

электрошлакового переплава в Советском Союзе / Б.И. Медовар, Ю.В. Латаш // Специальная электрометаллургия. – 1968. – Вып. 1. – С. 5–15.

20. Патон Б.Е. Особенности строения и процессов кристаллизации крупных электрошлаковых слитков / Б.Е. Патон, Б.И. Медовар, Ю.Г. Емельяненко, Ю.В. Латаш // Специальная электрометаллургия. – 1970. – Вып. 4. – С. 3–8.

21. Мусияченко В.Ф. Основы металлургии и технологии сварки высокопрочных низколегированных сталей / В.Ф. Мусияченко. – К.: Наук. думка, 1976. – 52 с.

Лютый А.П. Ведущий ученый в области металлургических основ сварки (к 100-летию А.М. Макары). В статье исследуется история разработки технологии сварки броневых сталей. В 1942 г. сотрудниками Института электросварки им. Е.О. Патона впервые в мире создана технология автоматической сварки танков. С того времени под руководством А.М. Макары создаются новые броневые стали, технологии их производства и сварки.

Ключевые слова: металлургия, броневая техника, танки, Институт электросварки им. Е.О. Патона, сварочнопроизводство, история техники.

Lyuty A.P. The leading scientist in the field of welding steel bases.(100 Anniversary A.M. Makara).The article explores the history of the development of the technology of welding armor steels. In 1942 established the world's first technology for automatic welding tanks. Since that time, under the direction of A.M. Makara create new armor steel, their production technology and welding.

Keywords: metallurgy, machinery armor, tanks, Paton Electricwelding institute, welding history of technic.

УДК 624.2/.8+625](091)(477)-051

Михайленко Г.Г.

ВНЕСОК О.І. НЕРОВЕЦЬКОГО У РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТА МОСТОВОГО БУДІВНИЦТВА

У статті проаналізовано внесок видатного інженера-будівельника О.І. Неровецького у розвиток залізничного та мостового та мостового будівництва. Видатний інженер брав активну участь у розбудові залізничної мережі України, Росії, Білорусі та Кавказького регіону. Олександр Інокентійович Неровецький також відомий як будівничий мостів в Україні першої половині ХХ століття. У статті розглянуто будівництво найскладніших, з інженерної точки зору, проектів за його участі. Автор наголошує, що завдяки наполегливій самовідданій праці таких талановитих інженерів, як О.І. Неровецький, було побудовано залізничну мережу України.

Ключові слова: О.І. Неровецький, залізничне будівництво, інженер-будівельник, будівничий мостів, залізнична мережа України.

Постановка проблеми. Друга половина ХІХ століття була періодом напруженого залізничного будівництва в Україні. Талановитий український інженер О. І. Неровецький був серед тих, хто своєю наполегливою, самовідданою працею перетворили Україну на один із

найбільш забезпечених, у транспортному відношенні, регіонів Російської імперії. Оскільки залізничні мережі з їх інфраструктурою відігравали і відіграють вирішальну роль у економічному розвитку країни, а залізниці були і залишаються стратегічною складовою обороноспроможності держави, то з-поміж складних питань історичного розвитку України для істориків науки і техніки дуже велику значущість має питання становлення залізничного будівництва та внесок видатних інженерів у його розвиток.

У історіографії О.І.Неровецького на сьогодні практично не представлені праці, в яких було б ґрунтовно відтворено та всебічно проаналізовано внесок цього видатного інженера у становлення і розвиток залізничного будівництва та в будівництво мостів в Україні у першій половині ХХ століття.

Аналіз останніх досліджень. Наукові та художньо-літературні джерела за тематикою дослідження мають уривчастий і вибірковий характер, та не охоплюють усієї проблеми в цілому. Найбільш широко робота інженера О.І.Неровецького у галузі залізничного будівництва висвітлюється у книзі «Інженер О.І.Неровецький» Д.Я. Фролова [1], але книга є історичним нарисом, що містить спогади сучасників О.І.Неровецького, тому носить описовий характер і не дає посилань на офіційні джерела. Зазначена публікація не містить детального аналізу роботи інженера О.І.Неровецького у цій галузі. М.М. Жербін у серії історичних нарисів «Видатні українські вчені та інженери-будівельники» надає бібліографічну інформацію із стислим оглядом доробку інженера-будівельника О.І.Неровецького, у тому числі і в галузі залізничного будівництва [2]. Окремі аспекти діяльності О.І.Неровецького у галузі залізничного будівництва наведено у «Научно-техническом отчёте за 1984 год» науково-дослідницького інституту теорії і перспективних проблем радянської архітектури в Києві, але досить стисло [3, с. 50–102]. Короткі бібліографічні відомості про професора О. І. Неровецького та його діяльність у галузі залізничного будівництва та будівництва мостів подано в довідниках [4, с.76], енциклопедичних словниках [5, с.334] та журнальних статтях [6, 7, 8].

Робіт, які б присвячувались аналізу наукового доробку О.І.Неровецького у галузі залізничного будівництва та будівництва мостів, останнім часом не видавалось.

Метою даної публікації є оприлюднення результатів дослідження щодо внеску видатного інженера-будівельника О.І.Неровецького у розвиток залізничного будівництва і будівництва мостів в Україні у першій половині ХХ століття. Складність дослідження полягає у тому, що залізниця відносилася і відноситься до об'єктів стратегічного призначення. Багато архівних матеріалів засекретили, а деякі документи, які стосуються тематики нашого дослідження, безповоротно втрачено під час пожежі в Управлінні будівництва залізниці в Чернігові 23 лютого 1929 р. [9, с.4].

Вклад основного матеріалу. Перший виробничий досвід після закінчення Політехнічного інституту Імператора Олександра II інженер-будівельник О.І. Неровецький отримав на залізничному будівництві, де він не лише зумів блискуче використати теоретичні знання у своїй практичній діяльності, але й зробити значний внесок у становлення та розвиток залізничного будівництва. Цей період тривав майже 15 років (1907–1922 рр.). За цей час О. І. Неровецький пройшов шлях від помічника начальника дільниці колії, виконуючого обов'язків начальника дільниці колії, виконавця робіт, старшого виконавця робіт до начальника дільниці і начальника будівництва Кесонних мостів [10]. Олександр Інокентійович будував нові лінії Московсько-Києво-Воронезької залізниці, зводив мости та залізничні станційні будівлі.

На початку кар'єри до 1911 р. він працював «у службі Шляху і будівель» Московсько-Києво-Воронезької залізниці» [10, с. 5]. Товариство Московсько-Києво-Воронезької (М.-К.-В.) залізниці було засновано у 1866 р. для експлуатації Курсько-Київської, Курсько-Воронезької, Московсько-Брянської, Києво-Полтавської залізниць. М.-К.-В. залізниця проходила по території Московської, Калузької, Орловської, Курської, Воронезької, Чернігівської, Полтавської, Харківської та Київської губерній. Ця залізниця сполучала Центр Росії, Донецький вугільний басейн із південно-західними територіями імперії.

Вигідне географічне розташування, природні багатства та родючість земель зумовили необхідність будівництва залізниць в Україні. Ще у 1825 р. винахідник і підприємець В.П. Гур'єв першим поставив питання будівництва залізниць в Україні, наголосивши на необхідності зв'язати залізницею Одесу і Санкт-Петербург через Київ, Одесу з Москвою через Київ та Чернігів [12]. Ця ідея була втілена в життя видатними інженерами, серед яких був і відомий українець О.І. Неровецький.

Початок діяльності О. І. Неровецького на залізничному будівництві припав на той історичний період розвитку будівельної справи, що характеризувався сезонністю та низьким рівнем техніки, відсталістю будівельного виробництва. Попри той факт, що залізничне будівництво і будівництво мостів були майже єдиними напрямками будівельної галузі, які знаходилися на відносно високому на той час технічному рівні і проводилися здебільшого урядовими організаціями [11, с.5], механізація робіт у цій галузі була все ж таки недостатньою. Роботи здебільшого виконувалися уручну: лопатами розробляли ґрунт, різали і клепали металеві конструкції, підносили на ношах матеріали. Впровадження і застосування нових матеріалів і конструкцій відбувалося дуже повільно [11, с.7]. Саме за таких умов винятково важливого значення набувала новаторська, творча робота інженерів.

За час роботи О. І. Неровецького на «будівництві нових ліній Московсько-Києво-Воронезької і Владикавказької залізниць (з 1911–

1922 рр.)» [10, с. 5] під керівництвом видатного інженера було прокладено більше, ніж 100 км залізничних колій із проведенням земляних робіт, збудовано 5 вокзалів і кілька десятків залізничних колійних та станційних будівель, п'ять великих кесонних мостів (через річку Десна біля Чернігова і біля села Вітемля, через річку Сіверський Донець, через річки Кума і Підкумок), а також більше, ніж 20 середніх і малих залізних мостів і труб, п'ять дерев'яних мостів [10, с. 2]. І це далеко не увесь перелік об'єктів, що були збудовані талановитим інженером на початку свого творчого шляху.

За 1909–1912 рр. молодим інженером у якості виконавця робіт було реалізовано два великих проекти – збудовано військово-продовольчий пункт у Ромодані та електростанцію у Лубнах.

Із появою залізниць збройні сили країни стали пересуватися залізницею, тож виникла потреба будівництва військово-продовольчих пунктів для забезпечення харчовими припасами військовослужбовців. Через вузлову станцію Ромодан проходили залізничні лінії Кременчук-Бахмач і Київ-Полтава, тож цей пункт мав важливе стратегічне значення.

Лубенську міську «електровню» було збудовано у 1912 р. [13, с. 85]. Цей об'єкт мав велике значення для економічного розвитку повітового містечка.

Будівництво Львовського вузла дозволило збільшити обсяг вивозу кам'яного вугілля у північно-західні райони країни з Донбасу. Вартість будівництва склала 4 мільйони рублів (за цінами 1911-12 рр.). Під безпосереднім керівництвом О. І. Неровецького у якості виконавця робіт було виконано цілу низку важливих інженерних робіт: будівництво вокзалу, депо, майстерень, ряду житлових будинків для робітників Північно-Донецької залізниці, двох мостів, залізобетонних шляхопроводів через станційні колії, водопровідних переходів під річкою, укладання колій великої сортувальної станції, значний обсяг земляних робіт [10, с. 5]. Незважаючи на те, що минуло вже більше ніж сто років, багато із збудованих О. І. Неровецьким ще на початку ХХ століття споруд стоять і до цього часу.

У 1913 р. Товариство Владикавказької залізниці будує Кумську лінію Владикавказької залізниці довжиною 105 верст. Ширококолійна залізниця загального вжитку будувалася від міста Георгієвськ, Терської області, до міста Святого Хреста (зараз Будьонівськ) Ставропольської губернії із гілкою від станції Незлобної до станції Георгієвськ [14, с.168]. За два роки важкої, але плідної праці під керівництвом інженера Неровецького в якості старшого виконавця робіт, а згодом і начальника дільниці Кумської лінії Владикавказької залізниці, споруджено мости через річки Підкумок і Кума. На станціях Георгієвськ, Карамак, Незлобна були збудовані вокзали, шляхові будівлі, побудовано житло для робітників залізниці, штучні споруди та виконано великий обсяг земляних робіт по укладанню колій Кумської лінії Владикавказької залізниці [10, с.2], [1, с.11]. Збудована у

1914 р. під керівництвом О.І. Неровецького залізнична станція «Георгієвск» стала однією із найяскравіших прикрас міста. На жаль, кам'яна одноповерхова будівля вокзалу була зруйнована під час II Світової війни (1939–1945 рр.).

Значною подією, що сприяла розвитку залізничного будівництва в Україні, стало будівництво залізничної лінії державного та місцевого значення Новобілиця–Чернігів–Ніжин–Прилуки довжиною 236,47 верст [9, с.116] та прилеглої до неї лінії Київ–Чернігів із будівельною довжиною 168,54 версти [15, с.5]. Ці лінії мали велике значення як для потреб усієї країни у цілому, так і для потреб Чернігівської та Київської губерній зокрема. З одного боку, лінія Новобілиця–Чернігів разом із лінією Чернігів–Київ була продовженням лінії Петроград–Вітебськ–Жлобин–Гомель (Новобілиця розташована у 6 кілометрах від Гомеля). Усі разом вони утворили магістраль Петроград–Київ. Сполучення між такими важливими політичними і економічними центрами як Київ та Петроград набуло дуже великого значення. Особливо, беручи до уваги той факт, що Петроград уже було поєднано залізницею з Мурманом, а через Київ проходило найкоротше сполучення Петрограда з Одесою. Залізнична лінія Київ–Чернігів була останньою забраклою ланкою магістралі, яка з'єднала б незамерзаючий порт на Льодовитому океані Мурманськ, із Балтійським морем, річкою Дніпром та Чорним морем [16]. З іншого боку, Чернігівська губернія, зокрема Остерський і Козелецький повіти, в межах яких головним чином і проходила лінія Київ–Чернігів, була порівняно із іншими територіями Росії надмірно заселена, але погано обслуговувалася залізницею. Єдина існуюча на той час у цьому районі лінія Гомель–Бахмач не задовольняла тогочасним вимогам щодо перевезення пасажирів та вантажів. До будівництва лінії Київ–Чернігів місто Чернігів не було з'єднано з ширококолійною залізничною мережею. Вузькоколійка Крути–Чернігів закінчувалася біля Чернігова на іншому боці річки Десна [16, с.6]. Ця обставина перешкоджала промислового розвитку міста. Для Києва лінія Київ–Чернігів відкривала нову артерію для транспортування продовольчих товарів і дров [16, с.5]. З огляду на важливе державне значення уже у 1914 р. було проведено вишукування лінії Київ–Чернігів, та прилеглої до неї лінії Новобілиця–Прилуки, а у 1915 р. ці лінії були затверджені інженерною радою. Московсько-Києво-Воронезькій залізниці було поставлено в обов'язок приступити до виконання проекту [16, с.5]. Однак, реалізації проекту завадила Перша світова війна (1914–1918 рр.): «Було визнано Військовим відомством, що для початку можна обмежитися лише обома кінцями (тут – кінцевими пунктами) лінії Київ–Чернігів, а саме: переходом нового мосту річки Дніпра біля Києва та річки Десна біля Чернігова» [16, с.5] (переклад наш – Г. Михайленко).

Будівництво залізниць нерозривно пов'язане з будівництвом штучних споруд, до яких належать мости. Спорудження мостів, особливо великих,

являє собою складний і трудомісткий процес, що потребує високого професіоналізму і точних інженерних розрахунків. Дуже часто незаслужено забувають про тих, хто втілював у життя складні інженерні і архітектурні задуми, хто планував, організовував роботу, контролював її виконання, щоб забезпечити безпечний і безперервний рух потягів – про інженерів. Олександр Інокентійович Неровецький був талановитим інженером і будівничим мостів [10, с.5]. Залізничний міст через річку Десна біля Чернігова на лінії Новобілиця–Прилуки заслуговує на особливу увагу.

Залізнична лінія Новобілиця–Прилуки «на 99-й версті під кутами 18°42' і 22°34' відходить праворуч і підходить до міста Чернігова з південної сторони. Від 100-ї версти починається 0.006 спуск до річки Десна довжиною 1400 погонних сажень. Висота насипу при переході лінії ... сягає 9,93 сажень. Річку Десна лінія перетинає на 103-й версті з висотою насипу 6,53 сажень...» [9, с.120]. Саме в цьому місці й було збудовано «залізний міст через річку Десна біля міста Чернігова «отвором» у 249 сажень...» [17, арк. 44]. Згідно з висновками гідрогеологічних вишукувань міст довелося будувати на кесонних опорах.

Як відомо, кесонні роботи є надзвичайно складними, і тому потребують суворого дотримання правил виробництва і техніки безпеки, чіткої організації робіт і технічних знань інженерів, які їх проводять. Виконувати їх доручали лише висококваліфікованим будівельникам. Показовим є той факт, що Олександр Інокентійович сам розробив креслення деталей мосту, кесонних опор і усіх допоміжних інженерних споруд. Безпосередньо у кесонній камері під водою керував роботою працівників, які вручну розробляли ґрунт під кесоном, який занурювали. Йому доводилося і самому брати до рук лопату і допомагати робітникам викидати мокру землю, щоб підготувати котлован під опору [19, с.33], [1, с.12]. Роботи із занурення тривали майже рік (з липня 1917 р. по травень 1918 р.) [17, арк. 44]. За цей час було закінчено земляні роботи та виконано усі кесонні та кам'яні роботи, залишилося лише встановити верхні прольотні частини мосту [16, арк. 6]. У 1918 р. будівництво мосту призупинилося. Зупинилися подальші кам'яні роботи по зведенню устоїв (опор) мосту. Увесь будівельний штат (як технічний, так і в конторі) було звільнено [17, арк. 37]. Робітничо-селянській владі були потрібні нові залізниці, тож Олександра Інокентійовича і його колег інженерів С.В. Серебрякова, А.Н. Лентовського, В.Г. Мелісінова та інших було прийнято співробітниками Чернігівської Губернської Ради народного господарства (Губраднаргоспу) у відділ місцевого Господарства [20, арк. 98]. О.І. Неровецькому доручили закінчити будівництво кесонного мосту через річку Десна в Чернігові.

Пізніше він збудував залізничний міст такого ж типу через Болото Замглай, а згодом і біля села Вітемля. Будівництво мосту через Болото Замглай, на ділянці Гомель–Чернігів розпочалося у 1919 р., коли

відновилося прокладання лінії Новобілиця–Прилуки. Уся організація будівництва і усі службовці 1-ї і 2-ї ділянки лінії Новобілиця–Чернігів [21, арк. 9] знаходилися у розпорядженні і підпорядкуванні Губраднаргоспу і склали Залізничну секцію Відділу Місцевого господарства. До функцій цієї секції входило не лише виконання робіт по лінії Новобілиця–Прилуки по терміновому завданню щодо відкриття тимчасового руху на ділянці Чернігів–Новобілиця, але й введення усього передбаченого будівництва залізниць місцевого значення у губернії. На інженера Серебрякова, який обіймав посаду завідуючого «Підвідділу залізничних доріг» при Губраднаргоспі, було покладено завдання у короткий термін так організувати роботи, щоб за три місяці можливо було відкрити тимчасовий рух на ділянці Новобілиця–Чернігів, яка була частиною усєї лінії Новобілиця–Прилуки [20, арк. 98]. Будівництво залізниці у цьому районі мало стратегічне значення через катастрофічне положення із паливом. Укладання рейок на дільниці Чернігів–Замглай, по якій можна було б перевозити паливо до споживачів, стало першочерговим завданням [9, с.114].

На ділянці Гомель–Чернігів від 49-ї до 66-ї версти роботами завідував О.І. Неровецький. Болото Замглай починалося на 55-й версті і простягалось до 61-ї версти. На 58-й версті вода болота Замглай пропускала під мостом за допомогою «отвору» у 15 сажень [20, арк. 100-101], [9, с. 119]. Будівництво мосту проводилося під керівництвом О. І. Неровецького [17, арк. 118]. Згідно з гідрогеологічними вишукуваннями цей міст будувався на кесонних опорах [9, с.120]. Від 55-ї до 61-ї версти проектувався насип до 1,5 сажень висотою. Для його зведення земля підвозилася «паровозною возкою» (після ремонту трьох земле-підвізних паровозів і рухомого складу) із земляних кар'єрів, які були розташовані біля болота з обох боків [20, арк. 98]. Для запобігання затримки в отриманні матеріалів і для здешевлення будівництва вирішили кам'яну кладку замінити кладкою із штучного каменю [20, арк. 95]. Роботи на ділянці було ускладнено підтопленням деяких населених пунктів у зв'язку з прокладанням залізниці Новобілиця–Прилуки [9, с.113]. Завдяки професійним знанням та організаторським здібностям, навіть за таких складних умов, О.І. Неровецький успішно впорався із поставленою задачею і Замглайський міст було збудовано.

О. І. Неровецький відіграв дуже важливу роль у будівництві мосту через річку Десна біля села Вітемя на лінії Орша–Ворожба. «Лінія Орша–Ворожба перетинала суднохідну частину річки Десна біля села Вітемя приблизно по середині між Трубчевськом і Новгород–Сіверським на 564-й версті, рахуючи від гирла річки Десна у точці, де Десна утворює неправильний закрут. Меженна ширина річки у цьому місті – від 40 до 50 сажень, а ширина під час весняного розливу – від 2 до 3 верст. Глибина під час межени дуже значна – близько 1 сажень. Залізний міст на кам'яних опорах мав три отвори по 50 сажень у просвітку. Два бокові отвори по 10

сажень у просвітку, усього 170 сажень для пропуску весняних вод. Бики середнього прольоту було розташовано на гребнях берегів, таким чином, що прогін обіймав собою усю меженну ширину річки, при цьому бики мосту ніякої перешкоди судноплавству не могли чинити... Для направлення плотів та суден у прогони мосту під час весняного розливу було спроектовано вище і нижче мосту струмененапрямні дамби. Низ ферм мосту над горизонтом найвищих вод у Десні підняли на висоту 4,5 сажень, позначкою найвищого горизонту води стала – 60,62 сажень» [22, арк.6, 10, 30, 38] (переклад наш – Г. Михайленко). Будівництво мосту розпочалося у 1916 р. На початку будівництва виконавцем робіт було призначено інженера Т. О. Цешевського. Під його керівництвом відбулося занурення кесона № 2, кладка бика № 4 і Ворожб'янської з'єднувальної стінки. Але вже восени того ж року на будівництві почалися ускладнення: абсолютна відсутність грошей при повному штаті службовців та робітників, продаж будівельних матеріалів і тимчасових споруд, політичні зміни. З 1-го лютого 1919 р. Т. О. Цишевського було звільнено на засіданні Колегії Комісарів. Технічним керівником було призначено Олександра Інокентійовича Неровецького [20, арк. 21]. Будівництво мосту було під загрозою зриву. Однак, Олександр Інокентійович, незважаючи на надзвичайно складні економічні, фінансові і політичні умови, зумів організувати будівництво. Під його керівництвом розпочалися роботи із занурення кесона № 1. Завдяки організаторському таланту та інженерним знанням Олександра Інокентійовича міст було збудовано.

Ще однією цікавою роботою О. І. Неровецького у галузі мостобудування було будівництво постійного залізного мосту на кам'яних кесонних опорах через річку Сіверський Донець біля села Велика Писарівка у Вовчанському районі Харківського округу на дорозі Харків–Вовчанськ у 1927 р. Писарівський міст було збудовано за проектом інженерів Волкова і Поліванова, який отримав премію на конкурсі. Міст будувався швидкими темпами. За зиму 1927 р. було виконано занурення кесонів усіх трьох основних опор мосту. Основами для усіх опор слугували залізобетонні кесони системи інженера Лентовського. Занурення право- і лівобережного кесонів велось безпосередньо з ґрунту берега, а середнього – зі спеціального насипного острівка, який було насипано за щитовою огорожею, що спиралася на пальову огорожу острівка. Усі тимчасові споруди були готові в листопаді 1927 р., коли узялися до збірки самих кесонів, а потім і до їх бетонування [23, с.37–38]. Добре спланований та організований будівельний процес дозволив дуже швидко провести усю роботу із занурення кесонів. Гордість інженерної думки – велетень-міст збудували у рекордний термін. Будівництвом Писарівського мосту було завершено один із цікавих етапів творчої інженерної діяльності Олександра Інокентійовича Неровецького, а саме – будівництво мостів.

Висновки. О.І. Неровецький брав активну участь у розбудові залізничної мережі не лише України, а й Росії, Білорусі та Кавказького регіону. Під керівництвом О. І. Неровецького було прокладено більше, ніж 100 км залізничних колій із проведенням земляних робіт, збудовано п'ять вокзалів і кілька десятків залізничних колійних і станційних будівель, п'ять великих кесонних, на «опускних колодязях» мостів, більше ніж двадцять середніх і малих залізних мостів і труб, п'ять дерев'яних мостів.

Загалом видатний інженер збудував 30 різних мостів. Його гордістю були складні багато-прольотні залізобетонні і металеві залізничні мости, збудовані на річках Десна, Сіверський Донець, Кума і Підкумок.

Кожен проект, реалізований О.І. Неровецьким за складних економічних і політичних умов у 1907–1922 рр., це – унікальне інженерно-технічне рішення, здійснене завдяки творчій, новаторській діяльності та кропівці, титанічній праці інженера.

Література

1. Фролов Д. Я. Інженер О. І. Неровецький / Д. Фролов – К.: Будівельник, 1967. – 72 с. – (Видатні зодчі України).
2. Видатні українські вчені та інженери-будівельники. Вип. 5 / [гол. ред. М. М. Жербін]; АБУ; ДНАББ імені В. Г. Заболотного. – К.: КНУБА, 2002. – 100 с. – (Серія історичних нарисів).
3. Госгражданстрой СССР. Научно-исследовательский институт теории, истории и перспективных проблем советской архитектуры в г. Киеве. Научно-технический отчет за 1984 год. Тема № 15-83-2 (Раздел «Выдающиеся ученые и инженеры-строители» Гл. II). – Киев, 1984. – 220 с.
4. Професори Київського національного університету будівництва і архітектури (1930–2010): довідник / [редкол.: В.О.Пермяков та ін.]. – 2-ге вид., переробл. і доповн. – К.: КНУБА, 2010. – 140 с.
5. Українська Радянська Енциклопедія. Т. 7. Мікроклін – Олеум / [редкол.: М. П. Бажан та ін.]. – 2-ге вид. – Київ: Українська Радянська Енциклопедія, 1982. – 528 с.
6. Бойко Н. Украинской академии архитектуры 60! / Н. Бойко // Строительство и реконструкция. – 2005. – № 8. – С. 11: фото.
7. Ветров Ю. А. Киевскому Инженерно-строительному – 50 / Ю. А. Ветров // Строительство и архитектура. – 1980. – № 4. – С. 24–25: фото.
8. Сарнацкий Ю. А. Научно-техническому обществу стройиндустрии Украины – 50 лет / Сарнацкий Ю. А. // Строительство и архитектура. – 1983. – № 4. – С. 2–3.
9. Алимов Е. А. Строительство железных дорог на Черниговщине (1864–1930гг.) / Алимов Е. А. – Славутич «Самиздат», 2004. – 436 с.
10. Державний архів м. Києва, Ф. Р356. Київський орд. Трудового Червоного Прапора інженерно-будівельний інститут Міністерства вищої та

середньої спеціальної освіти УРСР, оп. 9, спр. 86. Личное дело Неровецкий А. И., 31 арк.

11. Развитие строительной техники на Украине / [Будников М. С., Сенченко Н. М., Сытник И. П. и др.]; под ред. А. И. Неровецкого. – Киев: Издательство Академии Архитектуры, 1948. – 193 с.

12. Історія створення Південно-Західної залізниці [Електронний ресурс] / Офіційний Веб-сайт УкрЗалізниці – Режим доступу: <http://www.old.uz.gov.ua>

13. Лубенський район. Економічно-географічний нарис [загальна. ред. А. С. Портнов]. – Лубни, 1931. – 99 с.

14. Полное собрание законов Российской империи Собрание третье. Томъ XXXII 1912 Отделение I. От №36391 – 38603.– Петроград. – 168 С. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [www.nlr.ru/e - res / law _r/search. php](http://www.nlr.ru/e-res/law_r/search.php)

15. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України, м. Київ Ф 699 Відділ соціального забезпечення Гадяцького повітового виконавчого комітету Рад робітничих, селянських та червоноармійських депутатів, м. Гадяч Полтавської губернії оп. 7, Спр. 71 Розрахункова відомість лінії Київ-Чернігів, 15 арк.

16. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України, м. Київ Ф 699 Відділ соціального забезпечення Гадяцького повітового виконавчого комітету Рад робітничих, селянських та червоноармійських депутатів, м. Гадяч Полтавської губернії оп. 1, Спр. 43 Пояснювальна записка до будівництва залізниці Київ-Чернігів, 7 арк.

17. Центральний державний історичний архів України, м. Київ Ф. 699 Строительное управление новых железнодорожных линий Общества Московско-Киево-Воронежской железной дороги оп. 1 Спр. 17-а Переписка с производителем работ по постройке железнодорожных мостов инженером А. Лентовским и акты приемки выполненных работ. 1917-1919 гг., 130 арк.

18. Технический железнодорожный словарь/ [уклад. Н. Н. Васильев и др.] – М.: Государственное железнодорожное издательство, 1940. – 250 с.

19. Ясевич В. Е. Выдающиеся инженеры и ученые-строители /Ясевич В. Е., Дехтяр С. Б., Сухоруков С. А.). – Київ: Будівельник, 1986. – 112 с.

20. Центральний державний історичний архів України, м. Київ Ф. 699 Строительное управление новых железнодорожных линий Общества Московско-Киево-Воронежской железной дороги оп. 1 Спр. 41 Протоколы Общества М-К-В-ж.д. Строительное управление новых линий, 125 арк.

21. Центральний Державний Історичний Архів України, м. Київ Ф 699 Строительное управление новых железнодорожных линий Общества Московско-Киево-Воронежской железной дороги оп. 1 Спр. 26 Переписка с 2 участком (Канцелярия Главного Комиссара), 17 арк.

22. ЦДІАУ, м. Київ Ф 692 Правление Киевского округа путей сообщения оп. 51 Спр. 139. О строительстве железнодорожного моста через р. Десну у с. Витемля, 39 арк.

23. Неровецкий А. И. К сооружению Писаревского моста Волчанского района Харьковского округа / А. И. Неровецкий // Зодчество: (ежемесячник архитектуры, инженерного дела, санитарной техники, промышленного и коммунального строительства. – 1928. – № 1–2. – С. 37–38.

Михайленко Г.Г. Вклад А.И. Неровецкого в развитие железнодорожного и мостового строительства. В статье рассматривается вклад выдающегося инженера-строителя, А.И. Неровецкого в железнодорожное и мостовое строительство. Инженер активно участвовал в строительстве железнодорожной сети Украины, России, Беларуси и Кавказского региона. Александр Иннокентиевич также известен как строитель мостов в Украине первой половины XX столетия. В статье рассмотрено строительство самых сложных, с инженерной точки зрения, проектов. Автор делает акцент на том, что благодаря настойчивому и самоотверженному труду талантливых инженеров, таких как А.И. Неровецкий, была построена железнодорожная сеть Украины.

Ключевые слова: А.И. Неровецкий, железнодорожное строительство, инженер-строитель, мостостроитель, железнодорожная сеть Украины.

Mykhailenko H. H. Contribution of O. I. Nerovetskyi to the development of railway and bridge construction. *The contribution of an outstanding civil engineer O. I. Nerovetskyi to railway and bridge construction has been analysed in the article. O. I. Nerovetskyi was fully engaged to the development of railway network of Ukraine, Russia, Bielorussia and the Caucasus region. Olexandr Inokentiiovych Nerovetskyi was known as one of the prominent Ukrainian bridge engineers at the beginning of the twentieth century. Construction of the most complicated (from the engineering point of view) projects has been focused on in the article. The author emphasizes that the railway network of Ukraine has been built due to hard work and selfless labour of talented engineers such as O. I. Nerovetskyi.*

Key words: O. I. Nerovetskyi, railway construction, civil engineer, bridge engineer, railway network of Ukraine.

УДК 929:001(477.53)

Пістоленко І.О.

ЖИТТЯ І ТВОРЧА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІД ЧУЖИМ ІМЕНЕМ: ПРО ДЕЯКІ РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕНЬ БІОГРАФІЇ Ю.В. КОНДРАТЮКА (О.Г. ШАРГЕЯ)

У статті на основі аналізу архівних джерел та низки публікацій розглядається один із малодосліджених істориками науки і техніки фактів біографії вченого у галузі теорії космічного польоту Ю.В. Кондратюка (О.Г. Шаргея) – зміна ним імені і прізвища.

Ключові слова: наука, техніка, історія, дослідження, вчений, біографія.

Багато фахівців у галузі історії музейної справи, музеєзнавства дотримуються тієї точки зору, що одним із головних напрямів діяльності музейних закладів є науково-дослідницька робота. Зокрема, музеїв