

Джерела та література

1. Барбарич А. І. Пам'яті Михайла Івановича Котова / А.І. Барбарич, Т.Я. М'якушко, В.В. Протопопова // Укр. ботан. журн. – 1979. – Т. 36, № 3. – С. 275–276.
2. Доброчаєва Д. М. Наукова спадщина Михайла Івановича Котова (до 90-річчя з дня народження) / Д. М. Доброчаєва, В. В. Протопопова // Укр. ботан. журн. – 1987. – Т.43, № 1. – С. 97–99.
3. Ільїнська А.П., Морозюк С.С., Протопопова В.В. Котов Михайло Іванович. Життя віддане ботаніці (до 110-річчя від дня народження) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <http://www.nbu.gov.ua/Elib/botany/scientist/Kotov.pdf>
4. Архів Президії НАН України, ф. 251, оп. 1, спр. 141, арк. 192–199.
5. Архів Президії НАН України, ф. 251, оп. 1, спр. 183, арк. 50–56.
6. Архів Президії НАН України, ф. 251, оп. 1, спр. 386, арк. 228–235.
7. Протопопова Вера Викторовна - Золотая фортуна бизнес бук [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL : http://www.businessbookgf.org/business_partners/personas/golden_fortune_protoporova_vira_viktorivna.
8. Віра Вікторівна Протопопова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL : www.botany.kiev.ua/doc/protoporova.pdf.
9. Чопик Володимир Іванович [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: http://uk.wikipedia.org/wiki/Чопик_Володимир_Іванович.
10. Наукова комунікація в Україні в 20 – 30-х роках [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <http://journal.univ.kiev.ua/index.php?act=article&article=1311>.
11. Інститут ботаніки ім. М.Г.Холодного НАН України, ф. 1, оп. 3, спр. 223, арк. 1 – 71.

Козубенко Ю. Л. Общественная, педагогическая и редакционная деятельность профессора М.И. Котова (1896–1978)

Статья посвящена исследованию общественной, педагогической и редакционной деятельности профессора М.И.Котова в 20–70-х годах XX века. Рассматриваются малоизвестные широкой общественности страницы жизни и деятельности выдающегося украинского ученого-ботаника. Систематизировано редакционную деятельность М.И.Котова в научных изданиях СССР. Охарактеризовано общественную деятельность ученого, его участие в различных научных обществах. Указано значение идей ученого в процессе воспитания ряда новых научных кадров, а также развитие и внедрение ими этих идей в собственных исследованиях.

Ключевые слова: М.И.Котов, общественная деятельность, педагогическая деятельность, редакционная деятельность.

Kozubenko Yu. L. The public, educational and editorial activity of professor M.I. Kotov (1896–1978).

The article is devoted to the social, educational and editorial activities of Professor M.I.Kotov in 20-70th years twentieth century. We consider the little known to the public pages of life and work of the famous Ukrainian scientist and botanist. Editorial activity M.I.Kotov in scientific journals USSR is systematized. Social activities of the scientist, his participation in various scientific societies are characterized. The specified value scientific ideas in the education of a number of new researchers, and the development and implementation of these ideas in their own research.

Keywords: M.I. Kotov, social activity, educational activity, editorial activity.

УДК 625.1(09)

М. В. Рудюк

ВНЕСОК М.С. ФІЛОНЕНКА В УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ОРГАНІЗАЦІЇ РУХУ ПОЇЗДІВ

У статті висвітлюється внесок визначного інженера залізничника М.С. Філоненка у становлення та розвиток організації експлуатаційної роботи залізниць Росії кінця XIX ст. Під час відрядження у США Філоненко М.С. ознайомився з системою руху на американських залізницях. Свої узагальнені спостереження він виклав у праці “Служба руху на Пенсільванських залізницях”. На сьогоднішній день стаття надзвичайно актуальна в сучасних умовах організації експлуатаційної роботи на українських залізницях.

Ключові слова: Філоненко М.С., експлуатаційна робота залізниць, залізничний транспорт, графік руху, товарний поїзд.

У даній статті пропонуємо розглянути деякі принципи, на яких наполягав талановитий дослідник, популяризатор наукових знань М.С. Філоненко, а саме: абсолютне право на нитку графіка руху поїздів переважних напрямків, і, головним чином, право відправляти поїзди за маршрутами без заздалегідь складеного розкладу, при формуванні проекту “Положення про рух поїздів паровозними залізницями, відкритими для громадського користування”.

Максиміліан Семенович Філоненко у 1879 році закінчив повний курс фізико-математичного факультету Київського університету, а в 1884 році закінчив навчання в “Інституте инженеров путей сообщения” в Санкт-Петербурзі з відзнакою. Перших п'ять років М.С. Філоненко працював на будівництві і експлуатації залізниць в службі колій та споруд. В 1889 році, потрапивши на Південно-Західну залізницю, інженер Філоненко повністю присвятив себе службі руху [1, с.320].

Проблема організації руху поїздів, що розглядалася Філоненком М.С., потребувала особливої уваги не тільки в роки його життя, але й не втратила своєї актуальності в наш час. Адже останнім часом все більш істотної уваги набуває проблема надання послуг з перевезення вантажів з урахуванням індивідуальних вимог вантажовласників до якісних показників перевезення, а саме доставки вантажів у пункт призначення “точно в строк” [2, с.70]. При чому в основі технології руху поїздів за “чітким розкладом” лежить принцип доставки вантажів “точно в строк” відповідно до договору на перевезення. Тому зараз проблема формування оптимального маршруту прямування поїздів, що пов’язані з реалізацією логістичного принципу “точно в строк” є однією з найбільш актуальної для залізниць України. При реалізації головних завдань цільової моделі стоїть задача максимально зменшити ризики виникнення дефіциту ресурсів при перевезеннях вантажів, об’єднати в рамках єдиного перевізного процесу інтереси Укрзалізниці та інших учасників [3].

На основі аналізу історії розвитку залізничного транспорту, а в нашому випадку поглибленому вивченню питань пов’язаних з рухом поїздів, можна спрогнозувати перспективи подальшої модернізації та розвитку залізничної галузі України. Саме такий підхід дає можливість віднайти невідомі і досі мало висвітлені істориками науки і техніки питання, пов’язані з формуванням та використанням графіку та правил руху поїздів. Ці питання цікавили дослідників ще у 1853 році коли на лінії Санкт-Петербург – Москва діяло “Положение о поездах Санкт-Петербург – Московской дороги”, яке передбачало чітке дотримання розкладу і тривалості зупинок потягів на станціях. Одна з перших наукових праць у цій галузі була написана інженером шляхів сполучення О. Шишковою (1877), що дістала назву “Експлуатація залізниць” [4]. Знання внеску зробленого попередниками в цьому напрямку сприяє виробленню глибшого уявлення щодо вирішення проблем сьогодення на Українських залізницях. Особливо актуальним є розкриття справжньої історії створення правил з руху поїздів і внесок інженера Філоненка М.С. та інших дослідників в удосконалення організації експлуатаційної роботи залізниць.

Мета дослідження полягає у вивченні і узагальненні внеску Філоненка М.С. в удосконалення системи організації руху поїздів. Проаналізувати історичні обставини виникнення даного питання. Звернути увагу на схожість багатьох проблем того часу, які й сьогодні виникають на залізничному транспорті.

У 1866 р., для дільниці Москва – Курськ було розроблено та затверджено “Тимчасові правила руху по Московсько-Серпухівській дільниці Курської залізниці”, згодом такі ж правила склалися і для інших ліній. У 1874 р., згідно з постановою МШС виходять “Правила руху по залізницях, відкритих для громадського користування”. У 1883 році впроваджуються нові Правила руху по всіх залізницях Російської імперії, які значно відрізняються від аналогічних правил зразка 1874 р. [5, с.219].

Методи організації перевезень з перших років експлуатації залізниць розробляли і вдосконалювали інженери-практики, високо кваліфікаційні фахівці в даній галузі. На залізницях Росії, послідовно, проводився принцип регламентації перевізної роботи за допомогою графіка руху поїздів.

У 1854 році інженер шляхів сполучення Л.А. Сергеев склав перший графік руху поїздів для лінії Петербург – Москва, який започаткував регулювання експлуатаційної роботи. В подальшому у графіку руху стали виділяти постійні поїзда (пасажирські і частини вантажних) і додаткові. На різні розміри руху склалися графіки обороту паровозів. Із збільшенням обсягів перевезень і розвитком залізничного будівництва особливого значення набули питання забезпечення безпеки руху [6, с.65].

Зростання розмірів руху й маневрової роботи вимагали створення мережі вантажних та сортувальних станцій, що, в свою чергу, викликало необхідність внесення технологічних змін в організацію руху поїздів.

За 9 років роботи згідно з “Правилами руху поїздів” 1883 року, працівники, безпосередньо пов’язані з рухом поїздів, відзначили деякі надзвичайно важливі зауваження, вироблені практикою:

Графічні таблиці руху поїздів страждають незручністю в силу неможливості однією схемою руху вичерпати всі умови руху, які з дня на день змінюються і визначаються розмірами і часом перевезень;

Неможливо передбачити наперед для кожного товарного поїзда, який перевозить не транзитний вантаж, необхідні йому зупинки для задоволення потреб вантажних станцій, які постійно варіюються. Як наслідок, стоянки назначені товарним поїздам, є або зайвими, і тоді викликають даремну витрату часу, або недостатніми і тоді провокують запізнення поїздів, які в свою чергу рухаються в таких випадках поза розкладом руху шляхом регулювання черговими станційними агентами права на зайняття перегонів, від чого безпека руху зовсім не страждає;

Максимальна втрата часу для схрещень і обгонів. У випадку коли кількість поїздів в обороті менша, ніж їх введено у графік, вони вимушені дотримуватись стоянок під час “фіктивних” схрещень чи обгонів без будь-якого підґрунтя, але відповідно до чіткого графіку руху поїздів.

У зв’язку з необхідністю вирішення суперечних питань та уникненню вузьких місць, що виникли в процесі експлуатації залізниць у 1892 р. за розпорядженням колишнього Міністра шляхів сполучення С.Ю. Вітте створено комісію Петровського. Проект отримав назву “Положення про рух поїздів паровозними залізницями, відкритими для громадського користування” [7, с.65]. Для більш чіткого уявлення про даний проект, який на думку багатьох інженерів повинен був вирішити вищезазначені проблеми, ми наведемо деякі основні пункти з нього:

1. Для виконання вантажних перевезень, які має здійснити залізниця, повинні бути складені нормальні (точні, стабільні) розклади й графіки руху поїздів.

2. Призначення поїздів проводиться розпорядженням управляючого залізницею або уповноважених на такі дії осіб.

3. Рух поїздів, не передбачених розкладом, повинен здійснюватися або за окремим розкладом для кожної поїздки, або тільки за маршрутом. Складання маршрутів чи розкладів входить до обов’язків тієї особи, якій видано розпорядження про включення до руху не передбаченого розкладом поїзда.

4. Рух поїздів, не передбачених діючим розкладом, не повинен порушувати графіки і безперервності руху пасажирських поїздів, товарно-пасажирських, а також поїздів, що перевозять військових.

5. Кожному поїзду присвоюється певна черга старшинства відносно інших поїздів чи право на колію. Старшинство поїздів визначається залежно від роду поїзда, швидкості руху та інших особливостей даної залізниці.

6. Прямування поїздів як за раніше встановленим розкладом, так і поїздів не передбачених розкладом, допускається не інакше як з видачею кожному кондуктору поїзда маршрутного листа, що містить вказівку його черговості, номера чи літер, числа й місяця відправлення і призначення, тривалості руху на кожному перегоні чи швидкості й зупинок, якщо такі будуть передбачені. Маршрутом може бути будь-який документ, який містить в собі всі згадані відомості за підписом особи, уповноваженої на призначення даного поїзда в оборот, чи начальника станції, звідки відправлявся поїзд.

7. Залізниці поділяються на перегони. Роздільні пункти, які відділяють перегони, називаються станціями. Під цим іменем розуміються також полустанки, роз'їзди і пости, від яких надходить повідомлення чи сигналізація про вільність колій. Кожен наступний для проїзду перегін на лінії визнається завжди закритим і відкривається лише при підтвердженні про вільність перегону. Межі перегонів позначаються особливими знаками чи спеціальними сигналами.

8. Всі визначені станції поєднуються між собою телеграфними, телефонними чи іншими апаратами, пристосованими для передачі відомостей на суміжні станції по прийому чи відправленню поїздів.

9. Без відома і дозволу начальника станції жоден не має права відправити, прийняти чи пропустити через станцію поїзд. Наказ на відправлення виражається письмово, усно чи встановленими сигналами.

10. Поїзди, які знаходяться в обороті, розмежовуються між собою певним простором чи часом з дотриманням наступного: а) на одній колії й перегоні не повинні знаходитися одночасно два поїзди протилежного напрямку; б) попутні поїзди відправляються один за одним на віддалі перегону; в) відправлення попутних поїздів одного слідом за іншим до прибуття на наступну станцію поперед наступного поїзда допускається з тим, щоб швидкість другого поїзда не перевищувала швидкості руху першого, і, щоб вихід зі станції був не раніше 15 хвилин після відправлення першого.

11. Рух поїздів, як попутних так і зустрічних, на кожній колії в перегоні може проводитися виключним розпорядженням одного з начальників станцій перегону. При такому способі руху поїздів начальник станції, який розпоряджається на даній колії й перегоні, відправляє в межах даного шляху й перегону різного роду поїзди без попереднього дозволу сусідніх станцій, ці ж останні не мають права відправляти від себе жодного поїзда без дозволу начальника станції, у віданні якого колія й перегін. До обов'язків начальника станції, який відповідає за рух на даній колії й перегоні, входить узгодження руху поїздів, які не передбачені чинним розкладом [7, с.67].

До обговорення цих і інших пунктів положення було залучено багато відомих інженерів-практиків, які мали можливість впливати на розвиток процесу становлення нових більш досконалих правил руху поїздів. Проект, який на той час ще розглядався, не пройшов усіх фаз свого розвитку і затвердження, і тому відомий працівник служби руху М.С. Філоненко поспішав внести свої доповнення і сподівався на те, що компетентні особи всіх подальших інстанцій, а головним чином члени Інженерної Ради при розгляді проекту звернуть увагу на його скромний внесок і посильну працю.

У 1893 році Міністерство шляхів сполучення на два місяці відрядило: О.П. Бородіна, С.О. Стемковського, А.А. Абрагампсона і М.С. Філоненка в США з метою спеціального ознайомлення із системою руху на американських залізницях, які завжди практикували систему руху поїздів без заздалегідь складених розкладів [8, с.2].

Відомо, що Сполучені Штати Америки в 30-х роках XIX ст. слідом за Англією розгорнули інтенсивне будівництво залізниць, що не могло не зацікавити фахівців-залізничників і в Росії, і насамперед в Інституті Корпусу інженерів шляхів сполучення. Така зацікавленість була викликана тим, що між Росією і США існує багато природних схожостей. Головні риси цієї подібності полягають: у незначній різниці кліматичних особливостей; в загальному характері річок, що перетинаються дорогами; значних відстанях між головними пунктами адміністрації торгівлі і промисловості; наявності в достатній кількості будівельного лісу; нарешті, така ж нерівномірність заселеності [9].

Можна стверджувати, що до того часу ні в російській, ні в закордонній сучасній літературі не було детального систематичного опису американської системи руху, яку виклав Філоненко М.С. в своїй праці про Пенсільванію. На основі вище вказаного ми вважаємо, що він мав повне право й, більше того, був зобов'язаний запропонувати оцінку проекту Положення з точки зору американського типу організації руху.

Для детальнішого розгляду цього питання, наскільки дане Положення дозволяє застосувати на практиці американські принципи, М.С. Філоненко виділяє основні пункти американської системи, які полягають у наступному:

1. Поїзди по суті поділяються на дві групи:

а) поїзди постійного термінового сполучення, які дотримуються строго розроблених розкладів;

б) поїзди додаткові, які курсують не за розкладом, а при потребі, по мірі накопичення вагонів, які підлягають перевезенню.

2. Право на рух поїздів одного переважного напрямку.

3. Старшинство поїздів на право зайняття перегонів, яке визначається їхніми розрядами чи класом.

4. Відправлення поїздів зі збереженням між ними деякого визначеного часового інтервалу.

5. Присвоєння кожному поїзду, який іде слідом, старшинства в праві поїзда, за яким він їде і яким він заявлений; звідси виникає поняття про групу поїздів як про одне ціле, про один поїзд, розділений на секції чи окремі взаємно підпорядковані поїзди.

6. Право регулювати рух шляхом спеціальних телеграфних розпоряджень зосереджене для кожної ділянки в руках однієї відповідальної особи.

7. Точне позначення перегонів сигналами, які заявляють вимогу зупинки для одержання адресованого поїзду наряду [7, с.70].

Міркуючи як інженер-практик, Філоненко М.С. передбачав можливість руху поїздів один за одним із збереженням між ними часового інтервалу, виключно у виняткових, екстраординарних випадках, а не як основний принцип руху. Якщо доповнити вітчизняну систему організації руху поїздів європейською вимогою постійного знаходження станційних агентів в курсі "вільності" перегонів для пропуску поїздів, які потрібно відправити, то американська система за таких умов може успішно використовуватись на всіх залізницях з нерегульованим рухом при безумовному дотриманні безпеки руху.

На 7-му дорадчому з'їзді представників служби руху, який розглядав проект Положення про рух поїздів член комісії помічник начальника С.Петербург – Варшавської дороги І.І. Ріхтер та помічник начальника експлуатаційного відділу управління казенних доріг п. Єлеспаппе виступили з доповідями, що містили деякі зауваження до даного Положення. Комісія дотримувалася тієї думки, що оборот товарних поїздів без розкладу може бути лише допущено і, що подібний оборот товарних поїздів не порушує безпеки руху, тоді як за принципами американського руху лише поїзди термінового чи постійного обороту повинні дотримуватись строго розроблених розкладів, інші поїзди не повинні утискатися у своїх оборотах постійними розкладами. Положення та його укладачі допускають лише можливість організації руху поїздів за американською системою, а тому недостатньо її недостатньо точно представляють початкові точки подібної організації, що ясно видно із порівняння наведених основ американської системи і цитат із Положення.

В свою чергу Філоненко М.С. зауважив, що крім того, укладачі Положення поставили рух всіх без винятку поїздів під безпосередній нагляд і відповідальність станцій, які повинні бути проінформовані про вільність перегонів і повинні регулювати між поїздами право зайняття перегону. Положення допускає можливість дозволити рух поїздів без розкладу за умови дотримання застережних заходів. Такий принцип організації руху поїздів Філоненко М.С. вважав за необхідне зберегти, рекомендуючи застосовувати його на вітчизняних залізницях, або в крайньому випадку, випробувати на наших залізницях американську систему, яка легко може застосувати до поточної ситуації [7, с.72].

Укладачі положення прагнули звернути увагу на забезпечення безпеки руху, обійшовши питання організації руху, між тим одне з іншим тісно пов'язане, тому, увівши принцип можливості обороту деяких серій поїздів без розкладу, можна було визначити умови їхньої безпеки, не притискаючи в деталях організаторів руху, лише визначаючи основні принципи подібної організації. У цьому відношенні Положення страждало з одного боку відсутністю деяких органічних постанов, а з іншого – їх надлишковою деталізацією.

Філоненко М.С. вважав, що ці думки повинні були підвести комісію до того висновку, що вимоги проводити рух товарних поїздів за графіком або за точно розробленим розкладом, не обумовлюючи безпеки руху, у багатьох випадках зайві, а в деяких навіть шкідливі. Звідси інженер Філоненко М.С. робить висновок, що залізницям повинно бути надано право організувати рух поїздів без розкладів, оскільки організація руху за графіками не обумовлюється господарською необхідністю.

При цьому він наголошував, що графіки руху потрібні для центральних адміністративних органів, у даному випадку Міністерства шляхів сполучення, як документальний доказ відповідності пропускної спроможності й вимог торгових перевезень. Але та чи інша пропускна спроможність може бути перевірена й доведена шляхом інших досить простих даних і прийомів, як наприклад: розрахунком часу, потрібного на проходження перегонів залежно від відстані між станціями, від топогеографічних умов колії, сили тяги паровозів і прийнятих составів поїздів, тобто тих даних, які повинні бути покладені в основу складання графіків, підтверджених крім того даними про засоби водопостачання і про розвиток станцій.

З огляду на вищевикладене, Філоненко М.С. вважав, що Положення має бути доповнене з одного боку органічними постановами, що пропускна і провізна спроможність кожної залізниці повинна відповідати розмірам торгового руху, а з іншого – роз'яснюємо, що залізниці зобов'язані в порядку, вказаному Міністерством, складати розклади і графіки руху поїздів термінового сполучення, до числа яких, входять поїзди пасажирські і військові мирного часу, а також узгоджені між залізницями товарні поїзди для перевезення худоби й швидкопсувних вантажів. Внесення в ці розклади і графіки інших поїздів обов'язкові тільки тоді, коли з господарських міркувань залізниці будуть мати користь від товарних перевезень у всій їх сукупності по строго розроблених постійних розкладах, а не без них. Але при цьому він дотримувався тієї думки, що і для узгоджених товарних поїздів розкладу не потрібно, і що для цих поїздів розклади можуть бути замінені узгодженнями між зацікавленими дорогами. В цих узгодженнях повинен бути визначеним термін, коли потрібно доставити для передачі термінові вантажі й худобу, або ж залізниця повинна приймати їх для подальшого відправлення вантажів відразу після прибуття їх на станцію передачі. Подібними узгодженнями цілком могло б забезпечуватись швидке перевезення термінових вантажів, які вимагають більшої швидкості пересування.

Крім того, він відзначав, що час знаходження товарних поїздів у дорозі між двома пунктами зміни паровозів, тобто для кожної ділянки залізниці, знаходячись залежно від прийнятої схеми поїздів більшої швидкості, якими є поїзди пасажирські і термінові товарні, досягає свого максимуму при повній експлуатації за графіком пропускної спроможності дороги, бо в такому графіку досягає свого максимуму пуста трата часу на стоянки перехрещень і обгонів. Тому вигідно завжди проводити рух товарних поїздів без розкладу, адже,

коли рух малоінтенсивний при повній пропускній спроможності, з'являється можливість зменшити час перебування поїзда в дорозі [7, с.73].

Отже, виходячи з того положення, що товарні поїзди можуть курсувати без заздалегідь складених розкладів, Філоненко М.С. визначив основні вимоги для організації руху поїздів, одна частина яких повинна рухатися на основі точних розкладів, інша ж без розкладу, за умови, що право поїзду займати перегони зосереджено в руках начальників станцій, на яких покладається відповідальність за правильність виділення кожному поїзду вільного перегону.

Внесок М.С. Філоненка в дане питання полягає в його пропозиціях щодо впровадження та вдосконалення деяких постанов Положення, які ми висвітлюємо на сторінках нашої статті:

1. Залізницям надавати право проводити товарний і робочий рух без заздалегідь складених розкладів.

2. Залізниці зобов'язані класифікувати поїзди на розряди чи класи з присвоєнням їм відповідного старшинства чи права на колію.

3. Залізниці зобов'язані оголошувати по лінії всі елементи, які визначають умови обороту поїздів, тобто класифікацію поїздів, їх состави і відповідні правила перегонів; для поїздів передбачених точними розкладами всі ці дані містяться в книжках розкладів, для інших поїздів – в особливих таблицях чи розпорядженнях.

4. Залізниці зобов'язані забезпечити всіх агентів, розпорядників і виконавців руху книжками розкладів і вищезгаданими таблицями чи розпорядженнями.

5. Поїзди, не передбачені в постійному обороті як такі, що не внесені в постійний розклад, так і внесені в нього, повинні курсувати не інакше як з видачею головним кондукторам особливих нарядів на їх прямування.

6. Належить відправляти слідом один за одним поїзди лише однакових швидкостей, хоча для відновлення порушеної правильності руху не заперечується відправляти поїзди менших швидкостей слідом за поїздами більших швидкостей.

7. Кожний поїзд, який іде "слідом" за попереднім, повинен бути заявлений як поїзд, за яким він їде і правами старшинства якого він користується.

8. Залізниці зобов'язані оголошувати, скільки поїздів може бути відправлено один за одним, тобто, скільки поїздів може входити в одну поїзну групу, які будуть зустрічатися чи брати участь в обгонах [7, с.74].

В своїх намаганнях вплинути на комісію Максиміліан Семенович Філоненко мав підтримку зі сторони інших інженерів-науковців.

У журналі "Железнодорожное дело" (№№ 21 і 22) за 1892 р. вміщений етюд І.І. Ріхтера, цього невтомного літературного діяча в області розвитку й організації господарчої експлуатації залізниць – "Досвід викладу правил руху в 25 параграфах". Філоненко М.С. виступив з припущенням дещо зі схожістю "Положення" і "Досвіду". На що І.І. Ріхтер виступив з відкритим листом до М.С. Філоненко під назвою "Немножко философии" в журналі "Инженер" за 1895 рік [10]. У своєму зверненні він виклав своє бачення з приводу розбіжностей у поглядах, в питаннях урядової регламентації умов безпеки руху поїздів, визначення пропускної здатності та ін. Але, підкреслив, що не має нічого проти пропозицій М.С. Філоненка у вираженні права залізниць проводити рух всіх вантажних, робочих і службових поїздів без заздалегідь складених розкладів.

Вагомим внеском Філоненка М.С. в удосконалення системи руху поїздів стали праці: "Служба руху на Пенсільванських залізницях", опублікована в 1894 – 1895 роках на сторінках журналу "Инженер". Досить тривалий час, дана праця, була джерелом для вивчення закордонного досвіду [11]; стаття "Принципи проекту "Положення про рух поїздів паровозними залізницями, відкритими для громадського користування", складеного комісією Петровського" [7]; стаття "К вопросу об ускорении товарных поездов", в якій Філоненко зазначив, що одним з перших кроків по прискоренню товарних перевезень є раціональне поліпшення, розвиток і обладнання вузлових та сортувальних станцій, що сприяють головним чином прискоренню перевезень вантажів [12].

На останок хотілось би зазначити, що намагання нашого співвітчизника, цього невгамовного дослідника й по праву великого реформатора Філоненка М.С. справдились, і в 1903 р. з'їзд представників служби руху визначив, що введення поїздів нетермінового звернення без розкладу представляється доцільним скрізь, за винятком сильно завантажених ділянок. Це безумовно наштовхує нас на думку, що Максиміліан Філоненко приклав чимало зусиль для вдосконалення системи руху і, кожен день плідно працюючи, він віддавався справі сповна. Після прийняття цих змін вирішилися всі ті вузькі питання, які турбували працівників транспорту безпосередньо пов'язаних з рухом поїздів і були досягнуті цілі по прискоренню перевезень вантажів, які задовольняли не лише вантажовласників а й саму залізницю.

Але вже через шість років дорадчий з'їзд представників служби руху визнав "безумовно необхідним складання графіка руху поїздів" [7, с.75]. І тому ми пропонуємо нашу працю для майбутнього продовження дослідження у питаннях руху поїздів в умовах необхідного складання і безумовного виконання графіку руху поїздів.

Джерела та література

1. Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології : матеріали V міжнар. наук.-практ. конф., 24 – 25 берез. 2011 р. – К.: ДЕТУТ, 2011. – С. 320–321.
2. Ломотько Д.В. Оптимізація маршруту прямування поїздів з урахуванням логістичного принципу "точно у строк" / Д.В. Ломотько // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 5. – С. 69–71.

3. Малахова, О.А. Визначення величини простою составів в очікуванні відправлення на сортувальних станціях [Текст] / Малахова О.А., Тищенко О.В. // Сборник научных трудов Вестник НТУ "ХПИ" : Нові рішення в сучасних технологіях – Вестник НТУ "ХПИ", 2011. – № 58. – С.99 – 102.
4. Кудрявцева М.К. Крушения и аварии на железнодорожном транспорте и борьба с ними / М.К. Кудрявцев. – Х. – К.: Государственное научно-техническое издательство Украины, 1935. – С.3–12.
5. Кривошшин О.М. Південно-Західні залізниці на теренах України в другій половині XIX століття: досвід акціонування та структурних перетворень: монографія. – Ніжин: ТОВ "Видавництво "Аспект-Поліграф", 2012. – С. 202–224.
6. История железнодорожного транспорта России. Т.1: 1836 – 1917. – Санкт-Петербург, 1994. – 336 с.
7. Филоненко М.С. Принципы проекта "Положения о движении поездов по паровозным железным дорогам, открытым для общественного пользования", составленного Комиссией д. с. с. Петровского / М. С. Филоненко // Инженер. – 1895. – № 2. – С. 64–75.
8. Абрагамсон А.А. Максимилиан Семенович Филоненко. Некролог / Артур Адольфович Абрагамсон // Инженер. – 1906. – № 1. – С. 1–3.
9. Воронин М.И. Павел Петрович Мельников / М.М. Воронин, М.М. Воронина. – Ленинград: Наука, 1977. – 150 с.
10. Рихтер И.И. Немножко философии: открытое письмо М.С. Филоненко / И.И. Рихтер // Инженер. – 1895. – № 4. – С. 193–196.
11. Филоненко М.С. Служба движения на Пенсильванских железных дорогах / М.С. Филоненко // Инженер. – 1894. – № 7 и 8 – С. 347-359 ; № 9 – С. 407-422 ; – 1895. – № 3 С. 110–118 ; № 4 – С. 163–172 ; № 5 – С. 213–221 ; № 6 – С. 263–278.
12. Филоненко М.С. К вопросу об ускорении товарных поездов / М. С. Филоненко // Инженер. – 1896. – № 3 – С. 135–141.

Рудюк М. В. Вклад М.С. Филоненко в совершенствование системы организации движения поездов

В статье освещается вклад выдающегося инженера железнодорожника М.С. Филоненко в становление и развитие организации эксплуатационной работы железных дорог России конца XIX в. Во время командировки в США Филоненко М.С. ознакомился с системой движения на американских ж.д. Свои обобщенные наблюдения он изложил в труде "Служба движения на Пенсильванских железных дорогах". На сегодняшний день статья актуальна в современных условиях организации эксплуатационной работы Украинских железных дорог.

Ключевые слова: Филоненко М.С., эксплуатационная работа железных дорог, железнодорожный транспорт, график движения, товарный поезд.

Rudiuk M. V. The contribution of M.S. Filonenko to the improvement of the organizational system of train movements.

The contribution of prominent railway engineer M.S. Filonenko to the development organization of railway field operations in Russia of the late XIX century is reported in the article. During the business trip Filonenko M.S. learned the system of movement on the American railways. His generalized supervisions he described in his work "Train-service on the Pennsylvanian railways" The article is the most immediate interest in the modern terms of railway field operations on the Ukrainian railways.

Keywords: Filonenko M.S., railway field operations, Railway transport, predetermined schedule, freight trains.

УДК 378.046-021.68:54

І. М. Шульга

ПІДГОТОВКА НАУКОВО-ПЕДАГОГІЧНИХ КАДРІВ У ХАРКІВСЬКОМУ ХІМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОМУ ІНСТИТУТІ (1930–1949 рр.)

Стаття присвячена питанню функціонування аспірантури у Харківському хіміко-технологічному інституті (ХХТІ) протягом 1930–1949 рр. У досліджуваний період аспірантське навчання змінилося від підготовки викладача до науковця. Встановлено, що завдяки роботі аспірантури було вирішено кадрове питання у ХХТІ, а також підготовлено науковців у галузі хімії та хімічної технології для науково-дослідних установ та підприємств України. У ХХТІ були створені інституціональні форми підготовки науково-педагогічних та наукових кадрів, які становили завершений комплекс від навчання в аспірантурі до розгляду дисертаційної роботи у Вченій раді.

Ключові слова: аспірантура, науково-педагогічні кадри, Харківський хіміко-технологічний інститут, індивідуальний план аспіранта, Вчена рада.

Ефективність роботи вищої школи безпосередньо залежить від кадрового складу, який задіяний у навчальному процесі та проведенні наукових досліджень. За радянських часів була сформована державна система підготовки науково-педагогічних та наукових кадрів через аспірантуру. Вивчення її функціонування проводиться у межах досліджень історії як системи вищої освіти, так і діяльності навчальних закладів. Тому при розгляді розвитку хімії як науки та навчальної дисципліни у Харківському хіміко-технологічному інституті (ХХТІ) доцільно звернутися до організації та змісту підготовки науково-педагогічних кадрів. Це і визначило вибір теми даної статті.