



**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ
МУЗЕЙ** ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ КУЛЬТУРЫ
«ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**

Ливеровский Александр Васильевич

(1867-1951)

Руководитель проекта В.И. Мителенко

Научный руководитель Л.М. Ласточкина

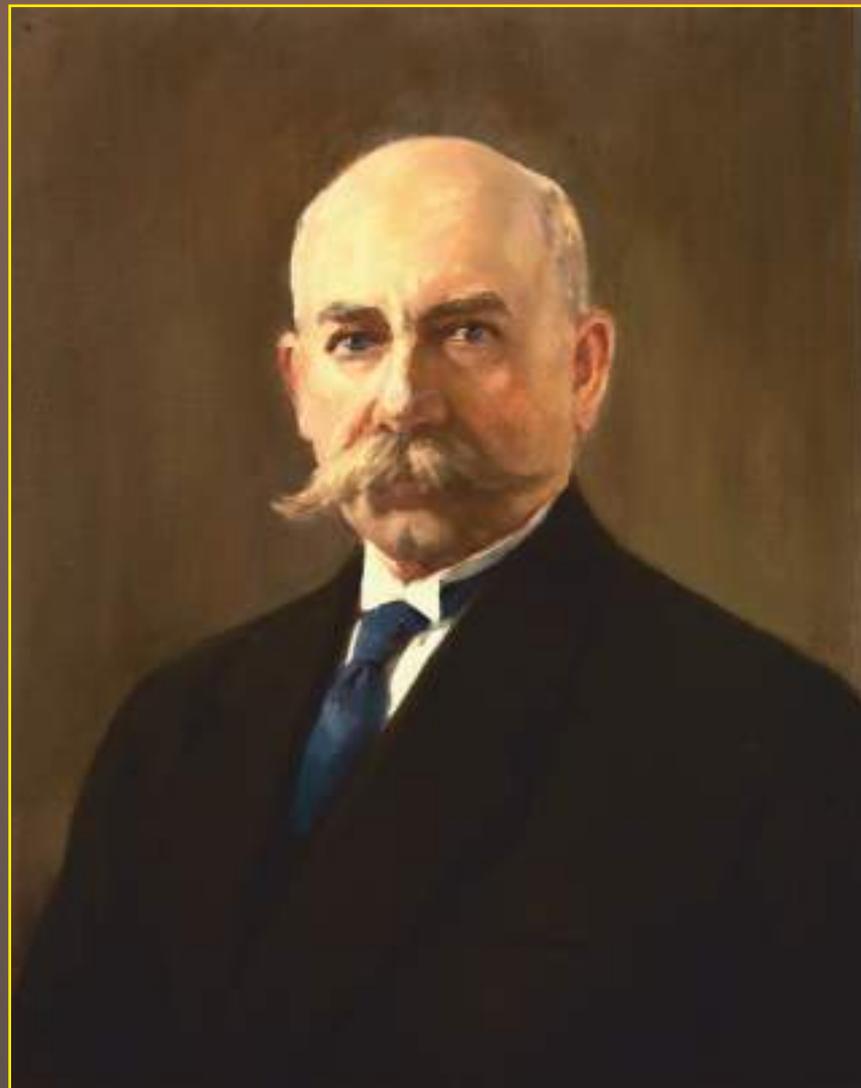
Кураторы выставки: И.Я. Утешева, А.Д. Пенин

**Подбор материалов из
фондов музея** Д.Д. Сапаров, И.Я. Утешева,
З.Н. Нигматзянова,
А.В. Семененко

Корректор И.Я. Утешева

**Компьютерный дизайн
онлайн-выставки** А.Ю. Кылосов

**Санкт-Петербург
2022**



**Портрет А.В. Ливеровского. Художник Л.И.Вайшля.
Холст, масло. 1996 г.**

Детство и юность

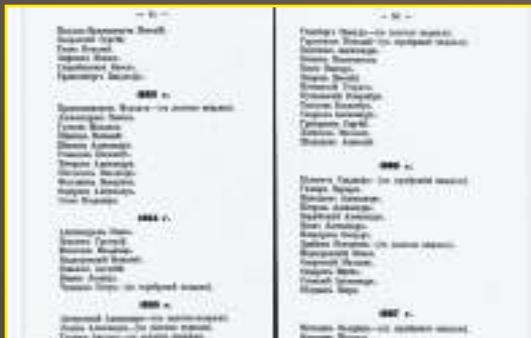
Александр Васильевич Ливеровский родился в Санкт-Петербурге 23 августа 1867 г. в семье инженера лесного хозяйства. Детство его протекало в Олонецкой губернии (ныне Карелия), где отец занимался мелиорацией. С 1878 по 1885 г. учился в гимназии в Кронштадте, после окончания которой с золотой медалью поступил на физико-математический факультет Петербургского университета. Во время обучения Ливеровский увлекался астрономией, был удостоен золотой медали за статью «О двойных звездах». Окончил университет в 1889 г. с дипломом I степени, защитив диссертацию «О солнечном затмении» и получив ученую степень кандидата математических наук. В 1889-1890 гг. проходил службу в Лейб-гвардии, во 2-й артиллерийской бригаде, после чего осуществил свою давнюю мечту – поступил в Институт инженеров путей сообщения (ИИПС), который возглавлял профессор М. Н. Герсевич. Гидравлику преподавал Ф.Е. Максименко, мостостроение – Л.Ф. Николаи, геологию – И.В. Мушкетов, строительное искусство – В.И. Курдюмов.



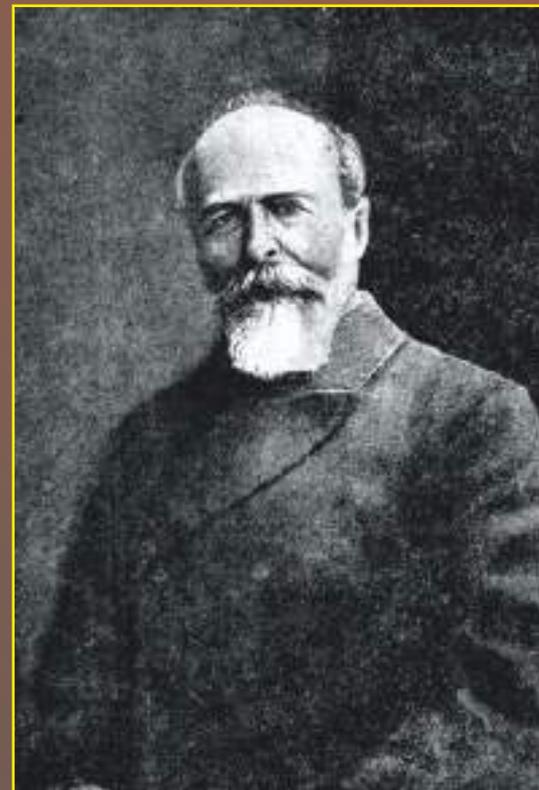
Здание Первого морского учебного экипажа, в котором размещалась Кронштадтская мужская классическая гимназия. Начало XX в.



Титульный лист книги «Краткий очерк пятидесятилетия Кронштадтской мужской гимназии (1862-1902)». 1902 г.



Список выпускников Кронштадтской классической мужской гимназии. 1885 г.



*Сергей Павлович Глазенап (1848-1937).
Профессор астрономии
Петербургского университета*

Обучение в Институте инженеров путей сообщения



Александр Васильевич Ливеровский – выпускник Института инженеров путей сообщения. 1894 г.



Иван Васильевич Мушкетов (1850-1902). Профессор геологии Горного института



Фасад здания Института инженеров путей сообщения. Начало XX в.



Михаил Николаевич Герсеванов (1830-1907). Директор Института инженеров путей сообщения с 1883 по 1901 г.



Валериан Иванович Курдюмов (1853-1904). Профессор строительной механики Института инженеров путей сообщения



Леопольд Федорович Николаи (1844-1908). Профессор по курсу мостов Института инженеров путей сообщения



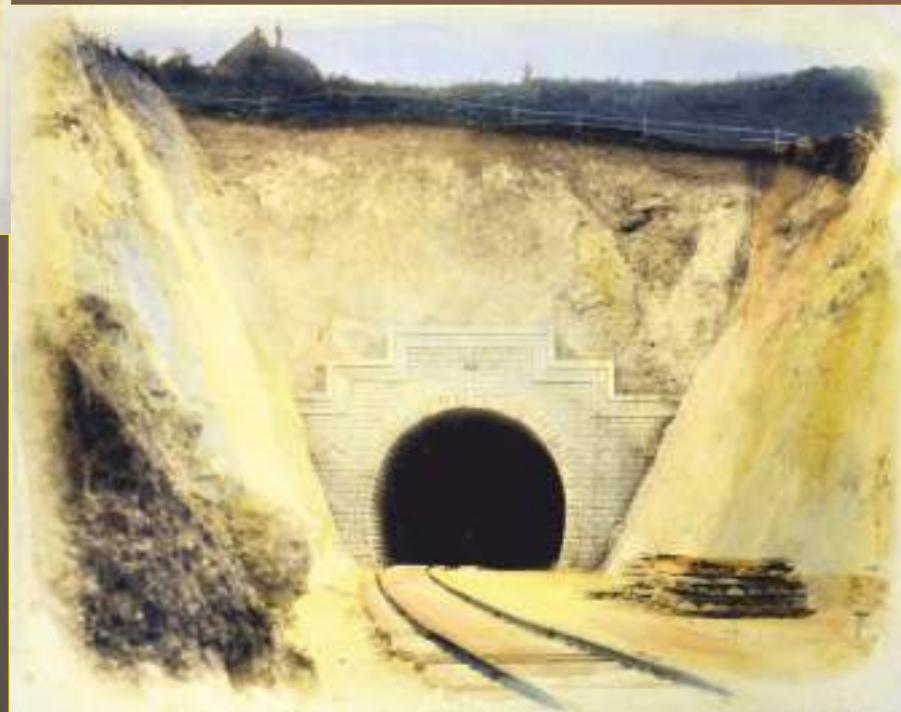
Филипп Емельянович Максименко (1852-1935). Профессор практической механики Института инженеров путей сообщения

Обучение в Институте инженеров путей сообщения



*Выемка на 551 версте
Лозово-Севастопольской железной дороги.
1870-е гг.*

В период первой производственной практики на Лозово-Севастопольской дороге в 1891 г. Ливеровский самостоятельно выполнил работу по проверочной нивелировке железнодорожных путей.



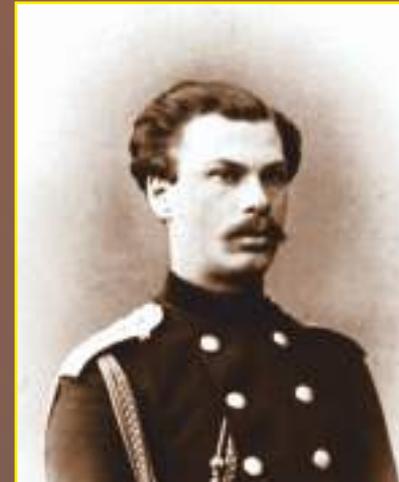
*Тоннель № 3 со стороны Севастополя
Лозово-Севастопольской железной дороги.
1870-е гг.*

Обучение в Институте инженеров путей сообщения

Вторую практику проходил в 1892 г. на постройке железнодорожной линии Уфа – Златоуст – Челябинск, где работал вместе с инженером и писателем Николаем Георгиевичем Гариным-Михайловским. Именно здесь, в Челябинске, 7 июля 1892 г. состоялось торжественное открытие работ на головном участке Западно-Сибирской железной дороги. Руководил строительством инженер путей сообщения Константин Яковлевич Михайловский. Первый костыль первого звена Запсиба забил студент-практикант Института инженеров путей сообщения Александр Ливеровский, который тогда исполнял обязанности начальника дистанции пути. В 1894 г. он с успехом окончил ИИПС.



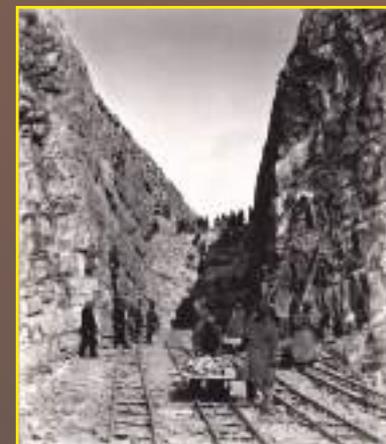
Николай Георгиевич Гарин-Михайловский (1852-1906). Инженер путей сообщения, писатель



Константин Яковлевич Михайловский (1834-1909). Инженер путей сообщения



Вид на Казарменную гору Самаро-Златоустовской железной дороги. 1890 г.



Утёс Герасимов камень Самаро-Златоустовской железной дороги. 1890 г.

Великий Сибирский путь

После окончания института А.В. Ливеровский был назначен начальником дистанции строящейся соединительной ветви между Уральской и Сибирской железными дорогами на участке Екатеринбург – Челябинск также под началом К.Я. Михайловского. По окончании работ Ливеровский был оставлен в службе эксплуатации в должности начальника участка пути.

В 1898 г. работал главным инженером технического отдела Управления по постройке Средне-Сибирской железной дороги. В 1899 г. перешел на строительство Тимирязево-Нижегородской железной линии.



Работы на каменной выемке Екатеринбургско-Челябинской железной дороги. 1892-1896 гг.



Вид каменного утеса Шишка Екатеринбургско-Челябинской железной дороги. 1892-1896 гг.



Каменная труба через реку Черную Екатеринбургско-Челябинской железной дороги. 1892-1896 гг.



Укладка рельсов и шпал Екатеринбургско-Челябинской железной дороги. 1892-1896 гг.



Паровозное здание станции Уфалей Екатеринбургско-Челябинской железной дороги. 1892-1896 гг.

Великий Сибирский путь

В 1902 г. А.В. Ливеровский возглавил строительство наиболее трудного участка Кругобайкальской железной дороги между мысами Асламовым и Шарьжалгаем западного побережья Байкала, на котором были возведены 12 тоннелей и 4 противообвальных галереи; объем скальных выработок составил 2,5 млн кубометров. Во время строительства проявил себя квалифицированным руководителем: построил вдоль берега озера Байкал причалы для выгрузки стройматериалов и конструкций, создал флотилию для транспортировки по воде всего необходимого для работ, в середине участка построил электростанцию, которая впервые в стране обеспечивала электроэнергией железнодорожное строительство. Широко применялись отбойные молотки, электронасосы, электролебедки, электрическое освещение всего участка обеспечивало круглосуточную работу на строительстве. По распоряжению Ливеровского электрическое освещение было проведено и в рабочие баракы.



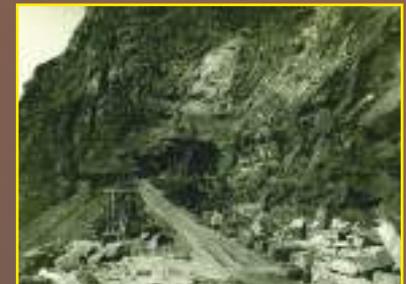
Карта Кругобайкальской железной дороги.
Из атласа «Железные дороги России». 1918 г.



Вид со стороны станции Байкал
на постройку галереи на пикете 141
Кругобайкальской железной дороги.
1900-1904 гг.



Полный профиль тоннеля Шумихинский
Кругобайкальской железной дороги.
1900-1904 гг.



Строительство тоннеля № 5
Кругобайкальской железной дороги.
1900-1904 гг.



Разработка скалы под кладку портала над
входом в тоннель № 30 Шарьжалгай
Кругобайкальской железной дороги.
1900-1904 гг.

Великий Сибирский путь

В постоянную эксплуатацию Кругобайкальскую дорогу сдали 16 октября 1905 г. Окончание строительства дороги ознаменовали созданием своеобразного памятника – мраморного вокзала. Его построили на станции Слюдянка, сложив наружные стены из белого местного мрамора.



Виадук на Кругобайкальской железной дороге. 1900-1904 гг.



Фотопортреты участников строительства Кругобайкальской железной дороги. 1900-1905 гг.



Станция Слюдянка Кругобайкальской железной дороги. 1904 г.



Вид Кругобайкальской железной дороги. 1905 г.

В 1906 г. А.В. Ливеровский проводил изыскания на Алтае, в 1907-1908 гг. – на участках Юрга – Кольчугино на Кузбассе, и Мысовая – Кяхта Кяхтинской железной дороги по направлению к Монголии. В качестве главного инженера руководил районом работ по достройке и переустройству горных участков Средне-Сибирской железной дороги от Ачинска до станции Иннокентьевской.

В 1909 г. путешествовал по Германии, Бельгии, Франции, Тунису, Алжиру, Испании.



Работы на перевальной мокрой выемке по переустройству горных участков Сибирской железной дороги. 1908 г.



Земляные работы при помощи экскаватора по переустройству горных участков Сибирской железной дороги. 1909 г.



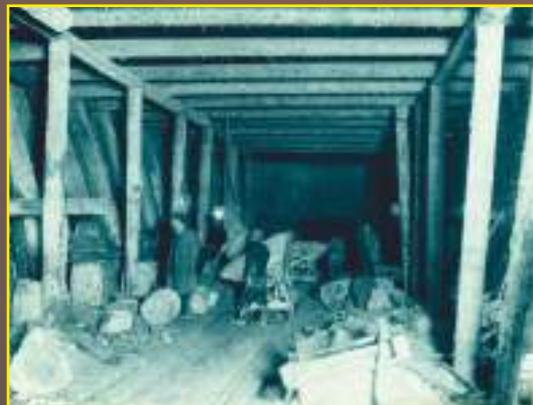
Полный подъем черпака экскаватора по переустройству горных участков Сибирской железной дороги. 1909 г.



Земляные работы при помощи экскаватора по переустройству горных участков Сибирской железной дороги. 1908 г.

Великий Сибирский путь

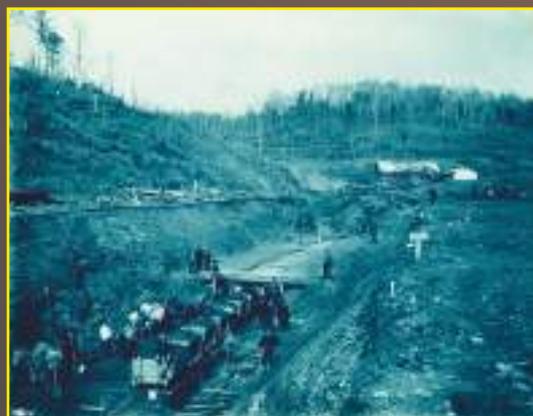
В 1911 г. А.В. Ливеровский был приглашен в комиссию при Министерстве путей сообщения для выявления размеров и причин перерасходов на постройке западной части Амурской железной дороги. В 1912 г. назначен начальником строительства Восточно-Амурской железной дороги и Амурского моста. Под руководством Ливеровского было сооружено 8 тоннелей, из которых самый большой, длиной 1500 метров, проходил через хребет Малый Хинган. Была применена широкая механизация, включая 10 движущихся по рельсам экскаваторов, в том числе 7 многоковшовых, изготовленных на Путиловском заводе по специальному заказу. Использовались перфораторы, бетоно- и растворомешалки, камнедробильные установки для производства искусственного песка, созданы механические мастерские и лесопильные заводы.



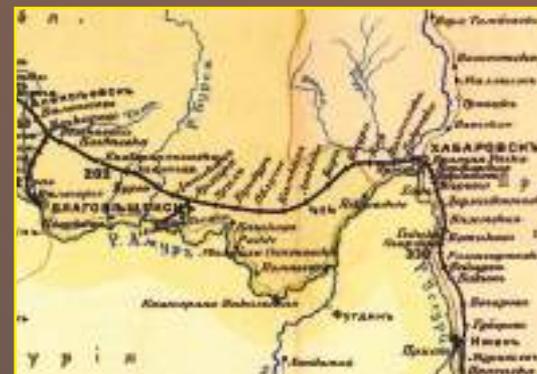
*Каменная кладка в тоннеле
Восточно-Амурской железной дороги. 1910 г.*



*Вывоз пород из тоннеля
Восточно-Амурской железной дороги. 1910 г.*



*Подход к тоннелю 95 версты с востока
Восточно-Амурской железной дороги. 1910 г.*



*Карта восточного участка
Амурской железной дороги.
Из атласа «Железные дороги России».
1918 г.*

Великий Сибирский путь

12 февраля 1915 г. закончилась укладка восточной части Амурской железной дороги – последнего участка Транссибирской магистрали. На торжествах по этому случаю Ливеровский забил последний «серебряный» костыль. «Судьбе было угодно, – вспоминал он позднее, – чтобы первый костыль, когда начиналась укладка пути от Челябинска, я забил как начальник дистанции, и чтобы в Хабаровске на смычке укладки Восточно-Амурской железной дороги мне пришлось забить последний костыль Великого Сибирского пути».



*Подход к мосту
через р. Амур
Восточной части
Амурской железной
дороги. 1911 г.*



*Депо станции
Владимировка
Восточной части
Амурской железной
дороги. 1911 г.*

Работа в Министерстве путей сообщения

В 1915 г. А.В. Ливеровский отозван в Петроград для работы в Министерстве путей сообщения сначала помощником, а затем начальником Управления по сооружению железных дорог. Осуществлял общее руководство строительством ряда стратегических железных дорог, в том числе построенной за один год Мурманской железной дороги.



Работы по исправлению пути на Мурманской железной дороге. 1915 г.



Поезд строителей на Мурманской железной дороге. 1916 г.



Здание Министерства путей сообщения (1861-1918). Санкт-Петербург, набережная реки Фонтанки, 117. Приложение к отчету МПС. Акварель. 1880 г.



Земляные работы по устройству насыпи с эстакадой на Мурманской железной дороге. 1916 г.



Станция Карьер, 5-я верста от г. Петрозаводска Мурманской железной дороги. 1917 г.

Министр путей сообщения

После Февральской революции 1917 г. назначен управляющим Министерством путей сообщения, с 25 сентября – министром путей сообщения Третьего коалиционного Временного правительства России. Стремился восстановить нормальную работу железных дорог, выступал против забастовок технического персонала. 26 октября 1917 г. был арестован вместе с другими министрами и заключен в Петропавловскую крепость.

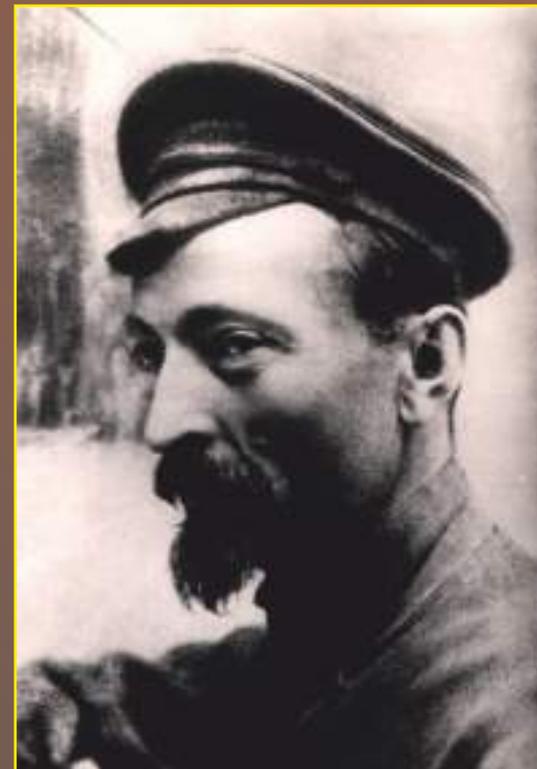
По решению II Всероссийского съезда Советов рабочих и солдатских депутатов освобожден из заключения. В 1922 г. – консультант Кавказского округа путей сообщения. В 1923 г. принял предложение народного комиссара путей сообщения Ф.Э. Дзержинского перейти на службу в Наркомат путей сообщения, где работал техническим экспертом и членом Транспортной плановой комиссии. Состоял членом Ученого совета в Комитете государственных сооружений, работал в Высшем совете народного хозяйства.



Станция Лижма Мурманской железной дороги. 1917 г.



Осмотр строительства Мурманской железной дороги министром путей сообщения А.Ф. Треповым. 1916 г.



*Феликс Эдмундович Дзержинский (1877-1925).
Народный комиссар путей сообщения
(14.04.1921-2.02.1924)*

Профессор А.В. Ливеровский

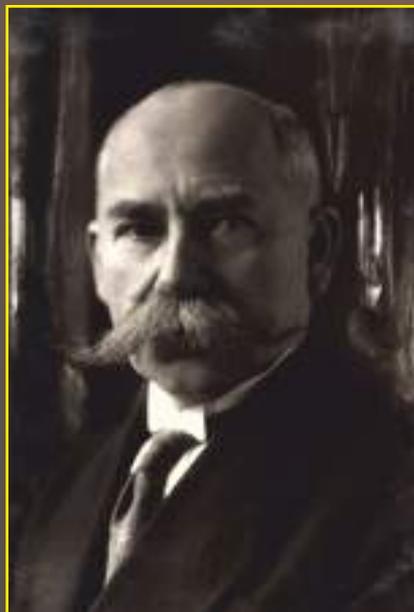
В 1924 г. А.В. Ливеровский приглашен в Ленинградский институт инженеров путей сообщения. В 1926 г. был избран профессором кафедры «Строительные работы». По его инициативе в учебный план института был включен новый предмет – «Организация постройки железных дорог» и открыта кафедра того же наименования, которую он и возглавил. Профессор А.В. Ливеровский совместно с профессором Д.Д. Бизюкиным создал лучший для того времени труд «Изыскания, проектирование и постройка железных дорог», допущенный Наркоматом высшего образования в качестве учебника для транспортных вузов. В 1928 г. избран деканом факультета сухопутных сообщений ЛИИПС.



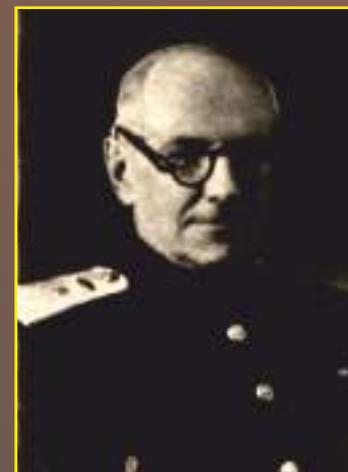
*Проректор ЛИИПС,
профессор А.В. Ливеровский
среди студентов-дипломников. 1925 г.*



*Обложка книги
«Изыскания,
проектирование
и постройка
железных дорог».
1928 г.*



Профессор ЛИИЖТ А.В. Ливеровский. 1950 г.

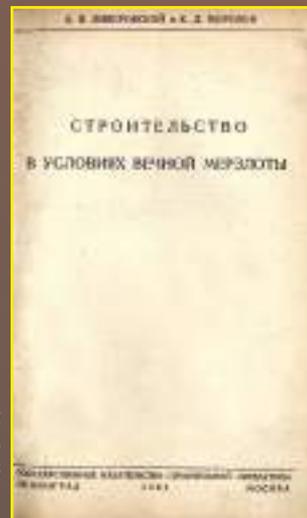


Профессор ЛИИЖТ Д.Д. Бизюкин. 1952 г.

Профессор А.В. Ливеровский

В 1927 г. А.В. Ливеровский приглашен в НКПС и Госплан СССР для работы по составлению первого пятилетнего плана развития железнодорожной сети. В 1930-1932 гг. участвовал в работе комиссии ЛИИЖТ по изучению вечной мерзлоты, которую возглавлял академик В.А. Обручев. Комиссия была создана по инициативе академика В.И. Вернадского при АН СССР. Составил «Технические условия проектирования и устройств оснований и фундаментов сооружений в районах вечной мерзлоты». Оказывал помощь по обследованию и усилению водоснабжения на железных дорогах Урала, Сибири и Дальнего Востока. Составил «Краткие технические указания по всем видам строительства в условиях вечной мерзлоты».

В 1937 г. совместно с работниками НКПС и Института мерзлотоведения АН СССР составил первый «Проект временных технических условий на изыскание, проектирование и сооружение железных дорог в условиях вечной мерзлоты».



Обложка книги «Строительство в условиях вечной мерзлоты». 1941г.



Профессор А.В. Ливеровский принимает экзамены у студентки ЛИИЖТ. 1950 г.



Поздравление профессора А.В. Ливеровского с днем рождения на кафедре «Постройка железных дорог» ЛИИЖТ. 1940-е гг.

Профессор А.В. Ливеровский

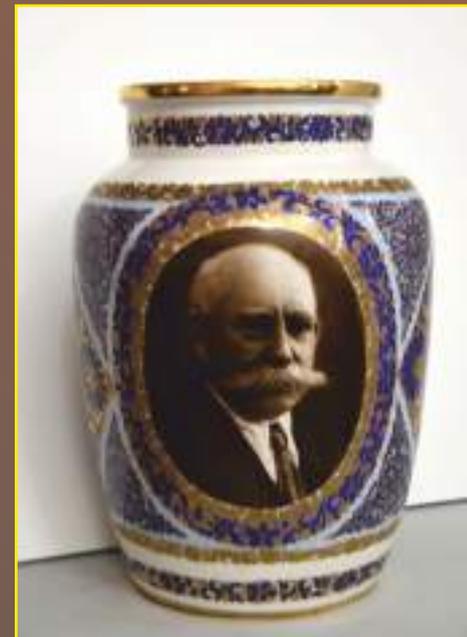
В годы Великой Отечественной войны А.В. Ливеровский остался в блокадном Ленинграде, в 1941-1942 гг. работал в Оборонной комиссии по технической помощи фронту ЛИИЖТ. Участвовал в проектировании и строительстве ледовой «Дороги жизни» через Ладожское озеро, был консультантом Управления военновосстановительных работ-2 Ленинградского фронта по осушению выемок, возникших от разрыва снарядов, по восстановлению земляного полотна, устройству противотанковых заграждений, оптической маскировке. В 1943 г. составил экспертное заключение проекта технических указаний по восстановлению тоннелей, разрушенных военными действиями и устройству паромных переправ.



Титульный лист книги «Укрепление откосов земляного полотна». 1943 г.



Пригласительный билет в ЛИИЖТ на заседание, посвященное 100-летию А.В. Ливеровского. 1967 г.



Ваза, врученная А.В. Ливеровскому в день 80-летия от коллектива Научно-исследовательского технического отдела Октябрьской железной дороги. 1947 г.

Профессор А.В. Ливеровский

В 1945 г. по инициативе А.В. Ливеровского при ЛИИЖТ была создана мерзлотная лаборатория. В 1946 г. совместно с коллективом кафедры «Постройка железных дорог» работал над созданием III тома Технического справочника железнодорожника. В 1950 г. приступил к написанию монографии «Земляное полотно».

19 декабря 1951 г. умер в Ленинграде.

Награжден медалью «За оборону Ленинграда» (1942), орденами Трудового Красного Знамени и Красной Звезды (1945), орденом Ленина (1947).



Медаль «За оборону Ленинграда». 1942 г.



Воспоминания А.В. Ливеровского: «50 лет работы на железнодорожном транспорте». 1999 г.



Дом, где жил А.В. Ливеровский с 1924 г. Санкт-Петербург, Каменноостровский пр., д. 9. 2022 г.



Надгробная плита на могиле А.В. Ливеровского. Шуваловское кладбище. Санкт-Петербург. 2022 г.