

**НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ЦЕНТР
ГУМАНІТАРНОЇ ОСВІТИ**

Кафедра «Історія»

ІСТОРІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ПРАКТИКУМ

Харків 2012

Історія залізничного транспорту: Практикум / О.П. Гужва, К.Е. Колісник, О.В. Кравченко, Г.Ф. Арбузов. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 74 с.

Практикум є складовою частиною навчально-методичного комплексу дисципліни "Історія залізничного транспорту", підготовлений відповідно до робочої програми курсу.

Матеріали практикуму спрямовані на організацію самостійної роботи студентів. Включають плани семінарських занять, термінологічний словник, найважливіші у розвитку залізничного транспорту дати подій та персоналії, теми рефератів і повідомлень, завдання та запитання для обговорення. Для контролю якості самостійної роботи передбачені тести. Вміщено перелік питань для виконання контрольної роботи.

Видання призначено для студентів академії денної та заочної форми навчання усіх спеціальностей.

Бібліографія: 129 назв.

Практикум розглянуто і рекомендовано до друку на засіданні кафедри історії 22 березня 2012 р., протокол № 10.

Рецензент

проф. В.П. Шраменко

Гужва Олександр Павлович,
Колісник Костянтин Едуардович,
Кравченко Олена Валентинівна,
Арбузов Геннадій Федорович

ІСТОРІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ПРАКТИКУМ

Відповідальний за випуск Кравченко О.В.

Редактор Решетилова В.В.

Підписано до друку 26.04.12 р.

Формат паперу 60x84 1/16 . Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 2,75. Тираж 50. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту
61050, Харків - 50, майдан Фейербаха, 7
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ЦЕНТР ГУМАНІТАРНОЇ
ОСВІТИ

Кафедра історії

О. П. Гужва, К. Е. Колісник, О. В. Кравченко,
Г. Ф. Арбузов

ІСТОРІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
ПРАКТИКУМ

Харків 2012

Історія залізничного транспорту: Практикум / О.П. Гужва, К.Е. Колісник, О.В. Кравченко, Г.Ф. Арбузов. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 65 с.

Практикум є складовою частиною навчально-методичного комплексу дисципліни "Історія залізничного транспорту", підготовлений відповідно до робочої програми курсу.

Матеріали практикуму спрямовані на організацію самостійної роботи студентів. Включають плани семінарських занять, термінологічний словник, найважливіші у розвитку залізничного транспорту дати подій та персоналії, теми рефератів і повідомлень, завдання та запитання для обговорення. Для контролю якості самостійної роботи передбачені тести. Вміщено перелік питань для виконання контрольної роботи.

Видання призначено для студентів академії денної та заочної форми навчання усіх спеціальностей.

Бібліографія: 129 назв.

Практикум розглянуто і рекомендовано до друку на засіданні кафедри історії 22 березня 2012 р., протокол № 10.

Рецензент
проф. В. П. Шраменко

© О. П. Гужва, К. Е. Колісник,
О. В. Кравченко, Г. Ф. Арбузов
© УкрДАЗТ, 2012

ЗМІСТ

Методичні рекомендації з організації самостійної роботи студентів з історії залізничного транспорту	4
Плани семінарських занять	5
Тема 1. Виникнення залізниць як нового виду транспорту (перша половина ХІХ ст.)	5
Тема 2. Розвиток залізничного транспорту у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.	16
Тема 3. Залізничний транспорт у міжвоєнний період (1918 – 1939 рр.)	27
Тема 4. Діяльність залізниць у роки Другої світової війни (1939 – 1945 рр.)	34
Тема 5. Розвиток залізничного транспорту у другій половині 1940-х – на початку 1990-х рр.	42
Тема 6. Залізничний транспорт на сучасному етапі (1991 – 2012 рр.)	49
Тема 7. Створення та діяльність ХІІТ – УкрДАЗТ (1930 – 2012 рр.)	59
Загальна література	66
Тести для самоконтролю	69
Тематика контрольних робіт для студентів заочної форми навчання	73

МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ З ОРГАНІЗАЦІЇ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ СТУДЕНТІВ З ІСТОРІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Практикум з дисципліни "Історія залізничного транспорту" призначений для організації самостійної роботи студентів як над змістом курсу в цілому, так і для їхньої підготовки до семінарських занять.

Актуальність вивчення цієї дисципліни у вищому залізничному навчальному закладі обумовлена такими обставинами:

- знання історії галузі є важливим складником професіоналізму сучасного залізничника. Володіння історичною інформацією дозволяє глибше зрозуміти світові тенденції розвитку залізничного транспорту, об'єктивно оцінити стан і проблеми цієї галузі в Україні, корені яких знаходяться у минулому, врахувати досвід вирішення аналогічних проблем, запобігти повторенню помилок;

- без вивчення історії залізничного транспорту майбутньому фахівцю-залізничнику неможливо сформувати у собі комплекс рис, характерних для професіонала високого рівня, викликати почуття галузевого патріотизму;

- компетентність у сфері історії галузі розширює й поглиблює технічний і гуманітарний кругозір випускника академії, сприяє формуванню його авторитету в колективі залізничного підприємства, створенню позитивного іміджу.

Предмет навчальної дисципліни складають загальні тенденції та закономірності становлення й розвитку залізничного транспорту в світі та особливості їх прояву в створенні та функціонуванні залізниць на території України.

Метою вивчення студентами історії залізничної галузі як навчальної дисципліни є:

- систематизація та поглиблення знань про історію розвитку світового та вітчизняного залізничного транспорту;

- створення наукових уявлень про передумови його виникнення й основні етапи еволюції;

- розвиток вміння аналізувати, порівнювати процеси і події, характерні для залізниць різних країн, орієнтуватися в

технічних та експлуатаційних особливостях залізничної техніки певних епох, визначати внесок видатних науковців, керівників і виробничників у розвиток залізничної галузі;

- розуміння особливостей розвитку залізниць України та напрямів їх модернізації у контексті світових тенденцій;
- долучення до патріотичних, трудових, науково-технічних традицій попередніх поколінь українських залізничників.

Завданням самостійної роботи студентів є опрацювання навчальної інформації з історії залізничного транспорту і набуття вмінь застосовувати її у практичній професійній діяльності.

Матеріали "Практикуму" слід вивчати у послідовності, визначеній складниками методичного забезпечення кожної теми:

- ознайомлення з **основними проблемами теми** за програмою курсу;
- засвоєння змісту **ключових понять** за термінологічним словником, вивчення **персоналій** та **найважливіших подій**;
- опрацювання **основних питань до вивчення теми** за джерелами та літературою;
- підготовка **реферату** чи **повідомлення**;
- робота із **завданнями** та **питаннями** для самоконтролю і тестування дає можливість перевірити правильність засвоєння навчальної інформації.

ПЛАНИ СЕМІНАРСЬКИХ ЗАНЯТЬ

Тема 1. ВИНИКНЕННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ ЯК НОВОГО ВИДУ ТРАНСПОРТУ (перша половина XIX ст.)

План

- 1 Історичні, економічні та технічні передумови появи залізниць.
- 2 Будівництво рухомого складу в Європі, США та Росії.
- 3 Основні тенденції розвитку залізниць у світі у першій половині XIX ст.

Термінологічний словник

Лежневі шляхи – дерев'яні попередники рейкової залізниці. Вперше прокладались у середні віки на шахтах і копальнях. У 1764 р. лежневу дорогу збудував на Коливаново-Воскресенських заводах (на Алтаї) талановитий російський механік Козьма Дмитрович Фролов (1728 – 1800). У 1778 р. механік Ф. С. Ваганов збудував підземний лежневий шлях на Семенівській копальні (Алтай). В Англії лежневий шлях діяв з 1782 р. в м. Дербі.

Рейка (від лат. regula – прямий ціпок, брусок) – спочатку так називали невеликі, близько 1 м, дерев'яні бруси, що нарощували в довжину за допомогою цвяхів, а пізніше – виготовляли з чавуну.

Вагонетка – відкритий вагон малої місткості, призначений для перевезення вантажів по вузькоколіїних залізничних коліях (на шахтах, копальнях).

Парова машина – тепловий двигун зовнішнього згоряння, який перетворює енергію нагрітого пару у механічну роботу.

Паровоз – автономний локомотив з паросиловою установкою, двигуном якого виступає парова машина.

Потяг – склад сформованих і зчеплених залізничних вагонів, що приводяться в рух локомотивом або моторним вагоном.

Залізничний транспорт – наземний вид рейкового транспорту, який використовується для пересування вантажів, пасажирів на великі відстані.

Вокзал – приміщення або комплекс приміщень на залізничній станції для обслуговування обладнання й персоналу, що забезпечує організацію пасажирських перевезень, управління рухом поїздів. Перший у Росії вокзал був збудований на станції Павловськ Царськосільської залізниці. Зразком вокзалу став розважальний центр Vauxhall під Лондоном, що належав Джейн Вокс.

Віадук (від лат. viо – дорога, ducо – веду) – міст для проїзду над глибокою щілиною, дорогою або залізничними коліями. Зазвичай віадук – це красива, витончена споруда з металу або залізобетону.

Квиток залізничний – основний документ пасажирів, що дає право на проїзд. Квитки на Царськосільській залізниці являли собою жетони, виготовлені з латуні, на яких зазначався тип вагона (карета, диліжанс, шарабан) та номер місця.

Сигналізація (СЦБ) – спосіб повідомлення про початок руху на залізниці. Після нещасного випадку при відкритті залізниці Манчестер-Ліверпуль у 1830 р., коли паровоз наїхав на члена парламенту, про початок руху повідомляли звуковим сигналом різка, потім парового свистка, гудка, петард, прапорців, ліхтарів, сирен, дзвонів, семафорів, світлофорів тощо.

Персоналії

Ползунов Іван Іванович (1728 – 1766) – російський винахідник, створив першу в Росії парову машину (1764 р.) та перший у світі двоциліндровий паровий двигун.

Ватт Джеймс (1736 – 1819) – видатний шотландський інженер, винахідник-механік, створив універсальну парову машину подвійної дії (1782 р.), що започаткувало індустріальну революцію.

Тревітік Річард (1771 – 1833) – англійський винахідник, інженер. Разом з Дж. Стілом збудував у 1803 – 1804 рр. перший в історії паровоз для заводської Мьортір-Тідвілської чавунної залізниці у Південному Уельсі, який виявився занадто важким для чавунних рейок і не використовувався.

Фролов Петро Кузьмич (1775 – 1839) – інженер, збудував у 1809 р. Зміїногірську дорогу на Алтаї протяжністю 1867 м, яка замінила гужову повинність понад 500 приписних селян; розробив проєкт будівництва кінно-чавунної майже 150 кілометрової дороги, який не був реалізований у ті часи.

Стефенсон Джордж (1781 – 1848) – англійський винахідник, інженер-механік, один з «батьків» залізничного транспорту, паровозобудівник. Запровадив ширину колії 1435 мм (4 фути 8½ дюйми). Заснував у Ньюкаслі паровозобудівний завод (1823 р.).

Бетанкур Августин Августинович (1758 – 1824) – іспанський, потім російський державний діяч, за проєктом якого у Санкт-Петербурзі був заснований Інститут корпусу інженерів шляхів сполучення. У 1819 – 1824 рр. очолював Головне

управління шляхів сполучення.

Черепанови Єфим Олексійович (1774 – 1842) та **Мирон Єфимович** (1803 – 1849) – російські механіки-винахідники, кріпаки. Побудований ними у 1834 р. на Нижньо-Тагільському заводі перший у Росії паровоз возив потяг вагою 3,3 т зі швидкістю від 13 до 16 км/год. Їх другий паровоз (1835 р.) міг перевозити до 16 т вантажу.

Герстнер Франц Антон (1796 – 1840) – австрійський і чеський інженер, будівник перших залізниць в Чехії, Австрії та Росії (Царськосільська).

Мельников Павло Петрович (1804 – 1880) – російський інженер, один з авторів проекту залізниці Санкт-Петербург – Царське Село, автор першого в Росії навчального посібника по залізничному транспорту «О железных дорогах» (1835 р.), перший міністр шляхів сполучення Російської імперії (1865 – 1869 рр.)

Найважливіші події

XVI – XVIII ст. – застосування лежневих шляхів, попередників залізниць.

1765 р. – англієць Дж. Ватт запатентував першу парову машину.

1767 р. – Річард Рейнольдс виготовив чавунні накладки на дерев'яні основи рейок для продовження терміну їх служби.

1788 р. – на Олександрівському заводі в Петрозаводську відлито перші чавунні рейки й прокладено колію для перевезення вантажів у вагонетках з кінною тягою.

1803 р. – поблизу Лондона у графстві Суррей відкрита перша пасажирська залізниця громадського користування з кінною тягою.

1806 – 1809 рр. – в Росії інженер П. К. Фролов збудував чавунні колії з кінною тягою між Зміїногірською копальнею та сріблоплавильним заводом.

1809 р., 20 листопада – відкритий перший в Росії технічний вищий навчальний заклад – Інститут корпусу інженерів шляхів сполучення у м. Санкт-Петербург (ЛІІЗТ, зараз – Петербурзький державний університет шляхів сполучення).

1813 р. – в Росії в Петербурзькому інституті корпусу інженерів шляхів сполучень заснований Музей (зараз – Центральний музей залізничного транспорту РФ).

1825, 27 вересня – відкриття першої залізниці Стоктон – Дарлінгтон (Англія) загального користування з паровою тягою – день народження залізничного транспорту в світі.

1826 р. в Росії вийшов перший номер «Журнала путей сообщения» – щомісячного техніко-економічного видання.

1829 р. – створено Головне управління шляхів сполучення Російської імперії.

Чи знаєте Ви ...

Перше змагання серед паровозів відбулось у жовтні 1829 р. поблизу містечка Рейнхілл під Ліверпулем. Було заявлено п'ять паровозів, серед яких один судді одразу ж дискваліфікували, знайшовши захованого всередині коня. Залишилось чотири: «Новинка» Брайтвайта та Еріксона, «Безподібний» Гаксворта, «Впертість» Бурштеля та «Ракета» Стефенсона.

Перемогла «Ракета», що пододала 3 км гоночної дистанції зі швидкістю 44 км/год.

1830 р., 24 травня – введена в експлуатацію перша ділянка залізничної лінії Балтимор-Огайо (США).

1830 р., 15 вересня – відкрита залізниця між Манчестером і Ліверпулем довжиною 56,3 км. Уперше в світі здійснено офіційне перевезення пошти.

1834 р. – на Нижньотагільській залізниці почали використовувати парову тягу – вагонетки переміщував паровоз, збудований Є. та М. Черепановими.

1836 р. – з'явився перший спальний вагон «Чемберсбург» на лінії Харрісбург – Чемберсбург у штаті Пенсильванія. Вагон мав чотири спальні відділення по чотири койки в кожному. Постіль пасажиром не видавали, вони спали одягнуті.

1837 р., 30 жовтня, 12 год 30 хв – відкрита перша в Росії залізниця між Петербургом і Царським Селом.

1838 р., січень – з Лондона виїхав перший спеціальний поштовий вагон. Цього ж року в Росії були організовані рухомі поштові відділення на залізниці Петербург – Павловськ. З 1843 р. введений тариф на поштові перевезення – 10 коп. за одне

відправлення.

Чи знаєте Ви ...

Ліхтарі попереду локомотива з'явилися на початку 1830-х рр. Гораціо Аллен, засновник залізничної компанії Південної Кароліни, приладнав металеву корзину з палаючим сосновим гіллям попереду потяга. Під час громадянської війни в Америці більшість ліхтарів на поїздах були масляні і мали потужні відбивачі, що спрямовували світло далеко вперед.

1842 р. – в Управлінні шляхів сполучення і публічних приміщень Росії було створено Департамент залізниць.

1842 р. – в Шотландії на залізниці Глазго – Единбург випробувано локомотив з автономними батареями (прототип електровоза).

1846 р. – на Олександрівському заводі в Петербурзі почався випуск перших у Росії серійних паровозів. Нові машини позначали літерами Д, Т та Ч (відповідно кількості осей – дві, три, чотири).

1850 р. – в Шотландії збудований перший у світі залізничний пором.

Цікавий факт

Перший поїзд відійшов від перону Московського вокзалу в Петербурзі об 11 годині 15 хвилин 1 листопада 1851 р. Через 21 годину 45 хвилин «Всенародний поїзд», як називала його столична газета «Северная пчела», прибув до Москви. Ця магістраль довжиною 644,6 км була збудована за 8,5 років. На залізниці було зведено 184 мости. Рейкова колія становила 5 футів (1524 мм).

Російський поет М. О. Некрасов присвятив будівникам магістралі вірш «Железная дорога»:

*... Прямо дороженька: насыпи узкие,
Столбики, рельсы, мосты.
А по бокам-то всё косточки русские...
Сколько их! Ванечка, знаешь ли ты?...*

1851 р., 6 серпня – поява залізничних військ у Росії. За указом царя Миколи I технічний персонал, який обслуговував залізничні колії, було поділено на роти. Роти підтримували у належному стані залізничну колію, забезпечували безперебійну

роботу станцій, охорону мостів і залізничних переїздів.

1851 р., 1 листопада – введена в дію перша в Росії магістральна залізниця довжиною 644,4 км між Петербургом та Москвою (Миколаївська, зараз – Жовтнева залізниця).

Теми рефератів і повідомлень

- 1 Англія – батьківщина залізничного транспорту.
- 2 Видатні винахідники Росії Є. О. та М. Є. Черепанови.
- 3 Зародження залізничної освіти в Росії.
- 4 Будівництво залізниць в Європі на початку XIX ст.

Завдання та запитання для обговорення й самоконтролю

1 Визначте економічні та технічні передумови виникнення залізничного транспорту.

2 У чому, на вашу думку, полягали переваги залізничного транспорту на початку XIX ст. у порівнянні з іншими видами транспорту?

3 Установіть хронологічну послідовність появи основних видів транспорту:

А	Повітряний	1	
Б	Водний	2	
В	Трубопровідний	3	
Г	Залізничний	4	
Д	Людський	5	
Е	Автомобільний	6	
Є	Ракетно-космічний	7	
Ж	Тваринний	8	

4 Про випробування паровоза якого винахідника повідомлялося в публікації однієї англійської газети:

"Випробування перевершило, на загальний подив, усе, що очікували від нього найактивніші прихильники. У цьому випадку ... машина була використана для перевезення до 10 тонн штабового заліза на відстань більше 9 миль; слід зазначити, що вага вантажу швидко збільшилася з 10 до 15 тонн завдяки не менше ніж 70 чоловікам, які забралися на повозку. ... Вони

бажали прокататися, користуючись першим успіхом талантів винахідника... Машина здійснила свою подорож без поповнення котла водою і вільно пересувалася зі швидкістю 5 миль за годину..."

5 Установіть відповідність між датами і подіями:

1	XVI – XVII ст.	А	Відкриття в Росії Петербурзького інституту водних і сухопутних сполучень	1	
2	1809 р.	Б	Заснування першого в світі паровозобудівного заводу в Ньюкастлі	2	
3	1823 р.	В	Поява лежневих шляхів	3	

6 Установіть відповідність між прізвищами винахідників та їхніми винаходами:

1	Дж. Стефенсон	А	Паровий двигун	1	
2	Р. Тревітік	Б	Паровоз «Блюхер» (1814 р.)	2	
3	І. І. Ползунов	В	Атракціон «Спіймай мене, хто зможе»	3	

7 Установіть відповідність між терміном і його визначенням:

1	Вагон	А	Комплекс приміщень і споруд у пункті пасажирських перевезень, призначених для обслуговування пасажирів і обробки багажу	1	
2	Вокзал	Б	Тяговий транспортний засіб, призначений для пересування по рейкових коліях поїздів або вагонів	2	
3	Реборда	В	Закритий або відкритий візок на колесах, пристосований для пересування по рейках	3	
4	Локомотив	Г	Спеціальний виступ на внутрішньому краю рейкової колії для запобігання сходженню коліс з рейок	4	

8 Розташуйте події у логічній послідовності:

А	Використання «конки»	1	
Б	Створення парового двигуна	2	
В	Відкриття вокзалу в Росії	3	
Г	Початок будівництва залізниць у США	4	
Д	Перше виготовлення чавунних рейок	5	

9 Розташуйте події у хронологічній послідовності:

А	Відкриття залізниці Санкт-Петербург – Царське Село – Павловськ	1	
Б	Будівництво першого паровозного заводу в Англії	2	
В	Перемога у змаганнях паровоза Дж. Стефенсона «Ракета»	3	
Г	Відкриття перших залізниць у Франції	4	
Д	Будівництво першого в США паровоза «Найкращий друг»	5	

10 Заповніть у таблиці пропущені дати і назви країн:

Дата	Країна, в якій була збудована залізниця
1825	Великобританія
1830	
1832	
	Бельгія, Німеччина
1836	
	Росія, Австрія
1839	
	Угорщина
	Швейцарія, Данія
1848	

11 Прочитайте текст, зробіть висновки щодо походження терміну «паровоз»:

"У Росії поряд з використанням не дуже зрозумілого для більшості іноземного слова «локомотив» у період знайомства з цією новою фантастичною машиною використовували російські

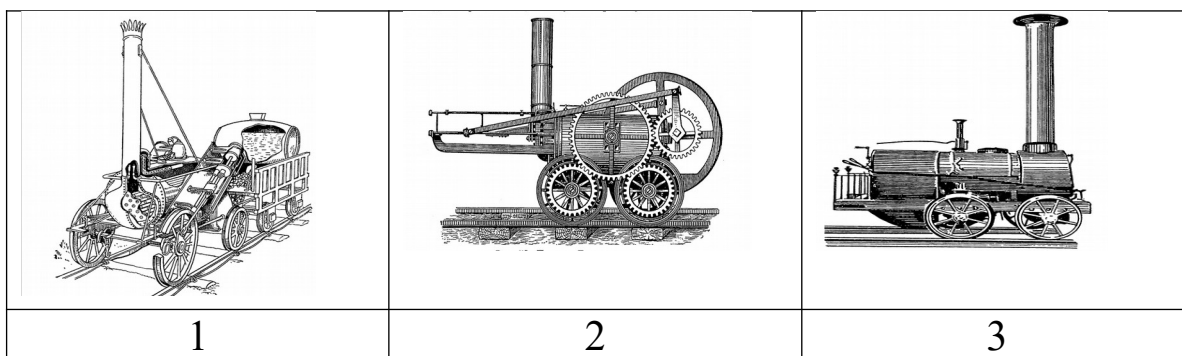
вирази «самокатна парова машина», «парова фура», «паровий візок», «пароходка», «пароход» – у Черепанових. У звітах Ф. А. Герстнера – «парова машина», «паровий екіпаж», «парова карета», у пресі початку ХІХ ст. – «дикий звір», «могутня машина». Вперше слово «паровоз» з'явилося в газеті «Северная пчела», яку видавав М. І. Греч, йому приписують цей «винахід». Там писали: «Ось йде паровоз з трубою, з якої виходить дим, машина тягне за собою декілька візків, у яких розміщується понад 300 чоловік, сила дорівнює силі 40 коней, за годину вона пробігає простір у 30 верст». Нову назву використовував Ф. А. Герстнер у звіті 1837 р. Терміни «паровоз» і «локомотив» стали синонімами».

12 Поясніть походження і значення термінів "вокзал", "віадук", "плацкарта", "гальмо", "кондуктор", "колія", "тунель".

13 Проаналізуйте наведену у таблиці інформацію. Зробіть висновки щодо тенденцій розвитку технічних характеристик паровозів.

Зміни параметрів паровозів – 1829 по 1900 рр.					
Рік будівництва	Тип паровоза	Діаметр циліндра, мм	Діаметр ведучих колес, м	Вага паровоза, т	Робочий тиск, кг/мм ²
1829	"Ракета"	203,2	1,4	4	0,0316
1830	"Планета"	279,4	1,52	8	0,0316
1864	6-колісні	444,5	2,44	35	0,082
1870	8-колісні	457,2	2,44	45	0,089
1886	8-колісні	458,2	2,13	42	0,101
1895	8-колісні	482,6	2,13	48	0,111
1898	10-колісні системи	584,2	1,3	103	0,126
1899	"компаунд" Те саме	609,6	1,3	112	0,142

14 Установіть відповідність винаходу та його автора:



Номер зображення	Прізвище винахідника
1	
2	
3	

Література до теми

- 1 Августынюк А., Гвоздев М. Первая магистраль. К 100-летию Октябрьской железной дороги. – Л.: Лениздат, 1951.
- 2 Бойко Ф. И. Замечательные русские механики Черепановы. – М. – Свердловск: Машгиз, 1952.
- 3 Бороздин М. Путешествие из Петербурга в Москву. К 150-летию открытия Николаевской (Октябрьской) железной дороги // Живописная Россия. – 2001. – № 6. – С. 41 – 44.
- 4 Великин Б. Петербург – Москва. Постройка дороги 1842 – 1851. – 2-е изд. / Под. ред. И. Перепечко и А. Калейса. – М.-Л.: Гос. изд. «История фабрик и заводов», 1935.
- 5 Виргинский В.С. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века. – М.: Трансжелдориздат, 1949.
- 6 Виргинский В.С. Джордж Стефенсон. 1781 – 1848. – М.: Наука, 1964.
- 7 Виргинский В.С. Ефим Алексеевич Черепанов (1774 – 1842), Мирон Ефимович Черепанов (1803 – 1849). – М.: Наука, 1986.
- 8 Виргинский В.С. Замечательные русские изобретатели Фроловы. – М.: Машгиз, 1950.
- 9 Воронин М.И., Воронина М.М. Павел Петрович Мельников, 1804 – 1880. – Л.: Наука, 1977.
- 10 Садчиков П.И., Зайцева Т.Н. Первый русский паровоз Черепановых // Железнодорожный транспорт. – 2009. – № 12. – С. 72 – 75.

- 11 Теличко В.П. Возникновение паровоза и железных дорог: Ист. Очерк. – 2-е изд., доп. – К.: Изд. АН УССР, 1937.
- 12 Шестакова О.В. Отражение начала железнодорожного строительства в художественной литературе // Страницы истории России: Сб. науч. трудов. – Екатеринбург, 2008. – Вып. 63. – С. 99 – 123.

Тема 2. РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.

План

- 1 Основні тенденції залізничного будівництва у світі.
- 2 Розвиток капіталізму і залізничний транспорт Російської імперії.
- 3 Будівництво залізниць на території України.
- 4 Участь залізничників у революційних подіях на початку ХХ ст.

Термінологічний словник

Капіталізм – економічна система виробництва й розподілу, яка ґрунтується на приватній власності на засоби виробництва, загальній юридичній рівності й свободі підприємництва.

Концесія (від лат. concessio – дозвіл, уступка) – договір на тимчасове передання державою права на будівництво та експлуатацію залізниць приватним особам і товариствам; форма державно-приватного партнерства, залучення приватного сектора в управління державною власністю.

Метро – столична залізниця, назва походить від назви компанії «Metropolitan Railway», яка будувала першу лінію метрополітену в Лондоні (3,6 км), запущену 10 січня 1863 р. Лінія на паровій тязі у 1890 р. була замінена на електричну.

Міністерство шляхів сполучення Російської імперії (16.05.1865 р. – 28.02.1917 р.) – орган державного управління, який забезпечував проведення єдиної політики у сфері водного, сухопутного та залізничного транспорту.

Тарифна реформа – була проведена з ініціативи С.Ю. Вітте і закріплена законом від 8 березня 1889 р., який діяв до 1917 р., наслідком реформи стало затвердження державної монополії на залізничні тарифи. Керівництво тарифною справою зосереджувалось у Міністерстві фінансів, де були створені спеціальні установи: Рада з тарифних справ, тарифний комітет і Департамент залізничних справ.

Вузькоколія – залізниця, рейкова колія якої має меншу ширину (від 600 до 1067 мм), аніж нормальна (в СРСР – 1520 мм). Уперше такі «економічні залізниці» будувались в Шотландії, потім з'явилися у Франції, Німеччині, Швеції, Норвегії, Росії (1871 р.)

Залізничний зв'язок – допомагає швидко й правильно організувати роботу усіх підрозділів залізниці. Одними з перших залізничних службовців були телеграфісти. Використовувалась система телефонування й телеграфування Г.Г. Ігнат'єва (1880 р.), телефонна система Є.І. Гвоздьова (1888 р.) Вперше радіостанція для залізниць була використана у 1914 р.

Транссибірська магістраль (Великий Сибірський шлях) – найдовша у світі залізниця (9298 км) проходить через Євразію, об'єднує Москву і Далекий Схід. Будувалась з 19 травня 1891 р. по 5 жовтня 1916 р.

Бронепоїзд – броньований рухомий склад з кулеметним та гарматним озброєнням, призначений для проведення воєнних дій у смугі залізниці – «фортеця на колесах». Проект бронепоїзда з'явився у 1826 р., використовувався з 1848 р. в австрійській армії, в громадянській війні в США (1861 – 1865 рр.), франко-пруській (1870 р.), англо-бурській (1900 – 1902 рр.), Першій світовій та громадянській війні в Росії.

ВІКЖель – Всеросійський виконавчий комітет залізничної профспілки, створений у серпні 1917 р., до його складу входили переважно меншовики та есери. Виступав за створення однорідного соціалістичного уряду. Був скасований у січні 1918 р., його функції перейшли до Вікжедору.

Персоналії

Вітте Сергій Юлійович (1849 – 1915) – граф, російський державний діяч, голова Товариства Південно-Західних залізниць (1886 р.), начальник Департаменту залізничних справ при Міністерстві фінансів (1889 р.), міністр шляхів сполучення (1892 р.), міністр фінансів Росії (1892 р.), голова Ради міністрів Російської імперії (1905 р.), провів тарифну реформу на залізницях (1889 р) та грошову реформу (1897 р.), сприяв будівництву Транссибірської магістралі та Китайсько-Східної залізниці.

Дельвіг Андрій Іванович (1813 – 1887) – барон, російський інженер, голова Ради Міністерства шляхів сполучення, запровадив на залізниці поділ на «служби», ініціатор створення технічних залізних училищ, організатор і голова Російського технічного товариства (1866 р.)

Бородін Олександр Парфенійович (1848 – 1898) – російський інженер-залізничник, один з основоположників паровозобудування в Росії. Створив першу в світі стаціонарну лабораторію з випробування паровозів (1880 – 1882 рр.), голова з'їздів інженерів служби тяги залізниць Росії. Один із засновників журналу «Інженер» (Київ, 1882 р.)

Бліох Іван Станіславович (1836 – 1901) – російський банкір, концесіонер залізниць в Російській імперії, меценат, вчений-економіст, один з організаторів Товариства Південно-Західних залізниць, започаткував розвиток залізничної статистики.

Дизель Рудольф (1858 – 1913) – німецький інженер, творець двигуна внутрішнього згоряння (1897 р), відкрив власний завод з виробництва дизельних двигунів (1898 р.)

Петров Микола Павлович (1836 – 1920) – російський учений, інженер-залізничник, голова Управління казенних залізниць Росії (1888 – 1892 рр.) Ініціатор створення Московського інженерного училища (зараз – Московський державний університет шляхів сполучення).

Белелюбський Микола Аполлонович (1845 – 1922) – відомий російський інженер і учений у галузі будівельної механіки й мостобудування. Заснував лабораторію з випробування матеріалів у Петербурзькому інституті інженерів

шляхів сполучення. Під його керівництвом розроблено й збудовано понад 100 мостів у Росії та Україні.

Кербедз Станіслав Валеріанович (1810 – 1899) – російський інженер-мостобудівник, автор проекту і директор робіт з будівництва першого постійного мосту через Неву в Петербурзі (1842 – 1850 рр.). Автор фундаментальних досліджень в галузі будівельної механіки.

Журавський Дмитро Іванович (1821 – 1891) – видатний учений і інженер, засновник російської школи мостобудування, фахівець в галузі будівельної механіки. Спроектував і збудував мости на магістралі Петербург – Москва, директор Департаменту залізниць (1877 р.)

Гриневецький Василь Ігнатович (1871 – 1919) – учений в галузі теплотехніки, професор. Уперше у світі зробив тепловий розрахунок двигуна внутрішнього згоряння (1907 р.) У 1909 р. за його проектом створений двоконтактний двигун внутрішнього згоряння для тепловоза.

Тімонов Всеволод Євгенович (1862 – 1936) – інженер шляхів сполучення, фахівець у галузі гідротехніки, з 1895 р. професор Петербурзького інституту інженерів шляхів сполучення. У 1907 р. з його ініціативи створена перша в Росії гідротехнічна лабораторія в Петербурзі.

Проскураков Лавр Дмитрович (1858 – 1926) – інженер шляхів сполучення, професор, творець механічної лабораторії в Московському інженерному училищі, яка носить його ім'я. Автор проектів мостів через Волхов, Оку, Єнісей, Амур, Москву та ін. У 1912 р. заснована Золота медаль ім. Л. Д. Проскуракова за найкращі праці з будівельної механіки.

Щукін Микола Леонідович (1848 – 1924) – інженер, учений у галузі залізничного транспорту, конструктор паровозів серії Н, Щ. Викладав у Воєнно-інженерній академії, на Вищих жіночих політехнічних курсах у Санкт-Петербурзі. У 1910 – 1916 рр. був товаришем міністра шляхів сполучення, головою комісії рухомого складу й тяги.

Карейша Сергій Дем'янович (1854 – 1934) – інженер шляхів сполучення, фахівець у галузі залізничної колії, станцій та вузлів, заслужений професор, директор Петербурзького інституту інженерів шляхів сполучення у 1911 – 1917 рр.

Ліверовський Олександр Васильович (1867 – 1951) – доктор технічних наук, спеціаліст у галузі будівництва залізниць. Брав участь у створенні Західносибірської, Кругобайкальської та інших залізниць. У 1917 р. – міністр шляхів сполучення Тимчасового уряду.

Найважливіші події

1853 р. – відкрита перша залізниця в Індії від Бомбею до Тани.

1854 р. – у Росії на Петербурзько-Московській залізниці введений перший графік руху поїздів.

1857 р. – відкрита перша залізниця в Африці між Каїром та Олександрією.

Чи знаєте Ви...

Перші сталеві рейки були прокладені у 1857 р. на центральній залізничній станції в Дербі (Англія) фірмою «Мідланд Рейлуей». Виготовив сталеві рейки британський металург і бізнесмен Роберт Форестер Мушет (1811 – 1891). Протягом 16 років незмінної експлуатації через станцію проїхали до 1 252 000 паровозів і тендерів.

1857 р., 28 січня – засновано Головне товариство російських залізниць.

1858 р. – збудована перша у світі сортувальна гірка (Лейпциг, Німеччина).

1861 р., 4 листопада – на Львівський вокзал прибув поїзд «Ярослав» – перший на українських землях. День залізничника України.

1863 р., 10 січня – відкриття першого у світі метрополітену з паровою тягою довжиною 3,6 км в Лондоні.

1865 р., 15 червня – імператор Олександр II підписав Указ про створення Міністерства шляхів сполучення Росії.

1869 р. – на залізницях Росії вперше у світі введено безперевантажне сполучення, уніфіковано парк вагонних вантажів.

1869 р. – відкрилось перше технічне залізничне училище в Росії – в Єльці.

1870 р. – початок формування воєнно-залізничних команд для підготовки у мирний час фахівців з експлуатації і відновлення залізниць.

1872 р. – англійцями була збудована перша залізниця в Японії довжиною 28 км між Токіо та морським портом Йокогама.

1879 р., 31 січня – запроваджена єдина залізнична форма. У Москві відбувся перший дорадчий з'їзд інженерів служби тяги та шляхів сполучення, з'їзди проводились до 1917 р.

1879 р., 31 травня – день народження електричної тяги. На промисловій виставці у Берліні демонструвалась перша електрична залізниця довжиною 300 м, збудована Вернером фон Сіменсом.

1880 р. – відкрита перша залізниця в Китаї.

1881 р. – американський підприємець Джордж Пульман створив в Іллінойсі для робочих спальний вагон. Провідники замість зарплати отримували чайові від пасажирів.

1885 р. 12 червня – прийнято «Загальний статут Російських залізниць».

1885 р. – заснована Міжнародна асоціація залізничних конгресів.

1889 р. – проведення тарифної реформи, створення Департаменту залізничних справ при Міністерстві фінансів Російської імперії.

1889 р. – заснований Міжнародний союз по пасажирських і багажних вагонах (RIC).

1891 р. – розпочалось будівництво Транссибірської магістралі.

1893 р. – засновано Центральне бюро міжнародних залізничних перевезень (OTIF).

1895 р. – уперше у світі на лінії Балтимор-Огайо (США) на залізничному рухомому складі застосована електрична тяга.

1896 р. – відкрилось Московське інженерне училище шляхів сполучення (з 1913 р. – Московський інститут шляхів сполучення).

Цікавий факт

У другій половині XIX – на початку XX ст. паровози в Росії будували Балтійський, Путилівський, Невський, Воткінський, Коломенський, Мальцевський, Харківський, Миколаївський, Луганський, Брянський, Сормовський та Людиновський заводи. З 1869 по 1917 рр. було збудовано 21 347 паровозів.

1905 р. – зародження профспілкового руху залізничників.

1913 – 1914 рр. – у майстернях Південно-Західної залізниці технік С. С. Жидковський розробив схеми й збудував радіостанції для потреб залізниці.

1917 р., 10 грудня – вихід першого номера галузевої газети «Гудок».

Теми рефератів і повідомлень

- 1 Будівництво залізниць в Російській імперії.
- 2 Діяльність паровозобудівних заводів в Росії в другій половині XIX – на початку XX ст.
- 3 Розвиток профспілкового руху залізничників.
- 4 Залізничний транспорт у роки Першої світової війни.

Завдання та запитання для обговорення й самоконтролю

1 Які причини викликали активне будівництво залізниць у Російській імперії в 1860 – 1870 рр.?

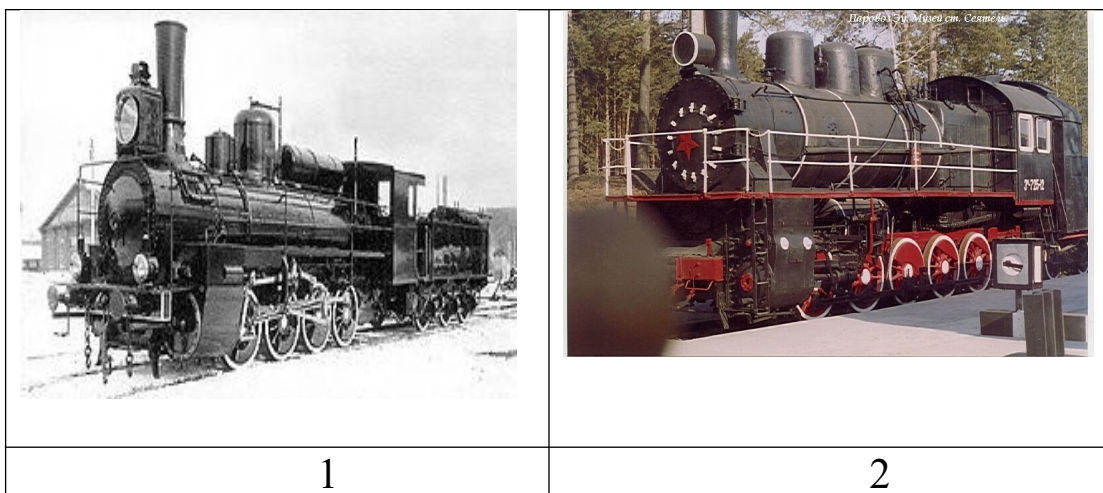
2 Які позитивні та негативні наслідки для розвитку залізничного транспорту Росії мав «концесійний» період будівництва залізниць?

3 Установіть відповідність між датами і подіями:

1	1865 р.	А	Створення в Києві лабораторії для випробування паровозів	1	
2	1868 р.	Б	Утворення Міністерства шляхів сполучення Росії	2	
3	1881 р.	В	Отримання С.С. Поляковим концесії на	3	

		будівництво Азовської залізниці	Курсько-Харківсько-		
--	--	--	----------------------------	--	--

4 Паровози яких серій зображені на фото?



1 Випускався з 1890 по 1928 рр. на 12 паровозобудівних заводах Росії, найпоширеніша дореволюційна серія.

2 Вироблявся з 1912 по 1957 рр. Головний конструктор В. І. Лопушинський, паровоз – рекордсмен за кількістю й тривалістю випусків.

5 Розташуйте події у хронологічній послідовності:

А	Відкриття першого залізничного училища в Україні (Одеса)	1	
Б	Одержавлення Харківсько-Миколаївської залізниці	2	
В	Будівництво першої залізниці в Азербайджані	3	
Г	Заснування Донецької залізниці	4	
Д	Відкриття першої в Російській імперії сортувальної станції	5	

6 Розташуйте події у логічній послідовності:

А	Підписання першого колективного договору з власниками Харківського паровозобудівного заводу про виконання вимог залізничників	1	
Б	Затвердження «Положення про основні умови для влаштування першої мережі залізниць в Росії»	2	
В	Відкриття сортувальних станцій на залізницях	3	

Г	Запровадження телеграфного зв'язку на залізничному транспорті		4	
----------	--	--	----------	--

7 Визначте основні періоди у розвитку залізничного транспорту у 1856 – 1917 рр.

8 Складіть хронологічний ланцюжок з теми "Будівництво тунелів".

№ з/п	Рік	Країна	Назва тунелю
1	1857		
2	1862		
3	1881		
4	1886		
5	1890		
6	1905		
7	1916		

9 Укажіть назву населеного пункту, біля якого трапилася аварія царського поїзда 17 жовтня 1888 р.:

м. Севастополь	м. Житомир
ст. Борки	м. Москва

10 Розташуйте назви залізниць на землях України у послідовності їх створення у 1860 – 1870-х рр.

А	Одеська	1	
Б	Єкатерининська	2	
В	Південно-Західна	3	
Г	Курсько-Харківсько-Азовська	4	
Д	Львівська	5	
Е	Донецька	6	

11 Дайте характеристику майновому й соціальному стану залізничників на початку ХХ ст. Які причини змушували їх брати участь у страйках?

12 Як зараз називається залізниця, що мала назву Курсько-Харківсько-Азовська (1869 – 1895 рр.) та Курсько-Харківсько-Севастопольська (1895 – 1907 рр.)?

13 Проаналізуйте наведену у таблиці інформацію. Зробіть висновки щодо масштабів будівництва залізниць у світі в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.

Держава	Протяжність залізничних ліній, км	
	1860 р.	1900 р.
США	40 292	311 094
Англія	16 787	35 186
Німеччина	11 633	51 391
Франція	9 528	42 827
Австро-Угорщина	4 543	36 883
Канада	3 359	28 697
Іспанія	1 918	13 357
Італія	1 800	15 787
Росія	1 589	56 976
Індія	1 350	38 235
Усього	108 012	790 125

14 Заповніть хронологічну таблицю «Відкриття метрополітенів у світі»:

Рік	Місто, у якому відкрито метро	Рік	Місто, у якому відкрито метро
1863	Лондон		Глазго
	Нью-Йорк		Відень
	Афіни		Париж
	Чикаго		Берлін
	Будапешт		Гамбург

Література до теми

- 1 Агієнко І.В. С.Ю. Вітте і мережа залізниць на українських землях: етапи зростання // Вісник Дніпропетровського університету. – 2007. – Вип. 14. – № 5. – С. 92 – 97.
- 2 Васильєв Н. Транспорт России в войне 1914 – 1918 гг. – М.: Гос. воен. изд-во, 1939.
- 3 Гольянов А.Л., Закревская Г.П. Главное общество Российских

железных дорог (ГОРЖД) // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 1. – С. 65 – 73.

- 4 Димитрюк В.М. Формування та функціонування мережі залізниць Буковини Австро-Угорського періоду: 1866 – 1918. – К.: АН ВШ України, 2005.
- 5 Дмитриева Т.В. Из истории железнодорожного мостостроения в России (конец XIX – первая половина XX вв.) // Страницы истории России: Сб. науч. трудов. – Екатеринбург, 2009. – Вып. 69. – С. 42 – 52.
- 6 Елютин О.Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия // Вопросы истории. – 2004. – № 2. – С. 47 – 57.
- 7 Елютин О.Н. Российское железнодорожное хозяйство под огнём критики (1870 – 1880-е гг.) // Вестник Моск. ун-та: Серия 8. История. – 2001. – № 6. – С. 25 – 50.
- 8 Зартер А. Германские железные дороги во время мировой войны / Пер. с нем. М.С. Фельдштейна. – М.: Трансжелдориздат, 1934.
- 9 Корнієнко П.С. Нормативно-правове регулювання залізничного транспорту в Україні (друга половина XIX століття) // Віче. – 2007. – № 16. – С. 14 – 15.
- 10 Морозов Б.М. Из истории формирования кадров Наркомата путей сообщения в первый год пролетарской революции // История СССР. – 1985. – № 5. – С. 132 – 138.
- 11 Наговицын В.С. Крушение императорского поезда // Локомотив. – 2007. – № 8. – С. 43 – 46.
- 12 Сенин А.С. Министерство путей сообщения в 1917 году. – М., 1993.
- 13 Соловьёва А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. – М.: Наука, 1975.
- 14 Уржанов В.М. О деятельности Центрального Исполнительного Комитета Всероссийского Железнодорожного Союза (ВИКЖЕЛЯ) в 1917 году // Науково-практична конференція: «100 років профспілковому руху залізничників і транспортних будівельників України: історичний досвід, традиції і перспективи». – К., 2005. – С. 126 – 139.
- 15 Шаригіна О.А. Історія виникнення і розвитку залізничного та

морського транспорту на Півдні України (друга половина XIX – початок XX ст.). – Херсон: ХДМІ, 2009.

Тема 3. ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ У МІЖВОЄННИЙ ПЕРІОД (1918 – 1939 рр.)

План

1 Наслідки Першої світової та громадянської війн для залізничного транспорту.

2 Роль залізниць у соціально-економічному розвитку СРСР.

3 Світові тенденції розвитку залізничного транспорту у міжвоєнний час.

Термінологічний словник

Агітпоїзди – функціонували з часів громадянської війни, створювались з метою проведення агітаційної роботи серед населення і пропаганди ідей соціалізму. Являли собою яскраве видовище – були розмальовані, прикрашені прапорами й гаслами, платформи перетворювались на сцени, з яких виступали революційні діячі, лектори та артисти.

Народний комісаріат шляхів сполучення – державний орган, який у 1917 – 1946 рр. управляв діяльністю залізниць РРФСР, потім СРСР.

Націоналізація залізничного транспорту – процес переходу приватних та казенних залізниць у власність радянської держави.

Туркестано-Сибірська магістраль – залізниця, що забезпечує зв'язок Сибір – Середня Азія. 3 грудня 1926 р. було прийнято рішення про її будівлю. З 1927 р. прокладалась у важких кліматичних умовах і проходила через середньоазіатські республіки та Казахстан.

День залізничника – професійне свято, в СРСР було відновлене з ініціативи передовиків-залізничників, відзначалось з 1936 р. в першу неділю серпня. Початок історії дня залізничника відноситься до 1896 р., коли в Російській імперії святкували 100-річчя з дня народження імператора Миколи I, в роки правління

якого було збудовано перші залізниці.

Електрифікація – широке впровадження в народне господарство електричної енергії; перехід залізниць на електричну тягу. В СРСР розгорнулась відповідно до плану ГОЕЛРО (Державна електрифікація Росії).

Шляхова машинна станція – механізоване пересувне підприємство колійного господарства, яке виконувало плановий ремонт колії на мережі залізниць, що експлуатувались. Перша машинна колійна станція була запроваджена в СРСР у 1934 р.

Тепловоз – різновид локомотива з автономним агрегатом – дизелем, що виробляє енергію. Перший магістральний тепловоз був створений в СРСР за проектом Я. М. Гаккеля у 1924 р.

Електровоз – різновид локомотива з електричним приводом коліс, що здійснюється двигунами постійного струму, які отримують енергію через контактну мережу та ходові рейки від тягової підстанції або акумуляторної батареї.

Стахановський рух – масовий рух послідовників О.Г. Стаханова, новаторів соціалістичного змагання, який виник у 1935 р. Новатори виробництва у декілька разів перевищували встановлені норми. На залізничному транспорті ініціатором стахановського руху був П.Ф. Кривонос.

«**Люкс-торпеда**» – назва міні-потяга, який вперше прибув улітку 1936 р. на залізничний вокзал Тернополя. Самохідний вагон, який нагадував сучасний рейковий автобус, був довжиною 22 м з двома кабінами машиністів з обох боків. Вміщував 52 пасажирів. Будувався на першій польській фабриці локомотивів за ліцензією австрійської компанії Даймлер. Максимальна швидкість до 120 км/год.

Персоналії

Ломоносов Юрій Володимирович (1876 – 1952) – російський інженер-залізничник, професор Київського політехнічного інституту (1902 р.). Очолював місію з виконання замовлень у Швеції та Німеччині на паровози для Радянської Росії (1921 р.), керував створенням перших магістральних тепловозів.

Гаккель Яків Модестович (1874 – 1945) – вчений і

конструктор у галузі літакобудування й тепловозобудування. Спроектував і збудував один з перших у світі працездатних тепловозів (1924 р.), автор винаходів у галузі тяги тепловоза та електроосвітлення.

Патон Євгеній Оскарович (1870 – 1953) – радянський учений, фахівець у галузі зварювання й мостобудування, організатор зварювальної лабораторії, перетвореної на Науково-дослідний інститут електрозварювання (Київ, 1932 р.).

Передерій Григорій Петрович (1871 – 1953) – російський радянський учений, інженер-мостобудівник. Автор ідеї створення залізобетонних мостів і застосування зварювання в мостобудуванні. Ініціатор видання журналу «Инженерное дело» (1900 р.)

Образцов Володимир Миколайович (1874 – 1949) – російський радянський учений, інженер-залізничник, основоположник науки про проектування станцій і вузлів. Його ім'ям названий Миколаївський технікум залізничного транспорту.

Кривонос Петро Федорович (1910 – 1980) – діяч радянського залізничного транспорту, один з ініціаторів стахановського руху на залізничному транспорті, Герой Соціалістичної Праці (1943 р.), з 1953 р. – начальник Південно-Західної залізниці.

Дзержинський Фелікс Едмундович (1877 – 1926) – радянський державний діяч, голова Народного комісаріату шляхів сполучення (1921 – 1924 рр.). Його ім'ям названа серія радянських паровозів ФД.

Веденисов Борис Миколайович (1869 – 1952) – інженер шляхів сполучення, фахівець у галузі залізничної колії, заслужений діяч науки і техніки РРФСР (1942 р.). Організував у МПТ першу в СРСР кафедру «Загальний курс залізниць».

Найважливіші події

1918 р., 28 червня – підписано Декрет про націоналізацію залізниць.

1918 р., 4 вересня – прийнято постанову Ради Народних Комісарів «Про ліквідацію приватних залізниць».

1920 р. – на території РСФСР введений єдиний «Статут

залізниць».

1920 р., грудень – затверджений план ГОЕЛРО (Державної електрифікації Росії) з розділом про перспективи розвитку залізничного транспорту.

1921 р. – заснований Міжнародний союз по вантажних вагонах (RIV).

1923 р. – у Парижі заснований Міжнародний союз залізниць (UIC).

1924 р., листопад – збудовано перші тепловози з електричним приводом Щ Ел Я.М. Гаккеля та Е Ел Ю.В. Ломоносова.

1926 р., 6 липня – на дільниці Баку-Сабунчі-Сурахани запроваджена електрична тяга – початок електрифікації радянських залізниць.

1927 р., травень – затверджено «Статут залізниць СРСР».

1927 – 1930 рр. – будівництво Туркестано-Сибірської магістралі.

1929 р., серпень – заснування Ростовського інституту інженерів залізничного транспорту.

1930 р. – заснування Харківського, Сибірського (Томського), Дніпропетровського та Тифліського (Тбіліського) інститутів інженерів залізничного транспорту та Військово-транспортної академії.

1930 р. – заснована Міжнародна асоціація по залізничному рухомому складу (AICMR).

1931 р., січень – відкрито рух по Туркестано-Сибірській магістралі.

1931 р., 10 червня – відбувся перший рейс радянського експресу «Червона стріла». Поїзд подолав відстань між Москвою та Ленінградом за 10 годин.

1931 р., жовтень – створення в СРСР потужного товарного паровоза серії ФД.

1931 р., жовтень – запровадження селекторного зв'язку на залізницях СРСР.

1931 р. – заснований Ташкентський інститут інженерів залізничного транспорту.

1931 р. – на Коломенському машинобудівному заводі почався випуск тепловозів Е-ЕЛ-9.

1932 р. – створення в СРСР пасажирського паровоза серії ІС.

1932 р., серпень – заснований Новосибірський інститут інженерів залізничного транспорту.

1932 р., листопад – в СРСР випущений перший вітчизняний електровоз ВЛ19.

1932 р. – початок будівництва Байкало-Амурської магістралі.

1933 р., 13 травня – запровадження Знаку «Почесному залізничнику» (найвища нагорода в системі залізничного транспорту СРСР).

1933 р. – у Москві створено перше науково-дослідне бюро вагонобудування.

1933 р. – в СРСР розпочато поточне виробництво чотиривісних вагонів вантажообсягом 60 т.

1934 р. – на залізницях СРСР запроваджена диспетчерська централізація.

1934 р. – на Московсько-Курській залізниці організована перша в країні машинна колійна станція (МКС) для обслуговування залізничних шляхів.

1934 р. – збудована перша залізниця на території Заїру довжиною 510 км.

1935 р., 15 травня – відкриття першого в СРСР метрополітену в Москві.

1935 р., 24 червня – збудована перша в СРСР дитяча залізниця у Тифлісі.

1936 р., лютий – випущений товарний паровоз СО (Серго Орджонікідзе).

1936 р., 12 січня – в СРСР організовано Всесоюзне добровільне спортивне залізничне товариство «Локомотив».

1936 р. – вперше в СРСР на залізницях введено загальномережевий розклад руху.

1938 р. – розпочалось залізничне будівництво на території Монголії.

1939 р., липень – заснований Хабаровський інститут інженерів залізничного транспорту.

Теми рефератів і повідомлень

- 1 Технічне удосконалення залізничного транспорту СРСР.
- 2 Стахановський рух на залізничному транспорті.
- 3 Репресії проти залізничників у 1930-х рр. в СРСР.

Завдання та запитання для обговорення й самоконтролю

- 1 Дайте характеристику становища на залізничному транспорті після завершення Першої світової та громадянської війн.
- 2 Установіть відповідність між датами та подіями:

1	1926 р.	А	Випуск першого радянського електровоза ВЛ	1	
2	1927 р.	Б	Початок електрифікації радянських залізниць	2	
3	1932 р.	В	Розпочато будівництво Турксибу	3	

- 3 Установіть відповідність між прізвищами винахідників та їхніми винаходами:

1	Я.М. Гаккель	А	Зварювальна лабораторія	1	
2	Є.О. Патон	Б	Залізобетонний міст	2	
3	Г.П. Передерій	В	Тепловоз	3	

- 4 Установіть відповідність між терміном і його визначенням:

1	Локомотив з автономним агрегатом – дизелем	А	Електрифікація	1	
2	Локомотив з електричним приводом коліс	Б	Тепловоз	2	
3	Впровадження в господарство електричної енергії	В	Електровоз	3	

- 5 Іменами яких державних діячів були названі серії радянських паровозів та електровозів?

№ з/п	Прізвище	№ з/п	Прізвище
1		3	
2		4	

6 Розташуйте події у хронологічній послідовності:

А	Електрифікація першої в СРСР лінії Баку-Сабунчі-Сурахани	1	
Б	Зародження стахановського руху на залізничному транспорті	2	
В	Створення Народного комісаріату шляхів сполучення	3	
Г	Запровадження нагороди «Почесному залізничнику»	4	
Д	Підписання Декрету про націоналізацію залізниць в Росії	5	

7 Складіть логічний ланцюжок:

№ з/п	Рік	Назва міністерства
1		Міністерство шляхів сполучення Російської імперії
2	1917 р.	
3	1946 р.	Міністерство шляхів сполучення СРСР
4	1992 р.	Міністерство транспорту України
5		Міністерство інфраструктури України

8 Яку назву отримала з 1936-го р. Єкатерининська залізниця?

Стахановська	Ленінська
Сталінська	Кіровська

9 У якому місті було розміщено керівництво Північно-Донецької залізниці до 1934 р.?

Донецьк	Харків
Артемівськ	Київ

Література до теми

- 1 Довганюк С.С. Володимир Миколайович Образцов (1874 – 1949). – К., 2010.
- 2 Дорошко М.С. Одержавлення українських профспілок та формування їх номенклатури (1918 – 1930-ті роки) // Науково-практична конференція: «100 років профспілковому руху залізничників і транспортних будівельників України: історичний досвід, традиції і перспективи». – К., 2005. – С. 52 – 68.
- 3 Зархий С.Н. Наркомпуть Ф. Дзержинский: Документальная повесть. – М., 1977.
- 4 Карабанов А.А. Железнодорожный транспорт СССР за 15 лет. – М.-Л.: Гос. трансп. изд-во, 1932.
- 5 Кафаров Т.Э. Год 1926. Баку – Сабунчи // Энергия, экономика, техника, экология. – 1988. – № 6. – С. 56 – 57.
- 6 Кравченко О.В. Соціальна робота дорожньої професійної спілки Південної залізниці на початку 20-х рр. ХХ ст. // Науково-практична конференція: «100 років профспілковому руху залізничників і транспортних будівельників України: історичний досвід, традиції і перспективи». – К., 2005. – С. 79 – 91.
- 7 Повсталі із забуття. Репресовані залізничники (1919 – 1953). – К.: Транспорт України, 2001.
- 8 Работа железнодорожного транспорта с октября 1922 г. по март 1924 г. – М.: Траспечать, 1924.

Тема 4. ДІЯЛЬНІСТЬ ЗАЛІЗНИЦЬ У РОКИ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ (1939 – 1945 рр.)

План

- 1 Перехід залізничного транспорту на воєнні потреби.
- 2 Участь залізничників у воєнних діях.
- 3 Наслідки війни для транспорту СРСР та Європи.

Термінологічний словник

Державний комітет оборони – надзвичайний вищий орган державного управління на чолі з Й. В. Сталіним, створений 30 червня 1941 р., який під час Великої Вітчизняної війни володів усією повнотою влади в СРСР.

Евакуація (від лат. *evacuare* – видаляти) – вивезення з місцевості, що перебуває під загрозою нападу ворога, з театру воєнних дій у тил населення, поранених, полонених, а також матеріальних цінностей.

«Живе блокування» – технологія підвищення пропускної спроможності на залізницях. Була запроваджена восени 1941 р. і виявлялась у встановленні через кожні 800-900 м на перегонах сигналістів, за сигналами яких йшли поїзди.

Залізничні війська – вид спеціальних військ, призначених для технічного прикриття, загородження або відновлення, тимчасової експлуатації, будівництва нових залізничних колій та забезпечення бойових дій Збройних Сил.

Паровозні колони особливого резерву – спеціальні формування НКШС, створені для експлуатації паровозів у період Великої Вітчизняної війни на фронтових і прифронтових лініях. Забезпечували високу маневреність, оперативність і незалежність від локомотивних депо. Було сформовано 106 колон з 2280 паровозів.

«Рейкова війна» – операція радянських партизанів у період з 3 серпня до середини вересня 1943 р. у тилу німецьких військ на території Росії, Білорусії та частини України з метою одночасного масового руйнування залізничного полотна та станційних споруд.

Рокада, рокадні шляхи (від фр. *rokade*) – залізничні, шосейні або ґрунтові дороги в прифронтовій смузі, що проходять паралельно лінії фронту. Служать для маневрування військами і матеріальними засобами. Становлять основу військових комунікацій.

Волзька рокада – рокадна лінія залізниці завдовжки 978 км від станції Іловля (поблизу Волгограда) до станції Свіязьк (недалеко від Казані) через станції Саратов, Сизрань та Ульяновськ.

«Дорога життя» – військово-автомобільна дорога, організована через Ладозьке озеро взимку 1941 – 1942 рр. під час

блокади фашистами Ленінграду.

Чи знаєте Ви...

Під час «Рейкової війни» дії розгорнулись на території близько 1000 км по лінії фронту та 750 км в глибину. У них брали участь близько 100 тис. партизанів, яким допомагало місцеве населення. У ході операції було підірвано близько 25 тис. рейок, пущено під укіс багато ешелонів. Масове порушення ворожих комунікацій значно утруднило перегрупування військ противника у період вирішальних битв на Курській дузі та сприяло успішному наступу Радянської Армії.

Персоналії

Каганович Лазар Мойсеєвич (1893 – 1991) – радянський державний та партійний діяч. Очолював НКШС тричі: з 28.02.1935 р. по 22.08.1937 р., з 5.04.1938 р. по 25.03.1942 р. та з 26.02.1943 р. по 20.12.1944 р. Був членом Державного комітету оборони у 1942 – 1945 рр. Один з ініціаторів репресій на залізничному транспорті у 1930 – 1940-х рр.

Хрульов Андрій Васильович (1892 – 1962) – радянський воєнний і державний діяч, народний комісар шляхів сполучення СРСР (25.03.1942 – 26.02.1943 рр.), ініціатор створення паровозних колон особливого призначення.

Ковальов Іван Володимирович (1901 – 1993) – радянський воєнний і державний діяч, голова НКШС з 20.12.1944 р. по 15.03.1946 р., а з 19.03.1946 р. по 5.06.1948 р. – Міністр шляхів сполучення СРСР.

Бізюкін Дмитро Дмитрович (1885 – 1954) – інженер шляхів сполучення, спеціаліст у сфері залізничного будівництва, доктор технічних наук, проректор ЛШЗТ. У роки війни консультував будівництво оборонних споруд під Ленінградом, «Дороги життя».

Сиром'ятников Сергій Петрович (1891 – 1951) – інженер-теплотехнік, фахівець у галузі паровозобудування, академік АН

СРСР (1943 р.) Розробив теорію теплових процесів паровозного котла і паровоза. Керував кафедрою паровозів в МІТ та МЕМІТ.

Найважливіші події

1939 р., 1 вересня – початок Другої світової війни.

1941 р., 22 червня – почалась Велика Вітчизняна війна (ВВВ).

1941 р., 24 червня – запровадження воєнного графіка руху поїздів на залізницях СРСР.

1941 р., 30 червня – 1945 р., 4 вересня – існування Державного комітету оборони СРСР, який був найвищим органом державного управління.

1941 р., вересень – при Наркоматі шляхів сполучення для керівництва технічним прикриттям залізниць було створено Головне управління воєнно-відновлювальних робіт (ГУВВР).

1941 р., грудень – на Томській залізниці за завданням Державного комітету оборони почалось формування трьох дивізіонів бронепоїздів. Було збудовано 11 бронепоїздів: «Залізничник Кузбасу», «Перемога», «Радянська Сибір», «Лунінець» (на честь машиніста М. О. Луніна) та ін.

1941 р., грудень – організований Всесоюзний науково-дослідний інститут залізничного транспорту.

1942 р., 3 січня – прийняття постанови Державним комітетом оборони СРСР «Про відновлення залізниць», створення управлінь воєнно-відновлюваних робіт (УВВР).

Цікавий факт

Майже всім бронепоїздам присвоювали імена, наприклад, «Товариш Ленін» або «Брянський». Поет Євгеній Долматовський присвятив бронепоїзду вірші, у яких були такі рядки:

*Пусть когда-нибудь в славную повесть
Про геройский советский век,
Громяхая, войдет бронепоезд,
Называвшийся, как человек.*

1942 р., 23 січня – ухвалення Державним комітетом оборони СРСР рішення про будівництво Волзької рокади.

1942 р., 14 лютого – при Державному комітеті оборони

СРСР створено Транспортний комітет.

1942 р., 7 вересня – Державний комітет оборони прийняв постанову про формування паровозних колон особливого резерву.

1943 р., січень – Державний комітет оборони для відновлення транспортного зв'язку Ленінграду з країною прийняв рішення про будівництво залізничної гілки Шліссельбург – Поляни, яка була збудована за 17 днів і отримала назву «Дорога Перемоги».

1943 р., 7 лютого – у блокадний Ленінград прибув перший поїзд з Великої землі.

1943 р., 15 квітня – прийняття Указу «Про введення воєнного стану на усіх залізницях», за яким запроваджувалась воїнська дисципліна.

1943 р. – наказ І. В. Сталіна про повернення залізничників на попередні місця роботи.

1945 р., 3 січня – наступ радянських військ на фронті від Балтики до Карпат, результатом якого було звільнення Європи від фашизму.

1945 р., 9 травня – закінчення Великої Вітчизняної війни, свято Перемоги.

1945 р., 2 вересня – закінчення Другої світової війни.

Теми рефератів і повідомлень

- 1 Залізниці України у роки Великої Вітчизняної війни.
- 2 Роль залізничного транспорту у вирішальних битвах.
- 3 Залізниці Європи у Другій світовій війні.

Чи знаєте Ви...

У 1975 р. на вічну стоянку на почесному п'єдесталі в електровозному депо «Харків – Жовтень» був встановлений паровоз Еу 677-49 10-ї паровозної бригади НКШС, на якому на початку 1943 р. з-під Сталінграду перевозили полонених фашистських офіцерів, у тому числі фельдмаршала Фридриха Паулюса (1890 – 1957), автора плану Барбаросса.

Завдання та запитання для обговорення й самоконтролю

1 Проаналізуйте плани керівництва фашистської Німеччини щодо залізниць, розташованих на території СРСР.

2 За якими напрямками відбувалася перебудова залізничного транспорту з початком Великої Вітчизняної війни?

3 Визначте найважливіші завдання залізничного транспорту в умовах початкового періоду війни.

4 Які зміни в експлуатації залізниць відбулися після 22 червня 1941 р.? У чому полягала сутність військового графіка 1941 р. – літера А?

5 Які переобладнання рухомого складу було здійснено на залізницях СРСР з початком війни?

6 Установіть відповідність між датами і подіями:

1	30 червня 1941 р.	А	Створення Транспортного комітету	1	
2	7 вересня 1942 р.	Б	Створення Державного комітету оборони	2	
3	14 лютого 1942 р.	В	Формування паровозних колон особливого резерву	3	

7 Укажіть заходи, спрямовані на підвищення живучості залізниць в умовах бомбардування фашистською авіацією та артилерійських обстрілів.

8 Яку роль відіграв залізничний транспорт у проведенні евакуації?

9 Прочитайте текст. Які можливості відкривав новий спосіб експлуатації локомотивів у прифронтовій смузі?

Весною 1942 р. на виконання рішення ДКО розпочалося формування колон паровозів особливого резерву НКШС. Основним кістяком новоствореної колони № 10 стали члени оперативної групи Південної залізниці. Було виділено 30 паровозів серії «Е» усіх індексів, які пройшли оздоровчий ремонт. На кожен паровоз формувалася комплексна бригада – дві локомотивні та дві кондукторські бригади, два поїзних вагонних майстри та провідник турного вагона. Очолював таку бригаду старший машиніст.

10 Проаналізуйте дані таблиці. Які висновки можна зробити щодо значення залізничних перевезень?

Рік	Обсяг вантажообігу залізниць СРСР
1941	93 %
1942	52 %
1943	58 %
1944	68 %
1945	76 %

11 Розташуйте події у логічній послідовності:

А	Проведення «Рейкової війни»	1	
Б	Будівництво Волзької рокади	2	
В	Запровадження на залізницях воєнного графіка руху поїздів	3	
Г	Переведення залізничних військ на Далекий Схід	4	
Д	Початок будівництва бронепоїздів для фронту	5	

12 Вкажіть відомі Вам назви бронепоїздів Великої Вітчизняної війни:

№ з/п	Назва	№ з/п	Назва
1		4	
2		5	
3		6	

13 Які наслідки для залізничного транспорту УРСР мала Велика Вітчизняна війна? Проаналізуйте статистичні дані:

На території Донецької та Південної залізниць було зруйновано 8 тис. км колій, 1,5 тис. мостів, 27 локомотивних депо, 8 вагонних депо, 400 вокзалів і станційних споруд. На Львівській залізниці зруйновано до 25 % головних колій, 30 % станційних, 57 % вокзалів, 90 % пунктів водопостачання, 6 електростанцій, 30 паровозних депо, підірвано 75 % мостів та усі тунелі. На території Одеської залізниці зруйновано понад половину станційних і головних колій, близько 1 тис. споруд (локомотивних і вагонних депо, вокзалів). На Південно-Західній залізниці були зруйновані і спалені усі вантажні платформи, пакгаузи та естакади, допоміжні споруди. Збитки залізниці перевищили 11 млрд крб.

14 Які висновки щодо масштабів відновлення залізниць можна зробити з наведених статистичних даних?

За роки Великої Вітчизняної війни залізничні війська та спецформування НКШС відновили 81332 км головних колій, 6901 км – другорядних, 29041 км – станційних, 76984 км – стрілочних переводів. Було збудовано й відремонтовано 2720 км вузькоколіюк, 73445 км ліній зв'язку, 7990 станцій та роз'їздів, 2345 пунктів водопостачання.

Література до теми

- 1 Грякало А.Н. Магистраль в огне. ЮЖД в Великой Отечественной войне. Историко-документальный очерк / И.С. Ковьяров, В.А. Чалый. – Харьков: Прапор, 1991.
- 2 Дрыночкин В.В. Суровые испытания: Вузы и техникумы железнодорожного транспорта в годы войны // Железнодорожный транспорт. – 1990. – № 5. – С. 29 – 33.
- 3 Ефимьев А.В., Манжосов А.Н., Сидоров П.Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941 – 1945. – М.: Транспорт, 1992.
- 4 Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 / Под ред. Н.С. Конарева. – М.: Транспорт, 1985.
- 5 Задворнова Е.Е. Железнодорожные войска в Великой

- Отечественной войне // Страницы истории России: Сб. науч. трудов / Под. общ. ред. М.Т. Крючкова. – Екатеринбург, 2008. – Вып. 63. – С. 65 – 75.
- 6 Иванов С.И. Железные дороги в годы Великой Отечественной войны // Вагонный парк. – 2010. – № 5. – С. 62 – 63.
 - 7 Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941 – 1945 гг.). – М.: Наука, 1981.
 - 8 Копелевич М. Помощь освобожденным железным дорогам. – М.: Трансжелдориздат, 1943.
 - 9 Куманёв Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР, 1941 – 1945 / Ред. Ю.А. Поляков. – М.: Наука, 1988.
 - 10 Куманев Г.А. На службе фронта и тыла: Железнодорожный транспорт накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938 – 1945. – М.: Наука, 1976.
 - 11 Куманев Г.А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945). – М.: Изд-во АН СССР, 1963.
 - 12 Лисиченко Т. Бронепоезда – участники боевых действий // Локомотив-информ. – 2010. – № 5. – С. 58 – 60.
 - 13 На рельсах огненной дуги: Воспоминания железнодорожников / Сост. Н.В. Рыльцов. – Харьков: Прапор, 1988.
 - 14 Сиденко А.Я. Всё для фронта, всё для победы // Железнодорожный транспорт. – 2010. – № 4. – С. 4 – 9.
 - 15 Химченко В.П. Железнодорожные войска в годы Великой Отечественной войны // Транспортное строительство. – 1995. – № 4 - 5. – С. 2 – 9.
 - 16 Яншин С.В. Разминирование и восстановление железных дорог // Путь и путевое хозяйство. – 2009. – № 8. – С. 29 – 32.

Тема 5. РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ у другій половині 1940-х – на початку 1990-х рр.

План

- 1 Відбудова залізничного транспорту у повоєнні роки.
- 2 Електрифікація та технічне удосконалення залізниць СРСР.

3 Розвиток соціальної сфери на транспорті.

4 Будівництво залізниць в СРСР та світі.

Термінологічний словник

Міністерство шляхів сполучення СРСР – орган керівництва всіх залізниць, реорганізований з Народного комісаріату шляхів сполучення 15 березня 1946 р.

Газотурбовоз – локомотив з газотурбінним двигуном. Такий двигун був збудований в Росії у 1900 р. за проектом інженера П.Д. Кузьминського. Вперше газотурбінна установка була використана для створення тяги на локомотиві американцями у 1948 р., в СРСР – у 1955 р. на Коломенському тепловозобудівному заводі.

Монорельсова дорога – транспортна система, у якій вагони для пасажирів або вантажні вагонетки пересуваються по балці – монорейці, встановленій на опорах або естакаді.

Автоблокування – автоматична система регулювання руху поїздів на перегонах і огороження останніх колійними світлофорами, показники яких змінюються автоматично під впливом потягів, що рухаються.

Автоматизована система оперативного керування перевезенням (АСОКП) – система, що дозволяла проводити аналіз й оперативне планування експлуатаційної роботи залізниць, відділень і станцій.

Байкало-Амурська магістраль – залізнична лінія, що забезпечує транспортно-економічний зв'язок регіонів Далекого Сходу. Ідея будівництва залізниці виникла ще наприкінці ХІХ ст., розпочато будівництво у 1932 р., основна частина була прокладена у 1974 – 1984 рр.

Радіозв'язок – електрозв'язок, який здійснюється за допомогою радіохвиль. На залізницях використовується станційний, поїзний, маневровий радіозв'язок.

Персоналії

Баренбойм Ісаак Юлісович (1910 – 1984) – інженер-

мостобудівник, Герой Соціалістичної Праці (1943 р.), заслужений будівник УРСР (1963 р.). Під час ВВв брав участь у відновленні мостів через Дніпро, Дон, після війни керував будівництвом мостів через Дніпро, Дністер, Десну, Сіверський Донець, Прут, Південний Буг та ін.

Бсцев Борис Павлович (1903 – 1981) – інженер шляхів сполучення (закінчив ЛІЗТ), міністр шляхів сполучення СРСР (1948 – 1977 рр.), за його керівництва було проведено електрифікацію залізниць, модернізацію рухомого складу, відбувся перехід на тепловозну та електровозну тягу.

Лазарян Всеволод Арутюнович (1909 – 1978) – учений в галузі механіки, академік, начальник Дніпропетровського інституту інженерів залізничного транспорту (1940 – 1957), його ім'ям названий цей навчальний заклад – зараз Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту.

Бондар Микола Герасимович (1920 – 1994) – інженер-механік, мостобудівник, академік АН УРСР (1979 р.), заслужений діяч науки і техніки УРСР. З 1958 р. керував кафедрою мостів у ДІТ.

Іноземцев Володимир Григорович (1931 – 2003) – фахівець у галузі систем управління, тяги, процесів гальмування. З 1985 р. – ректор МІТ. Під його керівництвом була створена унікальна лабораторія для випробування гальм рухомого складу, розроблені методи керування важковаговими потягами.

Конарєв Микола Семенович (1927 – 2007) – академік, віце-президент Академії транспорту РФ, випускник ХІТУ (1949 р.), почесний громадянин Харкова, міністр шляхів сполучення СРСР (1982 – 1990 р.) З його ініціативи у Харкові був збудований метрополітен. Іменем міністра названий потяг «Николай Конарев» № 19/20 Харків – Москва.

Найважливіші події

1946 р. – в СРСР повністю відновлено залізницю, зруйновані під час війни.

1946 р. – замість Народного комісаріату шляхів сполучення було створено Міністерство шляхів сполучення СРСР.

1946 р. – при Ленінградському інституті інженерів залізничного транспорту організований інститут мостів.

1947 р. – в СРСР розпочато виробництво суцільнометалевих вагонів з довжиною кузова 23,6 м. Конструктори вагона були нагороджені Сталінською премією.

1947 р. – на Харківському заводі транспортного машинобудування почалось виготовлення тепловоза ТЕ-1.

1947 р., 27 вересня – видання наказу МШС «Про організацію відділень залізниць», згідно з яким з 1 жовтня 1947 р. було ліквідовано відділи руху, паровозні відділи, пасажирські відділи і створено комплексні відділення для керівництва усіх господарських підприємств.

1947 р. – прокладена перша в Албанії залізнична лінія Дуррес-Пекіні довжиною 42 км.

1948 р. – в США вперше у світі на локомотиві використана газотурбінна установка (газотурбовоз).

1950 р. – засновано Міжнародне бюро залізничної документації.

1951 р. – на території Ліберії прокладена перша залізниця.

1953 р. – в СРСР почалось оснащення гальмівних систем рухомого складу автоматичними регуляторами.

1953 р. – МШС СРСР провело укрупнення багатьох залізниць.

1953 р. – збудована перша залізниця на території Перу.

1953 р. – на Харківському локомотивно-будівному заводі був створений перший двосекційний тепловоз ТЕ-3, серійний випуск якого розпочався у 1955 р.

1954 р., серпень – з МШС було виділено Міністерство транспортного будівництва СРСР.

1955 р., 19 лютого – відкрито регулярне залізничне сполучення Москва – Берлін.

1955 р., 28 березня – французький електровоз СС 7107 встановив світовий рекорд швидкості – 331 км/год.

1955 р. – на Коломенському заводі в СРСР була виготовлена газотурбінна установка.

1956 р., лютий – прийняття постанови ЦК КПРС «Про генеральний план електрифікації залізниць», розрахований на 15 років, який передбачав перехід на електричну тягу близько 40 тис. км залізниць.

1956 р., серпень – припинення випуску паровозів в СРСР.

На Коломенському заводі був випущений останній паровоз.

1957 р. – в СРСР створена перша автономна система автоведення поїзда – автомашиніст – для приміських поїздів.

1965 р. – в Німеччині збудована високошвидкісна лінія Мюнхен-Аугсбург для обслуговування Міжнародної транспортної виставки.

1968 р. – збудований найдовший у світі залізничний міст – 6770 м (Китай).

1972 р. – запроваджена європейська система «Інтерсіті».

1974 р. – ЦК КПСР та Рада Міністрів СРСР прийняли постанову про будівництво Байкало-Амурської магістралі від м. Усть-Кут до м. Комсомольськ-на-Амурі довжиною 3145 км.

1975 р. – заснована Міжнародна конференція з пасажирських тарифів.

1980 р. – введена в дію залізнична переправа Іллічівськ (Україна) – Варна (Болгарія).

1981 р. – у Японії закінчилось формування загальнонаціональної мережі для високошвидкісного транспорту – «Сінкансен».

1984 р., 1 березня – на Жовтневій магістралі (Ленінград-Москва) почав регулярний рух швидкісний електропоїзд ЕР200, який долав відстань в 650 км за 4 год та 39 хв, розвиваючи швидкість 200 км/год.

Чи знаєте Ви...

Найдовший пасажирський потяг (24 вагони) проїхав влітку 1984 р. з Москви до Ярославля і Горького (Нижнього Новгорода). У 1985 р. понад 600 таких потягів курсували до Брянська, Вологди, Іваново, Калінінграду, Києва, Смоленська. Додатково було перевезено понад півмільйона пасажирів.

Один з найважчих в СРСР потягів на початку 1986 р. доставив вугілля з Екібастуза на Урал: потяг був завдовжки 6500 м, складався з 439 вагонів загальною вагою понад 42 тис. тонн.

1986 р. – підписання СРСР у Женеві конвенції про міжнародні магістральні перевезення.

1988 р., січень – запровадження господарчого розрахунку на залізничному транспорті СРСР.

1989 р. – довжина залізниць СРСР перевищила 146 тис. км, щорічно залізниці перевозили понад 4 млрд тонн вантажів та понад 4 млрд пасажирів.

Цікавий факт

У 1985 р. на Новочеркаському електровагонобудівному заводі спільно з фінською фірмою «Стромберг» спеціально для БАМу (температура до -60° С) був збудований найпотужніший у світі електровоз ВЛ-86 Ф, дванадцятивісний, двосекційний, потужністю 11400 кіловат, який розвивав швидкість 110 км/год.

Теми рефератів і повідомлень

- 1 Будівництво монорельсових швидкісних залізниць в Європі.
- 2 Відкриття метрополітенів у СРСР.

Завдання та запитання для обговорення й самоконтролю

1 За якими напрямками відбувалось відновлення залізничного транспорту у повоєнний період:

№ з/п	Напрями
1	
2	
3	

2 Розставте у хронологічній послідовності основні етапи модернізації на залізничному транспорті:

А	Автоматизація й механізація виробництва	1	
Б	Запровадження тепловозної тяги	2	
В	Реконструкція заводів транспортного машинобудування	3	
Г	Запровадження господарчого розрахунку	4	
Д	Подальша електрифікація	5	

3 Установіть відповідність між датами і подіями:

1	1948 р.	А	Запровадження системи «Інтерсіті»	1	
2	1956 р.	Б	Використання вперше у світі газотурбовоза	2	
3	1972 р.	В	Випуск останнього паровоза в СРСР	3	

4 Заповніть хронологічну таблицю «Відкриття метрополітенів у СРСР»:

Рік	Місто, у якому відкрито метро	Рік	Місто, у якому відкрито метро
1935	Москва		Єреван
	Ленінград		Мінськ
	Київ		Горький
	Тбілісі		Новосибірськ
	Баку		Куйбишев
	Ташкент		Свердловськ
	Харків		

5 Розташуйте події у хронологічній послідовності:

А	Початок експлуатації Байкало-Амурської магістралі	1	
Б	Випуск останнього радянського паровоза ПЗ6 «Перемога»	2	
В	Початок виробництва в СРСР суцільнометалевих вагонів	3	
Г	Будівництво швидкісної магістралі Мюнхен-Аугсбург	4	
Д	Випуск першого двосекційного тепловоза ТЕ-3	5	

6 Установіть відповідність між терміном і його визначенням:

1	Газотурбовоз	А	Система регулювання руху поїздів	1	
2	Автоблокування	Б	Використання у зв'язку радіохвиль	2	
3	Радіозв'язок	В	Локомотив з газотурбінним двигуном	3	

7 Завершіть заповнення таблиці «Міністри шляхів сполучення СРСР»:

№ з/п	Роки керування	Прізвище
1	20.12.1944 – 5.06.1948	Іван Володимирович Ковальов
2	5.06.1948 – 14.01.1977	

3	14.01.1977 – 29.11.1982	Іван Григорович Павловський
4	29.11.1982 – 26.12.1990	
5	8.05.1991 – 26.11.1991	Леонід Іванович Матюхін

8 На початку 1980-х рр. окремі підприємства залізничного транспорту СРСР ставали збитковими, уповільнювались темпи будівництва, зменшувався оборот вагонів, зростала плінність кадрів тощо. У чому полягали причини прояву цих негативних тенденцій у цей час?

Література до теми

- 1 Академик Лазарян Всеволод Арутюнович. Серия «Профессора ДИИТа». – Днепропетровск, 2009.
- 2 Бещев Б.П. Железнодорожный транспорт СССР в 1959 – 1965 гг. – М.: Госполитиздат, 1960.
- 3 Блонский Л.И. БАМ – дорога мужества. – Чернівці: Золоті литаври, 2000.
- 4 Железнодорожный транспорт СССР. 1946 – 1955 гг.: Сборник документов. – М.: Транспорт, 1994.
- 5 Железнодорожный транспорт СССР. 1956 – 1970 гг.: Сборник документов. – М.: Эгра, 1998.
- 6 Загорский Б.М. Железнодорожный транспорт СССР в условиях развитого социализма. – М.: Транспорт, 1978.
- 7 Михеев А.П. Технический прогресс на советском транспорте. – М.: Знание, 1970.
- 8 Мумокин Ф.П., Головачев Г.К. Достижения железнодорожного транспорта СССР и его задачи в 1976 – 80 гг. – М.: ЦНИИ-ТЭН МПС, 1977.
- 9 Развитие советского железнодорожного транспорта / Под ред. А.Г. Мушрубана. – М.: Транспорт, 1984.
- 10 Харламова Ю.А. Железнодорожный транспорт в конструировании социально-политических процессов государства: советский период // Бюллетень транспортной информации. – 2007. – № 4. – С. 16 – 20.
- 11 Хілюк Ф.М. Розвиток транспорту України в семиріччі (1959 – 65). – К., 1959.

Тема 6. ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ (1991 – 2012 рр.)

План

- 1 Основні напрями реформування залізниць світу.
- 2 Міжнародні залізничні організації.
- 3 Будівництво трансконтинентальних і високошвидкісних магістралей.
- 4 Створення та діяльність Укрзалізниці.

Термінологічний словник

Укрзалізниця – державний орган управління, який здійснює керівництво залізничним транспортом.

Високошвидкісні магістралі – траси для поїздів, що «летять», розвивають максимальну швидкість. У Франції та Японії будують спеціалізовані швидкісні лінії. Рекорди швидкості на залізницях відносяться до початку ХХ ст., коли локомотиви німецьких концернів «Сименс» та «АЕГ» розвивали швидкість 140 – 160 км на годину.

Державна спеціальна служба транспорту – спеціалізований державний орган транспорту у складі центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту, призначений для забезпечення стійкого функціонування транспорту в мирний час та в умовах воєнного і надзвичайного стану.

Міжнародний транспортний коридор (МТК) – комплекс наземних і водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою, допоміжними спорудами, під'їзними коліями, прикордонними переходами, сервісними пунктами, вантажними та пасажирськими терміналами, устаткуванням для управління рухом.

Персоналії

Олійник Борис Степанович (1932 – 1999) – громадський і політичний діяч, заслужений працівник транспорту України,

голова Південно-Західної залізниці (1980 – 1999 рр.), президент Укрзалізниці (1991 – 1993 рр.)

Фадєєв Геннадій Матвійович (1937 р. н.) – російський політичний діяч, міністр шляхів сполучення РФ (1992 – 1996 рр., 2002 – 2003 рр.). Перший президент відкритого акціонерного товариства «Російські залізниці».

Якунін Володимир Іванович (1948 р. н.) – президент відкритого акціонерного товариства «Російські залізниці» (з 14 червня 2005 р.).

Кірна Георгій Миколайович (1946 – 2004) – політичний і громадський діяч, випускник ХІІТу (1970 р.), Герой України (2002 р.), Генеральний директор Укрзалізниці (2000 р.), Міністр транспорту та зв'язку України (2002 – 2004 рр.)

Остапчук Віктор Миколайович (1955 р. н.) – начальник Південної залізниці, випускник ХІІТу (1977 р.), Герой України (2004 р.), ініціатор запровадження швидкісних експресів на Харківщині, будівництва спорткомплексу «Локомотив» та відновлення Музею історії Південної залізниці.

Козак Володимир Васильович (1959 р. н.) – Генеральний директор Укрзалізниці (2006 – 2007 рр. та з 21 березня 2011 р.), випускник ДІІТу.

Найважливіші події

1991 р. – у Міжнародному союзі залізниць розпочато роботи зі створення єдиної європейської мережі залізниць.

1991 р., 14 грудня – прийняття Кабінетом Міністрів України постанови «Про створення Державної адміністрації залізничного транспорту України» – Укрзалізниці.

1992 р., січень – сформовано Залізничні війська Збройних сил України.

1992 р., 20 січня – створено Міністерство шляхів сполучення Російської Федерації.

1992 р., 14 лютого – створена Рада по залізничному транспорту СНД у Мінську. Головою Ради обраний міністр шляхів сполучення Російської Федерації Г. М. Фадєєв.

1992 р., 26 листопада – підписано Указ Президента України «Про Міністерство транспорту України».

Чи знаєте Ви...

Станом на 1 січня 1993 р. Укрзалізниця підпорядковувались шість залізниць, 27 відділків, близько 2 тис. залізничних станцій, 75 локомотивних і 83 вагонних депо, три метрополітени (Київський, Харківський та Дніпропетровський), понад 300 дистанцій колії, енергопостачання, автоматики, телемеханіки і зв'язку, вантажно-розвантажувальних робіт, цивільних споруд та інші підприємства.

1993 р., лютий – підписано тарифну угоду залізничних перевізників країн СНД.

1994 р., 14 – 16 березня – Друга Загальноєвропейська (Критська) транспортна конференція визначила дев'ять основних маршрутів міжнародних транспортних коридорів (МТК).

1994 р., 6 травня – під проливом Ла-Манш відкрито Євротунель для руху поїздів зі швидкостями до 160 км/год.

Цікавий факт

Тунель під Ла-Маншем було офіційно відкрито 6 травня 1994 р. президентом Франції Франсуа Міттераном та королевою Великої Британії Єлизаветою II. Однак першим по тунелю проїхав чоловік королеви – герцог Единбурзький у 1992 р. 29 січня 1993 р. новий посол Британії у Франції сер Крістофер Маллабі також скористався тунелем і став першим послом, який обійняв свою посаду, не сходячи з суші.

1996 р., 4 липня – прийнято Закон України «Про залізничний транспорт».

1997 р., 23 – 25 червня – Третя Загальноєвропейська транспортна конференція (Гельсінкі, Фінляндія) до дев'яти МТК додала чотири загальноєвропейські транспортні зони.

1998 р., 8 січня – прийнятий Транспортний статут залізниць Російської Федерації.

1998 р., квітень – запроваджено Статут залізниць України.

2002 р., 25 грудня – завершена електрифікація Транссибірської магістралі в Російській Федерації.

2003 р., 10 січня – прийнятий Федеральний Закон «Про залізничний транспорт у Російській Федерації».

Чи знаєте Ви...

По Транссибу донедавна курсував найдовший у світі потяг №53/54 Харків – Владивосток, який долав відстань 9714 км за 174 год 10 хв. Найдовшим у світі вагоном без пересадного сполучення є Київ – Владивосток, відстань 10259 км, час проїзду 187 год 50 хв.

2003 р., 18 вересня – створено відкрите акціонерне товариство «Російські залізниці» (ОАО «РЖД»), однієї з найбільших у світі транспортних компаній. Виникло на базі Міністерства шляхів сполучення РФ.

2003 р., 2 грудня – в Японії поїзд на магнітному підвісі досяг рекордної швидкості 581 км/год.

2004 р., 9 березня – за Указом президента Російської Федерації МПШ Росії ліквідовано, його функції передано Міністерству транспорту Російської Федерації, Федеральній службі з нагляду у сфері транспорту та Федеральній агенції залізничного транспорту.

2004 р., 1 листопада – залізничні війська Збройних сил України увійшли у підпорядкування Міністерства транспорту та зв'язку як Державна спеціальна служба транспорту.

2005 р., 1 серпня – відкрився швидкісний пасажирський рух між Москвою та Києвом.

2006 р. – відкрито рух по найвищій у світі Цинкай-Тибетській залізничній магістралі (5072 м над рівнем моря).

2008 р., 17 липня – уряд Російської Федерації затвердив «Стратегію розвитку залізничного транспорту в Росії до 2030 р.».

2009 р., 23 січня – російський газотурбовоз ГТ1-001 потужністю 8300 кВт уперше в світі провів вантажний потяг вагою 15 тис. тонн.

2010 р., 10 грудня – Міністерство транспорту та зв'язку України реорганізовано в Міністерство інфраструктури.

2012 р., 22 березня – набув чинності Закон України «Про особливості утворення державного публічного акціонерного

товариства залізничного транспорту загального користування».

Теми рефератів і повідомлень

1 Міжнародне співробітництво у галузі залізничного транспорту.

2 Реформування залізничного транспорту України на сучасному етапі.

Завдання та запитання для обговорення й самоконтролю

1 У чому полягали позитивні та негативні наслідки розпаду Радянського Союзу для розвитку залізничного транспорту на території країн СНД?

Позитивні наслідки	Негативні наслідки

2 Установіть відповідність між датами і подіями:

1	14.12.1991 р.	А	Прийняття Закону України «Про залізничний транспорт»	1	
2	26.11.1992 р.	Б	Створення Укрзалізниці	2	
3	04.07.1996 р.	В	Створення Міністерства транспорту України	3	

3 Установіть відповідність між прізвищами діячів та їхніми посадами:

1	В.І. Якунін	А	Перший голова Укрзалізниці	1	
2	В.М. Остапчук	Б	Президент АТ «Російські залізниці»	2	
3	Б.С. Олійник	В	Начальник Південної залізниці	3	

4 Розташуйте події у хронологічній послідовності:

А	Відкриття Євротунелю під проливом Ла-Манш	1	
Б	Створення Акціонерного товариства «Російські залізниці»	2	
В	Виникнення Міністерства інфраструктури України	3	
Г	Створення Міністерства шляхів сполучення Російської Федерації	4	
Д	Формування Залізничних військ України	5	

5 У чому полягають особливості управління залізничним транспортом сучасних країн? Проаналізуйте дані таблиці¹:

№ з/п	Країна	Характеристика особливостей управління залізничним транспортом
1	Австрія	Власник залізниць – держава. Планується відкриття власної мережі для компаній інших країн
2	Болгарія	Залізниці у власності держави. Проводяться реформи адміністративно-державного апарату. Закриваються підприємства з технічного обслуговування
3	Велика Британія	Інфраструктура залізниць – приватизована, належить приватним фірмам. Вантажні та пасажирські перевезення здійснюються шістьма з 26 акціонерних товариств
4	Данія	Власник залізниць – держава. До виділеної інфраструктури мають доступ тільки Державні залізниці Данії (ДДЗ). Підрозділи обслуговування виділяються у комерційні структури з пакетом акцій ДДЗ
5	Естонія	Залізниця приватизована, що негативно відображається на її діяльності: різко зменшилась кількість працівників, необґрунтовано спрощені або скасовані технологічні операції, погіршено умови охорони праці та безпеки руху поїздів
6	Іспанія	Власник залізниць – держава, яка їх фінансує та здійснює реструктуризацію. Діє контракт-план угод між державою та адміністраціями залізниць. Приватизація не передбачається, але залучається приватний капітал
7	Китай	Функції управління залізницею відокремлені від експлуатаційної діяльності. Інфраструктура

¹ Джерело: Данько М.І., Дикань В.Л., Кондратюк М.В. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – С. 76 – 78.

		національної мережі залишається під контролем уряду, а перевезення пасажирів і вантажів виконуються компаніями-операторами
8	Латвія	Створено державне акціонерне товариство «Латвійські залізниці» (LDZ). Існує проблема перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень. LDZ не отримує ніяких пільг та субсидій на підтримання інфраструктури і рухомого складу з боку держави
9	Німеччина	Держава регулює діяльність залізничного транспорту. Здійснюється бюджетне фінансування інфраструктури. Місцеве пасажирське сполучення регіоналізовано. Власність акціонізована, але не приватизована
10	Польща	Державні залізниці Польщі (PKP) функціонують у формі холдингової компанії, акціонерних товариств та дочірніх підприємств з метою досягнення фінансової незалежності залізничної галузі
11	Португалія	Власник залізниць – держава. Діяльність залізниць дотаційна. Функції управління відокремлені від експлуатаційної діяльності. Інфраструктура залізниць передається в оренду, передбачається проведення модернізації
12	Росія	Створено ВАТ «Російські залізниці» та інші акціонерні товариства за участю державного капіталу. Проводиться реформування галузі. Функції державного регулювання і господарського керування на залізничному транспорті розділені
13	Румунія	Держава є власником залізниць. Існує п'ять секторів управління діяльністю залізничного транспорту. Відокремлено функції управління інфраструктурою залізниць від експлуатаційної діяльності. Розподілено пасажирські та вантажні перевезення. Модель управління у формі холдингу
14	Словачія	Власник залізниць – держава. Управління децентралізовано. Функції управління інфраструктурою залізниць відокремлені від експлуатаційної діяльності
15	США	Залізниці приватні, об'єднані в асоціації, але існують державні програми підтримки діяльності залізничного транспорту. Діє співробітництво зі штатами з приводу приміських перевезень
16	Угорщина	Власник залізниць, які є дотаційними, – держава. Відбувається процес об'єднання структур та приватизація допоміжних структур. Проводиться модернізація обладнання, впроваджуються європейські

		стандарти у діяльність залізниць
17	Франція	Залізниці – у власності держави. Діє контракт-план угод між державою та адміністраціями залізниць. Суспільно-необхідні перевезення фінансуються з боку держави та місцевих адміністрацій
18	Чехія	Держава є власником залізниць. Функції управління інфраструктурою залізниць відокремлені від експлуатаційної діяльності. Інфраструктура та пасажирські перевезення субсидуються з боку держави
19	Швейцарія	Власник залізниць – держава, яка їх фінансує. Функції управління відокремлені від експлуатаційної діяльності. Розширюється самостійність департаментів
20	Швеція	Держава регулює залізничну інфраструктуру та здійснює модернізацію колій. Є право рівної конкуренції. Функції управління інфраструктурою залізниць відокремлені від експлуатаційної діяльності

6 З'ясуйте походження термінів «асоціація», «корпорація», «концерн», «консорціум», «конгломерат», «холдинг».

7 Прочитайте текст, зробіть висновки щодо механізмів розв'язання цих проблем.

Основними проблемами, які стримують подальший розвиток залізничного транспорту України, можна назвати такі:

- *недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту;*
- *невідповідність структури управління залізничним транспортом умовам ринкової трансформації економіки;*
- *недостатня якість обслуговування пасажирів;*
- *неможливість ефективної співпраці з міжнародними операторами перевезень;*
- *прогресуюче старіння основних фондів підприємств галузі;*
- *низький рівень конкуренції як на ринку залізничних перевезень, так і транспортних перевезень взагалі;*
- *дублювання функцій між головними управліннями Укрзалізниці та службами залізниць;*
- *відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі;*

- здійснення пільгових перевезень за рахунок залізниць, а не держбюджету, та відсутність механізму компенсації збитків;
- неможливість залучення в необхідному обсязі іноземних інвестицій у розвиток галузі.

8 Територією України проходять чотири з десяти Критських міжнародних транспортних коридорів, три з яких – залізничні. Вкажіть країни, територією яких проходить маршрут коридору № 3 (3 країни), № 5 (10 країн) та № 9 (6 країн):

№ з/п	Номери коридорів	Країна
1		Азербайджан
2		Білорусія
3		Грузія
4		Казахстан
5		Киргизстан
6		Китай
7		Молдова
8		Польща
9		Росія
10		Румунія
11		Словаччина
12		Угорщина
13		Україна
14		Фінляндія

9 Визначте основні напрямки співробітництва країн СНД у сфері залізничного транспорту:

№ з/п	Напрямки	№ з/п	Напрямки
1		3	
2		4	

Чи знаєте Ви...

У світі є кілька країн, що взагалі не мають залізничних колій, наприклад Бутан і Руанда. Кілька країн мають крихітні залізниці: Лесото в Африці та князівство Монако мають лише по одній милі залізничної колії.

Література до теми

- 1 Вехи единства и дружбы. – М.: МАГ - Элита, 2003.
- 2 Данько М.І., Дикань В.Л., Кондратюк М.В. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах. – Харків: УкрДАЗТ, 2010.
- 3 Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Гл. ред. Н.С. Конарев. – М.: БРЭ, 1994.
- 4 Кірпа Г.М. Основні напрямки поліпшення стану українських залізниць у сучасних умовах // Залізничний транспорт України. – 2001. – № 4. – С. 2 – 6.
- 5 Мукмінова Т.А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 3. – С. 10 – 13.
- 6 Мукмінова Т. Укрзалізниця 10 лет спустя // Весь транспорт. – 2001. – № 11. – С. 16 – 19.
- 7 Петренко Е.А. Реформирование железнодорожного транспорта Украины: состояние и перспективы // Локомотив-информ. – 2010. – № 1. – С. 15 – 17.
- 8 Реформа железных дорог России // Транспорт Черноморского региона. – 2004. – № 1. – С. 22 – 23.
- 9 Укрзалізниця. Поступ часу 1991 – 1996: Матеріали до історії залізничного транспорту України / П. Москаленко, Т. Мукмінова. – К.: Транспорт України, 1996.
- 10 Чернецкая Н.Б., Горевая Е.А. Перспективы развития железных дорог Украины при подготовке к Евро-2012 // Локомотив-информ. – 2010. – № 1. – С. 12 – 14.

Тема 7. СТВОРЕННЯ ТА ДІЯЛЬНІСТЬ ХІПТ – УкрДАЗТ (1930 – 2012 рр.)

План

- 1 Заснування ХЕТІЗТ – ХЕМІІЗТ – ХІПТ.
- 2 ХІПТ у роки Великої Вітчизняної війни.
- 3 Навчальна, наукова та організаційно-методична робота в ХІПТ – УкрДАЗТ.

Термінологічний словник

ХЕТІЗТ – Харківський експлуатаційно-тяговий інститут залізничного транспорту (1 вересня 1930 р. – 15 липня 1932 р.).

ХЕМІЗТ – Харківський експлуатаційно-механічний інститут інженерів залізничного транспорту (15 липня 1932 р. – 31 грудня 1933 р.)

ХІТ – Харківський інститут інженерів залізничного транспорту (1 січня 1934 р. – 1993 р.).

ХарДАЗТ – Харківський інститут інженерів залізничного транспорту (1993 р. – 28 травня 2001 р.).

УкрДАЗТ – Українська державна академія залізничного транспорту (28 травня 2001 р. – 2012 р.).

Персоналії

Беседовський Іван Олександрович (1873 – 1937) – досвідчений педагог і адміністратор, кандидат технічних наук. З жовтня 1926 р. очолював Харківський технікум шляхів сполучення. Перший директор ХЕТІЗТ у 1930 – 1935 рр.

Шмайнон Мірра Абрамівна (1900 – ?) – випускниця Комуністичного університету ім. Я. М. Свердлова, економіст, очолювала ХІТ у 1935 – 1936 рр. Пізніше – заступник начальника ГУНЗ МШС СРСР.

Чорнобривець Василь Павлович (1907 – 1957) – випускник Київського інституту інженерів залізничного транспорту, інженер-економіст, начальник ХІТ у 1936 – 1937 рр.

Парфьонов Дионісій Федорович (1900 – 1990) – кандидат технічних наук, начальник ХІТ у 1937 – 1938 рр. Був начальником МІТ з 1939 по 1951 рр., потім до 1962 р. – начальник ГУНЗ СРСР.

Шедей Олександр Ісидорович (1906 – 1982) – випускник Ленінградського інституту інженерів залізничного транспорту (ЛІІЗТ), учений, спеціаліст у сфері локомотивів, кандидат технічних наук, начальник ХІТ у 1938 – 1951 рр. Керував евакуацією ХІТ до Ташкенту. У 1947 – 1971 рр. очолював

кафедру локомотивів.

Барабашов Микола Павлович (1894 – 1971) – видатний радянський вчений-астроном, доктор фізико-математичних наук, академік АН УРСР, з 1945 р. працював у ХІТ, очолював кафедру математики.

Ангелейко Віктор Іванович (1908 – 1991) – відомий учений, доктор технічних наук, заслужений діяч науки і техніки УРСР, перший декан будівельного факультету ХІТ у 1945 – 1948 рр., 1949 – 1951 рр. Протягом 40 років до 1986 р. очолював кафедру «Колія так колійне господарство».

Тучкевич Тетяна Максимівна (1906 – 1977) – видатний учений, доктор економічних наук, спеціаліст у галузі калькуляції залізничних перевезень і продуктивності праці на транспорті. Очолювала економічний факультет у 1943 – 1948 рр.

Середа Василь Трохимович (1906 – 1993) – видатний вчений і педагог, доктор технічних наук, з 1956 р. понад 30 років очолював кафедру «теорія механізмів і машин». На честь ученого в академії заснована стипендія для найкращих студентів.

Ігнат'єв Олександр Федорович (1907 – 1975) – інженер-механік, закінчив ДІТ, учений, спеціаліст у галузі будівельних і колійних машин, кандидат технічних наук, професор. Був ректором ХІТ у 1951 – 1972 рр.

Мчедлов-Петросян Отар Петрович (1918 – 1997) – визнаний у світі вчений, професор фонду Сороса (1996 р.), доктор технічних наук, засновник і керівник кафедри «Будівельні матеріали» (1955 – 1976 рр.). Творець єдиної в СРСР галузевої науково-дослідної лабораторії залізобетонних шпал.

Целуєвський Микола Михайлович (1928 – 2001) – випускник ХІТ, засновник і перший ректор Донецького інституту залізничного транспорту у 1968 – 1998 рр.

Котляренко Микола Федорович (1912 – 1995) – випускник ЛІЗТ, кандидат технічних наук, професор, організатор першої в Україні кафедри «Автоматика та телемеханіка» у ХІТ та її завідувач (1960 – 1987 рр.)

Хомич Анатолій Захарович (1928 – 2004) – випускник ЛІЗТ, учений, спеціаліст у галузі тепловозних двигунів, кандидат технічних наук, професор. Керував ХІТ з 1972 по 1980 рр. Потім

був призначений завідувачем відділу транспорту та зв'язку ЦК КПУ, у 1986 – 1988 рр. працював заступником голови Ради Міністрів УРСР.

Щербина Борис Євдокимович (1919 – 1990) – випускник ХІТ, Міністр будівництва підприємств нафтової та газової промисловості СРСР (1973 – 1984 рр.), заступник Голови Ради Міністрів СРСР (з 1984 по 1989 рр.), голова урядової комісії з ліквідації наслідків Чорнобильської катастрофи (1986 р.).

Соболев Юрій Володимирович (1941 р. н.) – академік, віцепрезидент Транспортної академії України, спеціаліст у галузі методології побудови автоматизованих систем управління на залізничному транспорті, доктор технічних наук, заслужений діяч науки і техніки України. Очолював ХІТ – ХарДАЗТ – УкрДАЗТ з 1980 по 2004 рр.

Данько Микола Іванович (1949 р. н.) – випускник ХІТ, відомий вчений, спеціаліст у галузі експлуатації залізниць, професор, доктор технічних наук, академік Транспортної академії України, ректор УкрДАЗТ з 2004 р. по теперішній час.

Найважливіші події

1930 р., 23 березня – постанова Ради Народних Комісарів «Про план переходу на єдину систему індустріально-технічної освіти».

1930 р., 12 червня – постанова РНК УРСР «Про організацію з початку 1930 – 1931 навчального року Харківського експлуатаційно-тягового інституту залізничного транспорту (ХЕТІЗТ)».

1930 р. – створений найстаріший факультет інституту – механічний. З 1936 по 1942 рр. називався «факультет паровозного господарства».

1930 р., 1 вересня – для 432 студентів розпочалися заняття в ХЕТІЗТ.

1930 р. – почала свою діяльність аспірантура ХІТ.

1932 р., 15 липня – ХЕТІЗТ було перейменовано в Харківський експлуатаційно-механічний інститут інженерів залізничного транспорту (ХЕМІЗТ).

1933 р., 8 грудня – вийшов перший номер інститутської

газети «Світлофор», яка у 1936 р. змінила назву на «Кіровоць».

1934 р. – ХЕМІЗТ було перейменовано на Харківський інститут інженерів залізничного транспорту (ХІІТ).

1934 р., літо – до ХІІТ включено створений 12 червня 1930 р. Київський інститут шляхів сполучення (КІШС).

1934 р., 1 вересня – згідно з урядовим рішенням, експлуатаційний та інженерно-економічний факультети були переведені з КІШС до ХІІТ.

1936 р., 16 лютого – Постановою ЦВК СРСР ХІІТ було присвоєно ім'я Сергія Мироновича Кірова.

1941 р., 14 жовтня – ХІІТ був евакуйований до Ташкенту (Узбецька РСР) і знаходився там до вересня 1944 р.

1945 р., травень – прийняття рішення про створення будівельного факультету.

1960 р., 1 листопада – створений факультет «Автоматика, телемеханіка і зв'язок».

1965 р., серпень – виданий наказ про створення на базі ХІІТ навчально-консультативного пункту у Красному Лимані.

1968 р. – була відкрита Донецька філія ХІІТ, зараз – Донецький інститут залізничного транспорту УкрДАЗТ.

1990 р. – створений гуманітарний факультет.

1995 р., 15 червня – при ХарДАЗТ заснований обласний ліцей, директором якого протягом 16 років був М.М. Молчанов.

1995 р., грудень – створений Інститут перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів (ІППК), першим директором якого був професор В. М. Астахов.

2001 р. – при ХарДАЗТ відкритий Центр міжнародних зв'язків, який у **2003 р.** був перейменований у Центр міжнародної освіти.

2004 р. – академія стала учасником педагогічного експерименту щодо впровадження кредитно-модульної системи і реалізації положень Болонської декларації.

2006 р., січень – на базі навчально-консультаційного пункту створений Краснолиманський заочний факультет УкрДАЗТ.

2007 р., вересень – в академії функціонує Центр професійно-практичної підготовки для навчання студентів профільних робітничих спеціальностей.

2010 р., 10 грудня – УкрДАЗТ увійшла до підпорядкування Міністерства інфраструктури.

2012 р., 1 січня – УкрДАЗТ підпорядкована Міністерству освіти і науки, молоді та спорту.

Чи знаєте Ви...

До Великої Вітчизняної війни ХІІТ був розташований лише в одному корпусі (зараз – другому), який до 1934 р. займало Управління Північно-Донецької залізниці. Цей будинок був споруджений у 1910 р. (архітектори С. П. Тимошенко та В. П. Ширшов). На фундаменті колишньої Другої жіночої гімназії у 1950 – 1955 рр. за проектом архітекторів Н. М. Підгорного та Е. Я. Гальперіна був збудований Головний (перший) корпус ХІІТ. Третій корпус, споруджений у 1959 – 1960 рр., був студентським гуртожитком, а четвертий корпус академії відкрився у 2004 р. на Основі у колишньому Будинку культури залізничників.

Теми рефератів і повідомлень

- 1 Наукові школи ХІІТ – УкрДАЗТ.
- 2 Видатні вчені ХІІТ – УкрДАЗТ.
- 3 Студенти ХІІТ – герої Великої Вітчизняної війни.
- 4 Життя і побут студентської молоді ХІІТ.
- 5 Історія спорту в ХІІТ.

Завдання та запитання для обговорення й самоконтролю

- 1 Установіть відповідність між датами і подіями:

1	1930 р.	А	Виник факультет АТЗ	1	
2	1934 р.	Б	Заснований ІПК	2	
3	1960 р.	В	Створений ХЕТІЗТ	3	
4	1990 р.	Г	Відкритий економічний факультет	4	

- 2 Яких видатних випускників ХІІТ – УкрДАЗТ ви знаєте? Хто з них є відомими вченими, організаторами, героями СРСР, України, Соціалістичної праці?

3 Підготуйте повідомлення на тему «Історія створення моєї кафедри».

4 До якого міста був евакуйований ХІТ у роки Великої Вітчизняної війни:

Новосибірськ	Сталінград
Ташкент	Свердловськ

5 Прочитайте текст, зробіть висновки щодо науково-педагогічного потенціалу академії. Порівняйте з іншими вищими навчальними закладами.

На 2012 р. в УкрДАЗТ функціонує шість факультетів (організація процесами управління на транспорті; автоматика, телемеханіка та зв'язок; будівельний факультет; факультет економіки транспорту; механічний та Краснолиманський заочний факультет), навчаються понад 11 тис. студентів, працюють 578 викладачів. У тому числі – 42 доктори наук та 293 кандидати наук.

6 Укажіть прізвище громадського діяча, ім'я якого носив ХІТ. Що Вам відомо про цю людину?

7 Заповніть хронологічну таблицю «Ректори ХІТ – УкрДАЗТ»:

№ з/п	Роки	Прізвища
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		

Література до теми

- 1 Данько М.І. Українська державна академія залізничного транспорту – минуле і сьогодення // Залізничний транспорт

- України. – 2010. – № 4. – С. 5 – 10.
- 2 Дмитроченко М.Ф. Ректори ХЕТІЗТ – ХЕМІЗТ – ХІІТ – ХарДАЗТ – УкрДАЗТ // Залізничний транспорт України. – 2005. – № 4. – С. 7 – 13.
 - 3 Історія Української державної академії залізничного транспорту (1930 – 2005) / За заг. ред. М.І. Данька, Т.А. Мукмінової. – К.: Вид-во «Транспорт України», УкрДАЗТ, 2005.
 - 4 Каграманян А.О. Інститут перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Української державної академії залізничного транспорту // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 35 – 36.
 - 5 Калабухін Ю.Є. Історія факультету «Економіка транспорту» // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 18 – 19.
 - 6 Колісник К.Е. Гуманітарний факультет // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 17 – 18.
 - 7 Краснолиманський заочний факультет // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 19 – 23.
 - 8 Мкртчян Д.І., Шаповал Г.В., Кулешов В.М. Факультет «Управління процесами перевезень» // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 27 – 31.
 - 9 Поддубняк В.І. Донецький інститут залізничного транспорту: 43 роки підготовки кадрів // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 32 – 34.
 - 10 Прогонний О.М. Факультет «Автоматика, телемеханіка і зв'язок» // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 11 – 12.
 - 11 Скорик О.О., Трикоз Л.В. Сучасні тенденції розвитку будівельного факультету // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 13 – 16.
 - 12 Устенко О.В. Механічний факультет // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 24 – 26.

ЗАГАЛЬНА ЛІТЕРАТУРА

- 1 Аксёнов И.Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы / Отв. ред. Т.С. Хачатуров. – М.:

- Наука, 1985.
- 2 Афонина Г.М. 170 лет железным дорогам России // Автоматика, связь, информатика. – 2007. – № 8. – С. 46 – 48.
 - 3 Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 год включительно. – СПб.: Кушнерёв, 1898.
 - 4 Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. – СПб.: Тип. Голика, 1881.
 - 5 Гумилевский Л. Железная дорога. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Трансжелдориздат, 1950.
 - 6 Гумилевский Л. История локомотива. – М.-Л.: ОНТИ, 1937.
 - 7 Гумилевский Л. Русские инженеры. – М.: Молодая гвардия, 1947.
 - 8 Гюнтер Г. Железная дорога, её возникновение и жизнь / Пер. с нем. И.А. Горкиной. – М.: Транспечать НКПС, 1930.
 - 9 Железнодорожный транспорт в восстановительный период: Сборник / Сост. З. К. Звездин и др. – М.: Транспорт, 1979.
 - 10 Зензинов Н.А., Рыжак С.А. Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта: (Очерки). – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1990.
 - 11 Ильинский В.Н. Трудовые награды железнодорожников и транспортных строителей. – М.: Транспорт, 1988.
 - 12 Калинин В.П. Великий Сибирский путь (историко-экономический очерк). – М.: Транспорт, 1991.
 - 13 Касаткин Г.С. Пионеры железнодорожного транспорта: Из истории железных дорог // Железнодорожный транспорт. – 2004. – № 2. – С. 81 – 85.
 - 14 Ковалёв И.В. Советский железнодорожный транспорт. 1917 – 1947. – М.: Изд. 1-я тип. Трансжелдориздата, 1947.
 - 15 Коляда М.Г. Рекорды и достижения в области наземного транспорта. – Донецк: ООО ПКФ «БАО», 2006.
 - 16 Крейнис З.Л. Очерки истории железных дорог. Два столетия. – М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2007.
 - 17 Крючков А. История путей сообщения // Весь транспорт. – 2001. – № 7. – С. 18 – 21.
 - 18 Кузьмич В.Д. Локомотивы. Основные этапы развития: Учеб. пособие. – М.: МИИТ, 1988.

- 19 Линюк Ю. С. Сторінки історії Одеської залізниці, 1865 – 2005. – Одеса: Астропринт, 2005.
- 20 Логвиненко І.П. Вклад вітчизняних вчених у розвиток науки і техніки залізничного транспорту. – К.: Т-во для поширення політ. та наук. Знань УРСР, 1953.
- 21 Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. – М.: Трансжелдориздат, 1954.
- 22 О развитии железных дорог за 1917 – 1967 г. – М., 1967.
- 23 Орлов Б.П. Развитие транспорта в СССР. 1917 – 1962: Историко-экономический очерк. – М.: Изд-во АН СССР, 1963.
- 24 Першин С.П. Азбука железнодорожного дела: Термины, понятия, определения: Справочник. – М.: Транспорт, 1990.
- 25 Сенин А.С. Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914 – 1922 гг.) – М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2009.
- 26 Сотников Е.А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. – М.: Транспорт, 1993.
- 27 Сотников Е.А. История и перспективы мирового и российского железнодорожного транспорта (1800 – 2100 годы) // Железнодорожный транспорт. – 2005. – № 3. – С. 72 – 77.
- 28 Стефанович Э.А. Во славу дома твоего. Очерки истории и людских судеб. – Славянск: Печ. двор, 2004.
- 29 100 років на захисті трудящих. Історія профспілкового руху залізничників і транспортних будівельників України / Упоряд. В.М. Уржанов; За ред. В.М. Ткачова, М.Г. Сінчака. – К., 2005.
- 30 Хачатуров Т.С. Железнодорожный транспорт СССР. – М.: Трансжелдориздат, 1952.
- 31 Чарноцкая Л.П. Железная дорога от А до Я. – М.: Транспорт, 1990.
- 32 Чернова М.Н. Железные дороги России: исторический аспект // Преподавание истории в школе. – 2004. - № 4. – С. 19 – 23.
- 33 Шестакова О.В. Рубрика «Из истории железных дорог» в журнале «Железнодорожный транспорт» // Страницы истории России: Сб. науч. трудов. – Екатеринбург, 2004. – Вып. 30. – С. 114 – 130.
- 34 Экономическая история России с древнейших времён до 1917

- года. – М., 2009.
- 35 Южной – 100 лет / В. И. Ангелейко, А. С. Ватуля и др. – Харьков: Прапор, 1969.
- 36 Януш Л.Б. Русские паровозы за 50 лет. – М.-Л.: Машгиз, 1950.

Ресурси Інтернету

- 1 Железнодорожное место: <http://www.railroads.narod.ru>
- 2 Клуб любителей железной дороги и путешествий на поезде: <http://trainclub.ru>
- 3 Локомотивы – история, классификация, новости: <http://www.locomotora.ru>
- 4 О железных дорогах России: <http://www.1520mm.ru>
- 5 Паровоз ИС. Российский железнодорожный портал: <http://parovoz.com>
- 6 Российские железные дороги. История железных дорог: <http://history.rzd.ru>
- 7 Укрзалізниця: <http://www.uz.gov.ua>
- 8 Українська державна академія залізничного транспорту: <http://www.kart.edu.ua>

ТЕСТИ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

Тест 1, теми 1 – 2

Бали: _____ / 50

А Персоналії:

...../ 10 б. (10 x 1 б.)

- | | |
|----------------------|--|
| 0 П. К. Фролов ----- | збудував Зміїногірську залізницю на Алтаї |
| 1 І. І. Ползунов | а) відкрив перший у світі паровозобудівний завод |
| 2 Р. Дизель | б) створив універсальну парову машину подвійної дії |
| 3 П. П. Мельников | в) будував залізницю в Чехії та Росії |
| 4 Дж. Стефенсон | г) провів тарифну реформу на залізницях Росії |
| 5 М. Черепанов | д) перший міністр шляхів сполучення Російської імперії |
| 6 Дж. Ватт | е) збудував перший у світі паровоз |
| 7 Ф. А. Герстнер | ж) збудував першу в Росії парову машину |
| 8 С. Ю. Вітте | к) творець двигуна внутрішнього згоряння |

9 О. П. Бородин
10 Р. Тревітік

л) збудував перший в Росії паровоз
м) творець першої у світі лабораторії для
випробування паровозів

Б Хронологія:

...../ 10 б. (10 x 1 б.)

0 1764 р. -----

створено першу в Росії парову машину

1 1788 р.

а) початок будівництва Транссибірської магістралі

2 1809 р.

б) відкриття Царськосільської залізниці – першої в Росії

3 27.09.1825 р.

в) відкриття першого в світі метро в Лондоні

4 1830 р.

г) проведена тарифна реформа на залізницях Росії

5 30.10.1837 р.

д) відліто перші в Росії чавунні рейки

6 4.11.1861 р.

е) міжнародний день народження залізничного

транспорту

7 10.01.1863 р.

ж) зародження профспілкового руху залізничників

8 1889 р.

к) будівництво першої залізниці в США

9 1891 р.

л) день залізничника України

10 1905 р.

м) відкрито перший в Росії транспортний ВНЗ

В Поняття:

...../ 10 б. (10 x 1 б.)

0 лежневі шляхи -----

попередники рейкової залізниці

1 вокзал

а) рейкова залізниця з кінною тягою

2 концесія

б) назва одного з перших паровозів

3 паровоз

в) назва дерев'яного візка в копальні

4 реборда

г) початкова назва залізниць в Росії

5 тунель

д) назва паровоза, що першим прибув на українські
землі

6 конка

е) договір на будівництво та експлуатацію залізниці

7 Ракета

ж) локомотив з паросиловою установкою

8 чавунка

к) підземна споруда, що має два виходи на поверхню

9 Ярослав

л) спеціальний виступ на рейці

10 собака

м) приміщення на залізничній станції

Г Назвіть передумови виникнення залізничного транспорту: .../ 3 б. (3x1 б.)

1

2

3

Д Вставте пропущені дати:

...../ 5 б. (5 x 1 б.)

1 Введення в дію першої в Росії магістралі Санкт-Петербург – Москва

2 Відкриття першого в світі паровозобудівного заводу

9 1994 р. л) запущено радянський швидкісний поїзд ЕР200
10 10 грудня 2010 р. м) заснування ХПТУ

В Поняття:/ 10 б. (10 x 1 б.)

- 0 автоблокування ----- автоматична система регулювання руху поїздів
1 «Володимир Ленін» а) рух послідовників соціалістичного змагання
2 електрифікація б) монорейкова швидкісна залізниця
3 «Ілля Муромець» в) вивезення мирного населення та матеріальних цінностей у тилі райони
4 стахановський рух г) прифронтна залізниця, основа військової комунікації
5 «Йосиф Сталін» д) впровадження в народне господарство електричної енергії
6 «Рейкова війна» е) назва першого радянського електровоза
7 евакуація ж) локомотив з газотурбінним двигуном
8 рокада к) диверсійна діяльність партизанів, руйнування залізниць і споруд
9 «Сафезе» л) назва серії радянських пасажирських паровозів
10 газотурбовоз м) назва бронепоезда часів Великої Вітчизняної війни

Г Які завдання поклалися на залізничний транспорт на початковому етапі Великої Вітчизняної війни у 1941 р.:/ 3 б. (3x1 б.)

- 1
- 2
- 3

Д Вставте пропущені дати:/ 5 б. (5 x 1 б.)

- 1 Відкриття першого в СРСР метрополітену
- 2 Створення Державного комітету оборони в роки ВВв
- 3 Уведення до експлуатації Байкало-Амурської магістралі
- 4 Створення Укрзалізниці
- 5 Прийняття Закону України «Про залізничний транспорт»

Е Назвіть основні тенденції розвитку залізничного транспорту СРСР у другій половині 1940-х – на початку 1990-х рр./ 3 б. (3 x 1 б.)

- 1
- 2
- 3

Ж Розставте у хронологічній послідовності назви міст, у яких в радянський період відкривались метрополітени/ 6 б. (6 x 1 б.)

- 1 Харків
- 2 Київ
- 3 Баку

- 4 Мінськ
- 5 Ленінград
- 6 Єреван

К Назвіть основні етапи реформування залізничного транспорту України на сучасному етапі/ 3 б. (3 x1 б.)

- 1
- 2
- 3

***ТЕМАТИКА КОНТРОЛЬНИХ РОБІТ
для студентів заочної форми навчання***

- 1 Історичні, економічні та технічні передумови виникнення залізничного транспорту на початку ХІХ ст.
- 2 Історія будівництва перших залізниць світу (І половина ХІХ ст.).
- 3 Внесок Єфима Олексійовича та Мирона Єфимовича Черепанових у створення залізничного транспорту в Росії.
- 4 Внесок Ричарда Тревітіка та Джорджа Стефенсона у створення залізничного транспорту в Європі.
- 5 Відкриття залізниці Санкт-Петербург – Царське Село (1837 р.).
- 6 Проектування і будівництво першої в Росії залізничної магістралі Санкт-Петербург – Москва (1843 – 1851 рр.).
- 7 Історія створення та діяльності Львівської залізниці (1861 р.).
- 8 Історія створення та діяльності Одеської залізниці (1865 р.).
- 9 Історія створення та діяльності Південної залізниці (1869 р.).
- 10 Історія створення та діяльності Донецької залізниці (1869 р.).
- 11 Історія створення та діяльності Південно-Західної залізниці (1870 р.).
- 12 Історія створення та діяльності Придніпровської залізниці (1873 р.).
- 13 Залізничний транспорт України у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.
- 14 Видатні інженери та вчені залізничного транспорту в Російській імперії.
- 15 Розвиток залізничного транспорту в світі в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.
- 16 Туркестано-Сибірська магістраль. Історія створення та розвитку.
- 17 Історія створення та розвитку паровозів у ХІХ – ХХ ст.

- 18 Будівництво залізничних ліній у ХІХ – ХХ ст.
- 19 Вокзали та вокзальні комплекси у ХІХ – ХХ ст.
- 20 Участь залізничників у робітничому та революційно-демократичному рухах на початку ХХ ст.
- 21 Виникнення профспілкового руху залізничників на початку ХХ ст.
- 22 Залізничний транспорт у роки Першої світової війни (1914 – 1918 рр.).
- 23 Тепловози та електровози як основні види локомотивів у ХХ ст.
- 24 Історія створення залізничних вищих навчальних закладів в Україні.
- 25 Міністерство шляхів сполучення – Народний комісаріат шляхів сполучення – Міністерство транспорту та зв'язку: історія функціонування установ управління транспортом.
- 26 Створення та діяльність Української державної академії залізничного транспорту (1930 – 2010 рр.).
- 27 Залізничний транспорт СРСР у період відновлення народного господарства (20-ті рр. ХХ ст.).
- 28 Репресії проти залізничників у 30-х рр. ХХ ст.
- 29 Роль залізничного транспорту в роки Другої світової війни (1939 – 1945 рр.).
- 30 Бронепоезди періоду Другої світової війни.
- 31 Розвиток залізничної мережі та технічне переоснащення залізничного транспорту в СРСР у 50 – 80-х рр. ХХ ст.
- 32 Залізничний транспорт України в сучасних історичних умовах.
- 33 Історія залізничного транспорту у світі на початку ХХІ ст.: основні тенденції розвитку.

Гужва Олександр Павлович
Колісник Костянтин Едуардович
Кравченко Олена Валентинівна
Арбузов Геннадій Федорович

Історія залізничного транспорту: Практикум

Відповідальний за випуск Кравченко О. В.

Редактор