

some information about his study in Petrograd (Leningrad) university. There is considered the influence of famous scientists in sphere of theoretical physics on the formation of Gamow's scientific outlook as well.

Key words: *George Gamow, history of physics, period of life lived in Leningrad, study in Leningrad.*

УДК 93/94:656.21

Стрелко О.Г., Бердниченко Ю.А.

РОЛЬ АКАДЕМІКА В.М. ОБРАЗЦОВА В РОЗРОБЦІ ПРОБЛЕМ КОМПЛЕКСНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ

У статті висвітлюється роль академіка В.М. Образцова у розробці проблем комплексного розвитку транспорту. Показана діяльність В.М. Образцова як основоположника науки про залізничні станції та вузли, як піонера сучасної школи комплексного розвитку та комбінованого використання усіх видів транспорту, автора теорії єдиного технологічного процесу роботи залізниць загального користування і промислових підприємств.

Ключові слова: *залізничний транспорт, наука, техніка, залізничні станції, інженер, історія.*

Ім'я академіка В.М. Образцова – основоположника науки про експлуатацію залізниць, добре відоме у колі сучасних залізничників. Його праці багато в чому сприяли тому, що в галузі найбільш раціональної організації перевізних процесів вітчизняна інженерна і творча думка вважається передовою у світі. І в своїх друкованих порадах і в лекціях академік В.М. Образцов постійно підкреслював пріоритет вітчизняної науки про транспорт, видатні досягнення вітчизняних вчених і винахідників, незвичайного розквіту теорії і практики залізничної справи в умовах дійсності його часу [1].

В.М. Образцов – вчений, людина широкої культури і різнобічних знань – він багато чого робив для зв'язку науки з практикою, безперестанку турбувався про те, щоб нові відкриття і удосконалення якомога швидше впроваджувалися у виробництво, принесли якомога більше користі своїй державі.

Ім'я В.М. Образцова тісно з'язане з усією історією виникнення і розвитку науки про експлуатацію залізниць, науки, яка вперше виникла у нас і отримала широке визнання. Ще в кінці ХІХ ст., В.М. Образцов, ще молодим інженером, опублікував низку статей, які вперше практикували питання теорії і практики розрахунків використання рухомого складу. Ще тоді молодий інженер звернув увагу на те, що основним показником успішної перевізної діяльності будь-якої залізниці є величина обороту вагонів, і вказав на низку дуже суттєвих заходів, які сприяли скороченню затрати часу на весь цикл операцій від одного завантаження до іншого. Перші праці

В.О. Образцова, разом з дослідженнями О.М. Фролова, Б.Д. Воскресенського і В.М. Щегловитова і лягли в основу науки про експлуатацію залізниць.

В.М. Образцов зауважив, що найбільш складною частиною перевізного процесу є обробка вагонів на станціях [2]. Великі станції розміщувалися і будувалися стихійно, без усяких розрахунків, без будь-якого обліку тих особливостей виробничої діяльності, яку їм потрібно було виконувати. Це викликало значні труднощі в обробітку вагонів, що гальмувало перевезення, тому що окремі залізничні вузли мали значні труднощі у роботі. В.М. Образцов вивчає схеми залізничних вузлів і дійшов висновку, що колійний розвиток їх повинен бути так само чітко науково розрахований, як розраховуються елементи будь-якої споруди, чи агрегату. Облаштування станцій та вузлів повинно бути підпорядковане тим особливостям виробничої діяльності, яку їм належить виконувати. Значить потрібно, по-перше, знайти найбільш раціональні закони будівництва виробництва у діяльності станцій і вузлів, і по-друге, визначити, як слід розраховувати усі частини вузлів, щоб забезпечити найбільшу затримку на них вагонів для технічної і вантажної операцій. Так вирішувалася думка про створення особливого розділу експлуатаційної науки – науки про станції та вузли.

У 1902 р. В.М. Образцов склав проєкт переобладнання станції Іваново [3]. Вихідними принципами цієї роботи стали на довгі роки настільною книгою для проєктувальників. Ще ґрунтовніше зх наукової точки зору було спроектовано Саратовський вузол. Услід за цим В.О. Образцов опублікував дослідження про геометричне розташування станційних колій, стрілочних вулиць і переводів. Вперше була розроблена методика розрахунків, пов'язаних із сполученням усіх елементів складного колійного розвитку вузлів. Важко переоцінити значення цих робіт, які поставили проєктування основних ланок залізничних ліній не тільки на інженерний, але і на науковий рівень.

Прогресивні ідеї перетворень і розвитку залізничниць неодноразово викликали незадоволення чиновників царського Міністерства шляхів сполучення. Проєкти В.М. Образцова не знаходили належної підтримки, пропозиції його часто ігнорувалися. Царським чиновникам не подобалось, що молодий вчений, замість того, щоб сидіти в кабінеті, багато часу проводив серед звичайних залізничників на станціях і вузлах, охоче брав участь в усіляких «підозрілих» зустрічах, читає лекції у недільних школах і взагалі веде себе «дивним чином». Невдовзі його виганяють із заборороною працювати на транспорті.

У зв'язку з участю молодого вченого в революційному русі у 1905 р. він був звільнений з Управління Московсько-Ярославсько-Архангельської залізниці, де працював з 1899 року, і йому довелося стати викладачем в одному з приватних навчальних закладів. Однак, педагогом він не став, а разом із групою інженерів організував середнє технічне училище, яке

запровадило у себе обов'язкову будівельну практику для студентів. Фактично молодий вчений-педагог поставив викладання на нову основу. Авторитет створеного ним училища зростав, і після жовтневого більшовицького перевороту воно було перетворене на технікум, а відтак і на Московський будівельний інститут ім. Куйбишева, в якому Володимир Миколайович очолив кафедру. Повернувся до інженерної діяльності Володимир Миколайович тільки через вісім років після вимушеної перерви роботи на залізничному транспорті. Завдяки його авторитету як видатного інженера, спеціаліста з проектування станцій, Міністерство шляхів сполучення вирішило запросити його знову на роботу в якості консультанта стосовно складання проектів нових станцій – Олександрівської, пізніше Казанської, Віндавської та ін.

Перша світова війна застала В. М. Образцова на Олександрівській залізниці. Він став організатором і головою Відділу шляхів сполучення Московського військово-промислового комітету. У цьому періоді Володимир Миколайович пише низку статей з питань організації роботи транспорту у воєнних умовах і накреслює раціональні шляхи його післявоєнного відновлення.

Після жовтневого більшовицького перевороту він увійшов до Комітету з управління Олександрівською залізницею, який замінив собою старе керівництво залізниці. Як видатний і оригінальний спеціаліст станційної справи, Володимир Миколайович дійшов висновку, що сучасний розвиток транспорту змушує по-новому ставити і вирішувати питання станційного господарства залізниць. Розвиток автомобільних сполучень, зростання міського транспорту, виникнення і подальше зростання спеціального промислового транспорту, підсилення зв'язку окремих видів транспорту в народному господарстві – все це збільшує значущість станцій як пунктів кооперування різних видів шляхів сполучення, пунктів передачі вантажів з одного виду транспорту на інший, у ряді випадків перетворюючих станції на великі транспортні вузли, що ставить перед проектувальниками нові завдання. Навколо розробки цих питань В. М. Образцов об'єднав молодих наукових співробітників - станційників, які розвивали запропоновані ним положення. Капітальна праця В. М. Образцова у цій галузі «Станції та вузли» побачила світ у 1935 р. і була перевидана у 1949 році [4].

Ставши на шлях комплексного підходу до окремих технічних завдань транспортного господарства, В. М. Образцов на цьому не зупинився. З великим розмахом планування і житлового будівництва він вивчає питання комплексного проектування і використання різних видів транспорту у містах. Так, ним створено низку робіт у цій галузі: «Железная дорога в городе», «Транспорт в планировке города», «Внеуличные пересечения в планировке города», «Транспортная планировка жилого квартала» та ін. Він бере активну участь у розробці транспортних питань планування Сталінграду, Магнітогорська, Баку, Свердловська, Ташкента, районного

планування Південного берега Криму, Чорноморського узбережжя тощо.

Бурхливий розвиток промисловості в 30-х роках ХХ ст. призвів до вирішення проблеми промисловості транспорту і його проектування у прив'язці до технологічного процесу підприємництва. Володимир Миколайович публікує низку праць з промислового і спеціального транспорту, до яких, в першу чергу, слід віднести: «Специальные дороги», «Наземные дороги с непрерывной тягой». Він консулює ряд проектів промислового транспорту (Магнітогорського комбінату, Дніпробуду) і у 1944 р. здає до друку працю, виконану під його керівництвом бригадою наукових і практичних працівників, згідно методики єдиного технологічного процесу роботи заводського транспорту зі станціями приєднання залізниць. Ідеї гармонійного поєднання окремих видів транспорту, координації їх у єдиному транспортному процесі, яким все більше і більше присвячуються праці В. М. Образцова, знайшли яскраве висловлення у його працях, які стосувалися проблем єдиної транспортної мережі. У 1948 р. академік В. М. Образцов, разом із доцентом Шаульським, випустив підручник для транспортних вишів, де наведена його теорія про комплексне використання усіх видів транспорту в колишньому СРСР.

Праці В. М. Образцова «Социалистический транспорт и его перспективы», «Основные принципы построения транспортной сети», «Некоторые вопросы дальнейшего восстановления транспорта» висвітлюють шляхи комплексного розвитку радянського транспорту, підводять теоретичну базу під вирішення великого народногосподарського завдання. Цією ідеєю проникнуті усі наукові праці В. М. Образцова, написані під час другої світової війни – праці, спрямовані до найшвидшого відновлення колишнього соціалістичного транспорту в районах, звільнених від окупантів, і до подальшого його розвитку.

В. М. Образцов не тільки вчений і практичний діяч. Він відомий і як педагог і пропагандист. Йому належить низка популярних статей. Уряд колишнього СРСР високо оцінив заслуги В. М. Образцова перед країною. Його було обрано академіком, він був нагороджений орденами, удостоєний Сталінської премії, йому було присвоєно звання генерал-директора руху першого рангу.

Експлуатаційна наука в колишньому СРСР з перших своїх днів розвивалася самостійним шляхом і значно випереджала усе, що робилося в цьому напрямі залізничної справи за кордоном. У країні уперше були розроблені теорії і методи розрахунку вагонного парку, теорія маневрової роботи, а також визначені величини обороту рухомого складу. Питання пропускної спроможності, графіків руху поїздів, і організація вагонопотоків були глибоко і усебічно досліджені тільки вітчизняними вченими та інженерами [5].

В. М. Образцов підкреслює, що найважливіші принципи проектування станції були розроблені вітчизняними інженерами ще задовго до того, як ці

питання почали обговорюватися в закордонній літературі. Так, ще в 1906 р. на 24-му Дорадчому з'їзді інженерів служби колії були уперше встановлені наступні основні принципи проектування станції: а) спеціалізація станцій; б) проектування станції на максимальні, а не на середні розміри роботи; в) проектування станції з урахуванням наступного розвитку; г) забезпечення на вузлових і кінцевих станціях запасу пропускної спроможності проти пропускної спроможності прилеглих ділянок; д) проектування з'єднання колій, які дозволяли б паралельне виконання операцій і уникнення непотрібних заїздів; ж) допуск мінімуму з'єднання головних колій з маневровими.

Згодом за кордоном повністю прийняли ці принципи і майже в тому виді, як вони були сформульовані на з'їзді вітчизняних інженерів-колійників. Про те, що пріоритет вітчизняних інженерів замовчувався і привласнювався іншими, свідчить і той факт, що подовжній тип станції, який часто називають американським, уперше був застосований в Росії на Миколаївській залізниці (Санкт-Петербург-Москва) набагато років раніше, ніж ці станції почали будувати в США. За цим принципом в нашій країні були побудовані станції Крюк, Редькіно, Велика Вішера, Сходня та інші, а пізніше і більшість станцій Південно-Західних залізниць в Україні.

В. М. Образцов переконливо довів, що в результаті численних досліджень вітчизняних інженерів і самостійного досвіду будівництва станції в Російській імперії виробився свій вітчизняний тип розміщення станцій залежно від кліматичних умов більшої частини країни, від величини складу вантажних поїздів, зокрема порожніх. Цей тип станцій можна охарактеризувати відсутністю поворотних кругів і пересувних візків для вагонів, з дуже довгими дистанційними коліями, сполученими на кінцях станції стрілками, відсутністю косих колій, які перетинають інші своєрідним пристроєм на значніших станціях з наявністю витяжних колій для виключення виходів маневрових поїздів на головні колії і відсутністю зустрічних стрілок на головних коліях двоколіїних залізниць. У тих випадках, коли облаштування зустрічних стрілок стало необхідним для уникнення затримання руху поїздів, вони прокладалися із взаємним замиканням їх з далеким місцевим сигналом на відповідному кінці станції.

Для збільшення пропускної здатності В. М. Образцов рекомендував організувати пропуск здвоєних і спарених поїздів; пакетний рух; односторонній рух між двома пунктами в одну та іншу сторону; скорочення інтервалів схрещення поїздів на станціях; застосування віджимних стрілок; прокладання другої колії на ділянці, яка обмежує пропускну здатність всієї лінії; застосування роз'їздів на довгих горизонтальних площадках та ін.

Дуже важлива праця В. М. Образцова «До питання про комплексну теорію транспорту» (1945) [6]. На основі історичного аналізу розвитку транспортних засобів він встановив, що заходи з розрахунку колії, мостів, пропускної здатності, графіків руху за своїми методами є однаковими.

Формули, які застосовуються для таких розрахунків, теж є однаковими, відрізняючись тільки параметрами. За таких умов усі види транспорту потрібно розглядати комплексно, як єдиний транспорт. Вчений стверджував, що комплексна теорія транспорту дозволить дати загальні основи транспорту, спільні для усіх його видів. Разом з тим, вона дає можливість знайти ті відмінності, які є суттєвими для даного виду транспорту, та відділити їх від випадкових відмінностей, які є лише пережитком старого або недостатнім впровадженням нових прийомів і удосконалень. У цій роботі В. М. Образцов розкриває загальні риси єдиної теорії транспорту, які не залежать від окремих його видів, але водночас об'єднує їх в єдине ціле. Він визначає основні елементи транспорту – рушійну силу, опір, траєкторію руху, масу тіл, що рухаються, швидкість пересування, пропонує робити розрахунки за єдиною методикою. За вирішення низки актуальних транспортних проблем В. М. Образцову в 1943 р. було вдруге присуджено Державну премію СРСР.

У 1944–1945 рр. В. М. Образцов знову публікує серію праць, в яких узагальнює досвід впровадження єдиного технологічного процесу на залізничному і промисловому транспорті. Цей досвід застосовувався на заводі Уралмаш, Верхньо-Ісетському та інших уральських заводах, він був основою перспективи розвитку залізничного будівництва на найближчу п'ятирічку.

Під час війни можливість отримання додаткових рейок, паровозів і вагонів була обмежена, тому необхідної кількості паровозів можна було добитися за рахунок раціоналізації, без додаткових витрат. Щоб прискорити оборот вагонів і паровозів, він рекомендує беззупинковий прохід станцій (так звана «зелена вулиця»), прискорення ходу поїздів на перегонах, скорочення простою поїздів на проміжній станції шляхом виносу жезлових апаратів на вхідні пости, введення блокування і скорочення часу на набір води, зменшення простою вагонів у ремонті, застосування безвідчеплювального ремонту і безвідчеплювальних вантажних операцій, а також скорочення простою вагонів на розпорядних станціях. При цьому В. М. Образцов особливо підкреслює значення нових прийомів формування складів поїздів, сортування вагонів, маршрутизацію перевезень і організацію підходів поїзда. Він наполегливо вимагає якомога швидшого впровадження єдиного технологічного процесу, який до 20% скорочує простої вагонів під вантажними і технічними операціями на станціях навантаження і на під'їзних коліях.

Питання про прискорений оборот вагонів продовжувало залишатися центральним завданням залізничного транспорту. В. М. Образцов глибше вивчає ідею єдиного технологічного процесу та публікує монографію «Суть єдиного технологічного процесу на залізничному транспорті й методика його проведення» (1949), в якій наводить принципи складання і впровадження єдиного технологічного процесу для металургійної,

машинобудівної і вугільної промисловостей [7].

Діяльність академіка В.М. Образцова в галузі проектування залізничних станцій і вузлів призвела до створення нової галузі транспортної науки - науки про станції і вузли, з її особливими проблемами, закономірностями, методикою і практикою розрахунків, проектування і будівництва цих найбільших транспортних споруд.

За 50 років наукової діяльності В.М. Образцов створив близько 300 наукових робіт і виховав безліч учнів, які стали видними вченими залізничного транспорту. Його учні захистили докторські дисертації, очолювали і очолюють провідні інститути і наукові напрями експлуатаційної науки.

Заслужений діяч науки РРФСР, доктор технічних наук, професор С.В. Земблінов був видним вченим в галузі проектування і розвитку залізничних вузлів. Під керівництвом професора В.М. Образцова проектував і будував Івановський, Смоленський вузли, станцію Москва-Ярославська.

Понад 400 проектів розвитку і перевлаштування станцій і вузлів розробив С.В. Земблінов, провів сотні експертиз на великих об'єктах залізничного будівництва.

На основі аналізу структур вітчизняних і зарубіжних транспортних вузлів С.В. Земблінов, спільно зі своїми колегами і учнями, розвиваючи ідеї В.М. Образцова, створив фундаментальну наукову працю «Основи побудови транспортних вузлів».

Учнем і найближчим співробітником академіка В.М. Образцова був В.Д. Нікітін. Особлива творча увага В.Д. Нікітіна було зосереджено головним чином на проблемі проектування техніко-технологічних структур станцій і вузлів, як основних елементів залізничного транспорту. Він зробив вагомий внесок у розвиток вітчизняної науки з проектування станцій, вузлів і промислового транспорту. Ним підготовлено понад 30 кандидатів технічних наук. Одним з його учнів, що тривалий час продовжував ідеї академіка В.М. Образцова у промисловому транспорті, був д.т.н. професор М.І. Шмулевич, який тривалий час очолював провідний відділ Промтранспроєкта.

Велику роль в розвитку науки про станції відіграли учні В.М. Образцова - д.т.н. професор С.П. Бузанов і д.т.н. професор М.К. Сологуб. Ними було підготовлено велику кількість докторів і кандидатів технічних наук, які нині втілюють в життя ідеї В.М. Образцова - д.т.н. В.О. Куль, зам директора ВНДІАЗ, д.т.н. О.Т. Осьмінін, зав. кафедрою Санкт-Петербурзького університету шляхів сполучення, д.т.н. Б.Б.Жардемов.

Великий внесок у розвиток науки про станції і вузли, творчо продовжуючи і розвиваючи ідеї В.М. Образцова зробили - д.т.н. професор М.М. Шабалін, д.т.н. І.Є. Савченко, д.т.н. професор В.М. Акулінічев.

Ідеї В.М. Образцова втілює в життя директор ВНДІАЗ, д.т.н. П.О. Козлов, д.т.н. професор О.В. Комаров, заслужений діяч науки і техніки, д.т.н., професор Правдін Н.В., провідний професор кафедри «Залізничні станції і вузли» МУШС.

Ідеї академіка В.М. Образцова, розвинені його учнями і послідовниками, знайшли віддзеркалення в новому підручнику «Залізничні станції і вузли» та «Енциклопедії залізничного транспорту», а також увійшли до нормативних документів МШС, у тому числі в основній – «Правила і технічні норми проектування станцій і вузлів на залізницях колії 1520 мм» (2001 г.).

Нині ідеї академіка В.М. Образцова впроваджуються в наукові дослідження і навчальний процес Московського університету шляхів сполучення під керівництвом зав. кафедрою д.т.н. професора Ю.О. Пазойського.

До останніх днів свого життя В. М. Образцов займався проблемами транспортної науки, в яку він увів комплексність. Радянська транспортна наука, як вказує В. М. Образцов у праці «Теоретичні основи пропускної здатності транспорту» [8], розкриває взаємозв'язки і закономірності розвитку не тільки окремих видів транспорту, але й виявляє загальні закони для всіх видів транспорту як складової частини єдиного господарства.

Останні роки життя В. М. Образцова присвячено проблемі комплексного використання усіх видів транспорту. Звертаючись у березні 1946 р. через газету «Гудок» до всіх вчених-транспортників, він писав: «Потрібно шукати нові шляхи, передбачити майбутнє. Потрібно вміти вловлювати передові тенденції розвитку транспорту, який тільки-тільки почав пробивати собі дорогу у вигляді ідей і перших досліджень, збагачуючи їх новими творчими думками і передбаченнями. Особливу актуальність отримує нині проблема комплексного використання основних видів транспорту – залізничного, автомобільного, водного та авіаційного. Розробка цієї проблеми повинна і в майбутньому перебувати в центрі транспортної науки» [9].

Сьогодні деякі погляди В. М. Образцова вимагають у чомусь перегляду, щось з його праць застаріло, проте його творчість загалом залишається потрібною. Життя В. М. Образцова – це біографія, в якій відбилися майже всі історичні події розвитку вітчизняної залізничної науки кінця ХІХ – першої половини ХХ ст. Він брав участь у спорудженні практично всіх залізниць Російської імперії і Радянського Союзу, зокрема в Україні. Як пересвідчуємося, станції та вузли займали у його науковій творчості особливе місце. Його спадщина і сьогодні використовується у наукових принципах розвитку станцій та вузлів

Розглянутий спектр досліджень показує наскільки широким є коло застосувань науки про станції та вузли, яке у свою чергу, здійснює потужний вплив на формування основних уявлень, ідей та методів даної галузі технічного знання, зокрема залізничного транспорту. З моменту появи науки про залізничні станції та вузли у її арсеналі накопичилося чимало досягнень як теоретичного, так і практичного характеру. Не викликає сумніву той факт, що подальше ретельне вивчення технологічних процесів перевезення пасажирів і вантажів сприятиме формуванню нових технологічних уявлень, а також вирішенню багатьох актуальних проблем, пов'язаних з управлінням залізничним транспортом та добробутом людей.

Джерела та література

1. Довганюк С.С. Володимир Миколайович Образцов (1874–1949) / С.С. Довганюк. – К.: ТОВ «НВП «Поліграфсервіс», 2010. – 328 с.
2. Образцов В.Н. Проект распределения узлов на ж.-д. сети и сортировочной работы узлов с целью сокращения маневровой работы и простоя вагонов / В.Н. Образцов // Техника и экономика путей сообщения. – 1922. – №12. – С. 445–466.
3. Образцов В.Н. Переустройство станции Иваново [Проект, одобренный Инженерным советом 11.V.1901 г. / В.Н. Образцов // Инженерное дело. – 1902. – №1. – С. 18–59].
4. Образцов В.Н. Станции и узлы. Ч.1. Малые и участковые станции / В.Н. Образцов, В.Д. Никитин, С.П. Бузанов. – Москва: Трансжелдориздат, 1935. – 316 с.
5. Стрелко О.Г. Нариси з історії науки про залізничні станції та вузли (друга половина ХІХ – перша половина ХХ століть) / О.Г. Стрелко. – Полтава: ТОВ «АСМІ», 2015. – 304 с.
6. Образцов В. Н. К вопросу о комплексной теории транспорта / В. Н. Образцов // Изв. АН СССР. Отд-ние техн. наук. – 1945. – №10. – С. 1035; №11. – С. 1062.
7. Образцов В. Н. Сущность единого технологического процесса на железнодорожном транспорте и методика его проведения / В. Н. Образцов. – Москва; Ленинград, 1949. – 160 с.
8. Образцов В. Н. Теоретические основы пропускной способности транспорта / В. Н. Образцов // Проблемы повышения эффективности работы транспорта. – М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1949. – С. 16–29.
9. Образцов В. Н. Ближайшие задачи транспорта / В. Н. Образцов // Гудок. – 1945. – 31 июля.

Стрелко О.Г., Бердниченко Ю.А. Роль академика В.Н. Образцова в разработке проблем комплексного развития транспорта.

В статье освещается роль академика В.Н. Образцова в разработке проблем комплексного развития транспорта. Показанная деятельность В.Н. Образцова как основоположника науки о железнодорожных станциях и узлах, как пионера современной школы комплексного развития и комбинированного использования всех видов транспорта, автора теории единственного технологического процесса работы железных дорог общего пользования и промышленных предприятий.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, наука, техника, железнодорожные станции, инженер, история.

Strelko O. H., Berdnychenko Y.A. The role of academician V. M. Obratsov in the development of complex transport development issues.

The article highlights the role of academician V. M. Obratsov in the development of complex transport development issues. The activity of V. M. Obratsov as the founder of the sci-

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 завідуючим 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