

**УЧЕБНО-НАУЧНЫЙ ЦЕНТР ГУМАНИТАРНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ**

Кафедра истории

**ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА**

ПРАКТИКУМ

Харьков – 2014

История железнодорожного транспорта: Практикум / А.П. Гужва, К.Э. Колесник, Е.В. Кравченко, Г.Ф. Арбузов. – Харьков: УкрГАЗТ, 2014. – 78 с.

Практикум является составной частью учебно-методического комплекса дисциплины "История железнодорожного транспорта", подготовлен в соответствии с рабочей программой курса.

Материалы практикума направлены на организацию самостоятельной работы студентов. Включают планы семинарских занятий, терминологический словарь, важнейшие в развитии железнодорожного транспорта даты событий и персоналии, темы рефератов и сообщений, задания и вопросы для обсуждения. Для контроля качества самостоятельной работы предусмотрены тесты. Помещен перечень вопросов для выполнения контрольной работы.

Издание предназначено для студентов академии дневной и заочной формы обучения всех направлений экономического факультета.

Библиограф.: 129 названий.

Практикум рассмотрен и рекомендован к изданию на заседании кафедры истории от 16 октября 2012 г., протокол № 3.

Рецензент

проф. В. П. Шраменко

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПРАКТИКУМ

Ответственный за выпуск Гужва А.П.

Редактор Ибрагимова Н.В.

Підписано до друку 26.04.12 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 2,25. 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.

УКРАИНСКАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ АКАДЕМИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

УЧЕБНО-НАУЧНЫЙ ЦЕНТР ГУМАНИТАРНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ

Кафедра истории

А. П. Гужва, К. Э. Колесник, Е. В. Кравченко, Г. Ф. Арбузов

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ПРАКТИКУМ

Харьков 2013

Гужва А. П., Колесник К. Э., Кравченко Е. В., Арбузов Г. Ф. История железнодорожного транспорта: Практикум. – Харьков: УкрГАЖТ, 2013. – 72 с.

Практикум является составной частью учебно-методического комплекса дисциплины "История железнодорожного транспорта", подготовлен в соответствии с рабочей программой курса.

Материалы практикума направлены на организацию самостоятельной работы студентов. Включают планы семинарских занятий, терминологический словарь, важнейшие в развитии железнодорожного транспорта даты событий и персоналии, темы рефератов и сообщений, задания и вопросы для обсуждения. Для контроля качества самостоятельной работы предусмотрены тесты. Помещен перечень вопросов для выполнения контрольной работы.

Издание предназначено для студентов академии дневной и заочной формы обучения всех направлений экономического факультета.

Библиография: 129 названий.

Практикум рассмотрен и рекомендован к изданию на заседании кафедры истории от 16 октября 2012 г., протокол № 3.

Рецензент
проф. В. П. Шраменко

СОДЕРЖАНИЕ

Методические рекомендации по организации самостоятельной работы студентов для изучения истории железнодорожного транспорта	4
Тема 1. Возникновение железных дорог как нового вида транспорта (первая половина XIX в.)	5
Тема 2. Развитие железнодорожного транспорта во второй половине XIX – начале XX ст.	17
Тема 3. Железнодорожный транспорт в межвоенный период (1918 – 1939 гг.)	28
Тема 4. Деятельность железных дорог в годы Второй мировой войны (1939 – 1945 гг.)	36
Тема 5. Развитие железнодорожного транспорта во второй половине 1940-х – начале 1990-х гг.	44
Тема 6. Железнодорожный транспорт на современном этапе (1991 – 2013 гг.)	52
Тема 7. Создание и деятельность ХИИТ – УкрГАЗТ (1930 – 2013 гг.)	62
Список литературы.....	70
Тесты для самоконтроля	73
Тематика контрольных работ для студентов заочной формы обучения.....	77

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ СТУДЕНТОВ ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Практикум по дисциплине "История железнодорожного транспорта" предназначен для организации самостоятельной работы студентов как над содержанием курса в целом, так и для их подготовки к семинарским занятиям.

Актуальность изучения этой дисциплины в высшем железнодорожном учебном заведении обусловлена следующими обстоятельствами:

- знание истории отрасли является важной составляющей профессионализма современного железнодорожника. Владение исторической информацией позволяет глубже понять мировые тенденции развития железнодорожного транспорта, объективно оценить состояние и проблемы этой отрасли в Украине, корни которых находятся в прошлом, учесть опыт решения аналогичных проблем, предотвратить повторение ошибок;

- без изучения истории железнодорожного транспорта будущему специалисту-железнодорожнику невозможно сформировать в себе комплекс черт, характерных для профессионала высокого уровня, вызвать чувство отраслевого патриотизма;

- компетентность в сфере истории отрасли расширяет и углубляет технический и гуманитарный кругозор выпускника академии, способствует формированию его авторитета в коллективе железнодорожного предприятия, созданию позитивного имиджа.

Предмет учебной дисциплины составляют общие тенденции и закономерности становления и развития железнодорожного транспорта в мире и особенности их проявления в создании и функционировании железных дорог на территории Украины.

Целью изучения студентами истории железнодорожной отрасли как учебной дисциплины являются:

- систематизация и углубление знаний об истории развития мирового и отечественного железнодорожного транспорта;

- создание научных представлений о предпосылках его возникновения и основных этапах эволюции;
- развитие умения анализировать, сравнивать процессы и события, характерные для железных дорог разных стран;
- ориентация в технических и эксплуатационных особенностях железнодорожной техники разных эпох, определение вклада выдающихся ученых, руководителей и производителей в развитие железнодорожной отрасли;
- понимание особенностей развития железных дорог Украины и направлений их модернизации в контексте мировых тенденций;
- приобщение к патриотическим, трудовым, научно-техническим традициям предыдущих поколений украинских железнодорожников.

Задачей самостоятельной работы студентов является овладение учебной информацией по истории железнодорожного транспорта и приобретение умений применять ее в практической профессиональной деятельности.

Материалы "Практикума" следует изучать в последовательности, определенной составляющими методического обеспечения каждой темы:

- ознакомление с основными проблемами темы по программе курса;
- усвоение содержания ключевых понятий по терминологическим словарям, изучение персоналий и важнейших событий;
- проработка основных вопросов к изучению темы на основе источников и литературы;
- подготовка реферата или сообщения;
- работа с заданиями и вопросами для самоконтроля, выполнение тестов дает возможность проверить правильность усвоения учебной информации.

ПЛАНЫ СЕМИНАРСКИХ ЗАНЯТИЙ

Тема 1. ВОЗНИКНОВЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КАК НОВОГО ВИДА ТРАНСПОРТА (первая половина XIX в.)

План

1 Исторические, экономические и технические предпосылки появления железных дорог.

2 Строительство подвижного состава в Европе, США и России.

3 Основные тенденции развития железных дорог в мире в первой половине XIX в.

Терминологический словарь

Лежнёвые пути – деревянные предшественники рельсовой дороги. Впервые прокладывались в средние века на шахтах и рудниках. В 1764 г. лежнёвую дорогу построил на Колываново-Воскресенских заводах (на Алтае) талантливый российский механик Кузьма Дмитриевич Фролов (1728 – 1800). В 1778 г. механик Ф. С. Ваганов построил подземную лежнёвую дорогу на Семеновском руднике (Алтай). В Англии лежнёвая дорога действовала с 1782 г. в г. Дерби.

Рельс (от лат. *regula* – прямая палка, брусок) – первоначально так называли небольшие около 1 м деревянные брусья, которые наращивали в длину с помощью гвоздей, а позже изготавливали из чугуна.

Вагонетка – открытый вагон малой вместимости, предназначенный для перевозки грузов по узкоколейным железнодорожным путям (на шахтах, рудниках).

Паровая машина – тепловой двигатель внешнего сгорания, который превращает энергию нагретого пара в механическую работу.

Паровоз – автономный локомотив с паросиловой установкой, двигателем которого выступает паровая машина.

Поезд – состав сформированных и сцепленных железнодорожных вагонов, приводимых в движение локомотивом или моторным вагоном.

Железнодорожный транспорт – наземный вид рельсового транспорта, который используется для перевозки грузов и пассажиров на большие расстояния.

Вокзал – помещение или комплекс помещений на железнодорожной станции для обслуживания оборудования и персонала, который обеспечивает организацию пассажирских перевозок, управление движением поездов. Первый в России вокзал был построен на станции Павловск Царскосельской железной дороги. Образцом вокзала стал развлекательный центр Vauxhall под Лондоном, принадлежавший Джейн Вокс.

Виадук (от лат. *viо* – дорога, *disco* – веду) – мост для проезда над глубоким ущельем, дорогой или железнодорожными путями. Обычно виадук – это красивое, утонченное сооружение из металла или железобетона.

Железнодорожный билет – основной документ пассажира, который дает право на проезд. Билеты на Царскосельской железной дороге представляли собой жетоны, изготовленные из латуни, на которых указывался тип вагона (каре́та, дилижанс, шарабана) и номер места.

Сигнализация (СЦБ) – способ уведомления о начале движения на железной дороге. После несчастного случая при открытии железной дороги Манчестер – Ливерпуль в 1830 г., когда паровоз наехал на члена парламента, о начале движения сообщали звуковым сигналом рожка, затем парового свистка, гудка, петард, флажков, фонарей, сирен, колоколов, семафоров, светофоров.

Персоналии

Ползунов Иван Иванович (1728 – 1766) – российский изобретатель, создатель первой в России паровой машины (1764 г.) и первого в мире двухцилиндрового парового двигателя.

Джеймс Ватт (1736 – 1819) – выдающийся шотландский инженер, изобретатель-механик, создал универсальную паровую

машину двойного действия (1782 г.), что породило индустриальную революцию.

Ричард Тревитик (1771 – 1833) – английский изобретатель, инженер. Вместе с Дж. Стилом построил в 1803 – 1804 гг. первый в истории паровоз для заводской Мертир-Тидвилской чугунной дороги в Южном Уэльсе, который оказался слишком тяжелым для чугунных рельсов и не использовался.

Фролов Петр Кузьмич (1775 – 1839) – инженер, построил в 1809 г. Змеиногорскую дорогу на Алтае протяженностью 1867 м, которая заменила гужевую повинность свыше 500 приписных крестьян; разработал проект строительства конно-чугунной почти 150-километровой дороги, который не был реализован в те времена.

Джордж Стефенсон (1781 – 1848) – английский изобретатель, инженер-механик, один из «отцов» железнодорожного транспорта, паровозостроитель. Ввел ширину колеи 1435 мм (4 фута 8 ½ дюйма). Основал в Ньюкасле паровозостроительный завод (1823 г.).

Бетанкур Августин Августинович (1758 – 1824) – испанский, затем российский государственный деятель, по проекту которого в Санкт-Петербурге был учрежден Институт корпуса инженеров путей сообщения. В 1819 – 1824 гг. возглавлял Главное управление путей сообщения.

Черепановы Ефим Алексеевич (1774 – 1842) и **Мирон Ефимович** (1803 – 1849) – российские механики-изобретатели, крепостные. Построенный ими в 1834 г. на Нижнетагильском заводе первый в России паровоз возил поезд весом 3,3 т со скоростью от 13 до 16 км/ч. Их второй паровоз (1835 г.) мог перевозить до 16 т груза.

Герстнер Франц Антон (1796 – 1840) – австрийский и чешский инженер, строитель первых железных дорог в Чехии, Австрии и России (Царскосельская).

Мельников Павел Петрович (1804 – 1880) – российский инженер, один из авторов проекта железной дороги Санкт-Петербург – Царское Село, автор первого в России учебного пособия по железнодорожному транспорту «О железных дорогах» (1835 г.), первый министр путей сообщения Российской империи (1865 – 1869 гг.)

Важнейшие события

XVI – XVIII вв. – применение лежневых путей, предшественников железных дорог.

1765 г. – англичанин Дж. Ватт запатентовал первую паровую машину.

1767 г. – Ричард Рейнольдс изготовил чугунные накладки на деревянные основания рельсов для продления срока их службы.

1788 г. – на Александровском заводе в Петрозаводске отлиты первые чугунные рельсы и проложен путь для перевозки грузов в вагонетках с конной тягой.

1803 г. – близ Лондона в графстве Суррей открыта первая пассажирская железная дорога общественного пользования с конной тягой.

1806 – 1809 гг. – в России инженер П. К. Фролов построил чугунные пути с конной тягой между Змеиногорским рудником и сереброплавильным заводом.

1809 г., 20 ноября – открыто первое в России техническое высшее учебное заведение – Институт корпуса инженеров путей сообщения в г. Санкт-Петербург (ЛИИЖТ, сейчас – Петербургский государственный университет путей сообщения).

1813 г. – в России в Петербургском институте корпуса инженеров путей сообщения основан Музей (сейчас – Центральный музей железнодорожного транспорта РФ).

1825 г., 27 сентября – открытие первой железной дороги Стоктон – Дарлингтон (Англия) общего пользования с паровой тягой – день рождения железнодорожного транспорта в мире.

1826 г. – в России вышел первый номер «Журнала путей сообщения» – ежемесячного технико-экономического издания.

1829 г. – создано Главное управление путей сообщения Российской империи.

1830 г., 24 мая – введен в эксплуатацию первый участок железнодорожной линии Балтимор – Огайо (США).

1830 г., 15 сентября – открыта железная дорога между Манчестером и Ливерпулем длиной 56,3 км. Впервые в мире осуществлена официальная перевозка почты.

Знаете ли Вы ...

Первое соревнование среди паровозов состоялось в октябре 1829 г. близ городка Рейнхилл под Ливерпулем. Было заявлено пять паровозов, среди которых один судьи сразу же дисквалифицировали, найдя спрятанного внутри коня. Осталось четыре: «Новинка» Брайтвайта и Эриксона, «Бесподобный» Гаксворта, «Упрямество» Бурштеля и «Ракета» Стефенсона.

Победила «Ракета», которая преодолела 3 км гоночной дистанции со скоростью 60 км/ч.

1834 г. – на Нижнетагильской железной дороге начали использовать паровую тягу – вагонетки перемещал паровоз, построенный Е. и М. Черепановыми.

1836 г. – появился первый спальный вагон «Чемберсбург» на линии Харрисбург – Чемберсбург в штате Пенсильвания. Вагон имел четыре спальных отделения по четыре койки в каждом. Постель пассажирам не выдавали, они спали одетые.

1837 г., 30 октября, 12 ч 30 мин – открыта первая в России железная дорога между Петербургом и Царским Селом.

Знаете ли Вы ...

Фонари впереди локомотива появились в начале 1830-х гг. Горацио Аллен, основатель железнодорожной компании Южной Каролины, приладил металлическую корзину с пылающим сосновым лапником впереди поезда. Во время гражданской войны в Америке большинство фонарей на поездах были масляные и имели мощные отражатели, которые направляли свет далеко вперед.

1838 г., январь – из Лондона выехал первый специальный почтовый вагон. В этом же году в России были организованы передвижные почтовые отделения на железной дороге Петербург – Павловск. С 1843 г. введен тариф на почтовые перевозки – 10 к. за одно отправление.

1842 г. – в Управлении путей сообщения и публичных помещений России был создан Департамент железных дорог.

1842 г. – в Шотландии на железной дороге Глазго – Эдинбург испытан локомотив с автономными батареями (прототип электровоза).

1846 г. – на Александровском заводе в Петербурге начался выпуск первых в России серийных паровозов. Новые машины обозначали буквами Д, Т и Ч (соответственно количеству осей – две, три, четыре).

1850 г. – в Шотландии построен первый в мире железнодорожный паром.

Интересный факт

Первый поезд отошел от перрона Московского вокзала в Петербурге в 11 часов 15 минут 1 ноября 1851 г. Через 21 час 45 минут «Всенародный поезд», как называла его столичная газета «Северная пчела», прибыл в Москву. Эта магистраль длиной 644,6 км строилась 8,5 лет. На дороге было построено 184 моста. Ширина рельсовой колеи составляла 5 футов (1524 мм).

Российский поэт Н. А. Некрасов посвятил строителям магистрали стихотворение «Железная дорога»:

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

1851 г., 6 августа – появление железнодорожных войск в России. По указу царя Николая I технический персонал, который обслуживал железнодорожные пути, был разделен на роты. Роты поддерживали в надлежащем состоянии железнодорожный путь, обеспечивали бесперебойную работу станций, охрану мостов и железнодорожных переездов.

1851 г., 1 ноября – введена в действие первая в России магистральная железная дорога длиной 644,4 км между Петербургом и Москвой (Николаевская, сейчас – Октябрьская железная дорога).

Темы рефератов и сообщений

1 Англия – родина железнодорожного транспорта.

- 2 Выдающиеся изобретатели России Е. и М. Черепановы.
- 3 Зарождение железнодорожного образования в России.
- 4 Строительство железных дорог в Европе в начале XIX в.

Задания и вопросы для обсуждения и самоконтроля

1 Определите экономические и технические предпосылки возникновения железнодорожного транспорта.

2 В чем, по вашему мнению, заключались преимущества железнодорожного транспорта в начале XIX в. по сравнению с другими видами транспорта?

3 Установите хронологическую последовательность появления основных видов транспорта.

А	Воздушный	1	
Б	Водный	2	
В	Трубопроводный	3	
Г	Железнодорожный	4	
Д	Людской	5	
Е	Автомобильный	6	
Ж	Ракетно-космический	7	
И	Гужевой	8	

4 Об испытаниях паровоза какого изобретателя сообщалось в публикации одной английской газеты:

"Испытание превзошло, к всеобщему удивлению, все, что ожидали от него самые активные сторонники. В этом случае ... машина была использована для перевозки до 10 тонн полосового железа на расстояние более 9 миль; следует отметить, что вес груза быстро увеличился с 10 до 15 тонн благодаря не менее 70 мужчинам, которые забрались на повозку. ... Они захотели прокатиться, пользуясь первым успехом талантов изобретателя... Машина осуществила свое путешествие без пополнения котла водой и свободно передвигалась со скоростью 5 миль в час..."

5 Установите соответствие между датами и событиями.

1	XVI–XVII вв.	А	Открытие в России Петербургского института водных и сухопутных сообщений	1	
2	1809 г.	Б	Основание первого в мире паровозостроительного завода в Ньюкасле	2	
3	1823 г.	В	Появление лежнёвых путей	3	

6 Установите соответствие между фамилиями изобретателей и их изобретениями.

1	Дж. Стефенсон	А	Паровой двигатель	1	
2	Г. Тревитик	Б	Паровоз «Блюхер» (1814 г.)	2	
3	И. Ползунов	В	Аттракцион «Поймай меня, кто сможет»	3	

7 Установите соответствие между термином и его определением.

1	Вагон	А	Комплекс помещений и сооружений в пункте пассажирских перевозок, предназначенных для обслуживания пассажиров и обработки багажа	1	
2	Вокзал	Б	Тяговое транспортное средство, предназначенное для перемещения по рельсовым путям поездов или вагонов	2	
3	Реборда	В	Закрытая или открытая тележка на колесах, приспособленная для передвижения по рельсам	3	
4	Локомотив	Г	Специальный выступ на внутреннем крае колеса, который	4	

			служит направляющей при движении колеса по рельсам			
--	--	--	---	--	--	--

8 Расположите события в логической последовательности.

А	Использование «конки»	1	
Б	Создания парового двигателя	2	
В	Открытие вокзала в России	3	
Г	Начало строительства железных дорог в США	4	
Д	Первое изготовление чугунных рельсов	5	

9 Расположите события в хронологической последовательности.

А	Открытие железной дороги Санкт-Петербург – Царское Село – Павловск	1	
Б	Строительство первого паровозного завода в Англии	2	
В	Победа в соревнованиях паровоза Дж. Стефенсона «Ракета»	3	
Г	Открытие первых железных дорог во Франции	4	
Д	Строительство первого в США паровоза «Лучший друг»	5	

10 Заполните в таблице пропущенные даты и названия стран.

Дата	Страна, в которой была построена железная дорога
1825	Великобритания
1830	
1832	
	Бельгия, Германия
1836	
	Россия, Австрия
1839	
	Венгрия
	Швейцария, Дания
1848	

11 Прочитайте текст, сделайте выводы о происхождении термина «паровоз»:

"В России наряду с использованием не очень понятного для большинства иностранного слова «локомотив» в период знакомства с этой новой фантастической машиной использовали российские выражения «самокатная паровая машина», «паровая фура», «паровая тележка», «пароходка», «пароход» – у Черепановых. В отчетах Ф. А. Герстнера – «паровая машина», «паровой экипаж», «паровая карета», в прессе начала XIX в. – «дикий зверь», «могучая машина». Впервые слово «паровоз» появилось в газете «Северная пчела», которую издавал М. И. Греч. Ему и приписывают авторство этого «изобретения»: «Вот идет паровоз с трубой, из которой выходит дым, машина влечет за собой несколько тележек, в которых размещается свыше 300 человек, сила равна силе 40 лошадей, за час она пробегает пространство в 30 верст». Новое название использовал Ф. А. Герстнер в отчете 1837 г. Термины «паровоз» и «локомотив» стали синонимами".

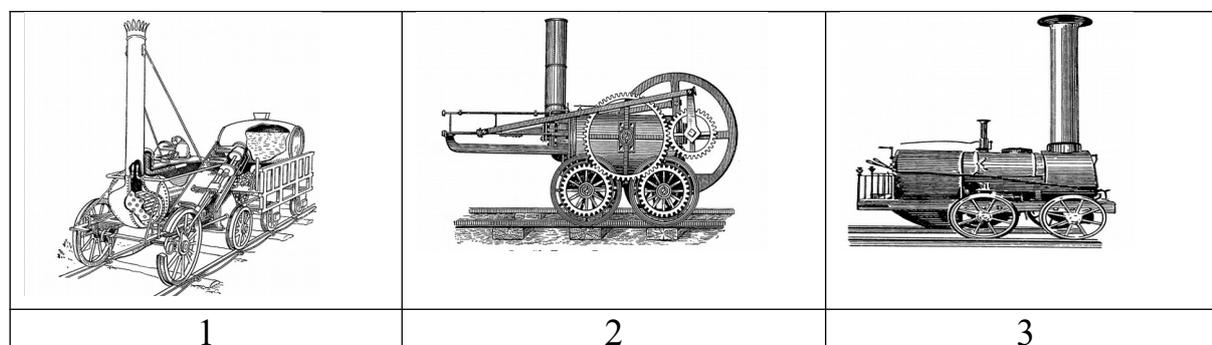
12 Объясните происхождение и значение терминов "вокзал", "виадук", "плацкарта", "тормоз", "кондуктор", "колея", "туннель".

13 Проанализируйте приведенную в таблице информацию. Сделайте выводы относительно тенденций развития технических характеристик паровозов.

Изменения параметров паровозов с 1829 по 1900 г.					
Год строитель- ства	Тип паровоза	Диаметр цилиндра , мм	Диаметр ведущих колес, м	Вес паровоза , т	Рабочее давление , кг/мм ²
1829	"Ракета"	203,2	1,4	4	0,0316
1830	"Планета"	279,4	1,52	8	0,0316
1864	6-колесные	444,5	2,44	35	0,082
1870	8- колесные	457,2	2,44	45	0,089
1886	8- колесные	458,2	2,13	42	0,101
1895	8- колесные	482,6	2,13	48	0,111
1898	10- колесные системы	584,2	1,3	103	0,126

1899	"компаунд" " То же	609,6	1,3	112	0,142
------	--------------------------	-------	-----	-----	-------

14 Установите соответствие изобретения и его автора.



Номер изображения	Фамилия изобретателя
1	
2	
3	

Литература к теме

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 / Под ред. И. Перепечко и А. Калейса. – 2-е изд. – 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 Теличко В.П. Возникновение паровоза и железных дорог: Ист. очерк. – 2-е изд., доп. – К.: Изд. АН УССР, 1937.

11 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. РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА во второй половине XIX – начале XX вв.

План

- 1 Основные тенденции железнодорожного строительства в мире.
- 2 Развитие капитализма и железнодорожный транспорт Российской империи.
- 3 Строительство железных дорог на территории Украины.
- 4 Участие железнодорожников в революционных событиях начала XX в.

Терминологический словарь

Капитализм – экономическая система производства и распределения, которая основывается на частной собственности на средства производства, общем юридическом равенстве и свободе предпринимательства.

Концессия (от лат. concessio – разрешение, уступка) – договор на временную передачу государством права на строительство и эксплуатацию железных дорог частным лицам и обществам; форма государственно-частного партнерства, привлечения частного сектора в управление государственной собственностью.

Метро – столичная дорога, название происходит от названия компании «Metropolitan Railway», которая строила первую линию метрополитена в Лондоне (3,6 км), запущенную

10 января 1863 г. Линия на паровой тяге в 1890 г. была заменена на электрическую.

Министерство путей сообщения Российской империи (16.05.1865 г. – 28.02.1917 г.) – орган государственного управления, который обеспечивал проведение единой политики в сфере водного, сухопутного и железнодорожного транспорта.

Тарифная реформа – была проведена по инициативе С. Ю. Витте и закреплена законом от 8 марта 1889 г., который действовал до 1917 г. Следствием реформы стало утверждение государственной монополии на железнодорожные тарифы. Руководство тарифным делом сосредоточивалось в Министерстве финансов, где были созданы специальные учреждения: Совет по тарифным делам, Тарифный комитет и Департамент железнодорожных дел.

Узкоколейка – железная дорога, рельсовая колея которой имеет меньшую ширину (от 600 до 1067 мм), чем нормальная (в СССР – 1520 мм). Впервые такие «экономные дороги» строились в Шотландии, затем появились во Франции, Германии, Швеции, Норвегии, России (1871 г.)

Железнодорожная связь – помогает быстро и правильно организовать работу всех подразделений железной дороги. Одними из первых железнодорожных служащих были телеграфисты. Использовалась система вызов и телеграфирования Г. Г. Игнатьева (1880 г.), телефонная система И. Гвоздева (1888 г.) Радиостанция на железных дорог впервые была использована в 1914 г.

Транссибирская магистраль (Великий Сибирский путь) – самая длинная в мире железная дорога (9298 км), проходит через Евразию, объединяет Москву и Дальний Восток. Строилась с 19 мая 1891 г. по 5 октября 1916 г.

Бронепоезд – бронированный подвижной состав с пулеметным и пушечным вооружением, предназначенный для проведения военных действий в полосе железной дороги – «крепость на колесах». Проект бронепоезда появился в 1826 г. Бронепоезда использовались с 1848 г. в австрийской армии, в гражданской войне в США (1861 – 1865 гг.), франко-прусской (1870 г.), англо-бурской (1900 – 1902 гг.), Первой мировой и гражданской войнах в России.

ВИКЖель – Всероссийский исполнительный комитет железно-дорожного профсоюза, создан в августе 1917 г., в его состав входили преимущественно меньшевики и эсеры. Выступал за создание однородного социалистического правительства. Был отменен в январе 1918 г., его функции перешли к ВИКЖедору.

Персоналии

Витте Сергей Юльевич (1849 – 1915) – граф, русский государственный деятель, председатель Общества Юго-Западных железных дорог (1886 г.), начальник Департамента железно-дорожных дел при Министерстве финансов (1889 г.), министр путей сообщения (1892 г.), министр финансов России (1892 г.), председатель Совета министров Российской империи (1905 г.), провел тарифную реформу на железных дорогах (1889 г.) и денежную реформу (1897 г.), способствовал строительству Транссибирской магистрали и Китайско-Восточной железной дороги.

Дельвиц Андрей Иванович (1813 – 1887) – барон, российский инженер, председатель Совета Министерства путей сообщения, ввел на железной дороге разделение на «службы», инициатор создания технических железнодорожных училищ, организатор и председатель Русского технического общества (1866 г.)

Бородин Александр Парфентьевич (1848 – 1898) – российский инженер-железнодорожник, один из основоположников паровозостроения в России. Создал первую в мире стационарную лабораторию по испытанию паровозов (1880 – 1882 гг.), председатель съездов инженеров службы тяги железных дорог России. Один из основателей журнала «Инженер» (Киев, 1882 г.)

Блиох Иван Станиславович (1836 – 1901) – российский банкир, концессионер железных дорог в Российской империи, меценат, ученый-экономист, один из организаторов Общества Юго-Западных железных дорог, начал развитие железнодорожной статистики.

Дизель Рудольф (1858 – 1913) – немецкий инженер, создатель двигателя внутреннего сгорания (1897 г.), открыл

собственный завод по производству дизельных двигателей (1898 г.)

Петров Николай Павлович (1836 – 1920) – российский ученый, инженер-железнодорожник, председатель Управления казенных железных дорог России (1888 – 1892 гг.). Инициатор создания Московского инженерного училища (сейчас – Московский государственный университет путей сообщения).

Белелюбский Николай Аполлонович (1845 – 1922) – известный русский инженер и ученый в области строительной механики и мостостроения. Основал лабораторию по испытанию материалов в Петербургском институте инженеров путей сообщения. Под его руководством разработано и построено более 100 мостов в России и Украине.

Кербедз Станислав Валерианович (1810 – 1899) – российский инженер-мостостроитель, автор проекта и директор работ по строительству первого постоянного моста через Неву в Петербурге (1842 – 1850 гг.). Автор фундаментальных исследований в области строительной механики.

Журавский Дмитрий Иванович (1821 – 1891) – выдающийся ученый и инженер, основатель российской школы мостостроения, специалист в области строительной механики. Спроектировал и построил мосты на магистрали Петербург – Москва, директор Департамента железных дорог (1877 г.)

Гринецкий Василий Игнатьевич (1871 – 1919) – ученый в области теплотехники, профессор. Впервые в мире сделал тепловой расчет двигателя внутреннего сгорания (1907 г.). В 1909 г. по его проекту создан двухконтактный двигатель внутреннего сгорания для тепловоза.

Тимонов Всеволод Евгеньевич (1862 – 1936) – инженер путей сообщения, специалист в области гидротехники, с 1895 г. профессор Петербургского института инженеров путей сообщения. В 1907 г. по его инициативе создана первая в России гидротехническая лаборатория в Петербурге.

Проскураков Лавр Дмитриевич (1858 – 1926) – инженер путей сообщения, профессор, создатель механической лаборатории в Московском инженерном училище, которая носит его имя. Автор проектов мостов через реки Волхов, Енисей,

Амур, Москва и др. В 1912 г. учреждена Золотая медаль им. Л.Д. Проскурякова за лучшие труды по строительной механике.

Щукин Николай Леонидович (1848 – 1924) – инженер, ученый в области железнодорожного транспорта, конструктор паровозов серии НЦ. Преподавал в Военно-инженерной академии, на Высших женских политехнических курсах в Санкт-Петербурге. В 1910 – 1916 гг. был товарищем министра путей сообщения, председателем комиссии подвижного состава и тяги.

Карейша Сергей Демьянович (1854 – 1934) – инженер путей сообщения, специалист в области железнодорожного пути, станций и узлов, заслуженный профессор, директор Петербургского института инженеров путей сообщения в 1911 – 1917 гг.

Ливеровский Александр Васильевич (1867 – 1951) – доктор технических наук, специалист в области строительства железных дорог. Принимал участие в создании Западносибирской, Кругобайкальской и других железных дорог. В 1917 г. – министр путей сообщения Временного правительства.

Важнейшие события

1853 г. – открыта первая железная дорога в Индии от Бомбея до Тани.

1854 г. – в России на Петербургско-Московской железной дороге введен первый график движения поездов.

1857 г. – открыта первая железная дорога в Африке между Каиром и Александрией.

Знаете ли Вы...

Первые стальные рельсы были проложены в 1857 г. на центральной железнодорожной станции в Дерби (Англия) фирмой «Мидланд Рейлуей». Изготовил стальные рельсы британский металлург и бизнесмен Роберт Форестер Мушет (1811 – 1891).

В течение 16 лет эксплуатации через станцию проследовали до 1 252 000 паровозов и тендеров.

1857 г., 26 января – основано Главное общество российских железных дорог.

1858 г. – построена первая в мире сортировочная горка (Лейпциг, Германия).

1861 г., 4 ноября – на Львовский вокзал прибыл поезд «Ярослав» – первый на украинских землях. День железнодорожника Украины.

1863 г., 10 января – открытие первого в мире метрополитена с паровой тягой длиной 3,6 км в Лондоне.

1865 г., 15 июня – император Александр II подписал Указ о создании Министерства путей сообщения России.

1869 г. – на железных дорогах России впервые в мире введено бесперегрузочное сообщение, унифицирован парк вагонных грузов.

1869 г. – в Ельце открылось первое техническое железнодорожное училище в России.

1870 г. – начало формирования военно-железнодорожных команд для подготовки в мирное время специалистов по эксплуатации и восстановлению железных дорог.

1872 г. – англичанами была построена первая железная дорога в Японии длиной 28 км между Токио и морским портом Йокогама.

1879 г., 31 января – введена единая железнодорожная форма. В Москве состоялся первый совещательный съезд инженеров службы тяги и путей сообщения, съезды проводились до 1917 г.

1879 г., 31 мая – день рождения электрической тяги. На промышленной выставке в Берлине была показана первая электрическая железная дорога длиной 300 м, построенная Вернером фон Сименсом.

1880 г. – открыта первая железная дорога в Китае.

1881 г. – американский предприниматель Джордж Пульман создал в Иллинойсе спальный вагон. Проводники вместо зарплаты получали чаевые от пассажиров.

1885 г., 12 июня – принят «Общий устав Российских железных дорог».

1885 г. – основана Международная ассоциация железнодорожных конгрессов.

1889 г. – проведение тарифной реформы, создание Департамента железнодорожных дел при Министерстве финансов Российской империи.

1889 г. – основан Международный союз по пассажирским и багажным вагонам (RIC).

1891 г. – началось строительство Транссибирской магистрали.

Интересный факт

Во второй половине XIX – начале XX в. паровозы в России строили Балтийский, Путиловский, Невский, Воткинский, Коломенский, Мальцевский, Харьковский, Николаевский, Луганский, Брянский, Сормовский и Людиновский заводы. С 1869 по 1917 гг. было построено 21 347 паровозов.

1893 г. – основано Центральное бюро международных железнодорожных перевозок (ОТИФ).

1895 г. – впервые в мире на линии Балтимор-Огайо (США) на железнодорожном подвижном составе применена электрическая тяга.

1896 г. – открылось Московское инженерное училище путей сообщения (с 1913 г. – Московский институт путей сообщения).

1905 г. – зарождение профсоюзного движения железнодорожников.

1913 – 1914 гг. – в мастерских Юго-Западной железной дороги техник С. С. Жидковский разработал схемы и построил радиостанции для нужд железной дороги.

1917 г., 10 декабря – выход первого номера отраслевой газеты «Гудок».

Темы рефератов и сообщений

- 1 Строительство железных дорог в Российской империи.
- 2 Деятельность паровозостроительных заводов в России во второй половине XIX – начале XX вв.
- 3 Развитие профсоюзного движения железнодорожников.

4 Железнодорожный транспорт в годы Первой мировой войны.

Задания и вопросы для обсуждения и самоконтроля

1 Какие причины вызвали активное строительство железных дорог в Российской империи в 1860 – 1870 гг.?

2 Какие позитивные и негативные последствия для развития железнодорожного транспорта России имел «концессионный» период строительства железных дорог?

3 Установите соответствие между датами и событиями:

1	1865 г.	А	Создание в Киеве лаборатории для испытания паровозов	1	
2	1868 г.	Б	Образование Министерства путей сообщения Российской империи	2	
3	1881 г.	В	Получение С. С. Поляковым концессии на строительство Курско-Харьково-Азовской железной дороги	3	

4 Паровозы каких серий изображены на фотографиях?



1



2

1 Выпускался с 1890 по 1928 гг. на 12 паровозостроительных заводах России, самая распространенная дореволюционная серия.

2 Производился с 1912 по 1957 гг. Главный конструктор В. И. Лопушинский, паровоз – рекордсмен по количеству и продолжительности выпусков.

5 Расположите события в хронологической последовательности.

А	Открытие первого железнодорожного училища в Украине (Одесса)	1	
Б	Огосударствление Харьково-Николаевской железной дороги	2	
В	Строительство первой железной дороги в Азербайджане	3	
Г	Основание Донецкой железной дороги	4	
Д	Открытие первой в Российской империи сортировочной станции	5	

6 Расположите события в логической последовательности.

А	Подписание первого коллективного договора с владельцами Харьковского паровозостроительного завода о выполнении требований железно-дорожников	1	
Б	Утверждение «Положения об основных условиях для устройства первой сети железных дорог в России»	2	
В	Открытие сортировочных станций на железных дорогах	3	
Г	Введение телеграфной связи на железнодорожном транспорте	4	

7 Определите основные периоды в развитии железнодорожного транспорта в 1856 – 1917 гг.

8 Составьте хронологическую цепочку по теме "Строительство тоннелей".

№ п/п	Год	Страна	Название тоннеля
--------------	------------	---------------	-------------------------

1	1857		
2	1862		
3	1881		
4	1886		
5	1890		
6	1905		
7	1916		

9 Укажите название населенного пункта, возле которого произошло крушение царского поезда 17 октября 1888 г.

г. Севастополь	г. Житомир
ст. Борки	г. Москва

10 Расположите названия железных дорог на землях Украины в последовательности их создания в 1860 – 1870-х гг.

А	Одесская	1	
Б	Екатерининская	2	
В	Юго-Западная	3	
Г	Курско-Харьково-Азовская	4	
Д	Львовская	5	
Е	Донецкая	6	

11 Дайте характеристику имущественному и социальному положению железнодорожников в начале XX в. Каковы причины их участия в забастовках?

12 Как сегодня называется железная дорога, которая имела название Курско-Харьково-Азовская (1869–1895 гг.) и Курско-Харьково-Севастопольская (1895–1907 гг.)?

13 Проанализируйте приведенную в таблице информацию. Сделайте выводы относительно масштабов строительства железных дорог в мире во второй половине XIX – начале XX вв.

Государство	Протяженность железных дорог, км	
	1860 г.	1900 г.
США	40 292	311 094
Англия	16 787	35 186
Германия	11 633	51 391
Франция	9 528	42 827
Австро-Венгрия	4 543	36 883

Канада	3 359	28 697
Испания	1 918	13 357
Италия	1 800	15 787
Россия	1 589	56 976
Индия	1 350	38 235
Всего	108 012	790 125

14 Заполните хронологическую таблицу «Открытие метрополитенов в мире».

Год	Город, в котором открыто метро	Год	Город, в котором открыто метро
1863	Лондон		Глазго
	Нью-Йорк		Вена
	Афины		Париж
	Чикаго		Берлин
	Будапешт		Гамбург

Литература к теме

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 Васильев 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 ХІХ 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 ХІХ 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 ХІХ – початок ХХ ст.). – Херсон: ХДМІ, 2009.

Тема 3. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В МЕЖВОЕННЫЙ ПЕРИОД (1918 - 1939 гг.)

План

1 Последствия Первой мировой и гражданской войн для железнодорожного транспорта.

2 Роль железных дорог в социально-экономическом развитии СССР.

3 Мировые тенденции развития железнодорожного транспорта в межвоенное время.

Терминологический словарь

Агитпоезда – функционировали со времен гражданской войны, создавались с целью проведения агитационной работы среди населения и пропаганды идей социализма. Представляли собой яркое зрелище – были разрисованы, украшены флагами и лозунгами, платформы превращались в сцены, с которых выступали революционные деятели, лекторы и артисты.

Народный комиссариат путей сообщения – государственный орган, который в 1917 – 1946 гг. управлял деятельностью железных дорог РСФСР, затем СССР.

Национализация железнодорожного транспорта – процесс перехода частных и казенных железных дорог в собственность советского государства.

Туркестано-Сибирская магистраль – железная дорога, которая обеспечивает связь Сибирь – Средняя Азия. 3 декабря 1926 г. было принято решение о ее сооружении. С 1927 г. прокладывалась в тяжелых климатических условиях и проходила через среднеазиатские республики и Казахстан.

День железнодорожника – профессиональный праздник, в СССР был восстановлен по инициативе передовиков-железнодорожников, отмечался с 1936 г. в первое воскресенье августа. Начало истории дня железнодорожника относится к 1896 г., когда в Российской империи праздновали 100-летие со дня рождения императора Николая I, в годы правления которого были построены первые железные дороги.

Электрификация – широкое внедрение в народное хозяйство электрической энергии; переход железных дорог на электрическую тягу. В СССР развернулась в соответствии с планом ГОЭЛРО (Государственная электрификация России).

Путевая машинная станция – механизированное мобильное предприятие дорожного хозяйства, которое выполняло плановый ремонт пути на сети железных дорог, которые эксплуатировались. Первая путевая машинная станция была введена в СССР в 1934 г.

Тепловоз – разновидность локомотива с автономным агрегатом – дизелем, который производит энергию. Первый магистральный тепловоз был создан в СССР по проекту Я.М. Гаккеля в 1924 г.

Электровоз – разновидность локомотива с электрическим приводом колес. Двигатели постоянного тока получают энергию через контактную сеть и рельсы от тяговой подстанции или аккумуляторной батареи.

Стахановское движение – массовое движение последователей А.Г. Стаханова, новаторов социалистического соревнования, которое возникло в 1935 г. Новаторы производства в несколько раз превышали установленные нормы. На железнодорожном транспорте инициатором стахановского движения был П. Ф. Кривонос.

«**Люкс-торпеда**» – название мини-поезда, который впервые прибыл летом 1936 г. на железнодорожный вокзал Тернополя. Самоходный вагон, который напоминал современный рельсовый автобус, был длиной 22 м с двумя кабинами машинистов с обеих сторон. Вмещал 52 пассажира. Строился на первой польской фабрике локомотивов по лицензии австрийской компании Даймлер. Максимальная скорость до 120 км/ч.

Персоналии

Ломоносов Юрий Владимирович (1876 – 1952) – российский инженер-железнодорожник, профессор Киевского политехнического института (1902 г.). Возглавлял миссию по выполнению заказов в Швеции и Германии на паровозы для Советской России (1921 г.), руководил созданием первых магистральных тепловозов.

Гаккель Яков Модестович (1874 – 1945) – ученый и конструктор в области самолетостроения и тепловозостроения. Спроектировал и построил один из первых в мире работоспособных тепловозов (1924 г.), автор изобретений в области тяги тепловоза и электроосвещения.

Патон Евгений Оскарович (1870 – 1953) – советский ученый, специалист в области сварки и мостостроения,

организатор сварочной лаборатории, превращенной в Научно-исследовательский институт электросварки (Киев, 1932 г.)

Передерий Григорий Петрович (1871 – 1953) – русский советский ученый, инженер-мостостроитель. Автор идеи создания железобетонных мостов и применения сварки в мостостроении. Инициатор издания журнала «Инженерное дело» (1900 г.)

Образцов Владимир Николаевич (1874 – 1949) – русский советский ученый, инженер-железнодорожник, основоположник науки о проектировании станций и узлов. Его именем назван Николаевский техникум железнодорожного транспорта.

Кривонос Петр Федорович (1910 – 1980) – деятель советского железнодорожного транспорта, один из инициаторов стахановского движения на железнодорожном транспорте, герой Социалистического труда (1943 г.), с 1953 г. – начальник Юго-Западной железной дороги.

Дзержинский Феликс Эдмундович (1877 – 1926) – советский государственный деятель, председатель Народного комиссариата путей сообщения (1921 – 1924 гг.). Его именем названа серия советских паровозов ФД.

Веденисов Борис Николаевич (1869 – 1952) – инженер путей сообщения, специалист в области железнодорожного пути, заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1942 г.). Организовал в МИИТ первую в СССР кафедру «Общий курс железных дорог».

Важнейшие события

1918 г., 28 июня – подписан Декрет о национализации железных дорог.

1918 г., 4 сентября – принято постановление Совета Народных Комиссаров «О ликвидации частных железных дорог».

1920 г. – на территории РСФСР введен единый «Устав железных дорог».

1920 г., декабрь – утвержден план ГОЭЛРО с разделом о перспективах развития железнодорожного транспорта.

1921 г. – основан Международный союз по грузовым вагонам (RIV).

1923 г. – в Париже основан Международный союз железных дорог (UIC).

1924 г., ноябрь – построены первые тепловозы с электрическим приводом Щ Эл Я. М. Гаккеля и Е Эл Ю. В. Ломоносова.

1926 г., 6 июля – на участке Баку – Сабунчи – Сураханы установлена электрическая тяга – начало электрификации советских железных дорог.

1927 г., май – утвержден «Устав железных дорог СССР».

1927 – 1930 гг. – строительство Туркестано-Сибирской магистрали.

1929 г., август – основание Ростовского института инженеров железнодорожного транспорта.

1930 г. – основание Харьковского, Сибирского (Томского), Днепропетровского и Тифлисского (Тбилисского) институтов инженеров железнодорожного транспорта и Военно-транспортной академии.

1930 г. – основана Международная ассоциация по железнодорожному подвижному составу (AICMR).

1931 г., январь – открыто движение по Туркестано-Сибирской магистрали.

1931 г., 10 июня – состоялся первый рейс советского экспресса «Красная стрела». Поезд преодолел расстояние между Москвой и Ленинградом за 10 часов.

1931 г., октябрь – создание в СССР мощного товарного паровоза серии ФД.

1931 г., октябрь – внедрение селекторной связи на железных дорогах СССР.

1931 г. – основан Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта.

1931 г. – на Коломенском машиностроительном заводе начался выпуск тепловозов Э-ЭЛ-9.

1932 г. – создание в СССР пассажирского паровоза серии ИС.

1932 г., август – основан Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта.

1932 г., ноябрь – в СССР выпущен первый отечественный электровоз ВЛ19.

1932 г. – начало строительства Байкало-Амурской магистрали.

1933 г., 13 мая – введение Знака «Почетному железнодорожнику» (наивысшая награда в системе железнодорожного транспорта СССР).

1933 г. – В Москве создано первое научно-исследовательское бюро вагоностроения.

1933 г. – в СССР начато текущее производство 4-осных вагонов грузоподъемностью 60 т.

1934 г. – на железных дорогах СССР введена диспетчерская централизация.

1934 г. – на Московско-Курской железной дороге организована первая в стране путевая машинная станция (МПС) для обслуживания железнодорожных путей.

1934 г. – построена первая железная дорога на территории Заира длиной 510 км.

1935 г., 15 мая – открытие первого в СССР метрополитена в Москве.

1935 г., 24 июня – построена первая в СССР детская железная дорога в Тифлисе.

1936 г., февраль – выпущен товарный паровоз СО (Серго Орджоникидзе).

1936 г., 12 января – в СССР организовано Всесоюзное добровольное спортивное железнодорожное общество «Локомотив».

1936 г. – впервые в СССР на железных дорогах введено обычное сетевое расписание движения.

1938 г. – началось железнодорожное строительство на территории Монголии.

1939 г., июль – основан Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта.

Темы рефератов и сообщений

1 Техническое совершенствование железнодорожного транспорта СССР.

2 Стахановское движение на железнодорожном транспорте.

3 Репрессии против железнодорожников в 1930-х гг. в СССР.

Задания и вопросы для обсуждения и самоконтроля

1 Дайте характеристику положения на железнодорожном транспорте после завершения Первой мировой и гражданской войн.

2 Установите соответствие между датами и событиями.

1	1926 г.	А	Выпуск первого советского электровоза ВЛ	1	
2	1927 г.	Б	Начало электрификации советских железных дорог	2	
3	1932 г.	В	Начато строительство Турксиба	3	

3 Установите соответствие между фамилиями изобретателей и их изобретениями.

1	Я. М. Гаккель	А	Сварочная лаборатория	1	
2	Е. О. Патон	Б	Железобетонный мост	2	
3	Г.П. Передерий	В	Тепловоз	3	

4 Установите соответствие между термином и его определением.

1	Локомотив с автономным агрегатом – дизелем	А	Электрификация	1	
2	Локомотив с электрическим приводом колес	Б	Тепловоз	2	
3	Внедрение в хозяйство электрической энергии	В	Электровоз	3	

5 Именами каких государственных деятелей были названы серии советских паровозов и электровозов?

№ п/п	Фамилия	№ п/п	Фамилия
1		3	
2		4	

6 Расположите события в хронологической последовательности.

А	Электрификация первой в СССР линии Баку-Сабунчи-Сураханы	1	
Б	Зарождение стахановского движения на железнодорожном транспорте	2	
В	Создание Народного комиссариата путей сообщения	3	
Г	Введение награды «Почетному железнодорожнику»	4	
Д	Подписание Декрета о национализации железных дорог в России	5	

7 Составьте логическую цепочку.

№ п/п	Год	Название министерства
1		Министерство путей сообщения Российской империи
2	1917 г.	
3	1946 г.	Министерство путей сообщения СССР
4	1992 г.	Министерство транспорта Украины
5		Министерство инфраструктуры Украины

8 Какое новое название получила Екатерининская железная дорога в 1936 г.?

Стахановская	Ленинская
Сталинская	Кировская

9 В каком городе было размещено руководство Северо-Донецкой железной дороги до 1934 г.?

Донецк	Харьков
Артемовск	Киев

Литература к теме

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.: Транспечать, 1924.

Тема 4. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ (1939-1945 гг.)

План

1 Переход железнодорожного транспорта к работе на военные нужды.

2 Участие железнодорожников в военных действиях.

3 Последствия войны для транспорта СССР и Европы.

Терминологический словарь

Государственный комитет обороны – чрезвычайный высший орган государственного управления во главе с И.В. Сталиным, созданный 30 июня 1941 г., который во время Великой Отечественной войны обладал всей полнотой власти в СССР.

Эвакуация (от лат. *evacuare* – удалять) – вывоз из местности, находящейся под угрозой нападения врага, с театра

военных действий в тыл населения, раненых, пленных, а также материальных ценностей.

«Живая блокировка» – технология повышения пропускной способности на железных дорогах. Была введена осенью 1941 г. и проявлялась в расстановке на перегонах сигналистов через каждые 800-900 м, по сигналам которых шли поезда.

Железнодорожные войска – вид специальных войск, предназначенных для технического прикрытия, заграждения или восстановления временной эксплуатации, строительства новых железнодорожных путей и обеспечения боевых действий Вооруженных Сил.

Паровозные колонны особого резерва – специальные формирования НКПС, созданные для эксплуатации паровозов в период Великой Отечественной войны на фронтовых и прифронтовых линиях. Обеспечивали высокую маневренность, оперативность и независимость от локомотивных депо. Было сформировано 106 колонн с 2280 паровозами.

«Рельсовая война» – операция советских партизан в период с 3 августа до середины сентября 1943 г. в тылу немецких войск на территории России, Белоруссии и части Украины с целью одновременного массового разрушения железнодорожного полотна и станционных сооружений.

Рокада, рокадные пути (от фр. rocade) – железные, шоссейные и грунтовые дороги в прифронтовой полосе, проходящие параллельно линии фронта. Служат для маневрирование войсками и материальными средствами. Составляют основу военных коммуникаций.

Волжская рокада – рокадная линия железной дороги длиной 978 км от станции Иловля (вблизи Волгограда) до станции Связь (недалеко от Казани) через станции Саратов, Сызрань и Ульяновск.

«Дорога жизни» – военно-автомобильная дорога, организованная через Ладожское озеро зимой 1941 – 1942 гг. во время блокады фашистами Ленинграда.

Знаете ли Вы...

Во время «Рельсовой войны» действия развернулись на территории около 1000 км по линии фронта и 750 км в глубину. В них принимали участие около 100 тыс. партизан, которым помогало местное население. В ходе операции было взорвано около 25 тыс. рельсов, пущено под откос много эшелонов. Массовое нарушение вражеских коммуникаций значительно затруднило перегруппировку войск противника в период решающих сражений на Курской дуге и способствовало успешному наступлению Советской Армии.

Персоналии

Каганович Лазарь Моисеевич (1893 – 1991) – советский государственный и партийный деятель. Возглавлял НКПС трижды: с 28.02.1935 г. по 22.08.1937 г., с 5.04.1938 г. по 25.03.1942 г. и с 26.02.1943 г. по 20.12.1944 г. Был членом Государственного комитета обороны в 1942 – 1945 гг. Один из инициаторов репрессий на железнодорожном транспорте в 1930 – 1940-х гг.

Хрулёв Андрей Васильевич (1892 – 1962) – советский военный и государственный деятель, народный комиссар путей сообщения СССР (25.03.1942 – 26.02.1943 гг.), инициатор создания паровозных колонн особого назначения.

Ковалёв Иван Владимирович (1901 – 1993) – советский военный и государственный деятель, председатель НКПС с 20.12.1944 г. по 15.03.1946 г., а с 19.03.1946 г. по 5.06.1948 г. – Министр путей сообщения СССР.

Бизюкин Дмитрий Дмитриевич (1885 – 1954) – инженер путей сообщения, специалист в сфере железнодорожного строительства, доктор технических наук, проректор ЛИИЖТ. В годы войны консультировал строительство оборонительных сооружений под Ленинградом, «Дороги жизни».

Сыромятников Сергей Петрович (1891 – 1951) – инженер-теплотехник, специалист в области паровозостроения, академик

АН СССР (1943 г.) Разработал теорию тепловых процессов паровозного котла и паровоза. Руководил кафедрой паровозов в МИИТ и МЕМИИТ.

Важнейшие события

1939 г., 1 сентября – начало Второй мировой войны.

1941 г., 22 июня – началась Великая Отечественная война.

1941 г., 24 июня – введение военного графика движения поездов на железных дорогах СССР.

1941 г., 30 июня – 1945 г., 4 сентября – функционирование Государственного комитета обороны СССР, который был высшим органом государственного управления.

1941 г., сентябрь – при Наркомате путей сообщения для руководства техническим прикрытием железных дорог было создано Главное управление военно-восстановительных работ (ГУВВР).

1941 г., декабрь – на Томской железной дороге по заданию Государственного комитета обороны началось формирование трех дивизионов бронепоездов. Было построено 11 бронепоездов: «Железнодорожник Кузбасса», «Победа», «Советская Сибирь», «Лунинец» (в честь машиниста М. О. Лунина) и др.

1941 г., декабрь – организован Всесоюзный научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта.

1942 г., 3 января – принятие постановления Государственным комитетом обороны СССР «О восстановлении железных дорог», создание управлений военно-восстановительных работ (УВВР).

Интересный факт

Почти всем бронепоездам присваивали имена, например, «Товарищ Ленин» или «Брянский». Поэт Евгений Долматовский посвятил бронепоезду стихи, в которых были такие строки:

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

1942 г., 23 января – принятие Государственным комитетом обороны СССР решения о строительстве Волжской рокады.

1942 г., 14 февраля – при Государственном комитете обороны СССР создан Транспортный комитет.

1942 г., 7 сентября – Государственный комитет обороны принял постановление о формировании паровозных колонн особого резерва.

1943 г., январь – Государственный комитет обороны для восстановления транспортной связи Ленинграда со страной принял решение о строительстве железнодорожной ветки Шлиссельбург – Поляны, которая была построена за 17 дней и получила название «Дорога Победы».

1943 г., 7 февраля – в блокадный Ленинград прибыл первый поезд с Большой земли.

1943 г., 15 апреля – принятие Указа «О введении военного положения на всех железных дорогах», по которому вводилась воинская дисциплина.

1943 г. – приказ И. В. Сталина о возвращении железнодорожников на предыдущие места работы.

1945 г., 3 января – наступление советских войск на фронте от Балтики до Карпат, результатом которого было освобождение Европы от фашизма.

1945 г., 9 мая – окончание Великой Отечественной войны, праздник Победы.

1945 г., 2 сентября – окончание Второй мировой войны.

Темы рефератов и сообщений

1 Железные дороги Украины в годы Великой Отечественной войны.

2 Роль железнодорожного транспорта в решающих сражениях.

3 Железные дороги Европы во Второй мировой войне.

Знаете ли Вы...

В 1975 г. на вечную стоянку на почетном пьедестале в электровозном депо «Харьков - Октябрь» был установлен паровоз Эу 677- 49 10-й паровозной бригады НКПС, на котором в начале 1943 г. из-под Сталинграда перевозили пленных фашистских офицеров, в том числе фельдмаршала Фридриха Паулюса (1890 – 1957), автора плана Барбаросса.

Задания и вопросы для обсуждения и самоконтроля

1 Проанализируйте планы руководства фашистской Германии в отношении железных дорог, расположенных на территории СССР.

2 По каким направлениям проходила перестройка железнодорожного транспорта с началом Великой Отечественной войны?

3 Определите важнейшие задачи железнодорожного транспорта в условиях начального периода войны.

4 Какие изменения в эксплуатации железных дорог произошли после 22 июня 1941 г.? В чем заключалась сущность военного графика 1941 г. – литера А?

5 Какое переоборудование подвижного состава было осуществлено на железных дорогах СССР с началом войны?

6 Установите соответствие между датами и событиями.

1	30 июня 1941 г.	А	Создание Транспортного комитета	1	
2	7 сентября 1942 г.	Б	Создание Государственного комитета обороны	2	
3	14 февраля 1942 г.	В	Формирование паровозных колонн особого резерва	3	

7 Укажите мероприятия, направленные на повышение живучести железных дорог в условиях бомбардировки фашистской авиацией и артиллерийских обстрелов.

8 Какую роль сыграл железнодорожный транспорт в проведении эвакуации?

9 Прочитайте текст. Какие возможности открывал новый способ эксплуатации локомотивов в прифронтной полосе?

Весной 1942 г. во исполнение решения ГКО началось формирование колонн паровозов особого резерва НКПС. Основным костяком новой колонны № 10 стали члены оперативной группы Южной железной дороги. Было выделено 30 паровозов серии «Э» всех индексов, которые прошли оздоровительный ремонт. На каждый паровоз формировалась комплексная бригада – две локомотивные и две кондукторские бригады, два поездных вагонных мастера и проводник турного вагона. Возглавлял такую бригаду старший машинист.

10 Проанализируйте данные таблицы. Какие выводы можно сделать относительно значения железнодорожных перевозок?

Год	Объем грузооборота железных дорог СССР
1941	93 %
1942	52 %
1943	58 %
1944	68 %
1945	76 %

11 Расположите события в логической последовательности.

А	Проведение «Рельсовой войны»	1	
Б	Строительство Волжской рокады	2	
В	Внедрение на железных дорогах военного графика движения поездов	3	
Г	Перевод железнодорожных войск на Дальний Восток	4	
Д	Начало строительства бронепоездов для фронта	5	

12 Укажите известные вам названия бронепоездов, действовавших в годы Великой Отечественной войны.

№ п/п	Название	№ п/п	Название
1		4	
2		5	
3		6	

13 Каковы последствия Великой Отечественной войны для железнодорожного транспорта УССР? Проанализируйте статистические данные.

На территории Донецкой и Южной железных дорог было разрушено 8 тыс. км путей, 1,5 тыс. мостов, 27 локомотивных депо, 8 вагонных депо, 400 вокзалов и станционных сооружений.

На Львовской железной дороге разрушены до 25 % главных путей, 30 % станционных, 57 % вокзалов, 90 % пунктов водоснабжения, 6 электростанций, 30 паровозных депо, взорвано 75 % мостов и все туннели.

На территории Одесской железной дороги разрушены более половины станционных и главных путей, около 1 тыс. сооружений (локомотивных и вагонных депо, вокзалов).

На Юго-Западной железной дороге были разрушены и сожжены все грузовые платформы, пакгаузы и эстакады, вспомогательные сооружения. Убытки железной дороги превысили 11 млрд руб.

14 Какие выводы относительно масштабов восстановления железных дорог можно сделать из приведенных статистических данных?

За годы Великой Отечественной войны железнодорожные войска и спецформирования НКПС восстановили 81332 км главных путей, 6901 км – вторых, 29041 км – станционных, 76984 км –стрелочных переводов. Было построено и отремонтировано 2720 км узкоколеек, 73445 км линий связи, 7990 станций и разъездов, 2345 пунктов водоснабжения.

Литература к теме

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. РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА во второй половине 1940-х – начале 1990-х гг.

План

- 1 Восстановление железнодорожного транспорта в послевоенные годы.
- 2 Электрификация и техническое усовершенствование железных дорог СССР.
- 3 Развитие социальной сферы на железнодорожном транспорте.
- 4 Строительство железных дорог в СССР и мире.

Терминологический словарь

Министерство путей сообщения СССР – орган руководства всех железных дорог, реорганизованный из Народного комиссариата путей сообщения 15 марта 1946 г.

Газотурбовоз – локомотив с газотурбинным двигателем. Такой двигатель был построен в России в 1900 г. по проекту инженера П. Д. Кузьминского. Впервые газотурбинная установка была использована для создания тяги на локомотиве американцами в 1948 г., в СССР – в 1955 г. на Коломенском тепловозо-строительном заводе.

Монорельсовая дорога – транспортная система, в которой вагоны для пассажиров или грузовые вагонетки передвигаются по балке - монорельсу, установленному на опорах или эстакаде.

Автоблокировка – автоматическая система регулирования движения поездов на перегонах и ограждения последних путевыми светофорами, показатели которых изменяются автоматически под воздействием движущихся поездов.

Автоматизированная система оперативного управления перевозками (АСОУП) – система, позволяющая проводить анализ и оперативное планирование эксплуатационной работы железных дорог, отделений и станций.

Байкало-Амурская магистраль – железнодорожная линия, которая обеспечивает транспортно-экономическую связь регионов Дальнего Востока. Идея строительства железной дороги

возникла еще в конце XIX в., начато строительство в 1932 г., основная часть была проложена в 1974 – 1984 гг.

Радиосвязь – электросвязь, которая осуществляется с помощью радиоволн. На железных дорогах используется станционная, поездная, маневровая радиосвязь.

Персоналии

Баренбойм Исаак Юлисович (1910 – 1984) – инженер-мостостроитель, Герой Социалистического труда (1943 г.), заслуженный строитель УССР (1963 г.). Во время Великой Отечественной войны участвовал в восстановлении мостов через Днепр, Дон. После войны руководил строительством мостов через Днепр, Днестр, Десну, Северский Донец, Прут, Южный Буг и др.

Бецев Борис Павлович (1903 – 1981) – инженер путей сообщения (закончил ЛИИЖТ), министр путей сообщения СССР (1948 – 1977 гг.), под его руководством была проведена электрификация железных дорог, модернизация подвижного состава, произошёл переход на тепловозную и электровозную тягу.

Лазарян Всеволод Арутюнович (1909 – 1978) – ученый в области механики, академик, начальник Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта (1940 – 1957 гг.), его именем названо это учебное заведение – сейчас Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта.

Бондарь Николай Герасимович (1920 – 1994) – инженер-механик, мостостроитель, академик АН УССР (1979 г.), Заслуженный деятель науки и техники УССР. С 1958 г. руководил кафедрой мостов в ДИИТ.

Иноземцев Владимир Григорьевич (1931 – 2003) – специалист в области систем управления, тяги, процессов торможения. С 1985 г. – ректор МИИТ. Под его руководством была создана уникальная лаборатория для испытания тормозов подвижного состава, разработаны методы управления тяжеловесными поездами.

Конарев Николай Семенович (1927 – 2007) – академик, вице-президент Академии транспорта РФ, выпускник ХИИТ (1949 г.), почетный гражданин Харькова, министр путей сообщения СССР (1982 – 1990 гг.). По его инициативе в Харькове был построен метрополитен. Именем министра назван поезд «Николай Конарев» № 19/20 Харьков – Москва.

Важнейшие события

1946 г. – в СССР полностью восстановлены железные дороги, разрушенные во время войны.

1946 г. – вместо Народного комиссариата путей сообщения было создано Министерство путей сообщения СССР.

1946 г. – при Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта организован институт мостов.

1947 г. – в СССР начато производство цельнометаллических вагонов с длиной кузова 23,6 м. Конструкторы вагона были награждены Сталинской премией.

1947 г. – на Харьковском заводе транспортного машиностроения началось производство тепловоза ТО-1.

1947 г., 27 сентября – издание приказа МПС «Об организации отделений железных дорог», согласно которому с 1 октября 1947 г. были ликвидированы отделы движения, паровозные отделы, пассажирские отделы и созданы комплексные отделы для руководства всех хозяйственных предприятий.

1947 г. – проложена первая в Албании железнодорожная линия Дуррес – Пекини протяженностью 42 км.

1948 г. – в США впервые в мире на локомотиве использована газотурбинная установка (газотурбовоз).

1950 г. – основано Международное бюро железнодорожной документации.

1951 г. – на территории Либерии проложена первая железная дорога.

1953 г. – в СССР началось оснащение тормозных систем подвижного состава автоматическими регуляторами.

1953 г. – МПС СССР провело укрупнение многих железных дорог.

1953 г. – построена первая железная дорога на территории Перу.

1953 г. – на Харьковском локомотивно-строительном заводе был создан первый двухсекционный тепловоз ТО-С, серийный выпуск которого начался в 1955 г.

1954 г., август – из МПС было выделено Министерство транспортного строительства СССР.

1955 г., 19 февраля – открыто регулярное железнодорожное сообщение Москва – Берлин.

1955 г., 28 марта – французский электровоз СС 7107 установил мировой рекорд скорости – 331 км/ч.

1955 г. – на Коломенском заводе в СССР была изготовлена газотурбинная установка.

1956 г., февраль – принятие постановления ЦК КПСС «О генеральном плане электрификации железных дорог», рассчитанного на 15 лет, предусматривающего перевод на электрическую тягу около 40 тыс. км железных дорог.

1956 г., август – прекращение выпуска паровозов в СССР. На Коломенском заводе был выпущен последний паровоз.

1957 г. – в СССР создана первая автономная система автовождения поезда – автомашинист – для пригородных поездов.

1965 г. – в Германии построена высокоскоростная линия Мюнхен – Аугсбург для обслуживания Международной транспортной выставки.

1968 г. – построен самый длинный в мире железнодорожный мост – 6770 м (Китай).

1972 г. – внедрена европейская система «Интерсити».

1974 г. – ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление о строительстве Байкало-Амурской магистрали от г. Усть-Кут до г. Комсомольск-на-Амуре длиной 3145 км.

1975 г. – основана Международная конференция по пассажирским тарифам.

1980 г. – введена в строй железнодорожная переправа Ильичевск (Украина) – Варна (Болгария).

1981 г. – в Японии закончилось формирование общенациональной сети для высокоскоростного транспорта – «Синкансэн».

Интересный факт

В 1985 г. на Новочеркасском электровагоностроительном заводе совместно с финской фирмой «Стромберг» специально для БАМа (температура до -60°C) был построен самый мощный в мире электровоз ВЛ-86 Ф, 12-осный, двухсекционный, мощностью 11400 кВт, который развивал скорость 110 км/ч.

1984 г., 1 марта – на Октябрьской магистрали (Ленинград – Москва) начал регулярное движение скоростной электропоезд ЭР200, который преодолевал расстояние в 650 км за 4 часа и 30 минут, развивая скорость 200 км/ч.

1986 г. – подписание СССР в Женеве конвенции о международных магистральных перевозках.

1988 г., январь – введение хозяйственного расчета на железнодорожном транспорте СССР.

1989 г. – длина железных дорог СССР превысила 146 тыс. км, ежегодно железные дороги перевозили более 4 млрд т грузов и свыше 4 млрд пассажиров.

Знаете ли Вы...

Самый длинный пассажирский поезд (24 вагона) проехал летом 1984 г. из Москвы до Ярославля и Горького (Нижегород). В 1985 г. более 600 таких поездов курсировали до Брянска, Вологды, Иваново, Калининграда, Киева, Смоленска. Дополнительно было перевезено более полумиллиона пассажиров.

Один из самых тяжелых в СССР поездов в начале 1986 г. доставил уголь с Экибастуза на Урал: поезд был длиной 6500 м, состоял из 439 вагонов общим весом свыше 42 тыс. т.

Темы рефератов и сообщений

- 1 Строительство монорельсовых скоростных дорог в Европе.
- 2 Открытие метрополитенов в СССР.

Задания и вопросы для обсуждения и самоконтроля

- 1 По каким направлениям происходило восстановление железнодорожного транспорта в послевоенный период?

№ п/п	Направление
1	
2	
3	

- 2 Расставьте в хронологической последовательности основные этапы модернизации железнодорожного транспорта.

А	Автоматизация и механизация производства	1	
Б	Внедрение тепловозной тяги	2	
В	Реконструкция заводов транспортного машиностроения	3	
Г	Внедрение хозяйственного расчёта	4	
Д	Дальнейшая электрификация	5	

- 3 Установите соответствие между датами и событиями.

1	1948 г.	А	Внедрение системы «Интерсити»	1	
2	1956 г.	Б	Использование впервые в мире газотурбовоза	2	
3	1972 г.	В	Выпуск последнего паровоза в СССР	3	

- 4 Заполните хронологическую таблицу «Открытие метрополитенов в СССР».

Год	Город, в котором был открыт метрополитен	Год	Город, в котором был открыт метрополитен
1935	Москва		Ереван

	Ленинград		Минск
	Киев		Горький
	Тбилиси		Новосибирск
	Баку		Куйбышев
	Харьков		Свердловск
	Ташкент		

5 Расположите события в хронологической последовательности.

А	Начало эксплуатации Байкало-Амурской магистрали	1	
Б	Выпуск последнего советского паровоза ПЗ6 «Победа»	2	
В	Начало производства в СССР цельнометаллических вагонов	3	
Г	Строительство скоростной магистрали Мюнхен – Аугсбург	4	
Д	Выпуск первого двухсекционного тепловоза ТО-3	5	

6 Установите соответствие между термином и его определением.

1	Газотурбовоз	А	Система регулирования движения поездов	1	
2	Автоблокировка	Б	Использование в связи радиоволн	2	
3	Радиосвязь	В	Локомотив с газотурбинным двигателем	3	

7 Завершите заполнение таблицы «Министры путей сообщения СССР».

№ п/п	Годы руководства	Фамилия
1	20.12.1944 – 5.06.1948	Иван Владимирович Ковалёв
2	5.06.1948 – 14.01.1977	
3	14.01.1977 – 29.11.1982	Иван Григорьевич Павловский
4	29.11.1982 – 26.12.1990	
5	8.05.1991 – 26.11.1991	Леонид Иванович Матюхин

8 В начале 1980-х гг. отдельные предприятия железнодорожного транспорта СССР становились убыточными, замедлялись темпы строительства, уменьшался оборот вагонов, росла текучесть кадров и т. д. В чем заключались причины проявления этих негативных тенденций в это время?

Литература к теме

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 (1959–1965). – К., 1959.

Тема 6. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ (1991 - 2013 гг.)

План

- 1 Основные направления реформирования железных дорог мира.
- 2 Международные железнодорожные организации.
- 3 Строительство трансконтинентальных и высокоскоростных магистралей.
- 4 Создание и деятельность Укрзализныци.

Терминологический словарь

Укрзализныця – государственный орган управления, который осуществляет руководство железнодорожным транспортом.

Высокоскоростные магистрали – трассы для поездов, которые «летят», развивая максимальную скорость. Во Франции и Японии строят специализированные скоростные линии. Рекорды скорости на железных дорогах относятся к началу XX в., когда локомотивы немецких концернов «Сименс» и «АЕГ» развивали скорость 140 – 160 км/ч.

Государственная специальная служба транспорта – специализированный государственный орган транспорта в составе центрального органа исполнительной власти в области транспорта, предназначенный для обеспечения устойчивого функционирования транспорта в мирное время, а также в условиях военного и чрезвычайного положения.

Международный транспортный коридор (МТК) – комплекс наземных и водных транспортных магистралей с соответствующей инфраструктурой, вспомогательными сооружениями, подъездными путями, пограничными переходами, сервисными пунктами, грузовыми и пассажирскими терминалами, оборудованием для управления движением.

Персоналии

Олійник Борис Степанович (1932 – 1999) – общественный и политический деятель, заслуженный работник транспорта Украины, председатель Юго-Западной железной дороги (1980 – 1999 гг.), президент Укрзализныци (1991 – 1993 гг.).

Фадеев Геннадий Матвеевич (1937 г.р.) – российский политический деятель, министр путей сообщения РФ (1992 – 1996 гг., 2002 – 2003 гг.). Первый президент открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Якунин Владимир Иванович (1948 г. р.) – президент открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (с 14 июня 2005 г.).

Кирпа Георгий Николаевич (1946 – 2004) – политический и общественный деятель, выпускник ХИИТ (1970 г.), Герой Украины (2002 г.), Генеральный директор Укрзалізничці (2000 г.), Министр транспорта и связи Украины (2002 – 2004 гг.).

Остапчук Виктор Николаевич (1955 г. р.) – начальник Южной железной дороги, выпускник ХИИТ (1977 г.), Герой Украины (2004 г.), инициатор введения скоростных экспрессов на Харьковщине, строительства спорткомплекса «Локомотив» и восстановления Музея истории Южной железной дороги.

Козак Владимир Васильевич (1959 г. р.) – Генеральный директор Укрзалізничці (2006 – 2007 гг. и с 21 марта 2011 г.), выпускник ДИИТ.

Важнейшие события

1991 г. – в Международном союзе железных дорог начаты работы по созданию единой европейской сети железных дорог.

1991 г., 14 декабря – принятие Кабинетом Министров Украины постановления «О создании Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины» – Укрзалізничці.

1992 г., январь – сформированы Железнодорожные войска Вооруженных сил Украины.

1992 г., 20 января – создано Министерство путей сообщения Российской Федерации.

1992 г., 14 февраля – создан Совет по железнодорожному транспорту СНГ в Минске. Председателем Совета избран министр путей сообщения Российской Федерации Г. М. Фадеев.

1992 г., 26 ноября – подписан Указ Президента Украины «О Министерстве транспорта Украины».

Знаете ли Вы...

По состоянию на 1 января 1993 г. Укрзализныце подчинялись 6 железных дорог, 27 участков, около 2 тыс. железнодорожных станций, 75 локомотивных и 83 вагонных депо, три метрополитена (Киевский, Харьковский и Днепропетровский), свыше 300 дистанций пути, энергоснабжения, автоматики, телемеханики и связи, погрузочно-разгрузочных работ, гражданских сооружений и другие предприятия.

1993 г., февраль – подписано тарифное соглашение железнодорожных перевозчиков стран СНГ.

1994 г., 14 – 16 марта – Вторая Общеευропейская (Критская) транспортная конференция определила 9 основных маршрутов международных транспортных коридоров (МТК).

1994 г., 6 мая – под проливом Ла-Манш открыт Евротуннель для движения поездов со скоростью до 160 км/ч.

Интересный факт

Туннель под Ла-Маншем был официально открыт 6 мая 1994 г. президентом Франции Франсуа Миттераном и королевой Великобритании Елизаветой II. Однако первым по туннелю проехал муж королевы – герцог Эдинбургский в 1992 г. 29 января 1993 г. новый посол Великобритании во Франции сэр Кристофер Маллаби также воспользовался туннелем и стал первым послом, который занял свою должность, не сходя с суши.

1996 г., 4 июля – принят Закон Украины «О железнодорожном транспорте».

1997 г., 23 - 25 июня – Третья Общеευропейская транспортная конференция (Хельсинки, Финляндия) к 9 МТК добавила 4 общеευропейские транспортные зоны.

1998 г., 8 января – принят Транспортный устав железных дорог Российской Федерации.

1998 г., апрель – введен Устав железных дорог Украины.

2002 г., 25 декабря – завершена электрификация Транссибирской магистрали в Российской Федерации.

2003 г., 10 января – принят Федеральный Закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Знаете ли Вы...

По Транссибу до недавнего времени курсировал самый дальний в мире поезд №53/54 Харьков – Владивосток, который преодолевал расстояние 9714 км пути за 174 ч 10 мин. Самым дальним в мире вагоном беспересадочного сообщения является Киев – Владивосток, расстояние 10259 км, время проезда 187 ч 50 мин.

2003 г., 18 сентября – создано открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), одна из крупнейших в мире транспортных компаний. Возникло на базе Министерства путей сообщения РФ.

2003 г., 2 декабря – в Японии поезд на магнитной подвеске достиг рекордной скорости 581 км/ч.

2004 г., 9 марта – по Указу президента Российской Федерации ликвидировано МПС России, его функции переданы Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта и Федеральному агентству железнодорожного транспорта.

2004 г., 1 ноября – железнодорожные войска Вооруженных сил Украины вошли в подчинение Министерства транспорта и связи как Государственная специальная служба транспорта.

2005 г., 1 августа – открылось скоростное пассажирское движение между Москвой и Киевом.

2006 г. – открыто движение по самой высокорасположенной в мире Цинкай–Тибетской железнодорожной магистрали (5072 м над уровнем моря).

2008 г., 17 июля – правительство Российской Федерации утвердило «Стратегию развития железнодорожного транспорта в России до 2030 г.».

2009 г., 23 января – российский газотурбовоз ГТ1-001 мощностью 8300 кВт впервые в мире провел грузовой состав весом 15 тыс. т.

2010 г., 10 декабря – Министерство транспорта и связи Украины реорганизовано в Министерство инфраструктуры.

2012 г., 22 марта – вступил в силу Закон Украины «Об особенностях формирования государственного публичного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования».

Темы рефератов и сообщений

1 Международное сотрудничество в области железнодорожного транспорта.

2 Реформирование железнодорожного транспорта Украины на современном этапе.

Задания и вопросы для обсуждения и самоконтроля

1 В чем заключались позитивные и негативные последствия распада Советского Союза для развития железнодорожного транспорта на территории стран СНГ?

Позитивные последствия	Негативные последствия

2 Установите соответствие между датами и событиями.

1	14.12.1991 г.	А	Принятие Закона Украины «О железнодорожном транспорте»	1	
2	26.11.1992 г.	Б	Создание Укрзализныци	2	
3	04.07.1996 г.	В	Создание Министерства транспорта Украины	3	

3 Установите соответствие между фамилиями деятелей и их должностями.

1	В. И. Якунин	А	Первый председатель Укрзализныци	1	
2	В. Остапчук	Б	Президент АО «Российские железные дороги»	2	
3	Б. С. Олийник	В	Начальник Южной железной дороги	3	

4 Расположите события в хронологической последовательности.

А	Открытие Евротуннеля под проливом Ла-Манш	1	
Б	Создание Акционерного общества «Российские железные дороги»	2	
В	Возникновения Министерства инфраструктуры Украины	3	
Г	Создание Министерства путей сообщения Российской Федерации	4	
Д	Формирования Железнодорожных войск Украины	5	

5 В чем заключаются особенности управления железнодорожным транспортом современных стран? Проанализируйте данные таблицы, взятые из работы [2, с. 76–78] списка литературы к теме.

Страна	Характеристика особенностей управления железнодорожным транспортом
1 Австрия	Владелец железных дорог – государство. Планируется открытие собственной сети для компаний других стран
2 Болгария	Железные дороги в собственности государства. Проводятся реформы административно-государственного аппарата. Закрываются предприятия по техническому обслуживанию
3 Великобритания	Инфраструктура железных дорог – приватизирована, принадлежит частным фирмам. Грузовые и пассажирские перевозки осуществляют 6 из 26 акционерных обществ
4 Дания	Владелец железных дорог – государство. К выделенной инфраструктуре имеют доступ только

	Государственные железные дороги Дании (ДДЗ). Подразделения обслуживания выделяются в коммерческие структуры с пакетом акций ДДЗ
5 Эстония	Железная дорога приватизирована, что негативно отражается на ее деятельности: резко уменьшилось количество работающих, необоснованно упрощены или отменены технологические операции, ухудшены условия охраны труда и безопасности движения поездов
6 Испания	Владелец железных дорог - государство, которое их финансирует и осуществляет реструктуризацию. Действует контракт-план соглашений между государством и администрациями железных дорог. Приватизация не предвидится, но привлекается частный капитал
7 Китай	Функции управления железной дорогой отделены от эксплуатационной деятельности. Инфраструктура национальной сети остается под контролем правительства, а перевозки пассажиров и грузов выполняются компаниями-операторами
8 Латвия	Создано государственное акционерное общество «Латвийские железные дороги» (LDZ). Существует проблема перекрестного субсидирования убыточных пассажирских перевозок. LDZ не получает никаких льгот и субсидий на поддержание инфраструктуры и подвижного состава со стороны государства
9 Германия	Государство регулирует деятельность железнодорожного транспорта. Осуществляется бюджетное финансирование инфраструктуры. Местное пассажирское сообщение регионализировано. Собственность акционирована, но не приватизирована
10 Польша	Государственные железные дороги Польши (РКР) функционируют в форме холдинговой компании, акционерных обществ и дочерних предприятий с целью достижения финансовой независимости железнодорожной отрасли
11 Португалия	Владелец железных дорог - государство. Деятельность железных дорог дотационная. Функции управления отделены от эксплуатационной деятельности. Инфраструктура железных дорог передается в аренду, предусматривается проведение

	модернизации
12 Россия	Создано ОАО «Российские железные дороги» и другие акционерные общества с участием государственного капитала. Проводится реформирование отрасли. Функции государственного регулирования и хозяйственного управления на железнодорожном транспорте разделены
13 Румыния	Государство является владельцем железных дорог. Существует пять секторов управления деятельностью железнодорожного транспорта. Разделены функции управления инфраструктурой железных дорог от эксплуатационной деятельности. Распределены пассажирские и грузовые перевозки. Модель управления в форме холдинга
14 Словакия	Владелец железных дорог – государство. Управление децентрализовано. Функции управления инфраструктурой железных дорог отделены от эксплуатационной деятельности
15 США	Железные дороги частные, объединены в ассоциации, но существуют государственные программы поддержки деятельности железнодорожного транспорта. Действует сотрудничество со штатами по поводу пригородных перевозок
16 Венгрия	Владелец железных дорог, которые являются дотационными, – государство. Происходит процесс объединения структур и приватизация вспомогательных структур. Проводится модернизация оборудования, внедряются европейские стандарты в деятельность железных дорог
17 Франция	Железные дороги – в собственности государства. Действует контракт-план соглашений между государством и администрациями железных дорог. Общественно-необходимые перевозки финансируются со стороны государства и местных администраций
18 Чехия	Государство является владельцем железных дорог. Функции управления инфраструктурой железных дорог отделены от эксплуатационной деятельности. Инфраструктура и пассажирские перевозки субсидируются со стороны государства
19 Швейцария	Владелец железных дорог – государство, которое их финансирует. Функции управления отделены от эксплуатационной деятельности. Расширяется

	самостоятельность департаментов
20 Швеция	Государство регулирует железнодорожную инфраструктуру и осуществляет модернизацию путей. Есть право равной конкуренции. Функции управления инфраструктурой железных дорог отделены от эксплуатационной деятельности

6 Выясните происхождение терминов «ассоциация», «корпорация», «концерн», «консорциум», «конгломерат», «холдинг».

7 Прочитайте текст, сделайте выводы относительно механизмов решения этих проблем.

Основными проблемами, сдерживающими дальнейшее развитие железнодорожного транспорта Украины, можно назвать такие:

- *несовершенство нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность железнодорожного транспорта;*
- *несоответствие структуры управления железнодорожным транспортом условиям рыночной трансформации экономики;*
- *недостаточное качество обслуживания пассажиров;*
- *невозможность эффективного сотрудничества с международными операторами перевозок;*
- *прогрессирующее старение основных фондов предприятий отрасли;*
- *низкий уровень как конкуренции на рынке железнодорожных перевозок, так и транспортных перевозок вообще;*
- *дублирование функций между главными управлениями Укрзалізниця и службами железных дорог;*
- *отсутствие государственной поддержки инновационного развития отрасли;*
- *осуществление льготных перевозок за счет железных дорог, а не госбюджета, и отсутствие механизма компенсации убытков;*
- *невозможность привлечения в необходимом объеме иностранных инвестиций в развитие отрасли.*

8 По территории Украины проходят четыре из десяти Критских международных транспортных коридора, три из них – железнодорожные. Укажите страны, по территории которых

проходит маршрут коридора № 3 (3 страны), № 5 (10 стран) и № 9 (6 стран).

№ п/п	Номер коридора	Страна
1		Азербайджан
2		Беларусь
3		Грузия
4		Казахстан
5		Киргизстан
6		Китай
7		Молдова
8		Польша
9		Россия
10		Румыния
11		Словакия
12		Венгрия
13		Украина
14		Финляндия

9 Определите основные направления сотрудничества стран СНГ в сфере железнодорожного транспорта.

№ п/п	Направление	№ п/п	Направление
1		3	
2		4	

Знаете ли Вы...

В мире есть несколько стран, которые вообще не имеют железнодорожных путей, например Бутан и Руанда. Несколько стран имеют крошечные железные дороги: Лесото в Африке и княжество Монако имеют лишь по одной мили железнодорожной колеи.

Литература к теме

- 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. – Харьков: УкрДАЗТ, 2010.
- 3 Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Гл. ред. Н.С. Конарев. – М.: БРЭ, 1994.
- 4 Кірта 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 Мукминова 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. СОЗДАНИЕ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ХИИТ – УкрГАЖТ (1930 - 2013 гг.)

План

- 1 Основание ХЭТИЖТ – ХЭМИЖТ – ХИИТ.
- 2 ХИИТ в годы Великой Отечественной войны.
- 3 Учебная, научная и организационно-методическая работа в ХИИТ – УкрГАЖТ.
- 4 Ректоры ХИИТ – УкрГАЖТ.

Терминологический словарь

ХЭТИЖТ – Харьковский эксплуатационно-тяговый институт железнодорожного транспорта (1 сентября 1930 г. – 15 июля 1932 г.).

ХЭМИЖТ – Харьковский эксплуатационно-механический институт инженеров железнодорожного транспорта (15 июля 1932 г. – 31 декабря 1933 г.).

ХИИТ – Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта (1 января 1934 г. – 1993 г.).

ХарГАЖТ – Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта (1993 г. – 28 мая 2001 г.).

УкрГАЖТ – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта (с 28 мая 2001 г.).

Персоналии

Беседовский Иван Александрович (1873 – 1937) – опытный педагог и администратор, кандидат технических наук. С октября 1926 г. возглавлял Харьковский техникум путей сообщения. Первый директор ХЭТИЖТ в 1930 – 1935 гг.

Шмаёнок Мирра Абрамовна (1900 – ?) – выпускница Коммунистического университета им. Я.М. Свердлова, экономист, возглавляла ХИИТ в 1935 – 1936 гг. Позже – заместитель начальника ГУУЗ МПС СССР.

Чернобрывец Василий Павлович (1907 – 1957) – выпускник Киевского института инженеров железнодорожного транспорта, инженер-экономист, начальник ХИИТ в 1936 – 1937 гг.

Парфенов Дионисий Федорович (1900 – 1990) – кандидат технических наук, начальник ХИИТ в 1937 – 1938 гг. Был начальником МИИТ с 1939 г. по 1951 г., потом до 1962 г. – начальник ГУУЗ МПС СССР.

Шедей Александр Исидорович (1906 – 1982) – выпускник Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ), ученый, специалист в сфере локомотивов, кандидат технических наук, начальник ХИИТ в 1938 – 1951 гг. Руководил эвакуацией ХИИТ в Ташкент. В 1947 – 1971 гг. возглавлял кафедру локомотивов.

Барабашов Николай Павлович (1894 – 1871) – выдающийся советский ученый-астроном, доктор физико-

математических наук, академик АН УССР, с 1945 г. работал в ХИИТ, возглавлял кафедру математики.

Ангелейко Виктор Иванович (1908 – 1991) – известный ученый, доктор технических наук, заслуженный деятель науки и техники УССР, первый декан строительного факультета ХИИТ в 1945 – 1948 гг., 1949 – 1951 гг. В течение 40 лет до 1986 г. возглавлял кафедру «Путь и путевое хозяйство».

Тучкевич Татьяна Максимовна (1906 – 1977) – выдающийся ученый, доктор экономических наук, специалист в области калькуляции железнодорожных перевозок и производительности труда на транспорте. Возглавляла экономический факультет в 1943 – 1948 гг.

Середа Василий Трофимович (1906 – 1993) – выдающийся ученый и педагог, доктор технических наук, с 1956 г. более 30 лет возглавлял кафедру «Теория механизмов и машин». В честь ученого в академии учреждена стипендия для лучших студентов.

Игнатъев Александр Федорович (1907 – 1975) – инженер-механик, окончил ДИИТ, ученый, специалист в области строительных и дорожных машин, кандидат технических наук, профессор. Был ректором ХИИТ в 1951 – 1955 гг.

Мчедлов-Петросян Отар Петрович (1918 – 1997) – признанный в мире ученый, профессор фонда Сороса (1996 г.), доктор технических наук, основатель и руководитель кафедры «Строительные материалы» (1955 – 1976 гг.). Создатель единственной в СССР отраслевой научно-исследовательской лаборатории железобетонных шпал.

Целуевский Николай Михайлович (1928 – 2001) – выпускник ХИИТ, основатель и первый ректор Донецкого института железнодорожного транспорта в 1968 – 1998 гг.

Котляренко Николай Федорович (1912 – 1995) – выпускник ЛИИЖТ, кандидат технических наук, профессор, организатор первой в Украине кафедры «Автоматика и телемеханика» в ХИИТ и ее заведующий (1960 – 1987 гг.).

Хомич Анатолий Захарович (1928 – 2004) – выпускник ЛИИЖТ, ученый, специалист в области тепловозных двигателей, кандидат технических наук, профессор. Руководил ХИИТ с 1972 г. по 1980 г. Затем был назначен заведующим отдела

транспорта и связи ЦК КПУ, в 1986 – 1988 гг. работал заместителем председателя Совета Министров УССР.

Щербина Борис Евдокимович (1919 – 1990) – выпускник ХИИТ, Министр строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности СССР (1973 – 1984 гг.), заместитель Председателя Совета Министров СССР (с 1984 по 1989 гг.), председатель правительственной комиссии по ликвидации последствий Чернобыльской катастрофы (1986 г.).

Соболев Юрий Владимирович (1941 г. р.) – академик, вице-президент Транспортной академии Украины, специалист в области методологии построения автоматизированных систем управления на железнодорожном транспорте, доктор технических наук, заслуженный деятель науки и техники Украины. Возглавлял ХИИТ – ХарГАЖТ – УкрГАЖТ с 1980 по 2004 гг.

Данько Николай Иванович (1949 – 2013) выпускник ХИИТ, известный ученый, специалист в области эксплуатации железных дорог, профессор, доктор технических наук, академик Транспортной академии Украины, ректор УкрГАЖТ с 2004 по 2013 гг.

Важнейшие события

1930 г., 23 марта – постановление Совета Народных Комиссаров «О плане перехода на единую систему индустриально-технического образования».

1930 г., 12 июня – постановление СНК УССР «Об организации с начала 1930 – 1931 учебного года Харьковского эксплуатационно-тягового института железнодорожного транспорта (ХЭТИЖТ)».

1930 г. – создан старейший факультет института – механический. С 1936 по 1942 гг. назывался «факультет паровозного хозяйства».

1930 г., 1 сентября – для 432 студентов начались занятия в ХЭТИЖТ.

1930 г. – начала свою деятельность аспирантура ХЭТИЖТ.

1932 г., 15 июля – ХЭТИЖТ был переименован в Харьковский эксплуатационно-механический институт инженеров железнодорожного транспорта (ХЭМИЖТ).

1933 г., 8 декабря – вышел первый номер институтской газеты «Светофор», которая в 1936 г. сменила название на «Кировец».

1934 г. – ХЭМИЖТ был переименован в Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта (ХИИТ).

1934 г., лето – в состав ХИИТ включен Киевский институт путей сообщения (КИПС), созданный 12 июня 1930 г.

1934 г., 1 сентября – согласно правительственному решению эксплуатационный и инженерно-экономический факультеты были переведены из КИПС в ХИИТ.

1936 г., 16 февраля – Постановлением ЦИК СССР было ХИИТ присвоено имя Сергея Мироновича Кирова.

1941 г., 14 октября – ХИИТ был эвакуирован в Ташкент (Узбекская ССР) и находился там до сентября 1944 г.

1945 г., май – принятие решения о создании строительного факультета.

1960 г., 1 ноября – создан факультет «Автоматика, телемеханика и связь».

1965 г., август – издан приказ о создании на базе ХИИТ учебно-консультационного пункта в Красном Лимане.

1968 г. – был открыт Донецкий филиал ХИИТ, сейчас – Донецкий институт железнодорожного транспорта УкрГАЖТ.

1990 г. – в ХарГАЖТ создан гуманитарный центр.

1995 г., 15 июня – при ХарГАЖТ основан областной лицей, директором которого в течение 16 лет был Н. Н. Молчанов.

1995 г., декабрь – создан Институт переподготовки и повышения квалификации кадров (ИППК), первым директором которого был профессор В. М. Астахов.

2001 г. – при ХарДАЗТ открыт Центр международных связей, который в 2003 г. был переименован в Центр международного образования.

2004 г. – академия стала участником педагогического эксперимента по внедрению кредитно-модульной системы и реализации положений Болонской декларации.

2006 г., январь – на базе учебно-консультационного пункта создан Краснолиманский заочный факультет УкрГАЖТ.

2007 г., сентябрь – в академии создан Центр профессионально-практической подготовки для обучения студентов профильных рабочих специальностей.

2010 г., 10 декабря – УкрГАЖТ вошла в подчинение Министерства инфраструктуры.

2012 г., 1 февраля – УкрГАЖТ подчинена Министерству образования и науки, молодежи и спорта Украины.

2013 г., 25 апреля – УкрГАЖТ подчинена Министерству образования и науки Украины.

Знаете ли Вы...

До Великой Отечественной войны ХИИТ был расположен лишь в одном корпусе (сейчас – втором), который в 1934 г. занимало Управление Северо-Донецкой железной дороги. Этот дом был построен в 1910 г. (архитекторы С.П. Тимошенко и В.П. Ширшов). На фундаменте бывшей Второй женской гимназии в 1950 – 1955 гг. по проекту архитекторов Н.М. Подгорного и Е.Я. Гальперина был построен Главный (первый) корпус ХИИТ. Третий корпус, построенный в 1959 – 1960 гг., был студенческим общежитием, а четвертый корпус академии открылся в 2004 г. на Основе в бывшем Доме культуры железнодорожников.

Темы рефератов и сообщений

- 1 Научные школы ХИИТ – УкрГАЖТ.
- 2 Выдающиеся ученые ХИИТ – УкрГАЖТ.
- 3 Студенты ХИИТ – герои Великой Отечественной войны.
- 4 Жизнь и быт студенческой молодежи ХИИТ.
- 5 История спорта в ХИИТ.

Задания и вопросы для обсуждения и самоконтроля

- 1 Установите соответствие между датами и событиями.

1	1930 г.	А	Возник факультет АТС	1	
----------	----------------	----------	-----------------------------	----------	--

2	1934 г.	Б	Основан ИППК		2	
3	1960 г.	В	Создан ХЭТИЖТ		3	
4	1990 г.	Г	Открыт экономический факультет		4	

2 Каких выдающихся выпускников ХИИТ – УкрГАЖТ вы знаете? Кто из них являются известными учеными, организаторами, героями СССР, Украины, Социалистического труда?

3 Подготовьте сообщение на тему: «История создания моей кафедры».

4 В какой город был эвакуирован ХИИТ в годы Великой Отечественной войны?

Новосибирск	Сталинград
Ташкент	Свердловск

5 Прочитайте текст, сделайте выводы относительно научно-педагогического потенциала академии. Сравните с другими высшими учебными заведениями.

На 2012 г. в УкрГАЖТ функционирует 7 факультетов (управление процессами перевозок; автоматики, телемеханики и связи; строительный факультет; факультет экономики транспорта; механический; гуманитарный и Краснолиманский заочный факультет), обучается более 11 тыс. студентов, работает 578 преподавателей, в том числе – 42 доктора наук и 293 кандидата наук.

6 Укажите фамилию общественного деятеля, имя которого носил ХИИТ. Что вам известно об этом человеке?

7 Заполните хронологическую таблицу «Ректоры ХИИТ – УкрГАЖТ»:

№ п/п	Годы	Фамилия
1		

2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		

Литература к теме

1 Данько М.І. Українська державна академія залізничного транспорту – минуле і сьогодення // Залізничний транспорт України. – 2005. – № 4. – С. 4 – 7.

2 Данько М.І. Українська державна академія залізничного транспорту – минуле і сьогодення // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 5 – 10.

3 Дмитроченко М.Ф. Ректори ХЕТІЗТ – ХЕМІЗТ – ХІІТ – ХарДАЗТ – УкрДАЗТ // Залізничний транспорт України. – 2005. – № 4. – С. 7 – 13.

4 Історія Української державної академії залізничного транспорту (1930 – 2005) / За заг. ред. М.І. Данька, Т.А. Мукмінової. – К.: Вид-во «Транспорт України»; УкрДАЗТ, 2005.

5 Каграманян А.О. Інститут перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Української державної академії залізничного транспорту // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 35 – 36.

6 Калабухін Ю.Є. Історія факультету «Економіка транспорту» // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 18 – 19.

7 Колісник К.Е. Гуманітарний факультет // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 17 – 18.

8 Краснолиманський заочний факультет // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 19 – 23.

9 Мкртичян Д.І., Шаповал Г.В., Кулешов В.М. Факультет «Управління процесами перевезень» // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 27 – 31.

10 Поддубняк В.І. Донецький інститут залізничного транспорту: 43 роки підготовки кадрів // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 32 – 34.

11 Прогонний О.М. Факультет «Автоматика, телемеханіка і зв'язок» // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 11 – 12.

12 Скорик О.О., Трикоз Л.В. Сучасні тенденції розвитку будівельного факультету // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 13 – 16.

13 Устенко О.В. Механічний факультет // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 4. – С. 24 – 26.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Аксёнов И.Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы / Отв. ред. Т. С. Хачатуров. – М.: Наука, 1985.

2 Афолина 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. – С.Пб.: 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. – 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.

Ресурсы Интернета

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>

ТЕСТЫ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЯ

Тест 1

Баллы: _____ / 50

темы 1 – 2

А Персоналии

..... / 10 б. (10 x 1 б.)

- 0 П. К. Фролов** *построил Змеиногорскую дорогу на Алтае*
- 1 И. И. Ползунов А открыл первый в мире паровозостроительный завод
- 2 Р. Дизель Б создал универсальную паровую машину двойного действия
- 3 П. П. Мельников В строил дороги в Чехии и России
- 4 Дж. Стефенсон Г провел тарифную реформу на железных дорогах России
- 5 М. Е. Черепанов Д первый министр путей сообщения Российской империи
- 6 Дж. Ватт Ж построил первый в мире паровоз
- 7 Ф. А. Герстнер И построил первую в России паровую машину
- 8 С. Ю. Витте К создатель двигателя внутреннего сгорания
- 9 А. П. Бородин Л построил первый в России паровоз
- 10 Р. Тревитик М создатель первой в мире лаборатории для испытания паровозов

Б Хронология

..... / 10 б. (10 x 1 б.)

- 0 1764 г.** *создана первая в России паровая машина*
- 1 1788 г. А начало строительства Транссибирской магистрали
- 2 1809 г. Б открытие Царскосельской железной дороги – первой в России
- 3 27.09.1825 г В открытие первого в мире метро в Лондоне
- 4 1830 г. Г проведена тарифная реформа на железных дорогах России
- 5 30.10.1837 г. Д отлиты первые в России чугунные рельсы
- 6 4.11.1861 г. Ж международный день рождения железнодорожного транспорта
- 7 10.01.1863 г. И зарождение профсоюзного движения железнодорожников
- 8 1889 г. К строительство первой железной дороги в США
- 9 1891 г. Л день железнодорожника Украины
- 10 1905 г. М открыт первый в России транспортный вуз

В Понятия

..... / 10 б. (10 x 1 б.)

- 0 лежневые пути** *предшественники рельсовой дороги*
- 1 вокзал А рельсовая дорога с конной тягой
- 2 концессия Б название одного из первых паровозов
- 3 паровоз В название деревянной тележки в руднике
- 4 реборда Г первоначальное название железных дорог в России
- 5 туннель Д название паровоза, первым прибывшего на украинские земли
- 6 конка Ж договор на строительство и эксплуатацию железной дороги
- 7 "Ракета" И локомотив с паросиловой установкой
- 8 чугунка К подземное сооружение, имеющее два выхода на поверхность

- 9 "Ярослав" Л специальный выступ на колесе
 10 «собака» М помещение на железнодорожной станции

Г Назовите предпосылки возникновения железнодорожного транспорта

... / 3 б. (3 x 1 б.)

- 1
2
3

Д Вставьте пропущенные даты

... / 5 б. (5 x 1 б.)

- 1 Введение в действие первой в России магистрали Санкт-Петербург - Москва
 2 Открытие первого в мире паровозостроительного завода
 3 Создание Министерства путей сообщения Российской империи
 4 Принятия «Общего устава Российских железных дорог»
 5 Крушение царского поезда под ст. Борки на Харьковщине

Ж Назовите преимущества железнодорожного транспорта в начале XIX в. по сравнению с другими видами транспорта

... / 3 б. (3 x 1 б.)

- 1
2
3

И Какие тенденции были характерны для развития железнодорожного транспорта Российской империи во второй половине XIX - начале XX в.? В чем заключались особенности этого периода? Какие важные изменения на железных дорогах состоялись в это время?

.... / 9 б.. (3 x 3 б.)

Тест 2

Баллы: _____ / 50

темы 3 – 7

А Персоналии

..... / 10 б. (10 x 1 б.)

- 0 *Л. М. Каганович* *народный комиссар путей сообщения*
 1 П. Ф. Кривонос А организатор сварочной лаборатории
 2 И. А. Беседовский Б начальник Южной железной дороги
 3 Ю. В. Ломоносов В инициатор создания паровозных колонн особого назначения
 4 Г. Н. Кирпа Г инициатор стахановского движения на транспорте
 5 Н. С. Конарев Д первый директор ХИИТ
 6 В. Н. Остапчук Ж его именем назван один из современных поездов
 7 Я. М. Гаккель И его именем названа серия советских паровозов
 8 А. В. Хрулев К министр транспорта и связи независимой Украины
 9 Ф. Э. Дзержинский Л проектировщик тепловозов
 10 Е. О. Патон М возглавлял миссию Советской России по выполнению

Б Хронология / 10 б. (10 x 1 б.)

0	1918 г.		проведение национализации железных дорог
1	1926 г.	А	введение военного графика движения поездов
2	1930 г.	Б	создание Министерства инфраструктуры Украины
3	1933 г.	В	строительство Волжской рокады
4	24 июня 1941 г.	Г	электрифицирована первая в СССР железнодорожная линия
5	1942 г.	Д	введение знака «Почетному железнодорожнику»
6	1946 г.	Ж	выпуск последнего в СССР паровоза
7	1956 г.	И	открытие Евротоннеля под Ла-Маншем
8	1984 г.	К	реорганизация НКПС в Министерство путей сообщения СССР
9	1994 г.	Л	запущен советский скоростной поезд ЭР200
10	10 декабря 2010 г.	М	основание ХИИТ

В Понятия / 10 б. (10 x 1 б.)

0	автоблокировка		автоматическая система регулирования движения поездов
1	«Владимир Ленин»	А	движение последователей социалистического соревнования
2	электрификация	Б	монорельсовая скоростная железная дорога
3	«Илья Муромец»	В	вывоз мирного населения и материальных ценностей в тыловые районы
4	стахановское движение	Г	прифронтовая железная дорога, основа военной коммуникации
5	«Иосиф Сталин»	Д	внедрение в народное хозяйство электрической энергии
6	«Рельсовая война»	Ж	название первого советского электровоза
7	эвакуация	И	локомотив с газотурбинным двигателем
8	рокада	К	диверсионная деятельность партизан, разрушение железных дорог и сооружений
9	«Сафееж»	Л	название серии советских пассажирских паровозов
10	газотурбовоз	М	название бронепоезда времен Великой Отечественной войны

Г Какие задачи возлагались на железнодорожный транспорт на начальном этапе Великой Отечественной войны в 1941 г. ? ... / 3 б. (3 x 1 б.)

- 1
- 2
- 3

Д Вставьте пропущенные даты ... / 5 б. (5 x 1 б.)

- 1 Открытие первого в СССР метрополитена
- 2 Создание Государственного комитета обороны
- 3 Ввод в эксплуатацию Байкало-Амурской магистрали

- 4 Создание Укрзализныци
5 Принятия Закона Украины «О железнодорожном транспорте»

Ж Назовите основные тенденции развития железнодорожного транспорта СССР во второй половине 1940-х - начале 1990-х гг. ... / 3 б. (3 x 1 б.)

И Расставьте в хронологической последовательности названия городов, в которых в советский период открывались метрополитены / 6 б. (6 x 1 б.)

- 1 Харьков
- 2 Киев
- 3 Баку
- 4 Минск
- 5 Ленинград
- 6 Ереван

К Назовите основные этапы реформирования железнодорожного транспорта Украины на современном этапе ... / 3 б. (3 x 1 б.)

- 1
- 2
- 3

ТЕМАТИКА КОНТРОЛЬНЫХ РАБОТ для студентов заочной формы обучения

1 Исторические, экономические и технические предпосылки возникновения железнодорожного транспорта в начале XIX в.

2 История строительства первых железных дорог мира (первая половина XIX в.).

3 Вклад Е. и М. Черепановых в создание железнодорожного транспорта в России.

4 Вклад Ричарда Тревитика и Джорджа Стефенсона в создание железнодорожного транспорта в Европе.

5 Открытие железной дороги Санкт-Петербург – Царское Село (1837 г.).

6 Проектирование и строительство первой в России железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва (1843 – 1851 гг.).

7 История создания и деятельности Львовской железной дороги (1861 г.).

8 История создания и деятельности Одесской железной дороги (1865 г.).

9 История создания и деятельности Южной железной дороги (1869 г.).

10 История создания и деятельности Донецкой железной дороги (1869 г.).

11 История создания и деятельности Юго-Западной железной дороги (1870 г.).

12 История создания и деятельности Приднепровской железной дороги (1873 г.).

13 Железнодорожный транспорт Украины во второй половине XIX – начале XX ст.

14 Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта в Российской империи.

15 Развитие железнодорожного транспорта в мире во второй половине XIX – начале XX ст.

16 Туркестано-Сибирская магистраль. История создания и развития.

17 История создания и развития паровозов в XIX – XX вв.

- 18 Строительство железнодорожных линий в XIX – XX вв.
- 19 Вокзалы и вокзальные комплексы в XIX – XX вв.
- 20 Участие железнодорожников в рабочем и революционно-демократическом движении в начале XX в.
- 21 Возникновение профсоюзного движения железнодорожников в начале XX в.
- 22 Железнодорожный транспорт в годы Первой мировой войны (1914 – 1918 гг.).
- 23 Тепловозы и электровозы как основные виды локомотивов в XX ст.
- 24 История создания железнодорожных высших учебных заведений в Украине.
- 25 Министерство путей сообщения – Народный комиссариат путей сообщения – Министерство транспорта и связи: история функционирования учреждений управления транспортом.
- 26 Создание и деятельность Украинской государственной академии железнодорожного транспорта (1930 – 2010 гг.).
- 27 Железнодорожный транспорт СССР в период восстановления народного хозяйства (20-е гг. XX в.).
- 28 Репрессии против железнодорожников в 30-х гг. XX в.
- 29 Роль железнодорожного транспорта в годы Второй мировой войны (1939 – 1945 гг.).
- 30 Бронепоезда периода Второй мировой войны.
- 31 Развитие железнодорожной сети и техническое переоснащение железнодорожного транспорта в СССР в 50–80-х гг. XX в.
- 32 Железнодорожный транспорт Украины в современных условиях.
- 33 История железнодорожного транспорта в мире в начале XXI в.: основные тенденции развития.