

УДК 625.1 (092)

ВІЙСЬКОВИЙ ДОСВІД ІНЖЕНЕРА В.О. СОКОВИЧА ТА РОЗВИТОК НИМ НАУКОВОЇ ТЕОРІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ВОЄННИЙ ПЕРІОД

Олег Фесовець

Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця»
Україна, 03150, м. Київ, вул. Тверська, 5
e-mail: fesovets@uz.gov.ua

Транспортне забезпечення армій відіграло значну, а можливо і вирішальну роль у здобутті перемог під час ведення бойових дій у всі періоди історії людства. Залізничний транспорт долучився до воєнних сполучень майже одночасно з прокладенням перших залізниць. Військові фахівці одразу ж оцінили переваги нового виду перевезень в оперативності передислокації збройних сил і доставки озброєнь. Не дивно, що першими, хто використав залізницю безпосередньо у війні, стали фундатори залізничного транспорту – британці. Але цікаво, що зробили вони це на території нинішньої України – під час Кримської війни (1853-1856), більш відомої в європейській літературі як «Східна війна». У 1854 р., проклавши залізничну гілку довжиною 23 км від Балаклави до Севастополя, англійці вирішили проблему постачання військ, що вели облогу основної бази російського чорноморського флоту [1].

Як відомо антиросійська коаліція європейських держав перемогла у тій війні і можна бути впевненим, що новозбудована залізниця надала важливий внесок для їх перемоги. Вона стала по суті першою залізницею на території сучасної України, тільки у 1861 році Австро-Угорщина проклала залізничний шлях до Львова, у Києві залізниця з'явилась у 1868 році, у Харкові – 1869, дещо раніше, у 1864 році, почали будувати залізничну лінію з Одеси на північ, до центральних районів України.

Отже початок військових перевезень залізничним транспортом безпосередньо торкається історії нашої країни. Вже у перші роки ХХ ст. залізнична мережа на території нинішньої України була найрозвинутішою у складі тодішньої Російської імперії, це було зумовлено як економічною складовою (бурхливий розвиток промисловості півдня України та потреба у вивозі сільгосппродукції), так і військовими інтересами країни, адже недалеко Балкани залишалися порохомою діжкою Європи. Саме у той час після закінчення Санкт-Петербурзького інституту інженерів шляхів

сполучень (1902 рік) і виробничої практики щодо побудови нових залізничних ліній на Уралі та Поволжі (1902-1904) повертається у рідну Україну молодий інженер Володимир Олександрович Сокович (1874-1953), що у майбутньому став одним із основоположників науки про експлуатацію залізниць та у межах цієї науки здійснив величезний внесок у розробку теорії залізничних перевезень у воєнний період.

Темою історії розвитку науки з експлуатації залізниць, організації перевезень залізничним транспортом на території України та дослідженням біографій науковців, які здійснили значний внесок у цю галузь наукових знань, займаються С.С. Довганюк, О.Г. Стрелко, М.В. Рудюк та інші, але тільки Олег Григорович Стрелко у своїх працях відзначав В.О. Соковича, як визначного науковця-залізничника [2]. Відсутність достатньої інформації щодо діяльності вченого має свої суб'єктивні причини, справа у тому, що радянські та російські джерела (які і до тепер є основними, адже майже всі значні наукові архіви, у т.ч. і залізничні, знаходяться на території Російської Федерації) не висвітлювали діяльність В.О. Соковича, як визначного залізничного науковця. Основна причина цього – його рідний брат, Сокович Євген Олександрович – міністр (залізничних) шляхів Української Народної Республіки, що до кінця життя був прибічником ідеї незалежної України, консул Українського уряду в екзилі у Лозані, працював доцентом Українського університету у Подєбрадах (Чехословаччина), пішов з життя в еміграції [3].

Отже мета даної роботи є висвітлення науково-практичної діяльності В.О. Соковича на мережі залізниць Російської імперії, а згодом радянської держави, у тому числі і на території України, а також освітньо-педагогічної роботи у низці вищих навчальних закладах залізничного транспорту та розвиток ним на основі набутого досвіду та наукових напрацювань, теорії залізничних перевезень у період військових дій.

На початку ХХ ст. Російська імперія вперше зіткнулася з необхідністю організації масштабних залізничних військових перевезень, але не в європейській частині держави, не в Україні, як можна було очікувати, а на Далекому Сході – під час російсько-японської війни (1904-1906). Цей досвід виявився негативним через недостатню чітку організацію руху на тільки-но збудованій Транссибірській магістралі. Основною проблемою тієї війни було забезпечення достатніх пропускної та провізної можливостей залізничних ліній, чого фактично не було зроблено в силу цілої низки як об'єктивних, так і суб'єктивних причин. У результаті Росія зазнала поразки у цій кампанії, втратила території та контроль над частиною китайсько-східної залізниці, що, звичайно, відобразилось на загальному економічному та політичному стані імперії та призвело до першої російської революції 1905-1907 років.



Постройка жельзной дороги через Байкаль. Рис. Т. Копала.

Будівництво залізниці на кризі озера Байкал (1904 рік)

Володимир Сокович, як уже було зазначено, розпочинав практичну діяльність далеко від театру військових дій, на українських залізницях. Але він, як і більшість молодих прогресивних інженерів-залізничників, спостерігав, вивчав та аналізував досвід колег задіяних у тій війні. І звичайно робив висновки, так як передбачав, що це далеко не остання війна у його житті, і не помилився.

1 серпня 1914 р. в Європі розпочалася велика війна, відома тепер як перша світова, а у той час у Росії її назвали – друга вітчизняна, потім у радянські часи – імперіалістична. Ось тоді питання військової оперативності та мобілізаційних можливостей залізничного транспорту постало дуже гостро, адже воювати прийшлося проти Австро-Угорщини та Німеччини, країн з дуже розвинутою мережею за-

лізничних шляхів сполучень і новітньою, як на той час, залізничною технікою.

В.О. Сокович зустрів ту війну на посаді керівника служби руху Катерининською залізницею з центром у Катеринославі, нині Дніпро. Катерининська залізниця на той час була провідною в імперії за обсягами вантажообігу. У 1913 р. залізниця перевезла рекордну на той момент у країні кількість вантажів – два мільярди двісті двадцять мільйонів пудів [4]. Перша половина 1914 р. також відзначилася значними темпами перевезень і це зрозуміло, так як Катерининська залізниця знаходилась на території, що у той час дуже динамічно розвивалась, як у промисловому, так і сільськогосподарському плані. Донецький вугільний і Криворізький залізничний басейни, найхлібніші райони Півдня України та Дону, ось умови, що забезпечували напружену роботу залізниці.



*Володимир Сокович
(фото 1912 року)*

З початком війни вимоги до залізничного транспорту тільки підвищились. Питання пропускної спроможності залізниць знову стало основним. Володимир Олександрович уже мав теоретичні напрацювання з цього питання. Були надруковані перші його праці з питань організації перевезень. Настав час практичного застосування теоретичних ідей. Впроваджений ним, так званий «ущільнений» графік руху поїздів, дозволив наростити об'єми вантажних перевезень до 2,33 млрд. пудів за 1916 рік [5], але головне те, що було забезпечено значне підвищення пасажироперевезень у рази! Від 6,5 млн. пасажирів у 1913 році, до 21,7 млн. пасажирів у 1916 році [6]. Війська, санітарні поїзди, біженці – ось основні складові тих перевезень.

Є також інформація щодо безпосередньої служби В.О. Соковича на території воєнних дій. Так, згідно наказу від 28.09.1916 № 536 начальника Катерининської залізниці Воніфатьєва: «На час відрадження В.О. Соковича для керівництва Галіційськими залізницями, обов'язки начальника служби руху тимчасово

покласти на його заступника Є.І. Блока»[7]. До відома, Галиційські залізниці – це на той час військово-польові залізниці на території тимчасово відвойованої у Австро-Угорщини української Галичини.



Санітарний поїзд російської армії (1915 рік)

Не дивлячись на значну практичну завантаженість, В.О. Сокович не полишає теоретичних пошуків, постійно друкується на шпальтах тодішніх наукових видань, зокрема у столичному часописі «Новый экономист», що був тоді рупором прогресивної економічної думки країни. І ось у № 50 за 1916 рік цього журналу з'являється стаття під назвою «Майбутнє залізничне будівництво», також цей матеріал передруковується щотижневиком «Вестник Екатеринбургской железной дороги». У цій статті залізничник на основі свого досвіду дає розгорнутий аналіз поточного військового стану російських залізниць і резюмує його так: «Жахлива світова війна наочно переконала усіх, що не дивлячись на те, що у нинішньому 1916 році робота залізниць у відношенні використання рухомого складу значно покращилась у порівнянні з попередніми роками (зокрема з 1913 р.) все ж таки залізниць недостатньо, та у подальшому весь економічний розвиток країни буде гальмуватись унаслідок недостатньої кількості шляхів сполучень» і дає загальний план необхідного залізничного будівництва: «Перше положення, при створенні плану залізничного будівництва, враховуючи вимогу даного моменту – це створення ліній для вивозу сірих хлібів через північні порти. Другий ряд ліній належних до будівництва у першу чергу – це лінії, що покращують вивіз мінерального палива з Донецького басейну у промислові райони. Наявність Кузнецького й інших районів Сибірського вугілля дає можливість точно встановлювати межу поширення мінерального палива з того чи іншого родовища. Лінії ці повинні бути збудовані суто для вантажного

руху, з можливістю переміщення великих мас» [8]. Як бачимо, В.О. Сокович досить точно спрогнозував майбутні напрямки нових залізничних ліній, що були реалізовані у 20-ті, 30-ті роки ХХ ст. Це підтверджує те, що вже у роки Першої світової війни майбутній учений мав стратегічне мислення щодо основних етапів розвитку залізничного транспорту країни у зв'язку із загальним військово-політичним станом Європи.

1917 рік – рік революції, Володимир Олександрович провів на північному Кавказі на посаді управляючого Армавір-Туапсинської залізниці. Недалекий турецький фронт теж накладав військову специфіку на діяльність цієї залізниці. У квітні 1918 р. він був призначений більшовицьким урядом управляючим націоналізованої Південно-Східної залізниці, яка тоді знаходилась між трьох вогнів: з півдня – добровольча білогвардійська армія та повсталий козачий Дон із сходу, з-за Волги, йшов Колчак, а на заході рідна Україна палала у полум'ї громадянської війни (більшовики, Центральна Рада, німецько-австрійські окупанти, Гетьманат, Директорія, повстанська армія Махна тощо). Протягом 1918-19 років Південно-Східна залишалась основною артерією, що постачала продовольство для червоної армії й основних центрів радянської республіки з півдня, хоча в окремі періоди майже дві третини магістралі опинялись у зоні бойових дій. Керівнику залізниці приходилось вирішувати, здавалось не вирішувати питання, при значному руйнуванні інфраструктури, знищенні рухомого складу, відсутності технічних матеріалів і палива.



Загін червоної армії перед відправкою залізницею на Південний фронт (1919 рік)

Володимир Олександрович був винятково технарем, «военспецом із колишніх», як їх називали більшовики. Цікаво, що він, як керівник Південно-Східної залізниці, один час був, так би мовити, сусідом залізниць незалежної України, якими керував його рідний старший брат Євген Сокович – міністр шляхів сполучень УНР.



Євген Сокович (фото 1912 року)

У грудні 1919 року, коли фронти відійшли на південь, В.О. Сокович очолює Владикавказьку залізницю – теж прифронтову, у той час незакінченої громадянської війни, у Криму – війська барона Врангеля, на Закавказзі – національні уряди. У Москві дуже цінували здібності В.О. Соковича, як організатора військових перевезень в екстремальних умовах. Тут він продовжує наукову роботу, яку ніколи не залишав у найтяжчі воєнні роки. І під час викладання у 1919-21 роках дисципліни «Експлуатація залізниць» у Кубанському політехнічному інституті у Володимира Олександровича з'являється можливість підготувати до публікації свій рукопис, що узагальнював, у тому числі і військовий досвід керівника, інженера-експлуатаційника. Отже у 1923 р. у Москві з'являється монографія В.О. Соковича «Вагонне і паровозне господарство» [9], що по суті була його дисертацією, за яку він отримав вчене звання «професор», учені ступені (доктор наук, кандидат наук тощо) з'явилися у СРСР тільки у 1930-ті роки.

Повернення професора В.О. Соковича до військової тематики залізничних перевезень відбулось у середині 1930-х років. Над Європою та світом нависла загроза нової великої війни й у СРСР теж інтенсивно почали готуватись до неї. Ще у 1932 р. у Москві була створена військово-транспортна академія Робіничо-селянської Червоної армії (далі – ВТА РСЧА). Керівництво наркомату шляхів сполучень активно залучало провідних науковців-транспортників до викладацької та науково-дослідницької роботи у новоствореній академії. Володимир Олександрович, на той час загальноновизнаний фахівець-освітянин, організатор і керівник експлуатаційних факультетів у декількох залізничних ВНЗ, у тому числі першого такого факультету у Московському інституті інженерів залізничного транспорту. Він також був причетний і до створення у вищезазначеній військовій академії окремого експлуатаційного відділення на базі факультету «Залізниця». Досвід першої світової та громадянської воєн опинився у нагоді.

У лютому 1938 р. ВТА РСЧА передислокується до Ленінграду, В.О. Сокович теж переїжджає до цього міста. Глибоке розуміння військових процесів перевезень, вивчення тогочасного досвіду локальних конфліктів, постійна дослідницька робота, дозволяє науковцю створити ряд наукових праць присвячених воєнній проблематиці [10]. А також підготовка десятків високопрофесійних військових фахівців-залізничників напередодні війни теж була дуже важливою для країни. Такі досвідчені залізничники як В.О. Сокович розуміли, що ця війна буде воєною сучасної техніки, в тому числі і залізничної. А також технологій і методик застосування цієї техніки. У 1940-1941 роках виходить визначна праця групи залізничних науковців під керівництвом В.О. Соковича, підручник для ВНЗ залізничного транспорту у 2-х томах [11].

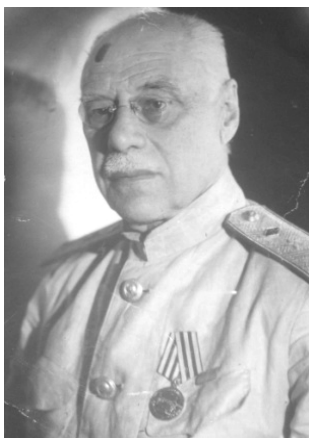
У 1941 р., у перші місяці війни на території СРСР майже стався військовий і цивільний колапс, але у короткий час, не дивлячись на відсутність необхідної кількості локомотивів і вагонів, обмеженої пропускної здатності інфраструктури, під бомбардуванням, було евакуйовано мільйони радянських громадян, у тому числі інженерно-технічний персонал важливих оборонних підприємств. Крім того, на схід було вивезено сотні тисяч вагонів з цінним обладнанням, станками й устаткуванням для промисловості. Саме залізничники стали героями перших місяців війни. Й одним з героїв був Володимир Олександрович Сокович, генерал-директор руху 3-го рангу. Його теоретичні розробки та практичні рекомендації внесли неоціненний внесок у майбутню перемогу. За період війни всього 5 залізничних науковців (по напрямках) було нагороджено Державною премією. Серед них В.О. Сокович – за розвиток науки з експлуатації залізниць [12].

Вже у 1943 році, відповідно до постанови Державного комітету оборони, при НКШС було створено Науково-технічну раду по відновленню та розвитку залізниць, В.О. Сокович став керівником секції руху та вантажної роботи цієї ради [13]. За визначну діяльність у роки війни Володимир Олександрович був нагороджений вищим орденом СРСР – «Орден Леніна».

Володимир Олександрович Сокович жив у нелегкі часи світових воєн, але завжди залишався патріотом своєї великої батьківщини до якої тоді входила й завжди рідна йому Україна. Дуже порядна людина та фахівець

найвищого ґатунку, який просто намагався чесно виконувати свій професійний обов'язок. Показово, що до кінця життя (1953) він так і не став комуністом, хоча йому, як одному з керівників галузевої науки, це наполегливо рекомендували.

Підсумовуючи статтю зазначимо, що у непростий час збройного конфлікту на сході нашої країни воєнна проблематика в експлуатації залізничного транспорту знову набуває загальнодержавного значення. І наукова спадщина у сфері організації військових перевезень визначного науковця-залізничника, нашого земляка, професора В.О. Соковича є дуже актуальною і тепер.



Професор Володимир Олександрович Сокович
(фото 1949 року)

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

1. Самсонов В.И. Английская железная дорога в Балаклаве в эпоху Крымской войны [1854-1855 гг.] / В.И. Самсонов: Севастопольское музейное объединение. – Севастополь, 1931. – С. 16.
2. Стрелко О.Г. Становлення та розвиток науки про залізничні станції та вузли: дис... д. іст. н.: 07.00.07 / Олег Григорович Стрелко. – К., 2015. – 383 с.
3. Сокович Євген Олександрович [Електронний ресурс] / Вікіпедія – вільна енциклопедія. – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Сокович_Євген_Олександрович
4. Швайко Ю.Р. Железная дорога Приднепровья. Командармы стальных магистралей / Ю.Р. Швайко. – Дніпропетровськ: ИМА-прес, 2013 – С. 43.
5. Там само. – С. 43.
6. Статистический сборник Министерства путей сообщения за 1913-1915 годы (без железных дорог Финляндии) / [сост. А.М. Соловьев]. – Пг.: М-во путей сообщения, 1916. – (Статистические сборники Министерства путей сообщения). Вып. 141. 4.1. – С. 2-25.
7. Вестник Екатеринбургской ж.д. – 1916. – 2 октября.
8. Вестник Екатеринбургской ж.д. – 1916. – 7 декабря.
9. Сокович В.А. Вагонное и паровозное хозяйство (Курс читанный на экономическом факультете Кубанского Политехнического Института в 1919-1920 учебн. году) / В.А. Сокович. – М.: Редакционно-издательский отдел НКПС (ЦБП), 1923. – 223 с.
10. История военно-транспортной Академии Красной Армии имени Л.М. Кагановича. – Л.: Военно-транспортная академия Красной Армии им. Л.М. Кагановича, 1941. – 176 с.
11. Сокович В.А. Организация движения на железнодорожном транспорте / В.А. Сокович, И.Н. Пошивайло, В.В. Гранквист, Н.П. Колесников: Учебник для вузов ж.д. транспорта в 2 т. / Под ред. В.А. Соковича. – М.: Трансжелдориздат. – Т. 1. – 1940. – 496 с., Т. 2. – 1941. – 374 с.
12. Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР о присуждении Сталинских премий за выдающиеся работы в области науки за 1942 год. // Вестник Академии наук СССР. – 1943. – № 3. – С. 5-13.
13. История железнодорожного транспорта Советского Союза. – Т. 3. 1945-1991. – М.: Академкнига, 2004. – С. 49.

Фесовець Олег Військовий досвід інженера В.О. Соковича та розвиток ним наукової теорії залізничних перевезень у воєнний період

Стаття надає огляд науково-практичної діяльності одного з основоположників науки з експлуатації залізничного транспорту професора, доктора технічних наук В.О. Соковича (1874-1953) у царині розвитку ним теорії залізничних перевезень у воєнний період у першій половині ХХ сторіччя.

Ключові слова: Володимир Сокович, залізничний транспорт, наука, експлуатація залізниць, теорія залізничних перевезень у воєнний період

Фесовець Олег Воинский опыт инженера В.А. Соковича и развитие ним научной теории железнодорожных перевозок в военный период

Статья представляет обзор научно-практической деятельности одного из основоположников науки об эксплуатации железнодорожного транспорта, профессора, доктора технических наук В.А. Соковича (1874-1953) в сфере развития им теории железнодорожных перевозок в военный период в первой половине ХХ столетия.

Ключевые слова: Владимир Сокович, железнодорожный транспорт, наука, эксплуатация железных дорог, теория железнодорожных перевозок в военный период

Fesovets Oleh Military experience of the engineer V. Sokovich and development of the scientific theory of rail transportation in the military period

The article provides an overview of the scientific and practical activities of one of the founders of the science of the operation of the railway transport professor, doctor of technical sciences Volodymyr Sokovich (1874-1953) in the development of the theory of military railway transport in the first half of the twentieth century.

The introduction emphasizes the fact that rail transportation during the war arose directly on the Ukrainian lands, during the Eastern (Crimean) War (1853-1956), the Balaklava Railway.

Consistently highlights the life, production and scientific achievements of the scientist in the period of the Great War (1914-1918), Russian civil (1918-1921) and the World War II (1939-1945), also between wars.

Statistical data are provided on the performance of certain indicators of the operational work of the Catherine Railroad during the period 1913-1916, during the leadership of Sokovich by the traffic service of this railway.

Also presented is the description of the scientist's activity as the head of the South-Eastern Railway (1918-1919), the Vladikavkaz Railway (1920-1921,) organizational achievements and scientific and pedagogical work.

An overview of the activities of Professor Sokovich as one of the leaders of the operational department of the military transport academy (1938-1941). The list of works of the scientist on the subject of military transport is given, his outstanding role in the training of military personnel is noted.

The great contribution of Volodymir Sokovich in ensuring the successful functioning of the railway transport during the World War II on the territory of the USSR (1941-1945).

A conclusion is made about the relevance of Sokovich's scientific heritage in the development of the theory of rail transportation during the war period due to the armed conflict in eastern Ukraine.

Keywords: *Volodymir Sokovich, rail transport, science, railways exploitation, theory of railroad transportation during the war period*

Рецензенти:

Димчик Рафал, доктор історії, ад'юнкт

Кринко Є.Ф., д.і.н., професор

Надійшла до редакції 02.06.2017 р.