих научных учреждений и обществ, в т.ч. от четырех старейших университетов и Российской Академии наук. Когда Н.П. Петров поднялся на кафедру, чтобы ответить на поздравления, то его краткую речь, посвященную значению точных наук в технике, выслушали стоя.

Николай Павлович Петров был почетным членом Томского технологического института, Петербургского технологического института,

возглавлял множество комиссий, обладал исключительным авторитетом в профессиональном сообществе. Он был единственным инженером – кавалером ордена Святого апостола Андрея Первозванного, высшей награды Российской империи.

В научно-технической библиотеке ПГУПС полноценно представлено наследие Н.П. Петрова. Поражает работоспособность, системный, энциклопедический подход к проблемам транспорта, экономического развития России в целом, а также глубокое понимание необходимости развертывания системы транспортного образования, открытия новых учебных заведений.

В 1920 году, в год смерти Н.П. Петрова транспортное образование сделало важный шаг вперед: в Петроградском институте инженеров путей сообщения были созданы 4 факультета. Чуть позже в институте появились упорядоченная обязательная производственная практика, аспирантура, военная подготовка, рабочий факультет. В 1930 г. на базе факультетов Ленинградского института инженеров путей сообщения (ЛИИЖИ) было создано несколько транспортных вузов страны.

В годы Великой Отечественной войны Московский институт инженеров транспорта принял и разместил на своих площадях ряд подразделений ЛИИЖТ, эвакуированных в марте 1942 года из блокадного Ленинграда. Об этом в ПГУПС вспоминают с чувством глубокой благодарности.

В Санкт-Петербурге есть медицинское учреждение (НИИ онкологии), которое носит имя Николая Николаевича Петрова, сына Николая Павловича Петрова. Отцу принадлежат многочисленные достижения в развитии экономики России, транспортной отрасли, транспортного образования и науки. Сын стал родоначальником отечественной онкологии, поставил борьбу за жизнь людей на научную основу. И сын так же, как и отец, был удостоен высшей награды государства – звания Героя Социалистического

Труда. Не будем рассуждать, кто, как говорится, ближе к Богу – инженер или врач. Но фамилия у них одна – Петровы!

*Выступление профессора кафедры «Железнодорожный путь»
Дальневосточного государственного университета путей сообщения*

Г.М. Стояновича

**«К 185-летию со дня рождения Николая Павловича Петрова
(1836 – 1920 гг.)»**

Николай Павлович Петров родился 1 мая 1836 года в городе Трубчевске Орловской губернии. В день его рождения – 1 мая 1836 года – началось строительство Царскосельской железной дороги, первой в Российской империи.

Вероятно, уже в раннем возрасте Николай Павлович определился со своей будущей профессией. Как пишет его брат Михаил, в 1849 году он пробует «поступить в Институт Корпуса инженеров путей сообщения, куда его по неизвестной причине не приняли».

Но причина отказа понятна, в Институт принимали в возрасте от 15 лет выпускников гимназий, юнкерских школ или подобных им заведений. Петров же получал образование дома и ему было лишь 13 лет.

После этого отец устраивает его в Дворянский полк – военно-учебное заведение в Петербурге. Проучившись шесть лет в Дворянском полку, переименованном перед выпуском в Константиновское училище, Николай Павлович был выпущен в чине прапорщика Финляндского полка.

В конце прошлого столетия лишь около 1/6 всех железных дорог России принадлежало государству. По этой причине народное хозяйство страны во многом зависело от частных интересов и иностранного капитала. Весьма вероятно, что именно здесь находились истоки той шумной кампании, которая была в то время предпринята в печати и велась под

лозунгом убыточности железных дорог. Утверждалось, что не только нецелесообразно дальнейшее расширение сети, а, наоборот, требуется её сокращение, и, конечно, были высказаны рекомендации передачи государственных дорог частным компаниям. Н.П. Петров, пользовавшийся громадным авторитетом, в ряде выступлений и статей существенно способствовал ликвидации этой авантюры. С полной ясностью он показал, что утверждение о нерентабельности железных дорог неверно, так как основывается на неправильном способе расчёта, не учитывающим целый ряд преимуществ железных дорог и их роль в развитии народного хозяйства. Николай Павлович считал необходимым и требовал дальнейшего расширения железнодорожной сети. Тем самым он являлся твердым приверженцем позиции Павла Петровича Мельникова, первого Министра путей сообщения России.

Н.П. Петров занимал в течение своей жизни ряд крупных административных постов в Министерстве путей сообщения. Он был директором Департамента железных дорог, председателем Инженерного совета министерства, а с 1893 г. товарищем (заместителем) министра путей сообщения. Как в науке, так и в этой области Н.П. Петров оставил о себе память талантливейшего и прогрессивного для своего времени человека, преданного избранному делу и своей родине. За годы, когда Н.П. Петров был председателем Управления государственных (казённых) железных дорог, общая их протяженность увеличилась вдвое. В частности, началось строительство Уссурийской железной дороги. Н.П. Петров принимал также организационное участие в строительстве Транссибирской железной дороги. Среди его трудов особое место занимает «Отчёт председателя комиссии для исследования на месте сооружения Сибирской железной дороги».

В 1903-1906 гг. академик Н.П. Петров принимает в расчетах рельс в виде балки бесконечной длины, лежащей на множестве точечных упругих опор или на сплошном упругом основании; впервые составляет и решает дифференциальное уравнение равновесия вертикальных сил, действующих

на рельс при движении; закладывает основы динамического расчета пути; разрабатывает теорию общих и контактных напряжений в рельсах. Его расчетная схема используется и в настоящее время.

Первой книгой по сложнейшим вопросам взаимодействия пути и подвижного состава является работа Н.П. Петрова, опубликованная им в 1915 году: «Давление колеса на рельсы железных дорог, прочность рельсов и устойчивость пути». Этот труд закрепил приоритет российских ученых в важном направлении развития транспортной науки.

Н.П. Петров в течение долгих лет состоял профессором Николаевской инженерной академии и Петербургского технологического института, где руководил дипломным проектированием и читал курсы прикладной механики, теории и эксплуатации паровых котлов и впервые введенный им курс сопротивления поезда. Н.П. Петров был сторонником системы высшего технического образования, которая обеспечивала бы всестороннее развитие будущих инженеров. Он, например, утверждал, что «развитие философского мышления нужно технику не менее, чем математику, естествоиспытателю или социологу».

16 апреля 1911 г. в Петербурге состоялось чествование члена Государственного совета, почётного члена Николаевской инженерной академии, заслуженного профессора, инженер-генерал-лейтенанта Н.П.Петрова в связи с 40-летием его учебно-литературной деятельности. Юбиляру в то время было уже 75 лет. Чествование протекало в торжественной обстановке. Присутствовало около 60 делегаций от всех учёных и культурных организаций тогдашней России. В числе делегатов были виднейшие профессора: Жуковский, Каблуков, Кирпичёв, академики Крылов, Голицын и много других. Присутствовали делегаты от четырёх русских университетов: Петербургского, Московского, Казанского и Харьковского. В своей ответной речи Н.П. Петров кратко охарактеризовал значение точных наук в технике и закончил её словами: «Пусть процветает

наша промышленность под руководством просвещённых инженеров и техников, умеющих ценить связь между наукой и практическим делом».

По свидетельству современников Николая Павловича, несмотря на высокие посты и многочисленные награды, он оставался предельно скромным человеком. Все свои книги и статьи генерал и член Госсовета, кавалер множества орденов Николай Павлович подписывал просто «Н.П.Петров».

Прошли годы, десятилетия, но в памяти потомков он остается выдающимся государственным деятелем, учёным, гражданином и замечательным человеком.

*Выступление профессора Ростовского государственного университета
путей сообщения Л.Н. Харченко*

«Н.П. Петров и развитие железных дорог юга России»

Николай Павлович Петров – крупный российский ученый в области инженерно-технических наук, разработчик стратегии развития железных дорог в России во второй половине XIX в. и организатор подготовки инженерно-технических кадров для железнодорожной отрасли. Он получил известность и как теоретик, и как практик железнодорожного строительства, был участником строительства Транссибирской магистрали, принимал деятельное участие в строительстве Владикавказской и Армавир-Туапсинской железных дорог.

Научная и инженерная деятельность Н.П. Петрова совпали со временем экономического подъема в России и интенсивным развитием железнодорожного транспорта. Его детство и юность, когда происходило формирование личности, профессиональных и научных интересов, приходились на начало промышленного переворота в России, которому сопутствовало активное железнодорожное строительство. Период творческой зрелости Николая Павловича совпал со временем завершения промышленного переворота и так называемой железнодорожной революцией в России. Эпоха великих свершений обусловила появление неординарных, талантливых людей, идеи и деятельность которых были востребованы и послужили на благо Отечества.

Вся жизнь профессора Н.П. Петрова была неразрывно связана с железнодорожным транспортом. В разные годы он занимал должности начальника Временного управления казенных железных дорог (1888), председателя Инженерного совета МПС (1892), товарища министра путей сообщения (1893-1900) и др. Николай Павлович был причастен к важнейшим событиям в истории развития отечественного железнодорожного транспорта. В 1895-1896 гг. по заданию Министерства путей сообщения он возглавлял

Комиссию для исследования на месте сооружения Сибирской железной дороги. Летом 1895 г. побывал в Иркутске, на Байкале и в Забайкалье с целью обсуждения важнейших вопросов сооружения магистрали, как-то: направление железной дороги и строительства вокзала в Иркутске; сооружение Кругобайкальской железной дороги; организация ледокольной переправы через Байкал. В этот период проводились необходимые исследования и выбиралось направление будущей трассы.

Научная деятельность Н.П. Петрова была посвящена изучению проблем смазки, сопротивления движению поезда, тормозов, вопросам экономики железнодорожного транспорта. Деятельность Петрова была замечена и высоко оценена научной общественностью, произвела значительный резонанс, пролонгировав развитие дальнейших исследований, положительно повлияла на безопасность движения, методику определения допустимых нагрузок на оси подвижного состава и предельных скоростей движения на железных дорогах и др.

Н.П. Петров внес большой вклад в дело подготовки квалифицированных инженерно-технических кадров для важнейшей транспортной отрасли страны – железных дорог. Он инициировал создание Императорского Московского инженерного училища (1896), ныне – Российский университет транспорта (МИИТ). В этом процессе Николай Павлович сыграл значительную роль. Обращаясь с напутственным словом к студентам, он говорил, что больших успехов на избранном пути можно достигнуть только при условии упорного труда на протяжении всей жизни. Как педагог в своей научной деятельности, он значительное внимание уделял разработке перспектив отечественного инженерного образования. Его работа «Образовательные задачи России ввиду предстоящего переворота политико-экономических отношений ее с народами запада и востока, вызываемого распространением наших железных дорог», получившая широкий общественный резонанс, может быть названа в этом смысле программной.

Профессор Н.П. Петров, размышляя над комплексом вопросов, влиявших на развитие транспортной системы страны, считал, что отечественная промышленность на рубеже XIX-XX вв. только набирает силу, и Россия в скором будущем могла составить конкуренцию крупнейшим странам на мировом рынке «не только с продукцией сельского хозяйства». Потому он был убежден, что важнейшей задачей являлось строительство транспортных магистралей, которые должны были обеспечить эффективное функционирование промышленного и аграрного секторов российской экономики. За годы, когда Н.П. Петров состоял председателем Управления государственных железных дорог (1888-1892), общая их протяженность возросла вдвое, на Юге России стала быстро развиваться Владикавказская железная дорога (начало возведения – 1875 г.). Научный и профессиональный авторитет Н.П. Петрова имел большое значение для успешной деятельности ее руководства.

С Северным Кавказом Н.П. Петрова связывали особые отношения – в окрестностях г. Туапсе находилось его имение. Кроме того, судьба региона привлекала его с точки зрения перспектив развития. Николай Павлович оказал непосредственное влияние на появление планов создания Армавир-Туапсинской железной дороги (АТЖД) и воплощения их в жизнь. Хотелось бы обратить внимание на некоторые аспекты ее создания. АТЖД (1909-1917) стала одним из последних реализованных проектов транспортного строительства в дооктябрьский период отечественной истории, который имел свои сложности, но, в целом, состоялся. История этой дороги привлекала и продолжает привлекать внимание как профессиональных историков, так и краеведов.

К началу изысканий и строительства АТЖД Н.П. Петров исполнял обязанности Председателя Департамента Государственного совета по промышленности, науке и торговле. Он подготовил обстоятельный доклад о необходимости строительства дороги, в основу которого была положена работа Н.П. Петрова «Интересы и права частных лиц в вопросе об устройстве

железных дорог на Кавказе и колоссальные потери страны от бездорожья». В ней, как и в предыдущих своих работах, Николай Павлович обосновал необходимость развития сети железных дорог в России как важнейшей составляющей экономического развития.

Следует отметить, что идея строительства железной дороги по берегу Черного моря в Закавказье стала обсуждаться еще в конце 1870-х гг., а в конце XIX в. инженер Р.К. Фон-Гартман провел первые изыскания и составил проект. Он считал, что экономически более выгодной будет трасса Екатеринодар-Туапсе-Сухум-станция Новосенаки Закавказской дороги. В начале 1900 г. император Николай II созвал Особое совещание для обсуждения проекта, которое посчитало целесообразным передать разработку проекта и строительство в ведение АО Владикавказской железной дороги (ВКЖД). Кроме того, Акционерному обществу было рекомендовано рассмотреть возможность включить в зону влияния разрабатываемого маршрута зерновые районы Кубани, побережье от Туапсе до Сухума и продлить железнодорожную ветку до Майкопа. Тем не менее, начальный процесс организации затянулся до 1907 г. Со временем было принято решение о создании акционерного общества, которое бы конкурировало с АО ВКЖД – монополистом железнодорожного строительства на Юге России.

В 1907 г. создание Акционерного Общества Армавир-Туапсинской железной дороги инициировал инженер Н.Н. Перцов, который через год уступил свои права брату П.Н. Перцову. Следует отметить, что братья Перцовы уже имели опыт железнодорожного строительства в сложных условиях гористого рельефа. В начале XX в. они работали на возведении Транссибирской магистрали, строили туннели на Кругобайкальской дороге. В 1908 г. Акционерное общество АТЖД основал П.Н. Перцов, ставший его учредителем. 17 мая 1908 г. Николай II утвердил Устав Общества, согласно которому оно должно было построить железную дорогу от Армавира до Туапсе с ответвлением на Майкоп, а также туапсинский торговый порт.

Причинами, обусловившими строительство дороги, стали:

- необходимость налаживания пути сбыта сельскохозяйственной продукции через портовые города за рубеж;
- хозяйственное освоение Северного Кавказа и Кубани;
- необходимость кратчайшего пути экспорта нефти Грозного и Баку через морские порты. Кроме того, начиналось освоение нефти, обнаруженной в районе Майкопа, которому придавалось большое значение. Реализацию проекта активно финансировал европейский бизнес, проявивший интерес к строительству новой железной дороги.

Грузопотоки АТЖД должны были складываться из транзита через Туапсинский порт, с одной стороны, зерна из закубанских станиц, а с другой – вывоза леса и полезных ископаемых Западного Кавказа. В 1909 г. с целью финансирования строительства АТЖД в Санкт-Петербурге был создан консорциум, куда вошли коммерческие банки: Санкт-Петербургский международный акционерный, Русско-Азиатский, Азово-Донской, Северо-Кавказский, а также английские банки: Дом Берг; Криппе и К⁰. Одним из крупных российских акционеров был известный промышленник А.И.Путилов, который позже финансировал строительство Черноморской железной дороги. Но основными держателями акций были иностранные и российские банки, сосредоточившие в своих руках до 35% акций.

Уставной капитал АО АТЖД был сформирован, в основном, российскими и иностранными банками. Высокая доля иностранного капитала в данном проекте объясняется двумя обстоятельствами: с одной стороны, заведомой его прибыльностью (речь шла о месторождениях нефти) и общим доверием к экономической политике России, а с другой – проблемами с получением кредитов в России, которые были созданы конкурирующей организацией – АО ВКЖД.

Учредитель АО АТЖД П.Н. Перцов, встретив трудности с финансированием строительства дороги, убедил местное казачество в выгоды вложения средств в данный проект. Большую роль в этой ситуации сыграл атаман станицы Родниковской А.Д. Переяславский,

проникшийся уважением к Перцову и доверявший ему. Переяславский попал на прием к Николаю II и получил его положительную резолюцию, а также убедил казачество покупать акции железной дороги. В итоге около 50% акций выкупило население Кубанской и Терской областей и Ставропольской губернии. В итоге А.Д. Переяславский был избран уполномоченным от 57 станиц участвовать на собраниях акционеров Общества. Таким образом «Туапсинка» получила славу «народной дороги». Ее строительство поддержала зажиточная часть местного населения и власти Кубанской области, Ставропольской и Черноморской губерний. Маршрут основной ветви АТЖД должен был пройти через станицы Курганная, Белореченская, Хадыженская, Навагинская, через Гойтхский перевал Большого Кавказского хребта и выйти в долину Туапсе.

В начале 1909 г. необходимый капитал удалось собрать и внести на счет АО АТЖД в Русско-Китайский банк. Началось строительство дороги, которая была разделена на две части, состоявшие из равнинного и горного участков. Уже 31 августа 1910 г. открылось временное движение от Армавира до Курганной, 6 декабря – до Белореченской, 12 декабря – до Майкопа. В 1914 г. временное движение началось и до Туапсе. На трассе дороги были сооружены шесть туннелей, мостовые переходы через реки Лаба, Белая, Пшеха, Ганжа, Елисавета, Индюшка и Туапсе. Кроме того, реку Пшиш дорога пересекла пять раз. Два из построенных туннелей расположены в долине Пшиш и служат для спрямления трассы в местах, где река делает длинные изгибы у станиц Хадыженская и Навагинская.

Значение АТЖД хорошо понимали коренные жители. Общее мнение достаточно точно выразили в своем «Обращении» директор Правления Общества дороги А.Д. Переяславский, инженеры путей сообщения И.А.Маймулин, Магомет-Али Дахадаев и др. В «Обращении» говорилось о том, что АТЖД «... призвана к жизни для того, чтобы быть базой для объединения населения Северного Кавказа ... Она поднимет наш край, приблизит его к миру и мировым рынкам, источникам просвещения, знаний,

культуры, даст народу достаток, работу, облегчит изнурительный труд, сделает его продуктивным ... даст те необходимые блага, без которых невозможно, сколько ни будь, достойное человеческое существование».

Таким образом, в обосновании необходимости строительства дороги сочетались не только вполне очевидные экономические выгоды, но и искренние патриотические чувства. Можно сказать, что дорога имела интернациональное значение, так как в ее возведении приняли участие представители разных национальностей. Так, в строительстве АТЖД принял участие Магомед-Али Дахадаев (псевдоним Махач), выпускник Петербургского института путей сообщения, ставший впоследствии известным общественным и политическим деятелем Дагестана. В 1909 г. он являлся помощником начальника дистанции на АТЖД, затем – заместителем главного инженера по постройке Туапсинского порта, а позже работал инженером на Майкопской железной дороге. Впоследствии Махач (Дахадаев) принял активное участие в установлении Советской власти в Дагестане, а его имя получила столица республики Махачкала.

Большой вклад в строительство АТЖД и Туапсинского морского порта внес А.Н. Кривенко – первый староста посада Туапсе и акционер дороги. В честь него была названа одна из станций – Кривенковская, в 1978 г. ставшая узловой.

Последние годы жизни Николая Павловича Петрова были связаны с Южным регионом. С большой любовью он относился к Туапсе и Туапсинскому району, считая себя его старожилом, принимал посильное участие в судьбе Туапсинки. В годы гражданской войны на АТЖД шли ожесточенные бои, дорога разрушалась отступавшей Добровольческой армией. Думая о будущем России и о послевоенном восстановительном процессе, Н.П. Петров отказался предоставить отступавшим войскам Деникина схемы тоннелей, которые планировалось взорвать. Совершив свой последний подвиг, Н.П. Петров ушел из жизни 15 января 1920 г. в Туапсе.

Краевед А.В. Стеблицкий обнаружил в местном архиве документы о его погребении и инициировал увековечение его памяти.

В итоге, хотелось бы отметить, что роль и заслуги генерала-инженера, профессора Н.П. Петрова в развитии черноморского побережья огромны. В современной России позитивным можно назвать возрождение интереса к своей, безусловно заслуживающей внимания истории. Впервые заслуги Н.П.Петрова были отмечены в 2006 г. установкой ему бюста в здании железнодорожного вокзала Туапсе. На торжестве, посвященном этому событию, выступили: начальник Северо-Кавказской железной дороги В.Б.Воробьев, ректор МИИТ Б.А. Лёвин, мэр Туапсе Г.Ю. Прилуцкий. В частности, В.Б. Воробьев отметил, что память Н.П. Петрова на кубанской земле почти никак не запечатлена. Определенным ответом на данное пожелание можно считать: открытие в 2013 г. на фасаде здания пансионата «Шепси» (бывший особняк Петрова) мемориальной доски в память о Н.П.Петрове; открытие в 2020 г. памятника общественным деятелям и соратникам в развитии Причерноморья Н.П. Петрову и А.Н. Кривенко. Данное событие было организовано региональным отделением Российского военно-исторического общества по благословению епископа Сочинского и Туапсинского Германа.

Хотелось бы выразить уверенность в том, что настоящая конференция внесет свой вклад в дело восстановления исторической справедливости, способствуя возрождению интереса к творческому наследию Н.П. Петрова и позволит ему занять достойное место в пантеоне значительных российских государственных деятелей, создававших условия для развития научного, технического и культурного потенциала России.

Выступление генерального директора АО «Пансионат “Шепси”»

Е.В. Кустовой

В 1893 году учитель Н.П. Петрова профессор Иван Алексеевич Вышнеградский предложил Николая Павловичу купить участок на Черноморском побережье на реке Шепси, недалеко от Туапсе. Ранее Вышнеградский приобрел этот участок из казны за 10 000 рублей сразу после завоевания этой территории Россией. Такие приобретения поощрялись государством, которое стремилась заселить черноморское побережье подданными империи и оживить развитие края.

Когда Н.П. Петров купил участок, уже было построено Черноморское шоссе, и владельцы участков на побережье ощутили нравственную потребность их культивировать на высоком уровне, в том числе вкладывая в их развитие личные средства. Николай Павлович именно так и поступал в течение многих лет, и к 1910 году владение Н.П. Петрова представляло собой благоустроенную во всех отношениях усадьбу. Был построен новый усадебный дом и хозяйственные службы, обустроена винодельня с погребом и оборудованием на четыре гектара виноградников. В усадьбе появились фруктовые сады в 400 деревьев, декоративный сад вдоль лестницы к морю, созданный по личным чертежам Петрова. Кроме этого, усадьбу связала дорога с Черноморским шоссе и морем.

Изначально семья Петровых посещала Шепси только в летнее, курортное время. При этом Николай Павлович принимал активное участие в городских делах Туапсе. Так, в 1911 году он стал почетным попечителем и спонсором открытой в городе прогимназии.

Особо стоит отметить значительный вклад Н.П. Петрова в развитие железных дорог юга России. К началу изысканий и строительства Армавир-Туапсинской железной дороги Николай Павлович являлся исполняющим обязанности председателя 2-го Департамента Государственного совета по промышленности, науке и торговле. Именно он подготовил обстоятельный доклад императору о необходимости строительства Армавир-Туапсинской

дороги. В основу доклада легла его работа «Интересы и права частных лиц в вопросе об устройстве железных дорог на Кавказе и колоссальные потери страны от бездорожья». Эта работа не оставила никаких шансов главному Владикавказскому обществу железных дорог направить дорогу не к порту Туапсе.

Последние страницы в описании деятельности Николая Павловича связаны с его эффективной работой в интересах военного ведомства.

В годы Первой мировой войны верховная власть под влиянием внутренних неурядиц, внешних неудач, теряя под ногами почву и стремясь найти авторитетную и надёжную в глазах жителей страны личность, назначила Н.П. Петрова председателем «Верховной комиссии по расследованию причин недостатка вооружений в России». И это назначение было встречено широким общественным одобрением.

Комиссия закончила свое расследование незадолго до Февральской революции 1917 года, но труды ее оглашению не подлежали. До настоящего времени неизвестно местонахождение документов комиссии.

Петров плодотворно трудился, несмотря на почтенный возраст. В 1917 году в 80 (!) лет он опубликовал статью о возможных размерах железнодорожного строительства в ближайшие годы после войны.

В январе 1917 года Николай Павлович заболел тяжелой формой воспаления легких. Болезнь приняла хроническую форму, и семья приняла решение в начале лета перевезти его на Черноморское побережье, в Шепси. В январе 1918 года оба сына и сестры жены переехали в Туапсе, чтобы быть рядом с ним...

15 января 1920 года Николай Павлович скончался в кругу семьи. Он был похоронен на городском кладбище. К сожалению, точное место захоронения обнаружить не удалось, но в 2020 году в день 100-летия его смерти на территории храма Святителя Алексия был установлен памятный знак в честь создателей Армавир-Туапсинской железной дороги: Николая

Павловича Петрова и первого старосты города Туапсе Александра Николаевича Кривенко.

Сыновья Николая Павловича продолжили дело отца – честно и достойно служили России и её народу. Расхожая фраза о том, что «природа отдыхает на детях великих людей» здесь неприменима.

Михаил Николаевич окончил Петербургский институт инженеров путей сообщения, долгое время работал начальником участка Варшавской железной дороги, а затем возглавлял Инспекцию по контролю за движением грузов.

Николай Николаевич – учёный с мировым именем – получил блестящее образование, обладал высочайшими интеллектуальными и творческими способностями, знал в совершенстве несколько языков. Как лучший молодой ученый в области медицины, был направлен на стажировку в Европу. Возвратившись в Санкт-Петербург, Николай Николаевич начинает специализироваться в области диагностики и лечения злокачественных опухолей. В 1914 году трудится во фронтовых госпиталях и издает важную монографию «Лечение инфекционных ран на войне». Эта книга станет одним из основных учебных пособий для военно-полевых хирургов не только в Первую, но и во Вторую мировую войны.

Но главной целью и мечтой Николая Николаевича была организация в стране специализированной онкологической службы. В 1927 году по инициативе Н.Н. Петрова в СССР создается первый онкологический институт. В настоящее время «НИИ онкологии имени Н.Н. Петрова» является одним из самых крупных мировых онкологических центров, обладающим первоклассным научным потенциалом.

К сожалению, в советское время о Николае Павловиче Петрове на долгое время забыли. До 1935 года на даче в Шепси располагалась коммуна по лесопереработке. Во время Великой Отечественной войны здесь была база межрейсового отдыха моряков, затем санаторий нефтяников.

В 1970 году началось строительство Пансионата «Шепси». В здании дачи располагался детский корпус, затем библиотека. Здание не ремонтировалось долгие годы, ветшало, крыша практически обрушилась.

Но в начале 21 века память о Петрове начала возвращаться. В 2005 году в пансионат приехал выпускник МИИТ Виктор Георгиевич Бусаров и подарил нам книгу «Без светоча теории...», написанную в соавторстве с ректором МИИТ Борисом Алексеевичем Лёвиным. И многие из нас с удивлением узнали, какой великий ученый и государственный деятель был строителем и владельцем этой дачи и проводил здесь много времени.

В написании книги большую помощь оказывала правнучка Николая Павловича Тамара Михайловна Буренкова, которая ранее неоднократно приезжала в Шепси и мечтала о возрождении для соотечественников памяти о славном имени и славных делах прадеда.

К сожалению, она уже скончалась, но руководство пансионата усиленно старается осуществить её мечту – сформировать на базе пансионата мемориал семьи Петровых и сделать его привлекательным для жителей России.

Мы понемногу начали собирать документы и материалы для создания музейной комнаты. Также связались с музеем Николая Николаевича Петрова в «НИИ онкологии им. Петрова» и получили материалы о жизни и научной деятельности выдающегося ученого-онколога. 16 июля 2013 года на здании дачи была установлена мемориальная доска.

В 2015 году провели реконструкцию крыши и начали восстанавливать интерьеры здания. Сейчас полностью восстановлен первый этаж, организована комната, посвященная семье Н.П. Петрова и его научной деятельности. В гостиной, обладающей прекрасной акустикой, регулярно проводятся концерты классической музыки и творческие встречи.

Приглашаю всех Вас к нам, в Шепси и не только на экскурсию или на отдых. Мы поддерживаем инициативу Ассоциации вузов транспорта о том, чтобы научно-практические конференции по транспортному образованию и

науке проходили в Шепси. Надеюсь, что следующую конференцию мы проведем уже в очном режиме на базе пансионата и в залах музея-дачи Николая Павловича Петрова.