

Ivan Tymiv

**The Rout of the Tatar troops by Jan Sobeski in Kalush region in October 1672**

*In the article it is investigated the offensive of getman Jan Sobeski on the Tatars in October 1672, battle actions of Polish and Tatar troops and the rout of the horde detachments on the lands of Kalush starostvo near villages Petranka and Old Ugryniv.*

**Key words:** sources, attack, detachment, raid, offensive, the Tatars, captivity.

УДК 94:625.1(477.25)«1868/1870»

Олексій Кривопішин (м. Переяслав-Хмельницький)

**БУДІВНИЦТВО ДНІПРОВСЬКОГО МОСТУ  
(МІСТ А.Є. СТРУВЕ) НА КУРСЬКО-КИЇВСЬКІЙ  
ЗАЛІЗНИЦІ 1868–1870 РР.**

*У статті розкривається соціально-економічне значення спорудження Дніпровського мосту Курсько-Київської та Києво-Балтської залізниць, а також висвітлюється роль військового інженера А.Є. Струве у будівництві однієї із найбільших переправ через ріку.*

**Ключові слова:** залізничний міст, залізничний вокзал, інженер Струве.

Активний розвиток залізничного транспорту в Російській імперії у другій половині XIX ст. прискорив удосконалення техніки будівництва переходів через природні перешкоди. Перший залізничний міст гратчастої конструкції із заліза був побудований у 1857 році за проектом професора С.В. Кербедза через річку Луга на Петербурзько-Варшавській залізниці. Він складався із двох прогонів по 55,3 м., перекритих нерозрізними фермами.

У 60-х роках XIX століття за проектом інженера А.Є. Струве були побудовані залізничні металеві мости через ріки Москва, Ока, Дніпро у Києві. Міст через Оку біля Коломни на Московсько-Рязанській залізниці був першим у царській Росії мостом із об'єднаним рухом: на рівні верхніх поясів йшли потяги, на нижніх ярусах пересувався гужовий транспорт і пішоходи.

У 1869 році на Миколаївській залізниці згоріли три (з дев'яти) дерев'яні ферми Мстинського мосту. Відновлення їх було важкою справою: під час льодоходу неможливо було влаштувати кущові підмости. Керівник робіт Д.І. Журавський спроектував підмости у вигляді підкісних ферм віялової системи із противагами – малими віялами без проміжних опор.

Найбільший за протяжністю залізничний мостовий перехід був побудований у 1876-1880 роках через Волгу у місті Сизрань, він мав 13 прогонів по 109,2 метрів кожний. Із 1883 року за ініціативою М.А. Белелюбського мости в царській Росії будували лише із литого заліза.

Потреба у фахівцях-мостобудівниках зумовила утворення в 1862 році в Інституті Корпусу інженерів шляхів сполучення самостійної кафедри мостів. Значний внесок у розвиток мостобудування наприкінці 1860-х – 1870-х років внесли вчені Петербурзького інституту інженерів шляхів сполучення Е.М. Зубов – автор першого російського підручника з металевих мостів (1868) і Ф.І. Ернольд, який створив у 1876 році фундаментальну працю з проектування і будівництва мостів. У 70-х рр. XIX ст. загальнознаним ученим російської школи мостобудування став професор цього ж інституту М.А. Белелюбський, уродженець м. Харкова, батько якого працював на посаді інспектора Курсько-Київської залізниці. М.А. Белелюбському належить провідна роль у створенні найбільш доцільного типу металевих прогінних будов. Перша робота вченого була присвячена заміні дерев'яних мостів Петербурзько-Московської залізниці металевими, яка проводилася на 120 мостах без перерви руху поїздів.

В наступні роки М.А. Белелюбський склав понад 100 проектів великих мостів на 31 залізниці. Загальна довжина мостів, побудованих за проектами Белелюбського, перевищує 17 км. Особливо великі заслуги вченого у створенні сталевих мостів, прогони яких сягали 158,4 м. Він поклав початок типізації металевих мостів і установив добре знайомі в даний час прогони залізничних мостів 55, 66, 76,8, 87,6, 98,4 і 109,2 метрів. До загальних технічних умов ще у 1860 році були складені перші спеціальні умови для проектування мостів.



Завдяки працям Д.І. Журавського та М.А. Беллюбського у 1875 році вперше були введені технічні умови на будівництво мостів, що установили однакові норми навантаження, які допускалися для металевих прогонних будов. У наступні роки, в зв'язку із ростом вертикального навантаження та удосконалюванням технології мостобудування, вони переглядалися 3 рази (1884, 1896 і 1907 рр.). В основу останніх норм розрахункових навантажень був прийнятий локомотив із тиском на вісь 20 т., що майже в 5 разів більше в порівнянні із нормами 1860 року.

Важливий внесок у теорію і практику мостобудування вніс Л.Ф. Николаї – автор основного підручника з курсу мостів, за яким навчалося не одне покоління студентів Інституту інженерів шляхів сполучення. Професор Николаї очолював комісію з будівництва мостів Інженерної ради міністерства шляхів сполучення, яка відіграла важливу роль у вивченні складних питань зведення штучних споруд. До початку ХХ століття прогінні будови мостів були металеві, а опори кам'яні.

Наприкінці 1898 року після прийняття інженерною радою рішення про застосування залізобетону на залізних і шосейних дорогах почалося будівництво залізобетонних мостів, труб, шляхопроводів, резервуарів та ін. Про масштаби цього будівництва свідчить той факт, що, наприклад, на одній лише залізничній лінії Вітебськ-Жлобин у 1901-1902 роках було побудовано 27 залізобетонних мостів і шляхопроводів загальною протяжністю 412 метрів. Перші вітчизняні залізничні будувалися на рівнинній місцевості, тому і не виникало питання про будівництво тунелів. Але в 1862 році вперше були побудовані на Петербурзько-Варшавській залізничній лінії два тунелі – Панарський, довжиною 427 метрів та Ковенський, довжиною 1280 м. При будівництві залізниць у Криму, Донбасі та інших місцях тунелебудування стало швидко розвиватися. Так, на Лозово-Севастопольській лінії було побудовано шість тунелів [1].

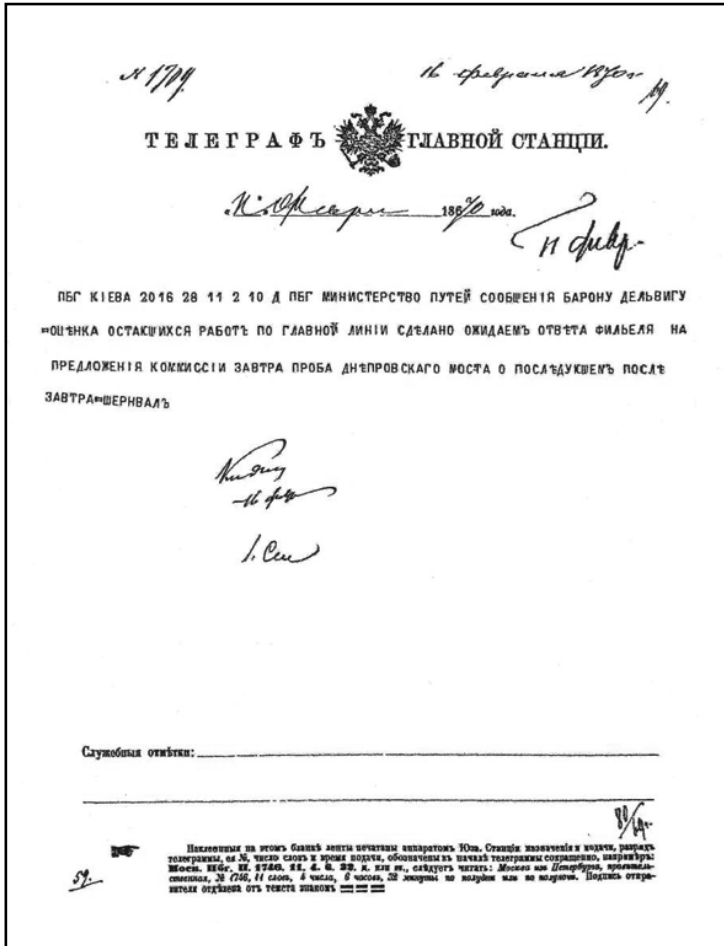
13 лютого 1870 року був відкритий рух по Дніпровському залізничному мосту Курськ-Київської залізничної лінії, що з'єднав три столиці: дві історичні Київ і Москву та одну тогочасну – Санкт-Петербург (через Москву). Рейкова колія через новий міст стала могутнім економічним двигуном, об'єднавши таким чином центр із країнами. Міст був побудований за проектом і під керівництвом військового інженера-капітана Аманда Струве.

У зв'язку з цим газета південно-західного краю «Киевлянин» про цю подію писала: «В этот день,

с открытием Днепрового моста на Ки-ево-Курской железной дороге, Киев и Москва, древние столичные города земли русской, случайно и насильственно разведенные, но кровно никогда не разлученные, окончательно, кроме других уз, как можно крепче соединены железным путем. Действительность и тепер уже предвещает, что рельсовый путь будет двигателем экономического развития, могучим средством к объединению российской окраины с российским центром, и к взаимной передаче ими один другому произведенных поодиночке умственных и материальных приобретений» [2].

Будівництво моста було розпочато в березні 1868 року. Відкриттю руху передували молебень і освячення мосту, який у присутності багатотисячної публіки чиновників і будівельників – фон Мекка, Дервіза (брата) – провів преосвященний Порфирій, єпископ Чигиринський і вікарій Київської митрополії. Після проведення церемонії освячення з лівого берега Дніпра до місця проведення урочистих заходів був поданий поїзд і всі запрошені відправилися до Києва. Поїзд був зупинений на товарній станції Курськ-Київської залізничної лінії (тепер станція Київ-Московський), поблизу новоспорудженого на річці Либідь рафінадного заводу. Виявилось, що уповноважений товариства Києво-Балтської залізничної лінії А.А. Фільоль-Брогі не встиг закінчити будівництво і відкрити рух на Балту до моменту відкриття руху поїздів по мосту і не дав дозволу на пропуск поїзду із учасниками урочистих заходів для проїзду на вокзал, що був побудований для використання двома товариствами. Подальші урочистості зі святковим обідом, що дав фон Мекк, були проведені в залі дворянських зборів.

Міністр шляхів сполучення, довідавшись про цей факт, викликав Фільоля до Петербургу, а телеграмою в Київ на ім'я голови комісії від 15.02.1870 р. наказав негайно зайняти Київський вокзал, не чекаючи розв'язання проблем про відкриття руху по всій лінії Києво-Балтської залізничної лінії. Товариство Де-Врієр і К° зявило протест, вважаючи цей вчинок самовільним. В результаті активної телеграфної переписки Києва і Санкт-Петербурга, до якої був залучений навіть генерал-губернатор Київської, Волинської і Подільської губерній князь О.М. Дондуков-Корсаков, який назвав роль уряду у цьому конфлікті через пасивність міністерства шляхів сполучення «неприличной», і вимагав від МШС «востановить порядок» (див. телеграму Корсакова від 13.02.1870 міністру шляхів сполучення) [3].



Телеграма начальника Управління залізниць Шернвала до МШС про перевірку стану будівництва головної лінії Київсько-Балтської залізниці і запропонованій перевірці на міцність Дніпровського мосту (РГИА, ф.219, оп 1, ч. 4, д. 6216, л. 69).

292 фути (89 метрів) кожний. Верхня будова мосту складалась із двох ферм багато розкісної системи, фермами була покладена рейкова колія. Вага мосту дорівнювала 246 тисяч пудів (більше 3 тисяч тонн).

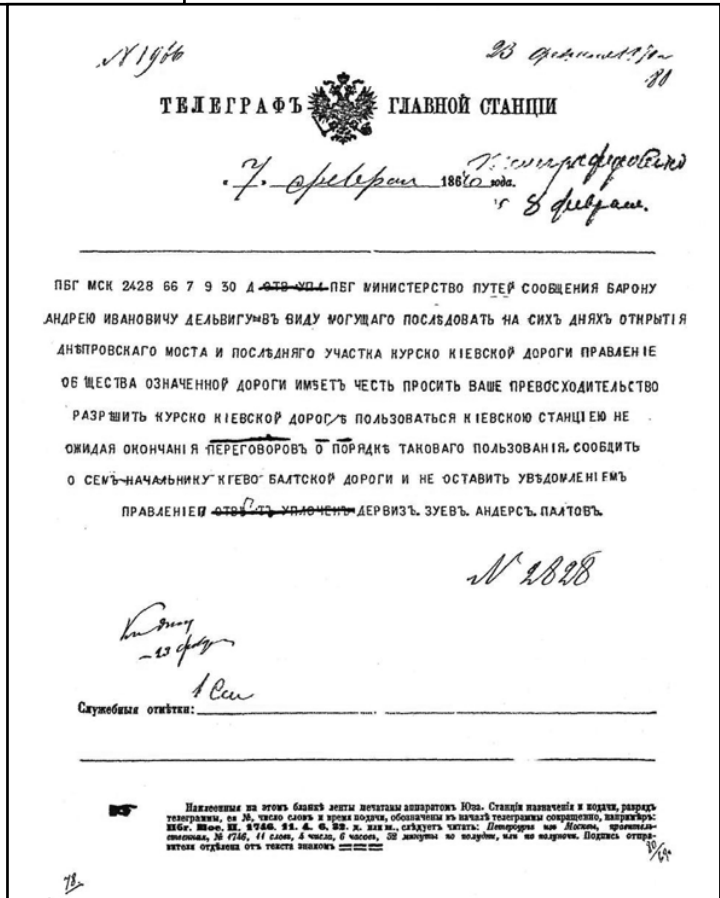
Міст будувався на місці другої древньої переправи через Дніпро, поблизу дельти річки Либідь. Для спорудження металевих частин моста на острові, проти Видубицького монастиря, була облаштована механічна майстерня, у якій оброблялось залізо і збирались мостові ферми.

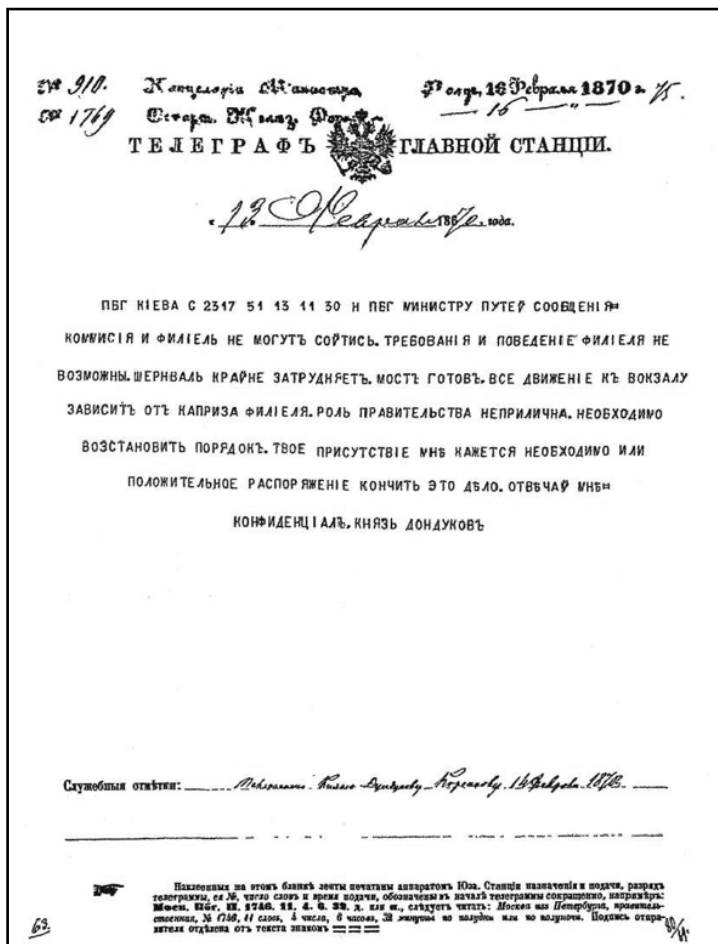
Через піщане, непостійне дно річки, при будівництві Дніпровського мосту був потрібен інший, нестандартний підхід до зведення цієї штучної споруди. І Аманд Єгорович Струве знайшов надійний шлях до удосконалення технології мостобудування і завдяки цьому прискорив будівництво даного об'єкта. Дніпровський (Дарницький) міст через Дніпро будувався за новим технологічним способом – з биками «пневматичної системи».

Починаючи з 17 лютого 1870 року Київський залізничний вокзал був відкритий для всіх поїздів Курсько-Київської залізниці, а Фільйоль під впливом суспільного резонансу різко змінив свою позицію і виявив «любезную предупредительность и готовность угождать публике», жертвуючи власними інтересами. Товариство Де-Врієр і К° в середині квітня сповістило міністерство шляхів сполучення, що відстороняє Фільйоля, і своїм представником призначає Лявора. Начальником технічних робіт для якнайшвидшого закінчення будівництва Києво-Балтської залізниці був призначений полковник Павловський, який до цього працював керівником будівництва третьої ділянки (Волочиської гілки).

Міст через Дніпро мав довжину 3503 фути (1067, 6 м) і складався із 12 перегонів по

Телеграма правління товариства Курсько-Київської залізниці до Головного інспектора приватних залізниць МШС Дельвіга із проханням дозволити користуватись вокзалом на ст. Київ Київсько-Балтської залізниці у зв'язку із закінченням будівництва Дніпровського мосту і відкриттям руху по всій залізниці. 07 лютого 1870 р. (РГИА, ф.219, оп. 1, ч. 4, д. 6216, л. 80).





Телеграма правління товариства Курсько-Київської залізниці до Головного інспектора приватних заліниць МШС Дельвіга із проханням дозволити користуватись вокзалом на ст. Київ Київсько-Балтської залізниці у зв'язку із закінченням будівництва Дніпровського мосту і відкриттям руху по всій залізниці. 07 лютого 1870 р.  
(РГИА, ф. 219, оп. 1, ч. 4, д. 6216, л. 80).

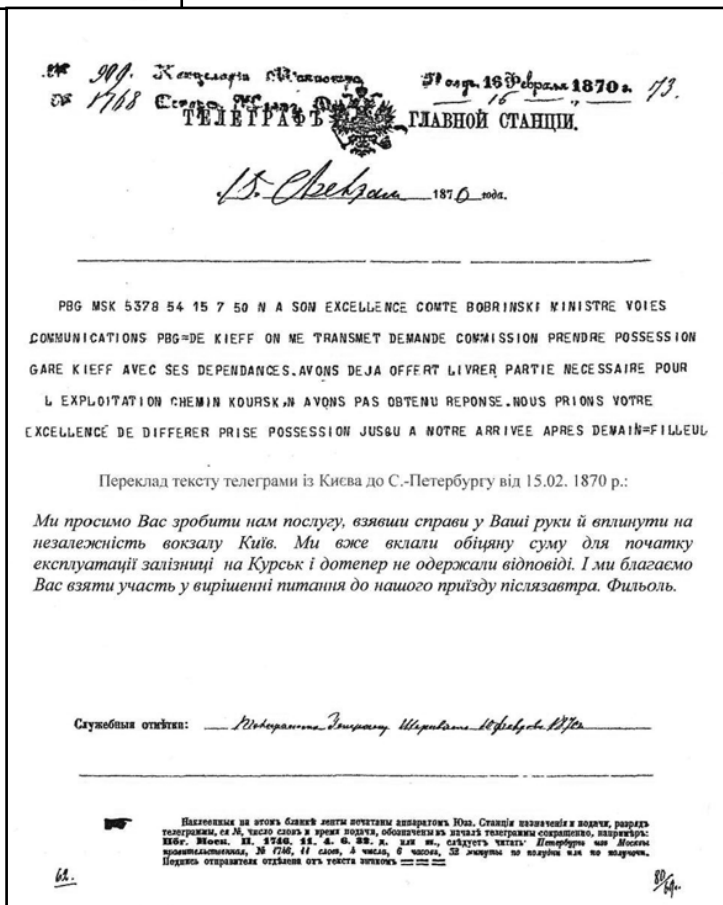
ком – 56 футів, ширину 15 футів і опускався на дно. Пневмоспособом (стисненням повітря) із нього витіснялась вода. Перша опора була занурена на глибину 16 метрів за три місяці, друга – за два, а наступні – за 25-35 днів кожна. На верхній площині кесона, що виступав над поверхнею річки, будувалась мостова опора, а тим часом під водою, всередині кесона, робітники вибирали донний ґрунт, і камера поступово поринала у дно ріки. Коли вона входила в ґрунт повністю, її закладали каменем і перетворювали у готовий фундамент під опорою, що до цього часу була вже побудована. Зв'язок із робітниками в кесоні відбувався через спеціальні шлюзи. Робота всередині кесона була вкрай небезпечною і дуже шкідливою.

До 12 лютого 1870 року, на 6 місяців раніше встановленого терміну, будівництво мосту було закінчено. Він був побудова-

Сучасники вважали його одним із найбільших мостів у Європі [4].

На перший погляд, для будівництва мосту необхідно було б використати значну, добре перевірену часом технологію із відгородженням і осушенням ділянок річки з метою виїмки ґрунту під бики – опори мосту. Але, А. Струве вчинив навпаки: він уперше застосував кесонний спосіб зведення мостових опор, який полягав у тому, що на місці будівництва мостової опори в воду опускалася дерев'яна, обтягнута брезентом, конструкція-кесон. Згодом, технологія була вдосконалена – замість дерев'яних стали використовувати порожні металеві камери – кесони. Отже, опори Дніпровського мосту Курсько-Київської залізниці споруджували кесонним способом, який тоді ще не застосовувався в царській Росії. Кесон (від франц. *caisson* – ящик) – спеціальна конструкція для утворення під водою робочої камери, вільної від води, що мав довжину, однакову з би-

Телеграма Фільоля до міністра шляхів сполучення Бобринського. Київ – Санкт-Петербург (РГИА, ф. 219, оп. 1, ч. 4, д. 6216, л. 73).



Телеграма правління товариства Курсько-Київської залізниці до Головного інспектора приватних заліниць МШС Дельвіга із проханням дозволити користуватись вокзалом на ст. Київ Київсько-Балтської залізниці у зв'язку із закінченням будівництва Дніпровського мосту і відкриттям руху по всій залізниці. 07 лютого 1870 р.  
(РГИА, ф. 219, оп. 1, ч. 4, д. 6216, л. 80).

Переклад тексту телеграми із Києва до С.-Петербургу від 15.02. 1870 р.:

Ми просимо Вас зробити нам послугу, взявши справи у Ваші руки й вплинути на незалежність вокзалу Київ. Ми вже вклали обіцяну суму для початку експлуатації залізниці на Курськ і дотепер не одержали відповіді. І ми благаємо Вас взяти участь у вирішенні питання до нашого приїзду післязавтра. Фільоль.

Службовий отвіток: \_\_\_\_\_

Наказання на зворот білків лент початку апарату Юн. Станції називають і подати, разряд телеграмми, се №, число слів і прями подати, обозначая на началъ телеграммы сокращенно, например: Москва, № 1748, 11. ч. 4. 88. л. для и., следует читать: Москва на Петербург, промисленно-спешная, № 1748, 11 слов, 4 числа, 8 часов, 33 минуты по вагоню или по вагоню. Подпись отправителя отъ текста знаменъ = = =

64.

64.



ний силами вітчизняних спеціалістів і робітників, мав 13 опор і мав довжину 1058 метрів. Міст був одноколіїним. На будівництво було витрачено 3 млн. 200 тисяч карбованців. Потяги по мосту проходили зі швидкістю 15 верст на годину.

Будівництво кесонним способом принесло чималу економію часу і коштів – не потрібно було розгороджувати повноводний і бурхливий Дніпро. Першу опору мосту будували дуже обережно і витратили на це три місяці, а на кожен наступний – 25–35 днів. Із металевими конструкціями також не було затримки: їх виготовляли в Коломні, на власному заводі Струве [5].

Залізничний Дніпровський міст, пофарбований у білий колір, на довгий час стає однією із визначних пам'яток Києва. Натой час задовжиною Дніпровський міст був третім у Російській імперії і поступався лише Сизранському та Катеринославському. Проте, перлину вітчизняного мостобудування було висаджено в повітря білополяками у червні 1920 року. У 1921 році міст було відбудовано знову, але проіснував він недовго. Залишаючи Київ, радянські війська в 1941 році його остаточно зруйнували. Біля руїн мосту у 1943–49 роках було збудовано тимчасовий, а потім і сучасний Дарницький залізничний міст. Поруч із ним побудовано новий залізнично-автомобільний міст довжиною 1100 метрів.

12 лютого 1870 року проводились випробування новозбудованого мосту комісією міністерства шляхів сполучення під головуванням генерала Шернвалья. Випробування проводилися за допомогою шести зчеплених між собою важких паровозів у два етапи. На першому етапі зчеп із шести паровозів упродовж визначеного часу нерухомо стояв на кожному із прольотів. На другому етапі зчеп із паровозів на великій швидкості промчався через міст. Випробування продовжувалися з ранку до 18 годин вечора і показали, що побудований міст із великим запасом вписується в розрахункові нормативи.

Міністр шляхів сполучення граф Бобринський, одержавши від комісії повідомлення про результати випробування мосту, надіслав А. Струве телеграму, в якій «душевно поздравляет его со счастливым окончанием великого, предпринятого им сооружения» і висловив переконання в тому, «что будущая деятельность г. Струве с тем же успехом будет направлена на общественную пользу».

26 лютого 1870 року наказом по військовому відомству корпусу військових інженерів капітан де Струве, «оказавший новую заслугу сооруже-

ем постоянного моста через Днепр в Киеве на Курско-Киевской железной дороге по всеподданнейшему докладу министра военного и путей сообщения государь император соизволил наградить двумя чинами – производством в подполковники и полковники». Олександр II прийняв особисто Струве 6 березня 1870 року і мав із ним бесіду. Київським університетом Святого Володимира, за інформацією професора Рахманінова, А. Струве був обраний у Почесні члени університету.

Після відкриття руху по мосту товариство Курсько-Київської залізниці змінює розклад руху поїздів. Тепер пасажирський поїзд із вагонами 1-го і 2-го класів відправлявся о 10 годині дня і прибував до Курська о 13 годині 55 хвилин. Ціна квитків від Києва до Курська була такою: 1-й клас – 13 рублів 26 копійок, 2-й клас – 9 рублів 95 копійок, 3-й клас – 5 рублів 53 копійки. Відправлення поїздів за розкладом на Київському вокзалі відбувалося за московським часом. З цих причин багато хто із пасажирів або спізнився на поїзд, або навпаки, прибував занадто рано і довго очікував відправлення.

Пасажирський і вантажний рух на Курсько-Київській залізниці був інтенсивним. За перше півріччя 1870 року було перевезено 145921 пасажирів, а різних вантажів 5432510 пудів. Виторг сріблом склав 1337274 рублів 12 копійок. За аналогічний період 1869 року було отримано 961142 рублі 12 копійок. Позитивна динаміка становила 376132 рублі. Середнє щоденне відправлення вантажу дорівнювало 30014 пуди, виторг від відправлених вантажів – 7388 рублів 25 копійок.

Із відкриттям руху по всій Києво-Балтській залізниці пасажирський і вантажний рух на Курсько-Київській помітно збільшився. Помітно зросли річкові перевезення по Дніпру, які далі здійснювалися залізничним транспортом. Особливо збільшилися обсяги перевезення овечих шкур, які досі не перевозилися по Курсько-Київській залізниці. Із початком навігації вантажів цієї номенклатури прибувало до Києва така кількість, що для подальшого транспортування по залізниці потрібно було більше ста вагонів. Середньодобовий виторг Курсько-Київської залізниці досягав 9000 рублів, що визначалося як небувалий раніше фінансово-господарський успіх. Водночас правління товариства докладало чималих зусиль, щоб забезпечити своєчасну доставку вантажу залізничним транспортом [6].

### Джерела та література

1. Артоболевский И.И. Очерки истории техники в России (1861-1917) / И.И. Артоболевский, А.А. Благоднаров. – М.: Наука, 1975. – С. 19-25.
2. Открытие железнодорожного моста на Днестре // Киевлянин. – К., 1870. – №16; Открытие железнодорожного моста на Киево-Курской железной дороге // Киевлянин. – К., 1870. – №21; Киевский железнодорожный мост на Днестре Киевлянин. – К., 1870. – №23.
3. Російський Державний Історичний Архів (РГІА), ф. 219, оп. 1, ч. 4, спр., 6216, арк. 75, 80.
4. Евремцев Г.П. История Коломенского завода 1863-1983 гг. / Г.П. Евремцев. – М.: Мысль, 1984. – С. 15-16.
5. Олійник В. Людина, яка «спорудила собі віковичний пам'ятник», але була благополучно забута киянами / В. Олійник // Дзеркало тижня. – К., 2005. – №20.
6. Касаткин Г.С. Выдающийся инженер и предприниматель. К 175-летию со дня рождения А.Е. Струве / Г.С. Касаткин // Железнодорожный транспорт. – 2010. – №10. – С. 72-73.

*Алексей Кривошишин*

#### СТРОИТЕЛЬСТВО ДНЕПРОВСКОГО МОСТА (МОСТ А.Е. СТРУВЕ) НА КУРСКО-КИЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ 1868-1870 ГГ.

*В статье раскрывается социально-экономическое значение сооружения Днепроовского моста для Курско-Киевской и Киево-Балтской железных дорог, а также освещается роль военного инженера А.Е. Струве в строительстве моста.*

**Ключевые слова:** железнодорожный мост, железнодорожный вокзал, инженер Струве.

*Olexiy Kryvopishyn*

#### CONSTRUCTION OF DNIPROVSKYI BRIDGE (BRIDGE OF A.Y.STRUVE) ON KURSK-KYIV RAILWAYS IN 1868-1870-s

*In the article there probed a problem question of mutual use of the Kiev railway station by the Kursk-Kiev Railway and Kiev-Baltic Railway through introduction to exploitation of railway Dnipro bridge. There is also showed the role of military engineer A.E. Struve in the construction of the bridge.*

**Key words:** railway bridge, railway station, engineer Struve.

УДК 792(477.83-25)(=162.1)«1918/1939»

*Тарас Горбачевський (м. Львів)*

## ПОЛЬСЬКИЙ ТЕАТР У ЛЬВОВІ В МІЖВОЄННИЙ ПЕРІОД ХХ СТОЛІТТЯ

*У статті розглянуто кризові явища театрального мистецтва у Польщі в міжвоєнний період, діяльність польського театру у Львові та розвиток малих форм театру у місті.*

**Ключові слова:** театральне мистецтво, Львів, драма, кабаре, ревіо-театр, міжвоєнний період.

Місто Львів, як центр культурного життя Східної Галичини, значно послабив свої позиції у 1920-их рр. ХХ ст. Польська адміністрація впродовж десятиліття не змогла ліквідувати воєнні збитки, завдані Першою світовою, українсько-польською та радянсько-польською війнами. Хоча у польській державі місто отримало статус центру воєводства, зміни, пов'язані з розпадом Австро-Угорщини, відбилися на всьому громад-

ському житті й виявилися у політичній, господарській та культурній деградації, порівняно зі станом напередодні 1914 р. Львів залишався мультикультурним містом, де поруч проживали поляки, євреї, українці, німці. Національно-культурні протиріччя, які меншою мірою відчувалися в австрійські часи, в міжвоєнний період набули небезпечних проявів у формі антиєврейських та антиукраїнських виступів, що зрештою не додавало