

ence on railway stations and junctions, as the pioneer of a modern complex development school and combined use of all transport modes, the author of the theory on a single technological process of general use railways operation and industrial enterprises has been shown.

Key words: railway transport, science, technology, railway stations, engineer, history.

УДК 625.1 (092)

Фесовець О.Р.

ДОСЛІДНИЦЬКА ТА ОРГАНІЗАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ В.О. СОКОВИЧА (1874–1953) – ОСНОВОПОЛОЖНИКА НАУКИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ

Володимир Олександрович Сокович - видатний інженер-практик та учений-залізничник першої половини ХХ сторіччя, один з основоположників науки з експлуатації залізниць. Заснував перший вітчизняний експлуатаційний факультет залізничного транспорту, став його першим деканом, а також завідувачим новоствореної кафедри «Організація перевезень».

Ключові слова: залізничний транспорт, експлуатація залізниць, інженер, наука, педагогічна діяльність.

Народився Сокович В.О. в місті Кременчузі Полтавської губернії 14 черня 1874 р. в сім'ї українського поміщика, походженням з козацької старшини, за сімейними переказами один з його предків був писарем у війську Богдана Хмельницького [1]. Саме в той час Кременчук стає значним залізничним центром на шляху будівництва важливої лінії Одеса–Харків. 8 жовтня 1869 р. в місто Крюків на Дніпрі (тепер район Кременчука) по новозбудованій гілці прибуває з Єлсаветграда (Кіровоград) перший потяг, у тому ж році там відкриваються вагонні майстерні (нині відомий Крюківський вагонобудівний завод). 30 червня 1870 року на новозбудований вокзал Кременчук прибуває перший потяг зі сходу, з Полтави. І кульмінацією, завершенням цього визначного залізничного будівництва стає спорудження і введення в експлуатацію (7 квітня 1872 р.) грандіозного, як на той час, залізничного мосту через Дніпро. Цей міст став другим залізничним мостом через Дніпро на території України. Першим, трохи раніше (25.02.1870), був відкритий міст у Києві. Характерно, що ці два мости було збудовано за проектами та під керівництвом видатного військового інженера – А. Є. Струве [2].

У зв'язку з відкриттям залізниці, в 70-80 роки XIX ст. Кременчук стає значним промисловим і торговельним центром Півдня Російської імперії. На цьому фоні проходило раннє дитинство Володимира Соковича. І мабуть вже тоді у нього виявився інтерес до залізниці, яка на той час була найсучаснішою галуззю у техніці. Про його здібності до точних наук та техніки говорить і те, що навчаючись у старших класах київської гімназії він займався репетиторством з математики і фізики для дітей заможних

клян. А ще цей факт сам по собі характеризує те, що вже з юності Володимир виявив викладацький хист.

Після закінчення гімназії В.О. Сокович вступає у найпрестижніший технічний університет Російської імперії – С-Петербурзький інститут шляхів сполучень, який на той час вже майже сторіччя готував інженерну еліту тієї країни. У 1903 році відмінно закінчивши інститут з дипломом першого ступеня Володимир Олександрович мав змогу залишитись для наукової та викладацької діяльності в Санкт-Петербурзі, але він робить вибір на користь практичної діяльності – їде на Урал і займається інженерними проектно-вишукувальними роботами на будівництві нової лінії залізниці Красноуфімськ – Курган, а потім вже як керівник-виконроб на будівництві Омської залізниці у Західному Сибіру [3]. Вже тоді Сокович проявив себе як талановитий молодий керівник, але найбільший інтерес у залізничній сфері він виявив не до будівництва залізниць, а до їх експлуатації і цій темі присвятив себе до останніх років життя.

У 1912 році Володимир Олександрович повертається в рідну Україну та призначається на посаду начальника служби руху Єкатеринінської залізниці з центром у Катеринославі (Дніпропетровськ). На той час ця залізниця об'єднувала сучасні Придніпровську та Донецьку залізниці, що само по собі говорить про масштаб. Промисловий район, що найбільш динамічно розвивався у тодішній імперії, об'єднав Донецький вугільний та Криворізький залізничні басейни. Як гриби після дощу росли підприємства, шахти та робітничі селища, зі всієї країни прибували робітники. На 1 січня 1914 року експлуатаційна довжина Єкатеринінської становила 2 827 версти, більше в європейській частині царської Росії з казенних залізниць були тільки Південно-Західна залізниця, що на той час включала сучасну Одеську залізницю та частину Львівської, Південна та Північна залізниці. Але Єкатеринінська залізниця постійно розбудовувалась. Володимир Олександрович Сокович енергійно взявся до керівництва великим господарством руху, яке включало 341 станцію, з них 163 пасажирські. І результат не забарився, у 1913 році Єкатеринінська залізниця перевезла рекордну на той момент в Російській імперії кількість вантажів — два мільярди триста мільйонів пудів, що принесло прибуток в сорок мільйонів рублів [4-5]. Але крім практичної роботи він займався і теорією експлуатації, саме в Катеринославський період життя виявлені його перші наукові публікації, що друкувались у «Вістнику Єкатеринінської залізниці» [6]. Також цілком природньо, що свої знання він доносив до інженерно-технічного персоналу залізниці викладаючи на технічних курсах [7]

В серпні 1914 року розпочалася перша світова війна, яка мала великий вплив на інтенсивність роботи Єкатеринінської залізниці взагалі та її служби руху зокрема, яку продовжував очолювати Сокович В.О. Сама магістраль безпосередньо не мала контакту з бойовими діями, але її сусіди - Південно-Західна залізниця та Владикавказька залізниця, з виходом на

Закавказзя, мали забезпечувати відповідно австрійський та турецький фронти російської армії. Для забезпечення військових перевезень найбільш потужний та якісний рухомий склад (паровози, вагони) були переведені на прифронтові залізниці. Але підвищенні завдання по тилкових перевезеннях потрібно було виконувати наявною технікою. І з цим завданням інженерно-технічний персонал Єкатеринінської залізниці справився гідно. Про це свідчать такі цифри, загальний об'єм перевезень на залізниці в 1915 р. у порівнянні з 1913 р. збільшився у 40 разів! Це стало можливим через впровадження службою на чолі із Соковичем так званого «уплотненного» графіку руху [5]. Без високої теоретичної підготовки та чіткої дисципліни виконання досягнути таких показників було б неможливо. Діяльність Володимира Олександровича в період першої світової війни на Єкатеринінській залізниці виявила його великий організаторський талант керівника, який базувався на глибоких теоретичних знаннях залізничного науковця. Досвід який був набутий ним у ті роки, ще зіграє велику роль у інших війнах.

Револьюційний 1917 рік був його останнім роком на Катеринінській залізниці, різке зниження перевезень було наслідком загального занепаду економіки в розореній війною країні. Як можна судити з наявної інформації Сокович В.О. сприйняв лютневу та жовтневу революції з розумінням. У 1918 р. він був призначений радянським урядом управляючим націоналізованої Південно-Східної залізниці [3], яка у той рік була між трьох вогнів: на заході палала у громадянській війні Україна, із сходу, з-за Волги, йшов Колчак, а з півдня - добровольча білогвардійська армія. Призначення у такий час на таку відповідальну посаду говорить саме за себе. В першу чергу не дивлячись на те, що, як висловлювались більшовики, «він класово – чужий» дворянин, віддали йому данину, як фахівцю найвищого гатунку. Ну, і по друге, якщо б він, у попередні роки, зверхньо відносився до робітничого класу, простих залізничників, це теж пригадали б. Даний факт ще раз характеризує його як дуже порядну людину.

У 1920 році Володимир Олександрович очолює Владикавказьку залізницю [3] – теж прифронтову, у той час незакінченої громадянської війни, в Криму – війська барона Врангеля, на Закавказзі – національні уряди. В Москві дуже цінували здібності Соковича, як організатора військових перевезень у екстремальних умовах. У 1922 році, по закінченні війни його відправляють на Урал, знайомий йому ще з молодості, для відновлення зруйнованого залізничного господарства - очолює Пермську залізницю. Але вже у 1923 році відходить від керівних посад на залізничному транспорті молодій Радянській державі. Переходить на викладацьку роботу у Московському інституті шляхів сполучень, захищає дисертацію на тему «Вагонне та паровозне господарство», отримує звання професора [3,7]. Виникає питання, чому заслужений керівник, свого роду - залізничний герой громадянської війни, у розквіті сил – 49 років, виявився

непотрібний для розвитку практичної транспортної справи, такої необхідної для становлення нової соціалістичної економіки. Відповідь ось у чому, у Володимира Олександровича був старший брат, Євген Олександрович, теж залізничник, теж випускник С-Петербурзького інституту шляхів сполучень, фінансист, до 1917 року працював в Управі С-Петербурзького залізничного банку. А у 1918 році в уряді Української Народної Республіки - міністр (залізничних) шляхів. Під тиском більшовицьких військ разом з урядом УНР емігрував за кордон, був консулом уряду України в екзилі у Лозані, помер у еміграції [8, 1]. Ось цього радянська влада не могла вибачити. Хоча брати після 1917 року не спілкувалися (драма української родини) підозра до В.О. Соковича була.

Не зважаючи на зазначене вище, Володимир Олександрович поринає у наукову та організаційну діяльність залізничної вищої школи. До того часу ні в одному з двох залізничних вищих навчальних закладах (ВНЗ), що функціонували тоді в СРСР, петроградському та московському, не було спеціалізованого експлуатаційного факультету. У Московському інституті шляхів сполучень «Експлуатація залізниць» викладалась як одна з дисциплін сухопутного факультету кафедри «Залізниця». Сокович, зважаючи на свій досвід розуміє, що для підготовки майбутніх керівників управлінців-експлуатаційників необхідно створення спеціалізованого повноцінного факультета з науковими кафедрами і починає роботу по його запровадженню. В цьому його підтримали односторонні соратники, на самперед це В.М. Образцов – у майбутньому академік, двічі лауреат сталінської премії, а також І.І. Васильєв – талановитий інженер-експлуатаційник. І у 1924 році після злиття МІПСУ та вищих курсів НКШС, на базі московського інституту був організований перший в країні факультет «Експлуатація залізниць», першим деканом якого став професор Володимир Олександрович Сокович. На факультеті було запроваджено 3 кафедри: «Організація перевезень» - очолив Сокович, «Станції та вузли» - очолив Образцов, «Теорія експлуатації» - очолив Васильєв [9]. Зазначу, що аналогічний факультет у ленінградському інституті був організований тільки у 1929 році і в подальшому його очолив Іван Іванович Васильєв, де і отримав звання професора, доктора технічних наук.

20 -30 роки ХХ ст. були періодом значного розвитку залізничного транспорту Радянського Союзу. І свій величезний внесок у його розбудову зробив В.О.Сокович. Крім організаційно-викладацької роботи в Московському інституті інженерів шляхів сполучень, він проводить велику наукову діяльність, опубліковує ряд теоретичних посібників, підручників [10,11,12,13], часто друкується з новаторськими науково-обґрунтованими пропозиціями з покращення експлуатаційної роботи в періодичних спеціалізованих залізничних виданнях – «Залізнична справа», «Транспорт і господарство», «Соціалістичний транспорт» [14,15]. Крім того він був членом комітету НКШС по реконструкції, провідним науковим

співробітником НДІ залізничного транспорту АН СРСР, консультантом наркомату, а потім Міністерства шляхів сполучень СРСР. Володимир Олександрович приймав активну участь у організації експлуатаційних факультетів у нових залізничних інститутах, що були організовані у 30-х роках по всій країні від Далекого Сходу до Закавказзя та Білорусії Але в Україні бував не часто, хоча в Харкові у нього мешкав син від першого шлюбу. Можливо на це була неоголошена заборона НКВС.

В той же час керівництво тогочасного радянського залізничного транспорту не забуло його значного внеску в організацію залізничних перевезень під час першої світової та громадянської війн. Йому доручають організацію експлуатаційного факультету під час створення у Ленінграді Військово-транспортної академії Червоної Армії (1938 р.) [16, 17]. Насувалась нова велика війна, і такі досвідчені залізничники як Сокович розуміли, що ця війна буде війною сучасної техніки, в тому числі і залізничної. А також технологій та методик застосування цієї техніки. В 1940 - 1941 роках виходить визначна праця групи залізничних науковців під керівництвом Соковича В.О., підручник для ВНЗ залізничного транспорту у 2-х томах [18]. У 1941 р., в перші місяці війни на території СРСР стався військовий та цивільний колапс. Відомо, що за короткий час німцями було захоплено величезні території з населенням, близько півтора мільйони військово-полонених і маса трофейної техніки, в тому числі і залізничної. З художніх фільмів пам'ятаємо картину переповнених вагонів з цивільними, які в паніці їдуть на схід, на Урал, за Урал, в Середню Азію. Так це було, і реально в короткий час не дивлячись на відсутність необхідної кількості локомотивів та вагонів, обмеженої пропускної здатності інфраструктури, під бомбардуванням, було евакуйовано мільйони радянських громадян, в тому числі інженерно-технічний персонал важливих оборонних підприємств. Крім того, що дуже важливо, на схід було вивезено десятки тисяч вагонів з цінним обладнанням, станками та устаткуванням для промисловості. У 1941 році майже стався військовий крах Радянського Союзу, але не залізничний. Саме залізничники стали героями перших місяців війни (до речі, це визнали і німці, і американці). На жаль, ще не знято фільм про їх подвиг. І одним з головних героїв цього фільму став би Володимир Олександрович Сокович, генерал-директор руху 3-го ранга. Його теоретичні розробки та практичні рекомендації внесли неоціненний внесок у майбутню перемогу. За період війни всього 5 залізничних науковців (по напрямках) було нагороджено Сталінською премією. Серед них Сокович В.О. – за розвиток науки з експлуатації залізниць, також Сиромятніков С.П. – паровозобудування, Передерій Г.П. – мостобудівництво, Веденісов Б.Н. – проектування, будівництво колії, Образцов В.М. – наука про станції та вузли (2 премії за 1941 та 1942 роки) [19].

Вже 1943 році, відповідно до постанови Державного комітету оборони,

при НКШС було створено Науково-технічну раду по відновленню та розвитку залізниць, Сокович став керівником секції руху та вантажної роботи цієї ради [20]. Володимир Олександрович за визначний вклад у перемогу був також нагороджений вищим орденом СРСР – «Орденом Леніна».

В післявоєнний період Володимир Олександрович всеціло присвятив себе науковій роботі та підготовці нового покоління науковців залізничного транспорту. Під його безпосереднім керівництвом було підготовлено не менше 10 кандидатів технічних наук з експлуатації залізничного транспорту [21 -28].

У 1949 році тяжкою втратою для нього стала смерть багаторічного соратника, друга, земляка, ровесника (теж 1874 р.н.) Володимира Миколайовича Образцова. Саме йому він присвятив свою останню надруковану книгу [29].

Сам Володимира Олександровича Сокович пішов із життя у 1953 році. Але пам'ять про нього, його праці, факультети і кафедри які він створив залишились із його учнями, колегами, усіма залізничниками-експлуатаційниками, руховиками. Він жив у непростий, можна сказати, страшний час, але за спогадами людей які його знали завжди залишався чуйною, веселою та доброзичливою людиною. І хочеться надіятись, що на рідній землі, в Україні його теж будуть пам'ятати.

Джерела та література

1. Сокович В.Ю. Дерево рода Соковичей с комментариями. Режим доступу: <http://www.amazzingcards.com/viktorina/family/rodoslovnaya-otec.htm>.
2. Пацьковський Р.В. Появление железной дороги и моста через Днепр в Кременчуге. Режим доступу: <http://kremenhistory.org.ua/ru/>.
3. Режим доступу: [https://ru.wikipedia.org/wiki/ Сокович Владимир Александрович](https://ru.wikipedia.org/wiki/Сокович_Владимир_Александрович).
4. Статистический сборник Министерства путей сообщения за 1913 г. Вып.141. 4.1.С. 2–25. Петроград, 1916. (Без железных дорог Финляндии). (А.М.Соловьева).
5. Швайко Ю.Р. Железная дорога Приднепровья. Командармы стальных магистралей / Ю.Р. Швайко. – Дніпропетровськ, 2013. – 234 с.
6. Сокович В.А. Влияние простоя вагонов на сортировочных станциях в зависимости от числа сортируемых направлений // Вестник Екатеринбургской ж.д., – 1916. – № 462/30.
7. Сокович В.А. Вагонное и паровозное хозяйство / В.А. Сокович – Москва : Транспечать, 1926.
8. Режим доступу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/ Сокович Євген Олександрович](https://uk.wikipedia.org/wiki/Сокович_Євген_Олександрович).

9. МИИТ. Кафедра управления эксплуатационной работой и безопасностью на транспорте. Режим доступа: <http://uerbt.ru/uerbt-istoria.html>.
10. Сокович В. А. Организация железнодорожных перевозок. Курс, читанный на эксплуатационном факультете Московск. Инс-та инженеров транспорта в 1924/ 25 г. – Москва : Транспечать, 1926.– 223 с.
11. Сокович В. А. Коммерческая эксплуатация ж. д. в вопросах и ответах/ В.А. Сокович. – Москва : Транспечать, 1927. – 161 с.
12. Сокович В. А. Железнодорожные перевозки. Основы организации/ В.А.Сокович. – Москва : Транспечать, 1929.
13. Сокович В.А. Организация перевозок массовых грузов / В.А. Сокович В.А. – Москва, 1940. – 218 с.
14. Сокович В.А. К вопросу о себестоимости перевозок /В.А. Сокович // Железнодорожное дело. – 1928. – №6. – С. 8 – 11.
15. Сокович В.А. Современный спрос на транспортные услуги и реальная возможность его удовлетворения / В.А. Сокович // Транспорт и хозяйство. 1929. – № 3. – С. 26–31.
16. Сокович В.А. Планирование и регулирование железнодорожных перевозок / В.А. Сокович. – Ленинград : Военно-трансп. академия, 1939. – 34 с.
17. История военно-транспортной Академии Красной Армии имени Л.М. Кагановича. – Ленинград : Военно-транспортная академия Красной Армии им. Л.М. Кагановича, 1941. – 176 с.
18. Сокович В.А., Гранквист В.В., Колесников Н.П. Организация движения на железнодорожном транспорте: Учебник для вузов ж.-д. транспорта. В. 2 т. / Под ред. В.А. Соковича. – Москва : Трансжелдориздат, 1940. – Т. 1. – 496 с.; Т. 2. – 374 с.
19. 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.
20. История железнодорожного транспорта Советского Союза. Том 3. 1945–1991. – Москва, 1994. – С.49.
21. Романов И.З. Методы ускорения доставки груза. – диссертационная работа канд. техн. наук, науч. рук. В.А. Сокович, МИИТ. – Москва, 1945. – 230 с.
22. Сотников И.Б. Приемы диспетчерской регулировки (иссертационная работа канд. техн. наук, науч. рук. В.А. Сокович, Хабаровский ин-т инженеров ж/д транспорта). – Хабаровск, 1946. – 239 с.
23. Кавтиашвили Ш.И. Об основных неточностях в расчете и учете оборота вагонов (диссертационная работа ...канд. техн. наук, научн. рук. В.А.Сокович, МИИТ). – Москва, 1947. – 117 с.
24. Сияница М.А. Основные принципы организации маневровой работы, ее учета и методов оценки (диссертационная работа канд. техн. наук науч. рук. В.А. Сокович, МИИТ). – Москва, 1949. – 232 с.
25. Гершкович Б.А. Основы анализа оборота вагона (с применением

номографії) (диссертационна робота канд. техн. наук, науч. рук. В.А. Сокович, МІИТ). – Москва-Вільнюс, 1949. – 234 с.

26. Симеонов Н.П. Принципи організації місцевої роботи на однопутних залізничних дорогах при зростанні грузообороту (диссертационна робота канд. техн. наук, науч. рук. В.А. Сокович, МІИТ). – Москва, 1949. – 261 с.

27. Картамышев А.И. Нормирование маневровой работы, как фактор, влияющий на качество маневровой работы и эксплуатационные расходы (диссертационна робота канд. техн. наук, науч. рук. В.А. Сокович, МІИТ) – Москва, 1949. – 329 с.

28. Холопов П.А. Народно-хозяйственное значение ускорения перевозок пассажиров и пути его осуществления (диссертационна робота канд. техн. наук, науч. рук. В.А. Сокович, МІИТ). – Москва, 1952. – 198 с.

29. Сокович В.А. Исследование резервов провозной способности / В.А. Сокович. – Москва : Изд-во АН СССР, 1950. – 55 с.

Фесовец О.Р. Исследовательская и организационная деятельность Владимира Александровича Соковича (1874 – 1953), как одного из основоположников отечественной научной школы по эксплуатации железных дорог.

Владимир Александрович Сокович – выдающийся инженер-практик и ученый-железнодорожник первой половины XX века, один из основоположников науки об эксплуатации железных дорог. Основал первый отечественный эксплуатационный факультет железнодорожного транспорта, стал его первым деканом, а также заведующим новосозданной кафедры «Организация перевозок».

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, эксплуатация железных дорог, инженер, наука, педагогическая деятельность.

Fesovetz O.R. Research and organizational activities of Volodymyr Sokovych (1874 – 1953), as one of the founders of the national scientific school of railway operation

Volodymyr Sokovych – eminent engineer-practitioner and railroad scientist in the first half of the twentieth century, one of the founders of the science of railway operation. He founded the first domestic operating railway transport department, became its first dean and head of the newly created Department of “Organization of transportation”.

Keywords: railways, railway operation, engineer, science, teaching activities.