

УДК 656.064

*В. Г. КУЗНЕЦОВ, кандидат технических наук, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

## ПРОФЕССОР Б. М. МАКСИМОВИЧ – ФУНДАМЕНТАЛЬНОСТЬ И ПРАКТИЧЕСКАЯ ЗНАЧИМОСТЬ

Приведен краткий исторический обзор научной и педагогической деятельности профессора Б. М. Максимовича. Отмечены основные этапы его производственной деятельности, научного становления и преподавательской работы. Указаны научные разработки профессора Б. М. Максимовича и их значимость для решения эксплуатационных задач железных дорог.

**М**аксимович Борис Михайлович, доктор технических наук, профессор – ученый эксплуатационник, внес значительный вклад в развитие теории графика движения поездов и расчета пропускной способности.



Борис Михайлович Максимович

Родился Б. М. Максимович в 1891 г. в г. Твери, в семье офицера. Судьба у Бориса Михайловича складывалась непросто. Отец, Михаил Михайлович Максимович, умер в 1898 г. в чине подполковника интендантской службы. Мать, Эмилия Федоровна Максимович после смерти мужа работала конторщицей на железной дороге в течение 20 лет. Умерла в Ленинграде (ныне Санкт-Петербург) во время блокады в 1942 г. Сын Б. М. Максимовича, 1923 года рождения, погиб на фронте Великой Отечественной войны в 1942 г.

Борис Михайлович в 1909 г. закончил Морской корпус в Петербурге, а в 1916 г. Петроградский институт инженеров путей сообщения (ныне ПГУПС).

После окончания института был направлен на постройку Бессарабской железной дороги, где работал начальником дистанции пути, а затем помощником начальника участка службы пути.

Осенью 1919 г. после занятия Одессы армией белых

был уволен с работы и вскоре мобилизован и направлен в Севастополь для службы во флоте, где и пробыв в качестве корабельного офицера до занятия Крыма Красной Армией в ноябре 1920 г. (из личного дела: «...за несколько дней до бегства белых из Севастополя я сошел на берег и остался в городе в ожидании прибытия Красной Армии»). После проверки обстоятельств его пребывания у белых он как железнодорожник был отправлен в январе 1921 г. на работу в Южный округ путей сообщения в г. Харьков, где работал инспектором Южбюро ЦК союза железнодорожников. В феврале 1922 г. Бориса Михайловича перевели в Туркестанский округ путей сообщения на должность инспектора профтехнического образования.

В связи с ликвидацией Туркестанского округа путей сообщения перешел в Управление Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги в Москве, где занимал должности (в 1923–1933 гг.) от начальника части до начальника отдела дорожного бюро нормирования, начальника отдела рационализации и НОТ, начальника части планового отдела. В этот период Б. М. Максимович приобрел большой опыт аналитической работы по оценке эксплуатационной деятельности и ее совершенствованию. Он получил практические знания нормирования и планирования эксплуатационной деятельности железной дороги и ее подразделений.

Накопленный опыт практической деятельности, нацеленный на совершенствование эксплуатации железных дорог, позволил Б. М. Максимовичу перейти к непосредственной научной работе. С 1933 г. по 1943 г. он работал в Научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта в должностях старшего инженера, руководителя группы, руководителя сектора. С 1933 по 1941 г. – в Москве; с 1941 по 1943 г. – в Ташкенте.

В 1943 г. по приказу МПС СССР инженера Б. М. Максимовича направляют на самый сложный и ответственный участок эксплуатационной работы военного времени – в Министерство путей сообщения, в Оперативный штаб Главного управления движения, где он работал старшим инженером, затем переведен на работу главным экспертом Центрального планово-экономического управления МПС СССР. В Главном планово-экономическом управлении МПС он возглавляет сектор развития пропускной способности железных дорог. Здесь проявились его огромная эрудиция, научные способности, инженерная инициатива. В быстрой и успехах послевоенного восстановления и развития сети железных дорог есть доля труда и инженерного творчества будущего профессора.

Профессор Б. М. Максимович участвовал в решении многих актуальных для того времени задач эксплуатации железных дорог. Чрезвычайно интересны его исследования пропускной способности. Этому научному направлению он уделил большую часть своих публикаций. Им издана интересная монография «Способы усиления пропускной способности однопутной линии в военное время» (Ташкент, 1942 год). В ней он комплексно рассмотрел основные меры усиления пропускной способности, которые требуют минимальных капитальных вложений и обеспечивают максимальный рост пропускных способностей. Представлены в монографии и так называемые «меры на ограниченный срок», которые реализовывались в военное время: живая блокировка, караванное движение, колебательное движение и другие.

Прошла острота восстановительного периода и Б. М. Максимович направляется на работу в ЦНИИ МПС (Всесоюзный центральный научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта). В ЦНИИ МПС он работает с января 1949 до августа 1955 года руководителем сектора. Здесь он создал новую школу разработки и решения научных проблем развития пропускной способности. Накопленный в военное и послевоенное время научный опыт, внедрение практических разработок на железных дорогах СССР проявился в многочисленных публикациях профессора, в трудах ЦНИИ МПС и МИИТа. Этот период характеризовался значительными темпами роста объемов перевозок, строительства и реконструкции железных дорог, перехода вагонов на автоцепку, с паровозной тяги на электровозную и тепловозную. Профессор Б. М. Максимович опубликовал более двух десятков научных работ, посвященных пропускной и провозной способности железных дорог в различных условиях эксплуатации.



Выступление Б. М. Максимовича на научном семинаре (1977 г.)

Капитальный научный труд «Пропускная способность железных дорог при электрической и тепловозной тяге» (труды МИИТа, выпуск 86), а затем знаменитый 147-й выпуск трудов ЦНИИ «Выбор способов увеличения пропускной способности железнодорожных линий» (издан в 1958 году), составленный под его руководством и с его участием, стали настольными книгами, основными методическими пособиями для инженеров при решении задач пропускной способности. В них впервые проблема пропускной способности раскрыта как комплексная – проблема не только перегонов, но и станций, водоснабжения, энергоснабжения, деповских и

ремонтных технических средств железных дорог и т. п. В этих трудах впервые глубоко и широко ставились проблемы развития железных дорог и использовались научно обоснованные методы технико-экономической оценки и сравнения различных вариантов увеличения пропускной и провозной способностей железных дорог. По-новому решались вопросы теории графика движения поездов и целый ряд других сопутствующих проблем.

Этим новым веяниям в теории эксплуатации железных дорог были посвящены и кандидатская (1942 г.), и докторская (1961 г.) диссертации Б. М. Максимовича.

В своих публикациях профессор Б. М. Максимович часто обращался к теоретическим аспектам расчета участковой скорости. Он пытался раскрыть закономерности различных типов графика и исследовать закономерности изменения во всех отношениях коммерческой скорости. Комплексную оценку скоростей движения поездов в условиях электрификации железных дорог Б. М. Максимович изложил в работе «Влияние густоты движения на скорость следования поездов при электротяге» (Труды МИИТа, выпуск 113), изданной в 1959 году. В работе он проанализировал влияние потери напряжения в контактной сети на скорость и время хода поездов, влияние густоты движения и основных параметров энергоснабжения на потери напряжения в контактной сети, расположение пачки поездов в зоне электропитания электровозов, потери напряжения в пределах отдельных перегонов и другие аспекты, актуальные при переходе на электротягу. Теоретические аспекты данной проблемы затем легли в основу расчета пропускной способности при ограничениях по электротоку.

Профессор Б. М. Максимович старался решать и другие актуальные проблемы железнодорожного транспорта, в том числе увязки графика движения поездов с планом формирования поездов, применения ЭВМ для планирования вагонопотоков, оперативного планирования эксплуатационной работы и других. В своей научной работе «Выбор видов тяги маневровых средств для обслуживания местной работы на электрифицированных участках» (Труды МИИТа, выпуск 137) он представил методику сравнительной оценки различных способов обслуживания маневровой работы на промежуточных станциях, сравнения различных способов организации местной работы на участках железных дорог.



Торжественное заседание кафедры (1978 г.)

Нельзя не отметить большие заслуги Б. М. Максимовича в области научно-методической деятельности.

18 лет Борис Михайлович занимался преподавательской деятельностью, из них 9 лет в БелИИЖТе. В 1955 году Б. М. Максимович перешел с ЦНИИ МПС на преподавательскую работу в МИИТ, избран по конкурсу на должность доцента, а в 1963 г. начал работу в должности профессора.

С 1964 г. Борис Михайлович перешел по конкурсу в Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта (ныне БелГУТ) на должность профессора. С 1969 г. он – профессор-консультант.

Профессор Б. М. Максимович – соавтор учебного пособия «Технико-экономические расчеты в эксплуатации железных дорог», который предназначен для слушателей курсов повышения квалификации. Борис Михайлович много внимания уделял вопросу экономичности перевозочного процесса. В учебном пособии даны подробные методики расчета эксплуатационных (парков вагонов, пропускных способностей, скоростей движения, энергетических показателей и т.п.) и экономических показателей, показывая тем самым зависимость экономики железных дорог от потребности эксплуатации.

В своих публикациях профессор Б. М. Максимович постоянно отстаивал предложения об учете экономического фактора в организации перевозочного процесса и решительно настаивал на применении научных принципов управления в организации движения поездов. В МИИТе с его участием выдержал два издания учебник для вузов по «Организации движения поездов на железнодорожном транспорте». В БелИИЖТе с его участием вышел такой же учебник под редакцией профессора И. Г. Тихомирова. За девять лет работы в должности профессора БелИИЖТа Б. М. Максимовичем было издано 10 учебно-методических работ для студентов и слушателей курсов повышения квалификации. Многие из них были в дальнейшем переизданы.

Профессором Б. М. Максимовичем написано и опубликовано около 100 трудов, среди которых учебники для транспортных вузов. Все научные и учебные ра-

боты профессора Б. М. Максимовича отличались фундаментальностью исследований и практической направленностью эксплуатационных процессов. Его работы не потеряли свою актуальность в настоящее время и могут быть использованы как научными работниками, преподавателями, так и студентами при выполнении дипломных проектов.

Б. М. Максимовича знали все железнодорожники Советского Союза, его имя широко известно среди транспортников и за рубежом. Все крупные проблемы технического развития советских железных дорог, их пропускной и провозной способности в той или иной степени увязаны с его трудами, его проектами, предложениями. Б. М. Максимович награжден двумя орденами: Трудового Красного Знамени (1954 г.) и «Знак Почета» (1952 г.), четырьмя медалями. В 1962 году ему присвоено звание «Почетный железнодорожник».

У профессора Б. М. Максимовича было много замечательных качеств: он постоянно старался быть в полной мере полезным коллективу, где работает, его отличала исключительная деликатность, мягкость и доброжелательность в отношениях к людям в сочетании с принципиальностью, преданностью науке и непримиримостью к «легким подходам» в науке. Хочется сказать о Борисе Михайловиче для наших молодых, начинающих ученых словами профессора И. Г. Тихомирова: «Берите с него пример, трудитесь и овладевайте знаниями так, как это делал профессор Максимович, – труд, труд и еще раз труд, помноженный на терпение, честность, принципиальность».

#### Список литературы

1 Белорусский государственный университет транспорта: Хроника. События. Люди / под ред. В. И. Сенько. – Гомель : БелГУТ, 2003. – 431 с.

2 Тихомиров, И. Г. Большая жизнь : [Очерк] / И. Г. Тихомиров // Сигнал. – 1973.

Получено 20.08.2015

**V. G. Kuznetsov.** Professor B. M. Maksimovich – fundamental nature and the practical importance.

The short historical review of scientific and pedagogical activity of professor B. M. Maksimovich is provided. The main stages of its production activity, scientific formation and teaching work are noted. Scientific development of professor B. M. Maksimovich and their importance for the solution of operational problems of the railroads are specified.