

УДК 656.2 (03)

О. Г. Стрелко

РОЗВИТОК НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ В ОРГАНІЗАЦІЇ ВАНТАЖНОЇ РОБОТИ ВІТЧИЗНЯНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ (КІНЕЦЬ ХІХ – 60-ті РОКИ ХХ ст.)

Стаття присвячена історико-науковому аналізу розвитку наукових досліджень такого напрямку залізничної науки як організація вантажної роботи залізниць. Організація вантажної роботи залізниць сформувалася як окремий напрям залізничної науки лише за роки радянської влади. У термінології дореволюційного транспорту не існувало навіть самого поняття «вантажна робота», а увесь комплекс питань експлуатації залізниць ділився на два розділи – «технічну» і «комерційну» експлуатацію. Вантажні операції на залізницях царської Росії здійснювалися, як правило, вручну, відправлення вантажів регулювалося записами в станційних «книгах черг», а уся система вантажних перевезень відображала примітивний рівень експлуатації залізниць. Проте зусилля передових учених і інженерів на той час були спрямовані на подолання технічного і організаційного відставання в організації вантажної роботи залізниць.

Ключові слова: залізничний транспорт, вантажна робота залізниць, наука, техніка, технології, організація вантажної роботи

Дуже істотним внеском у розвиток системи вантажних перевезень стало уведення у 1889 р. системи знеособленого користування вагонами у прямому безперевантажувальному сполученні. Це створило основу для нормування роботи вагонного парку і сприяло корінному поліпшенню його використання. Професор О.М. Фролов – один з основоположників теорії експлуатації залізниць – справедливо відмічав, що експлуатація вагонів була «абсолютно самобутня, ні в одній країні вона не повторювалася, і товарний вагон, якій би залізниці він не належав, відносно користування знаходиться в повному і безконтрольному розпорядженні тієї залізниці, на якій він знаходиться» [1, с. 267]. З цим як би перегукувалося твердження американського фахівця Джорджа, який у 1908 р. визнав, що «лише застосуванням російської системи може бути закрита величезна прогалина в американському залізничному господарстві» [1, с. 268].

Великий вклад в створення основ комерційної експлуатації залізниць внесли такі видатні діячі залізничної справи дореволюційної Росії, як М.П. Петров, Е.Т. Баранов, І.Є. Ададунов [2, с.272].

У сучасних умовах під вантажною роботою розуміється комплекс питань, пов'язаних з оперативним плануванням вантажних перевезень, забезпеченням збереження вантажів і організацією початкових і кінцевих операцій. Відповідно до цього основними завданнями досліджень вдосконалення вантажних операцій є створення науково обґрунтованої системи перевезень вантажів і прогресивних технологічних процесів на основі застосування високопродуктивних технічних засобів для механізації і автоматизації операцій. У колишньому Радянському Союзі система організації вантажних і комерційних операцій на транспорті була заснована на державному плануванні перевезень і мала на меті забезпечення своєчасної і підлягаючої зберіганню доставки за призначенням тих матеріальних цінностей, які довірялися працівникам залізничного транспорту.

У Статуті залізниць Союзу РСР, затвердженому урядом, в концентровано-ваній формі були викладені взаємні обов'язки залізниці і вантажовласників стосовно виконання перевезень з найменшими транспортними витратами. Таким чином, якщо Правила технічної експлуатації залізниць регламентують в основному внутрішню організацію роботи транспорту, то Статут залізниць Союзу РСР визначав його зовнішні зв'язки з іншими галузями народного господарства. Зміни і удосконалення статутів в періоді проведення великих заходів щодо модернізації управління народним господарством проводилася за активної участі науковців дослідницьких інститутів і виробничників.

У 1885 р., тобто майже через 50 років після спорудження першої залізниці, був створений перший в історії транспорту «Загальний Статут російських залізниць». Природно, що цей Статут повною мірою відбивав умови приватнокапіталістичної форми господарства. У одній з його статей передбачалося, наприклад, право «продажу залізниці з публічного торгу».

Після жовтневого більшовицького перевороту, коли залізниці стали власністю соціалістичної держави, потрібно було створити принципово іншу систему норм і положень, відповідних ролі транспорту в системі народного господарства. 16 серпня 1920 р. В.І. Ленін підписав «Загальний Статут залізниць РРФСР», основні положення якого відповідали умовам непу. З переходом країни до нової економічної політики був створений Статут 1922 р. Зміцнення державної промисловості і торгівлі зажадало внесення змін у правові стосунки залізниць і обслуговуваних ними галузей народного господарства, що було зроблено уведенням Статуту у 1927 р.

Подальші успіхи соціалістичного будівництва і перехід на систему державного планування перевезень зумовили затвердження у 1935 р. нового Статуту. Закладені у ньому прогресивні норми використання рухомого складу та інших технічних засобів сприяли успішному виконанню залізничним транспортом перевезень оборонних і народногосподарських вантажів в роки Другої світової війни.

Післявоєнне відновлення транспорту і його корінна технічна реконструкція визначили зміст Статуту 1955 р., в якому отримали широке віддзеркалення питання вантажного і пасажирського господарства, використання вагонного парку, механізації вантажних операцій.

Статут 1964 р. відбивав питання розвитку народного господарства, у тому числі вдосконалення системи планування перевезень і посилення координації різних видів транспорту.

Формуванню кожного із Статутів залізниці радянського періоду передували глибокі науково-технічні опрацювання окремих питань. Вагомий внесок в наукову розробку і вдосконалення загальної організації вантажних операцій на залізницях зробили вітчизняні вчені В.М. Образцов, В.О. Сокович, В.В. Повороженко, а також фахівці В.П. Потапов, М.Ф. Шамаєв, Є.С. Кулагін, С.Ф. Кучурін, М.Ф. Дубровін і багато інших [3, с.10].

Наукова розробка питань вантажної та комерційної роботи почалася з 1918 р., коли в Експериментальному інституті шляхів сполучення (Москва) був організований відділ експлуатації. До програми його робіт була внесена «розробка методів використання рухомого складу для поліпшення і здешевлення перевезень, типів складських приміщень, вантажних пристроїв і пристосувань та устаткування вантажних станцій».

У 1935 р. вантажна робота була виділена в самостійній напрям діяльності залізничного транспорту із створенням відповідних структурних підрозділів в Міністерстві шляхів сполучення і на залізницях. До цього часу відноситься розгортання наукової роботи з раціоналізації перевезень, нормування вантажних операцій на станціях і під'їзних коліях і з організації перевезень вантажів, які швидко псуються. Для цього було створене спеціальне «бюро дослідних перевезень», праці якого представляли великий науковий і практичний інтерес.

У системі підготовки інженерно-технічних кадрів була створена спеціальна навчальна дисципліна «Вантажна робота» і видані підручники для вищих навчальних закладів і технікумів.

У 1940 р. під час реорганізації наукових закладів транспорту було створено Науково-дослідний інститут експлуатації і вантажної роботи, який невдовзі об'єднався разом з іншими галузевими інститутами у Всесоюзний науково-дослідний інститут залізничного транспорту. Під час Другої світової війни нечисленна група у складі відділення експлуатації залізниць виконала ряд актуальних досліджень з механізації вантажних операцій в польових умовах із застосуванням простих перевантажувальних засобів і вивчила умови перевезень постачальницьких вантажів та організацію вантажних операцій на відновлюваних залізницях.

Після закінчення Другої світової війни вантажне господарство було сильно зруйноване, не завжди забезпечувалося збереження перевезень, правильна доставка вантажів і визначення ваги, недбало здійснювалося завантаження. Тому для зміцнення вантажної роботи на залізницях, окрім вантажних, були створені комерційні служби. Після багаторічної перерви були випущені підручник з комерційної експлуатації залізниць, довідники з тари та упакування вантажів та інші посібники; посилена науково-дослідна робота в ЦНДІ; у створеному Транспортно-економічному інституті залізничного транспорту був організований спеціальний факультет з комерційної експлуатації залізниць. У ці роки науковцями у співдружності з виробництвом об'ґрунтовані технічні норми завантаження вагонів (М.І. Пихов, М.Д. Богданов), створена методика кріплення вантажів на відкритому рухомому складі (Г.П. Єфімов), закладені теоретичні основи розвитку контейнерних перевезень (Л.О. Коган), розроблені раціональні схеми вантажних дворів і комплексної механізації вантажних операцій (О.В. Лепський, Є.Д. Смірнов, С.О. Ананьєва), проведений комплекс заходів з удосконалення перевезень вантажів, які швидко псувалися (М.М. Стрельцов, С.О. Гусєв, М.С. Комаров, С.Ф. Маталасов).

Зростаючий обсяг перевезень вантажів вимагав корінної технічної реконструкції транспорту, у тому числі комплексної механізації і автоматизації вантажних і комерційних операцій, подальшого розширення фронту наукових досліджень в цій ділянці технічного знання. У 1951 р. у складі Центрального науково-дослідного інституту створюється відділення промислового транспорту, яке розробляло деякі проблеми вантажної роботи, а у 1958 р. сформовано спеціалізоване відділення вантажної роботи, що об'єднало роботу раніше розрізнених наукових колективів. Це дозволило почати дослідження великих проблемних питань щодо подальшого вдосконалення вантажних і комерційних операцій. Багато наукових рекомендацій почали успішно впроваджуватися на транспорті [4, с.132].

За останні роки створені також спеціалізовані лабораторії у ряді транспортних вищих навчальних закладів, у тому числі в Московському (організація вантажної і комерційної роботи), Харківському (механізації), Новосибірському (збереженню вантажів), Ташкентському (холодотранспорту), а в Уральському відділенні даного Інституту - лабораторії з механізації і автоматизації вантажних операцій. В аспірантурах Інституту і вищих навчальних закладів велася систематична підготовка наукових кадрів для цього напрямку транспортної науки.

Для успішного здійснення повної комплексної механізації вантажних операцій необхідно було забезпечити їх концентрацію на меншій кількості станцій і під'їзних колій. Встановлення оптимальних меж цієї концентрації з повним дотриманням народногосподарських інтересів було складним науково-технічним завданням. У цьому напрямі на транспорті вже здійснювалися практичні заходи, засновані на дослідженнях, виконаних Інститутом, спільно з вищими навчальними закладами. Створилася мережа опорних механізованих станцій, на які переносився вантажообіг з малодіяльних станцій, які закривалися. Попереду належало виконати великий цикл досліджень з технічного оснащення опорних станцій, перегляду норм проектування складів, реконструкції вантажного господарства, вдосконалення взаємодії з автомобільним транспортом.

Механізація навантажувально-розвантажувальних робіт була основним напрямом технічного прогресу у вантажній роботі. Для характеристики механізації вантажних операцій у перші роки радянської влади достатньо вказати, що у 20-х роках ХХ ст. на усій мережі залізниць було 250 стрічкових конвеєрів, 40

лебідок, 38 електрокар, 23 штабелеукладчики; цими мізерними засобами механізації перероблялося лише 0,1% загального вантажообігу [5, с.282].

У 1930 р. з метою підвищення механізації вантажних операцій на залізницях почалося термінове виробництво механізмів і найпростіших пристосувань на спеціально виділених для цього заводах; на станціях споруджувалися бункерні установки, було уведено в експлуатацію понад 60 конвеєрів, близько 200 електрокар. Механізована переробка вже у 1932 р. зросла у 5 разів.

Передовики-механізатори добилися рекордного завантаження транспортерів до 700 т/год, у декілька разів перекивши усі норми, що існували тоді. Почалося масове змагання за продуктивне використання підйомної транспортної техніки. Стали широко впроваджуватися у транспортних цехах промислових підприємств такі засоби механізації, як скребковострічкові навантажувачі конструкції Булавіна. На металургійному заводі Ковалю була уперше застосована вежа, а на Прибалхашському міделиварному комбінаті роторний вагоновідкидач. Промисловість приступила до серійного випуску стрілових пересувних кранів на залізничному, гусеничному і автомобільному ході, а також перевантажувальних мостів для металургійних заводів.

До 1940 р., коли у вагонному парку стало багато саморозвантажних піввагонів, стали широко застосовувати розвантажувальні естакади і підземні бункери. Рівень механізації навантажувально-розвантажувальних робіт на станціях і під'їзних коліях сягнув приблизно 40%.

Післявоєнний період характеризується створенням нової підйомно-транспортної техніки, у тому числі автотранспортерів, тракторних навантажувачів, козлових і мостових кранів, і подальшим наростанням рівня механізації, якій у 1966 р. сягнув на вантажних дворах станцій 81%, на загальних місцях вантаження на станціях - 40% і на промисловому транспорті - 88%. Підйомно-транспортна техніка створювалася зусиллями колективів вчених, конструкторів і виробничників (Г.П. Гриневич, Г.І. Синегубов, В.М. Стогов, М.Ф. Руденко, В.І. Платов) [6, с.244].

Проте рівень комплексної механізації ще продовжував відставати від потреб залізничного транспорту: на залізницях загального користування вона досягала приблизно 33% (на вантажних дворах - 66%) і на промисловому транспорті - 60%. Це визначало напрями подальшого розвитку наукової роботи.

На основі теоретичних досліджень, підтверджених експериментальними роботами, була виявлена велика ефективність використання підйомно-транспортних машин і пристроїв.

У Центральному науково-дослідному інституті була створена інерційна машина для вивантажування зерна, накладні вібратори для очищення вагону від залишків сипких вантажів та їх ущільнення при вантаженні, віброударна машина для вивантаження вантажів, які змерзлися. Ентузіасти цього нового напрямку (Д.С. Плюхін, Е.М. Морозов, Ю.О. Носков, В.М. Рамодін, З.О. Другаль) успішно розширювали сферу застосування інерційної техніки у вантажному господарстві. Крім того, необхідно було виконати у співдружності з вищими навчальними закладами дослідження із застосування для цих же цілей струмів високої частоти, теплового випромінювання, а також щодо створення засобів автоматизації для управління навантажувально-розвантажувальними машинами.

Організація контейнерних перевезень була одним з ефективних способів раціоналізації і здешевлення перевізного процесу, укрупнення окремих вантажних місць. Уперше в царській Росії контейнери були застосовані ще у 1889 р. на станції Вержболово [7, с.182]. Проте широкий розвиток контейнерні перевезення отримали тільки в роки радянської влади і в основному у післявоєнний період. Парк універсальних контейнерів, що складав у 1940 р. біля 8 тис., збільшився до 1958 р. до 370 тис., а у 1961 р. сягнув 800 тис., що удвічі перевищувало контейнерний парк усіх європейських країн. Кількість пунктів, відкритих для контейнерних перевезень, зросла до 1200, а загальний обсяг перевезень вантажів в контейнерах складав 25 млн. т.

Розвиток цього виду перевезень заснований на глибоких наукових дослідженнях, з результатів яких була створена методика оцінки техніко-економічної ефективності застосування контейнерів, обґрунтовано розміщення контейнерних пунктів на мережі залізниць, розроблені конструкції контейнерів і засоби для їх обслуговування. У цій галузі слід зазначити роботи Л.О. Когана, а також Є.М. Гохбома, М.Ф. Єрмакова і плідну діяльність організаторів контейнерних перевезень в колишньому СРСР - П.В. Короткова, І.О. Мінкіна, М.Д. Ерліха та ін. На перший план ставилося завдання застосування ЕОМ для розрахунків плану формування контейнерів, створення засобів автоматики для управління процесами на контейнерних пунктах, а також створення нової системи контейнеризації з впровадженням контейнерів підвищеної вантажопідйомності (10 і 20 т брутто) і спеціалізованого рухомого складу на морському і автомобільному транспорті. Великий обсяг наукових і експериментальних робіт мав бути виконаний в галузі пакетних перевезень і застосування піддонів, які у поєднанні з універсальними і спеціальними контейнерами дозволяють створити струнку систему бесперевантажувальних перевезень з комплексним використанням усіх видів транспорту. Бесперевантажувальні перевезення дають можливість докорінно раціоналізувати перевізний процес, звести до мінімуму транспортні витрати.

Холодотранспорту в царській Росії майже не було: парк вагонів-льодовиків налічував всього біля 3 тис. одиниць, а 97% усіх швидкопсувних вантажів перевозилося в звичайних критих вагонах на невеликій відстані. Усі операції стосовно екіпіровки льодовиків льодосоляною сумішшю здійснювалися вручну. У передвоєнні роки в Радянському Союзі парк цих вагонів був збільшений і реконструйований, вантажопідйомність вагону-льодовика підвищилася у 2 рази і до 1940 р. лише 15% швидкопсувних вантажів транспортувалося без охолодження [8, с.182].

У післявоєнний період разом із заходами щодо подальшого підвищення холодопродуктивності вагону-льодовика і створенням пунктів і технічних засобів для їх механізованої екіпіровки були проведені наукові і конструкторські розробки, які дозволили обґрунтувати економічну доцільність відмови від малоефективного льодосоляного охолодження і переходу на рухомий склад, обладнаний засобами механічного охолодження. У 1952 р. були уведені в експлуатацію перші поїзди з механічним охолодженням, а в 1956 р. - п'яти- і дванадцятивагонні секції.

У 1965 р. будівництво вагонів-льодовиків було припинене. У 1967 р. в результаті науково-дослідної розробки питання про необхідні співвідношення в парку ізотермічних вагонів різних типів була створена індивідуальна загорода з механічним охолодженням, обладнана засобами автоматичного регулювання температурного режиму. Наукове обґрунтування технічної політики в реконструкції холодотранспорту здійснювалося у співдружності з інститутами і заводами промисловості, колективом наукових співробітників ЦНДІ під керівництвом М.М. Шаповаленка і О.П. Дюбка. Подальшим завданням був поетапний перехід на нову систему холодотранспорту окремих полігонів мережі, вдосконалення умов перевезень швидкокопсувних вантажів на основі застосування нової техніки, значне - до 1000-1800 км за добу, підвищення маршрутних швидкостей поїздів з такими вантажами. Разом з цим належало провести дослідження щодо підвищення надійності засобів автоматики, які мали застосування у новітніх системах охолодження.

Вдосконалення умов перевезень, технології роботи вантажних станцій та їх взаємодія з промисловим транспортом представляє собою велику ділянку наукових досліджень, оскільки 80% вантажної роботи здійснювалося понад 7 тис. станцій і на тих, що примикають до них 21 тис. під'їзних колій загальною довжиною понад 70 тис. км. При плановій, соціалістичній системі господарства були об'єктивні умови для виконання вантажних операцій на науковій основі з комплексним використанням технічних засобів як станції, так і під'їзної колії. Це досягалося застосуванням єдиного технологічного процесу (ЄТП), уперше розробленого ще у 1941 році [9, с.13].

Практика показала, що організація роботи станцій і під'їзних колій на основі ЄТП дала можливість максимально скоротити міжопераційні інтервали, прискорити операції, внаслідок чого досягти більшого використання вагонного і локомотивного парків і скорочення транспортних витрат. Надалі теорія і практика єдиної технології удосконалювалися рядом науковців (М.Р. Ющенко, Я.П. Вечерні, Я.Ф. Гулев, І.І. Зозулін, О.Ф. Добросельська, М.Д. Левицький, Б.О. Длугач). Були розроблені типові технологічні процеси для окремих галузей промисловості і видів транспорту, методики розрахунку продуктивності навантажувально-розвантажувальних фронтів, а також добового плану-графіку.

Велике наукове і практичне значення мали також дослідження доцільних сфер застосування різних видів промислового транспорту (О.І. Смірнов, І.І. Костін, Д.П. Костенецький, П.Ф. Дубинський).

У зв'язку із збільшенням швидкостей руху знову виникла необхідність дослідження кріплення вантажів, над чим успішно працювали колективи, керовані О.Д. Маловим і В.В. Зубаревим.

Подальші дослідження були спрямовані на створення найбільш ефективних форм взаємодії магістрального і промислового транспорту, на застосування засобів ЕОМ, на удосконалення структури вагонного парку. Над цими питаннями працювали у співдружності із співробітниками інститутів промисловості Д.П. Ільїн і Г.П. Виноградов.

Автоматизація вантажних і комерційних операцій являється перспективним напрямком наукових досліджень. У її основі лежить рішення задачі оптимізації процесів і підвищення продуктивності праці працівників, пов'язаних з виконанням вантажних і комерційних операцій.

Сфери автоматизації операцій планомірно розширювалися.

Велике значення мали також дослідження з оптимізації процесів вантажної роботи, застосування засобів автоматики з передачі інформації про вантаж, виконувани О.О. Сміховим, Г.О. Красовським, Ю.Т. Козловим, В.О. Кателіченком, С.М. Резером та ін. Досвід радянських залізниць в галузі вантажної роботи викликав зацікавленість і в міжнародних організаціях, що займалися питаннями транспорту.

Досягнуті результати вселяли впевненість, що зміцнюючи зв'язок науки з виробництвом та опановувавши нові методи досліджень, науковці досягали подальшого прогресу з організації вантажної роботи. І наукові дослідження у цій сфері це підтвердили.

Джерела та література

1. Зензинов Н.А. Прекрасные годы плодотворной жизни и борьбы (В.Н. Образцов) / Н.А. Зензинов, С.А. Рыжак // Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта. – Москва: Транспорт, 1978. – С. 263-278.
2. Никитин В.Д. Отечественная наука и развитие железнодорожных станций и узлов / В.Д. Никитин // Очерк развития железнодорожной науки и техники: Сб. статей. – Москва: Гострансжелдориздат, 1953. – С. 268-287.
3. Каретников А.Д. Основные этапы развития научных исследований на железнодорожном транспорте / А.Д. Каретников // Развитие науки и техники на железнодорожном транспорте. – Москва: Транспорт, 1968. – С. 3-12. – (Труды ЦНИИ МПС; Вып. 360).
4. Бернгард К.А. Научная разработка проблем эксплуатации железных дорог / К.А. Бернгард, Н.А. Воробьев, Э.Д. Фельдман // Там же. – С. 128-139.
5. Голубков В.В., Киреев В.С. Механизация погрузочно-разгрузочных работ и грузовые устройства: Учебник для техникумов ж.-д. трансп. – 3-е изд., перераб. и доб. – М.: Транспорт, 1981. – С. 350.
6. Антонец Э.Ф. Погрузочно-разгрузочные работы (Справочник). – М.: Транспорт, 1972. – С. 288.
7. Хачатуров Т.С. Железнодорожный транспорт СССР / Т.С. Хачатуров. – Москва: Трансжелдориздат, 1952. – С. 263.
8. Ветухов Е.А. Грузовые станции / Е.А. Ветухов, П.Г. Костенко – Москва: Трансжелдориздат, 1960. – С. 268.
9. Шаульский Ф.И. Владимир Николаевич Образцов: Биобиблиографический очерк / Ф.И. Шаульский // В.Н. Образцов. Изб. труды. – Москва: Изд-во АН СССР, 1955. – Т. 1. – С. 7-20.

Стрелко О. Г. Развитие научных исследований в организации грузовой работы отечественных железных дорог (конец XIX – 60-е годы XX в.)

Статья посвящена историко-научному анализу развития научных исследований в таком направлении железнодорожной науки как организация грузовой работы. Организация грузовой работы железных дорог сформировалась как самостоятельная область железнодорожной науки лишь за годы советской власти. В терминологии дореволюционного транспорта не существовало даже самого понятия «грузовая работа», а весь комплекс вопросов эксплуатации железных дорог был разделён на два раздела: «техническую» и «коммерческую эксплуатацию». Грузовые операции на железных дорогах царской России, как правило, осуществлялись вручную, отправление грузов регулировалось записями в станционных «книгах очередей», а вся система грузовых перевозок отображала примитивный уровень эксплуатации железных дорог. Однако усилие передовых учёных и инженеров на то время были направлены на преодоление технического и организационного отставания железных дорог.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, грузовая работа железных дорог, наука, техника, технологии, организация грузовой работы

Strelko O. G. Development of scientific researches in the organization of freight operation at national railroads (end of the XIX th- the 60s of the XX th century)

The article highlights the historical and scientific analysis for scientific researches development in such branch of railway science as the freight operation organization. The organization of freight operation at railways emerged as an independent branch of railway science only during the years of Soviet power domination. There was no concept “freight operation” in the pre-revolutionary transport terminology, and a full range of railway operation issues was divided into two sections: “technical” and “commercial operation”. As a rule, railway freight operations were performed manually, cargo shipping was controlled by means of records in the “books of queues” at the stations, and the whole system of freight transportations showed primitive level of railway operation. At that time, however, the effort of leading scientists and engineers was aimed at overcoming technical and organizational backwardness on railways.

Keywords: railway transport, freight operation on railways, science, engineering, technologies, the organization of freight operation

УДК 629.422.1-162

М. В. Рудюк

ОРГАНІЗАЦІЯ ШВИДКІСНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО РУХУ – ЕКСПЕРИМЕНТ ІНЖЕНЕРА М. С. ФІЛОНЕНКА

У статті пропонується детальний опис важливого наукового експерименту який організував М.С. Філоненко в 1896 році. Мета експерименту полягала у виявленні можливості різкого підвищення швидкості руху пасажирських поїздів. Для отримання реальних результатів був обраний полігон між Києвом та Одесою (654 км.). В якості експерименту було організовано три поїздки. Тривалість поїдки повинна була складати – 10 год. 40 хв. з середньою комерційною швидкістю 61.55 км/год. та максимальною швидкістю 93,88 км/год.

Ключові слова: Філоненко М.С., паровоз серії А, залізничний транспорт, паровози серії 100 системи «tandem – compound», пасажирський поїзд.

Аналіз творчої спадщини Максиміліана Семеновича Філоненка (1855–1906) – визначного інженера шляхів сполучення, випускника Інституту інженерів шляхів сполучення імператора Олександра I, фахівця в галузі залізничного транспорту, залізничного адміністратора, члена Інженерної ради Міністерства шляхів сполучення, першого замісника керівника служби руху Південно-Західних залізниць, керівника служби руху Катеринської залізниці, керівника експлуатаційного відділу Міністерства шляхів сполучення (з 1903 р.), керівника Катеринської залізниці (1905 р.), головного редактора технічного журналу «Інженер» (1898 р.), член ради в справах місцевого господарства в складі Міністерства внутрішніх справ (1904 р.), член ради з гірськопромислових справ в складі Міністерства землеробства та майна (1904 р.) має особливу вагу для розуміння процесів розвитку залізничного транспорту. Його наукові праці присвячені будівництву та експлуатації залізниць, тарифній політиці залізничних перевезень, поліпшенню організації руху поїздів та складанню інструкцій з перевезень вантажів та пасажирів, різноманітним дослідом та експериментам. Знаковою публікацією інженера М.С. Філоненка вважається праця «Очерк организации службы движения Юго-Западных железных дорог и результатов эксплуатации в период с 1880 по 1895 год» (1896) де автор праці зробив перший в російській технічній літературі подібний опис, який вміщував повну статистичну оцінку досягнутих результатів та методи експлуатації служби руху Південно-Західних залізниць за період з 1880 по 1895 рік. З 1889 р. М.С Філоненко був на службі Південно-Західних залізниць, займаючи різні керівні посади він довів вплив різкої зміни кривизни в кривих частинах шляху на сходи поїздів з рейок (1891), зробив внесок в удосконалення системи організації руху поїздів (1895), провів залежність між типом організації управління службою та інтенсивністю руху поїздів і конфігурації мережі колії (1897). Філоненко