

УДК 625.1 (092)

**ПРАКТИКО-ТЕОРЕТИЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ В.О. СОКОВИЧА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ
ТРАНСПОРТІ (ПЕРША ЧВЕРТЬ ХХ ст.), ЯК ПЕРЕДУМОВА СТВОРЕННЯ НАУКОВОЇ
ШКОЛИ З ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ У СРСР***Олег Фесовець*

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

Володимир Олександрович Сокович (1874-1953), визначний науковець-залізничник, доктор технічних наук, лауреат Державної премії СРСР, заслужений діяч науки і техніки. Один із засновників вітчизняної науки з експлуатації залізниць.

Народився у Кременчуці та пройшов становлення як залізничник-практик і початок своєї теоретично-наукової діяльності, у період останніх років Російської імперії, в основному, на території сучасної України. Засновник (1924 рік) першого у СРСР залізничного експлуатаційного факультету на базі Московського інституту інженерів транспорту, перший його декан і завідувач створеної ним же кафедри «Організація перевезень». Також був організатором низки експлуатаційних факультетів у інших ВНЗ залізничного транспорту країни [1; 2].

Ці факультети стали «кузницею» кадрів для підготовки керівництва залізницями у СРСР, залізничної «аристократії». Наприклад, з шести міністрів шляхів сполучень СРСР, п'ять були випускниками експлуатаційних факультетів, також випускниками цих факультетів була та є більшість керівників залізниць, не кажучи про начальників станцій, які за визначенням повинні бути випускниками даного факультету. В. Соковичем була напрацьована теоретична база для створення наукової школи з вивчення експлуатації залізниць та організації перевезень на залізничному транспорті.

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 [3]. 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, знаходять на території Російської Федерації) не висвітлювали діяльність В.О. Соковича, як визначного залізничного науковця. Основна причина цього, його рідний брат, Сокович Євген Олександрович – міністр шляхів сполучень 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 [4].

Отже мета даної роботи є висвітлення практичної діяльності В.О. Соковича у 1903-1923 рр. на різних посадах на мережі залізниць Російської імперії й у перші роки радянської влади, у т.ч. і на території України, як свого роду підготовку до створення науково-навчальної бази з експлуатаційної роботи на залізничному транспорті.

Отримавши вищу залізничну освіту у 1903 р. – закінчивши Санкт-Петербурзький інститут шляхів сполучень із дипломом І ступеня, з присвоєнням звання інженер шляхів сполучень, він направляє до Харкова та призначається на посаду інженера для технічних занять при технічному відділенні служби колії Харківсько-Миколаївської залізниці. А вже з 1904 р. В. Сокович працює спочатку у товаристві Московсько-Київської-Воронезької залізниці, а потім Катерининської залізниці (з центром у Катеринославі – нині Дніпро) на посаді ревізора пасажирських поїздів. У 1906 році став управляючим справами Козловського комітету по розподіленню перевізних засобів для масових вантажів. Це вже була посада суто інженерно-експлуатаційна та мабуть саме з того часу В. Сокович серйозно займається науковими напрацюваннями з теорії експлуатації залізниць. Також відомо, що у ці роки він був у відрядженнях на будівництві нових ліній на Уралі та у Західному Сибіру.

У 1908 р. В. Сокович направляє до

Санкт-Петербургу, на Миколаївську залізницю, де спочатку займає посаду голови комітету залізниці по розподіленню рухомого складу, а потім першого заступника начальника служби руху столичної магістралі. У той же час він розпочинає у столиці імперії викладацьку діяльність – на вищих комерційних курсах Победінського, що надавали комерційно-технічну залізничну освіту. У тому ж 1908 р. виходить перша його друкована праця «Катехизис по технической части службы движения. Руководство для подготовки к испытанию на должности: начальников станций, их помощников, запасных агентов и пр. Заключает в себе 651 вопрос с ответами, 21 пример для упражнения и 85 приложений» [5] об'ємом у 515 сторінок. З назви видно, що це був своєрідний підручник для персоналу служби руху, один з перших на російських залізницях. У Харкові, у бібліотеці імені В.Г.Короленка, знайдено екземпляр з особистим подарунковим підписом автора тодішньому управляючому Південними залізницями В.О. Соковичу. Можна припустити, що подібні екземпляри направились на інші російські залізниці. Також цікаво, що присвячена ця книга пам'яті М.С. Філоненка (1855-1905) видатного інженера-експлуатаційника, теж українця-земляка, що основну свою діяльність присвятив українським залізницям, Південно-західній і Катерининській. Напевне В.О. Сокович стикався з ним по службі на Катерининській залізниці й у всякому разі добре знав його праці та, в якійсь мірі, вважав себе учнем М.С. Філоненка.

У 1912 р. В.О. Сокович повертається до рідної України та призначається начальником служби руху на Катерининську залізницю. На той час Катерининська залізниця була за динамікою розвитку першою у Російській імперії. Це було зумовлено тим, що вона об'єднувала Криворізький залізничний і Донецький кам'яновугільний промислові басейни, тобто сучасні Придніпровську та Донецьку залізниці. За короткий час кінця XIX ст. та початку XX ст. тут було побудовано десятки нових заводів, шахт та інших підприємств, кількість населення збільшилась у рази. Прокладення даної залізниці надало значний імпульс і розвитку сільського господарства. Катерининська залізниця включала у себе землі губерній: Катеринославської, Херсонської, Полтавської, Таврійської, Харківської та Обл. Війська Донського. Тобто найхлібніших районів царської Росії. Динаміка залізничних перевезень хлібних вантажів на даній території за 1913-1915 рр. [6], тобто у роки роботи В.О. Соковича,

як організатора руху на Катерининській залізниці, приведена у таблиці 1.

Таблиця 1. Перевезення хлібних вантажів – пшениця, жито, овес, ячмінь, гречка, просо, борошно, крупи, висівки, макуха й інш.

Період, рік Регіон	1913	1914	1915
	прибуло+відправлено, тис. пудів		
Катеринославська	107988	76306	45788
Херсонська	232404	99731	немає даних
Харківська	59021	51169	41898
Таврійська	64333	41193	28144
Полтавська	52784	63446	33731
Обл. Війська Донського	135660	137572	80786
Разом по регіонах	652190	469417	230347
Рос. імперія у загальному	2319105	1902477	1265745
Регіони Катерин. залізниці / загальн. Рос. імперії (%)	28,1	24,7	18,2

З наведеної вище таблиці видно, що у 1913 р., найуспішнішому році для економіки Російської імперії, перевезення Катерининською залізницею хлібних вантажів (головного тодішнього експортного товару Росії) склало майже третину від загальнодержавного. Перевезення вугілля, чорних металів та інших масових вантажів теж сягнуло рекордних показників. Катерининська залізниця тоді стала найуспішнішою в імперії, досягнувши загального вантажообігу у 2,22 мільярди пудів [7]. І чільний внесок у цей успіх зробив начальник служби руху В.О. Сокович. Крім практичної організації експлуатаційної роботи він провадив велику теоретичну роботу: на основі зібраної інформації аналізував ефективність показників роботи, вів розрахунки, вивчав науковий досвід колег. Свої науково-теоретичні доробки публікував на сторінках періодичного видання «Вестник Екатеринбургской ж.д.», викладав на технічних курсах. Здобутки В.О. Соковича були оцінені керівництвом, наказом начальника Катерининської залізниці від 05.02.1914 № 87 він призначається третім заступником начальника залізниці, із збереженням посади начальника служби руху [8], згодом отримує підвищення цивільного стану – чин колезького радника, що відповідав військовому званню полковника. Що характерно, не дивлячись на високе положення, на відміну від інших керів-

ників залізниці, проживав він із сім'єю у скромній службовій квартирі безпосередньо на станції Катеринослав [9].

Перша половина 1914 р. теж була відмічена рекордними експлуатаційними показниками, ось які дані були наведені у виданні «Вестник Екатерининской ж.д.» за червень 1914 р.: «По предварительным сведениям перевозка грузов за первые 5 месяцев текущего 1914 года достигает 986 млн. пуд., т.е. превышает перевозку за первые 5 месяцев прошлого 1913 года, достигшую 902 млн. пуд., – на 84 млн. пуд., или на 9,3%. При этом за отдельные числа мая с.г. количество отправленных вагонов достигло небывалой, до сего времени, цифры 9 555 ваг. или 9 000 000 пуд., тогда как в прошлом году наибольшая отправка достигла лишь 9 463 ваг.» [10].

З наведеної вище таблиці видно, що у 1914 р., а особливо 1915 р. об'єм перевезення хлібних вантажів значно скоротився і це зрозуміло – 1 серпня 1914 р. почалася Перша світова війна. Експорт зерна через чорноморські порти припинився – Туреччина, як противник у війні, заблокувала протоки Босфор і Дарданелли. Але величина перевезень інших груп вантажів навіть підвищилася, що було викликано необхідністю тилового забезпечення недалеких фронтів, німецько-австрійського (Галичина, Волинь) і турецького (Закавказзя). Загальний об'єм перевезень вантажів Катерининською залізницею у 1916 р. сягнув 2,33 мільярди пудів [7]. Також значно підвищився пасажиропотік. До початку війни Катерининська була в основному залізниця вантажна, але під час війни перевезення пасажирів у зв'язку з об'єктивними (перевезення військ, медично-санітарні) та суб'єктивними (евакуація, біженці) обставинами значно підвищилась. Кількісні показники щодо пасажироперевезень по роках кажуть самі за себе: 1913 р. – 6,5 млн. пас., 1914 р. – 14,5 млн. пас., 1915 р. – 15,9 млн. пас., 1916 р. – 21,7 млн. пас., 1917 р. – 24,9 млн. пас [6].

Зберігся наказ по Катерининській залізниці від 18.12.1914 р. за підписом керівництва залізниці (у т.ч. В. Соковича) щодо покращення перевезень пасажирів [11]. Разом з тим технічне оснащення рухомим складом (локомотиви, вагони) було гірше ніж у довоєнний період, кращі одиниці техніки прийшлося віддати на прифронтові залізниці (Південно-Західна, Владикавказька). Інфраструктурні потужності із зрозумілих причин теж повноцінно не розвивались. І тут у повному обсязі В. Сокович застосував свої теоретичні напрацювання, у т.ч. і

так званий «ущільнений» графік руху, тільки завдячуючи цьому було досягнуто вищезазначених позитивних показників у непростий військовий період.

На початку 1917 р. В.О. Соковича запрошують на посаду управляючого щойно збудованої Армавір-Туапсинської залізниці, яка по вантажонапруженості теж була одна із перших у країні та з'єднувала в основному сільськогосподарські райони Кубані та Ставропілля з портами. На цій посаді він зустрічає дві революції та початок громадянської війни. Але залізниця під його керівництвом працює стабільно, не дивлячись на політичні та військові події.

У березні 1918 р. В.О. Сокович був призначений радянським урядом управляючим націоналізованої Південно-Східної залізниці [1; 2]. Ця залізниця була однією з найбільших за експлуатаційною довжиною залізниць – 3313 верст, західна її частина знаходилась на території України. Призначення у такий час на таку відповідальну посаду говорить саме за себе. У першу чергу, не дивлячись на те, що, як висловлювались більшовики, «він класово – чужий» дворянин, віддали йому данину, як фахівцю найвищого ґатунку. 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 порядну людину.

Південно-Східна залізниця на той момент була між трьох вогнів: на заході палала у громадянській війні Україна, зі сходу, з-за Волги, йшов Колчак, а з півдня – білогвардійська Добровольча армія. У березні 1919 р. дві третини залізниці знаходилось у смузі військових дій. Під керівництвом В.О. Соковича проводились роботи по відновленню зруйнованих ліній і забезпечення безперебійного функціонування залізниці – вантажного та пасажирського руху.

У грудні 1919 р. Володимир Олександрович очолює Владикавказьку залізницю [1; 2] – 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. Крім того тут В.О. Сокович відновлює свою викладацьку діяльність – читає лекції із залізничної тематики у не так давно створеному Кубанському політехнічному інституті м. Катеринодара (нині – Краснодар). Розуміючи, що основною запорукою успіху залізничної практичної справи є теоретична підготовка інженерно-технічного складу, В.О. Сокович постійно працює над удоскона-

ленням наукової методології експлуатації залізничного транспорту, про що красномовно говорить перелік назв його тодішніх друкованих праць:

- 1) «Определение теоретического минимума пробега одиночных паровозов при данной конфигурации движения»;
- 2) «Способ перегонки порожняка»;
- 3) «Определение пределов выгоды затрат направленных на повышение средней нагрузки вагонов со сборными грузами»;
- 4) «О коэффициенте оборота вагонов»;
- 5) «О коммерческих началах на казенных ж.д.»;
- 6) «О простое вагонов на распорядительных станциях в зависимости от числа сортируемых направлений»;
- 7) «О вывозе яиц за границу»;
- 8) «Об упрощении приемов эксплуатации на ж.д.»;
- 9) «Об увлечении некоторыми железнодорожными измерителями»;
- 10) «Сфера распространения товаров в связи с тарифными ставками».

Володимир Олександрович, узагальнюючи набутий досвід, готує фундаментальну наукову монографію – підручник ВНЗ для інженерів-експлуатаційників, який опублікував тільки у 1923 році, який став, по суті, його дисертацією [12] і теоретичною основою для створення першого експлуатаційного факультету залізничного інституту.

Роль цієї наукової праці можна зрозуміти з рецензії на її друге видання, що була опублікована у журналі «Железнодорожное дело» (№ 2 за 1926 рік): «Только немногие труды представляют собой научное развитие новых положений, новых принципов, устанавливающих новые вехи к дальнейшему развитию теории и практики эксплуатации, и все более и более приближают эту область знания к степени отдельной научной дисциплины. К таким трудам надо отнести, безусловно, работу проф. В.А. Соковича «Организация железнодорожных перевозок» – это не только курс, читанный на эксплуатационном факультете Моск. Ин-та Инженеров Транспорта, излагающий

круг знаний уже известных готовым инженерам-эксплуатационщикам. Это – целый ряд новых оригинальных научных освещений многих эксплуатационных вопросов, познакомиться с которыми представляет интерес для самых больших опытных специалистов по эксплуатации. Это один из тех трудов, который своим содержанием доказывает, что эксплуатация уже весьма близка к отдельной научной дисциплине, что уже стала такой дисциплиной».

Ці слова тільки підтверджують те, що практико-теоретична діяльність Володимира Олександровича Соковича у першій чверті ХХ ст., його тодішні наукові напрацювання, стали одним з найважливіших факторів для створення окремої науки – «Експлуатація залізниць».

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

1. Отечественные ученые – железнодорожники: краткий биографический словарь – справочник / [Сосновский Л.А., Зензинов Н.А. / под ред. Грунтова П.С.] – Гомель: БелИИЖТ, 1993. – 184 с.
2. Сокович Владимир Александрович [Электронный ресурс] / Википедия – свободная энциклопедия. – Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/Сокович_Владимир_Александрович
3. Стрелко О.Г. Становления та розвиток науки про залізничні станції та вузли: дис... доктора іст. наук: 07.00.07 / Олег Григорович Стрелко. – К., 2015. – 383 с.
4. Сокович Євген Олександрович [Электронный ресурс] / Вікіпедія – вільна енциклопедія. – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Сокович_Євген_Олександрович
5. Сокович В.А. Катехизис по технической части службы движения / Владимир Александрович Сокович. – С.-Петербург: Издание К.Л. Риккера, 1908. – 515 с.
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. – 1916. – С. 2-25.
7. Швайко Ю.Р. Железная дорога Приднепровья. Командармы стальных магистралей / Ю.Р. Швайко – Днепропетровськ: ИМА-прес, 2013 – 296 с.
8. Приказ Начальника Екатерининской железной дороги от 05.02.1914, № 87 // Вестник Екатерининской железной дороги. – 1914. – № 5. – С. 2.
9. Весть Екатеринослав: Справочная книга. XVIII год издания. – Екатеринослав: Изд. Л.И. Сатановского, 1916. – 316 с.
10. Результаты эксплуатации Екатерининской жел. дороги / Л.А. Чернов // Вестник Екатерининской железной дороги. – 1914. – № 23 – С. 6-8.
11. Приказ руководства Екатерининской железной дороги от 14.12.1914, № 377 // Вестник Екатерининской железной дороги – 1914. – № 50. – С. 2.
12. Сокович В.А. Организация железнодорожных перевозок (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.

Фесовець Олег Практико-теоретична діяльність В.О. Соковича на залізничному транспорті (перша чверть ХХ ст.), як передумова створення наукової школи з експлуатації залізниць у СРСР

Стаття надає опис початкового етапу наукової-практичної діяльності Володимира Олександровича Соковича, одного з основоположників вітчизняної науки з експлуатації залізниць. Автор дослідив життєвий шлях В. Соковича від здобуття ним вищої освіти у Санкт-Петербурзькому інституті шляхів сполучень, до організації, під його безпосереднім керівництвом, першого у Радянському Союзі експлуатаційного факультету на базі Московського інституту інженерів залізничного транспорту.

Ключові слова: Володимир Сокович, залізничний транспорт, наука, експлуатаційна робота, педагогічна діяльність

Фесовец Олег Практико-теоретическая деятельность В.А. Соковича на железнодорожном транспорте (первая четверть XX ст.), как предпосылка создания научной школы по эксплуатации железных дорог в СССР

Статья представляет описание начального этапа научно-практической деятельности Владимира Александровича Соковича, одного из основоположников отечественной науки по эксплуатации железных дорог. Автор исследовал жизненный путь В. Соковича от получения им высшего образования в Санкт-Петербургском институте путей сообщения, до организации, под его непосредственным руководством, первого в Советском Союзе эксплуатационного факультета на базе Московского института инженеров железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: Владимир Сокович, железнодорожный транспорт, наука, эксплуатационная работа, педагогическая деятельность

Fesovets Oleh Practical-theoretical activity of V. Sokovych on railway transport (first quarter of the XX century), as a precondition for the establishment of scientific schools of the Railways in the USSR

The article contains a description of two decades (1903-1923 years) of the life and scientific activity of the outstanding scientist – railway employee Volodymyr Sokovych. His achievements as a specialist maintainer, leader are directly connected with the railways that were located on the territory of Ukraine – Katerynivska, the Southern Railways.

The beginning of his teaching and publishing of his first scientific book (in 1908) was in St. Petersburg – the capital and educational center of the country of that time. Return to Ukraine (1912) and outstanding achievements as the Head of the traffic department of the Katerynivska Railway with the center in Katerynoslav (now – Dnipro).

Practical work as the Head of the railways and research and teaching activity in the early years of Soviet government in the South-Eastern railway (Kharkiv – Voronezh) and the Vladykavkaz railway (Vladykavkaz – Katerynodar (Krasnodar). The transfer to the work of teacher in the Moscow Institute of railway transport engineers, naming as the Professor, establishing of the first in the country Operating Department of the railway transport.

Keywords: Volodymyr Sokovych, railway transport, science, operational work, teaching activities

Рецензенти:

Кринко Є.Ф., д.і.н., професор

Шитюк М.М., д.і.н., професор

Надійшла до редакції 12.11.2016 р.