

Валентина Дмитриевича Отамановского в развитие истории медицины и классической филологии / А. И. Нуштаев, А. И. Завьялов, И. А. Якупов // Медицинская профессура СССР. Краткое содержание и тезисы докладов научной конференции. – М. : издательский дом «Русский врач», 2010. – С. 182–184. **15.** *Архів* Харківського національного медичного університету «Харьковский Государственный Медицинский Институт Министерства Здравоохранения УССР (ХГМИ). г. Харьков. Отдел кадров. Дело № 28. Отамановский Валентин Дмитриевич. Зав. Кафедрой латинского языка. Начато 20 октября 1958 г. Окончено 17 января 1972 г. На 47 листах». **16.** *Робак І. Ю.* «Білі плями» в біографії В. Д. Отамановського і перспективи архівних досліджень для їх усунення / І. Ю. Робак // Історичний архів. Наукові студії. – Вип. 6. – Миколаїв : Вид-во Чорноморського державного ун-ту ім. П. Могили, 2011. – С. 145–149. **17.** *Робак І. Ю.* Особова справа В. Д. Отамановського як історичне джерело / І. Ю. Робак, С. Г. Водотика // Гілея: науковий вісник. Збірник наукових праць / Гол. редактор В. М. Вашкевич. – К. : ВІР УАН, 2011. – Випуск 49 (№ 7). – С. 199–206. **18.** *Златополець* Валентин. Син України: іст. повість з часів укр. лицарства / Передмова видавництва «Укр. націоналіст». – [Б. м. : б. в., б. р.]. – 20, 223 с. – Репринт. вид. кн.: Син України: іст. повість у 3-х ч. з ілюстр. та мапою / сюжет, опрацювання та ред. Вал. Златопольця; компонували: І. Федів, В. Златополець. – К.; Кам'янець; Відень : Вернигора, 1919. – 223 с. **19.** *Життя* та дивовижні пригоди козака Миколи на безлюдному острові: пригод. повість / Вал. Златополець, І. Федів; Післямова М. Слабошпицького; Худож. В. Харченко. – К. : Ярослав Вал, 2007. – 223 с.: іл.

УДК: 811.124(092):61

Валентин Отамановський: у вирі визвольних змагань / І. Ю. Робак // Вісник НТУ «ХП». Серія : Історія науки і техніки. – Харків : НТУ «ХП». – 2012. - № 42(948). – С. 130 – 137.

В статье воссоздается участие в революционных событиях 1917–1920 гг. выдающегося украинского общественно-политического деятеля, ученого и организатора науки Валентина Дмитриевича Отамановского.

Ключевые слова: В. Д. Отамановський, издательство, школьный учебник, Вал. Златополець, книга.

In the article, participating in revolutionary events 1917–1920 the prominent Ukrainian social and political figure, scientist and science organizer Valentine Dmitry Otamanovskij is recreated.

Keywords: V. D. Otamanovskij, publishing house, school textbook, book.

Надійшла до редколегії 11.02.2012

УДК 656.2 (092)

Л. М. СОЛОВЙОВА, пошукувач, Державний економіко-технологічний університет транспорту (м. Київ)

РОЛЬ В. Є. ТІМОНОВА У РОЗВ'ЯЗАННІ КОМПЛЕКСНИХ ПРОБЛЕМ ВЗАЄМОДІЇ ДОРОЖНЬОГО, РІЧКОВОГО ТА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

У статті висвітлена роль В. Є. Тімонова у розв'язанні комплексних проблем взаємодії дорожнього, річкового та морського транспорту.

Ключові слова: В. Є. Тімонов, залізничний транспорт, морський транспорт, порт, будівництво, портові споруди.

© Соловійова Л. М., 2012

Кінець XIX ст. характеризується швидким зростанням внутрішнього ринку. Розвиваються різні галузі народного господарства Російської імперії, бурхливими темпами відбувається залізничне будівництво. Щорічне зростання залізничної мережі з 1865 р. до 1875 р. сягнуло 1,5 тисячі км, а з 1893 р. до 1897 р. – 2,5 тисячі км. За 1850–1880 рр. у царській Росії проклали 22 тис. км залізничних ліній, і більша частина морських портів була зв'язана із залізничною мережею.

На 1880 р. рейкові колії підійшли до Балтики, крім Петербурга, до Ревельського (Таллінського), Балтійському, Ризького, Лібавського (Лієпая) портів. На Чорному морі – до Одеського, Миколаївського, Севастопольського, Понтійського; на Азовському морі – до Генічеського, Таганрозького, Ростовського.

Наприкінці XIX ст. рейкові колії підійшли до Відавського і Перновського портів на Балтиці; Новоросійського, Феодосійського, Батумського – на Чорному морі; Керченському, Бердянському, Маріупольському – на Азовському морі; до Петровського (Махачкала) і Бакинського – на Каспійському морі. Залізничні колії з'явилися і на Тихоокеанському узбережжі. Розвиток залізничного транспорту зумовив зростання вантажообороту. Так, у 1896 р. розмір його перевищував 100 млн. т і продовжував збільшуватися.

Пожвавилася робота транспорту на внутрішніх водних шляхах. Обсяг перевезень за 15 років (1881–1896 рр.) зріс з 14,4 до 25,5 млн. т. З 1856 р. до 1860 р. місткість суден сягала 2 783 тис. т, а за 1886–1890 рр. 13 845 тис. т, тобто збільшилася в 3,66 рази. За цей період місткість суден зросла більш ніж удвічі, порівняно з іноземним флотом, які відвідували вітчизняні порти.

У такій ситуації, що склалася на транспорті, інженер Всеволод Євгенович Тімонов проявив значний інтерес до комплексних транспортних проблем. У 1887 р. він надрукував статті, в яких ставить питання про будівництво морських і річкових портів, а також про взаємодію різних видів транспорту.

У невеликій роботі «Несколько слов по поводу статьи Мейнгардта под заглавием «Взаемная зависимость Либаво-Роменской железной дороги и Либавского порта» (1887 р.) В. Є. Тімонов вказав на взаємодію залізничного і морського транспорту і про необхідність кращого ув'язування їхньої роботи [1]. До цього часу перше місце з вивезення хліба міцно зайняла Одеса. Зерно вивозили також з Таганрогу, Феодосії, Новоросійська та інших портів. З центральних губерній європейської Росії чорноземної смуги і Поволжя хліб вивозили залізницями: Ризько-Орловською (будівництво почалося у 1858 р.), Лібаво-Роменською (1871–1873 рр.) і Відаво-Рибінською (1874 р.). Вона перерізала територію країни в широтному напрямі і відіграла істотну роль у розвитку економіки Російської імперії.

У своїй великій праці «Очерк развития Либавского порта в связи с вопросом об его дальнейшем улучшении» (1888 р.) і присвяченій в

основному історії спорудження цього порту і аналізу гідротехнічних робіт, В. Є. Тімонов акцентував також увагу на взаємодії морського і залізничного транспорту в цьому порту [2]. У цій праці В. Є. Тімонов наводить дані, які показували, як після прокладання у 1871 р. залізниці до порту різко збільшився його вантажообіг (за 1871–1875 рр. – чотверо, а в 1876–1880 рр. – у п'ятеро). Лівавський порт у цей період став одним з провідних російських портів з вивезення хліба, шерсті, льону і іншої продукції сільського господарства.

На початку 90-х рр. XIX ст. російський уряд розпочав будівництво найбільшої у світі залізничної магістралі, яка повинна була зв'язати європейську частину Росії з узбережжям Тихого океану. За рекомендацією Міністерства шляхів сполучення Всеволод Євгенович Тімонов увійшов до складу комісії, під керівництвом якої у порівняно короткий строк були прокладені залізничні колії в Сибіру. Так, ділянка залізниці Челябінськ – Омськ – Ново-Миколаївськ – Красноярськ – в 1896 р., Красноярськ – Іркутськ – Владивосток – Хабаровськ – в 1897 р. Під керівництвом талановитих інженерів, вихованців Петербурзького інституту інженерів шляхів сполучення, будівництво великої Сибірської магістралі здійснювалося небаченими темпами. В цьому періоді В. Є. Тімонову вдалося вирішити питання щодо місця розташування порту на Тихому океані східного кінця Сибірської залізниці.

В. Є. Тімонов виїжджав на Далекий Схід і вже на місці знайомився з умовами різних ділянок російського узбережжя Тихого океану. Він об'їхав усе узбережжя материка від гирла Амура до корейського кордону і зібрав величезний матеріал про кліматичні, гідрологічні і геологічні особливості різних пунктів. Враховуючи особливості економічного і стратегічного порядку, В. Є. Тімонов рекомендував побудувати новий порт у Владивостоці.

Своїми думками з приводу будівництва порту у Владивостоці В. Є. Тімонов (до цього часу він отримав звання професора) виклав у 1897 р. у статтях «Об избрании места для Тихоокеанского порта Сибирской железной дороги» [3] та «Об устройстве в гор. Владивостоке набережной для торговых судов» [4]. Не дивлячись на заперечення з боку ряду осіб, рекомендації професора В. Є. Тімонова були прийняті. У Владивостоці сформувався важливий російський економічний центр і стратегічний пункт на Далекому Сході.

В. Є. Тімонова також хвилювало питання про розвиток мережі водних шляхів на Далекому Сході. У 1895 р. він опублікував наукову працю «О главнейших водных путях Приамурского края» [5]. У ній Всеволод Євгенович описав ріку Амур і великі ріки Амурської системи: Шилку, Аргунь, Бурею, Зею, Уссурі, Сунгарі та ін. Він накреслив першочергові заходи з покращення судноплавства на цих ріках.

У 1895 р. В. Є. Тімонов опублікував працю «О некоторых мероприятиях для обеспечения возможно своевременной и охранной доставки материалов Забайкальской и Амурской железных дорог по водным путям бассейна р. Амур», в якій запропонував використовувати для потреб будівництва Сибірської магістралі водні шляхи Далекого Сходу [6].

За рекомендацією В. Є. Тімонова було розпочато освоєння водних шляхів, придбання буксирного флоту і днопоглиблювальних апаратів. У 1898–1907 рр. почався рух вантажів ріками Амурського басейну. Значення водних шляхів Амурського басейну підвищилося у зв'язку з рішенням російського уряду про першочергове будівництво залізничної лінії через Маньчжурію. Шлях Шілкою та Амуром тривалий час був єдиний, який забезпечував транспортний зв'язок Забайкалля з Хабаровськом і Уссурійською залізницею.

Про роль водних шляхів професор В. Є. Тімонов зробив доповідь на IV з'їзді російських діячів з водних шляхів. Його пропозиція із створення спеціального апарату для освоєння та експлуатації рік Амурського басейну, лоцманської служби, судноплавної інспекції, системи гідрологічних і метеорологічних спостережень, а також з організації спільної праці водних і залізничних колій отримали повну підтримку з'їзду. Це питання він підняв і в доповіді про організацію експлуатаційних органів у портах на VI з'їзді російських діячів з водних шляхів.

Після повернення з Далекого Сходу Всеволод Євгенович провів велику роботу щодо складання перспектив розвитку цілої групи балтійських і чорноморських портів, які вимагали покращення взаємодії залізничного і морського транспорту, а в деяких портах і річкового, у зв'язку із збільшенням вантажопотоків залізницями до цих портів. До цієї групи портів належали: Ризький, Лібавський, Феодосійський, Севастопольський, Новоросійський, Батумський. На основі детального вивчення портів він розробив рекомендації для покращення їхньої діяльності, а також обґрунтував необхідність побудови нових портових споруд. Так, знайомлячись з роботою Одеського порту, вчений зіткнувся з фактом руйнування портового мола, який будувався, і призначався для переробки нафтопродуктів. Руйнування відбувалося через підмивання дрібнопіщаних ґрунтів, які підстеляли кам'яницю під зовнішньою масивною стінкою мола. В. Є. Тімонов запропонував закрити ці ґрунти тарасовим матрацом, а потім накрити кам'яним накидом. Окрім того, з обох боків стінки у дно акваторії були забиті пальові ряди, які збільшили міцність основи безпосередньо під стінкою. Руйнування мола було призупинено.

В. Є. Тімонов детально вивчав практику портової справи і експлуатаційних споруд у вітчизняних та іноземних портах. Він робив спроби встановити нормативи для визначення пропускної здатності причальної лінії, території і акваторії портів і необхідної протяжності зовнішніх обмежувальних споруд. Він ставив питання про організацію

спеціальних досліджень в цьому напрямі, що необхідно при проектуванні нових портів або розширення вже існуючих.

З цього питання він провів поживавлену дискусію у пресі з відомими діячами з портобудування – інженерами Гнусіним і Юстусом – і опублікував декілька статей під заголовком «По вопросу об определении степени потребности существующих коммерционных портов и их дальнейшем развитии». Під час дискусії професор В. Є. Тімонов висунув низку вимог, які мали вирішальне значення при оцінці ефективності існуючих або таких, що створювалися, портових споруд: про вплив організації процесу вантажних робіт у порту на його пропускну здатність і про методи визначення капіталовкладень, що потрібні для будівництва того чи іншого порту при нових вантажопотоках.

На прикладі Миколаївського порту В. Є. Тімонов довів опонентам несвоечасність їх вимог щодо віддалення причальної лінії порту. Позиція вченого правильно орієнтувала спеціалістів з розвитку вітчизняних портів на підвищення інтенсивності роботи усіх портових приладів і механізації, яка була в наявності. В. Є. Тімонову вже в той час вдалося встановити, що шляхом покращення технології обробки суден можна уникнути великих непередбачуваних витрат на будівництво дорогих портових гідротехнічних споруд.

У своїх статтях В. Є. Тімонов наголошував на необхідності комплексного вирішення перспективного вантажообороту портів, які проектувалися. Наприклад, Лібава, Віндава і Рига. Вчений-інженер розглядав їх як пункти, які перебувають у певному взаємозв'язку один з одним.

У силу цього, перш ніж починати будівництво нових споруд в одному з портів даної економічної зони (може так бути, що вже справді порт вичерпав свою пропускну здатність), на думку професора В. Є. Тімонова, потрібно оцінити можливості переробки нового вантажопотоку рештою портами цієї економічної зони; при наявності резервних потужностей в іншому порту переадресувати туди новий вантажопотік, економлячи, таким чином, капіталовкладення.

Правильність цієї точки зору, яка в даний час вважається абетковою істиною, В. Є. Тімонову доводилося в той час доводити не без опору. У подальшому цей принцип оцінки перспектив розвитку портів одного і того ж району був прийнятий у вітчизняній портовій і портобудівельній практиці.

Далі, В. Є. Тімонов у своїй великій статті під такою ж назвою «Об определении степени потребности существующих коммерческих портов в дальнейшем развитии» як би робить підсумок дискусії, яка відбулася, і уточнює низку понять, які складають комплекс величин, що характеризувало господарство порту, який будувався, або розширювався: причальний порт, акваторія і територія. У цій статті В. Є. Тімонов вперше увів у портову

практику термін «акваторія», замінюючи ним поняття «водна площа порту». Цей термін перейшов у ряд складних природничих і технічних дисциплін. Вчений встановив основні причини, які впливали на інтенсивність роботи причального фронту, розробив методичку розрахунку пропускної здатності порту і залежності від виду вантажів, ступеня механізації, способів організації вантажних робіт, тривалістю навігаційного періоду тощо.

Аналізуючи дані про будівництво порту у Владивостоці, який ще тільки почав будуватися, і дані про вже існуючий та інтенсивно працюючий порт в Миколаєві, В. Є. Тимонов дійшов висновку щодо можливості значно покращити вантажообіг Миколаївського порту без витрат на будівництво нових причальних і берегових споруд. Для цього він запропонував покращити роботу причалів, берегових і плавучих кранів і портового елеватора. Вчений радить обов'язково пов'язувати усі заходи, що проектуються, з перспективою розвитку Одеського і Херсонського портів.

У цей же період він поставив питання про створення в портах державних експлуатаційних органів, які могли б стежити за правильним використанням дорогого портового господарства, вивчити його повсякденну роботу, характер вантажообігу, суднообіг, завантаженість причального фронту, рейдів, гаваней і т. д. Про це В. Є. Тимонов писав у своїй праці «Об организации эксплуатационных органов в портах», яка була опублікована ще у 1899 р. [7]. У цій роботі вчений розглядав діяльність Петербурзького порту. У той же час порт вже мав складне перевантажувальне обладнання, елеватори, берегові та плавучі крани, гідравлічні двигуни і т.п. Для правильного використання портового обладнання доцільно мати спеціалізований апарат, який повинен забезпечити безперебійну роботу в порту. Ця пропозиція була досить актуальною, бо експлуатаційних органів у вітчизняних портах тоді зовсім не існувало. Частково їх функції виконував апарат, який керував будівництвом портових споруд. Тема, піднята нами у даній статті заслуговує прискіпливого дослідження, зокрема у вітчизняному та світовому контекстах.

Список літератури. 1. Тимонов В. Е. Несколько слов по поводу статьи Мейнгардта под заглавием «Взаимная зависимость Ливано-Роменской железной дороги и Ливанского порта» / В. Е. Тимонов // Журнал Министерства путей сообщения. – 1887. 2. Тимонов В. Е. Очерк развития Ливанского порта в связи с вопросом о его дальнейшем улучшении / В. Е. Тимонов // Журнал Министерства путей сообщения. – 1888. – 124 с. 3. Тимонов В. Е. Об избрании места для Тихоокеанского порта Сибирской железной дороги / В. Е. Тимонов // Избр. Собр. инженеров путей сообщения. – 1897. – 27 с. 4. Тимонов В. Е. Об устройстве в г. Владикавказе набережной для торговых судов / В. Е. Тимонов // Избр. Собр. инженеров путей сообщения. – 1895. – 16 с. 5. Тимонов В. Е. О главнейших водных путях Приамурского края / В. Е. Тимонов. – Санкт-Петербург, 1895. – 280 с. 6. Тимонов В. Е. О некоторых мероприятиях для обеспечения возможно своевременной и охранной доставки материалов Забайкальской и Амурской железной дороги по водным путям бассейна р. Амур / В. Е. Тимонов. – Санкт-Петербург, 1895. – 12 с. 7. Тимонов В. Е. Об организации эксплуатационных органов в портах / В. Е. Тимонов // Труды VI съезда русских деятелей по водным путям. – Санкт-Петербург, 1889.

УДК 656.2 (092)

Роль В. С. Тимонова у розв'язанні комплексних проблем взаємодії дорожнього, річкового і морського транспорту / Л. М. Соловйова // Вісник НТУ «ХП». Серія : Історія науки і техніки. – Харків : НТУ «ХП». – 2012. - № 42(948). – С. 137 – 143.

В статтю освещена роль В. Е. Тимонова в решении комплексных проблем взаимодействия дорожного, речного и морского транспорта.

Ключевые слова: В. Е. Тимонов, железнодорожный транспорт, морской транспорт, порт, строительство, портовые сооружения

The article highlights the V. E. Timonov's role in the solution the complex problems of interaction of road, river and sea transport.

Keywords: V. E. Timonov, railroad transport, marine transport, port, constructing, port facilities.

Надійшла до редакції 13.03.2012

УДК: 929; 069.5

І. Я. ТРУСКАВЕЦЬКА, аспірантка ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький ДПУ імені Григорія Сковороди»

ДІЯЛЬНІСТЬ Й. К. ПАЧОСЬКОГО І ХЕРСОНСЬКОГО ЗЕМСТВА ПО ЗАСНУВАННЮ ПРИРОДНИЧО-ІСТОРИЧНОГО МУЗЕЮ (КІНЕЦЬ ХІХ – ПОЧАТОК ХХ ст.)

В статті висвітлюється діяльність Й. К. Пачоського і Херсонського земства по заснуванню природничо-історичного музею на півдні України, а також розкриті причини створення і його особливості.

Ключові слова: Й. К. Пачоський, Херсонське земство, природничо-історичний музей, ентомологічний кабінет, сільське господарство

Кожна історична епоха, як правило, висуває свої форми організації процесу пізнання навколишньої дійсності. Діалектика їх становлення є однією з складових історії науки. У перебігу тих чи інших наукових та культурологічних процесів важливу роль завжди відігравала і музейна справа. Необхідність відтворення об'єктивної історичної картини природознавчих досліджень в Україні, процесу виникнення діяльності природничо-історичного музею Півдня України, історико-наукового аналізу та його внеску у розвиток вітчизняного природознавства (як теоретичного, так і практичного) зумовлює актуальність даного дослідження. Актуальність даної теми зумовлена також тим значенням, яке надається проблемам місцевого самоврядування, його взаємовідносинам з організаціями регіону. Історичний досвід, набутий в Україні з цього питання, на прикладі взаємовідносин з природничо-історичним музеєм Херсонського земства є корисним і в сучасності.

© Трускавецька І. Я., 2012