

УДК 625.1(092)

ФЕСОВЕЦЬ Олег Романович

Публічне акціонерне товариство "Українська залізниця"
вул. Тверська, буд. 5, м. Київ, Україна, 03680
e-mail: o.fesovets@outlook.com
https://orcid.org/0000-0002-3180-1789

УКРАЇНСЬКЕ КОРИННЯ ПРОФЕСОРА В.О. СОКОВИЧА, ЯК ОСНОВА ЙОГО НАУКОВОГО ТА СУСПІЛЬНОГО СВІТОГЛЯДУ

Анотація. У статті дано огляд родового походження, дитинства, здобуття середньої освіти та початку навчання у вищій школі видатного українського вченого-залізничника, засновника наукової школи "Організація залізничних перевезень" Володимира Олександровича Соковича. Висвітлено біографію його батька Олександра Антоновича Соковича (1840-1886) – досить відомого у свій час українського освітянина, викладача математики, фізики і географії, автора низки підручників та навчальних посібників з зазначених предметів, керівника кількох реальних училищ та Білоцерківської гімназії. Особливо наголошено на членстві О.А. Соковича у Південно-Західному відділі Російського географічного товариства, що став центром наукового та суспільно-культурного життя Києва та України того часу. Також визначено, що вирішальну роль у виборі майбутнім ученим професії залізничника відіграв його старший брат Євген Олександрович Сокович (1864 – 1946), який в подальшому, у період існування Української Народної Республіки став міністром шляхів сполучень її уряду. Надано низку фактів його діяльності на цій посаді. Проаналізовано період навчання Володимира Соковича у Другій київській гімназії, наголошено на природній схильності гімназиста до точних наук – особливо до математики. У зв'язку з чим, вищу освіту він почав здобувати на фізико-математичному факультеті Київського університету Св. Володимира, а вже потім вступив до Санкт-Петербурзького Інституту інженерів шляхів сполучень. Загалом можна констатувати, що у статті виявлено причини, що надали поштовх для формування неперервної наукової особистості доктора технічних наук, професора В.О. Соковича.

Ключові слова: родовід; батько; мама; старший брат; гімназія; університет; точні науки; залізничний транспорт

Володимир Олександрович Сокович (1874-1953), видатний науковець-залізничник, доктор технічних наук, професор, лауреат Державної премії СРСР, заслужений діяч науки і техніки. Один з засновників вітчизняної науки з експлуатації залізниць. Народився в Кремечуці, дитинство і юність провів у Білій Церкві та Києві, пройшов становлення як залізничник-практик та початок своєї науково-теоретичної діяльності, у період останніх років Російської імперії, в основному, на території сучасної України. Засновник (1924 рік) першого у СРСР залізничного експлуатаційного факультету на базі Московського інституту інженерів залізничного транспорту, перший його декан та завідувач створеної ним же кафедри «Організація перевезень». Наукові, педагогічні та практичні досягнення В.О. Соковича були висвітлені у низці статей автора даної публікації, у тому числі у №№ 9,10,11 Збірника наукових праць "Історія науки і техніки".



Родовід Соковичів напевне походить від козаків, за сімейними переказами один з його предків був полковим писарем у Війську Запорізькому. Опосередковано це підтверджується часом надання дідові – Соковичу Антону Андрійовичу, спадкового дворянства, згідно з інформацією Державного архіву Полтавської області – 31.01.1846 [1]. Саме тоді, відповідно до імператорського указу від 20 березня 1835 року, спадкове дворянство було визнано за нащадками козацької генеральної старшини, полковників, полкових обозних, есаулів, хорунжих та писарів, сотників, військових і бунчукових товаришів [2, с. 318].

Зупинимось більш детально на постаті батька, адже саме він заклав паростки визначної особистості свого сина Володимира. Олександр Антонович Сокович народився у 1840 році у самій Полтаві, або поблизу міста. У 1857 році закінчивши Полтавську гімназію одразу ж вступає у Харківський університет, на медичний факультет. Прослухавши 2 курси медичних наук він у 1859 році переходить на фізико-математичний факультет університету, який з успіхом закінчує у 1863 році. Згодом у 1864 році О.А. Сокович повертається до навчання та вступає на педагогічні курси (аналог аспірантури) того ж Харківського університету, які закінчує у 1866 році, паралельно отримавши науковий ступінь кандидата фізико-математичного факультету по відділу математичних наук [3, с. 5; 4, с.4]. Пройшов всі щаблі викладацької служби у різних учбових закладах Російської імперії, в основному на території України, отримав високий службовий ранг дійсного статського радника. Був автором декількох підручників з математики, фізичної та економічної географії.

Показовий та характерний факт з життя Олександра Соковича – 6 березня 1873 року він був прийнятий у дійсні члени щойно заснованого Південно-Західного відділу Російського географічного товариства (далі – ПЗВ РГТ) [5, с.9]. Організатором та секретарем (правителем справ) цієї спілки був Павло Чубинський, автор сучасного Гімну України. Всього дійсних членів та кандидатів у члени було 70 осіб, серед яких такі визначні особистості, як Григорій Галаган, Михайло Драгоманов, Микола Лисенко, Володимир Антонович та інші діячі української науки та культури. Звичайно, що ці великі українці (серед них і О.А. Сокович) у роботі ПЗВ РГТ вивчали і пропагували народну творчість, звичаї та природу рідного краю, провели перший загальний перепис мешканців Києва. Існує авторитетна думка, що дане товариство є предтечею Української академії наук [6, с.100]. Не дивно, що пропрацював ПЗВ РГТ не довго, згідно з горезвісним царським Емським актом від 30(18) травня 1876 року він був розформований, а члени товариства підпали під різного роду утиски, наприклад П.Чубинському та М.Драгоманову було заборонено проживати в Українських губерніях [там само, с. 381-383]. Олександр Сокович уникнув цих репресій тільки тому, що наприкінці 1873 року був призначений директором Кременчуцького реального училища (де у літку 1874 і

народився його син Володимир) і фізично був віддалений від Києва, де відбувались основні події навколо ПЗВ РГТ.



Дійсні члени Південно-Західного відділу
Російського Географічного товариства, 1873 рік

У часи коли народився Володимир Сокович Кременчук стає значним залізничним центром на шляху будівництво важливої лінії Одеса-Харків. 8 жовтня 1969 року в місто Крюків на Дніпрі (тепер район Кременчука) по новозбудованій гілці прибуває з Єлсаветграда (нині – Кропивницький) перший поїзд, у тому ж році там відкриваються вагонні майстерні (нині, відомий Крюковський вагонобудівний завод). 30 червня 1870 року на новозбудований вокзал Кременчук прибуває перший поїзд зі сходу, з Полтави. І кульмінацією, завершенням цього визначного залізничного будівництва стає спорудження і введення в експлуатацію (7 квітня 1872 року) грандіозного, як на той час, залізничного мосту через Дніпро. Цей міст став другим залізничним мостом (але значно більшим) через Дніпро на території України. Першим, трохи раніше (25.02.1870), був відкритий міст у Києві. Характерно, що ці два мости було збудовано за проектами та під керівництвом видатного військового інженера – А. Є. Струве [7, с. 554]. У зв'язку з відкриттям залізниці, в 70-80 роки XIX ст. Кременчук стає значним промисловим і торговельним центром півдня Російської імперії. І вигляд залізниці, вокзалу, залізничного мосту, паровозів та вагонів напевне були серед найперших дитячих вражень маленького Володимира.

Про матір вченого Марію Михайлівну відомо мало, вона здебільше займалась дітьми та сімейним господарством. Але її дівоче прізвище Гудим-Левкович вказує нам, що походила вона із старовинного українського аристократичного роду засновниками якого були Петро Левкович - сподвижник Івана Мазепи та чернігівський полковник Станіслав Гудим.

У літку 1877 року сім'я Соковичів переїжджає в Білу Церкву у зв'язку з призначенням Олександра Антоновича директором місцевого реального

училища. Біла Церква буквально за рік до цього стала теж залізничним містом – у 1876 було завершено будівництво колії між Фастовом та Знам'янкою [8], побудовано вокзал та інші технічні будівлі та споруди. Проведення залізниці і тут позитивно відбилися на економіці міста.

О.А. Сокович, як керівник займається організацією навчального процесу та підвищенням статусу Білоцерківського реального училища. І завдяки намаганням директора у 1883 році цей навчальний заклад було реорганізовано у класичну гімназію [9, с.10], випускники якої тоді (на відміну від випускників реального училища) мали право на вступ до університетів [10, с.411].

Як зазначав професор В.О. Сокович у своїх анкетах, початкова освіта у нього була домашня і це не дивно, адже батьки були високоосвідченими людьми. Смерть Олександра Антоновича, 13 липня 1886 року, стала серйозним іспитом для його близьких. 12-річний Володимир – друга дитина у сім'ї, старший син Євген вже був студентом у Санкт-Петербурзі, але крім них були молодші діти: брат Микола – 1880 р.н, і три сестри, Марія – 1877 р.н, Катерина – 1879 р.н. та Софія – 1883 р.н. [11, арк. 11]. У серпні 1886 року Володимир приїздить до Києва та за клопотанням матері вступає одразу ж до другого класу II-ї Київської гімназії, надавши відмінну атестацію про проходження предметів початкової освіти за перший гімназичний клас, що була видана гімназією Білої Церкви.

Марія Михайлівна разом з дітьми залишає службову квартиру покійного чоловіка у Білій Церкві, переселяється до Києва та мешкає у своєї рідні на вул. Малій Жандармській, 19 (нині вул. Саксаганського). Родичі напевне мали обмежений статок і площа їх помешкання була невеликою, так як зі спогадів самого майбутнього вченого вивчати шкільну науку та робити домашні завдання приходилось у вітальні на столику трюмо.

Сам факт, що гімназист Володимир Сокович навчався у Другій, а не в Першій Київській гімназії, підтверджує інформацію, що у той час його родина мала певні фінансові проблеми, адже дворянин, син дійсного статського радника, як правило мав навчатися у "аристократичній" Першій гімназії, а ось Друга гімназія була розрахована в основному на «різночинців», і оплата за перебування у ній була відповідно дещо меншою. Але фах викладачів та якість знань, що надавалися учням у цих гімназіях мали один рівень, та й їх будівлі знаходились поряд – на початку Бібіковського бульвару (нині – бульвар Т.Шевченка). А ось жага до знань у вихованців Другої була навіть більша, адже вони добре усвідомлювали, що розраховувати повинні в основному на себе, без родинних протекцій та коштів [12, с.64, 13]. Отже майже зразу ж після вступу у цей навчальний заклад, для матеріальної підтримки себе і родини, учень Сокович займається репетиторством для дітей заможних киян, при чому, навчає математики і фізики, і це свідчить про його

здібності саме до точних наук, напевне далися взнаки сімейні уроки батька. А ще даний факт сам по собі характеризує те, що вже з юності Володимир виявив викладацький хист, до якого він мав природні схильності.



Будівля Другої Київської гімназії (кінець XIX ст.)

Після смерті батька старший брат Євген, який на той час вже навчався у столиці імперії став для гімназиста Володимира Соковича першим авторитетом, вони регулярно листувалися, брат періодично навідувався до рідних і саме Євген справив неабиякий вплив та зіграв велику роль у долі майбутнього професора. Тому ми вважаємо за необхідне коротко описати постать Євгена Олександровича Соковича, особливо наголосивши щодо його ролі у подіях 100-річної давності, у період діяльності Центральної Ради та Української Народної Республіки.

Був він на 10 років старший Володимира. Перший обрав шлях інженера-залізничника, вступив у столичний Інститут інженерів шляхів сполучень і вже по його стопах молодший брат теж зв'язав своє життя із залізничним транспортом. Без сумніву у першій половині життя брати тісно спілкувались, напевне Євген достатньо серйозно допомагав Володимиру (і це зрозуміло). Старший брат теж був схильним до наук, збереглися окремі його праці імперського періоду присвячені інженерним питанням залізничної справи. Напередодні 1917 року він мешкав у столиці країни та був членом правління одного з банків, що інвестував залізничне будівництво. Займався політикою (член партії есерів) і був прихильником ідеї незалежності України.

Наприкінці буремного 1917 року Євген Сокович залишає Петроград та повертається у рідну Україну, у Київ, і одразу ж включається у політичну боротьбу. З 29 листопада 1917 року — товариш (заступник) генерального секретаря шляхів в уряді Української Центральної Ради, а з 18 січня — народний міністр шляхів Української Народної Республіки[14, с.694].

Навіть у колі націоналістів вважався твердим прихильником ідеї українства, наведемо його вислів: "Ми в кожного, хто приходить до нас, повинні питати: ти українець? І тільки тоді приймати у своє коло" [15, с.64].

Відома його жорстка боротьба з, так званими, всеросійськими профспілковими залізничними організаціями, що по суті підпорядковувались більшовицьким Петрограду та Москві. Ще 29 червня – 1 липня 1917 року у Харкові було проведено Перший український з'їзд залізничних профспілок. Тут було прийнято статут Української залізничної громади й обрано її виконавче бюро. Саме на цю професійну організацію прагнув спиратись народний міністр Є.О. Сокович. Ще займаючи посаду товариша генерального секретаря шляхів сполучення, він впевнив генеральний секретаріат надати 16,3 тис. руб. на допомогу профспілковим організаціям залізничників-українців. 10 лютого 1918 року Запропонував Раді народних міністрів УНР прийняти постанову про обмеження дій існуючих проросійських профспілкових комітетів, заборонивши їм втручання у справи адміністрації, надано доручення щодо негайної, за допомогою українських організацій, перевірки усіх посадових осіб з їх діяльності та лояльності до України і ця постанова була прийнята.

Але прокомуністичні осередки на залізницях України не здавались. Користуючись демократичним устроєм Української Держави їх лідери запланували на середину квітня 1918 року проведення свого з'їзду у Києві. Євген Олександрович Сокович у проведенні цього заходу вбачав велику небезпеку для безперерйного функціонування вітчизняного залізничного транспорту зокрема та загалом для існування УНР. І у зв'язку з чим, 9 квітня 1918 року на залізниці країни надійшов наступний наказ Міністерства:

"Державний устрій Української народної республіки закладається нашим селянським і робітничим парламентом цілком на соціал-демократичних основах, а тому в жодному разі неможливе втручання в загальнодержавні справи окремих спілок, комітетів або інших інституцій.

У зв'язку з цим статут Всеросійської залізничної спілки, яким керувалися діючі на залізницях України комітети, втрачає свою силу, тому що статут цей має на меті, головним чином, державно-правові завдання.

Для дозволу і законного вдоволення чисто професійних справ і потреб залізничників України, – буде засновано всеукраїнську залізничну професійну спілку службовців і робітників. Статут цієї спілки, що відповідає законам Української республіки, має бути розроблений Всеукраїнським з'їздом залізничників, який буде скликаний, як тільки більш-менш поліпшиться неймовірно важке становище, у якому тепер перебувають залізниці України, у місці розташування яких продовжується війна з Московщиною.

Я закликаю всіх залізничників докласти всю енергію, щоб якомога швидше і краще виконувати свої обов'язки перед усім народом України, довівши роботу залізниці до звичайної норми, щоб після цього мати можливість подбати про свої професійні інтереси.

Залізничники повинні пам'ятати, що парламент і уряд Української народної республіки завжди стояли і будуть стояти на сторожі завоювань революції, і що всі потреби залізничників, які не шкодитимуть загальнодержавним інтересам, будуть до кінця задоволені.

Звертаючи увагу на усе викладене вище, я за угодою з міністерством праці визнаю, що скликання тепер ким би то не було сепаратних з'їздів ніяким чином неможливе, і гадаю, що всеукраїнський залізничний з'їзд можна буде скликати не раніше, ніж через півтора місяця.

У зв'язку з цим, призначений на Південно-Західних залізницях на 15 квітня сепаратний делегатський з'їзд залізничників цих залізниць забороняю.

Народний міністр шляхів сполучення – Сокович” [там само, с.67-68].

На жаль половинчата позиція деяких членів уряду УНР не дала змогу міністру довести до кінця свій жорсткий курс проти ворожих елементів на залізницях України і 13 квітня 1918 року Євген Сокович подав у відставку з посади керівника Міністерства шляхів УНР, 15 квітня відставка була прийнята головою уряду. А подальші події тільки підтвердили правильність позиції Є.О.Соковича.

Також наведемо цікавий факт з діяльності Євгена Соковича на посаді міністра. Згідно з протоколом № 82 засідання Ради Народних Міністрів УНР від 10.03.1918: "Сокович порушує питання про стиль і годину і пропонує установити на Україні київський час. Ухвалено: доручити Міністерству шляхів виробити такий закон і внести на розгляд в Малу раду" [16, с.163], під терміном стиль тут мається на увазі встановлення на теренах України Григоріанського (нового) календарю замість Юліанського (старого). Ці пропозиції тоді стали революційними і за сучасною термінологією – євроінтеграційними.

Вже за межами українського уряду Євген Олександрович продовжив свою боротьбу за незалежність та соборність батьківщини як член Головної ради залізниць України. При Гетьманаті направлений на дипломатичну роботу, був консулом Українського уряду в у Лозанні (Швейцарія) [14, с.694]. Після поразки Української Держави опиняється у еміграції. Переїхавши до Чехословаччини, викладав в українських вищих навчальних закладах. Зокрема, із 1922 року працював доцентом в Українській господарській академії в Подєбрадах, там створив низку інженерних теоретичних праць, редагував академічний науковий збірник [17, с. 59-82]. Пішов з життя орієнтовно у 1946 році у Потсдамі (Німеччина) [14, с.694].

Зрозуміло, що після 1917 року дуже близькі люди, брати Соковичі не спілкувались, не бачились, навіть не листувались, і у цьому факті також відобразилась уся трагедія України ХХ сторіччя. Але пригадуючи те, що з дитинства та юності Володимир поважав та любив старшого брата і напевне розділяв його погляди, ми можемо зрозуміти таємні уподобання професора щодо незалежної Української держави.

Навесні 1895 рік гімназист Володимир Сокович готується до випускних іспитів та замислюється над вибором майбутньої професії. Схильність до точних наук наводить на думку щодо здобуття батьківського фаху - викладача математики та фізики, але брат Євген радить повторити його вибір - йти у інженери-залізничники. У цьому контексті наведемо випуску з характеристики випускнику Другої Київської гімназії В.Соковичу надану його класним наставником Іваном Тимошенком: "Сокович - син директора реального училища, по смерті якого пенсія становить все забезпечення сім'ї. Учень має хороші математичні здібності і відчувається потяг до навчання математичних наук; але має намір вступати до Інституту інженерів шляхів сполучень (хоча математика тут викладається у меншому обсязі, чим в університеті, і має особливе застосування). Керуючись цим вибором хоче краще забезпечити матеріальне становище сім'ї, тому що по закінченні університету в кращому випадку, він міг би зайняти місце вчителя математики, але до педагогічної діяльності не відчуває покликання. Характер має скромний і тихий, відрізняється старанністю, акуратністю і доброзичливістю"[18, арк. 90-91]. Зрозуміле бажання молодшої людини матеріально допомогти мамі, молодшим брату і сестрам, адже тоді спеціаліст інженер-колейник був одною з найвище оплачуваних професій імперії. А відповідь наставнику щодо відсутності у нього "покликання до педагогічної діяльності" була дещо, так би мовити, недостовірною, адже, як відомо, майже все життя інженер, а потім учений В.О.Сокович займався освітою залізничників. Можна тільки здогадуватись чому юнак зробив тоді таку категоричну заяву. Наше припущення, з цього приводу, полягає у тому, що напевне його репетиторство з математики та фізики для дітей багатіїв, на деякий час відіграло певну роль щодо негативного його ставлення до викладання.

Отже після гімназичних випускних іспитів В.Соковича його документи направляються до столичного Інституту інженерів шляхів сполучень. До речі, декілька слів щодо екзаменаційних предметів та результатів оцінювання знань Володимира. Зрозуміло, що іспити з фізики, алгебри та геометрії були складені з результатом "відмінно". А ось за древні мови (латина та давньогрецька), що були обов'язковими тоді до вивчення у класичних гімназіях, учень отримав "задовільно". Напевне він математично "розрахував", що ці знання у його практичному житті не

стануть у нагоді, а от за "живу" мову – німецьку, екзаменаційною оцінкою стало "добре".

Але у 1895 році В.О. Соковичу не судилось стати студентом-залізничником. Через хворобу він не зміг вчасно прибути до Санкт-Петербургу на вступні екзамени до ІІШСу. І щоб не гаяти часу юнак клопочеться перед керівництвом гімназії, щодо повторної подачі його документів для вступу тепер вже на фізико-математичний факультет (відділення математики) Університету Св.Володимира, будівля якого знаходилась буквально поруч з Першою та Другою київськими гімназіями. Він без проблем стає студентом цього вишу і одразу ж поринає в університетське наукове життя, допитливо вивчає теорію на лекціях викладачів вищої школи, серед яких були такі видатні постаті, як професори-математики В.П. Єрмаков та Б.Я.Букреєв [19]. Але навчання у Київському університеті не стало довгим, Володимир провчившись там один рік (перший курс) вирішив все ж здійснити свою мрію і стати студентом столичного транспортного інституту, даний факт показує нам наполегливість та цілеспрямованість цієї, ще дуже молоді, людини у досягненні своєї мети, що потім тільки підтвердиться практичними та науковими здобутками В.О. Соковича.

Інститут інженерів шляхів сполучень на той час вже майже сторіччя готував інженерну еліту тієї країни[20]. Відповідно до неоголошеного рейтингу вищих навчальних закладів того часу ІІШС займав друге місце після Олександрівського ліцею (елітний ВНЗ: імператорська сім'я, великі князі тощо) та цінувався вище будь-якого університету імперії. Тільки для допуску В.О. Соковича до іспитів щодо вступу у цей виш тодішній ректор київського університету Ф.Я.Фортінський особисто написав директору ІІШС відповідне клопотання з характеристикою студента [21, арк. 13].

Конкурс на вступ до цього інституту тоді становив приблизно 7 (сім) бажаючих абітурієнтів на одне місце [22, с.287]. Крім математики, фізики, російської та іноземної мов, з 1896 року обов'язковим вступним іспитом стало малювання. Однак, В.О. Сокович успішно витримує суворий іспит та зараховується у цей найпрестижніший технічний вищий навчальний заклад Російської імперії.

Так розпочався славетний професійний шлях вченого-залізничника, одного з творців нової науки - теорії експлуатації залізниць та організації перевезень залізничним транспортом, яка у своїй основі базується на точних математичних розрахунках, адже її засновник – професор Володимир Олександрович Сокович проніс схильність та любов до математики, що була прищеплена йому у сім'ї, у київських гімназії та університеті, через усе творче життя.

Джерела та література

1. Список дворян, внесених в дворянскую родословную книгу Полтавской губернии за 1802-1907 годы/ ДАПО. Ф.379. Оп.3 Спр.1. 669 арк.
2. Генеральная старшина. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 41 т./ под ред. К.К. Арсеньева, Ф.Ф. Петрушевского и др. Санкт-Петербург: Типография акц. общ. Брокгауз – Ефрон, 1892. Т 8. 478 с.
3. Список студентов и допущенных к слушанию лекций Императорского Харьковского университета на 1857–1858 академический год. Харьков: Типогр. Универс. 1857. 31 с.
4. Список студентов и допущенных к слушанию лекций Императорского Харьковского университета на 1859-1860 академический год. Харьков: Типогр. Универс. 1859. 37 с.
5. Записки Юго-Западного отдела Императорского русского географического общества/ ред. П. Чубинский. 1873. Киев: Типография Императорского Университета Св. Владимира, 1874. 493 с.
6. Савченко Ф. Заборона Українства. 1876. Харків – Київ: Державне видавництво України, 1930. 416 с.
7. Железнодорожный транспорт. Энциклопедия / глав. ред. Н.С.Конарев. Москва: Научное издательство «Большая Российская энциклопедия», 1994. 559 с.
8. Біла Церква крізь віки – офіційний сайт Білої Церкви. URL: <http://bc-rada.gov.ua/bcwiki.html> (дата звернення: 28.05.2018).
9. Власенко В.М. Вони творили нашу велич. Біла Церква: БНАУ, 2016. 300 с.
10. Реальные училища. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 41 т./ под ред. К.К. Арсеньева, Ф.Ф. Петрушевского и др. Санкт-Петербург: Типография акц. общ. Брокгауз – Ефрон, 1892. Т 26. 480 с.
11. Формулярный список о службе Директора Белоцерковского реального училища Действительного Статского Советника Соковича//ЦГИАК. Ф.707. Оп. 52. Спр.55. Арк. 10-16.
12. Кальницький М. Гимназии и гимназисты. Киевские истории. Киев: Варто, 2014. 304 с.
13. Тумасов Н.С. История Киевской Второй гимназии. *Киевская старина*. 1902. №№ 1-7.
14. Енциклопедія історії України в 10 т. Т. 9./ Редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін. НАН України. Інститут історії України. Київ: Наукова думка, 2012. 944 с.
15. Уржанов В.М. 100 років на захисті трудящих/ за ред. Ткачова В.М., Сінчак М.Г. Київ: Експрес, 2006. 335 с.
16. Українська Центральна рада. Документи та матеріали в 2 т. Т.2./ Редкол.: В.А. Смолій (голова) та ін. НАН України. Інститут історії України. Київ: Наукова думка, 1997. 422 с.
17. Сокович Е. До проблеми залізничної тарифікації. Записки Української Господарської Академії в Чехословацькій Республіці. Т. 3. Вип. 2. Факультет інженерний / ред. коміс.: Е.Сокович та ін. Подєбради - Прага: Legiografie, 1931. 84 с.
18. О производстве ученикам гимназии испытаний зрелости. 1895// ДАК. Ф.81. Оп.1. Спр.196. 254 арк.
19. Кравчук М. Математика та математики в Київському університеті за сто років (1834–1934). *Розвиток науки в Київському університеті за сто років*/ відп. ред. М. А. Кушнарьов. Київ: 1935. С. 34-69.
20. Ларионов А.М. История Института инженеров путей сообщения Императора Александра I за первое столетие его существования: 1810–1910. Санкт-Петербург: Типография Ю.Н. Эрлиха, 1910. 409 с.
21. ЦГИА. Ф. 990. Оп.2. Спр. 1383. 16 арк.

22. Житков С.М. Институт инженеров путей сообщения Императора Александра I. Санкт-Петербург: Типография Министерства путей сообщения, 1899. 500 с.

Фесовец Олег Романович

Публичное акционерное общество "Украинская железная дорога"
ул. Тверская, д. 5, г. Киев, Украина, 03680

Украинские корни профессора В.А. Соковича, как основа его научного и общественного мировоззрения

Анотация. В статье дан обзор происхождения рода, детства, получение среднего образования и начала обучения в высшей школе выдающегося украинского ученого-железнодорожника, основателя научной школы "Организация железнодорожных перевозок" Владимира Александровича Соковича. Освещена биография отца - Александра Антоновича Соковича (1840 -1886), достаточно известного в свое время украинского педагога, преподавателя математики, физики и географии, автор ряда учебников и учебных пособий по указанным предметам, руководителя нескольких реальных училищ и Белоцерковского гимназии. Особо упомянуто о членстве А.А. Соковича в Юго-Западном отделе Русского географического общества, который стал центром научной и общественно-культурной жизни Киева и Украины своего времени. Также определено, что решающую роль в выборе будущим ученым профессии железнодорожника сыграл его старший брат Евгений Александрович Сокович (1864 – 1946), который в дальнейшем, в период существования Украинской Народной Республики стал министром путей сообщения ее правительства. Указан ряд фактов его деятельности на этом посту. Проанализирован период обучения Владимира Соковича во Второй киевской гимназии, отмечена природная склонность гимназиста к точным наукам - особенно к математике. В связи с чем, высшее образование он начал получать на физико-математическом факультете Киевского университета Св. Владимира, а уже затем поступил в Санкт-петербургский Институт инженеров путей сообщения. Обобщая работу можно констатировать, что в статье выявлены причины, которые дали толчок для формирования незаурядной научной личности доктора технических наук, профессора В.А. Соковича.

Ключевые слова: истоки рода; отец; мама; старший брат; гимназия; университет; точные науки; железнодорожный транспорт

Olen Fesovets

Public Joint Stock Company Ukrainian Railways
5, Tverska St., Kiiv, Ukraine, 03680

Ukrainian roots of Professor Volodymyr Sokovich, as the basis of his scientific and social outlook

Abstract. The article gives an overview of the origin of the family, the childhood, the acquisition of secondary education and the start of education at the higher school of the outstanding Ukrainian railway scientist, the founder of the scientific school "Organization of Railway Transportation" Volodymyr Sokovich. The biography of his father, Olexandr Sokovich (1840-1886), a well-known Ukrainian teacher, teacher of mathematics, physics and geography, author of a number of textbooks and teaching aids on these subjects, the head of several real colleges and the Belotserkovsky Gymnasium is highlighted. Particular mention is made of membership of O. Sokovich in the South-Western Division of the Russian Geographical Society, which became the center of the scientific and socio-cultural life of Kyiv and Ukraine of its time. It was also determined that his elder brother Evgen Sokovich (1864 - 1946) played a decisive

role in the choice of the future scientist for the railway worker. which later, in the period of existence of the Ukrainian People's Republic, became Minister of Railways of its government. A number of facts of his activity are highlighted in this post. The period of training of Volodymyr Sokovich in the Second Kyiv Gymnasium is analyzed, the natural inclination of the schoolboy to exact sciences is noted - especially to mathematics. In connection with which, he began to receive higher education at the Physics and Mathematics Faculty of Kyiv University of St. Volodymyr, and only then entered the St. Petersburg Institute of Railway Engineers. Summarizing the work, we can state that the article identifies the reasons that gave the impetus for the formation of an outstanding scientific personality of the Doctor of Technical Sciences, Professor Volodymyr Sokovich.

Keywords: sources of the genus; father; mother; elder brother; gymnasium; university; exact sciences; railway transport

References

1. *Spysok dvorian, vnesennykh v dvorianskuiu rodoslovnuiu knyhu Poltavskoi hubernyy za 1802-1907 hody* [List of noblemen included in the noble family book of the Poltava province for 1802-1907 years]. Derzhavnyi arkhiv Poltavskoi oblasti - State Archives of Poltava Region. Fond 339. opys 3. #1, 669 sheet [in Russian].
2. Arsenov, K.K. & Petrushevskiy F.F. (Ed.). [1892]. *Heneralnaia starshyna. Entsiklopedycheskyi slovar Brokhauza i Efrona* [General sergeant. Encyclopedic Dictionary of Brockhaus and Efron]. (Vols.8). Saint- Petersburg: Tipohrafiya Brokhauza i Efrona [in Russian].
3. Spisok studentov i dopuschennykh k slushaniyu lektsiy Imperatorskogo Harkovskogo universiteta na 1857–1858 akademicheskii god [List of students and admitted to the hearing lectures of the Imperial Kharkov University for 1857–1858 academic year]. (1857). *Kharkov: Tipogr. Univers* [in Russian].
4. Spisok studentov i dopuschennykh k slushaniyu lektsiy Imperatorskogo Harkovskogo universiteta na 1859–1860 akademicheskii god [List of students and admitted to the hearing lectures of the Imperial Kharkov University for 1859-1860 academic year]. (1859). *Kharkov: Tipogr. Univers* [in Russian].
5. Chubinskiy, P (Eds.).(1873). Zapiski Yugo-Zapadnogo otdela Imperatorskogo russkogo geograficheskogo obshchestva [Notes of the South-West Division of the Imperial Russian Geographical Society]. Kiev: Tipografiya Imperatorskogo Universiteta Sv. Vladimira [in Russian].
6. Savchenko F. (1930). *Zaborona Ukrainstva. 1876* [Prohibition of Ukrainians. 1876]. Kharkiv – Kyiv: Derzhavne vydavnytstvo Ukrainy [in Ukrainian].
7. Konarev, N.S. (1994). Zheleznodorozhnyi transport. Entsiklopediya [Rail transport Encyclopedia]. Moscow: Nauchnoe izdatelstvo «Bolshaya Rossiyskaya entsiklopediya» [in Russian].
8. Bila Tserkva kriz' viky — ofitsiynnyy sayt Biloyi Tserkvy [Bila Tserkva through the ages is the official site of the Bila Tserkva]. <http://bc-rada.gov.ua/bcviki.html>. Retrieved from: <http://bc-rada.gov.ua/bcviki.html> [in Russian].
9. Vlasenko V.M. (2016) *Vony tvoryly nashu velych* [They created our greatness]. Bila Tserkva: BNAU [in Ukrainian].
10. Arsenov, K.K. & Petrushevskiy F.F.(Ed.). (1899). *Realnyiia uchilisha. Entsiklopedycheskyi slovar Brokhauza i Efrona*. [The real school. Encyclopedic Dictionary of Brockhaus and Efron]. (Vols.26). Saint-Petersburg: Tipohrafiya Brokhauza i Efrona [in Russian].
11. *Formulyarnyy spisok o sluzhbe Direktora Belotserkovskogo realnogo uchilisha Deystvitelnogo Statskogo Sovetnika Sokovicha* [Form list of the service of the Director of the Belotserkovsky Real School of the Real Statue Advisor Sokovich]. Tsentralnyi derzhavnyi istorychnyi arkhiv mista Kyiv - Central State Historical Archive of Kyiv. Fond 707. opys 52. #55, Sheet 10-16 [in Russian].

12. Kalnitskiy M. (2014). *Gimnazii i gimnazisty. Kievskie istorii [Gymnasies and gymnasts. Kiev stories]* Kiev: Varto [in Russian].
13. Tumasov N.S. (1902). *Istoriya Kiyevskoy Vtoroy gimnazii [History of the Kiev Second Gymnasium]. Kiyevskaya starina - The Kiev antiquity, 1-7* [in Russian].
14. Smolii V. A. (Eds.). *Entsyklopediia istorii Ukrainy [Encyclopedia of the history of Ukraine]*. (2012). Kiev: Naukova dumka [in Ukrainian].
15. Urzhanov V.M. (2006). *100 rokov na zakhysti trudiashchyykh [100 years in the protection of the working people]*. V.M. Tkachov, M.H. Sinchak (Ed.). Kiev: Ekspres [in Ukrainian].
16. Smolii, V. A. (Eds.). (1997). *Ukrainska Tsentralna rada. Dokumenty ta materialy [Ukrainian Central Council. Documents and materials]*. (Vols. 2). Kiev: Naukova dumka [in Ukrainian].
17. Sokovykh E. *Do problemy zaliznychnoi taryfikatsii [To the problem of railway tariffication]*. (1931). *Zapysky Ukrainskoi Hospodarskoi Akademii v Chekhoslovatskii Respublitsi - Notes of the Ukrainian Economic Academy in the Czechoslovak Republic. Vols. 3, i. 2 Faculty of Engineering. E.Sokovykh (Eds.)*. Podebrady - Praha: Legiografie, pp. 59-82. [in Ukrainian].
18. *O proizvodstve uchenikam gimnazii ispytaniy zrelosti. 1895 [About the production of students of the gymnasium of maturity tests. 1895]*. *Derzhavnyi arkhiv Kyieva- State Archives of Kiev. Fond 86. opys 1. #196, 254 sheet* [in Russian].
19. Kravchuk M. (1935). *Matematyka ta matematyky v Kyivskomu universyteti za sto rokov (1834—1934) [The Mathematics and Mathematics at the Kiev University for one hundred years (1834-1934)]*. M.A. Kushnarev (Ed.). *Rozvytok nauky v Kyivskomu universyteti za sto rokov - Development of science at the Kiev university for one hundred*. Kiev : Kyiv University Publ. pp. 34-69. [in Ukrainian].
20. Larionov A.M. (1910). *Istoriya Instituta inzhenerov putey soobscheniya Imperatora Aleksandra I za pervoe stoletie ego suschestvovaniya: 1810-1910 [History of the Institute of Railway Engineers Emperor Alexander I for the first century of his existence: 1810-1910]*. Saint-Petersburg: Typography Yu.N. Ehrlich [in Russian].
21. *Tsentralnyi gosudarstvennyi istoricheskiy arhiv - Central State Historical Archive. Ф. 990. Оп.2. Сп.р. 1383. 16 арк. Fond 990. opis' 2. #1383. 16 sheet* [in Russian].
22. Zhitkov S.M. (1899). *Institut inzhenerov putey soobscheniya Imperatora Aleksandra I [Institute of Railway Engineers of the Emperor Alexandr I]*. Saint Petersburg: Printing house of the Ministry of Railways [in Russian].

Received 04.04.2018

Received in revised form 03.05.2018

Accepted 24.05.2018