

**МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЕКОНОМІКИ І ТЕХНОЛОГІЙ ТРАНСПОРТУ**

ПОНОМАРЕНКО Роман Олегович

УДК 625.1 (09)

**РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ПІВДНЯ ТА СХОДУ
УКРАЇНИ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ –
НА ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТЬ**

Спеціальність 07.00.07 – історія науки і техніки

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата історичних наук

Київ – 2007

Дисертацією є рукопис

Робота виконана на кафедрі політичної історії Національного технічного університету “Харківський політехнічний інститут” Міністерства освіти і науки України

Науковий керівник: кандидат історичних наук, доцент
Ніколаєнко Віталій Іванович
Національний технічний університет
“Харківський політехнічний інститут”,
завідувач кафедри політичної історії

Офіційні опоненти: доктор історичних наук, професор
Сухотеріна Любов Іванівна,
Одеський національний
політехнічний університет,
завідувач кафедри політології та права

кандидат історичних наук, доцент
Шатаєв Віктор Миколайович
Київський університет економіки і
технологій транспорту,
доцент кафедри вагони

Провідна установа: Херсонський національний технічний
університет, кафедра українознавства,
Міністерство освіти і науки України (м. Херсон)

Захист відбудеться „17,, січня 2007 р. о 14:00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 26.820.02 у Київському університеті економіки і технологій транспорту за адресою: 03049, м. Київ, вул. Лукашевича, 19, аудиторія 601.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Київського університету економіки і технологій транспорту за адресою: 03049, м. Київ, вул. Лукашевича, 19.

Автореферат розісланий „15,, грудня 2006 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради
д.ф.-м.н., професор

Барабаш О.І.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДИСЕРТАЦІЇ

Актуальність теми. Дослідженню проблеми створення та функціонування залізниць в Україні належить значний інтерес з боку сучасних науковців, дослідників та інженерів. Ґрунтовне висвітлення процесів розробки проектів залізничної мережі та втілення їх в життя, а також історико-технічний аналіз роботи залізниць дозволяє виявити основні закономірності розвитку регіонів, охарактеризувати соціально-економічний та політичний стан, стратегічні і мобілізаційні можливості країни в цілому. Обумовлено це тим, що залізничні комунікації відігравали і відіграють головну роль серед усіх видів транспорту, оскільки вони забезпечують реалізацію більшої частини вантажообігу та біля половини пасажирообігу від усіх транспортних перевезень держави.

Дослідження історії залізничного транспорту дає можливість зробити значний внесок в історію науки й техніки. Розвиток залізниць сприяв піднесенню технічної освіти та науки, а з часом інженери шляховики перетворились на науково-технічну еліту країни. Тому, проаналізувати сучасний стан залізничного транспорту України та спрогнозувати перспективи його подальшої модернізації можливо лише через його історію, оскільки саме дослідження історії залізничного транспорту розкриває специфіку роботи залізниць в сучасних умовах.

Наявні наукові розробки висвітлюють лише окремі аспекти створення залізниць та їх функціонування, разом з тим особливості будівництва, а також такі важливі проблеми, як матеріально-технічне забезпечення, ефективність роботи тощо, вимагають більш ґрунтовного дослідження. Воно допоможе дослідити низку маловідомих питань, що органічно пов'язані з будівництвом та функціонуванням мережі залізниць України. В наш час, коли Україна заявляє про себе, як про залізничну державу є актуальним висвітлення історії створення залізничного транспорту на Півдні та Сході України.

Більш того, тема дисертаційного дослідження, на нашу думку, має важливе значення і як окрема наукова проблема, оскільки дозволяє висвітлити маловивчені аспекти історії залізничного транспорту України, оцінити взаємозв'язок будівництва залізниць з бурхливим економічним розвитком цього регіону в кінці ХІХ – на початку ХХ століть.

Таким чином, актуальність обраної теми очевидна і не підлягає сумніву.

Зв'язок дисертації з науковими програмами. Дисертація є складовою частиною теми дослідження кафедри політичної історії НТУ “ХПІ” “Суспільно-політичне, соціально-економічне та духовне життя в Україні в ХІХ-ХХ століттях”, тема затверджена Вченою радою кафедр суспільно-гуманітарних наук НТУ “ХПІ” (протокол №2 від 26 лютого 2002 р.).

Хронологічні та територіальні рамки дослідження охоплюють період з другої половини XIX – початок XX століття. Саме у другій половині XIX століття розпочалось інтенсивне залізничне будівництво в Російській імперії і зокрема в Україні, яке тривало до 1914 року – до початку Першої Світової війни. Географічно робота охоплює південні та східні регіони України, як найбільш розвинуті території, які грали чи не головну роль у соціально-економічному розвитку краю.

Мета і завдання дослідження визначені відповідно до актуальності обраної теми та ступеня її наукової розробки. Мета дослідження полягає у комплексному вивченні, аналізі, систематизації наукових знань про становлення, формування та функціонування мережі залізниць на Півдні та Сході України у другій половині XIX – на початку XX століть та її вплив на розвиток промисловості регіону. Виходячи з цього, необхідно розв'язати такі наукові завдання:

1) визначити ступінь наукової розробки проблеми, виконати більш повний, ніж це зроблено попередниками, історіографічний аналіз наукової літератури за темою дослідження;

2) виявити чинники будівництва залізниць, проаналізувати основні проекти створення мережі в регіоні;

3) визначити основні періоди та напрями залізничного будівництва на Півдні та Сході України;

4) дослідити вплив залізничного будівництва на виникнення та розвиток нових галузей промисловості в південних та східних регіонах України;

5) визначити науково-технічні особливості залізничного будівництва в зазначеному регіоні;

6) з'ясувати головні джерела матеріально-технічного забезпечення будівництва та функціонування залізниць;

7) проаналізувати стан паровозного та вагонного господарств залізниць регіону;

8) показати роль вітчизняних вчених, інженерів та спеціалістів у процесі будівництва залізниць та покращенні їх функціонування.

Об'єктом дослідження дисертації є залізничний транспорт.

Предметом дослідження є становлення і розвиток мережі залізниць на Півдні та Сході України в зазначений період, специфіка їх будівництва та функціонування, досягнення науки і техніки під час створення залізничної мережі.

Методологічна основа дослідження. Дисертаційну роботу було виконано в концептуальних межах історії науки і техніки з позиції загальнонаукової методології. Вивчення теми потребувало використання науково-дослідних принципів, які є найбільш прийнятними для історичних

досліджень: історизму та об'єктивності. У роботі застосовувались і інші методи дослідження: статистичний, логічний, системний, проблемно-тематичний, ретроспективний, історико-проблемний, проблемно-хронологічний методи.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що на основі значного обсягу виявлених джерел вперше у вітчизняній історіографії було зроблено спробу комплексного дослідження проблеми розвитку залізничного транспорту на Півдні та Сході України в другій половині XIX – на початку XX століть, а саме:

1) вперше виявлені причини, основні етапи та механізми формування залізничної мережі на Півдні та Сході України;

2) у дослідженні вперше розглянуті маловідомі науково-технічні аспекти залізничного будівництва в Україні, такі, як укладання колії, створення штучних споруд, організація ремонтно-виробничої бази та водопостачання тощо;

3) на підставі широкого кола джерел, визначено значення залізничного транспорту для розвитку важкої промисловості на Півдні Російської імперії;

4) на основі архівних документів та історіографії зроблено всебічний аналіз процесу матеріально-технічного забезпечення залізничного будівництва, організації паровозного і вагонного господарств та залізничних майстерень, забезпечення залізниць рейками, рухомим складом, паливом тощо;

5) дослідження показало, що на початку XX століття в Україні утворився потужний транспортно-виробничий та науково-технічний центр, який займав домінуючі позиції в Російській імперії;

6) виявлена провідна роль вітчизняних вчених у розбудові залізниць і в науковій діяльності, яка була спрямована на удосконалення роботи залізничного транспорту, до наукового обігу введені нові імена дослідників, винахідників, інженерів;

7) у роботі суттєво доповнено результати попередніх досліджень, введено у науковий обіг нові джерела та матеріали, заповнено прогалини, які існували досить тривалий час у вітчизняній історичній науці.

Практичне значення дисертації. Основні положення роботи можуть бути використані у розробці спецкурсів, загальних і спеціальних лекційних курсів з історії України в цілому та історії транспорту зокрема. Крім того, матеріали дослідження можуть бути використані у підготовці підручників, навчальних посібників, наукових праць відповідної проблематики, зокрема, історико-економічного напрямку, для підготовки видань з окремих галузей народного господарства, тісно пов'язаних з транспортом. Окремі частини дослідження, додатки, придатні як основа лекцій у читанні навчальних курсів

з історії України, спецкурсів з історії науки і техніки та історії інженерної діяльності в навчальних закладах системи освіти, а також в організації професійної освіти залізничників.

Апробація роботи. Основні положення дослідження доповідались на XIX Міжнародному київському симпозіумі з наукознавства та історії науки “Історія національної науки: новий зміст і суспільне значення” (2002, Київ), на IX міжнародній науково-методичній конференції “Технологии XXI века” (2002, Алушта), на V Багаліївських читаннях у НУА “Вік XX: реформи в Українській вищій школі” (2002, Харків), на VIII конференції молодих істориків освіти, науки і техніки (2003, Київ), на II Всеукраїнській науковій конференції “Актуальні питання історії техніки” (2003, Київ), на науковій конференції “Музей і сучасність” (2003, Харків), на регіональній студентській науково-теоретичній конференції “Харків: минуле, сучасне, майбутнє. До 350-річчя заснування міста” (2004, Харків), на III Всеукраїнській науковій конференції “Актуальні питання історії техніки” (2004, Київ), на X конференції молодих істориків освіти, науки і техніки (2005, Київ), на IV Всеукраїнській науковій конференції “Актуальні питання історії техніки” (2005, Київ). Результати дисертації відображені у 12 публікаціях: 6 статей у провідних фахових журналах, 6 тез доповідей на наукових конференціях.

Структура дисертації зумовлена метою та завданням дослідження. Дисертація складається зі вступу, чотирьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Вона містить 230 сторінок, із них 192 сторінки основного тексту. 10 додатків розміщені на 12 сторінках. Список використаних джерел з 347 найменувань на 27 сторінках. У дисертації разом з додатками міститься 14 таблиць, більшість з яких є авторськими.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **вступі** обґрунтовано актуальність та необхідність дослідження проблеми, визначені мета і завдання, предмет та об’єкт дослідження, хронологічні та географічні межі. Викладена інформація про наукову новизну, практичне значення та апробацію, розкрито структуру виконаної роботи.

Розділ 1 “Історіографія, джерельна база та теоретико-методологічна основа дослідження” – складається з трьох підрозділів і містить аналіз історіографії проблеми, огляд основних джерел та розкриває теоретико-методологічні засади використані у роботі.

Наукові роботи, які лягли в основу дослідження, умовно можна розділити на такі періоди: дорадянський (друга половина XIX – початок XX століть), радянський (20-ті – 1991 роки) та сучасний (90-ті роки XX – початок XXI століть).

Серед робіт, в яких вперше було узагальнено історію розвитку залізничної мережі в країні, слід перш за все назвати історичний нарис В. Верховського¹. В ґрунтовному дослідженні він простежує історію будівництва залізничної мережі, подає характеристику передумов та ходу цього процесу в Російській імперії за роками до 1897 року, аналізує особливості створення залізниць в різних регіонах країни. На цю роботу спирається багато науковців, що вивчають історію залізничного будівництва в Російській імперії.

Природно, що дослідників цікавили особливості будівництва та функціонування залізниць у Росії, створення залізничного господарства. Певним узагальненням цих досліджень стала наступна робота, виконана під редакцією В. Верховського. Ця збірка² є важливим джерелом з історії створення та роботи залізничного транспорту Росії в дорадянський період. Разом з тим, багатий матеріал стосовно історії залізничного транспорту міститься в технічних виданнях³. Дослідженням тягового та рухомого складу в кінці ХІХ – на початку ХХ століття займалися Я. Шотлендер та М.К.Антошин⁴.

Отже, констатуємо, що важливою особливістю наукових робіт дорадянського періоду, було те, що більшість авторів, що вивчали цю проблему, були за фахом інженерами, а не історики. Про це треба пам'ятати під час аналізу їх досліджень. Однак, незважаючи на доволі велику кількість праць, присвячених залізничному транспорту, залізничній інфраструктурі та залізницям зокрема, слід сказати, що в цей період не було зроблено ґрунтового, комплексного дослідження з цих проблем.

В радянський період вийшла чимала кількість праць, присвячених історії розвитку залізничного транспорту. Ситуація в економіці, яка склалась в країні

¹ Верховский В. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 год включительно.- СПб.,1898.-591с.

² Исторический очерк разных отраслей железнодорожного дела и развития финансово-экономической стороны железнодорожного дела в России по 1897 год включительно. / Под ред. В. Верховского. – СПб.: 1901. – 704с.

³ Цеглинский К.Ю. Курс железных дорог. Вып. 1-й: – М., 1913. – 259с.; Антошин М.К. Состав и устройство службы подвижного состава и тяги поездов железных дорог. Курс института инженеров путей сообщения – СПб., 1910. – 163с.; Афросимов П.М. Начала строительного искусства и курс железнодорожного дела. – СПб., 1908. – 240с.

⁴ Шотлендер Я.В. Паровоз. Руководство для технических железнодорожных училищ, железнодорожных машинистов и их помощников. – СПб-М., 1885. – 224 с.; Антошин Н.К., Силуянов С.И. Развитие железных дорог по отношению к подвижному составу. СПб., 1901. - 93с.; Антошин Н.К. Сведения и данные о мастерских русских железных дорог и об некоторых заграничных. - СПб., 1910. - 117с.

в 20-30-ті роки ХХ століття, сприяла відновленню інтересу науковців до економічних проблем⁵, тісно пов'язаних з транспортом.

У роботах, виданих в 40-50-ті роки, висвітлювались переважно загальні питання розвитку залізничної мережі в країні, без конкретизації по окремих регіонах⁶.

У 60-х роках з'являються дисертаційні дослідження, монографії де висвітлюються окремі аспекти зазначених питань. Однією з перших робіт де розглядалася історія залізничного транспорту в Україні, була праця В.І.Ангелейка⁷.

Важливим внеском в історіографію залізничного транспорту в Україні стало дисертаційне дослідження С.В. Кульчицького⁸. Він розглядає розвиток залізничної мережі в Україні в дорадянський період у зв'язку з промисловим переворотом в Росії та його впливом на економіку України. На це дослідження спирається багато істориків, які займалися та займаються історією залізничного транспорту в Україні.

Помітним явищем стала монографія О. Соловйової⁹, де, вперше в радянській історіографії, подається широкий аналіз розвитку залізничного транспорту в Росії та в Україні. Це дослідження є одним з базових, серед усіх робіт, які були присвячені історії розвитку залізничного транспорту.

В цей період виходить багато праць, які присвячені історії окремих залізниць¹⁰. В них розглядалася історія розвитку тієї чи іншої залізниці від її створення. Як правило ці роботи носили науково-популярний характер, в них не ставилось завдання спеціально дослідити весь комплекс питань, що стосувався даної теми. Проте, вони зробили певний внесок в історіографію залізничного транспорту України.

Важливе місце серед наукових робіт, присвячених історії окремих

⁵ Виргинский В.С, История техники железнодорожного транспорта. - М.:Гострансжелдориздат, 1938. - 216с.; Катикман А.А. Железные дороги. - Л.: Полярная звезда, 1925. - 180с.; Слабченко М.Є. Матеріали до економічно-соціальної історії України ХІХ століття. Т.2. - Х.: Держвидав України, 1927. - 278с.

⁶ Караев Г.Н. Возникновение службы военных сообщений на железных дорогах России (1851-1878). - М.: Воениздат., 1949. - 108с.; Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. - М.: Гострансжелдориздат, 1954. - 288с.

⁷ Ангелейко В.І. Залізниці України в 1865-1965 р.р. //Нариси з історії техніки і природознавства. - К.,1962. - сс.3-16.

⁸ Кульчицкий С.В. Развитие железнодорожного транспорта на Украине в дореволюционный период – Автореф. дис... канд. эк. наук. - К.,1963, - 18с.

⁹ Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине 19 века. - М.: Наука, 1975. - 315с.

¹⁰ Слепухин С.М. Краткая история строительства и развития Сталинской железной дороги 1884-1948. - Днепропетровск, 1949. - 195с.; Приднепровская железная дорога. – Днепропетровск: Проминь, 1973.- 240с.; Стальные пути Донбасса. – Донецк: “Донбасс”, 1970. - 336с.

залізниць, посідає дисертаційне дослідження В. Мирончука¹¹. Він дав повний аналіз передумов та ходу створення Катерининської залізниці, визначив її важливий вплив на промисловий розвиток південного регіону Російської імперії.

Привертало увагу дослідників і матеріально-технічне забезпечення залізниць¹². Однак, недоліком цих праць є те, що в них недостатньо висвітлено дорадянський період історії залізниць, основна увага була приділена технічним досягненням радянського часу. Крім робіт узагальнюючого характеру, з'являються дослідження, які присвячені окремим питанням залізничного транспорту, таким, як розвиток рухомого складу¹³. Варто виділити також наукові роботи, присвячені паровозобудуванню – історії Харківського та Луганського паровозобудівних заводів¹⁴. Але дуже мало уваги зверталось на такі специфічні особливості, як розвиток конструкції колії та штучних споруд на залізницях. Про це йде мова лише в декількох працях¹⁵.

Свій внесок в історіографію проблеми зробили і праці історико-економічного спрямування¹⁶. В цих роботах простежується думка про вплив залізничного будівництва на розвиток металургії на Півдні.

Таким чином, констатуємо, що і в радянський період не було повністю розкрито питання історії розвитку та функціонування залізничного транспорту в Україні. Дослідників з політичних та ідеологічних причин

¹¹ Мирончук В.Д. История Екатерининской железной дороги и ее роль в социально-экономическом развитии юга России (последняя четверть XIX – нач. XX вв.). Автореф. дис... канд. ист. наук. – Днепропетровск, 1979. – 30с.

¹² Горинев А.В., Дивногорский Н.П. Развитие техники железнодорожного транспорта. - М.: Госпланиздат, 1948. - 100с.; Развитие науки и техники на железнодорожном транспорте. ЦНИИ МПС 50 лет. М.: “Транспорт”, 1968. – 232с.

¹³ Мокршицкий Е.И. История паровозостроения СССР 1846-1940, - М.: Гострансжелдориздат, 1941. - 260с.; Мокршицкий Е.И. История вагонного парка железных дорог СССР. - М.: Гострансиздат, 1946. - 203с.; Шадур Л.А. Развитие отечественного вагонного парка. - М.: Транспорт, 1988. - 280с.; Раков В.А. Локомотивы железных дорог Советского Союза. – М.: Трансжелдориздат, 1956. – 456с.

¹⁴ Жданов Г.В. Верность традициям. Очерк истории Ворошиловградского завода. - М.: Мысль. 1981. - 200с.; Сквозь огненные годы. Очерк истории завода транспортного машиностроения им. В.А.Малышева. - Х.: “Прапор”, 1967. - 295с.

¹⁵ Катикман А.А. Железные дороги. - Л.: Полярная звезда, 1925. - 180с.; Першин С.П. Развитие строительного-путейного дела на отечественных железных дорогах. - М.: Транспорт, 1978. - 296с.; Воронин М.И. Исследование становления и развития транспортной науки и техники в области изысканий и проектирования железных дорог от их возникновения до начала социалистической индустриализации в СССР. Автореф. дис... док-ра технич. наук – Л. 1974. - 44с.; Дандуров М.И. Тоннели. - М.: Гос. трансп. ж.-д. изд-во, 1952. – 623с.

¹⁶ Бакулев Г.Д. Черная металлургия Юга России. - М.: Металургиздат, 1953. - 249с.; Дерев'янкін Т.І. Промисловий переворот на Україні. - К.: Наукова думка, 1975. - 265с.; Нестеренко О.О. Розвиток промисловості на Україні. Ч.2. - К.: АН УССР, 1962. - 580с.

більше приваблювали питання економічного та соціального характеру, класова боротьба. Значна увага приділялась вивченню впливу залізниць на розвиток промисловості та формування капіталізму в Росії. Проте, історія розвитку залізничної техніки та різні аспекти функціонування залізниць такі, як історія розвитку конструкції колії, штучних споруд, організація водопостачання та інші розглядалися недостатньо. Можна зазначити, що окремі проблеми, такі, наприклад, як розвиток рухомого складу залізниць – паровозів та вагонів, розвиток рейкового виробництва, хоча і були досить повно викладені радянськими науковцями, однак, у цьому випадку матеріали так і не були зведені разом в окреме дослідження.

Здобуття Україною незалежності обумовило новий етап в історіографії залізничного транспорту України, почали виходити нові, оригінальні праці. До таких робіт слід віднести дисертаційне дослідження С.С. Богатчук¹⁷, у якому досліджено соціально-економічний аспект розвитку залізниць України в другій половині XIX – по 1917 рік. Автор розглядає історію залізничного транспорту в тісному зв'язку з промисловим підйомом, показує, що створення залізничної мережі стимулювало процес виробництва в усіх головних сферах господарства, викликало до життя нові галузі промисловості. До недоліків роботи можна віднести те, що із-за великої кількості поставлених завдань це дослідження досить поверхово торкається багатьох проблем залізничного транспорту. Отже, на нашу думку, цю працю не можна назвати вичерпною.

Іншою спробою написати історію залізничного транспорту України стала колективна монографія “Залізниці України. Історичний нарис”¹⁸. Ця праця охоплює період від зародження залізничного транспорту України до 1918 року. В ній докладно розповідається про історію п'яти залізниць: Львівської, Південно-Західної, Донецької, Катерининської та Південної. Історія кожної залізниці розглядається окремо, причому практично в кожному випадку висвітлюється вплив її на розвиток регіону. Велике значення має і те, що автори певну увагу приділили і технічним питанням, висвітливши різні аспекти функціонування залізниць, їх матеріально-технічного забезпечення тощо. Ця робота залишається цікавим та корисним дослідженням з історії залізниць України.

Науковці О. Реєнт та О. Сердюк в своїй монографії¹⁹ висвітлюють стан залізничного транспорту в Україні напередодні та в роки Першої Світової війни. Автори на широкій джерельній базі визначають причини стримування

¹⁷ Богатчук С.С. Залізничний транспорт України у другій половині XIX – на початку XX ст. (соціально-економічний аспект): Автореферат дис... канд. іст. наук. – К., 2000. – 18с.

¹⁸ Кірпа Г.М., Пшінько О.М., Огієнко І.В. Залізниці України. Історичний нарис. - Дніпропетровськ: „Арт-Прес”, 2001. - 328с.

залізничного будівництва в передвоєнні роки, розкривають стан в якому опинились залізниці в цей час. З іншого боку, оскільки автори не ставили завдання всебічно досліджувати залізничний транспорт, то частина актуальних проблем залишилась поза їх увагою.

До історіографії залізничного транспорту південних та східних регіонів України необхідно віднести краєзнавчі роботи²⁰. Історія виробництва рухомого складу відображена в працях, присвячених підприємствам, які цю продукцію виробляли²¹. Окрему ланку складають роботи біографічного характеру²².

Отже, можна сказати, що в сучасній українській історіографії питання історії залізниць достатньо поширене. Однак, існуючі дослідження навряд чи адекватно описують особливості будівництва залізниць, забезпечення рухомим складом, паливом, рейками та скріпленнями. Мало цікавлять істориків технічні проблеми, такі як, історія конструкцій колії та штучних споруд, організація водопостачання, матеріально-технічне забезпечення тобто ті питання, історія яких є невід'ємною від загального питання розвитку залізничного транспорту в Україні.

Джерельну базу дисертації становлять архівні матеріали та опубліковані документи.

Архівні матеріали, які лягли в основу дисертації містяться у 38 фондах 6 вітчизняних державних архівів: Центральний державний історичний архів України в місті Києві, Державний архів Харківської області, Державний архів Одеської області, Державний архів Донецької області, Державний архів Дніпропетровської області, Державний архів міста Києва.

Опубліковані документи можна поділити на такі групи:

1) матеріали офіційного діловодства (накази, інструкції, устави, доповіді, матеріали з'їздів залізничників, статистичні та економічні звіти, путівники, опубліковані збірки документів, протоколи з'їздів залізничників), які містять велику кількість відповідних фактів щодо будівництва та функціонування залізниць в регіоні;

2) періодична преса того періоду, зокрема технічні та транспортні

¹⁹ Реснт О., Сердюк О. Перша Світова війна і Україна. - К.: Генеза, 2004. – 480 с.

²⁰ Коцаренко В.Ф. Краматорск: забытые страницы истории. - Краматорск, 1999. - 388с.; Шевченко А.В. Як починалась Горлівка? - Горлівка, 1997. - 86с.; Подолов В.И., Курило В.С. История Донбасса. Век XIX. - Луганск, 2001. - 178с.

²¹ Луганские локомотивы: Люди. Годы. Факты. Хроника 100-летней жизни луганских локомотивостроителей. - Луганск, 1996. - 407с.; ХПЗ - завод имени Малышева. - Х.: Прапор, 1995. - 792с.

²² Шатаев В.М. Творчість О.П. Бородіна в контексті розвитку техніки рухомого складу залізниць України (друга половина XIX століття). Автореф. дис... канд. іст. наук: 070001 / К.: 1999. - 16с.; Выпов И.Г. Талантливый ученый, изобретатель, инженер (Н.Е. Долгов) // Путь и путевое хозяйство – 1996. - №12, - сс.29-31.; Черната И.Г. Максимилиан Семенович Филоненко (1855-1906) // Магістраль – 1996, №32 – сс.4-5.

журнали “Инженер”, “Железнодорожное дело”, “Вестник путей сообщения”, “Вестник Южных железных дорог”, “Вестник Юго-Западных железных дорог”, “Известия собрания инженеров путей сообщения”, “Бюллетень политехнического общества состоящего при императорском техническом училище”, “Известия Южно-русского общества технологов”, “Вестник общества технологов”. В цих виданнях можна знайти багатий фактичний матеріал щодо досліджуваної теми, також в них міститься велика кількість статистичних даних про будівництво залізниць, відомості про умови експлуатації та запровадження технічних інновацій, про організацію та роботу залізничних майстерень тощо.

Отже, огляд джерел засвідчує наявність достатньої бази для всебічного розкриття розвитку залізничного транспорту на Півдні та Сході України в зазначений період.

У розділі 2 “Розробка проектів і створення залізничної мережі на Півдні та Сході України” обґрунтовується необхідність будівництва залізниць, дається характеристика проектів залізничних ліній, що виникали на протязі кількох десятиліть, висвітлюється хід залізничного будівництва на Півдні та Сході України в 1865-1914 роках.

Розгортання залізничного будівництва в Україні у другій половині XIX століття було пов’язане з процесами формування капіталізму в економіці Росії. Потреба у залізницях викликала географічним положенням краю та його природними багатствами, економічними змінами в господарстві. Прискорення залізничного будівництва було викликано поразкою Росії в Кримській війні 1854-1856 років. Отже, дисертант виділив такі головні чинники необхідності створення залізничного транспорту в Україні: відсталість транспортних засобів царської Росії, розвиток капіталістичного господарства та стратегічні військово-політичні міркування уряду. Також, була ще велика кількість причин соціального характеру.

В роботі відзначається, що першим поставив питання про будівництво залізниць в Україні інженер В.П. Гур’єв, в 1825 році. Після цього продовж кількох десятиліть з’являється велика кількість проектів будівництва залізниць в Україні. Більшість з них мала одну спільну рису – вони вели до Чорноморських та Азовських портів. Однак, лише через 40 років після появи першого проекту в Україні було побудовано залізницю. Причинами такої затримки були відсутність необхідного досвіду та урядові перешкоди, нестача потрібних коштів, невміння вірно організувати справу.

Аналізуючи основні напрямки залізничного будівництва в Україні, автор розробив періодизацію створення залізничної мережі в Україні: в перший період залізничного будівництва (середина 60 – кінець 70-х років XIX століття) залізниці будувались, перш за все, для зв’язку південних портів з

центральною регіонами країни. В цьому випадку важливу роль відігравали стратегічні міркування уряду, економічні були на другому плані. Багато відгалужень будувалось зі стратегічною метою, яка полягала, переважно, у як найшвидшому транспортуванні військ на кордон з Туреччиною. В цей період з'являються Одеська, Курсько-Харково-Азовська та інші залізниці. Причому в 70-х роках починається розвиток залізничної мережі на Донбасі. Важливою особливістю було те, що, в другий період, з 80-х років XIX століття і до 1910 року, залізничне будівництво в Україні переважно було зосереджено в Донецько-Криворізькому промисловому районі: тут переважали економічні міркування. При новому будівництві враховувались перш за все інтереси промисловості. З'являється Катерининська залізниця. В цей час, за не багатьма виключеннями, залізниці споруджували або в самому Донецько-Криворізькому районі, як живильні та під'їзні лінії у Донбасі, або їх будівництво було спрямоване на зв'язок Донбасу з основними економічними районами країни. Показовий факт – якщо в 1891 році довжина залізниць у Донбасі була всього 126 км., то вже через 7 років – в 1898 році – 3 056 км. Внаслідок цього залізнична мережа України в цей час зросла майже вдвічі. До кінця перших десяти років XX століття в регіоні було дві великі, потужні залізниці – Катерининська і Південні. Третій період з 1910-1914 років – це період спорудження Північно-Донецької залізниці.

У розділі 3 “Науково-технічні особливості будівництва залізниць, створення та розвиток виробничо-ремонтної бази” визначаються особливості будівництва колії, штучних споруд, організації водопостачання залізниць, створення розвинутої системи залізничних майстерень та депо.

Верхня будова є однією з головних частин залізничної колії. Складається вона з наступних частин: рейок, рейкових опір (тобто шпал), баластного шару, рейкових скріплень та стрілочних переводів.

Шпали завжди були важливим елементом конструкції верхньої будови. Від самого початку будівництва залізниць в Росії застосовувалось верхня будова на шпалах, яка вважалась найкращою системою з усіх існуючих. В дисертації зазначається, що на залізницях Півдня та Сходу України, здебільшого, використовувались шпали виготовлені з дубу та сосни. Кількість шпал на кілометр колії (епюра шпал) коливалась від 1 300 до 1 600 штук. В дослідженні акцентується увага на проблемі продовження строку служби шпал на залізницях. Для цього використовувались кілька засобів, серед яких обробка шпал креозотом, хлористим цинком та інші. Найбільш оригінальний спосіб використовувався на Південних залізницях – тут шпали просочували сіллю Сивашу. Це був недорогий, але дуже ефективний метод.

В роботі підкреслюється роль інженерної думки. Так, інженер М.Є. Долгов запропонував конструкцію колії з використанням металевих шпал; він також одним з перших запропонував використовувати шпали зроблені з залізобетону.

Спочатку на залізничному будівництві в Росії використовували рейки зроблені з заліза, однак згодом перейшли на використання сталевих рейок. В дисертації відзначається, що на всій мережі залізниць Росії та України експлуатувались рейки кількох типів. Кожна залізниця, виходячи зі своїх умов, використовувала той чи інший тип рейок. Такий стан речей перешкоджав нормальній експлуатації залізниць. Уніфікувати цю справу, в той період, на нашу думку, так і не вдалося, незважаючи на важливість цієї проблеми для залізниць.

При спорудженні верхньої будови велике значення мають скріплення. Також на залізницях використовувались різні види хрестовин та стрілочних переводів.

Однією з важливих проблем будівництва залізниць є проблема створення штучних споруд. Найбільш важливими є два види подібних споруд – мости та тунелі. В дисертації зазначається, що в другій половині ХІХ – на початку ХХ століть на території України було споруджена велика кількість залізничних мостів, деякі з них були унікальними, зроблені за останнім словом техніки. До таких мостів перш за все відносяться Київський залізничний міст (1868-1870 рр.), Кременчуцький міст через Дніпро Харково-Миколаївської залізниці (1870-1872 рр.), міст через Дніпро біля Катеринослава (1881-1884 рр.), Кічкаський міст побудований через Дніпро (1903-1908 рр.) та деякі інші. При будівництві штучних споруд до життя втілювались новітні досягнення науки. В Україні працювали такі відомі інженери-мостобудівники, як М.О. Белелюбський, А.Є. Струве, Л.Д. Проскураков та інші. Тут же зазначимо, що найбільший в Центральній Росії тунель – Північно-Донецькій, було збудовано в Україні в 1916 році.

Україна є однією з найменш забезпечених водними ресурсами країн світу. Тому, проблеми водопостачання широко проявились при будівництві залізниць на Півдні (Одеська залізниця) та Сході (Катерининська, Північно-Донецька залізниці) України. Так, звертається увага, що при будівництві залізниці Одеса-Балта воду до деяких станцій приходилось везти в гужовий спосіб на волах. В дисертації охарактеризовано основні засоби водопостачання залізниць України – відкриті вмістилища води, колодязі. Визначена роль споруд для водопостачання в залізничній інфраструктурі.

Автор звертає увагу на те, що необхідною умовою чіткого функціонування залізниць є створення і чітка робота ремонтної та виробничої бази, яка включала до себе залізничні майстерні та депо. Створення цієї бази

було обов'язковим при будівництві залізниць. Аналіз джерел свідчить, що в цілому, на початок ХХ століття, у Росії нараховувалось 11 паровозних та 47 паровозо-вагонних майстерень. Відзначається, що залізничні майстерні були важливими науково-технічними центрами залізниць. В Київських головних майстернях за сприянням відомого інженера О.П. Бородіна були створені перші в світі механічна, хімічна та паровозовипробувальна лабораторії. Згодом подібні лабораторії відкрились і на інших залізницях. Дослідження паровозів проводились в майстернях Харково-Миколаївської, а потім і Південних залізниць, ними керував Ю.В. Ломоносов.

Через деякий час головні залізничні майстерні перетворились на підприємства, в яких зосередилась ремонтно-виробнича база залізниць.

У розділі 4 “Матеріально-технічне забезпечення залізничного транспорту” визначаються особливості забезпечення залізниць рейками та скріпленнями, рухомим складом, запчастинами та паливом. Зроблено історичний огляд зародження і розвитку на Півдні та Сході важкої металургійної та машинобудівної промисловості, створення паровозобудівних заводів; характеризуються паровозне та вагонне господарство залізниць регіону.

Зазначається, що інтенсивне зростання залізничної транспортної системи виставляло величезний попит на різноманітні продукти промисловості. Залізничний транспорт виявився головним споживачем метала, вугілля, парових машин і тому стимулював зростання гірничої та паливної промисловості, металургії, машинобудування.

Уряд створив сприятливі умови для організації в країні рейкового виробництва, крупні металургійні підприємства одержали величезні суми з державної казни в якості премій за вироблені рейки. 14 травня 1876 року була встановлена заохочувальна премія за залізничні замовлення, яка зберігалась і надалі.

В 80-90-х роках ХІХ століття на Півдні виникають потужні металургійні підприємства засновані акціонерними товариствами. З'являються металургійні заводи Брянського, Південноросійсько-Дніпровського, Російсько-Бельгійського та інших товариств.

Акцентується увага, що головне навантаження з виробництва рейок несли кілька так званих “заводів-велетнів”. Це, перш за все, були заводи Брянського товариства (Бежецький та Олександрівський), Новоросійського товариства (Юзівський), та Південноросійського-Дніпровського товариства (Дніпровський) та кілька інших заводів. На початку ХХ століття Південь та Схід України були одним з найбільш розвинутих економічних регіонів у Росії. Тут склалися такі великі промислові центри, як Донецький вугільно-металургійний, Криворізькій залізородний і Нікопольський

марганцевий басейни. Завдяки цьому Україна посідала друге місце за показниками промислового виробництва у Російській імперії.

В дисертації зазначається, що саме розвиток залізничного транспорту став найголовнішим важелем того, що на Півдні була створена потужна система металургійних підприємств, яка впливала на економічний та соціальний розвиток України та всієї Російської імперії. В південному промисловому районі до Першої Світової війни вироблялось до 80 % рейок та 50-60 % чавуну всієї Російської імперії. Виникнення нових галузей виробництва, розвиток металургії, занепад натурального господарства та поширення капіталістичних відносин – всі ці економічні процеси були тісно пов'язані з розвитком залізничного транспорту.

Автор дисертації аналізує стан паровозного господарства залізниць Півдня та Сходу України. Зазначається, що на початку розвитку залізничного транспорту паровозний парк залізниць здебільшого складався з паровозів виготовлених за кордоном, або ж у Росії, але за іноземними проектами. Звертається увага, що характерною рисою паровозного парку українських залізниць була його багатосерійність. Це стало наслідком того, що залізничні товариства безсистемно купували паровози чи не в усіх європейських виробників. Відображена поява в Україні перших паровозів системи “компаунд”, дослідження над ними, що проводились під керівництвом О. Бородіна. Визначено, що в супереч популярної думки про вигідність та досконалість таких паровозів, система “компаунд” мала багато недоліків, що приводили до необхідності удосконалювати ці паровози. На залізницях і після широкого переходу на “компаунд” продовжували використовувати паровози з простою машиною.

Досліджується робота вітчизняних інженерів над удосконаленням конструкцій паровозів та розробки нових проектів, в дисертації розглянуті найбільш важливі з них. Робиться висновок, що не дивлячись на створення нових, більш потужних паровозів і збільшення їх кількості, паровозний парк залізниць, переважно, складався з застарілих типів. Відзначається, що зародження паровозобудування в Україні відбулось в останньому десятилітті XIX століття. Промислове зростання в цей період надало поштовх для швидкого розвитку металургійної, кам'яновугільної, залізничної та інших галузей промисловості на Півдні Росії.

В роботі висвітлено протекціоністську політику уряду спрямовану на підтримку вітчизняних паровозобудівних підприємств. Наприкінці XIX століття виникають перші великі підприємства транспортного машинобудування в Україні: Харківський та Луганський паровозобудівні заводи. Аналізується і кілька інших проектів виникнення паровозобудівних підприємств в Україні. Робиться висновок, що 1896-1900 роки – це період

зародження паровозобудування в Україні.

Визначено, що виробництво Луганського заводу було максимальним серед усіх російських паровозобудівних заводів, в 1905 році воно досягало 245 паровозів на рік. Крім того, звернута увага, що обидва ці підприємства були заводами з широким асортиментом продукції, окрім паровозів вони виробляли різноманітні металеві вироби тощо. Загалом періодом розквіту паровозобудування в Україні можна вважати період з 1900 до 1906 року, коли на кожному з українських заводів щорічно випускалось від 116 до 245 паровозів на рік, а всього було виготовлено 2 144 паровози. З 1907-1912 років в паровозобудуванні відбувався певний занепад (в наслідок економічної кризи) – в цей час виробництво склало всього 870 паровозів. Всього ж за 1897-1914 роки Харківський паровозобудівний завод збудував 2 052 паровози, а Луганський – 1 702.

Початок вагонобудуванню в Україні поклали майстерні Південно-Західних залізниць. Вагонобудування було розвинуто в майстернях і інших залізниць, наприклад, Харково-Миколаївської, однак згодом воно повністю припинилось. Першим промисловим підприємством в Україні, яке організувало у себе вагонобудування, був Київський південноросійський машинобудівний завод. Крім того, вагонобудування було організовано на Миколаївському заводі, на підприємствах в місті Горлівка та в деяких інших. Відзначається, що на усіх цих підприємствах вагонобудування було лише допоміжною галуззю виробництва.

Проектування та будівництво вагонів, спочатку, носило на собі характер запозичення закордонних зразків. Звертається увага, що, як і у справі з паровозами, на залізницях спостерігалось велике розмаїття типів вагонів. Для уніфікації цієї справи в 1884 році було розроблено основний тип критого вантажного вагону, затверджений як „нормальний”. Його, як обов’язковий для усіх залізниць було введено в законодавчому порядку в 1892 році, цим вагонам дали найменування вагонів “нормального типу”. Вони склали 80 % всього вантажного вагонного парку залізниць Росії.

Констатовано, що після 1900 року розвиток вітчизняного вагонобудування пішов переважно по шляху створення спеціальних типів вантажного рухомого складу: льодовиків, цистерн, вугільних вагонів тощо. Майже кожна залізниця будувала різноманітні вагони спеціального призначення.

В дисертації висвітлено процес поступового збільшення ваги вантажного вагону від обов’язкової для усіх ваги в 10 тон в 1882 році до 12,3 тони в 1892 році і 14,7 тон в 1909. Крім того, проаналізовані факти розробки та використання на залізницях регіону вагонів та платформ більшої підйомної сили – 24,5-30 тон. Визначена кількість вантажних вагонів на залізницях

регіону.

Встановлено, що пасажирське вагонобудування в Україні було здебільшого зосереджено в майстернях Південно-Західних та Харково-Миколаївської залізниць, де не лише будували вагони, а і створювали власні проекти, які навіть брали участь у міжнародних виставках.

Забезпечення залізниць вугіллям було важливою проблемою від вирішення якої залежало саме питання функціонування залізничного транспорту. Природно, що головним джерелом вугілля для залізниць України був Донецький басейн. Проведення залізниць викликало збільшення видобування мінерального палива. За період з 1868 по 1879 роки видобуток кам'яного вугілля та антрациту зріс в 9,7 разів. Зазначається, що з кожним роком зростала кількість залізниць, яким постачалось вугілля з Донбасу.

В розділі висвітлені технічні інновації в конструкціях рухомого складу, в покращенні подачі вугілля на паровози, проблеми наукових досліджень різних видів палива. Відзначається, що в наслідок того, що особливістю Південного району були великі поклади антрациту в Донбасі, були проведені дослідження щодо більш широкого застосування цього виду палива, з використанням іноземного досвіду.

ВИСНОВКИ

1. Всебічний аналіз архівних матеріалів та історіографії, зокрема, відповідної науково-технічної літератури, дозволив вперше здійснити комплексне дослідження проблеми розвитку залізничного транспорту на Півдні та Сході України в другій половині XIX – на початку XX ст.

2. Шляхом узагальнення джерельної та історіографічної бази відтворено цілісну історико-наукову картину розгортання залізничного будівництва в означеному регіоні, чинники якого були безпосередньо пов'язані з процесами формування капіталізму в Російській імперії. Воно вплинуло на розташування продуктивних сил, внесло значні зміни у географію промисловості, сільського господарства і торгівлі, сприяло швидкому зростанню міст та різкому збільшенню чисельності пролетаріату як окремого прошарку суспільства.

3. У процесі розвитку залізничного будівництва на Півдні та Сході України нами виділено три періоди, в основі поділу яких цілі та напрямки спорудження мережі:

- *перший період* (середина 60 – кінець 70-х рр. XIX ст.) – початок залізничного будівництва, з метою встановлення транспортного зв'язку між південними портами (Одеса, Таганрог) і центральними районами країни;
- *другий період* (1880-ті – 1910 рр.) – спорудження залізничної мережі в

Донецько-Криворізькому промислового району;

- *третій період* (1910-1914 рр.) – будівництво Північно-Донецької залізниці, як домінуючого шляху між північною і південною Україною.

4. Спорудження регіональної залізничної мережі в цілому йшло за тією ж самою технологією, що і в інших районах Російської імперії, проте саме в Україні було досягнуто значних успіхів у вирішенні технічних проблем, пов'язаних з будівництвом та функціонуванням залізниць, а також практичне втілення новітніх досягнень науково-технічної думки (конструкція верхньої будови, організація водопостачання тощо). Особливого значення набуло створення високоефективної, системи експлуатації, технічного обслуговування та ремонту рухомого складу.

5. Бурхливий розвиток залізничного транспорту Півдня та Сходу України став значним стимулом для відповідного розвитку гірничої та паливної промисловості, металургії, машинобудування, особливо в Донецько-Придніпровському районі, який до початку ХХ ст. перетворився на основну вугільно-металургійну базу імперії. Одним з найвагоміших результатів стрімкого прогресу у залізничній техніці в Україні слід вважати зародження вітчизняного паровозо- (в Харкові та Луганську) і вагонобудування, що, зокрема, сприяло розробленню у 1884 р. вантажного вагону “нормального типу”, який відрізнявся високими техніко-економічними показниками, досконалістю конструкції.

6. Необхідно констатувати й наявність окремих негативних явищ. Так, паровозний парк залізниць Півдня та Сходу України характеризувався багатосерійністю та складався переважно з застарілих типів паровозів, це призводило до технічної відсталості паровозного господарства; не завжди швидко і своєчасно втілювались у практику досягнення науково-технічної думки, наприклад, недостатня увага приділялась експлуатації паровозів обладнаних системою “компаунд”.

7. Величезна роль в удосконаленні роботи залізничного транспорту належала вітчизняним інженерам (Л. Валькевич, С. Смирнов, О. Рижов, П. Жолнеркевич, І. Маргуліс) і винахідникам (І. Сметанка, О. Зук, М. Догадкін, П. Букалов, С. Рудницький), які поряд з видатними вченими (О. Бородін, М. Долгов, М. Белелюбський, Ю. Ломоносов, А. Струве) здійснювали значні науково-технічні розробки, сприяли впровадженню новітніх технологій та інновацій, що зокрема, стосувалися створення штучних споруд, нових конструкції паровозів та вагонів, покращення конструкції колії, дослідження різних видів палива тощо. Виявлено і введено до наукового обігу нові імена інженерів та винахідників.

Таким чином, на протязі другої половини ХІХ – на початку ХХ ст. в Україні утворився потужний транспортно-виробничий та науково-технічний

центр, який займав домінуючі позиції як в Україні, так і в Російській імперії в цілому.

Основний зміст дисертації викладено у наступних роботах:

1. Пономаренко Р. Історичний огляд створення штучних споруд на залізницях України в другій половині XIX – початку XX століть // Київська старовина. – 2003. – №4. – С.159-165.

2. Пономаренко Р.О. Історичний огляд конструкції верхньої будівлі на українських залізницях в другій половині XIX – початку XX століть // Сторінки історії. Збірник наукових праць. Вип. 18. – К.: Політехніка, 2003. – С.101-109.

3. Пономаренко Р.О. Штучні споруди в залізничному будівництві на Україні в 1865-1914 рр. // Збірник наукових праць. Серія “Історія та географія” / Харк. держ. пед. ун-т ім. Г.С. Сковороди. Вип.14-15. – Х., 2003. – С.60-67.

4. Пономаренко Р.О. До історії створення і розвитку ремонтної та виробничої бази на залізницях України // Матеріали 2-ї Всеукраїнської наукової конференції “Актуальні питання історії техніки” – К.: ЕКМО, 2003. – С.122-124.

5. Пономаренко Р.О. Розвиток паровозобудування на Україні в кінці XIX – на початку XX століть // Дослідження з історії техніки. Вип. 3. – К.: ЕКМО, 2003. – С.92-100.

6. Пономаренко Р.О. Історія вагонного господарства і вагонобудівництва на Україні // Матеріали Восьмої конференції молодих істориків освіти, науки і техніки. – К., 2003. – С.164-170.

7. Пономаренко Р.О. Зародження паровозобудування на Україні (1896-1900) // Збірник матеріалів наукової конференції “Музей і сучасність”. – Х., 2004. – С.94-95.

8. Пономаренко Р.О. Організація водопостачання залізниць півдня та сходу України в другій половині XIX – на початку XX століть. // Дослідження з історії техніки. Вип. 5. – К.: ЕКМО, 2004. – С.85-90.

9. Пономаренко Р.О. Забезпечення паливом залізниць півдня та сходу України // Матеріали 3-ї Всеукраїнської наукової конференції “Актуальні питання історії техніки” – К.: ЕКМО, 2004. – С.93-96.

10. Пономаренко Р.О. Науково-технічні інновації на залізничному транспорті України в другій половині XIX – на початку XX століть. // Дослідження з історії техніки. Вип. 7. – К.: НТУУ “КПІ”, 2005. – С.75-79.

11. Пономаренко Р.О. Залізничне будівництво на півдні та сході України наприкінці XIX - на початку XX ст. // Сторінки історії. Вип. 21. – К.: Політехніка, 2005. – С.64-65.

12. Пономаренко Р.О. Розвиток залізничного транспорту на Півдні та Сході України // Матеріали Десятої конференції молодих істориків освіти, науки і техніки. – К., 2005. – С.118-124.

АНОТАЦІЯ

Пономаренко Р.О. - Розвиток залізничного транспорту Півдня та Сходу України в другій половині XIX століття – на початку XX століть. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.07 – історія науки і техніки. – Київський університет економіки і технологій транспорту. – Київ, 2007.

У дисертації на підставі широкого кола джерел і літератури досліджено історію становлення та розвитку залізничного транспорту Півдня та Сходу України у другій половині XIX століття – на початку XX століття. Визначено чинники, проаналізовано проекти залізничного будівництва, відображено динаміку створення залізничної мережі в регіоні та її вплив на розвиток промисловості, доведено, що залізниці на Півдні та Сході будувались переважно в Донецько-Криворізькому промисловому районі.

Велику увагу звернуто на технічний бік створення залізничного транспорту, визначено особливості цього процесу притаманні для Півдня та Сходу України, на організацію та стан матеріально-технічного забезпечення залізничного транспорту. Висвітлено особливості забезпечення залізниць тяговим та рухомим складом, паливом, рейками, скріпленнями тощо.

Велику увагу приділено розвитку на Півдні потужного індустріального центру, визначено той вплив, який чинили залізниці на становлення Донецько-Криворізького промислового району.

Ключові слова: залізниці, верхня будова, штучні споруди, водопостачання, паровоз, вагон, рейки, паровозобудування, вагонобудування, залізничні майстерні.

АННОТАЦИЯ

Пономаренко Р.О. – Развитие железнодорожного транспорта Юга и Востока Украины во второй половине XIX – начало XX веков – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.07 – история науки и техники. – Киевский университет экономики и технологий транспорта. – Киев, 2007.

В диссертации, на основе широкого круга источников и литературы исследована история развития и становления железнодорожного транспорта Юга и Востока Украины во второй половине XIX – начале XX веков.

Проанализированы причины и проекты железнодорожного строительства в регионе, показан ход и особенности создания железнодорожной сети на Юге и Востоке Украины, доказано, что за период с конца XIX – по начало XX веков в регионе была создана развитая железнодорожная сеть, связавшая его с остальными районами Российской империи, способствовавшая его быстрому развитию и повлекшая за собой не только становление новых, но и развитие старых отраслей промышленности на юге России, прежде всего, металлургии и машиностроения. В работе выявлены периоды создания и основные направления железнодорожных линий в регионе. Показано, что железнодорожная сеть создавалась, главным образом, в Донецко-Криворожском районе, где в конце XIX – начале XX веков сосредоточилась главная российская промышленно-сырьевая база.

В исследовании впервые определены особенности железнодорожного строительства в данном регионе, охарактеризовано верхнее строение железнодорожного полотна, выявлены достижения инженеров Украины в продлении сроков службы шпал и создании новых, прогрессивных типов верхнего строения.

При сооружении железных дорог важное место занимает создание искусственных сооружений. Выделяется два основных вида искусственных сооружений – мосты и тоннели. В диссертации рассмотрены основные конструкции мостов возведенных в регионе в указанный период, отражена роль инженерно-технической мысли при создании искусственных сооружений, способствовавшая созданию уникальных конструкций мостов и тоннелей. Проанализированы малоизученные проблемы организации водоснабжения, отражены трудности этого процесса, особенно, в условиях слабого обеспечения региона естественными водными ресурсами, показана роль науки в улучшении качества воды, которую использовали для водоснабжения паровозов. Особое внимание в исследовании уделено вопросам создания ремонтно-производственной базы железных дорог (системы железнодорожных мастерских и депо), способствовавшей поддержанию надежного функционирования подвижного состава, и вообще, всесторонне улучшить работу железнодорожной отрасли.

В исследовании акцентировано внимание на проблемах формирования мощного южного индустриального центра Российской империи – Донецко-Криворожского угольно-металлургического района: показано зарождение металлургической промышленности, ход данного процесса.

Определено то решающее влияние, которое оказали на становление крупных металлургических предприятий в регионе железные дороги; отражены вопросы производства рельс, рельсовых скреплений и прочей продукции направленной на обеспечение потребностей железного транспорта, возраставшие с каждым годом, по мере развития железнодорожной сети.

В диссертации всесторонне освещены состояние подвижного состава железных дорог, проблемы унификации паровозного парка, основные типы паровозов, использовавшиеся в регионе, малоизвестные вопросы создания отечественных типов паровозов, качественно отличавшихся от зарубежных образцов. В исследовании проанализированы причины и ход создания украинского паровозостроения, показаны особенности работы Харьковского и Луганского паровозостроительных заводов. Доказано, что паровозостроение в начале XX века занимало одно из ведущих мест в объеме машиностроительного производства Украины. Показано, что паровозный парк железных дорог состоял, в основном, из устаревших моделей паровозов.

Вместе с тем, в диссертации констатирован тот факт, что вагоностроение в Российской империи в целом получило должное развитие. В конце XIX-го столетия был создан достаточно универсальный и совершенный, так называемый вагон “нормального типа”, ставший основным типом товарного вагона на железных дорогах России, усовершенствовались конструкции пассажирских вагонов. Впервые освещены вопросы повышения грузоподъемности товарных вагонов.

В диссертации освещены малоизвестные вопросы, об обеспечении железных дорог региона топливом, о работе научно-исследовательских лабораторий, созданных на железных дорогах для исследования новых видов топлива, материалов и запчастей.

В исследовании показана важная роль специалистов разных отраслей железнодорожного транспорта в улучшении и рационализации его работы. Особое внимание уделено научно-техническим инновациям на железнодорожном транспорте. В научный оборот введены новые имена инженеров и изобретателей, работавших на железных дорогах Украины.

Ключевые слова: железные дороги, верхнее строение, искусственные сооружения, водоснабжение, паровоз, вагон, рельсы, паровозостроение, вагоностроение, железнодорожные мастерские.

ANNOTATION

The Development of railway transports of South and East of Ukraine in the

second half of XIX-th – beginning of XX-th century. – A manuscript.

Dissertation for a candidate degree of historical sciences by specialty 07.00.07- science and technology history. – The Kyiv university of transport economy and technologies. – Kyiv, 2007.

Based on wide range of sources and literature, the dissertation represents a research in the history of the formation and development of railway transports of South and East of Ukraine in the second half of XIXth – beginning of XXth century. The reasons and projects of railroad construction has been analyzed, as well as the dynamics of railroad system development and the influence it has had on the industrial development of the area, it has been also proved that the railroads of East and South of Ukraine were mainly built in the Donetsk-Kryvy Rih industrial area.

A great attention has been paid to technical issues of railway transports construction and to the features of this process that were specific for South and East of Ukraine; an organization and logistics of railroads, ways of supplying them with engines and cars, fuel, rails, fastenings and alike are also highlighted.

A considerable attention has been paid to the development of large industrial center at the South of Ukraine, and the influence the railroads had on the formation of the Donetsk-Kryvy Rih industrial area has been determined.

Key words: Railways, Locomotive, rails, transport engineering, car, bridge, tube, railways water-service.