

**УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ АГРАРНИХ НАУК
ДЕРЖАВНА НАУКОВА СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКА БІБЛІОТЕКА**

ОСТАФІЙЧУК Василь Орестович

УДК 656.2:001 “18/19”

**РОЛЬ ЖУРНАЛУ “ИНЖЕНЕР” (1882-1917) У РОЗГОРТАННІ
НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ З ТЕХНІКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

07.00.07 – історія науки і техніки

**Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата історичних наук**

Київ – 2006

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Центрі історії аграрної науки Державної наукової сільськогосподарської бібліотеки Української академії аграрних наук

Науковий керівник: кандидат історичних наук, доцент

Шатаєв Віктор Миколайович

Київський університет економіки і технологій транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України, доцент кафедри "Вагони"

Офіційні опоненти: доктор історичних наук, професор

Коновець Олександр Федорович

Інститут журналістики Київського

національного

університету імені Тараса Шевченка при Кабінеті Міністрів України, професор кафедри теорії масової комунікації

кандидат історичних наук

Хоменко Тетяна Володимирівна

Державна наукова сільськогосподарська бібліотека УААН, завідувач відділу

комплектування

та наукової обробки документів

Провідна установа: Херсонський національний технічний університет

Міністерства освіти і науки України, м. Херсон

Захист відбудеться "26" жовтня 2006 р. о 12.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 26.373.01 у Державній науковій сільськогосподарській бібліотеці УААН за адресою: 03680, м. Київ, вул. Героїв Оборони, 10, читальний зал.

З дисертацією можна ознайомитись у Державній науковій сільськогосподарській бібліотеці УААН (03680, м. Київ, вул. Героїв Оборони, 10).

Автореферат розісланий "26" вересня 2006 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради
кандидат історичних наук,

старший
С.Д.Коваленко

науковий

співробітник

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Проблема місця і ролі періодичних видань у науковому житті народів – складна і багатоаспектна. На кожному з етапів розвитку суспільно-історичного процесу періодика не тільки висвітлювала наукові знання, а й виконувала функцію їхнього популяризатора. Стосовно технічних періодичних видань, то в останній чверті XIX – поч. XX століть, вони, як правило, були чи не єдиною трибуною “технічного слова”. Журнали технічного спрямування відігравали особливу роль у розвитку наукової думки і тому фактично сприяли формуванню науково-технічного прогресу не тільки в Російській імперії, але й у світі. То ж можемо сьогодні стверджувати: журнал “Інженер” – особливий представник низки технічних видань в нашій історії і роль його у розгортанні наукових досліджень в галузі технічних наук незаперечна.

Актуальність дослідження журналу “Інженер” зумовлена, в першу чергу, необхідністю правдивого відтворення особливостей розвитку залізничної техніки, що надзвичайно важливо не лише для науково виваженого використання матеріалів журналу при проведенні сучасних наукових досліджень в галузі залізничного транспорту, але і для пізнання закономірностей розвитку технічної думки на межі XIX-XX століть.

Журнал “Інженер” має тривалу історію – він виходив у світ з 1882 по 1917 роки (35 років). В ньому опубліковано наукові дослідження з різних напрямків залізничного транспорту і залізничного господарства, будівельної механіки, комунального господарства, архітектури тощо. На жаль їх роль у розвитку вітчизняної науки і техніки досі не висвітлена в нашій науковій літературі. Дослідження ролі журналу “Інженер” в розвитку техніки залізничного транспорту дає можливість пізнати закономірності появи такого типу технічного журналу в Україні в кінці XIX – початку XX століть, окреслити науковий потенціал його публікацій. Досвід організації журналу “Інженер” та його видавничої діяльності як друкованого органу, вільної асоціації вчених і техніків є дуже корисним для процесу переосмислення системи організації видань такого плану. Це надзвичайно актуально сьогодні, коли державна система організації наукових видань доповнюється ініціативними громадськими друкованими органами.

Зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження є складовою частиною тематичного плану Державної наукової сільськогосподарської бібліотеки УААН з виконанням теми НТП “Розробка і створення Національного електронного банку рідкісних друкованих видань і стародруків на основі вивчення видового і кількісного складу книжкових колекцій сільськогосподарських бібліотек України” (№ державної реєстрації 0102U006053).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є здійснення науково-історичного аналізу журналу: становлення та функціонування журналу “Інженер” в контексті висвітлення питань розвитку залізничної техніки в Україні кінця XIX – початку XX століть.

Меті дослідження підпорядковані безпосередні завдання:

- з’ясувати ступінь вивченості теми, джерельної бази та методологічну основу дослідження;
- проаналізувати історичні обставини, які зумовили соціальну потребу видання в Україні журналу “Інженер” (кінець XIX – поч. XX століть);
-

- проаналізувати публікації журналу “Инженер”, що стосуються конкретних питань розвитку техніки залізничного транспорту (колія та колійне господарство, будівництво залізничних мостів, рухомий склад залізниць, управління процесами залізничних перевезень, економіка залізничного транспорту);
- дати комплексну оцінку журналу “Инженер”, показати значення його у збереженні кращих традицій розвитку національної технічної думки та розвитку техніки залізничного транспорту.
- розробити періодизацію діяльності журналу.

Об’єктом дослідження є історія науки і техніки в Україні.

Предметом дослідження є становлення та функціонування журналу “Инженер”, зокрема концептуально-теоретичний і фактологічний внесок журналу у розвиток техніки залізничного транспорту в кінця XIX – поч. XX ст.

Хронологічні межі дослідження – період становлення та функціонування журналу “Инженер” (1882-1917 рр.).

Методологічною основою дисертації є концептуальні засади вивчення історії науки, сучасної теорії масової комунікації і періодичних видань. Під час роботи над темою використовувалися такі методи дослідження: проблемно-хронологічний, порівняльний (він же історико-ситуативний), методи наукової критики історичних джерел, метод конвент-аналізу, а також дисциплінарні – аналітичний, статистичний та нетрадиційні методи одержання джерельної інформації.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в наступному:

вперше:

- в українській історії науки і техніки комплексно досліджується роль науково-технічного журналу “Инженер” (1882-1917) у розгортанні досліджень з техніки залізничного транспорту;
- розкрито значення журналу “Инженер” не тільки як засобу поширення і популяризації технічних знань, а й потужного чинника розвитку технічної думки в галузі залізничного транспорту (колії та колійного господарства, рухомого складу залізниць);
- проаналізовано наукові праці з техніки залізничного транспорту, що публікувалися в журналі “Инженер”.

удосконалено:

- наукову цінність журналу “Инженер” як джерела для вивчення історії розвитку техніки залізничного транспорту;
- класифікаційні особливості, притаманні журналові “Инженер”.

отримало подальший розвиток:

- напрямок наукової роботи з відтворення історії становлення та функціонування журналу “Инженер”;
- показано місце і роль журналу “Инженер” в системі технічних періодичних видань науково-технічного профілю.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що матеріали дисертації та її висновки можуть бути широко використані при написанні фундаментальних праць з історії техніки залізничного транспорту, при вивченні окремих питань з історії періодичних видань, у складанні програм відповідних курсів та спецкурсів (зокрема “Історії науки і техніки”, “Історії розвитку транспорту”), при написанні навчальних та методичних посібників, при читанні лекцій з історії науки і техніки, при укладанні науково-довідкових видань.

Особистий внесок здобувача. Наукові результати і висновки, що викладені в дисертації і виносяться на захист, отримані автором самостійно.

Апробація результатів дисертації. Матеріали дослідження були оприлюднені і схвалені на наукових конференціях: Першій конференції молодих вчених і спеціалістів “Історія освіти, науки і техніки в Україні” (Київ, 30 травня 2002 р.); Першій науково-практичній конференції “Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка управління” (Київ, 4 грудня 2003 р.); Восьмій конференції молодих істориків освіти, науки і техніки (Київ, 23 травня 2003 р.); Дев’ятій конференції молодих істориків освіти, науки і техніки (Київ, 28 травня 2004 р.); Десятій конференції молодих істориків освіти науки і техніки (Київ, 26 травня 2005 р.); Одинадцятій конференції молодих істориків науки і техніки (Київ, 21 квітня 2006 р.).

Публікації. Результати дослідження викладені у 10 публікаціях автора. Усі вони одноосібні. Серед них 6 у фахових виданнях, що входять до переліку ВАК України.

Структура дисертації. Робота складається зі вступу, 3-х розділів, висновків до кожного розділу, загальних висновків та списку використаних джерел із 207 найменувань та 4 додатків. Обсяг основного тексту 185 сторінок, загальний обсяг дисертації – 207 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У Вступі обґрунтовується вибір теми, її актуальність та наукова новизна, визначається мета та завдання дослідження, його предмет та об’єкт, окреслюється зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами, розкривається сфера практичного використання роботи, подається інформація про апробацію та публікації результатів дослідження.

У першому розділі **“Історіографія проблеми, джерельна база та методологічні основи дослідження”** аналізується стан наукової розробки теми, подано характеристику джерел, проаналізованих в процесі дослідження. Показано, що проблема ролі науково-технічного журналу “Инженер” у розгортанні досліджень з техніки залізничного транспорту не була предметом системного і цілісного дослідження. Історія журналу “Инженер” та його доробок частково висвітлювалися в публікаціях О.П. Бородіна, А.А. Абрагамсона, М.Г. Філіппова. Проте на цю тему досі немає жодної теоретичної монографії або дисертаційного дослідження¹²³. Ґрунтовне вивчення проблеми започатковане у нас, в Києві – автором статей

¹ *Бородин А.П.* По поводу исполнившегося десятилетия издания журнала “Инженер” // Инженер. – 1892. - №1. – С.1-2.

² *Абрагамсон А.А.* Деятельность А.П.Бородина в журнале “Инженер” (1882-1898) // Инженер. – 1892. – №4-5. – С.133-138.

виступив сам дисертант (дивись список публікацій в кінці даного автореферату). Діяльність засновника і редактора журналу “Инженер” О.П.Бородіна висвітлив сучасний історик залізничного транспорту В.М.Шатаєв⁴. Окремі аспекти діяльності друкованого органу Київського відділення Російського технічного товариства з 1907 р. - журналу “Инженер” висвітлювалися у статтях Л.М. Леві⁵, В.Л. Кірпічова⁶, А.В.Філоненка⁷.

В часи УРСР “Инженер” не досліджувався і інформація про нього дуже рідко поширювалася на батьківщині, журнал був маловідомим навіть серед фахівців і не отримав виважених наукових оцінок. Поштовх до вивчення технічного доробку журналу дали дисертація і окремі публікації Л.В. Зільбермінц (1947, 1963)⁸. На потребі серйозного переосмислення науковцями колишнього СРСР усталених у попередньому періоді підходів до цілого ряду важливих проблем в техніці залізничного транспорту наголосив у своєму фундаментальному бібліографічному покажчику “Російська технічна періодика: 1800-1916 рр.” (1955) Ю.О. Меженко⁹.

Визначна роль журналу “Инженер” в розвитку техніки залізничного транспорту була у свій час відзначена в ряді біографічних статей і промов його співробітників. Особливо слід відзначити працю А. А. Абрагамсона “Діяльність О.П.Бородіна в журналі “Инженер” (1882-1898)” (1898)¹⁰. Дана публікація – це найбільш повний інформативний матеріал з історії існування періодичного видання, яким був “Инженер”. Тут автор обґрунтував причини, які викликали необхідність створення цього наукового видання, розкрив процес заснування журналу “Инженер” та перші кроки його діяльності, вказав на мету журналу, на матеріали, які передбачалося в ньому друкувати. У статті також окреслено загальні положення програми видання журналу “Инженер”, коротко повідомлено про основні напрямки діяльності журналу в час, коли головним редактором був саме О. П. Бородін. На превеликий жаль, надалі продовжити цю необхідну для науки справу ніхто не наважився.

В деякій мірі вичерпує цю проблему підготовлений редакцією журналу “Инженер” алфавітний покажчик статей і авторів за перше десятиліття функціонування журналу¹¹. І.М.Кауфман у своїй рецензії на покажчик Ю.О.Меженка. “Російська технічна періодика, 1800-1916 рр.: Бібліографічний покажчик” (1955) відзначає, що висвітлення матеріалів про журнал та їх систематизація розпочалися у 1892 році власне редакцією журналу

³ Абрагамсон А.А. Тридцатипятилетие журнала “Инженер” (1882-1917 гг.) // Инженер. – 1917. - №1. – С.1-2.

⁴ Шатаєв В.М. Діяльність О.П.Бородіна в журналі “Инженер” (1892-1898): До 110-річчя з дня виходу журналу у світ // Історія української науки на межі тисячоліть. – 2002. – Вип.7. – С.188 -193.

⁵ Леві Л. Александр Парфеньевич Бородин // Инженер. – 1898. - №4-5. – С.147-152.

⁶ Філоненко А.В. Александр Парфеньевич Бородин // Там само. – С.139-145.

⁷ Філоненко А.В. Александр Парфеньевич Бородин // Там само. – С.139-145.

⁸ Зільбермінц Л.В. Возникновение технического журнала в России. – Ленинград, 1947. – 185 с. – (Диссертация); Зильберминц Л.В. Организация технической библиографии в СССР и за рубежом. – Ленинград, 1963. – 15 с.

⁹ Меженко Ю.А. Русская техническая периодика: 1800-1916. Библиографический указатель. – Москва, Ленинград, 1955. – 298 с. – (Академия наук СССР, Ин-т истории естествознания и техники).

¹⁰ Абрагамсон А.А. Деятельность А.П.Бородина в журнале “Инженер” (1882-1898) // Инженер.–1898.-№4-5.–С.133-138.

¹¹ “Инженер”: Алфав. указатель статей и авторов за 1882-1891 гг. – К., 1892. – 52 с.

“Инженер”¹². Відзначається, що покажчик було надруковано окремою книгою. Завершується він 1892 роком. Тут же вміщено матеріали щодо об’єму журналу “Инженер” у різні роки, про фінансування журналу та його поширення, про ціни за станом на 1895 рік. Одночасно, усі ці, безперечно, важливі матеріали лише пунктирно позначили окремі моменти історії заснування та діяльності першого наукового технічного видання у Києві в окремий період (1882-1891).

Видавництвом колишньої бібліотеки СРСР ім. В. І. Леніна у 1950 р. було видано книгу І.М.Кауфмана “Російські біографічні і біобібліографічні словники: Анотований покажчик”¹³. Використання матеріалів даного покажчика наглядно переконує нас в тому, що “Инженер” і через майже 70-річчя після його заснування був важливим науково-технічним джерелом. Є він таким і сьогодні.

В процесі роботи над дисертацією автором було опрацьовано низку праць, присвячених дослідженню історії технічної періодики. Серед них особливе місце належить проблемі вивчення вітчизняної технічної журналістики, яка вирішується у статті М.М. Винокур, Л.І. Задерман і В.І. Рудакової (1951)¹⁴.

Безпосередньо аналізу видавничої діяльності Російського технічного товариства присвячена стаття О.Я.Черняка “З історії видавничої діяльності Російського технічного товариства” (1968)¹⁵. У цій статті розглядаються проблеми видавничої діяльності журналу “Инженер”. Ці ж питання розглядаються цим же автором в його підручнику “Історія технічної книги” (1969)¹⁶.

Деякі відомості з історії журналу “Инженер” містяться в дисертації М.Г.Філіппова (1966)¹⁷. З точки зору кількісного аналізу технічного журналу великий інтерес представляють також дисертації Є. М. Горбатової (1955)¹⁸ та Г.К. Бистрової (1968)¹⁹.

У 1971 р. С.П. Гараніна опублікувала історичний нарис про найбільш відомий технічний журнал “Записки Російського технічного товариства”, які видавалися у 1867-1917 рр.²⁰.
По

¹² *Кауфман И.М.* Рец.: на книгу.: (Ю.А.Меженко. Русская техническая периодика, 1800-1916 гг. Библиографический указатель. – Москва; Ленинград: Изд-во АН СССР, 1955. – 300с.) // Изв. АН СССР: Отд-ние технических наук. – 1956. - №11. – С.126-128.

¹³ *Кауфман И.М.* Русские биографические и библиографические словари: Аннотированный указатель. – Москва: Госиздат, 1955. – 751.

¹⁴ *Винокур М.М., Задерман Л.И., Рудакова В.И.* Об изучении истории Русских технических журналов // Сов. Библиография: Сб. статей и матер. – 1951. – Вып.1. – С.85-98.

¹⁵ *Черняк А.Я.* Из истории издательской деятельности Русского технического общества // Издательское дело: Книговедение. – 1968. - №2. - С.15-18.

¹⁶ *Черняк А.Я.* История технической книги. – Москва: Книга, 1969. – С.189-194.

¹⁷ *Филиппов Н.Г.* Русское техническое общество (1866-1905). Дисс. на соискание уч. степ. канд. ист. наук. – Москва, 1966. – Машинопись.

¹⁸ *Горбатова Е.М.* Журнал химической промышленности в годы построения социализма. – Москва, 1955. – 168 с.

¹⁹ *Быстрова Г.К.* Зарождение и развитие реферативной информации в России.- Дисс. на соискание уч. степ. канд. ист. наук. – Москва, 1968. – Машинопись.

суті це перша у вітчизняній науці радянського періоду публікація, яка повністю була присвячена історії журналу з особливим акцентом на проблему – виникнення системи періодичних видань Російського технічного товариства (РТТ). Автор стверджує, що “Записки”, були багатогалузевим журналом РТТ і переконує нас у тому, що всі спеціальні галузеві журнали РТТ, в тому числі і “Інженер”, виникли на основі “Записок”, що вони були органом технічної громадськості.

Автором дисертаційного дослідження були використані праці вчених і інженерів-залізничників, які друкувалися на сторінках журналу “Інженер”. Вони увійшли також до джерельної бази дисертації. Дослідження базоване, насамперед, на ґрунтовному вивченні наявного повного комплексу журналу “Інженер” за 1882-1917 рр., що нараховує на сьогодні 36 річних томів у 53 окремих книгах. Різноманітні за характером матеріали дозволяють з’ясувати широке коло досліджуваних питань. Вміщені у журналі численні документальні публікації висвітлюють історію виникнення “Інженера” та процес видавничої діяльності; ряд матеріалів наукової хроніки, інституційно-рекламна та рекламно-довідкова інформація, некрологи набули з часом значення джерельних матеріалів і використані з цією метою.

У процесі роботи над дисертацією дисертант використав матеріали фондів України: 1) Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України (Фонд 166.- Народний Комісаріат Освіти); 2) Інституту рукопису Національної бібліотеки України ім. В.І.Вернадського (Фонд X-Архів АН УРСР); 3) Державного архіву м. Києва (Фонд 16.- Київський університет, Р-346 – Вищий Інститут Народної Освіти ім. М. Драгоманова; Фонд 18 – Київський політехнічний інститут). В даних фондах містяться переважно офіційні дані: матеріали про відкриття журналу, листування з міністерством шляхів сполучення з питань заснування журналу, дані про участь в роботі журналу визначних вчених і інженерів залізничного транспорту. Фонд Державного архіву м. Києва містить інформацію різного характеру: протоколи засідань редакційної колегії журналу, дані про редакторів журналу та викладачів різних освітніх установ технічного (залізничного) спрямування.

Опубліковані джерельні матеріали, й насамперед повний комплект журналу “Інженер” за всі роки його видання та архівні документи, що доступні досліднику в Україні вже нині, а також вивчена література, дають достатні підстави для обґрунтованої оцінки наукового доробку журналу “Інженер” і його внеску в розвиток техніки залізничного транспорту.

Другий розділ **“Організація журналу “Інженер”** складається з трьох підрозділів. Перший підрозділ *“Передумови виникнення науково-технічного журналу “Інженер”* присвячено характеристиці розвитку залізничної справи як в Російській імперії, так і в Західній Європі. При цьому відзначається, що якщо у нас наука робилася завдяки вченим-інженерам одинакам, то на Заході – це результат роботи корпорації спеціалістів в конкретній галузі. Серед передумов появи журналу “Інженер” слід в першу чергу засвідчити той факт, що значна частина вітчизняних залізничників, після отримання диплому в Інституті шляхів сполучення (Санкт-Петербург), виходила на практику з достатнім запасом спеціальних знань, але з дуже обмеженою можливістю поповнювати свої знання і постійно

²⁰ Гаранина С.П. Возникновение системы периодических изданий Русского Технического общества // Учен. Записки Московського государственного института культуры. – 1971. – Вып.20.–С.86-106.

підтримувати їх на рівні європейської науки. Ось чому поява спеціального журналу робила його чи не єдиним джерелом поновлення технічних відомостей. Така ситуація не могла тривати довго –

вже на початку 80-х років XIX ст. в Російській імперії виникає низка технічних журналів: “Железнодорожное дело”, “Технический обзор”, “Инженер” (Санкт-Петербург), “Технический листок” та ін. Відсутність або незначна кількість в Російській імперії технічних журналів, які б дозволяли стежити за розвитком техніки, а також розміщувати

7

результати робіт, досліджень і спостережень, здійснюваних інженерами і техніками різних рангів, сприймалося як основна передумова технічного застою в країні. Усвідомлення цього і привело до появи у Києві журналу “Инженер”, думка про його заснування виникла восени 1881 р. в колі декількох київських інженерів і техніків (А.Абрагамсон, О.Бородін, Д.Волков, Е.Гарріс, М.Демчинський, Е.Лаубер). Журнал “Инженер” поступово ставав спадкоємцем своїх попередників.

Звернення у бік літературної періодики технічного спрямування інших народів визначає відмінність журналу “Инженер” від своїх попередників. “Инженер” створювався як місячник у книжковій формі, обсягом 5 друкованих аркушів на зразок європейського ревью. Така форма була притаманна більшості тогочасних зарубіжних видань, що виходили окремими книжками або зошитами. Тип журналу-ревью відкривав можливості заповнювати сторінки місячника різноманітним змістом, представляти широкий тематичний спектр публікованих матеріалів. Однак це не була тільки зовнішня орієнтація на європейську періодику. Журнал брав собі за мету прилучати вітчизняного читача до технічних течій Європи і США, до розвитку технічної думки, мав намір шляхом перекладів вводити своїх співвітчизників у світ технічних надбань інших народів.

Вироблені напередодні виходу в світ журналу “Инженер” програмні положення втілювалися в життя послідовно протягом усього тривалого періоду діяльності журналу. Завдяки стабільності редакції, журнал здобув репрезентативних у вітчизняній технічній науці авторів – науковців, інженерів, звичайних техніків, істориків техніки, а також публіцистів й кореспондентів. Про це промовисто свідчать дані, зібрані А.А.Абрагамсоном і опубліковані в його статті “Тридцятипятилетие журнала “Инженер” (1917). Отже, протягом тридцяти п’яти років у 36 томах журналу (по 12 випусків кожен том) опубліковано: 536 оригінальних статей і 187 перекладних з іноземних мов, незліченна кількість дрібних заміток. До того слід додати сотні повідомлень, рецензій, а також некрологи. Дані цифри переконують: журнал прагнув інспірувати і підтримувати розвиток національної технічної думки України, водночас включати її в європейський і американський науковий обіг.

Одна з головних заслуг О.П.Бородіна як редактора і організатора на етапі становлення журналу “Инженер” полягала в тому, що він активно включився у комплектування редакційного портфеля і спромігся залучити до співробітництва в журналі кращі інженерні сили не тільки України, а й всієї Російської імперії. У письмовій формі О.П.Бородін особисто звертався до багатьох інженерів із запрошенням взяти участь у новому виданні. О.П.Бородін турбувався про те, щоб якомога більше інженерів дізналися про “Инженер” і почали надсилати на його адресу свої статті та повідомлення. Як відомо, огляди, в яких на порядок дня виносилися головним чином питання розвитку техніки залізничного транспорту, надсилали постійні кореспонденти із Санкт-Петербурга. При цьому робилися ці огляди

досконало, виявляючи науково-літературну майстерність, талант коментатора, оглядача, репортера.

Загалом же ангажування визначних діячів техніки залізничного транспорту та будівельної механіки до співпраці в журналі свідчило про те, що редакція ясно усвідомлювала: сила журналу – в добре підбраному складі авторів. Особливо наголошувалося на необхідності залучення до участі в журналі “Инженер” інженерів із-за кордону. Великого значення редакція надавала надходженню інформаційного матеріалу. Так склалося, що в особі редакторів О.П.Бородіна та А.А.Абрагамсона журнал мав одночасно і авторитетних авторів – знавців техніки залізничного транспорту і будівельної механіки.

8

У другому підрозділі “Журнал “Инженер” в системі періодичних видань Київського відділення Російського технічного товариства” проаналізовано особливості місця і тенденції функціонування його як елементу конкретної системи. Згідно методики О.І.Акопова, тип системи видань формує три ознаки, розташовані у довільній послідовності: видавець, мета і завдання, читацька аудиторія, одна з яких повинна бути найголовнішою. В нашому випадку, як найголовнішу ознаку ми виділяємо читацьку аудиторію - широкий прошарок науково-технічної інтелігенції, до складу якої входили вчені, інженери, техніки, підприємці.

Застосовуючи контент-аналіз у дисертації ми розглядали усі існуючі науково-популяризаційні напрямки у журналі “Инженер” по десятиліттях.

Журнал почав своє існування на початку 80-х років і основною тенденцією, яку ми спостерігаємо, стало велике процентне співвідношення матеріалу, присвяченого залізницям, порівняно з іншими технічними напрямками. В цей період близько 80% усіх надрукованих статей присвячено залізницям. У 90-ті роки тенденції дещо змінюються. Найбільше число статей, як в попередньому періоді, припадає на розділ “Залізниці”. Статті, надруковані в цьому розділі склали близько 42% у співвідношенні до загальної кількості статей. Але згодом сили набуває напрямок “Будівельна справа, опір та випробування матеріалів”. До загальної кількості статей цей розділ складав близько 11% і займав друге місце за важливістю. У першому десятилітті ХХ ст. у журналі “Инженер” залишається тенденція до головування розділу “Залізниці” (54%), але з’являється значна кількість статей з напрямків “Електротехніка та її застосування” (3%) та “Парові машини, котли і механіка загалом” (14,5%). Ці напрямки на початку ХХ ст. склали конкуренцію другому за вагомістю напрямку у журналі “Будівельна справа, опір та випробування матеріалів, водооснащення, каналізація, міські залізниці” (15%). У другому десятилітті, коли журнал “Инженер” вже видавався Київським відділенням Російського технічного товариства, до існуючих рубрик приєдналася рубрика “Повітроплавання”, яка складала 2% від загальної кількості. Як показав наш контент-аналіз, рубрика “Залізниці” до останнього року видання залишила за собою привілейоване положення, і статті у цій рубриці склали у 10-ті рр. ХХ ст. 48% від загальної кількості. У решті вказаних наукових рубрик залишились ті самі тенденції, що і на початку ХХ століття.

Потрібно звернути увагу і на масштабність видання, яку ми розглядаємо за кількістю сторінок видання. У 80-ті рр. ХІХ ст. відчувається тенденція до збільшення кількості сторінок (приб. 350 стор.). У 90-ті роки кількість сторінок ще активніше збільшується на 70-150 стор. (приб. 500 стор.). На початку ХХ ст. у видавництві журналу виникли фінансові труднощі, тому обсяг журналу значно скоротився. Середній об’єм журналу на початку ХХ

ст. складав 420 сторінок. Ця тенденція спостерігається і до 1917 року. У 1917 р. загальний обсяг сторінок складав близько 350 сторінок.

Для прикладу наведемо співвідношення кількості статей по тематичних рубриках та роках.

Таблиця 1

Тематика статей	Роки					
	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Залізниця	56	61	41	64	40	42
Парові машини і котли	16	16	16	10	12	9
Будівельна справа, опір та випробування матеріалів, водооснащення, каналізація, міські залізниці	12	12	15	12	14	7
Електротехніка та її застосування	3	1	4	5	2	1
Різні повідомлення, бібліографія, листи до редакції, некрологи	17	29	19	9	19	23

Досліджуючи структуру журналу “Инженер” ми дійшли висновку і можемо стверджувати, що навіть у складні роки Першої світової війни і напередодні жовтневого більшовицького перевороту журнал “Инженер” тримався на належному рівні, відкривались нові рубрики, публікувались відомі вчені і інженери Російської імперії. Але значні політичні і економічні зміни у країні поставили під удар усю стійку систему технічної науки в Україні. Тому наприкінці 1917 р. журнал “Инженер” припинив своє існування.

У третьому підрозділі “*Організаційні засади видання науково-технічного журналу “Инженер”*” вказується, що від початку свого існування аж до кінця 1917 року журнал був головною трибуною для залізничників України і що найважливіше – він був першим в Україні науково-технічним журналом. До складу редакції журналу “Инженер” крім О.П. Бородіна (головний редактор), в різні роки входили інженери А.А. Абрагамсон, М.С. Філоненко, М.О. Демчинський, Д.К. Волков, Е.П. Гаррісон і Е.Е. Лаубер. Як підкреслював О.П. Бородін: “Инженер” – це ціла епоха в історії не лише будівельної і залізничної справи, але й світової технічної думки загалом. Репрезентуючи творчу технічну думку, журнал засвідчив, що в інтелектуальному відношенні будівельна і залізнична техніка в останній чверті XIX і на початку XX ст. в Україні стояла на європейському рівні, мала власні зірки першої величини серед інженерного складу і сприймала все краще, що стало надбанням світової культури.

Проблематика журналу “Инженер” відразу стала дієвою силою у висвітленні і вирішенні проблем залізничної справи. У працях провідних вчених-інженерів О.П. Бородіна, А.А. Абрагамсона, Л.М. Леві, С.Ю. Вітте, Є.О. Патона та інших постала зовсім нова за змістом

залізнична тематика. Нові знання проявлялися в першу чергу предметом своїх занять, вони відкривали нові обрії розвитку залізничної проблематики, сконцентрували свої зусилля на найближчих завданнях, які потрібно було вирішувати. Орієнтація журналу “Инженер” на широкий загальний технічний читач, публікація на його сторінках видатних здобутків вітчизняних інженерів і науковців-техніків в контексті розвитку техніки залізничного транспорту і будівельної механіки, активна участь в журналі “Инженер” з самого початку його діяльності найвидатніших представників науки і техніки – все це зумовило стабільність і поступовий прогрес у розвитку журналу “Инженер”.

Третій розділ **“Технічні засоби, технологія перевезень і економіка залізничного транспорту на сторінках журналу “Инженер”** побудований з п’яти підрозділів. Перший

10

підрозділ *“Колія і колійне господарство”* присвячено висвітленню процесів, що відбувалися в названому господарстві в Російській імперії і за кордоном. Є всі підстави стверджувати, що становлення і розвиток колії та колійного господарства в Росії, на Заході і США були дуже важливими важелями утвердження капіталізму, своєрідним завершувальним фактором промислової революції. При цьому основним завданням працівників колійного господарства було забезпечення стану колії, її споруд і облаштування, що гарантували безперебійний і безпечний рух потягів із встановленими швидкостями. Виконання цих завдань реалізувалося на підставі систематичного нагляду і контролю за станом об’єктів колійного господарства з виявленням і попередженням причин, які викликали їх неполадки і розлади, виконання в необхідних об’ємах і у встановленій технологічній наступності робіт з ремонту і поточного утримання колій і колійного господарства. Серед авторів статей, опублікованих в “Инженере”, відомі залізничники В.Верховський, М.Петров, О.Холодецький, Л.Шухтан та ін.

Другий підрозділ *“Будівництво залізничних мостів”* засвідчив, що залізничне мостобудування в Російській імперії виникло як складова частина вітчизняної містобудівельної школи, яка характеризувалася раціоналізмом у виборі та оцінці конструкцій, відмовою від надуманих рішень в ім’я зовнішнього ефекту, бажанням до якомога більш повного обліку умов роботи конструкцій. Навіть поверховий аналіз наукових праць визначних інженерів на сторінках журналу “Инженер” засвідчує великий внесок вчених і інженерів шляхів сполучення в розвиток вітчизняної школи мостобудування, Тут слід, в першу чергу відзначити С.В.Кербедза, Д.І.Журавського, М.О.Белелюбського і Є.О.Патона.

Науку і практику вітчизняного мостобудування збагатили своїми працями Л.Ф.Ніколаї та Є.О.Патон. Книга Є.О.Патона “Курс залізничних мостів” (1903) витримала п’ять видань. Мости, збудовані в ті далекі роки, і досі слугують на залізницях нашої Вітчизни. Тут слід додати, що кількісне зростання публікацій з цієї тематики на сторінках журналу “Инженер” спостерігається саме в останнє десятиліття функціонування видання.

Третій підрозділ *“Рухомий склад залізниць”* засвідчив факт, що даній проблематиці на сторінках журналу “Инженер” приділялося найбільше уваги. Потягова парова машина із впровадженням системи Compound досягла значного удосконалення, подальший розвиток її став можливим лише із запровадженням охолодженої пари. О.П.Бородін вважав, що перетворення потягової машини високого тиску в машину з охолодженням дає значно більшу економію палива, спрощує питання водозабезпечення і позбавило б часте промивання котла та інші пошкодження парових котлів. Відбулося збільшення сили паровозів та рухомих складів вантажних потягів і це призвело до здешевлення перевезень.

Це призводило до подальшого значного зниження витрат і тарифів, як для пасажирів, так і для вантажів. В цей час значно збільшилися швидкості шляхом запровадження електричних паровозів (електровозів). Значного здешевлення в експлуатаційних витратах залізниць чекали у майбутньому від впровадження однакових в усіх деталях типів рухомого складу, приладів водозабезпечення, сигналізації і т.д. Це досягалося завдяки масовому виготовленню запасних частин, так само як і окремих паровозів і вагонів за допомогою спеціально пристосованих для цього майстерень. Значна частина опублікованих в журналі “Инженер” матеріалів про рухомий склад залізниць згодом стала основою для майбутніх монографічних видань, визначила напрямки творчих пошуків інженерів і вчених-залізничників, що свідчить про вагомий внесок часопису в розбудову вітчизняної технічної науки. Найбільш вагомі і

11

знакові статті, що торкалися проблем рухомого складу надрукували всесвітньовідомі інженери О.Бородін, В.Кірпи́чов, Л.Леві, П.Сальмонович, С.Стемпковський, Д.Філіппов, О. Чечота та інші.

Четвертий підрозділ “*Експлуатація залізниць*” присвячено аналізу перевізного процесу, технології якого суттєво впливали на розвиток техніки залізничного транспорту. Аналіз статей, присвячених експлуатації залізниць, опублікованих на сторінках журналу “Инженер” дозволив дійти висновку, що в кінці XIX ст. Міністерство шляхів сполучення Російської імперії стало приділяти велику увагу питанням експлуатації залізниць. До цього часу у його складі було спеціальне управління щодо експлуатації залізниць. На початок XX ст. в Україні стала формуватися струнка система організації перевезень, яка базувалася на прямому і безпересадочному використанні вагонів, Статуті залізниць, впровадженні графіку руху потягів та їх спеціалізації, регулюванні вагонопотоків. Принцип спеціалізації потягів отримав теоретичне обґрунтування. Зокрема, дослідження О.М.Фролова показали вплив її на зниження простою вагонів в сортувальних парках станції. До 1910 р. правила спеціалізації потягів застосовувалися вже на 24 залізницях. Збільшення об’єму перевезень і будівництво нових ліній вимагало проведення за період 1900-1914 рр. значних робіт щодо розвитку залізничних вузлів і спорудженню сортувальних станцій.

Поряд із заходами будівельного характеру важливим засобом підвищення пропускної здатності залізниць стали організаційно-технічні заходи, зокрема раціональний розподіл сортувальної роботи між станціями і удосконалення станційних технологій. Практичні потреби у підсиленні провізної здатності залізниць послужили важливим стимулом до розробки теорії графіку руху потягів, методики розрахунку пропускної здатності перегонів і станцій та вирішенню інших експлуатаційних завдань. Найбільш відомими авторами з даної проблематики були: С.Вітте, В.Верховський, Я.Гордієнко, М.Демчинський, Е.Злотницький, О.Краузе, Ю.Ломоносов, О.Струве, М.Філоненко, Б.Черський, О.Шишков та ін.

П’ятий підрозділ “*Економіка залізничного транспорту*” висвітлює дану галузь залізничної науки, яка вивчає виробничі відносини і економічні інтереси при залізничних перевезеннях вантажів і пасажирів, економічну природу і особливості залізничного транспорту як сфери матеріального виробництва, характер взаємозв’язків залізничного транспорту з іншими галузями народного господарства.

Найбільш ґрунтовні і важливі статті С.Ю.Вітте, опубліковані на сторінках “Инженеру”, стосуються розроблення теорії та принципів залізничних тарифів. Низку статей з проблем рахівництва на державних залізницях опублікували О.Глінка, І. Ріхтер, М.Філоненко та інші. Аналіз наукових статей з економіки залізничного транспорту на сторінках журналу “Инженер” дозволяє зробити висновок, що основні напрямки економічних досліджень і

розробок економіки залізничного транспорту – це вибір найбільш ефективних шляхів і способів впровадження нової техніки і прогресивної технології в усіх службах багатогалузевого залізничного господарства, покращення використання існуючих виробничих потужностей залізниць, підвищення їх конкурентноздатності і, як наслідок, – економія матеріальних і фінансових ресурсів, підвищення продуктивності праці; організація систем формування попиту на транспортні послуги, забезпечення збереження і своєчасної доставки вантажів; покращення якості транспортного обслуговування; удосконалення планування, маркетингу і управління, забезпечення безпечних і здорових умов праці залізничників; розробка і впровадження найбільш ефективних заходів щодо захисту навколишнього середовища від шкідливих впливів на нього транспортних засобів.

12

Систематичному вивченню економіки залізничного транспорту сприяла поява залізничної статистики.

ВИСНОВКИ

Отже, системний аналіз журналу “Інженер” дає підстави стверджувати:

1. Заснування та видання журналу “Інженер” стало закономірним наслідком як розвитку капіталістичних відносин та науково-технічного прогресу, що відбувалися в Україні у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст., так і розвитку залізничного транспорту, який вимагав організації наукового осередку залізничної справи. Дослідження історії організаційно-видавничої діяльності журналу, аналіз його форми і змісту, структури, програми та правил видання журналу забезпечили публікацію не тільки наукових досліджень, але й критичних оглядів зарубіжних досягнень в галузі залізничного господарства. Це дає підставу для висновку про важливе значення такого періодичного видання як журнал “Інженер” для розвитку техніки залізничного транспорту і транспортного господарства в Україні наприкінці ХІХ – початку ХХ століть.
2. До універсалізму змусив журнал “Інженер” тогочасний стан вітчизняної технічної періодики. Журнал “Інженер”, завдяки злагожденій і цілеспрямованій творчій діяльності редакційного комітету, залученню до видання представників різних технічних напрямків, відігравав стимулюючу і координуючу роль у розвитку науково-технічної думки в Україні досліджуваного періоду. Базуючись на українському терені, журнал акумулював у собі творчі технічні сили всієї України, був незалежною трибуною інженерів різних напрямків і поколінь.
3. Зміст журналу “Інженер” (статті, дослідження, архівні матеріали, бібліографічні матеріали, наукова хроніка) – це по суті цілісна панорама розвитку залізничного транспорту, що відтворює колізії життя інженерів і науковців у їх технічному прояві, піднімає на поверхню унікальні вітчизняні пласти будівництва залізничної справи, виявляє функціональні та концептуальні підвалини розвитку техніки залізничного транспорту, актуалізує насувні проблеми теперішнього транспортного господарства і таким чином творить унікальний пам’ятник залізничному транспорту та його творцям. Завдяки толерантній позиції журнал акцентував у своїй програмі теоретико-практичної діяльності як надбання традиційних класичних технічних напрямків, так і пошуки інженерів та вчених нової генерації, яка була представлена іменами тих, хто був активним співробітником журналу. Це були відомі у різних галузях знань учені, громадські діячі, звичайні інженери: А.А.Абрагамсон, М.А.Белелюбський, О.П.Бородін,

С.Ю.Вітте, М.О.Демчинський, В.Л.Кірпічов, Л.М.Леві, Є.О.Патон, М.С.Філоненко, Я.М.Гордієнко та ін.

4. Домінуючою внутрішньою формою подачі змісту у журнальних текстах є пояснення факту, явища, події, ситуації, проблеми шляхом опису, інтерпретації, аргументації, причинно-наслідкової вмотивованості у викладі результатів дослідження. Зміст журнальних публікацій розгортався навколо магістральних шляхів розвитку залізничного господарства: колії та колійного господарства, будівництва залізничних мостів, техніки рухомого складу (паровозів, вагонів, рейок тощо), управління перевізним процесом, економіки, економічної політики на залізничному транспорті. Особливу роль у цьому плані відіграли статті й розвідки О.П.Бородіна “Подвижной состав железных дорог:

13

Влияние ширины колеи, подъемной силы вагона и состава поезда на собственный вес подвижного состава” (1884), “Опытные исследования над применением системы “Compound” и паровых “рубашек” к паровозным машинам, произведенные на Юго-Западных железных дорогах” (1887), “Служба подвижного состава на Юго-Западных железных дорогах в период десятилетия 1880-1889 гг.” (1895); статті Л.М.Леві “Основания для установления однообразной программы испытания новых паровозов на русских железных дорогах” (1913), С.Ю.Вітте “Принципы железнодорожных тарифов” (1883), Є.О.Патона “К вопросу о разборных железных мостах” (1916) і “Малые деревянные мосты упрощенного типа” (1917) та ін. Значна частина опублікованих матеріалів, апробованих в журналі “Инженер”, ставала основою для майбутніх монографічних видань, визначила напрями творчих пошуків, що свідчить про вагомий внесок журналу в розбудову вітчизняної науки і техніки.

5. Аналіз публікацій журналу “Инженер” з питань теорії та практики техніки та інфраструктури залізничного транспорту дозволив виявити найбільш важливі з-поміж них для сучасних досліджень в Україні. Виявлено, що заслуговують на увагу такі аспекти:
- а) у справі механічного облаштування залізниць впроваджувалися ідеї О.П.Бородіна щодо створення майстерень для ремонту рухомого складу;
 - б) в кінці XIX ст. активно проводилися дослідження в галузі водозабезпечення та роботи пари в паровозах при різних умовах їх функціонування;
 - в) здійснювалася систематична заміна рухомого складу новим;
 - г) у паровозобудівельній справі реальними представниками служили великі восьмиколісні вантажні паровози з двома циліндрами системи Compound і великі швидкохідні чотирициліндрові пасажирські паровози Tandem-Compound з двома ведучими осями;
 - д) жодне механічне облаштування і удосконалення в рухомому складі неможливе без відповідної організації служби і особового складу, а також впровадження стрункої системи премій для служби рухомого складу і тяги;
 - ж) відбулася розробка нових премій щодо утилізації рухомого складу; застосування системи обслуговування паровозів подвійними і змішаними бригадами;
 - з) успіхи залізничної техніки проявилися в: запровадженні автоматичних гальм Вестингауза, які діяли на стиснутому повітрі, що в десятки разів забезпечило безпеку пасажирського руху і зробило можливим сьогодні досягнення величезної швидкості пасажирського пересування; електричне блокування збільшило пропускну здатність залізниць; централізація стрілок і поєднання їх із сигналами забезпечило безпеку руху

на станціях і спростувало усі маніпуляції з низкою стрілок і сигналів; сильні вантажні паровози дали можливість пересувати вантажні потяги і цим зробили дешевшими витрати на перевезення; швидкості, які розвивалися пасажирськими потягами були доведені до 110-150 верст на годину; комфорт пасажирських вагонів було значно збільшено з урахуванням тривалих переїздів.

6. Використання матеріалів журналу “Инженер” є неодмінною умовою відтворення процесу розвитку залізничного транспорту в Україні в усій його повноті й багатогранності; публікації журналу становлять цінну фактологічну базу для створення фундаментальної історії залізничного транспорту в Україні; для аналізу наукової

14

спадщини та світогляду видатних інженерів-залізничників А.А.Абрагамсона, О.П.Бородіна, С.Ю.Вітте,

М.О.Демчинського, Л.М.Лєві, М.С.Філоненка, Я.М.Гордієнка та ін. та з метою вивчення багатьох аспектів минулого нашого залізничного транспорту.

Досвід і кращі традиції редакції “Инженера” потребують творчої інтерпретації і розвитку сучасними науково-технічними журналами “Залізничний транспорт України”, “Железные дороги мира”, “Железнодорожное дело” та ін. Апробований у дисертації комплексний історико-джерелознавчий підхід до вивчення журналу “Инженер” як фрагменту конкретної дійсності при одночасному аналізі науково-інформаційного аналізу публікацій журналу, може бути використаний при дослідженні всіх сучасних органів науково-технічної періодики. Все вищезазначене дозволяє вести мову про феномен журналу “Инженер”, бо як явище видатне й цілком самобутнє він посів своє особливе місце в українській історіографії розвитку залізничного транспорту останньої третини ХІХ – початку ХХ століття.

7. У діяльності журналу виділено такі періоди:

Перший період (1882-1888) – становлення журналу. Характеризується активним зростанням кількості спеціалістів-залізничників у Києві через створення в м.Києві у 1878 р. Управління Південно-Західними залізницями. Також цей період протікав у тісній залежності від прогресивного розвитку гірничо-видобувної та цукрової промисловості, залізничного транспорту, необхідності розширення наукових комунікацій, становлення матеріальної бази журналу.

Другий період (1888-1907) активної діяльності. Характеризується збільшенням кількості друкованих сторінок, оригінальних статей, появою нових рубрик.

Третій період (1907-1917) функціонування в важкий період економічних криз. Характеризується переходом під керівництво Київського відділення Російського технічного товариства. В цей час відбулась зміна редакторського складу.

Основні положення дисертації викладено в таких **публікаціях**:

1. Остафійчук В.О. До історії створення науково-технічного журналу “Инженер” (1882-1917) // Історія української науки на межі тисячоліть: Зб. Наук. Праць. – К., 2001. – Вип.6. – С.126-129.
2. Остафійчук В.О. ІХ-й Дорадчий з’їзд інженерів служби шляхів на сторінках журналу “Инженер” // Історія української науки на межі тисячоліть. – К., 2002. – Вип.7. – С.143-145.
3. Остафійчук В.О. До проблеми вивчення історії технічного журналу “Инженер” // Історія української науки на межі тисячоліть. – К., 2002. – Вип.8. – С.193-198.

4. Остафійчук В.О. Журнал “Інженер” і його роль в розвитку залізничної справи в Україні // Історія української науки на межі тисячоліть. – К., 2002. – Вип.9. – С.151-156.
5. Остафійчук В.О. “Хроніка та огляд журналів” у часописі “Інженер” (1891-1892) // Вісник Дніпропетровського університету. – Дніпропетровськ, 2002. – Вип.9. – С.88-90. – (Серія: Історія і філософія науки і техніки).
6. Остафійчук В.О. “Інженер” як джерело для вивчення історії залізничної справи в Україні (кінець ХІХ – початок ХХ ст.) // Нариси з історії природознавства і техніки. – К., 2002. – Вип. 44. – С.148-150.
7. Остафійчук В.О. Проблеми залізничного транспорту на сторінках журналу “Інженер” за перші десять років його існування // Історія освіти, науки і техніки в Україні: Перша

15

конференція молодих вчених та спеціалістів: Тези доп. та повідом., м.Київ, 30 травня 2002 р., - К.,2002. – С.106-107.

8. Остафійчук В.О. Журнал “Інженер” як об’єкт дослідження історії залізничного транспорту // Восьма конференція молодих істориків освіти, науки і техніки: Мат. конф., 23 травня 2003 р., м.Київ. – К., 2003. – С.145-148.
9. Остафійчук В.О. Діяльність журналу “Інженер” у контексті розвитку науки і техніки на залізничному транспорті (остання чверть ХІХ – початок ХХ століть): Історіографія // Десята конференція молодих істориків освіти, науки і техніки: Мат. конф., 27 травня 2005 р., м.Київ. – К., 2005. – С.101-111.
10. Остафійчук В.О. Роль журналу “Інженер” у висвітленні процесів перевезень на залізничному транспорті // Одинадцята конференція молодих істориків освіти, науки і техніки: Мат. конф., 21 квітня 2006 р., м.Київ. – К., 2006. – С.87-99.

АНОТАЦІЯ

Остафійчук В.О. Роль журналу “Інженер” (1882-1917) у розгортанні наукових досліджень з техніки залізничного транспорту. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.07 – історія науки і техніки. – Державна наукова сільськогосподарська бібліотека Української академії аграрних наук, Київ, 2006.

Дисертація присвячена дослідженню становлення та функціонування журналу “Інженер” (1882-1917), на сторінках якого висвітлювалися питання техніки залізничного транспорту та транспортного господарства.

На його сторінках друкували свої статті А.А. Абрагамсон, М.А. Белелюбський, О.П. Бородін, С.Ю.Вітте, М.О. Демчинський, В.Л. Кірпічов, Є.О. Патон, М.С. Філоненко, Я.М. Гордієнко та інші. Заслужують на увагу такі аспекти: а) у справі механічного облаштування залізниць впроваджувалися ідеї О.П. Бородіна щодо створення майстерень для ремонту рухомого складу; б) в кінці ХІХ ст. активно провадилися дослідження в галузі водозабезпечення та роботи пари в паровозах при різних умовах їх функціонування; в) здійснювалася систематична заміна рухомого складу новим; г) у паровозо-будівельній справі реальними представниками служили великі восьмиколісні вантажні паровози з двома циліндрами системи “Compaund” і великі швидкохідні чотирициліндрові пасажирські паровози Tandem-Compaund з двома ведучими осями; д) відбувалася розробка нових премій за утилізацію рухомого складу; ж) успіхи залізничної техніки проявилися в: запровадженні автоматичних гальм Вестингауза, які діяли за допомогою стиснутого повітря і зробили

можливим досягнення більшої швидкості пасажирського пересування; з) електричне блокування збільшило пропускну здатність залізниць тощо.

Використання матеріалів журналу “Інженер” є неодмінною умовою відтворення процесу розвитку залізничного транспорту в Україні.

Ключові слова: залізничний транспорт, історія техніки, періодичні видання, журнал “Інженер”.

АННОТАЦІЯ

16

Остафійчук В.О. Роль журналу “Інженер” (1882-1917) в розворачиванні наукових досліджень по техніці залізничного транспорту. – Рукопись.

Дисертація на соискание научної ступені кандидата історических наук по спеціальності 07.00.07 – історія науки і техніки. – Государственная научная сельскохозяйственная библиотека Украинской академии аграрных наук, Киев, 2006.

Дисертація посвящена дослідженню виникнення і функціонування журналу “Інженер” (1882-1917), на сторінках якого були зображені питання техніки залізничного транспорту і транспортного господарства.

В першому розділі дисертації *“Історіографія проблеми, джерельна база і методологічні основи дослідження”* показано, що проблема ролі науково-технічного журналу “Інженер” в розкритті досліджень по техніці залізничного транспорту не була предметом цілісного і системного дослідження.

Автором дисертаційного дослідження були використані роботи учених і інженерів-залізничників, які публікувалися на сторінках журналу “Інженер” – А.А. Абрагамсона, М.А. Белелюбського, А.П. Бородин, С.Ю.Витте, М.А. Демчинського, В.Л. Кирпичёва, Е.О. Патона, Н.С. Філоненко, Я.М. Гордиенко і інших, які склали основу джерельної бази дисертації.

Во другому розділі дисертації *“Організація журналу “Інженер”* представлена характеристика розвитку залізничного дела як в Російській імперії, так і в Західній Європі. Основною передумовою, по мненню дисертанта, к виникненню журналу “Інженер” являється той факт, що більша частина вітчизняних залізничників, після отримання диплома в Інституті шляхів зв'язу (Санкт-Петербург), не мала можливості поповнювати свої знання і постійно підтримувати їх на рівні європейської науки. “Інженер” був створений як місячник в книжковій формі по зразку європейського ревію. Завдяки стабільності редакції, журнал отримав професійних в вітчизняній технічній науці авторів – учених, інженерів, звичайних техніків, істориків техніки, а також публіцистів і кореспондентів.

В цьому ж розділі представлено описання місця журналу “Інженер” в системі періодических видань Київського відділення Руського техніческого товариства по методикі А.І. Акіпова. Згідно цієї методикі, тип системи видань формується по трьох ознаках: видавець, мета і завдання, читальська аудиторія, одна з яких повинна бути переважною. В представленій дисертації переважним ознакою було виділено читальська аудиторія – широкий прошарок науково-техніческої інтелекції, в

состав которой входили инженеры, техники, предприниматели. В работе был применён контент-анализ, который дал возможность рассмотреть соотношение научных направлений по десятилетиям.

Так же в разделе показано, что стремительное развитие на рубеже XIX – XX веков монополистических форм в экономике на Юге Украины, активное увеличение количества открытий и изобретений в разных сферах производственной деятельности, необходимость выхода на новый уровень научной коммуникации – все это содействовало количественному и качественному улучшению технического специального образования.

В третьем разделе *“Технические средства, технология перевозок и экономика железнодорожного транспорта на страницах журнала “Инженер”*, представлен анализ научно-технических направлений. Раздел поделён на пять основных подразделов: “Пути и

17

путейное хозяйство”, “Строительство железнодорожных мостов”, “Подвижной состав железных дорог”, “Эксплуатация железных дорог”, “Экономика железнодорожного транспорта”. Показано, что от момента существования и до конца 1917 г. журнал “Инженер” выступал главной трибуной для железнодорожников Украины. Но самое главное – он был первым в Украине научно-техническим журналом.

Среди большого разнообразия научных статей и направлений следует выделить такие интересные аспекты: а) в деле механического оснащения железных дорог использовались идеи А.П. Бородина по созданию мастерских для ремонта подвижного состава; б) в конце XIX ст. активно проводились исследования в области водообеспечения и работы пара в паровозах при разных условиях функционирования; в) проводилась систематическая замена подвижного состава новым; г) в паровозостроительном деле реальными представителями служили большие восьмиколёсные грузовые паровозы с двумя цилиндрами системы “Compound” и большие быстроходные четырёхцилиндровые пассажирские паровозы Tandem-Compound с двумя ведущими осями; д) производилась разработка новых премий за утилизацию подвижного состава; ж) успехи железнодорожной техники проявились в: внедрении автоматических тормозов Вестингауза, которые работали при помощи сжатого воздуха и сделали возможным достижение большей скорости пассажирского передвижения; з) электрическое блокирование увеличило пропускную способность железных дорог.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, история техники, периодические издания, журнал “Инженер”.

ANNOTATION

Ostafiychuk V.O. The role of the journal “Engineer” (1882-1917) in the development of scientific investigations in the area of railway transport technique. – Manuscript.

Ph.D. thesis on taking the degree of the candidate of historical sciences on speciality 07.00.07 – History of Science and Engineering. – State scientific agricultural library of Ukrainian academy of agricultural sciences. – Kyiv, 2006.

Ph.D. thesis is devoted to the study of the formation and functioning of the journal “Engineer” (1882-1917), problems of railway transport technique and transport industry. The following problems are examined: a) foundation of workshops for repair of rolling-stocks; b) implementations in the area of water supply in steam locomotives at the various conditions at the end of XIX century; c) using of cargo steam locomotives with two cylinders of “Compound” system and passenger steam locomotives with four-cylinders “Tandem-Compound” system.

Materials from journal “Engineer” are rather important for reflection of the railway transport development in Ukraine, showing of successes in the area of railway transport technique and are actual for nowadays.

Key words: railway transport, history of Science and Engineering, railway communication, periodicals, journal “Engineer”.

Підписано до друку 26. 09. 2006 р. Формат паперу 60×84 1/16.

Папір офсетний .

Ум. друк. арк. 0,9. Замовлення № 119. Тираж 100.

Видання та друк – Національний науковий центр
“Інститут аграрної економіки”
03127, м.Київ – 127, вул. Героїв Оборони, 10
Свідоцтво суб’єкта видавничої справи ДК № 2065 від 18.01.2005 р.