

## ПРО СТВОРЕННЯ, ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА ГРОМАДСЬКИЙ СТАТУС РОСІЙСЬКОГО ТЕХНІЧНОГО ТОВАРИСТВА

*У статті висвітлюється процес утворення та діяльності Російського технічного товариства. Показано його місце серед інших науково-технічних товариств Російської імперії та громадський статус.*

**Ключові слова:** наукові товариства, Російська імперія, Російське технічне товариство, транспорт, наука і техніка.

Становлення та розвиток науки в галузі шляхів сполучення пов'язані, в першу чергу, з будівництвом Петербурзько-Московської залізниці, яка започаткувала розробку перших нормативних документів – Інструкції і Положення про будівництво залізниць в Російській імперії. Великий внесок у формування транспортної науки зробив М.П. Румянцев, який очолив Відомство шляхів сполучення. Створена з його ініціативи у Департаменті водних комунікацій «наукова частина» стала першою в Російській імперії транспортною науковою організацією.

Основний вплив на розвиток транспортної науки мав Інститут Корпусу інженерів шляхів сполучення у Санкт-Петербурзі. З часу його заснування у 1809 р. у ньому утвердилося добре правило, яке стало пізніше традицією – заохочувати професорів і викладачів у прагненні працювати на штатних посадах в організаціях Відомства шляхів сполучення. Адже поєднання навчальної роботи з інженерною діяльністю професорами А.А. Бетанкуром, П.П. Мельниковим, С.Д. Карейшою, Я.М. Гордеєнком, Д.І. Журавським та іншими вченими і педагогами сприяло досягненню високих наукових результатів. Відзначене правило стало своєрідним збуджуючим мотивом для відрядження професорів і викладачів до інших країн для вивчення досвіду і підвищення кваліфікації. Подані ними технічні звіти розглядалися на засіданнях Вченої ради (тоді вона називалася Конференція) Інституту. В Інституті було встановлено, що штатні посади викладачів спеціальних кафедр заміщувалися випускниками тільки у тому випадку, якщо вони попрацювали на виробництві не менше двох років.

У другій половині XIX ст. Міністерство шляхів сполучення Російської імперії формально не мало єдиного наукового центру і загального плану науково-дослідної роботи. Окрім Петербурзького інституту інженерів шляхів сполучення цю роботу здійснювали технічні органи Міністерства шляхів сполучення, товариства інженерів і різні бюро з'їздів інженерів галузевих служб, а також ті організації, які мали відношення до транспорту. Вони, як правило, очолювалися вченими інституту, який практично і став центром наукових досліджень в країні. Вищий навчальний заклад видавав наукові праці, підручники і посібники. Рукописи вчених, затверджені Радою Інституту, друкувалися без додаткових рецензій.

Наукові дослідження у Відомстві шляхів сполучення на межі 60-70-х років XIX ст. були сконцентровані в техніко-інспекторських комітетах залізниць, шосейних і водних шляхів. Ці комітети займалися, головним чином, розробкою нормативних документів, а також різних положень та інструкцій з проектування

і будівництва залізниць, мостів і гідротехнічних споруд. Пізніше ці технічні комітети були об'єднані в одну структуру, яка отримала назву Технічний комітет, а в 1892 р. – в Інженерну Раду Міністерства шляхів сполучення (МШС), у складі якої були утворені комісії за окремими галузями. Дана Рада фактично стала науковим центром Російської імперії з розвитку транспортної системи, а також представником у міжнародних асоціаціях шляхів сполучення. У значній мірі завдяки досягненнями наукової та інженерної думки вдалося подолати супротив чисельних приватних залізниць стосовно уведення на усій мережі залізниць безпересаджувального і безперевантажувального руху поїздів, а також єдиного Статуту залізниць.

Новим видом наукових товариств, які розвивали науку і виникли у Російській імперії у післяреформеному періоді, стали науково-технічні товариства (НТТ). Промисловий розвиток капіталістичної Росії сприяв бурхливому розвитку технічних наук, відокремленню їх від наук природничих. Значні кадри інженерно-технічної інтелігенції були зацікавлені у створенні своїх власних організацій, що відображали їх специфічні інтереси.

Розвиток НТТ мав свої деякі особливості у порівнянні з іншими науковими товариствами [1]. Перш за все це проявилось в тому, що перша ж організація відразу виявилася всеросійською і універсальною. В такій ролі виступило Російське технічне товариство (РТТ), відкрите у 1866 р. в Петербурзі. Під час заснування воно мало чотири відділи: хімічний, механічний, будівельний, військово-морський. Пізніше до них приєдналися нові відділи: фотографічний (1878), електротехнічний (1880), повітроплавальний (1880), залізничний (1881), з технічної освіти (1884). Таким чином, до сфери інтересів РТТ входили майже усі існуючі на той час технічні спеціальності (окрім гірничої). Товариство мало велику мережу місцевих відділень, багато з яких стали великими центрами в певних галузях (Бакинське відділення в нафтовій промисловості, Київське відділення – в цукровій і т.п.). Російське технічне товариство об'єднало у своїх рядах основну масу інженерів і вчених, які займалися технічними науками [2]. Ці обставини вплинули на процес утворення інших науково-технічних товариств.

Майже усі решта товариств виникли при технічних вищих навчальних закладах і представляли собою закриті корпоративні об'єднання випускників і викладачів даного інституту. Для цих товариств було характерним поєднання наукової діяльності з доброчинністю і взаємодопомогою, причому співвідношення вказаних функцій було різним і могло змінюватися. Першою організацією такою стало Політехнічне товариство при Московському технічному училищі (1877). За ним слідували Петербурзькі Зібрання інженерів шляхів сполучення (1882), товариства технологів (1884), гірничих інженерів (1887), цивільних інженерів (1894), Південно-російське товариство технологів (1895) у Харкові. Деяко окремішньо серед науково-технічних товариств стояло Товариство для сприяння покращенню і розвитку мануфактурної промисловості, створене в 1889 р. з ініціативи і на кошти великих московських текстильних фабрикантів (Т.С. Морозова, С.І. Прохорова і ін.) і таке, що займалося винятково проблемами механіки і технології текстильного виробництва. До числа НТТ можуть бути віднесені також Московське архітектурне товариство (1867) і

Петербурзьке товариство архітекторів (1870), оскільки в обох організаціях технічні інтереси помітно переважали над мистецтвознавчими.

У XIX ст. природничі та технічні науки розвивалися в рамках університетів Російської імперії. Інша ситуація склалася у напрямках, пов'язаних з розвитком певної галузі промисловості, які також вимагали наукових розробок і досліджень. Саме це зумовило появу перших в Російській імперії науково-технічних товариств, в рамках яких відбувалась концентрація науково-технічної думки з питань розвитку певної галузі промисловості, раціонального вирішення технічних питань, висвітлення наукових ідей, поширення технічних знань серед широких мас населення.

60-ті роки XIX ст. стали періодом широкого розгортання важливих галузей промисловості, розвитку науки. Саме в цей час в середовищі технічної інтелігенції неодноразово поставало питання про створення масштабного технічного товариства, за допомогою якого інженери-практики могли б обмінюватися накопиченим досвідом, висловлювати свою думку з найважливіших проблем промисловості, певною мірою впливати на рішення уряду, зустрічатися з видатними представниками науки. Ось чому невдовзі утворилося Російське технічне товариство (1866), яке стало першим найбільш солідним об'єднанням представників технічної інтелігенції і промисловців. Воно контролювало всю промисловість країни. Активний розвиток таких галузей промисловості, як цукрова, легка, гірнична, металургійна в основних промислових регіонах Російської імперії, у свою чергу, вимагав створення місцевих науково-технічних осередків, діяльність яких була б присвячена розвитку відповідної галузі. Так, на територіях Російської імперії стали виникати регіональні відділення Російського технічного товариства. Створення Київського відділення Російського технічного товариства було спричинено розвитком цукрової промисловості у другій половині XIX ст. на території центральної України [3].

Специфіка технічних наук полягала в тісному взаємозв'язку з промисловістю і народним господарством. Значна більшість науково-технічних досліджень, відкриттів та удосконалень належить інженерам-практикам, які були тісно пов'язані з виробництвом. Університетська ж наука XIX ст. створила певні умови у Російській імперії, за яких відомими в наукових колах в Російській імперії та за кордоном, в першу чергу, ставали професори та провідні науковці вітчизняних університетів. Власне через це науково-дослідна діяльність інженерів-техніків та технологів, які працювали на приватній заводській службі, знаходила своє відображення в основному в рамках науково-технічних товариств – на засіданнях та на сторінках їх періодичних видань. Висвітлення такої маловідомої науково-технічної спадщини складає нагальну необхідність для повного відображення розвитку певної галузі промисловості або народного господарства.

Ось чому в описаній картині розвитку транспортної науки і техніки в Російській імперії дуже важливе місце посідало Російське технічне товариство, разом зі своїми 17 відділеннями в різних регіонах держави. Дане Товариство мало важливе значення у становленні вітчизняної науки. Це було перше і провідне наукове товариство в царині технічної науки. 11 осіб вважаються його засновниками. Ось їх імена: професор Лісового інституту у Петербурзі Є.М.

Андрєєв, який став його першим секретарем, інженер-будівельник М.М. Герсеванов, архітектор П.П. Міжуєв, кораблебудівник М.М. Окунєв, член Корпусу гірничих інженерів П.М. Алексєєв, промисловець І.П. Балабін, фотограф О.В. Фрібес, інженер О.О. Корнілов, П.А. Кочубей, І.О. Вишнеградський. Вони утворили ініціативний комітет, яким ще у 1864 р. було підготовлено і подано до урядових органів проект статуту, погоджений з міністрами фінансів і внутрішніх справ. 12-го квітня 1866 р. проект розглядався Кабінетом міністрів, а 22-го квітня був затверджений імператором.

Особливу роль у заснуванні РТТ відіграв барон А.І. Дельвіг. Метою Товариства було «сприяння розвитку техніки і технічної промисловості в Росії»[4, с. 2-3]. 20-го березня 1867 р. А.І. Дельвіг був обраний першим головою Російського технічного товариства. «Завдяки йому, – свідчив П.А. Кочубей, – скромне підприємництво деяких осіб, безкорисливо відданих науці і техніці, отримало в Росії права громадянства і авторитет в очах приватних і урядових осіб та установ» [5, с. 2]. Під головуванням Андрія Івановича Дельвіга Російське технічне товариство брало участь в Мануфактурній виставці 1870 р., організувало в Петербурзі з'їзд фабрикантів і промисловців, влаштовувало поїздки на заводи і читання популярних лекцій. У 1870 р. із-за службової необхідності він був змушений залишити пост голови товариства, але був обраний почесним його членом.

На урочистому зібранні Російського технічного товариства, присвяченому пам'яті покійного барона А.І. Дельвіга у 1888 р., виступив Є.М. Андрєєв. Він, зокрема, відзначив, що після декількох, переважно, невдалих спроб організувати окремі гуртки спеціалістів-техніків і інженерів, з'явилася думка поєднати усі технічні спеціальності, надавши таким чином кожній з них можливість переслідувати і свої власні інтереси, але забезпечити кожній допомогу і пораду техніків інших спеціальностей в усіх випадках, коли це було потрібно і об'єднати їх усіх єдиною ідеєю: прагненням до піднесення продуктивної сили нашої Вітчизни шляхом удосконалення і вірного напрямку різних галузей технічної діяльності.

Така мета, даючи моральну підтримку і підставу для діяльності нового товариства, яке виникло на той час, коли ще сильно відчувалася потреба у піднесенні розумових і моральних сил Росії, забезпечувала Товариству: 1) значну кількість членів, а якщо воно на перших порах не претендувало на жодну урядову субсидію, то це вже само по собі було важливим (до дня відкриття Товариства 24 травня 1866 р. у ньому налічувалося 332 члени, з них 311 дійсних); 2) залучення до себе співчуття і сприяння усіх тих адміністративних і приватних діячів, для яких загальна користь не була пустим словом; 3) надання можливості всебічного і відкритого обговорення технічних питань, незалежно від вузько гурткових і не голосних бюрократичних впливів (на правах приватного товариства).

Є.М. Андрєєв так висловився про А.І. Дельвіга: «У 1866 р., коли виникло Російське технічне товариство, барон А.І. Дельвіг був головним інспектором приватних залізниць, але ще більше був відомий як інженер, в якості будівничого московського водогону, загалом діяльність його була широка, різноманітна і плідна.

Як інженер – це був не кабінетний, а практичний інженер, з дуже серйозною інженерною підготовкою, який ніколи не полишав наукової сторони справи. Це не був також адміністративний інженер, який звик розпорятися і писати подання здалеку. Це був практичний робітник і будівничий, який добре знав, якими різноманітними бувають труднощі на практиці. Якщо Ви до цього додасте спокійний, веселий, радісний і чудовий характер, розум жвавий і такий, що багато спостерігав, унікав крайнощів, проявляв щирю любов до справи, але без пристрасті, і при цьому демонстрував багасторонню освіченість і любов до просвітництва, знову ж таки без пристрастних поривів, то отримаєте, я думаю, вірну характеристику покійного барона і тієї життєвої підготовки, при якій він став Головою нового Товариства» [6, с. 17].

Вже 24 травня 1866 р. відбулося перше засідання РТТ, яке відкрив один з його засновників Є.М. Андреев. Він виклав основні цілі і завдання Товариства. Офіційне урочисте відкриття Російського технічного товариства відбулося 20 листопада 1866 року. На чолі Товариства були голова, помічник голови і секретар, які обиралися серед дійсних членів через кожні три роки. На посаду Голови Товариства, як правило, обирався не науковий діяч, а особа, яка займала високе місце у світі і мала доступ до вищих урядових сфер. Керівниками (головами) РТТ були: А.І. Дельвіг (1867-1870 рр.), П.А. Кочубей (1870-1892 рр.), М.І. Казі (1892-1906 рр.), В.І. Ковалевський (1906-1916 рр.). Безсумнівною заслугою А.І. Дельвіга стала його активна участь у заснуванні Російського технічного товариства. Ось що сказав П.О. Кочубей про А.І. Дельвіга на урочистому зібранні членів Імператорського Російського технічного товариства у річницю смерті барона А.І. Дельвіга: «У зібраннях нашого Товариства, на жаль, доволі часто доводилося мати справу із скорботою говорити про шановних сочленів, які відійшли у могилу, із вдячністю згадувати про послуги, які вони надавали нашому Товариству. Але сьогоднішнє зібрання для нас особливо знаменне, тому що присвячене спогадам про усіма нами любимого і шанованого барона Андрія Івановича Дельвіга, якому Технічне Товариство багато у чому зобов'язане. Завдяки незабутньому Андрію Івановичу, ініціатива декількох осіб, безкорисно відданих науці і техніці, призвела до виникнення у 1866 р. нашого Товариства, і яке отримало в Росії право громадянства і авторитет в очах приватних і урядових осіб, а також різних закладів. Без сумніву, створене Товариство зобов'язане не тільки службовим заслугам, але і доблесній праці того, який погодився взяти на себе важкий обов'язок керувати діяльністю закладу, який щойно створився, закладу нікому не відомому і забезпеченому лише скромними працями і грошовими внесками деяких осіб, відданих науці і техніці. Обраному з самого початку заснування Товариства головою одного з його відділів, а відтак, на початку 1867 р. безпосереднім співробітником барона А.І. Дельвіга, в якості помічника голови, мені пам'ятні і добре відомі ті труднощі, які довелося барону Дельвігу подолати, щоб спрямувати перші кроки юного закладу, забезпечити правильний його рух вперед згідно певного шляху, зібрати необхідні засоби і приступити до вирішення тих чисельних і важливих завдань, які були накреслені у статуті РТТ. Біля прапору, піднятому доблесним бароном Дельвігом, зібралися на перших порах немало людей, безкорисливих, розумних і безумовно відданих успіху справи, покликаних бути корисними для вітчизняної промисловості і техніки.

Для того, щоб тепер повністю засвоїти вплив незабутнього барона Дельвіга на усіх його сподвижників і співробітників і пояснити ту глибоку невідому увагу, якою він користувався в нашому середовищі, слід познайомитися з його діяльністю на інших полях діяльності, які передували обранню його Головою нашого закладу. Ось чому Рада Імператорського РТТ вирішила присвятити цей вечір повністю пам'яті барона Дельвіга» [7, с. 3]. Рада Товариства постановила: 1) прочитати некролог, складений членом нашого Товариства, інженером шляхів сполучення Павлом Миколайовичем Котляревським. Через відсутність П.М. Котляревського, який перебував на той час у відрядженні за кордоном, некролог зачитав секретар Товариства В.І. Срезневський. Незалежно від цього були зроблені доповіді іншими членами Товариства: М.І. Алтуховим – про наукові праці А.І. Дельвіга в галузі гідравліки та М.Ф. Егерштромом – про його діяльність на військовому полі діяльності.

А.І. Дельвіг був обраний 139 голосами із 156. Це була дуже висока довіра Андрію Івановичу серед інших кандидатів на цю посаду. Через три дні обрали решту членів Товариства – голів Відділень – П.А. Кочубея, І.О. Вишнеградського, Д.І. Журавського, М.М. Окунева. 9-го листопада 1867 р. на Загальних зборах була затверджена програма дій, бюджет на 1867 р., а 20-го листопада відбулося урочисте відкриття Товариства у присутності почесного голови, його величності Миколи Максимільяновича Лейхтенбергського.

Під керівництвом А.І. Дельвіга вже до кінця 1867 р. було проведено понад 20 засідань, на яких розглядалися різні питання. Кількість членів сягнула 560 осіб, були вироблені правила для провінційних відділень, були визначені цілі і завдання Товариства – діяльність його кипіла. Усі бачили активність барона А.І. Дельвіга. Ставши головою Товариства він відразу визначив для себе ту роль, якої дотримувався давно: поважати думку і діяльність іншої людини, не суперечити нікому – він у дискусіях тільки регулював і резюмував їх, прагнув привести усіх до погодження, висловлюючи свою думку обережно і м'яко – завжди був готовий повернутися назад, якщо з'являлися вагомні докази.

А.І. Дельвіг був людиною діловою і досвідченою, він був ворогом формалізму. Він любив законність і не шукав шляхів для її оминання, а прагнув знайти найбільш вдалі форми для її застосування. Звідси – спокійне і швидке вирішування справ. Він був обережним і обачним. Є.М. Андреев писав: «Даремно було вважати, що він нерушливий і індіферентний: навпаки – потрібно було їхати, йти, говорити про справи Товариства, – йому не потрібно було про це нагадувати, а хто бачив його, у приватних розмовах або на технічних бесідах з питань йому близьких, той не стане казати про його індіферентність; А.І. Дельвіг охоче скидав із себе мантию першої особи у Товаристві, він ставав простим членом, розмовляв жваво і навіть запально, чітко і переконливо» [Там само, с. 19].

У січні 1870 року завершувався трьохрічний строк, на який було обрано Головою – 28 січня барон А.І. Дельвіг був обраний знову, але вже 26 вересня 1870 р. заявив, що робота на державній службі не дозволяє йому займатися справами Товариства. Його обрали почесним членом Товариства і почесним членом Ради, а головою було обрано Петра Аркадійовича Кочубея.

На кінець 1870 року кількість членів сягнула 1178 осіб в центральному Товаристві у Петербурзі та шести провінційних відділеннях. У школах

Товариства (при Самсонівському училищі і Варшавському залізничному) було 390 учнів. 16 молодих людей технологів скористалися заснованими Товариством стипендіями для придбання практичної підготовки на заводах. А.І. Дельвіг брав активну участь у підготовці і виданні технічного словника, він переклав і видав російською мовою твір с. Кіркергарда.

Такими є деякі фактичні дані про роботу тодішнього Російського Технічного товариства. Загалом, РТТ набуло статусу громадського, до нього почали звертатися приватні особи і урядові заклади, між членами Товариства утворився взаємний зв'язок і солідарність, а якщо засновники змушені були відмовитися від початкового наміру – надати Товариству клубного улаштування, яке більше зближувало б його членів, то зближення це, окрім лекцій, технічних бесід, технічних вечорів, з'їздів та інше, підтримувалося ще щорічними обідами в день затвердження статуту, і барон Дельвіг, сприяючи усьому, що могло сприяти цьому зближенню, будучи незмінним їх учасником, був рівним, люб'язним і передбачливим з усіма господарем.

Після залишення посади голови Товариства, А.І. Дельвіг зв'язок з ним не полишав. Він часто бував присутнім на технічних бесідах, він ніколи не відмовлявся надати якусь пораду, сприяв певній роботі. Так, у 1875 р. він головував на з'їзді машинобудівників, у 1882 р. – працював в комісії з водопостачання Москви, у 1884 р. він був присутнім на технічній бесіді, коли заслуховувалася доповідь доктора Целя – про фільтрацію невської води. Будь-який член Товариства з радістю зустрічав його виступи. При цьому запам'яталися його заслуги та сприяння і керівництво: пропозиції засновників здійснювалися і з різних спеціалістів технічної справи утворювалося одне ціле – Російське технічне товариство, яке 22-го квітня 1874 р. отримало титул Імператорського.

Про атмосферу в Російському технічному товаристві свідчить ще такий факт. Серед дійсних членів в різні періоди його діяльності перебували видатні представники різних соціальних прошарків держави. В першу чергу, це були російські вчені та інженери, які високо підняли авторитет вітчизняної науки. Серед них І.П. Алімов, М.А. Белелюбський, О.П. Бородін, О.М. Крилов, Д.І. Менделєєв, Д.К. Чернов, О.С. Попов, М.А. Шателен, Г.О. Графтію, М.М. Бенардос, М.Є. Жуковський, П.М. Яблочков і багато інших. Членами Товариства були великі російські промисловики: Л.Е. Нобель, С.І. Мальцев, М.І. Путілов, Д.П. Шипов та інші. Були членами Товариства і видатні вчені та інженери зарубіжних країн: Л. Блеріо, Я. Ачессон, П. Дековіль, Х. Генрі, серед почесних Т.А. Едіссон та Л.Г. Ейфель. Були в РТТ і представники вищих прошарків бюрократичного апарату: І.О. Вишнеградський, А.І. Дельвіг, В.І. Ковалевський, Ф.П. Літке, К.П. Посьєт та ін. Членів-кореспондентів Товариство мало в Лондоні, Парижі, Берліні, Відні, Чикаго, Нью-Йорку, Брюсселі, Амстердамі та інших містах Європи та Америки. Серед членів Товариства зустрічаються імена відомих російських капіталістів: фабриканта П.І. Губоніна, залізничного магната С.С. Полякова, купця О.М. Неустроєва та ін [8].

Виникнення та діяльність РТТ, його авторитет у промислових і урядових колах стали поштовхом для активізації науково-технічної громадськості різних професій. Після створення РТТ в царській Росії були створені і інші науково-технічні товариства, вже за окремими галузями знань.

## Література

1. Филиппов Н.Г. Научно-технические общества России (1866-1917) / Учеб. пособие / Отв. ред А.А. Кузин. – Москва: Моск. гос. Историко-арх. ин-т, 1976. – 214 с.
2. Пилипчук О.О. Киевское отделение Русского технического общества / О.О. Пилипчук // Российско-украинские связи в истории естествознания и техники. – Москва, 2012. – С. 349-353.
3. Пилипчук О.О. Історія Київського відділення Російського технічного товариства (1871-1919): дисс. на здобуття наук. ступеню канд. іст. наук: спец. 07.00.07- «історія науки і техніки» / О.О.Пилипчук. – К., 2006. – 225 с.
4. Речь Е.Н. Андреева // Торжественное собрание гг. членов Императорского Русского Технического общества и приглашенных лиц, посвященное памяти покойного барона Андрея Ивановича Дельвига // Записки императорского Русского технического общества. – 1888. – №5. – С. 16-20.
5. Речь Е.Н. Андреева // Там само. – С. 16-20.
6. Речь Е.Н. Андреева // Там само. – С.16-20.
7. Речь П.А. Кочубея // Там само. – С. 2-3.
8. Иванов Б.И. 140 лет Русскому техническому обществу /Б.И. Иванов // Морской вестник. – 2006. – №2 (18). – С. 7-10.

***Пилипчук О.О. О создании, функционировании и общественном статусе Русского технического общества.***

*В статье освещается процесс образования и деятельности Русского технического общества. Показано его место среди других научно-технических обществ Российской империи и общественный статус.*

***Ключевые слова:*** научные общества, Российская империя, Русское техническое общество, транспорт, наука, техника.

***Pylypchuk O. O. Creation, functioning and public status of Russian technical society***

*In the article is illustrated process of creation and activity of Russian technical society. Shown it's place among other scientific and technical societies and it's public status in the Russian empire.*

***Keywords:*** scientific societies, Russian empire, Russian technical society, transport, technique.