

20. Ходак Т. М. Державно-правова думка в Західній Україні (1919–1939 рр.) [Текст]: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.01 / Ходак Тетяна Миколаївна; Ін-т законодавства Верховної Ради України. – К., 2012. – 19 с.

### References

1. Artjuh V. Pro dejaki istoriosofski ideji u filozofskij publicystycki Mykoly Shlemkevycha: sproba ekzystalnynoi interpretacii / V. Artjuh // Ja vybrala dolju sobi sama. Zbirnyk na poshanu profesora Tetjany Bilenko. Statti, eseji. – Drogobych: Redakcijnno vydavnychyj viddil Drogobyc'kogo derzhavnogo pedagogichnogo universytetu imeni Ivana Franka, 2010. – S.14–22.
2. Blazhejevs'ka Ju. M. Publicystyka Ju. Lypy ta M. Shlemkevycha: nacional'ni pytannja / Ju. M. Blazhejevs'ka // Visnyk Harkivs'koi derzhavnoi akademii kul'tury. – 2014. – Vyp.45. – S.137–145.
3. Bozhuk L. Problemy ukrai'ns'koi osvity ta nacional'nogo vyhovannja na storinkah chasopysu «Lysty do Pryjateliv» // Ukrai'ns'kyj vymir. Mizhnar. zbirn. informac., osvit., nauk., metod. statej i material. z Ukrai'ny ta diaspori: u 3–h t. – Chernigiv: ChDPU imeni T. G. Shevchenka, 2009. – Chyso 8. – T.II. – S.204–207.
4. Goryn' V. Mykola Shlemkevych: do 120–richchja vid narodzhennja / V. Goryn'. – S.17–19. Visnyk NTSh [Tekst]: inf. vydannja Svitovoi rady Naukovykh tovarystv im. T. Shevchenka / vidp. red. S. Gelej. – L'viv: [b.v.], 1991. – Chyso 51–52: Vesna–zymo. – 2014. – 64 s.
5. Grynechko O. I. Kategorija viry u filozofskij spadshhyni Mykoly Shlemkevycha / O. I. Grynechko // Gileja. Istorychni nauky. Filozofsk'i nauky. Politychni nauky: Nauk. visnyk: zb. nauk. prac' / Nac. ped. un–t im. M. P. Dragomanova, Ukrai'ns'ka An. – K.: Vyd–vo NPU im. M. P. Dragomanova, 2011. – Vyp.46 (4). – S.463–469.
6. Grynechko O. I. Konceptija ljudyny u filozofskij spadshhyni Mykoly Shlemkevycha / Oksana Grynechko // Grani. – 2011. – №4 (78) lypen'–serpen'. – S.73–77.
7. Grynechko O. Spil'nota v konteksti filozofsk'ko–publicystychnoi spadshhyni Mykoly Shlemkevycha [Elektronnyj resurs] / O. Grynechko. – Rezhym dostupu: [http://www.nbu.gov.ua/Portal/natural/nvnu/filosof/2009\\_19/R3/Grynechko.pdf](http://www.nbu.gov.ua/Portal/natural/nvnu/filosof/2009_19/R3/Grynechko.pdf). – Nazva z ekrana.
8. Dzijuba I. Mykola Shlemkevych / I. Dzijuba // Duh i literatura. Nacional'nyj universytet Kyjevo–Mogyljans'ka akademija. – K., 2010. – №21. – S.121–165.
9. Kendus O. Problema idealu u filozofskij koncepcii Mykoly Shlemkevycha // Visnyk L'vivs'koi komercijnoi akademii. – Serija: humanitarni nauky. – 2000. – Vyp.3. – S.196–199.
10. Kysel'ov M. Ekofil'ni tradycii ukrai'ns'koi kul'tury / M. Kysel'ov // Fenomen ukrai'ns'koi kul'tury: metodologichni zasady osmyslennja [Tekst] / NAN Ukrai'ny. In–t filosofii. M–vo Ukrai'ny u spravah nacional'nostej ta migracii; Vidp. red.: V. Shynkaruk, Je. Bystryc'kyj. – Kyj'v: Feniks, 1996. – S.319–335.
11. Kozij I. Problema pozytyvizmu v tradycii ukrai'ns'kogo filozofsk'kogo dyskursu u tvorchosti M. Ivanejka / I. Kozij // Filozofsk'i obrii'. – K.: Poltava, 2007. – Vyp.17. – S.69–80.
12. Kolodnyj A. Religijnij vyjavny nacional'nogo buttja ukrai'nciv / A. Kolodnyj // Filozofsk'i obrii'. – 1999. – №1–2. – S.168–185.
13. Kubijovyh V. Posmertna zhadka. Zamist' lysta do pryjatelja / Volodymyr Kubijovyh // Suchasnist'. – Mjunhen, 1966. – Berezen' №3 (63). – S.126–127.
14. Medvid' O. Polityka Frontu nacional'noi' jednosti u 1933–1939 rr. / O. Medvid' // Aktual'ni pytannja humanitarnykh nauk: mizhvuz. zb. nauk. pr. molodyh vchen. Drogob. derzh. ped. un–tu im. Ivana Franka / Drogob. derzh. ped. un–t. im. Ivana Franka, Rada molodyh vchenykh. – Drogobych: Posvit, 2015. – Vyp.12. – S.55–61.
15. Mykola Ivanovyh Shlemkevych // Lysty do Pryjateliv. – N'ju–Jork: Kljuchi, 1966. – Kn.1–2. – Ch.153–154. – S.1–4.
16. Ponomar'ov V. Filozof syntezy Mykoly Shlemkevych / V. Ponomar'ov // Tyzhden'. – 2012. – 26 chervnja. – S.10.
17. Rudko V. Mykola Shlemkevych – filozof / Rudko V. // Lysty do Pryjateliv. – N'ju–Jork, 1966. – Ch.155–156. – Kn.3–4. – S.2–4.
18. Savyc'kyj R. Najkrashha muzyka – filozofija / Roman Savyc'kyj // Svoboda. – 1999. – 21 ljutoho. – Ch.34. – S.2–3.
19. Hodak T. Pravovi aspekty derzhavotvorchoi koncepcii ukrai'ns'kyh nacionalistiv 30–h rokiv XX st. / T. Hodak // Visnyk Prykarpats'kogo universytetu. Istoriya. – 2011. – Vyp.19. – S.179–186.
20. Hodak T. M. Derzhavno–pravova dumka v Zahidnij Ukrai'ni (1919–1939 rr.) [Tekst]: avtoref. dys. kand. juryd. nauk: 12.00.01 / Hodak Tetjana Mikołai'vna; In–t zakonodavstva Verhovnoi' Rady Ukrai'ny. – K., 2012. – 19 s.

*Lokatyr N. M., the head of International Cooperation Office at the Vasyl Stefanyk Precarpathian National University (Ukraine, Ivano–Frankivsk), natalia.burachok@gmail.com*

### The persone of Mykola Shlemkevych in historiography

*The article is devoted to the illumination of the persone of Mykola Shlemkevych in historiography. Mykola Shlemkevych is a Ukrainian scholar, philosopher, editor, publicist, public–political figure and creator of the ideology of «creative nationalism», but during the twentieth century was little investigated. The article analyzes several subgroups of historiographical sources, in particular, general investigations into the basic stages of the life and activities of the scientist, as well as works related to socio–political, editorial and publishing activities and works devoted to the study of the historiosophical views of Mykola Shlemkevych.*

**Keywords:** historiography, scientific work, article, researcher, Ukrainian diaspora, Mykola Shlemkevych.

\* \* \*

УДК 624.21/8+625

**Салата Г. В.,**  
кандидат історичних наук, ст. викладач кафедри  
соціальних комунікацій та інформаційних наук,  
Київський національний університет  
культури і мистецтв (Україна, Київ),  
salaty@bigmir.net

### ВНЕСОК Л. Д. ПРОСКУРЯКОВА (1858–1926 РР.) В АРХІТЕКТУРНИЙ КОМПОНЕНТ ПРОЕКТУВАННЯ МОСТІВ

*Зроблена спроба реконструювати внесок Л. Д. Проскуракова (1858–1926 рр.) в архітектурний компонент проектування мостів. Висловлюється переконання, що архітектура мостобудування дозволила Л. Д. Проскуракову досягти вагомих інженерних результатів. Наголошено, що впровадження металевих і залізобетонних конструкцій у промислових та інженерних спорудах було важливою передумовою для становлення нових архітектурних форм, які успішно і, на той час інноваційно, використовували впроваджував Л. Д. Проскураков.*

**Ключові слова:** Л. Д. Проскураков, проектування, архітектура, архітектура мостобудування, архітектурний стиль, історія науки і техніки.

Лауреат Нобелівської премії з літератури Іво Андрич дуже влучно висловився про мости як технічні конструкції, адже з усього, що пропонує і будує людина, підпорядковуючись життєвому інстинкту, немає нічого кращого і цінного за мости, які належать усім і кожному, рівні з усіма, потрібні, побудовані завжди на місці, де сконцентрована максимальна кількість людських потреб... [1].

Будівництво мосту, особливо коли він великий, не тільки складне, а й захоплююче завдання. Небачене під дзеркалом води дно, в якому необхідно встановити опори. Міст має бути не тільки міцним, а й красивим. А скільки обов'язкових умов: економія, пошуки розумної траси у тісній місті або природному пейзажі географічного пункту, обрання конструкції, здатної над великим прогоном надійно тримати транспортний потік.

Загальна історіографія питання не обійдена увагою науковців як України, так і світу: універсальні видання, словники, довідники, монографічні дослідження. Водночас, окресленій темі публікації, належної уваги не приділено, що спонукає до розробки проблеми та актуалізує дослідження.

Метою публікації, дотримуючись хронологічного наступництва, є спроба реконструювати шлях, пройдений генієм інженерної думки професором Л. Д. Проскураковим (1858–1926 рр.) [2–3] у проектуванні і будівництві

мостів та окреслити внесок Л. Д. Проскуракова в архітектуру мостобудування.

Знайомство з мостами Л. Д. Проскуракова «починається із загальних понять і зовнішніх ознак, які переходять до внутрішньої структури, закономірностей в конструкційних і архітектурних формах..., випадковості, або помилок в композиції історичних пам'яток і сучасних мостових споруд» [4, с. 2].

Так, транспортні та інженерні споруди фахівці поділяють на: будівлі, що обслуговують пасажирів, вантажі і техперсонал, – вокзали, станції, пакгаузи (закрите складське приміщення на залізничних станціях); ті, що обслуговують рухомий склад – мости, шляхопроводи, водонапірні вежі. З цього переліку найбільш цікавими, безперечно, є вокзали, що споруджувалися за трьома технологічними схемами – береговий, острівний та тупиковий (залізничний станційний шлях, з'єднаний з іншими шляхами тільки одним кінцем). Більшість вокзалів України побудовано за береговою системою, тобто з розташуванням будівель паралельно до колій.

У кінці XIX ст. уведено поняття класифікації вокзалів, у залежності від значення станції, що призводило до типології планів. Наприклад, до поза класифікаційних, або без присвоєння класу об'єкта, індивідуальних вокзалів були віднесені Київ, Харків, Одеса–головна, Козятин та ін. До вокзалів першого класу – Фастів, Волочиск, Ковель. Автором кращих будівель вокзалів першого класу був архітектор О. В. Кобелев, за проектами якого побудовані вокзали на залізничних станціях Козятин, Коростень, Сарни та ін. Швидкий розвиток залізничного транспорту вимагав реконструкції старих вокзалів і надання їм монументальних форм.

До групи транспортних обслуговуючих споруд слід зарахувати залізничні депо і майстерні, трамвайні і портові споруди. Так, у Києві утримання міського трамвая вимагало створення цілого ряду споруд: трамвайне депо, електростанції, ліній електростанції, павільйонів для пасажирів, нових міських мостів. Вишукані за формою опори трамвайних шляхопроводів, легкі металеві та залізобетонні піддашки зупинок привносили у загальну архітектуру міста затишок та естетичну красу.

У міський пейзаж активно включалися мости, що сприяло появі своєрідних форм цих споруд. Перший залізничний металевий міст у Києві було споруджено у 1870 р., згідно проекту інженера Аманда Струве. Міст мав довжину близько 1000 м і був найдовшим у Європі.

Оригінальний проект мосту створив і застосував в Україні інженер Л. Д. Проскураков через р. Сула на залізниці Ромни–Кременчук (1887 р.). Лавр Дмитрович вперше застосував двоконсольну прогонову споруду. Видатною металевою спорудою початку XX ст. (1908 р.) в Україні став Кічкаський міст Проскуракова, що біля Олександрівська (тепер Запоріжжя). Цей міст мав прогін 184,3 м. Завдяки розрахункам Л. Д. Проскуракова пружна арка мосту висотою 50 м стала втіленням нової конструктивної логіки, легкості і міцності металевих конструкцій. Але не тільки мости Л. Д. Проскуракова дивували інженерів і населення своєю архітектурою.

Так, згідно проектів М. А. Белелюбського (1845–1922 рр.) в Україні побудовані великі металеві мости у Катеринославі (тепер Дніпро) (1884 р.) з прогоном 94,5 м. Останній міст перекритий параболічною фермою

з дворозкісною решіткою. Єдності у доцільності і красі досягнув М. А. Белелюбський під час спорудження Русанівського мосту у Києві (1903 р.), де були використані двошарнірки арки з прогоном 101 м. Власне, саме металеві конструкції мостів набули такої досконалості форм, що по праву стали символами нової архітектури XX ст.

Вагому роль у розвитку архітектури мостів, відіграло використання залізобетону. Принципово нові форми внесли в архітектуру мостів монолітні залізобетонні споруди. Для прикладу, слід вказати на унікальну залізобетонну споруду – будівля павільйону і шляхопровід якого збудовані у центрі міста на схилах Дніпра – Київський фунікулер (1904 р.) (інженер М. К. П'ятницький, архітектор О. О. Барішников). Павільйон немов майорів над крутим схилом, символізуючи торжество інженерної думки. Цю споруду у Києві стали називати «дивом мистецтва і науки». Візуальна легкість форм фунікулера обумовлена досконалим впровадженням у технологію будівництва залізобетону.

Справді, значні досягнення впровадження залізобетону у мостобудуванні привели до появи нових конструктивних форм в архітектурі! Ось чому в Україні на початку XX ст. споруджено значну кількість балкових мостів і шляхопроводів з прогонами у 17–20 м. Наприклад, у Луганську, Горлівці, на станції Гребінка, у Києві. Оригінальні аркові мости побудовані в Катеринославській губернії. Прогони таких мостів сягали 26 м. Форми залізобетонних мостів були тектонічні і виразні, вони утверджували нову конструктивну логіку архітектури.

У практиці залізобетонного будівництва з'явився ряд принципово нових ідей і архітектурних форм, що використовував Л. Д. Проскураков при проектуванні і будівництві своїх мостів. Перш за все, це ідея збирання на місці, попередньо виготовлених на полігонах і на заводах елементів (пали, опускні кринички, плити перекриття, ферми), що передовсім, були освоєні на практиці. Наприклад, збірні ферми прогоном 18 м застосовані на будівництві «Красного» мосту в Чернігові (1910 р.). Усе це слугувало розвитку інженерного раціоналізму.

Таким чином, впровадження металевих і залізобетонних конструкцій у промислових та інженерних спорудах стало важливою передумовою для становлення і впровадження нових архітектурних форм. Бетон і залізобетон широко використовувалися і для декоративних деталей, скульптурних елементів, з успіхом замінюючи природний камінь.

Загалом, розвиток міст, особливості забудови і типології в архітектурі на межі XIX–XX ст. не тільки відображали нові потреби суспільства, а й містобудівні та об'ємно-планувальні особливості архітектури. Л. Д. Проскураков усвідомлював, що вони були б неповними без врахування естетичної сторони архітектури, її стилістичних особливостей.

Видатний український архітектор сучасності Володимир Ясієвич у своїй монографії «Архітектура України кінця XIX – початку XX століть (основні тенденції і особливості)» (1961 р.), відзначав з цього приводу, що необхідно висвітлити архітектурний процес у його взаємозв'язку з мистецтвом, а саме: стилістичні напрями, принципи формоутворення, регіональні школи, творчість окремих майстрів [5].

Цей бік архітектури, пов'язаний з поняттям стилю і методу, надзвичайно складний і суперечливий, коли за порівняно невеликий строк 20–30 рр. ХХ ст. в художньому житті України відбувалася прискорена зміна смаків і переваг. У мистецтві, поряд з реалізмом, розвивався романтизм та історизм. Власне, романтизм, як художній метод, протиставив догмам класицизму з його нормативною естетикою духовних потреби людини. Історизм – з його розмаїттям стилістичних напрямів і принципом «свободи вибору» стилю і залежності від призначення будівлі. Поряд з офіційно визнаним класичним стилем розвиваються його різновиди, що зорієнтовані на народну архітектуру. На початку ХХ ст. в архітектуру Європи міцно увійшов модерн [5, с. 1–2].

Власне тому Л. Д. Проскуряков розглядав вказані стилістичні напрями в їх історичному розвитку і взаємодії: еkleктику як найбільш загальний і широкий напрям архітектури ХІХ ст. і частково ХХ ст., що включав неоренесанс, неокласицизм, вітчизняний стиль; національний романтизм – використання національних традицій в архітектурі початку ХХ ст.; модерн як загальноєвропейський стиль і раціоналістичні тенденції, що передували появі конструктивізму 1920-х років. Сміливе поєднання усіх без винятку стилів попередніх епох, було характерним і для архітектури України. Така ситуація виникла внаслідок бурхливого розвитку й модернізації будівельних матеріалів, принципів будівництва.

Трагування Л. Д. Проскуряковим понять «стиль» і «мода» полягало у конкретній історичній спільності образної системи, засобів і прийомів художнього вислову, який обумовлений єдністю ідейного і функціонального змісту. Історизм в архітектурі інституційовано архітектурними школами Петербургу, Москви, Києва. Л. Д. Проскуряков зазначав, що він звертався до взірців римської і грецької класики і ще з студентських часів. Саме історизм і визначив високу професійну майстерність Л. Д. Проскурякова у вітчизняному мостобудуванні кінця ХІХ – поч. ХХ ст.

Стильовому проектуванню мостів сприяли конкурси проектів мостів, в яких Л. Д. Проскуряков брав активну участь і за проектами якого в означеному періоді, було побудовано низку важливих мостів. Фактично, Л. Д. Проскуряков задавав тон вітчизняній архітектурі мостів. На цих об'єктах удосконалювали свою майстерність молоді мостобудівники, учні Лавра Дмитровича. Те, що справжній інженер завжди ще й художник, вірне для будь-якої епохи [6–8].

Однак, кінець ХІХ ст. в цьому відношенні час особливий. У періоді, коли митці шукали вихід з інтелектуального тунелю еkleктики, власне інженерам вдалося створити шедеври будівельного мистецтва. Яскравий приклад цьому – мости, побудовані Л. Д. Проскуряковим. У 1904 р. він зазначав: «Істинна художня краса, яка робить споруду безсмертною пам'яткою мистецтва, досягається без фінансових пожертв. Звичайним вибором обрисів, вишуканістю і сміливістю пропорцій, оригінальністю, новизною задуму досягається те, чого неможливо досягти нагромадженням деталей, які органічно не пов'язані із загальною формою і конструкцією» [9, с. 173].

Архітектурний компонент Л. Д. Проскурякова у мостобудуванні дозволив йому досягти небачених раніше

дивовижних за красою мостових споруд. Відомо, що Лавр Дмитрович ще студентом захопився будівельною механікою і під впливом видатних мостобудівників – Д. І. Журавського, М. А. Белелюбського, М. Ф. Ніколаї, Ф. П. Максименка став знаменитим на весь світ. Його вислів «Краса інженерних конструкцій – вимога найбільш законна» є класичним на всі часи. Власне, сказане супроводжувало усю його інженерну діяльність.

Л. Д. Проскуряков весь час стверджував, що архітектори-професіонали на межі ХІХ–ХХ ст. – надзвичайно цікаві постаті, що уособлюють розмаїття та багатогранність фахової роботи. Сплеску активності зодчих, «будівельним лихоманкам» передували складні етапи становлення та розвитку професії. Він, однак, не бачив принципової різниці а ні між значенням «архітектор» (головний будівничий) та інженер (талант, думка), а ні у змісті їх діяльності [10–11].

Лавр Дмитрович досягав єдності у доцільності і красі будь-якого мосту, що проектував. У його мостах металеві конструкції набули такої досконалої форми, що стали символами нової архітектури мостів ХХ ст. Візуальна легкість і немов витончена мереживна форма мостів Проскурякова, обумовлена просторовим функціоналом мостових споруд: трикутних решіток, пасків, висотою ферм і міцністю з'єднань. Мости Л. Д. Проскурякова є настільки виразними, що утвердили нову конструктивну логіку архітектури [12].

Л. Д. Проскуряков – законодавець напрямів у розвитку вітчизняної архітектури мостів. Йому вдалося створити шедеври у сфері будівельного мистецтва – мости через Єнісей та Амур. Вважав, що істинна художня краса робить мостову споруду безсмертною пам'яткою мистецтва, яка досягається за допомогою обрання обрисів, вишуканості і сміливістю пропорцій, оригінальністю, новизною задуму. Л. Д. Проскуряков надавав чинне місце естетиці своїх мостових споруд. У інженерній творчості Лавра Дмитровича архітектурна краса була необхідним атрибутом усіх споруд, а технічність йшла пліч-о-пліч з мистецтвом.

#### Список використаних джерел

1. Андрич Іво Міст на Дрині. Вишеградська хроніка: пер. з серб.-хорват. / Іво Андрич; пер. С. Панька. – Київ: Держлітвидав УРСР, 1957. – 331 с.
2. Салата Г. В. Історія науки і техніки у проблемному полі біографічної реконструкції біокультурної антропології: професор Л. Д. Проскуряков (1856–1926 рр.) / ІДЕЯ І ДІЯ: погляд Ф./П./Л./С./: колективна монографія / За заг. ред. О. А. Івакіна, Д. В. Яковлева / Г. В. Салата. – Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2017. – 196 с.
3. Салата Г. В. Професор Л. Д. Проскуряков (1856–1926 рр.): хронологічна ретроспектива життя та діяльності / Г. В. Салата // Історія науки і техніки: Збірн. наук. праць / Гол. ред. О. Я. Пилипчук. – 2017. – Вип. 10. – С. 70–77.
4. Надежин Б. М. Архитектура мостов / Б. М. Надежин. – Москва: Стройиздат, 1989. – 96 с.
5. Ясевич В. Архитектура Украины на рубеже XIX – XX веков / В. Ясевич. – Киев, 1988. – 184 с.
6. Салата Г. В. І. П. Прокоф'єв – інженер шляхів сполучення, вчений у галузі механіки та мостобудування (до 140-річчя від дня народження) / Г. В. Салата // Емінак: науковий щоквартальник. – 2017. – №2 (18) (квітень–червень). – Т. 2. – С. 119–124.
7. Салата Г. В. Внесок М. М. Філоненка-Бородича (1885–1962 рр.) у теорію пружності та теорію міцності / Г. В. Салата // Питання історії науки і техніки. – 2017. – №2. – С. 84–92.
8. Салата Г. В. Академік Євген Оскарівич Патон як представник науково-технічної школи професора Л. Д. Проскурякова /

Г. В. Салата // Історія науки і біографістика: електрон. наук. фахове вид. 2017. – №3. – URL: <http://inb.dnsgb.com.ua/2017-3/14.pdf>

9. Проскуряков Л. Д. Об архитектурной красоте инженерных сооружений / Л. Д. Проскуряков // Инженер. – 1904. – №5. – С.172–174.

10. Помпеев Ю. А. Основы строительной специальности / Ю. А. Помпеев. – Ленинград: Изд-во Ленингр. ун-та, 1976. – 88 с.

11. Рикен Г. Архитектор. История профессии: Пер. с нем. / ВШ. Пер. 1В–58719 / Г. Рикен. – Москва, 1981. – 588 с.

12. Ординарный профессор Московского инженерного училища Л. Д. Проскуряков // Изв. имп. Моск. инж. училища. – Ч.2. Неофициальная. – 1912. – Вып.4. – 21 с.

### References

1. Andrych Ivo Mist na Dryni. Vyshegrads'ka hronika: per. z serb.–horvat. / Ivo Andrych; per. S. Pan'ka. – Kyi'v: Derzhlitvydav URSR, 1957. – 331 s.

2. Salata G. V. Istorija nauky i tehniky u problemnomu poli biografichnoi' rekonstrukcii' biokul'turnoi' antropologii': profesor L. D. Proskurjakov (1856–1926 rr.) / IDEJa I DIJa: pogljad F.P./P./S./: kolektyvna monografija / Za zag. red. O. A. Ivakina, D. V. Jakovleva / G. V. Salata. – Herson: Vydavnychij dim «Gel'vetyka», 2017. – 196 s.

3. Salata G. V. Profesor L. D. Proskurjakov (1858–1926 rr.): hronologichna retrospektyva zhyttja ta dijala'nosti / G. V. Salata // Istorija nauky i tehniky: Zbirn. nauk. prac' / Gol. red. O. Ja. Pylpynchuk. – 2017. – Vyp.10. – S.70–77.

4. Nadezhin B. M. Arhitektura mostov / B. M. Nadezhin. – Moskva: Strojizdat, 1989. – 96 s.

5. Jasievich V. Arhitektura Ukrainy na rubezhe XIX – XX vekov / V. Jasievich. – Kiev, 1988. – 184 s.

6. Salata G. V. I. P. Prokof'jev – inzhener shljahiv spoluchennja, vchenyj u galuzi mehaniky ta mostobuduvannja (do 140–richchja vid dnja narodzhennja) / G. V. Salata // Eminak: naukovyj shhokvartal'nyk. – 2017. – №2 (18) (kviten'–cherven'). – T.2. – S.119–124.

7. Salata G. V. Vnesok M. M. Filonenka–Borodycha (1885–1962 rr.) u teoriju pruzhnosti ta teoriju micnosti / G. V. Salata // Pytannja istorii' nauky i tehniky. – 2017. – №2. – S.84–92.

8. Salata G. V. Akademik Jevgen Oskarovyh Paton jak predstavnyk naukovy–tehnicnoi' shkoly profesora L. D. Proskurjakova / G. V. Salata // Istorija nauky i biografistyka: elektron. nauk. fahove vyd. 2017. – №3. – URL: <http://inb.dnsgb.com.ua/2017-3/14.pdf>

9. Proskurjakov L. D. Ob arhitekturnoj krasote inzhenernyh sooruzhenij / L. D. Proskurjakov // Inzhener. – 1904. – №5. – S.172–174.

10. Pompeev Ju. A. Osnovy stroitel'noj special'nosti / Ju. A. Pompeev. – Leningrad: Izd-vo Leningr. un-та, 1976. – 88 s.

11. Riken G. Arhitektor. Istorija professii: Per. s nem. / VShh. Per. 1В–58719 / G. Riken. – Moskva, 1981. – 588 s.

12. Ordinarnyj professor Moskovskogo inzhenerного uchilishha L. D. Proskurjakov // Izv. imp. Mosk. inzh. uchilishha. – Ch.2. Neoficial'naja. – 1912. – Vyp.4. – 21 s.

*Salata H. V., candidate of historical sciences, senior lecturer of the Department of Information, Library and Archives, Kyiv National University of Culture and Arts (Ukraine, Kyiv), [salaty@bigmir.net](mailto:salaty@bigmir.net)*

### Proskurjakov's contribution to the architectural component of bridge designing

*The publication attempts to reconstruct Proskurjakov's (1858–1926) contribution to architectural component of bridge design. It is convinced that the architecture of bridge construction allowed L. D. Proskurjakov to achieve significant engineering results. It was emphasized that the introduction of metal and reinforced concrete structures in industrial and engineering structures was an important prerequisite for the formation of new architectural forms. It was successfully and innovatively used and implemented by L. D. Proskurjakov*

**Keywords:** L. D. Proskurjakov, designing, architecture, architecture of bridge construction, architectural style, history of science and technology.

\* \* \*

УДК 93.908.27

**Ластовський В. В.,**

доктор історичних наук, професор, Київський національний університет культури і мистецтв (Україна, Київ), [lastov@ukr.net](mailto:lastov@ukr.net)

### СЕРЕДНЕ ПОДНІПРОВ'Я В МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИНАХ СЕРЕДИНИ XVI СТ.: ІСПАНСЬКИЙ СЛІД

*Досліджується діяльність іспанського інженера Антоніо Мори на території Середнього Подніпров'я, пов'язана із ремонтом та спорудженням фортифікаційних укріплень в Черкасах та Каневі. Ця діяльність відбувалася в контексті загальної політики польсько–литовської влади щодо прикордонних територій. З'ясовується, що іспанець Антоніо Мора був відправлений до Черкас фактично для реалізації планів по створенню системи оборони, які пропонував здійснити ще староста Остафій Дашкович. Практична діяльність Антоніо Мори лише частково була завершена. У Каневі ремонт замку так і не був здійснений, а в Черкасах був збудований новий замок. Так само не була і реалізована програма побудови річкового флоту на Дніпрі. Черкаський замок був збудований за найновішими на той час європейськими технологіями, однак еліта і населення міста Черкас проігнорували його. Після цього Антоніо Мора продовжував свою військову діяльність в інших містах Великого князівства Литовського. В Черкасах пам'ять про діяльність іспанця збереглася й до сьогодні, на місці збудованої ним фортеці утвердився топонім «Замкова гора».*

**Ключові слова:** Антоніо Мора, Ошпан, Черкаси, Канів, міжнародні відносини, фортифікація, фортеця.

Від кінця XV ст., часу появи українського козацтва і завершення процесу геополітичного перевороту, Середнє Подніпров'я як фронтір набуває особливого значення у міжцивілізаційному східноєвропейському просторі [5; 6]. Крайньою контактною точкою на південно–східному напрямі між Сходом і Заходом стає місто Черкаси, яке перетворюється на точку перетину міжнародних інтересів, військових і дипломатичних контактів, місце формування нового суспільного і міжнародного феномену – українського козацтва.

З цього часу тут починають з'являтися іноземці–європейці, зокрема, з польських, німецьких, сербських та інших земель, котрі беруть діяльну участь в укріпленні всього регіону [4, с. 200]. Тут не йде мова про іноземців–управлінців (Бедрих, Рафал із Слупова) чи дипломатів (Амброджо Контаріні, Михалон Литвин), скоріше, про ту категорію іноземців, котрі шукали в цих краях кращої долі і чие життя виявилось тісно пов'язаним із життям Черкас як прикордонної фортеці.

Взагалі історія міста Черкаси завжди містила в собі цілий ряд загадок і міфів, наприклад, стосовно його появи на історичній арені, стосовно начебто оборони 1482 року, стосовно начебто старости Дмитра Байди–Вишневецького та ін. Так само однією із загадок стала в літературі і загадкова постать якогось Ошпана, котрий збудував в Черкасах новий замок у середині XVI ст.

Власне про самого Ошпана вся інформація в дослідженнях та краєзнавчих публікаціях зводилася до фіксування того, що він таки був, до наведення цитат із відомого опису Черкаського замку 1552 р. та до спроб визначити місце побудови замку. Ні біографічних матеріалів, ні справжнього імені Ошпана для дослідників не було відомо (напр., це бачимо у відомій праці П. Клепатського 1912 р. [3, с. 335]; така ж ситуація спостерігається і в інших розвідках). Тому саме під таким іменем він і увійшов в історію міста Черкаси, як будівничий «нового» замку. І, хоча саме його проект так і не набув в середині XVI ст. жодного значення для міста і держави, тим не менше, в майбутньому, вже у XVII ст.,