

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ**

**ФЕСОВЕЦЬ ОЛЕГ РОМАНОВИЧ**

УДК 929:656.2 «19/20» (Сокович)

**ДІЯЛЬНІСТЬ В.О. СОКОВИЧА (1874-1953) В КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ  
ЗАЛІЗНИЧНОЇ НАУКИ ТА ОСВІТИ**

07.00.07 – історія науки й техніки

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня

кандидата історичних наук

**Київ – 2019**

Дисертацією є рукопис

Робота виконана у Державному університеті інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України

**Науковий керівник:** доктор історичних наук, доцент  
**Стрелко Олег Григорович**  
Державний університет інфраструктури та технологій  
професор кафедри «Управління процесами перевезень»

**Офіційні опоненти:** доктор історичних наук, доцент  
**Довганюк Степан Степанович**  
Дніпропетровський національний університет  
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна  
завідувач кафедри «Вагони та вагонне господарство»

кандидат історичних наук, доцент  
**Лупаренко Григорій Володимирович**  
Державний політехнічний музей при Національному  
технічному університеті України «Київський  
політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»  
завідувач відділом

Захист відбудеться «21» лютого 2019 р. о 11<sup>00</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 26.820.02 у Державному університеті інфраструктури та технологій за адресою: 03115, м. Київ, вул. Котельникова, 28/18, ауд.304.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Державного університету інфраструктури та технологій за адресою: 03049, м. Київ, вул. І. Огієнка, 19.

Автореферат розіслано «19» січня 2019 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради,  
кандидат історичних наук,  
доцент

О.Л. Сорочинська

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** Аналіз творчої спадщини професора Володимира Олександровича СОКОВИЧА (1874-1952) – визначного українського інженера-залізничника, фахівця в галузі управління процесами перевезень, експлуатації залізничного транспорту, видатного науковця та педагога, організатора першого вітчизняного експлуатаційного факультету залізничної вищої школи – має значну вагу для розуміння процесів розвитку залізничного транспорту. Талановитий практик-експлуатаційник, керівник кількох залізниць розпочав свою наукову та викладацьку діяльність, так би мовити, «без відриву від виробництва». В.О. Сокович є основоположником окремого наукового напрямку «Експлуатація залізниць» (кафедри ЗВО «Управління експлуатаційною роботою», «Управління процесами перевезень»). Окремо потрібно зазначити його величезний внесок у розвиток теоретичної бази щодо підвищення пропускної спроможності залізниць, планування та регулювання залізничних перевезень. Також неocenенною заслугою професора є запровадження методології економічних розрахунків щодо ефективності перевізного процесу.

Крім того, наукові дослідження В.О. Соковича були спрямовані на вивчення комерційної складової функціонування залізничного транспорту в царині організації місцевої роботи на станціях та щодо руху маневрових локомотивів між під'їзними коліями та коліями загального користування. Не залишились без його уваги питання раціонального забезпечення процесів залізничних перевезень локомотивами та локомотивними бригадами. Темі з організації якісних пасажирських сполучень також була присвячена низка робіт професора.

Окремо необхідно відмітити величезний внесок Володимира Олександровича в організацію залізничних перевезень у періоди Першої світової, Громадянської воєн та, особливо під час Другої світової війни, за що його було удостоєно Державної (Сталінської) премії СРСР (1943 р.). Також неocenенна участь його у повоєнному відновленні зруйнованого транспорту у якості керівника секції руху та вантажної роботи Науково-технічної ради по відновленню та розвитку залізниць при Наркоматі (Міністерстві) шляхів сполучень СРСР.

Сучасна розбудова та реформування залізничного транспорту України робить наукову спадщину В.О. Соковича більш значущою. Його підходи до розгляду залізничної справи і прагнення аналізувати явища так, як вони реально в ній відбуваються, сприятимуть пошуку відповідей на складні й невирішені питання сучасного залізничного транспорту. Все викладене вище дозволяє говорити про актуальність проведеного дослідження.

Актуальність роботи зумовлена також великим суспільним і науковим значенням постаті В.О. Соковича у залізничній справі першої половини ХХ сторіччя. Відсутність в історії науки і техніки досліджень його практичної роботи, наукової, науково-організаційної та педагогічної діяльності обумовлена суб'єктивними причинами. Справа у тому, що радянські та

російські джерела (які й дотепер є основними – адже майже всі значні наукові архіви колишнього СРСР, в т.ч. і залізничні, знаходяться на території Російської Федерації) не висвітлювали діяльність вченого як визначної постаті. Основною причиною цього, на нашу думку, є постать його рідного старшого брата, Соковича Євгена Олександровича, теж залізничника – народного міністра (залізничних) шляхів Української Народної Республіки, який до кінця життя був прибічником ідеї незалежної України, консулом Українського уряду в екзилі у Лозанні та у Мюнхені, який працював доцентом Українського університету у Подєбрадах (Чехословаччина) та пішов з життя у еміграції. Отже, для історії науки і техніки України створення максимально об'єктивної і повної біографії Володимира Олександровича Соковича, аналіз його творчого доробку має стати своєрідним обов'язком та є надзвичайно актуальним.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Тема дисертаційного дослідження відповідає напрямку тематики Державного університету інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України «Історія науки і техніки в напрямках, школах, іменах» (державний реєстраційний номер 0107U002218).

**Мета і завдання дослідження.** Метою представленої дисертаційної роботи є комплексне висвітлення життєвого шляху, практичної, наукової, організаційно-освітньої та педагогічної діяльності В.О. Соковича, його внеску в розвиток вітчизняного залізничного транспорту на тлі сучасної йому епохи.

Для реалізації цієї мети визначено такі основні *завдання*:

- проаналізувати стан дослідження та джерельну базу проблеми;
- розкрити умови формування наукового світогляду В.О. Соковича як дослідника й особистості;
- узагальнити відомі та ввести до наукового обігу маловідомі й нез'ясовані сторінки біографії В.О. Соковича;
- проаналізувати основні напрями наукових досліджень вченого;
- дослідити організаційно-освітню та педагогічну діяльність В.О. Соковича;
- визначити роль і місце наукової спадщини В.О. Соковича у контексті розвитку сучасного залізничного транспорту.

*Об'єктом дослідження* є розвиток залізничного транспорту у першій половині ХХ сторіччя.

*Предметом дослідження* є діяльність В.О. Соковича у практичній, освітній та науковій сферах вітчизняного залізничного транспорту.

*Методи дослідження.* Методологічні засади дисертації базуються на загальнонаукових принципах історичної достовірності, об'єктивності, наступності, діалектичного розуміння історичного процесу. Вони ґрунтуються на пріоритеті документів, які дають змогу всебічно проаналізувати діяльність В.О. Соковича. Важливими шляхами розв'язання проблеми даного дослідження є застосування загальнонаукових

(типологізація, класифікація), міждисциплінарних (структурно-системний підхід), власне історичних (проблемно-хронологічний, порівняльно-історичний, описовий) методів дослідження, а також методів джерелознавства та історіографії.

**Хронологічні межі дослідження** визначаються роками життя та діяльності В.О. Соковича (1874-1952), хоча при висвітленні багатьох аспектів проблеми неминучим було звернення до попередніх та наступних років. Здійснено аналіз наукової діяльності вченого з 1908 по 1950 рік.

**Наукова новизна** одержаних результатів:

*вперше:*

- в українській історіографії на основі виявлених і репрезентативних джерел комплексно досліджено життєвий шлях та наукову спадщину В.О.Соковича;

- встановлено періодизацію життєвого шляху та наукової діяльності В.О. Соковича;

- проаналізовано опубліковані і рукописні праці В.О. Соковича, що дало змогу поглибити знання щодо подальшого розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

**отримали подальший розвиток:**

- низка нових оціночних положень стосовно проблематики досліджень В.О. Соковича, у контексті розвитку конкретних науково-технологічних напрямів;

- окремі висновки з питань удосконалення експлуатаційної роботи залізничного транспорту, розвитку перевізного процесу на залізницях, формування нової вищої школи з підготовки фахівців-залізничників.

**удосконалено:**

- бібліографію вченого;

- у джерелознавчому плані *вперше* запроваджено до наукового обігу велику кількість нових матеріалів з різних архівів України, а також літературних джерел.

Загалом наукова та соціокультурна спадщина В.О. Соковича – визначне явище у транспортній науці і техніці, вона стала містком для продовження студій вченого в сучасних умовах.

**Практичне значення одержаних результатів.** Матеріали дослідження можуть бути використані для підготовки узагальнюючих праць з історії вітчизняного залізничного транспорту та його окремих напрямів (експлуатація залізничного транспорту, управління процесами перевезень, підвищення пропускної здатності залізниць), укладання бібліографічного довідника, присвяченого В.О. Соковичу, при створенні історіографічних праць та навчальних посібників, українського словника залізничних термінів, українського біографічного залізничного словника робіт, присвячених історії Придніпровської, Південної залізниць, загалом - залізниць України та вищої залізничної школи тощо.

**Особистий внесок здобувача.** Наукові результати і висновки отримані

автором особисто.

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення і висновки дисертації доповідалися і обговорювалися на конференціях: на Двадцять першій всеукраїнській конференції молодих істориків освіти, науки і техніки та спеціалістів (Київ, 15 квітня 2016 р.); на 11-й Всеукраїнській конференції молодих учених та спеціалістів «Історія освіти, науки і техніки в Україні» (Київ, 16 травня 2016 р.); на «Дванадцятих наукових читаннях, присвячених діяльності О. П. Бородіна (1848–1898)», (Київ, 17 листопада 2016 р.); на Двадцять другій всеукраїнській конференції молодих істориків освіти, науки і техніки та спеціалістів (Київ, 14 квітня 2017 р.); на 12-й Всеукраїнській конференції молодих учених та спеціалістів «Історія освіти, науки і техніки в Україні» (Київ, 19 травня 2017 р.); Тринадцятих наукових читаннях, присвячених діяльності О. П. Бородіна (1848–1898)», (Київ, 16 листопада 2017 р.); на 13-й Всеукраїнській конференції молодих учених та спеціалістів «Історія освіти, науки і техніки в Україні» (Київ, 18 травня 2018 р.)

**Публікації.** Результати дослідження викладені у 14 публікаціях автора. Серед них 7 статей у наукових фахових виданнях, з яких 3 статті - у виданнях України, що включені до міжнародних наукометричних баз.

**Структура дисертації та її обсяг.** Робота складається із вступу, 3-х розділів, висновків, списку використаних джерел, який налічує 244 найменування та 11 сторінок додатків. Зміст роботи викладено на 210 сторінках, обсяг основного тексту – на 174 сторінках.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

У **Вступі** розкривається актуальність теми, показано зв'язок роботи з науковою темою, визначено мету, завдання, об'єкт та предмет дослідження; встановлюються хронологічні межі та методи дослідження, розкриваються наукова новизна та практичне значення роботи, особистий внесок здобувача, апробація роботи та структура дисертації.

У першому розділі **«Історіографія, джерельна база і методологія дослідження»** розглянуто етапи наукової розробки теми, джерельна база та методологія дослідження. Варто зазначити, що сучасна література про життя та діяльність В.О. Соковича майже зовсім відсутня. По суті публікації автора даної роботи є першими сучасними системними дослідженнями життя, практичної та наукової діяльності Володимира Олександровича [1, 2, 3, 4, 5].

1. Фесовець О.Р. Дослідницька та організаційна діяльність В.О.Соковича (1874 -1953) - основоположника науки експлуатації залізниць. Історія науки і техніки: Зб. наук. праць / Гол. ред. проф.О.Я. Пилипчук. Київ: ДЕТУТ, 2016. Вип. 8. С. 61-68.

2. Фесовець О.Р. Інженер-залізничник В.О.Сокович і часопис «Железно-дорожное дело». Історія науки і техніки: Зб. наук. праць/Гол. ред. проф.О.Я. Пилипчук. Київ: ДЕТУТ, 2016. Вип. 9. С. 72-78.

3. Фесовець О.Р. Життя та наукова діяльність інженера-залізничника В.О.Соковича на фоні історичних подій 30-х років ХХ сторіччя. Історія науки і техніки: Зб. наук. праць / Гол. ред. проф. О.Я. Пилипчук. Київ: ДЕТУТ, 2017. Вип. 10. С. 74-80.

4. Фесовець О.Р. Наукова школа професора В.О. Соковича (1874–1953) – передумови створення, формування, розвиток, сьогодення. Історія науки і техніки: Зб. наук. праць / Гол. ред. проф. О.Я. Пилипчука. Київ: ДЕТУТ, 2017. Вип. 11. С. 90-103.

5. Фесовець О.Р. Практико-теоретична діяльність В.О. Соковича на залізничному транспорті (перша чверть ХХ ст.), як передумова створення наукової школи з експлуатації залізниць у СРСР. *Науковий цюквартальник ЕМІНАК (Миколаїв)*: 2016. №3(15). т.3 С. 93–97.

Однією з основних причин відсутності інформації, можливо, є те, що російські дослідники мають підозру щодо В.О. Соковича у симпатії до українських націоналістів, адже його рідний брат Євген обіймав посаду міністра (залізничних) шляхів в уряді УНР. А виходячи з того, що наукова діяльність останнього періоду життя науковця була пов'язана з Москвою та Ленінградом, зрозуміло, що там знаходяться архіви та наукові фонди вченого, але відповідних публікацій, присвячених В.О. Соковичу немає і на численні запити до архівних та бібліотечних установ Росії з цього приводу відповідей, на жаль, не надходило.

У 2014 р. з дня народження Володимира Олександровича виповнилось 140 років, але невідомо яким чином ця дата була відзначена у Московському державному університеті шляхів сполучень (колишній МІІТ), роботі в якому професор присвятив 30 останніх років свого життя. Виходячи з вищезазначеного, зрозуміло, що у нашому розпорядженні залишилися тільки вітчизняні архівні та бібліотечні фонди, а також незакриті джерела електронних ресурсів інтернету.

На сайті Інституту управління та інформаційних технологій МДУШС ( правонаступника експлуатаційного факультету МІІТу) зазначено: «Після злиття в 1924 р. МІІСа і Вищих технічних курсів НКШС з перейменуванням вишу в Московський інститут інженерів транспорту (МІІТ) був організований експлуатаційний факультет (повна назва «Експлуатація залізниць»). Очолив його відомий вчений, професор Володимир Олександрович Сокович. Кафедра «Залізниця» ввійшла до новоствореного факультету і у 1924 р. на її базі були створені кафедри «Залізничні станції і вузли», яку очолив майбутній академік В.М. Образцов, і «Експлуатація залізниць» (перший завідуючий – професор І.І. Васильєв)» [6]. Але у даному короткому згадуванні вченого не зазначено, що, крім організації першого у СРСР залізничного експлуатаційного факультету, він створив і очолив окрему фахову кафедру «Організація перевезень», що стала третьою на факультеті. Про це більш детально йдеться на сайті нині функціонуючої кафедри МДУШС «Управління експлуатаційною роботою та безпекою на транспорті [7].

У процесі дослідження літератури про життя та діяльність В.О. Соковича ми виділяємо три періоди. Перший – література часів Російської імперії (1874-1917), другий – радянська література, що вийшла за життя вченого (1917-1952) та третій – література, що вийшла після смерті вченого. Перша половина дорослого життя Володимира Олександровича Соковича, крім навчання у Санкт-Петербурзькому інституті шляхів сполучень, була присвячена практичній діяльності на залізницях Російської імперії. Але майже зі студентської лави Володимир Олександрович почав займатися науково-дослідницькою та викладацькою роботою, про що сам

6. Інститут управління и информационных технологий. МИИТ: веб-сайт. URL: <http://miit.ru/portal/page/portal/miit> (дата звернення: 27.12.2018)

7. История кафедры. МИИТ - *Кафедра «Управление эксплуатационной работой и безопасностью на транспорте»*: веб-сайт. URL: <http://uerbt.ru/окафедре/история> (дата звернення: 27.12.2018)

пише у передмові до підручника «Вагонне та паровозне господарство» [8].

Він був постійним автором науково-технічних видань, як галузевих, так і загальноінформаційного характеру, наприклад «Вестник Екатеринбургской железной дороги», «Железнодорожное дело», «Новый экономист», «Транспорт и хозяйство» та інші. Його ім'я постійно фігурує у матеріалах різних з'їздів та зібрань залізничників.

Безперечно, життя та діяльність видатного українського вченого, інженера-залізничника В.О. Соковича є складовими цілої епохи в історії вітчизняної науки. На нашу думку, він стоїть у одному ряду з визначними залізничниками, які займалися науковою діяльністю та досягли великих практичних успіхів, обіймаючи значні керівні посади безпосередньо на залізницях, у тому числі й як начальники залізниць. Це такі відомі залізничні діячі, як С.Ю. Вітте, І.О. Вишнеградський, І.С. Бліох, О.П. Бородин. Показово, що ці видатні особистості були так чи інакше пов'язані з Україною. Також не забуваємо плеяди видатних сучасників В.О.Соковича, насамперед, М.С. Філоненко, інженера – експлуатаційника, якого він вважав одним з учителів і присвятив йому свою першу надруковану книгу [9]. Звичайно, це і академік В.М. Образцов, ровесник, соратник і однодумець, йому Володимир Олександрович присвятив останню свою опубліковану монографію [10]. Також це ціла низка науковців колег по МПТУ, ЛІЗТУ та ВНДІЗТУ – С.Д. Карейша, Г.П. Передерій, Б.М. Веденісов, І.І. Васильєв, С.П. Сиромятніков та багато інших.

Однією з небагатьох відшуканих публікацій що висвітлює життєвий та творчий шлях В.О. Соковича, є стаття, присвячена його 75-річчю та опублікована у збірнику Академії наук СРСР «Проблеми підвищення ефективності роботи транспорту» (1949) [11]. Характерно, що у цьому ж збірнику опубліковані статті, присвячені 75-річчю В.М. Образцова та 80-річчю Б.М. Веденісова. Визначне місце, яке посідає постать Соковича в історії вітчизняного залізничного транспорту, підтверджується врученням йому Сталінської премії: «За багаторічні видатні роботи в галузі науки і техніки» (1943 р.) [12]. На той час одиниці науковців-залізничників були лауреатами даної премії, що була аналогом державної.

У 50-80 роки ХХ ст., тобто у пожиттєвий В.О. Соковичу радянський період не виявлено практично жодної згадки про вченого та його значний вклад у розвиток залізничної науки. Хоча на основі його трудів було видано

8. Сокович В.А. Вагонное и паровозное хозяйство. Москва: НКПС Транспечать: 1926, С.2-3.

9. Сокович В.А. Катехизис по технической части службы движения. Санкт-Петербург: Издание К.Л. Риккера, 1908. 206 с.

10. Сокович В.А. Исследование резервов провозной способности. Москва.: Издательство Академии наук СССР, 1950. 55 с.

11. Романов И.З. Владимир Александрович Сокович. Проблемы повышения эффективности работы транспорта. Москва: Издательство Академии наук СССР, 1949. С.13-15

12. Постановление СНК СССР о присуждении Сталинских премий за выдающиеся работы в области науки за 1942 год./Вестник Академии наук СССР, 1943. №3. С. 12.

цілий ряд нових наукових посібників, підручників та інших книг з питань експлуатації залізниць та організації процесів перевезень. Але у передмовях до цих видань автор даного дослідження не відшукав ім'я професора, хоча згадування про його колег та учнів зустрічаються періодично. Виключення становлять тільки підручник виданий Білоруським інститутом інженерів залізничного транспорту у 1969 році «Організація руху на залізничному транспорті», де у передмові зазначено: «Проф. В.О. Сокович є фундатором курсу «Організація руху». [12, с.5], а також книга, що вийшла під час горбачовської перебудови (1987) «Залізничники у Великій Вітчизняній війні» [13]. Першою з пострадянських публікацій стала стаття, що висвітлює постать В.О. Соковича, як видатного науковця-залізничника розміщена у праці «Вітчизняні учені-залізничники» (1993) [14]. Характерно, що ця робота опублікована теж у Білорусі.

Дуже дивним для автора даного дослідження стала повна відсутність згадок про професора В.О. Соковича на сторінках «Большой Советской Энциклопедии» (як у першому так і у другому виданні). Для доктора технічних наук, заслуженого діяча науки і техніки РРФСР, одного з перших лауреатів Сталінської премії у галузі науки і техніки це виглядало не типовим.

У роки після розпаду СРСР ім'я вченого стало частіше зазначатись у різних джерелах зокрема у виданнях «Залізничний транспорт. Енциклопедія» (1995) [15], «Велика енциклопедія транспорту» (2003) [16]. Епізодично діяльність Володимира Олександровича Соковича згадується у підручнику «Історія залізничного транспорту Росії» (2012) [17], багатотомнику «Історія залізничного транспорту Росії та Радянського Союзу» (1997 – 2004) [18, 19] в основному на сторінках, присвячених Другій світовій війні, про що не згадати було неможливо, зважаючи на великий внесок вченого у загальне успішне функціонування радянських залізниць під час війни. Також у цьому ж контексті коротко та схематично зазначається діяльність професора В.О. Соковича відомим дослідником біографій видатних залізничників М.О. Зензиновим у статті журналу

12. Организация движения на железнодорожном транспорте. Учебное пособие / под. ред. И. Г. Тихомирова. Минск : Вышэйшая школа, 1969. С. 5.

13. [Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945](#) / под ред. Н. С. Конарева. Москва: Транспорт, 1987. С.63, С.449

14. Сосновский Л. А., Зензинов Н.А. Отечественные ученые железнодорожного транспорта. Гомель: БелИИЖТ, 1993. С. 184.

15. Железнодорожный транспорт. Энциклопедия / глав. ред. Н.С.Конарев. Москва: Научное издательство «Большая Российская энциклопедия», 1994. С. 241, С.554

16. Железнодорожный транспорт. Большая энциклопедия транспорта: в 8 т. Т.4./ глав. ред. Н.С. Конарев. Москва: Большая Российская энциклопедия, 2003. С. 22

17. История железнодорожного транспорта России. Учебное пособие / под ред. А.В. Гайдамакина, В.А. Четвергова. Москва: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. С.175.

18. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза: в 3 т. Т.2 (1917 – 1945) / под общ. ред В.Е. Павлова, М. М. Уздина. Москва: Издательство [«Иван Федоров»](#), 1997. 416 С. 277, С.279.

19. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза: в 3 т. Т.3 (1946 – 1991) / под общ. ред В.Д. Кузьмича, Б. А. Левина, Москва: Издатель «Академкнига», 2004. С.49, С.52.

«Железнодорожный транспорт» під назвою «МІТівці на фронтах Великої Вітчизняної» (1996) [20].

Приємною несподіванкою виявилася електронна версія статті про В.О. Соковича на сайті газети «Вперед» Південно-Східної залізниці ВАТ «Російські залізниці» (м. Воронеж) [21]. Стаття висвітлювала маловідомий період життя та роботи Володимира Олександровича як керівника зазначеної залізниці у важкий період Громадянської війни, з березня 1918 р. по грудень 1919 р. Автор статті керівник музею Південно-Східної залізниці. Не без труднощів ми знайшли контактні дані автора, зателефонували. Але жодної додаткової інформації не отримали. Було наголошено, що вся інформація щодо цього питання знаходиться у музеї МІТта, а численні запити на електронну пошту цього музею залишилися без відповіді.

Але справжньою подією у наших наукових пошуках стало знайомство з онуком науковця – Володимиром Юрійовичем Соковичем, який мешкає у Харкові. Не зважаючи на поважний вік (85 років) його спогади, деякі сімейні документи та окремі рукописні нотатки щодо Володимира Олександровича надали нам неоціненну допомогу.

Таким чином, можемо зробити висновок, що сьогодні не існує жодного наукового дослідження, у якому були б висвітлені діяльність та розвиток наукових поглядів В.О. Соковича в царині залізничного транспорту і особливо в царині організації перевезень на залізничному транспорті та експлуатації залізниць. Короткі та нечисленні біографічні довідки в окремих виданнях містять низку неточностей. До останнього часу ім'я видатного вченого В.О. Соковича, народженого на українських землях, залишалося маловідомим широкому загалу наукової громадськості. Такий стан наукової розробки порушеної нами проблеми є додатковим доказом актуальності даного дисертаційного дослідження.

У підрозділі – «Джерельна база» – показано, що інформаційне забезпечення склала сукупність архівних документів, друкованих та рукописних матеріалів, які містять відомості про життєвий і творчий шлях В.О. Соковича і, насамперед, його наукові праці. В роботі використані документи Державного архіву Полтавської області, Державного архіву м. Київ, Центрального державного історичного архіву м. Київ, Державного архіву Харківської області, Центрального державного історичного архіву Санкт-Петербурга, Російського державного історичного архіву, Російського державного архіву економіки, Архіву Російської академії наук, Державного архіву Російської Федерації,

Значну частину фактичного матеріалу здобуто з книжкових і газетних фондів Національної бібліотеки України ім. В.І. Вернадського, Національної Парламентської бібліотеки України, та електронних ресурсів бібліотек

-----  
20. Зензинов Н.А. МИИТовцы на фронтах Великой Отечественной. *Железнодорожный транспорт*. 1996, № 8. С.18.

21. Кузнецова Н.В. Организатор движения. *Вперед*. 11.12.2015. Гудок. веб-сайт. URL: <http://www.gudok.ru/zdr/167/?ID=1320667> (дата звернення – 10.12.2018)

Московського державного університету шляхів сполучення та Санкт-Петербурзького державного університету шляхів сполучення.

Для сучасного етапу дослідження життя і наукової спадщини В.О. Соковича характерний проблемний підхід. При цьому нами враховувалися досягнення в різних галузях залізничної науки (експлуатація залізниць, економіка залізничного транспорту, логістика залізничних перевезень) і, особливо, дослідження спадщини вченого.

Виявлені джерела, їх систематизація і науковий аналіз дозволили здійснити комплексне дослідження історії життя і діяльності В.О. Соковича в контексті розвитку залізничного транспорту.

*Методологічні основи дослідження.*

Найважливішими для нас етапами стали: історично-теоретичний аналіз вітчизняних та зарубіжних літературних та архівних джерел; вивчення та узагальнення історичної та педагогічної літератури, державних освітніх документів відповідного періоду; аналіз, синтез, порівняння, метод паралелей, узагальнення та систематизація фактичного матеріалу.

При розробці даної теми ми керувалися законами логіки та системним підходом до дослідження та оцінок суспільних явищ. Одним з основних методологічних положень для автора є принцип історизму, який дозволяє вивчати складні суспільні явища в хронології, передбачає конкретний підхід до подій і фактів, визначає етапи розвитку. Ми досліджуємо життя та діяльність В.О. Соковича, з одного боку, як відомого вітчизняного науковця і освітянина, інженера-залізничника, що впливав на розвиток технічних та економічних учень свого часу, з іншого – його життя та діяльність розглядається через призму впливу на удосконалення практичних методологій управління процесами залізничних перевезень першої половини ХХ сторіччя. Обов'язковою умовою є розгляд явищ у контексті досліджуваної епохи. При цьому врахований досвід, набутий у зарубіжній та вітчизняній історіографії.

У нашій дисертації головними стали методи історичного дослідження, історизм, альтернативність та об'єктивність у координатах цивілізованого підходу. Найбільш плідними для реалізації дослідницьких завдань виявилися проблемно-хронологічний, порівняльно-історичний та історично-аналітичний методи.

У другому розділі **“Життєвий і творчий шлях В.О. Соковича”** представлено дослідження основних етапів формування наукового світогляду вченого.

Народився В.О. Сокович у місті Кременчуці Полтавської губернії 14 червня 1874 р. в сім'ї директора місцевого реального училища Соковича Олександра Антоновича. Його батько був помітною постаттю в українському науковому та громадському житті свого часу. Автор кількох підручників з математики та економічної географії, дійний член Південно-Західного

відділу Російського географічного товариства одним з фундаторів та керівників якого був Павло Чубинський, автор сучасного гімну України.

Саме в той час у зв'язку з відкриттям важливої залізничної лінії Одеса – Харків, у 70 – 80 роках XIX ст., Кременчук стає значним залізничним, а відповідно, промисловим і торговельним центром України. На цьому тлі проходило раннє дитинство Володимира Соковича. І мабуть вже тоді у нього виявився інтерес до залізниці, яка на той час була найсучаснішою галуззю у техніці.

Після передчасної смерті батька у 1886 році, юний Володимир Сокович разом із сім'єю переїжджає до Києва та вступає до Другої Київської гімназії. Про його здібності до точних наук та техніки говорить і те, що навчаючись у старших класах гімназії він займався репетиторством з математики і фізики для дітей заможних киян. А ще цей факт сам по собі характеризує те, що, вже з юності Володимир виявив викладацький хист.

Після закінчення гімназії у 1895 році В.О. Сокович має намір одразу ж вступити до найпрестижнішого технічного університету Російської імперії – Санкт-Петербурзького Інституту інженерів шляхів сполучень, але хвороба не дала йому це здійснити. Після одужання, щоб не втрачати час він вступає до київського Університету Св. Володимира - на фізико-математичний факультет. Але після закінчення першого курсу зазначеного університету Володимир Сокович все ж здійснює свою мрію – зараховується до числа студентів столичного Інституту інженерів шляхів сполучень, який на той час вже майже сторіччя готував інженерну еліту тієї країни. У 1902 р. відмінно закінчивши інститут з дипломом першого ступеня, Володимир Олександрович мав змогу залишитись для наукової та викладацької діяльності в Санкт-Петербурзі, але він робить вибір на користь практичної діяльності – спочатку направляється у Харків на службу в управлінні Харківсько-Миколаївській залізниці, потім їде на Урал і займається інженерними проектно-вишукувальними роботами на будівництві нової залізничної лінії Красноуфімськ–Курган, а потім вже як керівник-виконроб – на будівництві Окської лінії Сизрано-Вяземської залізниці.

У 1904 р. він повертається в Україну, у Катеринослав, та послідовно проходить службові сходинки господарства руху від самого низу, а саме: ваговик, конторщик, товарний касир, інженер для технічних занять, помічник начальника станції, ревізор руху, начальник відділення служби руху Катерининської залізниці. У 1906 р. отримав посаду управляючого справами Козловського комітету щодо розподілу перевізних засобів для масових вантажів Московсько-Київсько-Воронізької залізниці. Це вже була достатньо висока керівна посада, суто експлуатаційна, і, мабуть, саме у той час В.О. Сокович розпочав серйозні наукові дослідження у теорії організації перевезень.

У 1908 р. він направляється до Санкт-Петербурга, на Миколаївську залізницю, де спочатку обіймає посаду голови комітету залізниці з розподілу рухомого складу, а потім – першого заступника начальника

служби руху столичної магістралі. І, в той самий час, він розпочинає у столиці імперії викладацьку діяльність. У тому ж 1908 р. виходить перша його книга.

У 1912 р. Володимир Олександрович знову повертається до рідної України та призначається на посаду начальника служби руху Катеринінської залізниці з центром у Катеринославі (нині – Дніпро). На той час ця залізниця об'єднувала сучасні Придніпровську та Донецьку залізниці, що само по собі говорить про масштаби її функціонування. В.О. Сокович енергійно взявся до керівництва великим господарством руху, яке включало 341 станцію. І результат не забарився: у 1913 р. Катеринінська залізниця перевезла рекордну на той момент в Російській імперії кількість вантажів — 2,22 млрд пудів, що принесло прибуток у 40 млн рублів. Але, крім практичної роботи, він продовжував займатися і теорією експлуатації. Саме в Катеринославський період життя виявлені його наукові публікації, що друкувались у різних періодичних виданнях. Також цілком природно, що свої знання він доносив до інженерно-технічного персоналу залізниці, викладаючи на технічних курсах.

1 серпня 1914 р. Росія вступила у Першу світову війну, що дуже вплинуло на інтенсивність роботи Катеринінської залізниці взагалі та її служби руху зокрема, яку продовжував очолювати В.О. Сокович. Сама магістраль безпосередньо не мала контакту з бойовими діями, але її сусіди – Південно-Західна залізниця та Владикавказька залізниця, з виходом на Закавказзя – мали забезпечувати, відповідно, німецько-австрійський та турецький фронти російської армії. Для забезпечення військових перевезень найбільш потужний та якісний рухомий склад (паровози, вагони) був переведений на прифронтові залізниці. Але підвищені завдання по тилових перевезеннях потрібно було виконувати наявною технікою. І з цим завданням інженерно-технічний персонал Катеринінської залізниці впорався гідно. Про це свідчать такі цифри: загальний обсяг перевезень на залізниці у 1916 р. було підвищено до 2,33 млрд пудів, а особливо підвищились перевезення пасажирів – з 6,5 млн у 1913 р. до 21,7 млн у 1916 р. Це стало можливим через впровадження низки прогресивних заходів, наприклад так званого «ущільненого» графіка руху, який запропонував В.О. Сокович.

Восени 1916 р. Володимир Олександрович був направлений у відрядження безпосередньо до прифронтової зони для керівництва Галиційськими залізницями – залізницями на території відвойованої тоді у Австро-Угорщини Галичини. Але навіть найкращі спеціалісти, на кшталт Соковича, вже не могли врятувати Російську імперію від краху.

У період з лютого до вересня 1917 року В.О. Сокович є співробітником Міністерства шляхів сполучень Росії. У вересні 1917 р. В.О. Соковича переводять на посаду управляючого Армавір-Туапсинської залізниці, яка за вантажонапруженістю теж була одна із перших у країні і з'єднувала в основному сільськогосподарські райони Кубані та Ставропілля з портами Чорного моря. На цій посаді він зустрічає жовтневий більшовицький

переворот та початок Громадянської війни. Але залізниця під його керівництвом працює стабільно, незважаючи на політичні та військові події. В березні 1918 р. Володимир Олександрович був призначений радянським урядом управляючим націоналізованої Південно-Східної залізниці. Ця залізниця була одною з найбільших за експлуатаційною довжиною колій – 3 313 верст, західна її частина знаходилась на території України.

Південно-Східна залізниця тоді була між трьох вогнів: на заході палала у Громадянській війні Україна (Центральна Рада, Українська Народна Республіка, німецько-австрійські окупанти, Директорія, Махно), зі сходу, з-за Волги, йшов Колчак, а з півдня – деникінська Добровольча армія разом з білокозачими загонами. У березні 1919 р. дві третини залізниці перебувало у смузї військових дій. Під керівництвом В.О. Соковича здійснювалися роботи з відновлення зруйнованих ліній та забезпечення безперервного функціонування залізниці – вантажного та пасажирського руху.

У грудні 1919 р. Володимир Олександрович очолює Владикавказьку залізницю – теж прифронтову, у той час незакінченої Громадянської війни, в Криму – війська барона Врангеля, на Закавказзі – національні уряди. В Москві дуже цінували здібності В.О. Соковича як організатора військових перевезень в екстремальних умовах. Крім того, тут В.О. Сокович продовжує свою викладацьку діяльність – читає лекції із залізничної тематики у не так давно створеному Кубанському політехнічному інституті м. Катеринодара (нині – Краснодар). Розуміючи, що основною запорукою успіху залізничної практичної справи є теоретична підготовка інженерно-технічного складу, В.О. Сокович постійно працює над удосконаленням наукової методології експлуатації залізничного транспорту,

У 1921 р. по закінченні бойових дій на Кавказі він переїжджає до Москви та зараховується до штату центрального апарату Наркомату шляхів сполучень РРФСР. З серпня по жовтень 1921 року знаходиться у відрядженні на Уралі для відновлення зруйнованого залізничного господарства регіону – очолює Пермську залізницю. Але вже у 1923 році В.О. Сокович відходить від керівних посад на залізничному транспорті новоствореної радянської держави і переходить на викладацьку роботу до Вищих курсів НКШС та у Московський інститут інженерів шляхів сполучень. Володимир Олександрович поринає у наукову та організаційну діяльність залізничної вищої школи. До того часу жодному з двох залізничних вищих навчальних закладів (ВНЗ), що функціонували тоді в СРСР, петроградському та московському, не було спеціалізованого експлуатаційного факультету. У Московському інституті шляхів сполучень (далі – МШС) дисципліна «Експлуатація залізниць» викладалась як одна з дисциплін сухопутного факультету кафедри «Залізниці». В.О. Сокович, зважаючи на свій досвід, розуміє, що для підготовки майбутніх керівників управлінців-експлуатаційників необхідне створення спеціалізованого повноцінного факультету з науковими кафедрами і починає роботу щодо його запровадження. В цьому його підтримали одностайні соратники, насамперед

В.М. Образцов та І.І. Васильєв. І у 1924 р. після злиття МІШСу та вищих курсів НКШС був організований перший в країні факультет «Експлуатація залізниць», першим деканом якого став професор Володимир Олександрович Сокович. На факультеті було запроваджено 3 кафедри: «Організація перевезень» – очолив Сокович, «Станції та вузли» – очолив Образцов, «Теорія експлуатації» – очолив Васильєв. Зазначимо, що аналогічний факультет у ленінградському залізничному інституті був організований тільки у 1929 р. і в подальшому його очолив професор Іван Іванович Васильєв.

20-30 роки ХХ ст. були періодом значного розвитку залізничного транспорту Радянського Союзу. І свій величезний внесок у його розбудову зробив В.О. Сокович. Крім організаційно-викладацької роботи в МІШСі, він проводить велику наукову діяльність, опубліковує низку теоретичних посібників, підручників, часто друкується з новаторськими науково-обґрунтованими пропозиціями з покращення експлуатаційної роботи в періодичних спеціалізованих залізничних виданнях. Крім того, він був членом комітету НКШС з реконструкції, провідним науковим співробітником НДІ залізничного транспорту АН СРСР, консультантом наркомату, а потім – міністерства шляхів сполучень СРСР.

Володимир Олександрович брав активну участь у організації експлуатаційних факультетів у нових залізничних інститутах. Деякий час був у відрядженні у Тбілісі (1931–1935 р.), де очолював ним же організований експлуатаційний факультет Тбіліського інституту залізничного транспорту. Але в Україні бував не часто, хоча в Харкові у нього мешкав син від першого шлюбу. Можливо на це була неоголошена заборона НКВС.

У той самий час керівництво тогочасного радянського залізничного транспорту не забуло його значного внеску в організацію залізничних перевезень під час Першої світової та Громадянської воєн. Йому доручають організацію та керівництво експлуатаційним відділенням Військово-транспортної академії робітничо-селянської червоної армії, що тоді знаходилась у Ленінграді (1938–1941). Насувалась нова велика війна, і такі досвідчені залізничники як В.О. Сокович розуміли, що ця війна буде війною сучасної техніки, в тому числі й залізничної, а також технологій та методик застосування цієї техніки. У 1941 р., в перші місяці війни на території СРСР стався військовий та цивільний колапс. Відомо, що за короткий час німцями було захоплено величезні території з населенням, близько 3,35 млн військовополонених і маса трофейної техніки, в тому числі й залізничної. І реально в короткий час не зважаючи на відсутність необхідної кількості локомотивів та вагонів, обмеженої пропускної здатності інфраструктури, під бомбардуванням, було евакуйовано мільйони громадян, у тому числі інженерно-технічний персонал важливих оборонних підприємств. Крім того, на схід було вивезено десятки тисяч вагонів з цінним обладнанням, станками та устаткуванням для промисловості. У 1941 р. майже стався військовий крах Радянського Союзу, але не залізничний. Саме залізничники стали героями

перших місяців війни. І одним із цих героїв був Володимир Олександрович Сокович, генерал-директор руху 3-го ранга. Його теоретичні розробки та практичні рекомендації зробили неоціненний внесок у майбутню перемогу. За період війни всього 5 науковців у залізничній галузі (по напрямках) було нагороджено Сталінською премією. Серед них і В.О. Сокович. Вже у 1943 р., відповідно до постанови Державного комітету оборони, при НКШС було створено Науково-технічну раду по відновленню та розвитку залізниць. В.О. Сокович став керівником секції руху та вантажної роботи цієї ради. Володимир Олександрович за визначний вклад у перемогу був також нагороджений вищим орденом СРСР – «Орденом Леніна».

У післявоєнний період Володимир Олександрович цілком присвятив себе науковій роботі та підготовці нового покоління науковців залізничного транспорту. Під його безпосереднім керівництвом було підготовлено не менше 20 докторів та кандидатів технічних наук з експлуатації залізничного транспорту.

Володимир Олександрович Сокович пішов із життя у 28 червня 1952 року. Саме ця дата зафіксована у некролозі опублікованому у газеті «Гудок», № 153 1952 року. На жаль, у всіх наявних джерелах (крім цієї газетної публікації), енциклопедіях, словниках, вікіпедії ця сумна подія позначена тільки неточним роком -1953. Даний факт ще раз підтверджує значення нашого дослідження.

Усім залізничникам, вченим-експлуатаційникам, руховикам-практикам необхідно зберегти пам'ять про вченого, вивчати його праці, що є актуальними і дотепер, пам'ятати про факультети і кафедри створені ним. Професор В.О.Сокович жив у непростий, можна сказати, страшний час, але за спогадами людей, які його знали, рідних, колег і учнів, завжди залишався дуже порядною, чуйною та доброзичливою людиною.

У третьому розділі **«Аналіз наукового доробку та освітньо-педагогічної діяльності В.О. Соковича»** представлено спектр наукових уподобань вченого-інженера. Праці В.О. Соковича охоплюють широке коло науки з експлуатації залізниць та організації перевезень у Російській імперії та СРСР, адже саме він і є одним з основоположників цієї науки. Оскільки йшов він до своїх наукових здобутків шляхом практичної діяльності на залізницях, які використовував як, так би мовити, певні дослідницькі майданчики і довів, що дана наука є наукою технічною, можна сказати – точною, базується на математичних і фізичних принципах та законах економіки.

Основні напрями наукового пошуку вченого – це використання резервів перевізного процесу, прискорення обігу локомотивів та вантажних вагонів, збільшення швидкості доставки вантажів, удосконалення побудови графіків поїздів, оптимізація накладних експлуатаційних витрат, планування та регулювання перевезень, нормування та аналіз кількісних та якісних показників експлуатаційної роботи тощо.

Перше його друкована праця вийшла у 1908 році у Санкт-Петербурзі. Ця книга мала назву: «Катехізіс з технічної частини служби руху. Керівництво для підготовки до іспитів на посади: начальників станцій, їх помічників, запасних агентів та інш. Містить в собі 651 питання з відповідями, 21 приклад для вправ і 85 додатків» обсягом у 266 сторінок. З назви видно, що це був своєрідний підручник для персоналу служби руху, один з перших на російських залізницях. Він широко розійшовся по залізницях країни і став настільною книгою як для спеціалістів-руховиків, так і для керівників найвищого рангу. У Харкові, у бібліотеці ім. В.Г. Короленка, виявлено примірник з особистим подарунковим підписом автора тодішньому управляючому Південними залізницями В.О. Розанову.

З того часу В.О.Сокович публікує у різних виданнях наукові статті з питань залізничного транспорту, він є постійним автором вісників цілого ряду залізниць, а також регулярно пише для журналу «Новый экономист», що був виразником прогресивної економічної думки країни. Крім того, виходили окремі його книги та брошури, наприклад «Формування комбінованих составів»(1912), в якій вперше науково викладається теорія та спеціалізація формування поїздів. Це був один з перших кроків для створення Плану формування, на даний час - основного документа щодо регулювання вантажних перевезень.

У 1921 р., працюючи керівником Владикавказької залізниці, він блискуче захищає дисертацію на тему «Вагонне та паровозне господарство» і здобуває вчене звання професора. Дана робота була опублікована як підручник та витримала декілька перевидань. Це глибоке теоретичне дослідження щодо покращення використання локомотивів та вагонів, що було удостоєне першої премії Академічного центру наркомату освіти РСФРР.

20-ті роки ХХ ст. були визначаючими щодо напрямів розвитку залізничного транспорту новоствореної держави СРСР. І професор Сокович як один із провідних галузевих учених взяв безпосередню активну участь в цих процесах. Відомчі науково-технічні журнали, такі як «Железнодорожное дело», «Транспорт и хозяйство», стали своєрідним рупором його наукової думки. Ціла низка статей, присвячених актуальним темам експлуатації залізниць було опублікована там.

Аналізується питання прискорення обігу товарних (вантажних) вагонів, і методом математично-графічного аналізу, з використанням напрацьованого залізницями статистичного матеріалу, аргументовано доводиться, що основний резерв для покращення – це зменшення простоїв вагонів на технічних станціях. До речі, ця проблема актуальна і тепер.

Ще одне нагальне сучасне питання – це необхідна кількість локомотивів для забезпечення наростаючої густоти руху на диспетчерській дільниці. В.О.Сокович математично довів обернено пропорційну залежність наростання потреби у локомотивах зі збільшенням густоти руху поїздів. Це стало аксіомою.

Звичайно, не міг науковець-руховик залишити без уваги проблеми побудови графіків руху поїздів. Методом розрахунків був виведений певний норматив добового пропуску поїздів залежно від пасажирського чи вантажного руху в конкретний проміжок часу. Доведена певна взірцева пропорція між парними та непарними нитками графіку відповідно до числа дільниць проходження поїздів.

Все це були своєрідні відкриття у царині молодого науки з експлуатації залізниць.

30-ті роки - роки перших п'ятирічок, були відзначені значним підйомом промисловості СРСР. Залізничний транспорт як основний перевізник промислової продукції значно відставав від загальнопромислових темпів зростання. Тодішні керівники НКШС, взявши на озброєння розроблену групою залізничних науковців «теорію межі експлуатаційних можливостей залізничного транспорту» пояснювали це об'єктивними причинами. Передові вчені галузі розробили ряд науково обгрунтованих заходів щодо нарощення обсягів перевезень. Серед цих вчених був і професор В.О. Сокович.

Наприклад, у великій статті «Регулювання на залізничному транспорті», опублікованій у № 1 за 1934 р. у журналі «Эксплуатация железных дорог», він аргументовано доводить, що наявні та значні резерви для покращення навантаження та перевезення вантажів на залізницях СРСР існують, потрібно тільки їх раціонально використовувати. Всі його наукові пошуки у той період були спрямовані саме на виявлення цих резервів. І зміна керівництва НКШС на початку 1935 р. дозволила впровадити, в тому числі, і його теоретичні напрацювання на практиці. І це зразу ж позитивно відобразилось на виконанні основних показників експлуатаційної роботи залізниць СРСР, наприклад, за підсумком 1935 р., у порівнянні з 1934 р., вантажів було перевезено більше на 122,5%, навантажено вагонів – на 122,2%, обіг вагону прискорено на 113,8%, а обіг паровозу – на 114,1%. У 1936 р. покращення перевізного процесу відбувалось ще більш динамічно.

Окремо необхідно відмітити роботу вченого за темою військових перевезень. Практичний досвід керівної роботи на залізницях у період Першої світової та Громадянської воєн дозволили Володимирі Олександровичу зробити неоціненний внесок щодо теорії експлуатації залізничного транспорту у воєнний період. Основна діяльність у цьому напрямі відбувалась у стінах Військово-транспортної академії робітничо-селянської червоної армії, де В.О.Сокович був одним з організаторів та керівників відділення «Експлуатація залізниць» на факультеті «Залізничний транспорт». Тут він видав цілий низку публікацій, що були присвячені питанням воєнного функціонування транспорту. Але основним здобутком вченого у цей період стала фундаментальна праця «Організація руху на залізничному транспорті». Двотомний підручник, випущений буквально напередодні війни, у 1941 р., у якому детально та науково викладається роль залізничного транспорту в обороні. Він став, у прямому сенсі, настільною

книгою залізничників як керівників, так і рядових інженерів, у період військових дій Другої світової війни.

Неможливо залишити без уваги освітньо-педагогічну роботу Володимира Олександровича. Починаючи з 1908 р., коли він у Санкт-Петербурзі почав викладати на вищих комерційних курсах та не залишав цієї діяльності до кінця життя, він створив низку експлуатаційних залізничних факультетів і кафедр по усій країні, у тому числі й перший експлуатаційний залізничний факультет на базі Московського інституту інженерів залізничного транспорту. Під безпосереднім керівництвом Володимира Олександровича вийшли із транспортних ВНЗ сотні інженерів-експлуатаційників. Як науковий керівник, вчений підготував не менше двадцяти докторів та кандидатів наук, отже ми можемо стверджувати, що була сформована наукова школа В.О. Соковича.

Крім того, відомо, що професор ніс науково-теоретичні знання у широкі маси виробничо-технічного персоналу залізниць не тільки за допомогою друкованих видань, а й використовував радіо. Збереглась брошура радіолекцій В.О.Соковича за 1945 рік – «Боротьба за прискорення обігу вагону – основна задача залізничників» .

## **ВИСНОВКИ**

1. У дисертації вперше здійснено історико-науковий аналіз життя і діяльності визначного українського інженера-залізничника, керівника-організатора і педагога В.О. Соковича (1874 – 1952) та встановлено точну дату смерті вченого - 28.06.1952, згідно з некрологом опублікованим 29.06.1952 газеті «Гудок». Вивчення його наукового доробку, нових літературних джерел і матеріалів архівів міст Полтави, Києва, Дніпра, Харкова, Москви та Санкт–Петербурга дозволило комплексно представити особистість ученого, дати належну оцінку його наукових уподобань.

2. Вперше запропоновано періодизацію життя та діяльності В.О. Соковича, а саме:

а) ранній період формування (1874–1896 рр.) – дитинство у Кременчуці та Білій Церкві, навчання у київській гімназії, навчання у київському Університеті Св.Володимира;

б) формування як фахівця залізничника, початковий період практичної діяльності на залізницях (1896–1911) – навчання у Інституті інженерів шляхів сполучень, перші кроки практичної діяльності на залізницях, службовий ріст, виробничі досягнення, наукові починання, дебютні публікації та початок педагогічної роботи у залізничній вищій школі;

в) посадовець вищої керівної ланки залізничного транспорту країни у період воєн та революцій. (1912 – 1921) – керівництво службами залізниць та власне залізницями Російської імперії та радянської республіки, практичні здобутки, наукові публікації, творчі пошуки щодо створення окремої теоретичної дисципліни «Організація залізничних перевезень» та початковий досвід її викладання

д) науково-освітнянський період (1922–1952) – формування і розбудова науки з експлуатації залізниць та її освітньої школи.

3. Аналіз наукових здобутків В.О. Соковича показав, що він був автором багатьох теоретичних розробок, які знайшли застосування у практичній діяльності щодо організації перевезень та експлуатації залізниць. Серед наукового доробку вченого з різних напрямів розвитку залізничного транспорту: 1) підвищення провізної та пропускнуї здатності залізниць; 2) прискорення обігу вантажних вагонів та локомотивів; 3) удосконалення побудови графіків поїздів; 4) планування та регулювання перевезень.

Найважливішими працями вченого є: «Катехізіс по технічній частині служби руху» (1908), «Вагонне та паровозне господарство» (1923), «Організація залізничних перевезень» (1926), «Катехізіс по вагонному господарству» (1926), «Комерційна експлуатація залізниць у питаннях та відповідях» (1927), «Залізничні перевезення. Основи організації» (1929), «Планування та регулювання залізничних перевезень» (1939), «Організація перевезень масових вантажів» (1940), «Організація руху на залізничному транспорті» (1941), «Дослідження резервів провізної здатності» (1950).

4. З'ясовано внесок В.О. Соковича у розвиток вітчизняної загальнонаукової та галузевої періодики, а також відомчого радіо. Він був членом редколегії журналу «Вестник Екатеринославской железной дороги» (1912 – 1917) у Катеринославі (нині – Дніпро), постійним автором у таких журналах, як «Новый экономист» (Санкт-Петербург), московських журналах «Железнодорожное дело», «Транспорт и хозяйство», «Социалистический транспорт», «Эксплуатация железных дорог». Читав курс радіолекцій з основних питань експлуатації залізниць.

5. У дисертації також показано, що життя та діяльність В.О. Соковича тісно перепліталися із долею багатьох визначних діячів науки та освіти країни. Наукові ідеї єднали його з М.С. Філоненком, В.М. Образцовим, І.І. Васильєвим, С.Д. Карейшою, Г.П. Передерієм.

6. У роботі висвітлено величезну організаційно-освітню діяльність Соковича щодо створення та функціонування науково-освітньої школи з експлуатації залізниць на базі організованих ним експлуатаційних факультетів у Московському інституті інженерів залізничного транспорту, Тбіліському інституті інженерів залізничного транспорту, Військово-транспортній академії робітничо-селянської червоної армії та кількох інших транспортних ВНЗ.

Ці факультети стали справжньою «кузнею» керівних кадрів для залізниць країни. Серед безпосередніх учнів В.О. Соковича десятки найвищих посадовців залізничного транспорту – керівники наркомату та міністерства шляхів сполучень, керівники залізниць, начальники служб руху, відділень, станцій. А його наукова школа виховала цілу низку видатних вчених, які у подальшому розвивали залізничну експлуатаційну науку.

7. Відкрито та обгрунтовано роль вченого як, по суті, одного з засновників теорії експлуатації залізниць у період військових дій, а також описано його напрацювання та здобутки як керівника-практика під час воєн.

8. Наголошено на суб'єктивному ставленні до постаті професора Соковича з боку радянських та сучасних російських істориків у зв'язку з підозрами у його можливих симпатіях до українських націоналістів-патріотів, оскільки його рідний старший брат, Євген Сокович, обіймав посаду міністра (залізничних) шляхів Української Народної Республіки, був консулом українського уряду в екзилі у Лозанні (Швейцарія) та Мюнхені (Німеччина), пішов з життя в еміграції.

9. Про ідеологічні погляди Володимира Олександровича можна тільки здогадуватись, але показово, що професор у ті нелегкі часи, прагнув займатися виключно чистою наукою, без громадсько-політичних відгалужень, і до комуністичної партії до кінця життя так і не вступив, хоча йому, як провідному вченому залізничної галузі, це наполегливо пропонували.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

### Статті у наукових фахових виданнях:

1. Фесовець О.Р. Дослідницька та організаційна діяльність В.О.Соковича (1874 -1953) – основоположника науки експлуатації залізниць. Історія науки і техніки: Зб. наук. праць / Гол. ред. проф.О.Я. Пилипчук. Київ: ДЕТУТ, 2016. Вип. 8. С. 61-68.

2. Фесовець О.Р. Інженер-залізничник В.О.Сокович і часопис «Железно-дорожное дело». Історія науки і техніки: Зб. наук. праць/Гол. ред. проф.О.Я. Пилипчук. Київ: ДЕТУТ, 2016. Вип. 9. С. 72-78.

3. Фесовець О.Р. Життя та наукова діяльність інженера–залізничника В.О.Соковича на фоні історичних подій 30-х років ХХ сторіччя. Історія науки і техніки: Зб. наук. праць / Гол. ред. проф. О.Я. Пилипчук. Київ: ДЕТУТ, 2017. Вип. 10. С. 74-80.

4. Фесовець О.Р. Наукова школа професора В.О. Соковича (1874–1953) – передумови створення, формування, розвиток, сьогодення. Історія науки і техніки: Зб. наук. праць / Гол. ред. проф. О.Я. Пилипчука. Київ: ДЕТУТ, 2017. Вип. 11. С. 90-103.

### Статті у наукових фахових виданнях України, включених до міжнародних і наукометричних баз:

5. Фесовець О.Р. Практико-теоретична діяльність В.О. Соковича на залізничному транспорті (перша чверть ХХ ст.), як передумова створення наукової школи з експлуатації залізниць у СРСР. *Науковий щоквартальник ЕМІНАК (Миколаїв)*: 2016. №3(15). т.3 С. 93–97.

6. Фесовець О.Р. Військовий досвід інженера Соковича та розвиток ним наукової теорії залізничних перевезень у воєнний період. *Науковий щоквартальник ЕМІНАК (Миколаїв)*: 2017. №2(18). т. 3. С. 114–119.

7. Українське коріння професора В.О. Соковича, як основа його наукового та суспільного світогляду. Історія науки і техніки: Зб. наук. праць / Гол. ред. проф. О.Я. Пилипчук. Київ: ДУІТ, 2018. Вип. 12. С. 94-106.

**Опубліковані праці апробаційного характеру:**

8. Фесовець О.Р. Дослідницька та організаційна діяльність Володимира Олександровича Соковича (1874-1953), як одного з основоположників вітчизняної наукової школи експлуатації залізниць: матеріали Двадцять першої Всеукраїнської наукової конференції молодих істориків освіти, науки і техніки та спеціалістів, «Модернізація науково-технологічної політики України», 15 квіт. 2016 р. Київ: АН Вищої освіти України, 2016. С. 214-217.

9. Фесовець О.Р. Діяльність В.О.Соковича як практика та теоретика залізничної експлуатаційної роботи у період керівництва службою руху Катерининської залізниці: зб. матеріалів XI Всеукраїнської конференції молодих учених та спеціалістів, «Історія освіти, науки і техніки в Україні», 16 трав. 2016 р. Київ: ННСБ НААН, 2016. С. 267-269.

10. Фесовець О.Р. В.О.Сокович - декан експлуатаційного факультету Московського інституту інженерів залізничного транспорту (МІІТ), як автор науково-технічних статей у галузевому журналі «Железнодорожное дело»: Дванадцяті наукові читання, присвячені діяльності О.П. Бородіна, 17 лист. 2016 р. Київ: ДЕУТ, 2016. С. 30-33.

11. Фесовець О.Р. Наукова та громадянська позиція інженера Соковича, на тлі політичного розгрому теорії «предела»: матеріали Двадцять другої Всеукраїнської наукової конференції молодих істориків освіти, науки і техніки та спеціалістів «Шляхи відродження науки України», 14 квіт. 2017 р. Київ: Університет «Україна», 2017. С. 214-217.

12. Фесовець О.Р. Інженер В.О. Сокович, як практик та теоретик організації залізничних перевезень у війнах першої половини ХХ сторіччя: зб. матеріалів XII Всеукраїнської конференції молодих учених та спеціалістів «Історія освіти, науки і техніки в Україні», 19 трав. 2017 р. Київ: ННСБ НААН, 2017. С. 267-271.

13. Фесовець О.Р. Професор В.О. Сокович, як основоположник вітчизняної наукової школи з організації залізничних перевезень: Тринадцяті наукові читання, присвячені діяльності О.П. Бородіна, 16 лист. 2017 р. Київ: ДЕУТ, 2016. С. 33-35.

14. Фесовець О.Р. Український родовід професора В.О. Соковича, як базис формування його визначної особистості та наукових уподобань: зб. матеріалів XIII Всеукраїнської конференції молодих учених та спеціалістів «Історія освіти, науки і техніки в Україні», 18 трав. 2018 р. Київ: ННСБ НААН, 2016. С. 267-271.

## АНОТАЦІЯ

**Фесовець О. Р. Діяльність В.О. Соковича (1874 – 1953) в контексті розвитку залізничної науки та освіти. – Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.07 – історія науки й техніки. – Державний університет інфраструктури та технологій, Київ, 2019.

У дисертації подається аналіз практичної, наукової, організаційної і педагогічної діяльності відомого вітчизняного інженера шляхів сполучення, вченого-залізничника, фахівця в галузі експлуатації залізничного транспорту В.О. Соковича, її історичного значення і заслуг ученого для розвитку залізничної справи у першій половині ХХ ст. Систематизувавши різноманітний джерельний матеріал, автор цілісно характеризує основні аспекти розвитку науки і техніки залізничного транспорту в Російській імперії, в СРСР взагалі та в Україні зокрема. Охарактеризовано внесок В.О. Соковича у формування вчення про експлуатацію залізниць, його здобутки як організатора транспортної освіти та педагогічні досягнення

*Ключові слова:* В.О. Сокович, організація залізничних перевезень, наука з експлуатації залізниць, організаційно-освітня та педагогічна діяльність.

## АННОТАЦИЯ

**Фесовец О. Р. Деятельность В. А. Соковича (1874–1953) в контексте развития железнодорожной науки и образования. – Рукопись.**

Диссертация на соискание научной степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.07 – история науки и техники. – Государственный университет инфраструктуры и технологий, Киев, 2019.

Диссертация посвящена комплексному исследованию жизни и научной деятельности выдающегося отечественного ученого-железнодорожника В.А. Соковича (1874–1952).

Работа состоит из вступления, трех разделов, общих выводов, списка использованных источников и приложений.

Во вступлении обоснована актуальность проблемы, определены объект, предмет, цели и задачи исследования, раскрыты новизна и практическое значение полученных результатов.

В первом разделе «Историография проблемы и база источников» обоснована степень разработанности проблемы, выявлены проблемы, нуждающиеся в исследовании. Отмечено, что деятельность С. А. Соковича в контексте развития железнодорожного транспорта не была предметом научного исследования. Историографический обзор со всей убедительностью доказывает, что избранная научная проблема предыдущими исследованиями совсем не освещалась.

Во втором разделе «Жизненный и творческий путь В. А. Соковича» путем анализа первоисточников установлены условия формирования жизненного мировоззрения ученого в детские годы, во время обучения в

Санкт-Петербургском институте инженеров путей сообщения. Доказана важная роль в формировании научного мировоззрения В.А. Соковича в первую очередь отца и брата, которые сами по себе были заметными фигурами в истории Украины, а также видных ученых-эксплуатационщиков М.С. Филоненко, Н.И. Кульжинского. Сделан анализ периода его практической деятельности на железных дорогах Российской империи и советского государства, а также аналитически рассмотрена последующая жизнь и работа В.А.Соковича как ученого, организатора высшей железнодорожной школы и талантливого педагога. Раскрыта роль профессора в организации железнодорожных перевозок в годы Второй мировой войны, а также в последующие годы восстановления железнодорожного хозяйства.

В третьем разделе «Анализ результатов научной работы и просветительско-педагогической деятельности В. А. Соковича» проведен анализ научной деятельности ученого, отмечено, что он фактически стал одним из основателей новой науки – «Эксплуатация железных дорог». Его исследования научных проблем, касающихся повышения пропускной способности железных дорог, ускорения оборота грузового вагона и паровоза, усовершенствования разработки графика движения поездов, улучшения планирования и регулировки железнодорожных перевозок стали классическими трудами железнодорожной науки. А разработанная под его руководством теория железнодорожных перевозок в период военных действий стала одним из факторов победы СССР во Второй мировой войне. Отдельно освещена организационно-педагогическая деятельность В.А.Соковича сформировавшего свою научную школу, будучи организатором и руководителем ряда эксплуатационных факультетов железнодорожных вузов, в том числе и первого такого факультета, созданного на базе МИИТа.

*Ключевые слова:* В.А.Сокович, организация железнодорожных перевозок, наука об эксплуатации железных дорог, организационно-просветительская и педагогическая деятельность.

## SUMMARY

**Fesovets Oleh. Activity of V. Sokovych (1874 - 1953) in the context of the development of railway science and education.** – The manuscript.

The dissertation for gaining the degree of the Candidate of Historical Sciences in the specialty 07.00.07 – History of Science and Technology. – State university of infrastructure and technologies Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2019.

The dissertation is devoted to the analysis of practical, scientific, organizational and pedagogical activity of the well-known domestic engineer of railway trains, railroad scientist, specialist in the field of operation of railway transport V. Sokovych, his historical significance and merits of the scientist for the

development of the railway business in the first half of the twentieth century. Having systematized a variety of source materials, the author holistically characterizes the main aspects of the development of science and technology of rail transport in the Russian Empire, in the USSR in general and in Ukraine in particular. The contribution of V. Sokovych in the formation of the doctrine of the operation of the railways, his achievements as the organizer of transport education and pedagogical achievements.

**Key words:** V. Sokovych, organization of railway transportation, railway exploitation, organizational, educational and pedagogical activity.