

15. Известия Киевского политехнического института императора Александра II. Отдел инженерно-механический. 1913 г. – К.: Тип. т-ва И. Н. Кушнеров и и К0, 1914. – 493 с.

16. Київський політехнічний і Київський сільськогосподарський інститут: 25 років. 1898-1923: Ювілейний збірник. – К.: Держ. трест «Київдрук», 1924. – 279 с.

17. Державний архів Черкаської області. – Ф.8, оп.1, Спр. № 527, арк.8.

18. Державний архів м.Києва. – Ф.18. Оп.10. Спр. №765

Михайленко Г.Г. А.И. Неровецкий: начало жизненного пути выдающегося инженера-строителя.

В статье рассматривается детство и студенческие годы выдающегося инженера-строителя, талантливого педагога и ученого Александра Иннокентьевича Неровецкого (за период 1884-1907гг.)

Ключевые слова: *А.И. Неровецкий, инженер-строитель, мужская гимназия, Императорский университет Св. Владимира, Киевский Политехнический Институт Александра II.*

Mykhailenko H.H. O.I Nerovetskyi: The beginning of life journey of an outstanding civil engineer.

The childhood and student's years of an outstanding civil engineer, talented scientist and pedagogue professor O.I. Nerovetskyi are analyzed in the article (1884-1907).

Keywords : *O.I. Nerovetskyi, male high school, civil engineer, St. Vladimir imperial university, Kyiv, Kyiv Polytechnic Institute of Alexander II.*

УДК 656.22

Рудюк М.В.

ВНЕСОК М.С. ФІЛОНЕНКА В ОРГАНІЗАЦІЮ РОБОТИ СЛУЖБИ РУХУ ПІВДЕННО-ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

У статті висвітлюється внесок визначного інженера залізничника М.С. Філоненка у становлення та розвиток організації експлуатаційної роботи служби руху залізниць Росії кінця ХІХ ст. Викладено детальний опис структури служби руху Південно-Західних залізниць 1880 – 1895 рр. і зміни запропоновані М.С. Філоненком для покращення її функціонування.

Ключові слова: *служба руху Південно-Західних залізниць, експлуатаційна робота, пасажирський та вантажний рух, М.С. Філоненко.*

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, члена Інженерної ради Міністерства шляхів сполучення, першого заступника керівника служби руху Південно-Західних залізниць, керівника служби руху Катерининської залізниці 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.

Історія залізничного транспорту завжди пам'ятатиме М.С. Філоненка як інженера-залізничника, який зробив неоціненний внесок в розвиток служби руху вітчизняних залізниць кінця ХІХ ст.

Головне завдання служби руху – це виконання поставлених залізницею вимог таких як перевезення пасажирів і вантажів. Зазначені вимоги виконувалися наявними в розпорядженні служби руху перевізними засобами включаючи в їх число рухомий склад і залізничні колії з їх пропускною здатністю, і робочими засобами в особі особового складу служби. Виконуючи вимоги на перевезення пасажирів і вантажів, служба руху зобов'язана експлуатувати наявні в її розпорядженні кошти в межах існуючих умов перевезень, інакше кажучи, в межах умов договорів, що укладаються на перевезення. Таким чином, служба руху з одного боку стикається з широкою сферою технічних пристроїв і обладнання залізниць, з іншого боку з ще більш широкою сферою комерційних умов перевезень а саме юридичних і комерційних відносин з клієнтами, що входять до кола відання комерційних служб руху і юридичних відділів. Зрозуміло, що подібний стан служби руху вимагав невпинної роботи з удосконалення засобів перевезень при дотриманні умов безпеки та постійного систематичного вивчення умов і явищ експлуатаційного життя. Звідси виникла необхідність у високій організації управління служби руху, бо правильна організація цієї служби – забезпечувала, в свою чергу, правильність її функціонування і запоруку успішної експлуатації мережі залізниць. Найбільш технічно упорядкована і гарно обладнана залізниця не дасть всіх тих результатів експлуатації, які можна від неї вимагати, якщо її служба руху не буде належним чином розвинена і відповідно організована.

Наприкінці ХІХ століття службу руху очолював Начальник служби, як загальний керівник всіма справами, права і обов'язки якого визначалися правилами руху, розпорядженнями центральних органів Міністерства Шляхів Сполучення, розпорядженнями Начальника залізниці, у межах влади останнього, і, нарешті, всіма вказівками і розпорядженнями урядових органів.

У безпосередньому розпорядженні Начальника служби руху, в сенсі керівництва службою руху, в сенсі керівництва службою з нагляду за точним і правильним їх виконанням, були його помічники й заступники, коло обов'язків яких щодо розподілу занять за завідуванням окремими частинами служби визначалося Начальником служби. Коло відповідальності помічників визначалося відповідно до наданого їм кола занять. Помічники Начальника служби руху, в першочерговому порядку їх служби, заміщали Начальника служби на час його відсутності.

Незалежно від помічників, в особистому розпорядженні Начальника

служби, для загального нагляду за лінією, були ревізори руху в якості спеціальних агентів для особливих доручень. При перевірках ліній ревізорами руху, вони виконували також обов'язки контролерів руху в межах інструкції останніх, звітуючи безпосередньо Начальнику служби руху [1].

Своє знайомство з роботою служби руху поїздів Максиміліан Семенович Філоненко розпочав у вересні 1889 року коли перейшов працювати з служби колії Тамбово-Саратовської у службу руху Південно-Західних залізниць на посаду діловода контори руху поїздів. 1 січня 1890 року розпочався довгий і тернистий шлях М.С. Філоненка як інженера-шляховика з призначенням його на посаду Ревізора служби руху. Протягом дев'яти років він обіймав такі посади: начальник Уманського відділення руху поїздів (1890 – 1892 рр.), начальник контори руху поїздів (1892 – 1893 рр.), другий заступник начальника руху поїздів (1893 – 1895 рр.) [2], помічник начальника служби руху Південно-Західних залізниць і перший заступник начальника служби руху (1895 – 1899 рр.) [3].

У 1893 році Міністерство шляхів сполучення на два місяці відрядило: О.П. Бородіна, С.О. Стемковського, А.А. Абрагампсона і М.С. Філоненка в США [4] з метою спеціального ознайомлення із системою руху на американських залізницях, які завжди практикували систему руху поїздів без заздалегідь складених розкладів.

Результатом даного відрядження стала його фундаментальна праця «Служба движения на Пенсильванской железной дороге» [5].

На той час закордонні відрядження з метою обміну новітніх успіхів в залізничній галузі було звичайною практикою. Багато інженерів-залізничників цікавилися питаннями становлення та розвитку залізниць інших держав світу, але Максиміліану Семеновичу першим вдалося так всебічно і докладно викласти свої спостереження про роботу американських залізниць. Дана праця складається з 73 сторінок, надрукованих в журналі «Инженер». Опис служби руху, який склав М.С. Філоненко вміщує чотири частини: техніка руху, організація особового складу служби, організація вантажного руху і звітність по технічному і пасажирському рухам.

Відомо, що Сполучені Штати Америки в 30-х роках XIX ст., слідом за Англією, розгорнули інтенсивне будівництво залізниць, що не могло не зацікавити фахівців-залізничників і в Росії. Така зацікавленість була викликана тим, що між Росією і США існувало багато природних схожостей. Головні риси цієї подібності полягають: у незначній різниці кліматичних особливостей; річок що перетинаються залізницями; значних відстанях між головними пунктами адміністрації торгівлі і промисловості; наявності в достатній кількості будівельного лісу; нарешті, така ж нерівномірність заселеності [6].

Початок будівництва залізниць в Сполучених Штатах Америки,

відноситься до епохи знаменитого винахідника Стефенсона і співпадає з посиленням еміграції європейців в Америку. Перші залізниці Штатів, за малим винятком, не з'єднували між собою раніше заселені промислові й адміністративні центри, а їх напрямки брали початок від берегів океану і пролягали в середину країни. Ці шляхи були головними колонізаційними і стратегічними артеріями Сполучених Штатів. Головною відмінністю і перевагою американських залізниць було намагання створити одноманітні загальні життєві умови, спростити систему роботи залізниць, поряд з тим широким проявом приватної ініціативи і при повній свободі особистостей. Проявом цих намагань можна назвати, наприклад, одноманітність типів рухомих складів, що на той час використовувались залізницями Америки.

М.С. Філоненко впродовж свого дослідження роботи служби руху поїздів Пенсільванської залізниці зауважив деякі організаційні принципи які, згодом, було взято за основу і застосовано в роботі українських залізниць. Це розділення комерційного і технічного руху, суворе впровадження принципу єдності розпоряджень і об'єднання дій усіх розпорядчих агентів на лінії по всім службам шляхом підпорядкування особового складу адміністративних дільниць одній особі, безпосередньо підпорядкованій керуючому та багато іншого.

Експлуатація залізниць повинна забезпечувати якомога більшу пропускну здатність поїздів з мінімальною витратою часу. Поїзд має швидко рухатися до тих пір, поки не досягне свого кінцевого призначення або не зустрінеться з тимчасовою перешкодою у вигляді необхідності пропуску зворотних поїздів, після чого він має продовжити свій шлях. З умов надання чергового права користування колією або її ділянкою між пунктами схрещення поїздів зустрічних напрямків випливає, як логічний висновок, надання абсолютного права колії одного переважного більш важливого або більш вигідного напрямку. Таким чином, Максиміліан Семенович розкриває перше поняття – старшинства поїздів переважного напрямку. Оскільки не всі поїзди рівнозначні з точки зору терміновості і швидкості їх обороту, то поїзди більш термінового призначення або швидкісні повинні мати перевагу перед поїздами менш терміновими. Звідси М.С. Філоненко розкриває друге поняття – переважне право на колію поїздів вищого класу. Третій принцип руху на американських залізницях – принцип старшинства на право колії постійних і поїздів правильного призначення перед додатковими поїздами. З цього випливає що постійні поїзди повинні рухатися за графіком, а додаткові повинні чітко знати їх розклад руху і пропускати відповідно до графіку руху постійних поїздів. Нарешті, четвертий принцип – кожен своєчасний поїзд, переважного напрямку, має абсолютне право на колію і якому призначено схрещення, вичікує у пункті схрещення прибуття зустрічного поїзда не більше визначеного проміжку часу.

Аналізуючи праці М.С. Філоненка ми неодноразово стикаємося з його

постійними намаганнями звернути увагу і в деякій мірі запозичити досвід роботи американських залізниць. Дуже чітко ці пропозиції проглядаються в його роботі під назвою «Принципы проекта «Положения о движении поездов по паровозным железным дорогам, открытым для общественного пользования»» [7].

На початку 1896 р. увагу наукової та інженерної громадськості Російської імперії привернула наукова праця «Очерк организации службы движения Юго-Западных железных дорог и результатов эксплуатации в период с 1880 по 1895 год» (1896) [8], написана помічником начальника Служби руху інженером шляхів сполучення М.С. Філоненком і начальником відділення обороту вагонів, поїздів і вагонної статистики І. С. Берковим. Вона призначалася для загальноросійської художньої та промислової виставки яка мала відбутися в 1896 році у Нижньому Новгороді.

У 1894 році, як тільки стало відомо, що в 1896 році має відбутися у Нижньому Новгороді дана виставка, в управлінні Південно-Західних залізниць за ініціативою С.Ю. Вітте з'явився проект опису служби руху поїздів з розробкою суті практикованих методів експлуатації та цифрової статистичної оцінки досягнутих нею результатів. Програма попередньої роботи була схвалена управлінням казенних залізниць, а на її виконання було призначено 39-ти річного, впевненого і з великим досвідом в галузі руху поїздів інженера-залізничника М.С. Філоненка. Виконання поставленої перед ним задачі стало можливим, завдяки широким кредитам, асигнованим управлінню Південно-Західних залізниць на предмет виготовлення експонатів для виставки. Відвідати виставку приїхали шановні гості Цар Микола II з Великим Князем генерал-адміралом Олексієм Олександровичем, Лі-Хунч-жан – один з самих впливових сановників Цинської Імперії XIX століття, який на той час займався зовнішньою політикою Китаю та інші важливі гості не лише з Росії але й з інших європейських країн. У своїх спогадах С.Ю. Вітте згадує: «Виставка эта была сделана по моему почину и, хотя она была устроена очень хорошо, но имела средственный успех, – может быть потому, что был выбран неудобный момент после коронации. Комиссаром выставки мною был назначен агент министерства финансов в Берлине Тимирязев. Его Величество Николай II пробыл в Нижнем Новгороде 18-е и 19-е, 20-го. В течение своего пребывания Государь несколько раз на выставке подробно все осматривал» [9].

Вперше, за часи існування всіх залізниць Російської Імперії, М.С. Філоненку вдалося провести масштабний аналіз діяльності служби руху і сформувані узагальнені висновки в єдиному описі служби руху поїздів Південно-Західних залізниць. Це був вагомий внесок М.С. Філоненка в становлення та розвиток служби руху, так як раніше це питання не було досліджено. Це був перший в російській технічній

літературі подібний опис, який вміщував повну статистичну оцінку досягнутих результатів та методи експлуатації служби руху за період з 1880 по 1895 рік. Невипадковим і був обраний саме цей період для статистичного опису. Об'єднання Південно-Західних залізниць відбулось в 1878 році шляхом злиття: Одеської, Києво-Брестської, Бресто-Граєвської та Бендеро-Галицької залізниць. Остання увійшла до складу Південно-Західних залізниць лише в 1883 році. Таким чином період 1880 – 1895 рр., за який М.С. Філоненко склав даний опис – це, фактично, перших 15 років функціонування служби руху Південно-Західних залізниць.

Максиміліан Семенович у своїй праці неодноразово акцентував увагу на вплив змін осіб, що займали керівні посади, на роботу служби руху та методи управління нею.

До 1885 року керівником Південно-Західних залізниць був Д.І. Андрієвський який приймав активну участь в її розбудові. З 1885 – 1889 року керівництво залізницями очолював С.Ю. Вітте, який до того часу обіймав посаду начальника експлуатації Південно-Західних залізниць. Зауважимо, що С.Ю. Вітте належить ідея створення мережі Південно-Західних залізниць, яку втілював в життя І.С. Бліох. На зміну С.Ю. Вітте прийшов О.П. Бородін, який до 1889 року обіймав посаду головного інженера рухомого складу, тяги і майстерень Південно-Західних залізниць. Службою руху поїздів Південно-Західних залізниць з 1885 року понад 11 років завідував М.С. Макаров, до того часу він працював помічником начальника експлуатації. Ми проводимо таку стислу історичну довідку, оскільки вона на думку М.С. Філоненка мала безумовно вагоме значення при оцінці досягнутих результатів не тільки в силу суб'єктивних якостей згаданих особистостей, керівників, але і в силу тих обставин, що всі ці особи з першого моменту створення мережі Південно-Західних залізниць приймали безпосередньо близьку участь в їх розбудові [8].

М.С. Філоненко під час своєї роботи на посаді помічника начальника служби руху поїздів зібрав стільки матеріалу, що це дозволило йому скласти чималу історію розвитку цієї служби. В даній праці Максиміліан Семенович: охарактеризував адміністративний розподіл лінії по службі руху поїздів а саме керівництво центральним управлінням служби руху та 10-ти її відділень, висвітлив спірні питання пов'язані з централізацією та децентралізацією управління служби, навів відомості про складання графіку руху вантажних поїздів, класифікацію та порядок їх призначення в обіг, продемонстрував необхідність залучення диспозиційних станцій у питаннях формування поїздів, виклав порядок перевезення збірних вантажів, формування поїздів і сортування вагонів за призначенням, дав оцінку розподілу і обороту вагонів, провів статистичний аналіз кількості вагонів та діяльності вагонних парків Франції, Бельгії, Швейцарії, Італії, Англії, Германії у порівнянні з вітчизняними. До даного звіту увійшли роз'яснення щодо премій на Південно-Західних залізницях, які були

зведені у відповідні таблиці, узагальнюючий звіт по технічному руху, облік роботи рухомого складу та ще багато важливих показників діяльності служби руху поїздів на Південно-Західних залізницях за перших 15 років їх існування.

Нам сьогодні зрозуміло, що підготовлене М.С. Філоненком таке масштабне історично-технічне дослідження діяльності служби руху поїздів на Південно-Західних залізницях стало першою оригінальною працею, яка стала чудовим науковим матеріалом і тривалий час використовувалася інженерами-залізничниками у їх професійній діяльності. Така систематизація дала можливість працівникам залізничного транспорту пов'язаним з рухом поїздів зробити висновки, побачити слабкі місця, переглянути методи керування службою і на основі даного дослідження полегшити працю майбутнім інженерам та працівникам залізничної галузі.

У 1897 році М.С. Філоненка цікавило питання управління службою руху поїздів. Своє бачення він виклав в статті під назвою «Заметка про організацію управління службой движения» [10], яка вміщувала розгорнутий опис організації служби руху Південно-Західних залізниць кінця ХІХ століття і історичні зміни її розвитку, а також охарактеризував головні складові елементи діяльності служби руху.

Тип організації управління службою руху незалежно від головних елементів, що входили до складу служби, залежали від інтенсивності руху і конфігурації мережі ліній, що входили до складу даного управління. Загалом, тип управління на російських залізницях був сформований на початку відкриття для експлуатації перших залізниць за умови існування коротких ліній, без розгалуження, з неінтенсивним рухом. В залежності від таких нескладних умов і сам тип управління службою руху мав носити нескладний характер, який визначався трьома істотними частинами: 1) відділення, що відало особовим складом і матеріальною частиною мало назву – бухгалтерія або рахівництво; 2) відділення, котре відало організацією руху, вагонним господарством, поїзною і вагонною статистикою і питаннями технічного характеру – відділення, яке мало назву контора руху; 3) відділення, яке відало виникаючими непорозуміннями з вантажовідправниками, невідповідністю щодо виконання укладених договорів на перевезення – контора з розбору претензій.

Якою б складною не була мережа, перше і третє відділення не вимагало особливої організації, бо характер їх діяльності не залежав від характеру руху і при простому і при комплексному русі рід їх діяльності залишався один і той же, змінювалися лише розміри робочих засобів. Певний виняток представляло відділення рахівництва, яке при розвитку і ускладненні роботи мало право виділення в особливий орган питань по завідуванню особовим складом.

Що стосувалося характеру роботи контори руху, то вона сильно

змінювалася в залежності від складності мережі, різноманітності виробленого руху і його інтенсивності, а тому організація цього органу управління повинна була бути різною для різних залізниць, причому вироблена на залізницях форма контори руху в багатьох випадках була анахронізмом, тобто звичкою до застарілої рутини.

Питаннями вагонного господарства, головним чином, і питаннями особового складу на залізницях зі складною мережею вимагали введення в життя деякої децентралізації, що виникала за необхідністю поділу лінії на ділянки з місцевими дільничними управліннями на чолі з лінійними органами центрального управління.

Південно-Західні залізниці утворилися шляхом злиття трьох окремих залізниць: Одеської, Києво-Брестської та Брест-Граєвської, до яких згодом було ще приєднано частину колишньої Бендеро-Галицької лінії, від Бендер до Рені.

Розкиданість мережі ліній, що увійшли до складу Південно-Західних залізниць, різноманітність їх комерційних умов, різний характер руху в сенсі його інтенсивності, все це разом узятє відразу поставило на чергу необхідність деякої самостійності розпорядчої влади місцевих лінійних органів служби руху, яка і була покладена в основу організації служби та виразилася в досвіді місцевих відділень, на чолі яких були поставлені начальники відділень з досить розвиненими технічними конторами руху та з контролерами, як безпосередніми помічниками в справі завідування відділеннями. Начальникам відділень на перших же порах було представлено право ведення вагонного господарства в межах своїх відділень і цілком самостійна розпорядча влада в справі використання пропускної і провізної здібностей входили до відділення ділянок ліній. В цьому відношенні відділення володіли цілковитою автономією не лише у справі призначення в обіг поїздів, а й в порядках ведення справ, які відповідали умовам руху даного відділення, а саме встановлення одноосібної розпорядчої влади, системи виробництва руху шляхом розпорядчої влади диспозиційних станцій або, нарешті, змішаний порядок призначення постійних поїздів владою начальника відділення.

Автономія, надана відділенням в питаннях технічного руху, неминуче спричинила відповідну автономію діловодства особового складу.

Таким чином, з перших кроків в службі руху було введено принцип децентралізації, який відразу провів різку різницю між організацією служби на Південно-Західних залізницях і такою ж організацією її на інших російських залізницях, на яких основним принципом порядку ведення справи було прийнято початок єдності розпоряджень з усіма наслідками крайньої централізації і тільки. Тільки коли стали утворюватися складні групи залізниць, наприклад Південно-Східних, Рязансько-Уральських і ін., став все більш і більш вживлюватися принцип децентралізації. Також складність мережі з її різнохарактерним рухом в

сенсі його інтенсивності, нерівномірності вантажного руху і типу перевезень не дозволили зосередитись в конторі руху, крім її безпосередніх завдань, ще і питанням вагонного господарства з розробкою відповідних статистичних матеріалів. Отже на перших порах в центральному управлінні службою було організовано два відділення: 1) контора руху, в якій було зосереджено завідування всією технічною стороною руху в сенсі нагляду за його правильністю та безпекою, за відповідністю між провізною і пропускнуою здатностями залізниць і пропонованим до них вимогам в перевезеннях, а також розробка питань і розпоряджень по всіх спеціальних перевезеннях, як то: перевезення пасажирів, фруктів, живності та інших спеціальних вантажів, військові перевезення мирного і військового часу, причому до таких спеціальних перевезень було віднесено робочий рух і перевезення вантажів для потреб залізниці; 2) відділення пробігу та обороту вагонів, в якому була зосереджена розпорядча влада з питань збирання приватних вантажів, обміну з сусідніми залізницями, а також статистика пробігу поїздів і вагонів.

Незалежно від попередніх двох органів технічно-розпорядчого руху до складу центрального управління служби руху увійшли: 1) відділення рахівництва, до кола обов'язків якого віднесено було особовий склад і всі питання грошового та матеріального господарства служби; 2) відділення розбору претензій, компетенція якого цілком визначалася його назвою і яке безумовно необхідно було службі руху, а не комерційним відділам, як барометр або показник слабких сторін служб, помилок і недоліків у веденні справи; 3) секретаріат, що видавав загальну реєстратуру, діловодство за скаргами і взагалі з усіх питань, що не входили до кола обов'язків зазначених раніше чотирьох основних органів.

У такому вигляді організація служби руху проіснувала до 1894 року. Коли розширилася мережа експлуатованих залізниць приєднанням новозбудованих Уманських та Новоселицьких гілок, ускладнення і збільшення виробленого вантажного і військового руху, а також значне посилення пасажирського руху не вказали на недостатність розвитку управління службою руху і на необхідність організації її на інших засадах.

Робота з реорганізації служби почалася в згаданому 1894 і була закінчена в 1897 р.

У перебігу 16-ти річного існування Південно-Західних залізниць досвід служби руху цілком довів всю життєвість і практичну доцільність принципу децентралізації всієї розпорядчої влади, тому в організації місцевих відділень служби руху не треба було ніяких змін, якщо не вважати такими змінами назрілу потребу в посиленні особистих робочих коштів технічних контор відділень і штату контролерів руху. Таким чином, практика не виявила необхідність змін у сенсі відправлення служби в секретаріат і відділення розбору претензій, окрім необхідності збільшення

їх робочих засобів. Контора руху та відділення пробігу та обороту вагонів потребували корінних змін, причому згадані зміни цих двох органів стали невідкладними і такими, що підлягають проведення в першу чергу.

Завдяки розвитку руху пасажирського, військового і вантажного, виявилось що два органи, які відали технічно-розпорядчою частиною служби руху, у зв'язку з збільшенням потреб життя не в змозі задовольнити всім її вимогам. Причину незадовільної діяльності контори руху та відділення обігу вагонів треба було шукати з одного боку в їх універсальності, з іншого боку в неможливості виконувати детальну розробку виникаючих поточних невідкладних справ. Таким чином, з одного боку потрібно було полегшити ведення поточних справ, з іншого боку з'явилася необхідність створити спеціальні органи для розробки тих чи інших сторін руху. Так як за родом своїм рух поділяється на: пасажирський, вантажний і військовий, то вирішено було відповідно створити спеціальні органи, відповідні роду руху. Ідея ця не була відразу виконана в повному своєму обсязі, а був використаний досвід виділення з контори руху в особі відділення всіх питань пасажирського руху. Досвід цей був впроваджено протягом 1895 і 1896 рр., виявився цілком вдалим і довів правильність основної ідеї, яка і була введена в дію в повному своєму обсязі в 1897 р. На підставі зазначеної ідеї з контори руху та інших відділів виділили всі питання пасажирського руху в особливе відділення, як це було зазначено раніше, якому привласнили назву відділення пасажирського руху. Всі питання військового руху мирного часу і підготовки залізниць до виконання руху воєнного часу вирішено було зосередити в особливому органі під назвою відділення військового руху мирного і воєнного часу. Нарешті всі питання з перевезення приватних і службових вантажів, по організаціям спеціальних перевезень та по поліпшенню перевізних засобів передані у відання особливого органу під назвою відділення товарного і вантажного руху. Після формування згаданих трьох нових органів коло діяльності контори руху та відділення обігу вагонів значно звузився, причому за першим збереглося лише значення виключно технічного органу, за другим виключно статистичного, чому ці органи і були відповідно перейменовані: перший у відділення технічне і другий у відділення статистики пробігу поїздів і вагонів. Діяльність цих відділень характеризувалася наступним чином: перше має відати питаннями правильності і безпеки руху з усіма наслідками, як то: складання графіків, розробка правил та інструкцій з технічного руху, нагляд і розробка питань сигналізації, колійного пристрою станції і т.п. ; друга повинна відати статистикою пробігу поїздів і вагонів, обліком користування рухомим складом та обліком обміну з сусідніми залізницями.

Зазначена реорганізація призвела за собою скасування посади начальника контори руху, яка була замінена посадою другого помічника

начальника служби.

Що стосується відділення рахівництва або бухгалтерії, то це питання на той час було поки не вирішеним, оскільки вказана потреба ще не цілком назріла, тому згадане відділення збережено в колишньому вигляді.

За розпорядженням Міністерства Шляхів сполучення було запропоновано до обговорення 8-ій дорадчій комісії представників служби руху питання пришвидшення вантажного руху по всій мережі залізниць шляхом збільшення швидкості поїздів та одночасним скороченням зупинок вантажних поїздів на станціях.

На основі цієї пропозиції 8-ю технічною комісією була напрацьована програма питань, які підлягали розробці їх в управліннях залізниць. На 17-му дорадчому з'їзді інженерів рухомого складу і тяги вказана програма була видозмінена і подана остаточно до розробки циркуляром Департаменту залізниць від 11 жовтня 1895 р., за №16933.

Для підготовки відповідей управліннями залізниць було запропоновано зібрати особливу нараду при Департаменті залізниць за участі представників залізниць для подальшого обговорення всіх важливих питань.

М.С. Філоненко не міг залишитися байдужим до важливого завдання, поставленого Міністерством Шляхів Сполучення. Отже, у статті «К вопросу об ускорении товарных поездов» [11] надрукованій в журналі «Инженер», М.С. Філоненко виклав у повному обсязі програму питань і відповідей Південно-Західних залізниць, щодо раніше згаданого питання.

У своїй статті М.С. Філоненко наголошує на необхідності комплексного вирішення перспективного питання прискорення руху поїздів взагалі і особливо вантажних. Це мало для царської Росії особливо важливе значення з огляду на її широти і великі пробіги перевезення пасажирів та вантажу дальнього призначення, і разом з тим вирішення фінансової сторони цього питання.

М.С. Філоненко наголошував, що одним з перших кроків щодо прискорення вантажних перевезень є раціональне поліпшення, розвиток і обладнання вузлових та сортувальних станцій, що сприяють головним чином прискоренню перевезень вантажів. Питання раціонального переобладнання передаточних і вузлових станцій мережі вітчизняних залізниць на той час не розроблялися. Сортувальні станції страждали від невеликої кількості сортувальних парків, сортувальних колій, витяжних колій, паркових колій, незліченної кількості сортувальних маневрів, відсутності застосування сили тяжіння для пересування маневруючих вагонів, широке використання тупикових парків і т. д. Сукупність усіх цих недоліків, на думку М.С. Філоненка, згубно впливала на продуктивність маневрових робіт вузлових і передаточних станцій. Максиміліан Семенович вбачав головну причину цих недоліків у відсутності кваліфікованих проєктантів, які б могли змінити ситуацію на краще,

недостатню кількість інженерів в управлінні служби руху, випадковий характер, який мали з року в рік добудови та розширення станції.

На заключення можна сміливо стверджувати, що М.С. Філоненко був неперевершеним адміністратором і вмілим керівником процесів, пов'язаних з організацією перевезень пасажирів і вантажів на залізниці. Інженером, що прагнув постійних поліпшень у залізничній галузі, нарощування кваліфікованих кадрів і все це заради постійної модернізації і розвитку залізничної справи на тлі сучасної йому епохи.

Література

1. Положение № 134 об организации управления службой движения. – К.: Тип. С.В. Кульженко, 1897. – С. 3 – 4.
2. Російський державний архів в Санкт-Петербурзі. – Ф. 229. – Оп. 10. – Спр. 3068. – Арк 98 об.
3. Російський державний архів в Санкт-Петербурзі. – Ф. 229. – Оп. 22. – Спр. 211. – Арк. 7 об.
4. Абрагамсон А.А. Максимилиан Семенович Филоненко. Некролог / А.А. Абрагамсон // Инженер. – 1906. – № 1. – С. 1–2.
5. Филоненко М.С. Служба движения на Пенсильванских железных дорогах / М.С. Филоненко // Инженер. – 1894. – № 7 и 8 – С. 347-359 ; № 9 – С. 407-422 ; – 1895. – № 3 С. 110–118 ; № 4 – С. 163–172 ; № 5 – С. 213–221 ; № 6 – С. 263–278.
6. Воронин М.И. Павел Петрович Мельников / М.М. Воронин, М.М. Воронина. – Ленинград: Наука, 1977. – 150 с.
7. Филоненко М. С. Принципы проекта «Положения о движении поездов по паровозным железным дорогам, открытым для общественного пользования», составленного Комиссией д. с. с. Петровского / М. С. Филоненко. // Инженер. – 1895. – С. 64–75.
8. Филоненко М. С. Очерк организации службы движения Юго-Западных железных дорог и результатов эксплуатации в период с 1880 по 1895 год : сост. по поруч. Упр. Юго-Зап. ж. д. пом. нач. Службы движения, инж. пут. сообщ. М. С. Филоненко и нач. Отд-ния оборота вагонов, поезд. и вагон. статистики И. С. Берков / Всерос. выст. в Н.-Новгороде в 1896 г. – К.: Тип. С.В. Кульженко, 1896.–47 с.
9. Витте С.Ю. Избранные воспоминания : 1849 – 1911 гг. – Москва: Мысль, 1991. – 708 с.
10. Филоненко М.С. Заметка об организации управления службой движения Юго-западных железных дорог / М. С. Филоненко // Инженер. – 1897. – С. 457–461.
11. Филоненко М. С. К вопросу об ускорении товарных поездов / М.С. Филоненко // Инженер. – 1896. – С. 135–141.

Рудюк М.В. Вклад М.С. Филоненко в организацию работы службы движения Юго-Западных железных дорог

В статье освещается вклад выдающегося инженера железнодорожника М.С. Филоненко в становлении и развитии организации эксплуатационной работы службы движения железных дорог России конца XIX в. Изложено детальное описание структуры службы движения Юго-Западных железных дорог 1880 – 1895 гг. и изменения предложенные М.С. Филоненком для улучшения ее функционирования.

Ключевые слова: *служба движения Юго-Западных железных дорог, эксплуатационная работа, пассажирское и грузовое движение, М.С. Филоненко.*

Rudiuk M.V. The contribution of M.S. Filonenko to the organization of work the train-service department on the South-Western railways.

The contribution of prominent railway engineer M.S. Filonenko to the development organization of railway field operations the train-service department in Russia of the late XIX century is reported in the article. The detailed description of the structure of the train-service department on the South-Western railways 1880 –1895, and the changes proposed by M.S. Filonenko to improve it's functioning.

Keywords: *train-service department on the South-Western railways, railway field operations, passenger and cargo movement, M.S. Filonenko.*

УДК: 629.12(092)+930.24

Сандурська О.В.

ОСНОВНІ ЕТАПИ БІОГРАФІЇ ВИДАТНОГО КОРАБЕЛЬНОГО ІНЖЕНЕРА В.П. КОСТЕНКА: ІСТОРІОГРАФІЯ ПРОБЛЕМИ

Дана стаття присвячена історіографічному аналізу основних питань життя та діяльності видатного корабельного інженера Володимира Полієвктовича Костенка. Крім того, автором запропоновано умовну періодизацію історіографічних досліджень в різних аспектах біографії вченого.

Ключові слова: *морський транспорт, корабель, В.П. Костенко, наука, техніка*

У 2006 р. вся наукова громадськість України та Росії відзначала 130-річчя від дня народження видатного корабельного інженера, винахідника, автора робіт з гідродинаміки, хвильового опору, броньового захисту кораблів, проектувальника суднобудівних заводів на території України та всього Радянського Союзу, лауреата Державної Премії – Володимира Полієвктовича Костенка.

Проте, незважаючи на його вагомий внесок у розвиток військового та торговельного флотів, донині залишається малодослідженою наукова спадщина вченого. Зважаючи на його величезний внесок в розвиток вітчизняного кораблебудування, на сьогоднішній день досить актуальним залишається питання історіографічного аналізу життя та діяльності В.П. Костенка.

Метою даної статті є окреслення основних питань історіографії біографії вченого.