

tour. The result of the trip was the collection of the latest information about military adversaries of Russia in Asia – Britain and the Qing Empire. The research indicates the difficult circumstances of the mission. They were related to the secrecy of the collection of classified materials. The management intelligence at such large distances, carried out with the help of the telegraph.

Reasons for change of jobs obtained during the mission. The relationship of the change of policy of the Russian Empire in Asia with the activities of military intelligence is indicated. The original purpose of the visit was the collection of information about procurement representatives of Chinese weapons in North America and Europe. These actions of China were part of the country's preparation for possible war with Russia in 1880–1881.

After the signing of the Russian–Chinese Treaty of 1881, in St. Petersburg, the task of mission of the Russian General staff was changed. Captain V. A. Bodisco was sent to China, where he became the first military agent of Russia in Beijing. Colonel N. I. Shneur was sent to India through Japan and China to gather information of the Anglo–Indian army. The establishment of a permanent military–diplomatic residency in China was the result of the mission. Colonel N. I. Shneur gathered updated information about the potential opponent of Russia in Central Asia – the Anglo–Indian army.

The study extends the academic knowledge about the history of military intelligence of the European countries in the extensive Asia region. The work complements the previous article of the authors about military and intelligence activities of the Russian defense Ministry in the specific conditions of the Asian reality in a specific historical context.

Keywords: The Russian Empire, the military agents, the mission, the Russian army, Glavnyi staff, War office, the China, UK, Central Asia, India.

Гоків О. О., кандидат історичних наук, доцент, вільний дослідник (Україна, Харків), gokov_oleg@mail.ru

Фалько С. А., кандидат історичних наук, доцент кафедри соціальних та правових дисциплін, Національна академія Національної гвардії України (Україна, Харків), faekosergey65@gmail.com

Військово–розвідувальна місія М. Я. Шнеура і В. А. Боліско у країні Європи, Північної Америки та Азії в 1880–1881 рр.

Розглянута військово–розвідувальна поїздка офіцерів російського Генерального штабу підполковника М. Я. Шнеура і капітана В. О. Боліско по країнах Європи, Північної Америки та Азії. Автори визначили мету місії. Інтерес представляє складний маршрут офіцерів. По суті виконання доручення потребувало здійснення кругосвітньої подорожі.

Підсумком поїздки був збір новітніх відомостей про військових супротивників Росії в Азії – Британію та Цінську імперію. Дослідження вказує на складні обставини виконання місії. Вони були пов'язані з дотриманням таємниці збору секретних матеріалів. Управління розвідниками на досить великих відстанях здійснювалось за допомогою телеграфу. З'ясовано причини зміни завдань, отриманих під час виконання місії. Висвітлено взаємозв'язок зміни політики Російської імперії в Азії з діяльністю військової розвідки. Початковою метою поїздки був збір відомостей про закупівлю озброєння китайськими представниками в Північній Америці і Європі. Ці дії Китаю були частиною підготовки країни до можливої війни з Росією в 1880–1881 рр.

Підполковник М. Я. Шнеур зібрав уточнені відомості про можливого противника Росії в Центральній Азії – англо–індійську армію.

Дослідження розширює наукові знання з історії військової розвідки європейських держав у великому азіатському регіоні. Робота повністю попередні статті авторів, присвячених військово–розвідувальній діяльності російського Військового міністерства в специфічних умовах азіатської реальності в конкретному історичному контексті.

Ключові слова: Російська імперія, військові агенти, місія, російська армія, Головний штаб, Воєнне міністерство, Центральна Азія, Китай, Британія.

* * *

УДК 321.02(477:478)«16»

Богатчук С. С.,

кандидат історичних наук, доцент кафедри історії України та філософії, Вінницький національний аграрний університет (Україна, Вінниця), svetabogatchuk@ukr.net

РОЗВИТОК ТЕХНІЧНОЇ ДУМКИ В УКРАЇНСЬКІЙ ЗАЛІЗНИЧНІЙ ГАЛУЗІ В КІНЦІ ХІХ СТ. – ПОЧАТКУ ХХ СТ.

Відповідно до наукових та архівних джерел, статистичних даних аналізується процес формування технічної думки залізничної галузі українських землях в складі Російської імперії в кінці ХІХ ст. – початку ХХ ст.

Даним дослідженням розглядається процес розвитку технічних поглядів та розробок українських залізниць в кінці ХІХ ст. – початку ХХ ст., коли в європейських країнах вже була сформована залізнична мережа.

На основі наукових досліджень, аналізу архівних джерел, статистичних даних дослідження відзначається, що швидкий розвиток залізничної мережі неможливий без відповідного технічного забезпечення.

Метою даної статті є дослідження процесу формування науково–технічних поглядів в залізничній галузі в Україні в кінці ХІХ – початку ХХ ст.

Ключові слова: залізниця, залізнична техніка, паровози.

Характеризуючи стан наукової розробки проблеми, відзначимо, що тема залізничного будівництва та його технічного забезпечення розглядається вченими вже в кінці ХІХ ст. Слід назвати П. Андрєєва, який здійснив фундаментальне дослідження історико–економічного характеру, присвятивши його 25–річчю Південно–Західної залізниці [1].

Важлива роль в науковому доробку цієї тематики є наукові праці видатних інженерів–вчених О. П.Бородіна, С. Ю.Вітте, Ю. В.Ломоносова [2; 3; 4].

Особливу роль у висвітленні питань технічного забезпечення залізничної мережі відігравали публіцистичні матеріали кінця ХІХ–початку ХХ ст.

Дисертаційне дослідження В. М. Шагаєва присвячено творчості О. П.Бородіна в контексті розвитку техніки рухомого складу залізниць України (друга половина ХІХ ст.), де подается аналіз наукової, інженерної, організаційної, освітньої і громадської діяльності відомого вітчизняного інженера шляхів сполучення, вченого–залізничника, фахівця в галузі техніки залізничного транспорту [5].

Історіографічний огляд проблеми свідчить про необхідність подальшого рівномірного висвітлення питань залізничного будівництва та його технічного забезпечення.

Наприкінці ХІХ ст. українська територія була вже одним із економічно розвинутих регіонів Російської імперії з потужною залізничною мережею, яка потребувала покращання технічного забезпечення залізничної мережі.

Будівництво першої російської залізниці в 1837 р. між Петербургом і Царським селом виявило необхідність активного використання вітчизняної залізничної техніки.

Залізничне будівництво в Російській імперії почало формуватися в середині ХІХ ст. Вдосконалення залізничної техніки є одним із найголовніших його завдань.

В 1846 р. Олександрівський завод почав випускати перші російські вагони для залізниці Петербург–Москва. З 1851 р. почав випускати вагони й Петербурзький завод, та в період Кримської війни він зупинив свою діяльність. Війна виявила необхідність прискореного залізничного будівництва та високої якості техніки.

В 1884 р. інженери Південно–Західних залізниць та Ковровських залізничних майстерень презентували на VII з'їзді інженерів служби тяги та рухомого складу російських залізниць креслення й технічні умови товарних вагонів. Найбільш кращим й досконалим було визнано проект критих вагонів та платформ, представлених Південно–Західними залізницями, який було вирішено прийняти за основу і почати широко впроваджувати у виробництво.

Так, в 1882 р. вперше була встановлена компаунд–машина на одному з паровозів в Київських майстернях Південно–Західних залізниць. Дослідження показали, що ця машина дає до 20% економії пари. Однак, вивчення її ефективності продовжувалося до 1885 р. за ініціативою та під керівництвом основоположника

російської школи залізничної тяги О. П. Бородіна на пасажирському паровозі типу 2–2–0 системи тандем–компаньон. Результати цих досліджень були позитивними. Приватні залізниці почали замовляти для себе такі машини [6, с.12].

В 1886р. працівниками Київських майстерень Південно–Західних залізниць були виготовлені перші восьмиколесні пультонівські вагони II класу. Паралельно почали виготовляти восьмиколесні вагони II і III класу. До 1903 р. майстернями було виготовлено всього 65 таких вагонів.

З 1891 р. в Росії почали використовувати перший чотирициліндровий швидкісний паровоз системи тандем–компаньон, побудований за проектом технічного відділу служби тяги Південно–Західних залізниць під керівництвом О. П.Бородіна та начальника технічного відділу Л. М. Леви. Він отримав назву «№101» [7, с.28].

В 1895 р. за зразком «№101» були побудовані паровози «№102», «№103», «№104», «№105». Перші три паровози одержали назви: «О. П. Бородин», «С. Ф. Стемпіковський» та «Л. М. Леви».

В 1896 р. Одеськими залізничними майстернями за цим проектом було побудовано паровоз «№107», який за свої технічні дані на Всеросійській виставці в Нижньому Новгороді привернув увагу багатьох інженерів. Необхідно зазначити, що в цей період проводилися дослідження роботи вузлів та агрегатів машин. Так, в 1896 р. проводилися дослідження приладу Esonomie–Steah–Bok, що використовувався для промивання паровозів за допомогою насосів Лефелда, застосовувалося прогрівання парою з самих паровозів [8, с.15–16].

Починаючи з 1890–х років, будівництво паровозів проводилося на двох спеціалізованих в Україні паровозобудівних заводах: Харківському та Луганському. Пізніше, паровози будувалися і на Миколаївському суднобудівному та Краматорському машинобудівному заводах.

Багато інженерів працювали над науковими розробками в цій галузі. Так, в 1906 р. за проектом інженера А. С. Раєвського на Харківському паровозобудівному заводі було розпочато будівництво більш потужного паровоза типу 1–4–0 серії Щ.

В 1913 році Луганським паровозобудівним заводом та Владикавказькою залізницею було розроблено та побудовано товарний паровоз п'ятьма спареними осями типу 0–5–0 серії Е. Його потужність перевищувала потужність паровоза серії Щ у декілька разів. Такі паровози використовувалися на всіх російських залізницях.

Разом з тим, реалізовувалися ідеї О. П. Бородіна та Л. М. Леви щодо динамометричних випробувань паровозів під час руху. Такої налагодженої системи дослідження інших країнах не було [9, с.103].

В 1913 р. техніком шляхів сполучення–машиністом депо ст. Бобринська Південно–Західної залізниці Б. Л. Карвацьким була запропонована раціональна ідея щодо переробки потрійного клапана та крана машиніста системи Вестингауза, що дало можливість зробити тормозну систему менш виснажливою. Та в умовах царизму ця ідея не була запроваджена [10, с.209].

Створенням спеціального двигуна внутрішнього згорання для експлуатації на залізницях займалися

інженери Харківського паровозобудівного заводу А. С. Раєвський, А. В. Липко–Парафієвський, Б. І. Корчевський та З. Я. Ковальов. В 1910 р. вони розробили проект тепловоза. Першим кроком для отримання енергії для руху було винайдення двигуна внутрішнього згорання з поршнями, що розходилися, та циліндрами. Двигун передавав свою роботу на два відбійних вали, поєднаних між собою системою дишел з рухомими осями. Рух з місця та зарядження циліндра основного двигуна приводилося від компресора за допомогою додаткового двигуна [11, с.132].

Одним із видатних інженерів залізничного транспорту був Ю. В. Ломоносов. Після закінчення інституту шляхів сполучення в Петербурзі в 1898 р. він отримав направлення на Харківський паровозобудівний завод, але працював там недовго, залишивши згодом роботу за власним бажанням.

З квітня 1899 р. Ю. В. Ломоносов був затверджений на посаді штатного інженера 9 класу та помічником начальника основного депо служби тяги Харково–Миколаївської залізниці. Через півроку його було відряджено до Варшавського політехнічного інституту. В 1901 р. Ю. В. Ломоносову запропонували працювати в Київському політехнічному інституті на посаді штатного викладача та виконуючого обов'язки екстраординарного професора на кафедрі будівельного мистецтва [12, с.17–19].

Захистивши в 1905 р. дисертацію, Ю. В. Ломоносов розпочинає вивчати проблеми пасажирського руху на залізницях з точки зору паровозної служби. В своїх роботах він акцентує увагу на необхідність збільшення швидкості паровозів.

В 1912 р. Ю. В. Ломоносов видав дві монографії – «Тяговые расчѣты» та «Научные основы эксплуатации железных дорог». У першій роботі він вперше довів перевагу розв'язання задач розрахунків тяги графічним способом перед аналітичним, довів необхідність визначення сили тяги та опору рухомого паровоза дослідним шляхом.

В цей час Ломоносова працює над будівництвом нового типу паровозів – нафтовоза, який працював би за принципом двигунів внутрішнього згорання, та в 1913 р. затверджений Міністерством шляхів сполучення.

Величезна роль в розвитку науки електричної тяги належала російським вченим А. В. Вульф, Г. О. Графтіо та Г. Д. Дубеліру [13, с.49].

З 1905 по 1916 рр. Г. Д. Дубелір працював в Київському політехнічному інституті.Свої наукові ідеї виклав в статті «Основные принципы проектирования профиля железных дорог с электрической тягой»(1904), в якій з наукової точки зору подає перевагу електричних залізниць над паровими. Його робота була високо оцінена Ю. В. Ломоносовим.

Вагомий внесок Г. Д. Дубеліра відзначається в створенні Києві першого трамвая в Росії. В 1910 році він розробив проекти перебудови електромережі київського трамвая [14, с.129].

Г. Д. Дубелір брав участь у проведенні Електро–технічних з'їздів, виступаючи з доповідями. Доповідь «Современное положение вопроса о применении электрической тяги на железных дорогах» на II Електротехнічному з'їзді (грудень 1901–січень 1902 рр.) викликала неабияку зацікавленість з боку

його учасників. Він наголошував про необхідність застосування електричної тяги на залізницях та її вплив на збільшення швидкості потягів.

Велика роль у формуванні залізничної мережі та розвитку наукової думки в технічному забезпеченні належить С. Ю. Вітте.

Після закінчення в 1870 р. Одеського університету С. Ю. Вітте вирішив працювати на залізницях. За короткий час він оволодів практичними знаннями в залізничній справі, вивчаючи обов'язки помічника та начальника станції, контролера, ревізора руху, ознайомився з вантажними та пасажирськими перевезеннями тощо. В управлінні Одеської залізниці він виконував обов'язки начальника руху [3, с.87].

С. Ю. Вітте рекомендував посилити втручання держави в справу регулювання приватних перевезень та обмеження вільної конкуренції.

За відмінне виконання перевезення військ та військових вантажів під час російсько-турецької війни 1877–1878 рр. Одеською залізницею йому було оголошено подяку імператора Олександра II [15, с.297].

В 1878 р. С. Ю. Вітте приймає участь в утворенні товариства Південно-Західних залізниць (входили Одеська, Києво-Брестська та Бресто-Граєвська) та входить до складу тарифної комісії [2, с.126].

З 1879 р. С. Ю. Вітте обіймає посаду начальника експлуатаційного відділення в правлінні товариства Південно-Західних залізниць в Петербурзі.

В цей же час, він бере участь у роботі комісії з дослідження залізничної справи в Росії. За дорученням графа Баранова С. Вітте пише нарис «История и деятельность съездов представителей русских железных дорог», який увійшов до складу праць цієї комісії [16, с.579].

В 1880 р. С. Ю. Вітте отримує призначення на посаду начальника експлуатації, а в 1886 р. – керуючого Південно-Західними залізницями. Цю посаду він обіймає до 1889 р. За цей період залізниці були виведені на належний рівень, значно підвищилися їх акції, зріс попит на них [3, с.142].

На початку 80-х рр. С. Ю. Вітте був досить популярною особою серед залізничників. В 1883 р. була опублікована його книга «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов», в якій автор порушував питання фінансування залізниць та політики уряду в області тарифікації, звертає увагу на участь казни в приватному залізничному будівництві. Тільки на гарантіях казна втрачала 20–25 млн. крб. С. Ю. Вітте своїми діями підштовхував уряд до практичних дій, до знищення дефіциту та підвищення прибутковості залізниць. Все це сприяло тому, що 9 березня 1889 р. С. Ю. Вітте було призначено на посаду директора Департаменту залізничних справ Міністерства фінансів та головою тарифного комітету.

З 1892 по 1903 рр. С. Ю. Вітте перебував на посаді міністра фінансів. У цей період він підтримує імператора Олександра III стосовно приватизації державою приватних залізниць, викуп яких було розпочато ще за часи його роботи в Міністерстві шляхів сполучення. Він вважав, що перевага стратегічних та політичних думок над фінансовими та економічними призводить до грубих помилок в організації роботи, а відсутність необхідної економії в експлуатації залізниці

та негативне відношення до питань залізничної тарифікації вносить хаос в питання покращення залізничної справи в Росії [17, с.514–521]. На цьому Вітте наголошував ще у 80-х рр. XIX ст., запевняючи, що при будівництві залізниць, в першу чергу, необхідно враховувати її економічне значення, а не військове [18, с.1–4].

Визначне місце в розвитку теорії та практики вітчизняного паровозобудування належить великому вченому – інженеру Олександру Парфеновичу Бородіну.

Після закінчення в 1872 р. інституту інженерів шляхів сполучення О. П. Бородін отримав направлення на будівництво Ризько-Вяземської залізниці, після введення якої в дію був призначений на посаду керуючого.

На початку 1877 р. О. П. Бородіну запропонували очолити Києво-Брестську залізницю.

Після утворення Південно-Західних залізниць у 1878 р. О. П. Бородіна було призначено головою центрального правління [19, арк.12].

О. П. Бородін цікавився усіма справами залізниці, працював з 7 годин ранку до 1 години ночі, не раз звертаючи увагу на недостатній розвиток засобів ремонту та хаотичний стан служби [20, с.1–6].

У своїй статті «Назначение железнодорожных мастерских и искусственное возрождение железнодорожной промышленности» (1882) він відмітив незадовільний стан залізничних майстерень, які повинні бути забезпечені усім для ремонту рухомого складу, бути самостійними, незалежними від приватних заводів.

Саме з цією метою в 1879 р. О. П. Бородін організував на Південно-Західних залізницях вперше на російському залізничному транспорті механічну та хімічну лабораторії [21, с.77–78]. При Київських залізничних майстернях була відкрита механічна лабораторія, яка проводила необхідні випробування якості металів, бандажів. Хімічна лабораторія за участю Бородіна була заснована для аналізу якості води, палива, вугілля, була обладнана всім необхідним устаткуванням і працювала на повну потужність.

О. П. Бородін здійснив проведення основних робіт по ремонту рухомого складу в двох майстернях – Київській та Одеській, які були обладнані необхідними механізмами. Це дозволило надалі самостійно в Росії будувати не тільки вагони, але й паровози в залізничних майстернях. О. П. Бородін підняв майстерні і лабораторії Південно-Західних залізниць на досить високий рівень розвитку серед усіх російських залізниць [22, с.343].

Особливу увагу він звертав на будівництво нового рухомого складу. В 1880 р. наголошував на необхідності будівництва нового товарного вагона та платформи. Цей проект в 1882 р. був завершений та втілений у життя.

В 80-х рр. XIX ст. на залізницях Росії використовувалася велика кількість серій паровозів. Наприклад, на Південно-Західних залізницях їх кількість досягала 45, що породжувало труднощі під час їх ремонту. Саме тому, О. П. Бородін наполягав на необхідності будувати паровози за одними для усіх проектами [23, с.81].

З 1881 р. на південно-Західних залізницях за ініціативою Бородіна на всіх паровозах встановлювалися автоматичні гальма Вестингауза [2, с.56].

Завдяки О. Бородіну в 1882 р. в Києві була відкрита перша в світі паровозна лабораторія [24, с. 171], працівники якої створили перший динамометричний вагон. Подібна лабораторія була створена професором Госсом в університеті Пардю в США лише в 1891 р. [25, с.110].

В 1881 р. О. П. Бородин провів детальні дослідження застосування системи «Компаунд». Результати показали, що застосування машини системи «Компаунд» дає значну економію палива [26, с.154]. В 1885 р. на Південно-Західних залізницях під керівництвом Бородіна був побудований чотирициліндровий паровоз тандем-компаунд типу 2–2–ОП. В Америці подібні паровози з'явилися лише в 1889 р. Вже в 90–х роках паровоз такого типу був поширений і на інших залізницях Росії.

За активну участь в покращенні галузі паровозобудівництва паризьке товариство громадянських інженерів присудило в 1889 р. О. П. Бородіну золоту медаль. Його праці мають величезне значення для подальшого розвитку науки та техніки.

О. П. Бородин брав участь у роботі з'їздів інженерів рухомого складу російських залізниць. Майже всі з'їзди проходили під його головуванням. Його високо шанували за об'єктивність, порядність, високу організованість під час ведення самих засідань, за розробку найважливіших питань. Це давало можливість об'єднати людей, допомогти розібратися в найважливіших питаннях організації залізниць, їх матеріальному забезпеченні [27, с.303, 377].

В 1889 р. у зв'язку з переведенням С. Ю. Вітте в Міністерство фінансів на посаду керуючого Південно-Західними залізницями був призначений О. П. Бородин [28, с.17–19]. Працюючи на цій посаді, О. П. Бородин займався не тільки організаційно-технічними питаннями. За його ініціативою на Південно-Західних залізницях були засновані бібліотеки, школи, ідальні для робітників. Весь час Олександр Парфенович піклувався про їх матеріальне становище.

Він був одним із ініціаторів заснування технічного журналу «Інженер», що видавався в Києві товариством інженерів. В 1885 р. О. П. Бородин стає головним редактором цього журналу у зв'язку з виїздом Н. А. Демчинського з Києва. Велика частина його статей була надрукована саме в «Інженере», що був єдиним незалежним російським технічним журналом.

Теоретична та практична діяльність О. П. Бородіна була високо оцінена прогресивними науковими діячами. В 1902 р. в Петербурзі була утворена паровозна лабораторія на прикладі лабораторії Південно-Західних залізниць, яка отримала ім'я О. П. Бородіна. В 1907 р. була затверджена золота медаль його імені для вручення найталановитішим інженерам залізничного транспорту.

О. П. Бородин, С. Ю. Вітте, Ю. В. Ломоносов, Г. Д. Дубелір та інші, як кваліфіковані інженери, відігравали важливу роль в становленні залізничного транспорту в Україні. Всі вони віддавали багато зусиль для покращення роботи залізничного транспорту і заклали основи того технічного й економічного потенціалу, який належить сьогодні українській державі. Їхній організаторський талант, науково-технічні знання і відданість справі є взірцем для усіхпопідслідуючих поколінь залізничників і державних діячів.

Список використаних джерел

1. Андреев П.А. Юго-Западные казенные железные дороги. Историко-экономический очерк в связи с результатами эксплуатации Юго-Западных дорог за время перехода (1880–1894) и после перехода в казенное управление (1895–1908). – К., 1909. – 156с.
2. Бородин А.П. Служба подвижного состава на Юго-западных железных дорогах в период десятилетия 1880–1889 // Инженер. – 1893. – №2. – С.56–63.
3. Витте С.Ю. Воспоминания. – М., 1960. – Т.1. – 87с.
4. Ломоносов Ю.В. Современные задачи пассажирского движения на Русской сети с точки зрения паровозной службы// Инженер. – 1903. – №10. – С.332–342.
5. Шатаев В. М. Творчість О.П.Бородіна в контексті розвитку техніки рухомого складу залізниць України (друга половина XIX ст.) Автореф. дис. канд. іст. наук: 07.00.07 / НАН України. Центр дослідж. наук.-техн. потенціалу та історії науки ім. Г.М.Доброва. – К., 1999. – 16 с.
6. Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – №3. – С.12–15.
7. Очерки истории техники в России 1861–1917. – М., 1975. – 28с.
8. Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – №29. – С.15–16.
9. Сологубов В.Н. Развитие паровозостроения в СССР/ Очерки развития железнодорожной науки. (Сборник статей). – М., 1956. – 103с.
10. Ткаченко Ф.Д. Советские автотормоза. – М., 1956. – 209 с.
11. Шишкин К.А. СССР – родина тепловоза. – М., 1956. – 132 с.
12. Железнодорожное дело. – 1916. – №475. – С.17–19.
13. Г.Д.Дубелір – выдающийся теоретик и практик советского дорожного строительства (1874–1942). – М., 1949. – 149с.
14. Создатели новой техники в Украинской ССР. – К, 1991. – 129 с.
15. Промышленность и торговля. – 1915. – №6. – С.297–309.
16. Витте С.Ю. /Энциклопедический словарь. – СПб., 1892. – Т.6. – 579с.
17. Промышленность и торговля. – 1910. – №8. – С.514–521.
18. Инженер. – 1884. – №1. – С.1–4.
19. Центральний державний історичний архів України. – Ф.442. – Оп.1. – Спр.536.
20. Инженер. – 1882. – №1. – С.1–6.
21. Сологубов В.Н. Выдающийся русский инженер А.П. Бородин//Железнодорожный транспорт. – 1950. – №1. – С.77–78.
22. Инженер. – 1887. – №8. – С.343.
23. Инженер. – 1886. – №2. – С.81.
24. Инженер. – 1886. – №5. – С.171.
25. Зензинов Н.А. Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта. – М., 1978. – 110с.
26. Бабичков А. М. Отечественная наука о тяге поездов/ Очерки развития железнодорожной науки и техники (Сборник статей). – М., 1956. – С.144–154.
27. Инженер. – 1886. – №7–8. – С.303,377–389.
28. Железнодорожное дело. – 1916. – №475. – С.17–19.

References

1. Andreev P. A. Jugo-Zapadnye kazennye zheleznye dorogi. Istoriko-jekonomicheskij ocherk v svjazi s rezul'tatami jekspluatacii Jugo-Zapadnyh dorog za vremja perehoda (1880–1894) i posle perehoda v kazennoe upravlenie (1895–1908). – K., 1909. – 156 s.
2. Borodin A. P. Sluzhba podvizhnogo sostava na Jugo-zapadnyh zheleznyh dorogah v period desjatiletija 1880–1889 // Inzhener. – 1893. – №2. – S.56–63.
3. Vitte S. Ju. Vospominanija. – M., 1960. – T.1. – 87 s.
4. Lomonosov Ju. V. Sovremennye zadachi passazhirskogo dvizhenija na Russkoj seti s točki zrenija parovoznoj sluzhby // Inzhener. – 1903. – №10. – S.332–342.
5. Shatajev V. M. Tvorchist' O. P. Borodina v konteksti rozvytku tehniki ruhomogo skladu zaliznyč' Ukraїny (druga polovyna XIX st.) Avtoref. dys. kand. ist. nauk: 07.00.07 / NAN Ukraїny. Centr doslidzh. nauk.–tehn. potencialu ta istorii' nauky im. G. M. Dobrova. – K., 1999. – 16 s.
6. Vestnik Jugo-Zapadnyh zheleznyh dorog. – 1903. – №3. – S.12–15.
7. Oчерки istorii tehniki v Rossii 1861–1917. – M., 1975. – 28 s.
8. Vestnik Jugo-Zapadnyh zheleznyh dorog. – 1903. – №29. – S.15–16.

9. Sologubov V. N. Razvitie parovozostroeniya v SSSR / Ocherki razvitiya zheleznodorozhnoj nauki. (Sbornik statej). – M., 1956. – 103 s.
10. Tkachenko F. D. Sovetskie avtotormoza. – M., 1956. – 209 s.
11. Shishkin K. A. SSSR – rodina teplovoza. – M., 1956. – 132 s.
12. Zheleznodorozhnoe delo. – 1916. – №475. – S.17–19.
13. G. D. Dubelir – vydajushhijja teoretik i praktik sovetskogo dorozhnogo stroitel'stva (1874–1942). – M., 1949. – 149 s.
14. Sozdatel' novoj tehniki v Ukrainskoj SSR. – K., 1991. – 129 s.
15. Promyshlennost' i trgovlja. – 1915. – №6. – S.297–309.
16. Vitte S. Ju. / Jenciklopedicheskij slovar'. – SPb., 1892. – T.6. – 579 s.
17. Promyshlennost' i trgovlja. – 1910. – №8. – S.514–521.
18. Inzhener. – 1884. – №1. – S.1–4.
19. Central'nyj derzhavnyj istorychnyj arhiv Ukrainy. – F.442. – Op.1. – Spr.536.
20. Inzhener. – 1882. – №1. – S.1–6.
21. Sologubov V. N. Vydajushhijja russkij inzhener A. P. Borodin // Zheleznodorozhnyj transport. – 1950. – №1. – S.77–78.
22. Inzhener. – 1887. – №8. – S.343.
23. Inzhener. – 1886. – №2. – S.81.
24. Inzhener. – 1886. – №5. – S.171.
25. Zenzinov N. A. Vydajushhijja inzhenery i uchenye zheleznodorozhnogo transporta. – M., 1978. – 110 s.
26. Babichkov A. M. Otechestvennaja nauka o tjage poezdov / Ocherki razvitiya zheleznodorozhnoj nauki i tehniki (Sbornik statej). – M., 1956. – S.144–154.
27. Inzhener. – 1886. – №7–8. – S.303, 377–389.
28. Zheleznodorozhnoe delo. – 1916. – №475. – S.17–19.

Bohatchuk S. S., candidate of historical sciences, the senior lecturer of Faculty of and philosophy of the Vinnytsia National Agrarian University (Ukraine, Vinnytsia), svetabogatchuk@ukr.net

The development of technical thought in Ukrainian railway industry – in the late nineteenth early twentieth century

According to the scientific and archival sources, statistical analysis of the formation of technical ideas railway sector in the Ukrainian lands in the Russian Empire in the late nineteenth century – Early twentieth century:

The present study examined the development of technical views and developments on the Ukrainian railways in the late nineteenth st. – early twentieth centuries. When European countries have formed the rail network.

Based on research, analysis, archival sources, statistical research indicates that the rapid development of the railway network is not possible without appropriate support.

The purpose of this article is to study the formation process of scientific and technical opinions in the railway sector in Ukraine in late XIX – early XX century.

Keywords: railway, railway equipment, locomotives.

* * *

УДК 321.02(477)

Bryła M.,

doktorant, Instytutu Historii Uniwersytet Rzeszowski (Polska, Rzeszów), ivanna.luch@gmail.com

PRAKTYKI RELIGIJNE W ŚRODOWISKU OSADZONYCH ORAZ OSÓB ZWIĄZANYCH Z WIEZIENICTWEM W II RZECZYPOSPOLITEJ W ASPEKTCIE HISTORYCZNYM

Autor w artykule przedstawia problemy duszpasterstwa osób skazanych oraz związanych z więziennictwem II Rzeczypospolitej. Duchowni w II RP mieli obowiązek odwiedzania więźniów w celach, odbywania z nimi pogadań oraz nauczania religii w szkołach. Prawo do swobodnego wykonywania praktyk religijnych mieli także więźniowie innych wyznań. Te same zasady działalności religijnej zostały utrzymane w rozporządzeniu prezydenta RP z 1928 r., regulaminie z 1931 r. i ustawie z 1939 r. Przykładowo w aktach więzienia w Sandomierzu zachowały się nliczne dokumenty świadczące o poszanowaniu dla innych wyznań i zezwoleniu na praktyki religijne. Każdy więzień miał prawo nie tylko do odbywania praktyk religijnych, ale także do bezpośrednich kontaktów z duchownymi swego wyznania. Przedstawiono dekret w sprawie przepisów więziennych, który stanowił: «Żadnemu więźniowi nie wolno odmówić czerpania nauk moralnych i pociechy religijnej. W zakładach dla nieletnich więźniów, wszyscy bez wyjątku nieletni otrzymują naukę religii». Oprócz religii w okresie II Rzeczypospolitej filozofia penitencjarna kładła nacisk także na wychowanie fizyczne więźniów zarówno w zakładach karnych gdzie odbywali karę mężczyźni jak i kobiety. W artykule podano informację, że w okresie dwudziestolecia międzywojennego w Polsce także dostrzeżono pozytywny wpływ sportu na młodzież i świadomie zaczęto go używać jako środka resocjalizującego.

Słowa kluczowe: duszpasterstwo, praktyki religijne, skazani, kapelani, posługi, dekret, II Rzeczypospolita.

(стаття друкується мовою оригіналу)

W okresie II Rzeczypospolitej Kościół Katolicki cieszył się znaczącą dominacją. Państwo sprawowało nadzór nad organizacjami religijnymi i dopuszczało wiele elementów religijnych w życiu publicznym. Wpływało to niewątpliwie na odbywanie kary w więzieniach przez skazanych i posługę duszpasterską. Niewątpliwie państwo przywiązywało dużą wagę na obecność religii w więzieniach. Dekret w sprawie przepisów więziennych stanowił: «Żadnemu więźniowi nie wolno odmówić czerpania nauk moralnych i pociechy religijnej. W zakładach dla nieletnich więźniów, wszyscy bez wyjątku nieletni otrzymują naukę religii» [1]. Dalsze rozporządzenie więziennictwa mówi w sposób następujący: «Więźniom należy umożliwić czerpanie pociechy religijnej».

W duszpasterstwie więziennym ważnym elementem ma status kapelana więziennego. W okresie II Rzeczypospolitej obowiązki kapelana określone były przez prawo:

- odprawianie nabożeństw w niedziele, święta uroczyste danego wyznania i w święta narodowe;
- odwiedzanie więźniów w ich celach, w celu niesienia im pomocy i pociechy religijnej;
- regularne odbywanie z więźniami pogadań religijnych;
- wykładanie nauki religii w szkole;
- sprawowanie w ogóle wszelkich praktyk religijnych według zasad danej religii [2, s. 66].

Oprócz tego przepisy nakładały na kapelana szereg innych obowiązków które często wykraczały poza wachlarz czynności liturgicznych oraz duszpasterskich. Kapelan uczestniczył w szkolnych komisjach egzaminacyjnych, oraz w pracach komitetu więziennego. Kapelan mógł się kontaktować z więźniami w każdej chwili, swobodnie poruszać się po więzieniu, zaś jego wnioski były później uwzględniane przez administrację więzienia. Przez osadzonych był postrzegany i identyfikowany jako członek administracji więziennej. Jego praca wynikała z treści umowy zawartej z administracją więzienną karnego. W okresie II Rzeczypospolitej filozofia penitencjarna kładła nacisk na wychowanie moralne i religijne. W takim systemie wychowania upatrywano możliwość przemiany duchowej osadzonego. Najlepiej dał temu wyraz regulamin więzienny który określając środki wychowawcze poprawcze opiekę duchową umieszczał przed pracą, przed zajęciami kulturalno oświatowymi i wychowaniem fizycznym. Ta filozofia penitencjarna wpłynęła na powstanie bardzo szerokiego zakresu uprawnień religijnych. Więzień bez żadnego zezwolenia mógł uczestniczyć w nabożeństwach, mógł posiadać w celi dewocjonalia, wydawnictwa religijne. W nabożeństwach mogli uczestniczyć nawet ci więźniowie którzy byli skazani na izolację. Więzień miał prawo przyjmować duchownego swego wyznania w celi mieszkalnej, natomiast z duchownym innego wyznania mógł się kontaktować tylko za zezwoleniem administracji więzienia. Przykładowo jeżeli w więzieniu przebywało około stu wyznawców jednej religii mieli oni prawo do opieki religijnej własnego wyznania. W przypadku jeżeli nie było takiej liczby wiernych czynności religijne ich wyznania mogły być sprawowane okazjonalnie na ich życzenie. Upatrywanie w religii środka wychowawczego doprowadziło do wprowadzenia w porządku wewnętrznym więzień pewnych stałych elementów religijnych. Wprowadzono też z tego tytułu obowiązkowo modlitwy