

УДК: 94(477.82)“1907/1917”(043.5)

НАУКОВА ДІЯЛЬНІСТЬ ПРЕДСТАНИКІВ ДВОРЯНСЬКО-ПОМІЩИЦЬКОЇ ВЕРСТВИ ВОЛИНИ У МЕДИЧНІЙ, ПРИРОДНИЧІЙ ТА ТЕХНІЧНІЙ ГАЛУЗЯХ (кін. XIX – поч. XX ст.)

Шахрай Т.О., асистент

(Ніжинський державний університет імені Миколи Гоголя)

В статье отображена научная деятельность представителей дворянско-помещичьего сословия Волыни конца XIX – начала XX столетий. Их научные разработки способствовали практическому внедрению современных технологий того времени в разные сферы общественной жизни.

The article covers the scientific activities of the representatives of the nobility in Volyn during late 19th – early 20th e/ Their scientific researches assisted to the practical implementation of modern technologies of those times in different spheres of public life.

Дослідження історії дворянсько-поміщицької верстви Волині, яка протягом низки століть відіграла значну роль у науковому та культурному розвитку краю і всієї Російської імперії, має певне прикладне значення для розуміння

Дослідження історії дворянсько-поміщицької верстви Волині, яка протягом низки століть відіграла значну роль у науковому та культурному розвитку краю і всієї Російської імперії, має певне прикладне значення для розуміння процесів, які відбуваються всередині сучасного українського суспільства, зміцненні традицій, подоланні однобічності суспільного розвитку.

Пропонована тема деякою мірою вже привертала увагу дослідників. Надзвичайно цікавою і своєрідною є група публікацій про творчість видатних діячів культури Р. Шпізеля [1; 2]. Досліджуючи діяльність Острозького Св. Кирило-Мефодіївського православного церковного братства Н. Биков значну увагу

приділив творчості видатних діячів культури, в тому числі й представників дворянсько-поміщицького стану Волині [3]. Культурній та меценатській діяльності дворянства присвячені праці Ю. Рафеса [4], монографія В. Ковалинського [5].



У сучасній вітчизняній історіографії навагомим внеском у вивчення історії польського населення, в тому числі і дворянсько-поміщицької верстви в Наддніпрянській Україні, є праці І. Лісевича. Узагальнивши значний фактичний матеріал, почерпнутий з різних джерел, в тому числі з архівних фондів Центрального державного історичного архіву України у м. Києві та Центрального державного архіву громадських об'єднань України, автор розкриває взаємопроникнення польських та українських впливів у духовному житті і підкреслює їх позитивний вплив на порозуміння між українською більшістю та польською меншістю населення Наддніпрянщини. Внаслідок взаємозбагачення українсь-

кої та польської культур відбувалося зростання культурно-освітнього і духовного потенціалу України [6].

Проте можна констатувати, що спеціальних праць, які б комплексно досліджували проблематику даного дослідження, в українській історіографії досі немає. Відтак, мета даного дослідження – на основі історичного аналізу праць попередників та джерельної бази визначити внесок представників дворянсько-поміщицької верстви Волині у розвиток української та європейської науки кінця XIX – початку XX ст.

Запровадження буржуазних реформ кінця XIX – початку XX ст. сприяло бурхливому розвитку науки у Російській імперії. В Україні цей процес штучно гальмувався російським самодержавством. Відтак, усвідомлюючи необхідність інтенсивного розвитку освіти і, відповідно, науки, представники дворянсько-поміщицької верстви Волині доклали чимало зусиль для розвитку вітчизняної та європейської науки.

Видатним ученим-натуралістом був шляхтич Ю. Пачоський. Майбутній науковець навчався в Рівному й Умані. Працював у Київському університеті. У 80 – 90-х рр. XIX ст. як член Київського товариства природодослідників вивчав флору Волині, Криму, Поділля, Полтавщини, а на початку XX ст. – Київщини. Ним було засновано у Херсоні один з перших у Російській імперії ентомологічний кабінет, завданням якого була наукова й практична робота по боротьбі зі шкідниками сільськогосподарських культур. Крім того, він був одним з організаторів всесвітньо відомого заповідника Асканія-Нова. За період творчої діяльності вчений опублікував близько 190 праць, присвячених флорі України, зокрема капітальне дослідження “Основні риси розвитку флори

Південно-Західної Росії” (1910 р.) [7, арк. 33; 6, с. 41].

Прославив Волинь в медичній галузі Людовік Казимирович Горецький. У справі про дворянське походження родини Горецьких знаходимо метричну виписку, з якої дізнаємось, що у дворян м. Рівного Казимира й Юлії Горецьких народився і хрещений 30 серпня 1825 р. Людовік Горецький [8, арк. 60, 81, 82].

Л. Горецький викладав у Київському університеті, був одним з ініціаторів відкриття у Києві клініки дерматології, яку згодом й очолив. Студенти проходили на її базі виробничу практику, переймаючи від ученого багатий досвід медичної допомоги хворим. Лікарська діяльність Л. Горецького була різнобічною, він був також і прекрасним терапевтом, і вмілим хірургом, а в 1871 р. організував у Києві проведення перших щеплень проти віспи.

Надаючи великого значення просвітницькій роботі серед населення, вчений писав брошури, систематично виступав з популярними статтями на медичні теми на сторінках газети «Киевлянин». Також він був автором численних наукових праць з питань дерматології та інших галузей медицини. Л. Горецький довгі роки був заступником голови Київського і членом-кореспондентом Одеського лікарських товариств, а також одним із засновників Київського товариства природодослідників [4, с. 43-44].

Відомий в історії медицини як творець вітчизняної акушерської науки і основоположник сучасного оперативного лікування жіночих хвороб академік Г.Є. Рейн зробив вагомий внесок у культурний, соціальний і медичний розвиток не лише Волині. Багато років в Острозькій земській лікарні він лікував хворих і часто проводив складні операції. У віці

двадцяти двох років успішно захистив дисертацію «К вопросу об удалении фибром матки посредством чревосечения» і був удостоєний вченого ступеня доктора медицини.

Після трирічного удосконалення в кращих клініках Європи вибирається професором акушерства і гінекології Київського університету св. Володимира, де працював 17 років. Тут він широко впровадив теоретичне та практичне викладання акушерства та гінекології. Лекції молодого професора (29 років), блискуче підготовленого теоретично, завжди приваблювали велику аудиторію. За особистим планом та під безпосереднім наглядом Г.Є. Рейна було споруджено та обладнано у 1888 р. нову будівлю Київської клініки акушерства та гінекології, яка потім у 1893 р. при ньому була розширена. До 1900 р. Київська клініка акушерства та гінекології була однією з найбільших і найкраще забезпечених засобами для лікування й викладання серед клінік, які належали університетам. [1, с. 58-59].

З 1900 р. живе в Петербурзі, де займає посаду професора акушерства і гінекології Військово-медичної академії. В 1901 р. йому було присвоєно почесне звання академіка Російської Академії Наук, а згодом обирається членом академії 16 країн Європи і Америки. Неодноразово вибирався головою міжнародних з'їздів лікарів. У 1908 р. отримує звання Почесного лейб-хірурга Його Величності та звання Тайного Радника. Г.Є. Рейн був нагороджений багатьма російськими орденами, серед яких орден Володимира II ступеня, а також зіркою французького Почесного Легіону та зіркою ордену Філіпа Великодушного.

Крім вченої, педагогічної та лікарської діяльності, активної участі у роботі численних комісій та комітетів, Г. Рейн виконував різні суспільні

функції. Незважаючи на таке велике навантаження, він встигав по декілька разів у рік бувати в Острозі. Кожен його приїзд пов'язаний з відвідуванням земської лікарні, оглядом хворих. Він часто оперував, консультував їх. Г. Рейн знайомив лікарів з новими методами діагностики та лікування, які застосовував у Петербурзькій клініці, навчав прийомів допомоги при пологах [2, с. 445].

За власні кошти Г. Рейн допомагав земській лікарні у придбанні необхідного обладнання та інструментарію, фінансував діяльність будинку пристарілих в Острозі, а також відшкодував витрати Кирило-Мефодіївського товариства на утримання будинків для скалічених воїнів. Побудував школи у селах Вілія та Долоче, обладнав їх меблями та наочними посібниками, оплачував працю вчителів та допоміжного персоналу [3, с. 45-46].

Г.Є. Рейн уперше на Україні створив Акушерсько-гінекологічне товариство, головою якого був 14 років. Це товариство відіграло визначну роль у становленні нової науки в Україні і Росії. У 1916 р. було засновано Головне Управління Державної охорони здоров'я з усіма правами міністерства. Головою призначили Г.Є. Рейна. Після жовтневого перевороту Г.Є. Рейн емігрував до Югославії, деякий час працював у Болгарії, але постійно приїжджав до Острога. До його приїзду зазвичай збиралися хворі з більшості колишніх губерній Росії, які хотіли проконсультуватися з провідним акушером-гінекологом, а також лікуватися в нього. Помер Г.Є. Рейн на 86-ому році життя й був похований з усією пошаною Державного Діяча в Софії [2, с. 446].

Наведені дані свідчать, що великий учений, видатний спеціаліст з акушерства та гінекології, перший міністр охорони здоров'я в історії Росії,

депутат Державної Думи II скликання, почесний мировий суддя Острозького повіту, почесний член товариства імені князів Острозьких Г.Є. Рейн доклав чимало зусиль для розвитку не лише Волинського краю, а й Російської імперії. Як і інші представники дворянської еліти Волині, він був досвідченим професіоналом своєї справи, пропагував прогресивні ідеї, знання, культуру й поклав своє життя на вівтар служіння народові.

Значний слід в історії України і Волині залишила знаменита родина цукропромисловців Терещенків. Діяльність Терещенків розгорталась у кількох напрямках: торгівля і підприємництво, державна служба і суспільна діяльність, освіта і благодійність. Не випадково на родинному терещенківському дворянському гербі був вказаний девіз: «Прагнення до суспільних справ». Повністю відповідала цим словам і діяльність сім'ї Терещенків. Накопичення капіталу не було їх головною метою, воно йшло паралельно з удосконаленням виробництва і створення умов для ефективної роботи цукрових заводів. Поряд з тим прибуток від підприємницької діяльності йшов на благодійні цілі.

Вагомий внесок у розвиток вітчизняної авіації, зокрема у будівництво монопланів і аеропланів нової конструкції, належить одному з нащадків родини Терещенків – Федору Федоровичу Терещенку, який з дитинства цікавився авіацією. Цей інтерес і відіграв вирішальну роль при виборі навчального закладу. У серпні 1907 р. Ф.Ф. Терещенко вступив на механічний відділ Київського політехнічного інституту імператора Олександра II. Вибір навчального закладу не був випадковим. У політехнічному інституті з 1905 р. діяв

гурток повітроплавання; його очолював учень М. Жуковського професор механіки Микола Борисович Делоне. У листопаді 1909 р. гурток перетворився у Київське повітроплавальне товариство. Ф.Ф. Терещенко став одним із його лідерів. На жаль, Федір Федорович не закінчив навчання і в січні 1912 р. з політехнічного інституту був звільнений Але, не дивлячись на це, усе своє життя він продовжував займатись авіацією [10, с. 78-152].

Маючи кошти і можливості (його реальний капітал становив 8623784 крб., тобто третина майна спадкоємців Ф.А. Терещенка: 19 тис. землі, всі заводи, окрім Коровинецького, села і 15 маєтків Житомирського і Путивльського повітів, кінний завод у с. Красівці, будинок у Києві) [11, арк. 1-5], Федір Терещенко навесні 1909 р. організував власну аеропланову майстерню, яка знаходилася у маєтку “Червонне” Житомирського повіту Волинської губернії. Її устаткування складалося в основному з деревообробних і металообробних верстатів, а саме: два токарних, один стругальний та свердлильний для металу, два стругальних, шліфувальний, свердлильний та фрезерний для дерева, точило з приводом та стрічкова пила. До того ж в майстерні розміщувались різні моноплани й аероплани, запасні деталі й мотори, які в основному привозилися з-за кордону: мотори “Анзани”, “Мерседес”. Так, за даними на липень 1910 р., аеропланів, монопланів та деталей до них у майстерні нарахувалось на суму близько 12 тис. крб. Неповдалі від цукрового заводу був розміщений і аеродром, побудований на власні кошти Федора Федоровича [10, с. 78-152].

Загалом у майстерні працювало 25 чоловік: 18 робітників і 7 службовців, із

них штатних – 4, тимчасових – 3. Серед них були відомі, талановиті люди: конструктор С. Зембинський, інженер В. Горден, студенти КПІ Лебедев і Іоффе, запрошений з-за кордону пілот А. Пішоф. Загалом утримання робітників і службовців обходилося Ф.Ф. Терещенку у 109 тис. крб., 22 коп. на рік [10, с. 78-152].

Організація авіаційного виробництва потребувала значних коштів. У 1910 – 1915 рр. Терещенко вклав безпосередньо в майстерню близько 150 тис. крб. і за 720 тис. крб. побудував у маєтку будинок та інші будівлі, де жили службовці, конструктори й авіатори [12, арк. 1].

Перший літальний апарат був виписаний з Франції у травні 1909 р. Поштовою до створення аероплану власної системи стала пропозиція М. Жуковського Ф.Ф. Терещенку взяти участь у повітроплавальній виставці у Москві. Ф. Терещенко вирішив побудувати аероплан своєї власної конструкції. До 25 грудня 1909 р. був готовий літак Терещенка по типу монопланів Л. Блеріо. Також до виставки Федір Федорович встиг видати альбом фотографій і креслень, які відбивали особливості конструкції [5, с. 255].

Для подальшого вдосконалення майстерності Ф. Терещенко поїхав до Франції вчитись авіаторській справі у Л. Блеріо. Під час однієї з поїздок за кордон Федір Федорович навчився літати і, повернувшись додому, вирішив отримати звання пілота. Іспит на звання пілота-авіатора ним був складений 2 серпня 1910 р. До складу комісії входили секретар Київського товариства повітроплавання В. Мержанов і капітан генерального штабу Н. Семенов. У протоколі комісії вказано: «... дворянин Ф.Ф. Терещенко вчився пілотажу самостійно на власному аеродромі в маєтку Червонне. Самостійно здійснив 20 польотів». Так,

у Києві з'явився перший дипломований пілот [10, с. 78-152; 13, арк. 5].

Після успіху на виставці у Москві молодий конструктор створив у 1910 р. пристрій для з'єднання дерев'яних частин аероплану. Цей прилад був запатентований на ім'я Ф.Ф. Терещенка. Так з'явилась нова модель – “Терещенко-2”. При побудові цих аеропланів авіатор ставив собі за мету досягти найбільшої міцності при найменшій вазі. У серпні 1911 р. Терещенко разом з іншими молодими авіаторами брав участь у “Київському авіаційному тижні”, демонструючи свій “Терещенко-3”. Наступної весни побудував нову модель – моноплан з м'якими крилами і сорокацилиндровим двигуном [10, с. 78-152; 14, арк. 13].

Федір Терещенко продовжував конструювати легкі апарати. Його п'ята модель важила лише 330 кілограмів, мала довжину фюзеляжу 7,1 метра при розмаху крил 10 метрів і могла перенести вантаж до 150 кілограмів, піднімаючись на висоту до 2000 метрів. Перевага цієї моделі полягала ще й у системі самозапуску, яка дозволяла авіатору підніматись у повітря без сторонньої допомоги. Випробування цієї машини здійснював директор Червоноської майстерні А.А. Пишеф. Він зазначав, що маршрут Червонне-Городище-Кагарлик-Київ-Червонне протяжністю 500 верств він пролетів без механіка. Цим польотом було покладено початок поширенню приватного туризму в Росії на вітчизняних аеропланах [10, с. 78-152].

У жовтні 1912 р. від Київського товариства повітроплавання Ф.Ф. Терещенко отримав запрошення взяти участь у Всеросійській торговельно-промисловій і сільськогосподарській виставці у Києві. Була обрана «Виставочна комісія», до складу якої увійшов і Терещенко. Майже всі організаційні роботи він взяв на себе. Для виставки експонатів товариства був

відведений павільйон спадкоємців О.М. Терещенка, вартість найму якого, 750 карбованців, за згодою голови Київського товариства повітроплавання Н.М. Маркова, сплатив Ф. Терещенко [10, с. 78-152].

Одним із головних експонатів виставки став аероплан «Терещенко-5». Крім нього, у павільйоні Червонської аеропланної майстерні демонструвалися пропелери, спеціальний віз для перевезення аеропланів, розроблений Ф.Ф. Терещенком намет-ангар для аеропланів. Авторство конструктора було захищене патентом № 38690 Міністерства торгівлі і промисловості від 1 липня 1913 р.

31 січня 1914 р. дворянин Терещенко Федір Федорович отримав охоронне свідоцтво № 61829 на новий винахід – «гнучке крило». Новизна і цінність винаходу Терещенка полягала у тому, що «гнучке крило» давало можливість змінювати кривизну і кут нахилу крила. Це мало велике значення в галузі повітроплавання, і особливо – військового, оскільки давало можливість змінювати швидкість руху аероплану під час польоту. Система крила Терещенка давала можливість одночасно міняти кут атаки крил і їх кривизну. Тим самим у великих межах можна було регулювати швидкість польоту, не виключаючи можливості розширити межі регулювання швидкості, користуючись звичайним способом, тобто зміною нахилу апарату відносно горизонту. У 1916 р. Федір Федорович зареєстрував ще два винаходи: аеропланне крило із змінною кривизною поверхні і переносний пристрій для випробування дерева на гнучкість [10, с. 78-152].

З 1913 р. Ф.Ф. Терещенко починає будувати аероплани на замовлення військового міністерства. Характерно, що Червонська майстерня випускала апарати не лише власної конструкції, а

й системи «Фарман», «Моран-Сольньє». Вартість одного аероплана складала від 7 до 9 тисяч карбованців. Але Федір Федорович не просто копіював іноземні моделі, а й удосконалював їх. Тому повітроплавальна частина Головного військово-технічного управління генерального штабу присвоїла одній з таких удосконалених моделей назву «Моран-Сольньє»–«Парасоль» системи Терещенко [14, арк. 13].

У березні 1913 р. Федір Федорович надіслав опис аероплану своєї системи у повітроплавальну частину Головного управління генштабу. У цьому ж місяці Головне управління, ознайомившись з документами, зробило замовлення на виготовлення аероплану для двох чоловік. Конструкторське бюро Червонської майстерні розробило модель аероплану системи «Терещенко» для одного пілота та командира. Вартість цього апарата становила 8500 карбованців. Аероплан був сконструйований таким чином, що пілот і командир сиділи один за одним, крім того, місце командира розміщувалось перед місцем пілота.

Влітку 1913 р. аеромайстерню в Червоному було розширено, щоб можна було випускати до 5 апаратів на місяць. Основним замовником їх було військове міністерство. У липні 1913 р. дане відомство замовило кілька аеропланів системи «Фарман-16», «Ньюпорт» на суму 21288 карбованців. У серпні Терещенко побудував два аероплани системи «Моран-Сольньє» на два чоловіки, «Фарман-22» на суму 73600 карбованців. У січні 1914 р. він отримує замовлення від військового відомства на вісім аеропланів «Фарман-22» за ціною 9 тисяч кожен і десять комплектів запасних деталей до них на суму 93034 крб. 40 коп., куди входила вартість доставки на залізничну станцію. У серпні 1915 р. Головне

військово-технічне управління замовило на аеропланному заводі 25 аеропланів системи «Моран-Сольньє»–«Парасоль» і 25 комплектів запасних частин до них на суму 420146 карбованців. Всього на замовлення військового міністерства було виконано замовлення на суму 792633 карбованців [10, с. 78-152].

Внаслідок того, що у 1914 р. німецький уряд не пропустив на територію Росії спецматеріали, які були замовлені у Франції і перевозилися через Німеччину, Терещенко не зміг виконати замовлення. Але це не принесло збитку військовій авіації у кількісному відношенні. Потрібно було виготовити 10 апаратів, тобто 8 аеропланів «Фарман-22» і 2 моноплани «Моран-Сольньє»–«Парасоль» змінної конструкції, а були виготовлені 10 апаратів «Фарман-22» і 2 моноплани типу «Терещенко» для одного чоловіка [10, с. 78-152].

У зв'язку зі становищем на фронті у кінці 1914 р. виникла необхідність евакуювати майстерню із Червоного. Ф.Ф. Терещенко вирішив перебазувати її в Київ і перетворити на завод, що випускав би 150 літаків за рік. Для цього необхідно було 4500 квадратних метрів площі, щоб розмістити виробничі приміщення: майстерні по обробці металу і дерева, відділення для загинання дерев'яних деталей та труб тощо. Необхідно було закупити додаткове устаткування на 23 тисячі карбованців. Планувалось, що на заводі буде працювати 388 чоловік: 160 слюсарів, 90 столярів, 30 майстрів у механічному цеху, 15 зварників, 7 механіків по двигунах та інші спеціалісти. Але плани довелося змінити, тому що над Києвом нависла загроза окупації. У кінці серпня 1915 р. устаткування майстерні було відправлено до Москви. Завод розмістився на аеродромі на

Ходинському полі і був приписаний до діючої армії [10, с. 78-152].

Майстерня почала працювати у досить скрутних умовах, при морозах до 20 градусів, без необхідних приміщень і потрібної кількості робітників. Після прибуття до Москви восени 1915 р. з призначенням ремонтувати і збирати аероплани, які постачалися з-за кордону, необхідно було підібрати і обладнати приміщення, крім того, під час перевезення багато верстатів і апаратів було пошкоджено. Але роботи по ремонту апаратів були швидко налагоджені. Потяг-майстерня, що була розрахована на випуск 8-10 апаратів за місяць, показала високу продуктивність: в окремі місяці тут ремонтувалось і збиралось до 50-65 машин, а в середньому 20 апаратів за місяць. Всього через майстерню пройшло 250 апаратів і 70 двигунів, до 30 різних типів літаків. Крім того, у майстерні було виготовлено багато дрібних деталей: кулеметні установки, бомбомети тощо. За виконання свого завдання начальник управління військово-повітряного флоту генерал-майор Пневський висловив подяку особистому складу майстерні [10, с. 78-152].

В умовах військового часу, на новому місці Терещенко не міг посправжньому розгорнути справу, тому він продав усе евакуйоване з Червоного майно акціонерному товариству «ДУКС», яке представляло в Росії фірму Анрі Фармана. Але продавши завод, Терещенко не відійшов від авіації. Восени 1916 р. з'явилась модель зовсім нової конструкції «Терещенко-7», виготовлена у майстерні Київського політехнічного інституту під технічним керівництвом В.П. Григор'єва. Випробування даної моделі пройшли успішно, і машина поступила на озброєння армії. Це був аероплан для двох чоловік, який розвивав швидкість до 150 км/год, з запасом палива на 5 годин, грузопід'ємністю до 360 кг.

Саме в цій моделі Терещенко втілює свою ідею зміни кута атаки несучих поверхонь. Крім того, ця модель виявилась більш міцною і менш небезпечною для пілота і пасажирів під час аварії. Це була остання машина Федора Федоровича Терещенка [14, с. 13].

Таким чином, можна відмітити, що Терещенки не лише коштами допомагали розвитку вітчизняної авіації, а й зробили свій внесок у цю справу. Зокрема Федір Федорович Терещенко був конструктором 7 моделей аеропланів зовсім нової конструкції. Крім того, він створив кілька нових пристроїв, що мало важливе значення для вітчизняної авіації, особливо військової, оскільки ці винаходи давали можливість змінювати швидкість аероплану під час польоту. Ім'я Ф.Ф. Терещенка було досить відомим, але в умовах військового часу він змушений був припинити свою діяльність.

Отже, концентрація інтелектуального потенціалу в наукових центрах та товариствах, координація досліджень, ефективний обмін інформацією дало можливість вченим, які працювали в Україні, досягти світового рівня. Досвід та професіоналізм представників дворянської еліти Волині у різних галузях науки і техніки сприяли практичному впровадженню тогочасних сучасних технологій у різні сфери суспільного життя. Пропагуючи прогресивні ідеї, знання вони поклали своє життя на вівтар служіння народові. Їх імена відомі не лише в Україні, а й поза її межами.

ЛІТЕРАТУРА

1. Шпізель Р. С. Академик Г. Е. Рейн // Акушерство и гинекология. – 1994, №6. – С. 58-59.
2. Шпізель Р. Георгій Рейн (1854-1942) / Острозькі просвітники XVI-XX ст. – Острог: Університет “Острозька Академія”, 2000. – С. 445. – 480 с.
3. Быков Н. И. Пятидесятилетие Острожского Св. Кирилло-Мефодиевского братства. – Петроград, 1915. – 250 с.
4. Рафес Ю. И. Польские ученые – воспитанники и сотрудники Киевского университета // Советское здравоохранение. – 1961. – № 4. – С. 49-53.
5. Ковалинский В. Меценаты Киева. – К.: Северин-пресс, Кобза, 1995. – 366 с.
6. Лісевич І. Т. У затінку двоголового орла (польська національна меншина на Наддніпрянській Україні в другій половині XIX ст. – на початку XX ст.). – К., 1993. – 87 с.
7. ДАЖО, ф. 146, опис 1, спр. 4462.
8. ДАЖО, ф. 146, опис 1, спр. 1785
9. ДАЖО, ф. 67, опис. 4, спр. 142.
10. Ежегодник по сахарной промышленности Российской империи за 1895–1896 гг. – К., 1897. – С. 78-152.
11. ЦДІАК, ф. 830, опис 1, спр. 25.
12. ЦДІАК, ф. 830, опис 1, спр. 282.
13. ЦДІАК, ф. 830, опис 1, спр. 1479.
14. ЦДІАК, ф. 830, опис 1, спр. 1708.