

ХЕРСОНСЬКИЙ ДЕПУТАТ ГРАФ ІВАН СТЕНБОК-ФЕРМОР І АВІАЦІЯ У РОСІЙСЬКІЙ ІМПЕРІЇ

Свого часу на кіноекранах СРСР з успіхом демонструвався комедійний кінофільм кіностудії ім. О. Довженка з грайливою назвою «Бумбараш». Як годиться у популярному кіно, головний герой, російський солдат часів Першої світової війни, запам'ятовується завдяки двом яскравим епізодам. Це була його пісенька під гармошку з рефреном «Наплевать, наплевать – надоело воевать: были мы солдаты, а теперь – до хаты...» (виконувалася на паровозі ешелону з чи то дезертирами, чи то з демобілізованими солдатами), а також трагікомічною сценою участі головного героя в коригуванні артилерійського вогню з аеростата. Артилерійський офіцер, який мав би це робити, був надто огрядним, і в корзину повітряної кулі, закріпленої якорем до землі, посадили маленького і худенького солдатика, рядового Семена Бумбараша (актор Валерій Золотухін). Коли повітряна куля з «коригувальником» піднялася на необхідну висоту, знизу вимагали інформації про систему оборони на ворожих позиціях – де там вогневі точки і т.п. Солдатик же – (котрому «надоело воевать») – на питання що ж ти бачиш, відповідав: «Їдять! Усі їдять! А пан офіцер какаву п'ють!». Йшлося про Першу світову війну. І хоч в оригінальному тексті однойменної повісті Аркадія Гайдара нічого подібного немає [пор.: 12; 5], сценарист додав ці сцени, очевидно, тому, що вони пасували комедійному жанру фільму. Глядачеві було весело.

Наразі не йдеться про причини такої поведінки проникливого солдата, зачудованого сценою сніданку у стані «австріяків» – (розгледів з аеростата «какаву»!). Важливішим є факт нечисленної в радянському кінематографі демонстрації бойового використання аеростата, або «повітряної кулі». Перші десятиліття ХХ ст. були на диво динамічними часами, і історія розвитку повітроплавання і авіації взагалі та російської аеронавтики і авіації зокрема яскраво це демонструє. Адже ще якихось п'ять-десять років перед бойовим використанням авіації у Першій світовій війні з трибуни поважного представницького зібрання Російської імперії – Державної думи – вельми шанована особа, граф Іван Стенбок-Фермор, почав свою промову перед палатою з роз'яснень, чим аеростат відрізняється від аероплана, і яка різниця між аеронавтом і авіатором.

Навряд чи й сьогодні пересічний громадянин знає цю різницю; правда і те, що подібне знання не є життєво необхідним для абсолютної більшості населення земної кулі. Хоча ж є й такі люди, які не мислять життя без метеорологічних зондів-аеростатів і без полярної авіації – члени наукових експедицій в Антарктиді, наприклад. Так чи інакше, інтерес до повітроплавання і авіації був постійно присутнім, починаючи з кінця ХІХ – початку ХХ ст., і найпростіше це підтверджується неймовірною кількістю

документів на ці слова у всесвітній мережі Інтернет. Не бракує й літератури з теми (різнобічну інформацію див.: [8; 9; 11]), у тому числі історичної. Ми її наразі не розглядаємо з огляду на зовсім інший ракурс нашої теми.

Нас цікавить не повітроплавання і авіація в Російській імперії як такі, а стосунок до них херсонського поміщика і депутата Державної думи третього скликання, першого голови Імператорського Всеросійського аероклубу, графа Стенбок-Фермора. Його особистість, заангажованість у проблему, обставини формування російського повітроплавання і авіації – ці три складові стануть предметом нашого розгляду. Для висвітлення життєвого шляху Івана Васильовича Стенбок-Фермора скористаємося з матеріалів літератури початку ХХ ст. і початку ХХІ ст. [14; 13; 7; 2; 1], а для розширення рамок висвітлення теми – чи створення необхідного тла – запозичимо дещо з Інтернету. За основу розгляду поглядів депутата на повітроплавання і авіацію візьмемо офіційну стенограму його виступу в Думі 20 березня 1910 р. та інші сучасні подіям матеріали [6; 4], а для висвітлення суспільної атмосфери навколо повітроплавання і перших польотів авіації – публікації у періодичній пресі [4; 16]. Ці три групи матеріалів і складуть джерельну базу нашого повідомлення. Тема статті в подібному формулюванні в історіографії не висвітлювалася. Хронологічні рамки її – кінець ХІХ – початок ХХ ст.

Отже, найвідоміший з біографів членів Державної думи початку ХХ ст. Мілан Бойович вміщує портрет депутата Івана Стенбок-Фермора. Бачимо породисте обличчя з закрученими вгору на пруський манер вусами, сюртук і крохмальний комірець із краваткою. Приведені Бойовичем біографічні відомості досить лаконічні:

Граф Стенбок-Фермор Іван Васильович, народився у 1959 р., націон[альної фракції]. Камергер Двору Його Величності. Землевласник Херсонського повіту. Закінчив Олександрівський лицей. Чиновник особливих доручень при головному управлінні землевпорядкування і землеробства. Голова всеросійського аероклубу. Губернський гласний. Почесний мировий суддя [1, с. 384].

Біографічна довідка про нього в сучасній енциклопедії Російської держдуми автора Бородіна є значно детальнішою:

Стенбок-Фермор Іван Васильович (13.1.1859 – 9.7.1916), граф, депутат 3-ї Державної думи від Херсонської губернії. Росіянин, православного віросповідання, з дворян, дійсний статський радник (1901). Камергер (1909), на посаді егермейстера (1914). Брат В.В. Стенбок-Фермора. Закінчив Олександрівський лицей у С.-Петербурзі. У 1878 вступив на службу у Відділення законів державної канцелярії. У 1883 вийшов у відставку за домашніми обставинами. У 1883–1895 почесний мировий суддя Херсонського округу. У 1893 причислений до Міністерства державних маєтностей (з 1894 – Міністерство землеробства і державних маєтностей) чиновником особливих доручень і відряджений на Всесвітню виставку в Чикаго для влаштування сільськогосподарського і лісного відділів російського павільйону. З 1895 займався дослідженням і описом упоряджених господарств Херсонської губернії. <...> З 1900 чиновник особливих доручень без утримання. З 1908 перший голова Імператорського Всеросійського аероклубу. З 1910 член Відділу повітряного флоту особливого комітету з посилення воєнного флоту на добровільні пожертвування. Безпартійний, правий.

Уповноважений херсонського дворянства на з'їздах Об'єднаного дворянства. Власник родового маєтку (2523 десятин). Одружений, одна дитина.

15.10.1907 обраний у 3-ю Державну думу від загального складу виборців Херсонських губернських виборчих зборів. З 1-ї сесії входив до складу Помірковано-правих фракції, з 3-ї сесії – в Руську національну фракцію, з 5-ї сесії – в Незалежних націоналістів групу. Член комісії: з судових реформ, розпорядчої, зі скерування законодавчих припущень, з запитів, земельної (з 1-ї сесії товариш (замісник) секретаря), з робітничого питання. Доповідач комісії: зі скерування законодавчих припущень і узгоджувальної.

25.10.1915 обраний членом Державної ради від дворянських товариств, входив у правий центр. Член Комісії з воєнних сухопутних і морських справ (1916). Похований на Казанському кладовищі у Царському селі. Нагороди: ордени Св. Станіслава 2-го ст. (1914), Св. Анни 1-го ст. (1915) [2, с. 589].

Наведені цитати, одна з яких є вельми розлогою, за нашим наміром мають суттєво спростити поставлене вище завдання стосовно розуміння зв'язку між херсонським поміщиком та імператорським аероклубом, а крім того, подати усім зацікавленим автентичні джерела, бо обидві цитовані нами книги (якщо не буде додаткового накладу енциклопедії «Государственная дума Российской империи») цілком можна вважати бібліографічними рідкостями, принаймні, в Україні. Приводів же до зацікавлення подібного роду тексти містять немало, причому в різноманітних царинах життя Російської імперії початку ХХ ст. Ми наразі обрали сюжет, зв'язаний з головуванням у аероклубі. Але кожен рядок з приведеної біографії містить питання. Олександрівський лицей, наприклад. Чому саме він? Наскільки задовільним був рівень підготовки, що його надавав цей заклад – бо далі граф Іван більше не навчався? Придворні посади: камергер, егермейстер. За які заслуги, чому? Участь у різних комісіях, в організації закордонних виставок, робота в земських і дворянських організаціях – що нам про них відомо? Вочевидь, багато питань ще не мають ні монографічних опрацювань, ні навіть розвідок на рівні статей. Спробуємо зрозуміти життєвий шлях графа Івана Стенбок-Фермора за доступними нам нечисленними джерелами, два з яких приведено вище. Ключовими для себе, підкреслимо ще раз, визначаємо два епізоди: членство в Думі і головування в аероклубі.

Почнемо з досить незвичного сполучення імені і прізвища: Іван Васильович Стенбок-Фермор. Брокгауз-Єфрон, а за ним численні сайти сучасних любителів генеалогії дають цілком задовільне пояснення цьому. Рід Стенбок-Ферморів шведського походження, і відомий з XIII ст. З XVII ст. отримує графську гідність і пускає коріння в Естляндії, а відтак, після Північної війни, опиняється в Росії. Шлюби – з нащадками аристократів, з одного боку, і з підприємливими людьми, які добивалися зрештою титулів, бо мали великі гроші, – спричинили поширення сімейних володінь і підприємств від Балтики і Чорного моря аж до Уралу. Як дворяни Стенбок-Фермори зареєстровані у відповідних книгах Санкт-Петербурзької і Херсонської губерній [14, 1]. Один з Стенбок-Ферморів одружується на спадкоємиці засновника Верх-Ісетських заводів на Уралі Яковлева (Собакіна до введення у дворянство Петром I); одна з жінок роду по лінії цього шлюбу,

Надія Олексіївна Стенбок-Фермор стане однією з найбільш відомих жінок-підприємниць Росії, фабрикантів покрівельного заліза і т.п. [14, 2, 3]. Рід мав у своєму володінні велику ділянку узбережжя Фінської затоки [14, 4]. Саме з одного з боліт з-під Лахти велінням Катерини II і старанням умільців було перетягнуто на Сенатську площу у Санкт-Петербурзі Грім-камінь – постамент для пам'ятника Петру I: вражаюча операція, з огляду на розміри і вагу того каменя [14, 5], і неабияка заслуга перед імператорами.

Ще одна з жінок роду Стенбок-Ферморів, Марія Олександрівна, була пошлюбленою із Петром Капністом – відтак родина отримала також землю в центральній Україні – маєток у Драбові Полтавської губернії, тепер Черкаська область. Як вже заведено в аристократії, в родині були і мезальянси, що приносили матеріальні втрати, а не приростання сімейного майна. Мав місце гучний роман і шлюб одного з графів, Олександра Володимировича, з петербурзькою дамою напівсвіту, акторкою за фахом Ольгою Новиковою-Широколавіною. Шлюб за романтичних обставин – граф воював з японцями, майбутня ж графиня, продемонструвавши неабияку наполегливість (і прагматизм?) пробилася через півсвіту, обманувши поліцію, яка за нею наглядала, знайшла коханого і таки повела його під вінець. Довелося, правда виїхати за кордон – шлюб не сприйняли у вищому світі, зате він врятував подружжю життя [14, 6]. Бо з революцією світ помінявся, почалися несподіванки – коли свою пані (Надію Олександрівну) зрадили власні слуги, заявивши про неї чекістам. І та пані буде розстріляною разом з вагітною дочкою і зятем-полковником, який, до того ж, не мав ніякого відношення до білого руху, вже у 1920 р. в Ялті [14, 2].

Цей короткий екскурс по Інтернет-сторінках ми провели з певною метою. Сюжетів у ньому, як видається, вистачило б для початку творчої роботи романіста-початківця, але нам він проливає світло на ще одне незвичне сполучення понять: херсонський поміщик, член Державної думи і голова Імператорського Всеросійського аероклубу. Поміщик і член Державної думи – тут нічого несподіваного. А от голова аероклубу? Нащадок норманів, прасури якого, цілком можливо, могли мати якісь стосунки з Рюриковичами, член старовинної аристократичної родини з певним авантюрним духом? З врахуванням усіх обставин та з огляду на вище викладене зробимо обережний висновок, що саме подібна громадська діяльність, можливо, і була цілком органічною для одного з Стенбок-Ферморів. Повітроплавання і авіація на початку століття були просякнуті духом пригод, романтики, недосяжних приземленим людям осягнень і смертельної небезпеки. Закономірним видається і сходження Івана Васильовича Стенбок-Фермора до свого високого статусу.

Власне, Іван, скоріш за все, був Йоганном. Батько його, гвардійський полковник Василь Іванович мав і інше ім'я – Вільгельм-Георг [14, 7], проте, як вірний підданий російської корони, в єпархіальних книгах значиться Василем [15]. Зрозумілим у цьому світлі виглядає і місце навчання Івана: Імператорський Олександрівський ліцей, той самий колишній

Царськосільський, навчальний заклад вельми своєрідний, з програмою наближеною до юридичного факультету університету. Як вище трактували лицейську освіту і сам граф, і канцелярія Державної думи [7, с. 258]. Головним завданням лицю була підготовка випускників до державної служби. Саме нею, як бачимо з приведеного вище життєпису, і зайнявся молодий граф, прослуживши п'ять років у Відділенні законів державної канцелярії. Цей непоганий бюрократичний старт дав поштовх до подальших нетривіальних занять в Міністерстві державних маєтностей. Влаштування сільськогосподарського і лісного відділів на Всесвітній виставці у Чикаго і дослідження та описання впорядкованих господарств у Херсонській губернії (одним з кращих вважався маєток Троїцьке-Сафонове його брата Володимира, О.К.), вочевидь, вимагали і теоретичних знань, і практичних умінь, і організаторських здібностей. І, можливо, чималих особистих статків. Іван був людиною небідною: його маєток у 1907 р. налічував 3001 десятину землі [7, с. 258]. Статус землевласника з чималим землеволодінням а ргіогі визначав обрання повітовим і губерньським земським гласним, почесним мировим суддею та ін., а старовинне дворянство – громадські (уповноважений від херсонського дворянства на з'їздах Об'єднаного дворянства) та придворні (камергер та єгермейстер) посади. Ці складові забезпечили також сприятливий для нього хід голосування на херсонських губерньських виборчих зборах 15 жовтня 1907 р. Це були вибори вже по закону 3 червня 1907 р., який гарантував перевагу саме землевласникам, а серед них – крупним землевласникам. Та й земство на цей час з колись ліберального перетворилося в своїй більшості у проурядово-консервативну інституцію. «...Історія земства не знає більш похмурої епохи, ніж 1906-1907 рр.» – писав з цього приводу відомий літописець земства Борис Веселовський [3, с. 49]. Ця характеристика прямо стосується і конкретного земства – Херсонського, колись ліберального, яке – разом з Чернігівським та Харківським – знало значно кращі часи. Але тепер земське середовище в Херсоні і повіті стрімко скочувалося до правоохоронних позицій. Вже на попередніх виборах до Думи другого скликання, в лютому 1907 р., за в'їдливим коментарем кореспондента місцевого ліберального видання «Юг», землевласники у великому числі провели колишніх виборщиків, «Усе це надійні люди, з військовою виправкою, колишні корнети, ротмістри, які стояли або продовжують стояти біля кормила влади ... люди старої складки, що дихають на долоню, вільного духу тут не шукай...» [16.– 2 февр. № 2350]. Інформації про треті вибори «Юг» вже не міг подати з тієї простої причини, що на той час її випуск було вже припинено в адміністративному порядку.

Але і без того відомо, що третя Дума буде куди більш консервативною, ніж перші дві. Проте чи можна однозначно погодитися з твердженням про «людей старої складки»? Маємо пам'ятати, що це інформація з фактично партійної газети, на той час органу херсонських кадетів. А у світі, крім ліберальної, існували на той час (і продовжують) існувати як мінімум ще три «світові» ідеології – консервативна, соціалістична і націоналістична; з них

консервативна чи не найдавніша. Консервативний у політичному відношенні ще не означає відсталий від життя, старомодний чи ретроградний. У Другій думі клан Стенбок-Ферморів представляв брат нашого героя, Володимир. Власник упорядкованого за останніми світовими зразками маєтку. Важко безапеляційно назвати «людиною старої складки, що дихає на долоню» і Івана. Хоча б тому, що він якимось чином, можливо, навіть суто бюрократичним чи представницьким, але був причетним до найпрогресивнішого на той час напрямку в розвитку техніки – авіації. Відомо, що і зараз найновіші технології випробовуються, скажімо, в аерокосмічному комплексі, а потім вже знаходять застосування і в побуті. А на початку минулого століття, коли навіть окремим автомобілям давали імена, люди, причетні до нової техніки були оповиті флером романтики. Жарт сатириків Ільфа і Петрова про автомобіль марки «Лорен-Дітріх» перейменованій Остапом Бендером в «Антилопу-Гну» коріниться в реаліях: приведемо деякі телеграми Санкт-Петербурзького Телеграфного Агентства (СПТА), опубліковані газетою «Юг» у липні-вересні 1907 р.:

Автомобильный пробег. Царское село. В Фриденальской колонии воздвигнута большая арка, украшенная зеленью и флагами с надписью «Финиш». Первыми к финишу прибыли идущие вне конкурса автомобили «Журнал» и «Мороз». После получасового перерыва стали прибывать один за другим участники пробега во главе с командиром фон-Меком... Всего прибыло 32 автомобиля первой и второй категории; бурные восторги вызвало появление автомобиля, руководимого княгиней Долгоруковой. Великая Княгиня Мария Павловна изволила беседовать с членами комитета... [16.– 2 июля. № 145].

Полеты. Петербург, 8 авг. Два сферических аэростата всероссийского аэроклуба с четырьмя членами клуба, поднявшись со двора городского газового завода направились к югу.

Воздухоплавательные дела. Дирижабль «Лебедь» совершил перелет от деревни Хвалюси до станции «Средняя Рогатка» пройдя 35 верст в час. На Гатчинском аэродроме в качестве пассажира поднимался на аэроплане командующий войсками Одесского округа генерал Каульбарс. Пилот Лебедев совершил пятиминутный полет на построенном в России аэроплане «Россия» [16. – 10 авг. № 175].

Похороны капитана Мацевича. При отпевании в адмиралтейском соборе присутствовали: военный министр, управляющий морским министерством, многие члены Думы во главе с бывшим председателем, депутация всех частей войск и флота, высших и средних учебных заведений, военных училищ, члены аэроклуба, комитета по постройке воздушного флота, военный министр соединенных штатов Диккенсон со свитой. Отпевание совершено сонмом военного и морского духовенства с протопресвитером во главе. Гроб, покрытый андреевским флагом, вынесен министрами военным, морским, адъютантами Великого Князя Александра Михайловича, Гучковым, товарищами покойного – летчиками, корабельными инженерами и поставлен на колесницу, за которой при звуках «Коль Славен» потянулись девять колесниц с венками. Шествие, окруженное шпалерами учащейся молодежи, замыкали две роты гвардейского и балтийского флотских экипажей при хоре музыки морского корпуса. «Бесчисленные толпы народа наполняли тротуары по пути шествия. Когда оно приблизилось к Александро-Невской лавре, над нею показался военный дирижабль «Кречет» и сделал несколько поворотов за значительной высоте и ушел обратно в

воздухоплавательный парк. Прах встречен Лаврским духовенством и при отдании воинских почестей с ружейными залпами опущен в могилу [16.– 30 сент. № 216].

Як нам видається, ці телеграми добре передають атмосферу часу. Автомобілі «Журнал» і «Мороз»; захоплення при появі автомобілістки, російської амазонки княгині Долгорукової; дирижаблі «Лебідь» і «Кречет», польоти сферичних аеростатів з членами аероклубу; «виготовлений в Росії аероплан «Росія»; знову військовий дирижабль «Кречет» – як учасник траурної процесії по капітану Мацієвичу.

Загибель Мацієвича (ходили чутки, що льотчик сам вимкнув мотор на висоті 1000 м. і скерував машину додолу, – О.К.) – сколихнула наближені до авіації кола, та і широкий загал в цілому. Показовим є склад жалобної процесії біля труни героя: придворні чини, члени Думи, військові, члени аероклубу. Авіація була геть новим явищем в усіх відношеннях. Технічному, психологічному, фізіологічному. Льотчики говорили про невимовні, ірреальні, почуття польоту, які неможливо описати. Формувалося суспільне ставлення до авіації, яке змінювалося – від афектованого захоплення до повної відрази, особливо від дій німецької авіації в Першій світовій війні [10]. Імператорський всеросійський аероклуб стояв безпосередньо біля витоків авіації в Росії. І непересічну роль у його функціонуванні (насамперед, організаційно-фінансову і посередницьку у зв'язках з імператорською родиною) грав його перший голова, Іван Стенбок-Фермор. Ці його функції добре прослідковуються у звітах клубу, що їх регулярно публікували в журналі «Воздухоплаватель» (див., наприклад: [№ 1, с. 4-5; № 2, с. 31; № 4, с. 51 та ін.]), і значною мірою пояснюються походженням, майновим станом і наближеністю до придворної верхівки – він був «своїм» у системі влади і старих цінностей, уособлюючи водночас нові.

Логічно, що саме повітроплавання і авіацію в Росії зробив головною темою своєї думської промови Іван Стенбок-Фермор 20 березня 1910 р. при обговоренні кошторису Головного інженерного управління. Промовець доклав зусиль для того, щоб переконати депутатів підтримати згаданий кошторис. Квінтесенція виступу була в першій після звертання до членів Думи фразі: «Питання повітроплавання тепер на першому місці в усіх цивілізованих країнах» [6, стп. 1268]. В Росії ж цим питанням займається переважно Головне інженерне управління. Ті чи інші кроки його у цій справі часто критикують, причому в газетах часто плутають аероплани з аеростатами і т.п. Тому депутат починає з «абетки» для депутатів, мовляв, існує два головних типи літальних апаратів – ті, що легші за повітря, і називаються вони аеростати, і ті, що важчі – їх кілька типів, але особливого поширення набувають аероплани. Особи, котрі літають на апаратах легше повітря, називаються аеронавтами, а ті, котрі літають на апаратах важчих за повітря, називаються авіаторами. В Росії народилося вже і нове слово «льотчик»: Стенбок-Фермор робить припущення, що воно пошириться в військовій справі, і т.п. [6, стп. 1268]. Але після цього лікнепу депутат аргументує необхідність достатнього фінансування справи її перспективністю – у військовій справі, транспорті, метеорології і у спорті.

Наводить низку прикладів з недалекої ще історії використання аеростатів під час облоги німцями Парижа в ході франко-пруської війни (політ Леона Гамбетти), англо-бурської війни, оборони Порт-Артура та ін., характеризує особливості використання дирижаблів і літаків, оцінює їх можливості у потенційних війнах [6, стп. 1267-1285].

Ця та інші стенограми виступів з названої проблеми, як і матеріали з «Воздухоплателя», вочевидь заслуговують детальнішого розгляду, для якого наразі бракує місця. Але можна стверджувати, що в умовах відсутності єдиної державної структури, яка б опікувалася будівництвом літальних апаратів та авіаційної інфраструктури у Росії на початку ХХ ст., важливу роль у цій справі грали окремі громадські організації, що діяли на добровільній основі: жертви своїх членів, та окремі особистості, які забезпечували координацію такої роботи з державними структурами і пропагували в суспільстві. Одним із таких діячів був член Державної думи від Херсонської губернії граф Іван Стенбок-Фермор, який лобював інтереси повітроплавання вже на рівні вищого законодавчого органу імперії. Подальші події, зокрема Перша світова війна, зроблять дуже актуальною тему наявності власного повітряного флоту і підготовлених кадрів для воєнного успіху. Громадська і політична діяльність І.В. Стенбок-Фермора немало сприяла успіхові цієї справи в дореволюційній Росії.

1. Боиович М. М. Члены Государственной думы: Портр. и биогр. Третий созыв 1907–1912. М.М. Боиович. Изд. И.Д.Сытина. – М., 1908. – 456 с.: ил.
2. Бородин А.П. // Государственная дума Российской империи: 1906 – 1917: Энциклопедия. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2008. – С. 589.
3. Веселовский Б. Б. История земства за сорок лет. Т. 4. / Б. Б. Веселовский; б.м., б.и. – 1911. – VIII, 696, 104, XXIX, XXVI с.
4. Воздухоплатель. Орган Императорского Всероссийского Аэро-Клуба. – 1913. – 10-й год изд.
5. Гайдар А. П. На графских развалинах: Судьба барабанщика; Тимур и его команда; Бумбараш: Повести / Аркадий Гайдар. – М.: Росмэн, 1999. – 391 с., [4] с.
6. Государственная дума. Третий созыв. Стенографические отчеты. 1910 г. Сессия третья. Часть III. Заседания 65-94 (с 8 марта по 9 апреля 1910 г.). – С.-Петербург. Государственная типография. 1910. XIX с.; 3244 стлб.
7. Государственная дума. Указатель к стенографическим отчетам. (Части I-III). Третий созыв. Сессия I. 1907–1908 гг. Заседания 1-98 (1 ноября 1907г. – 28 июня 1908 г.). – С.-Петербург, Государственная типография. 1908. – 672 с
8. Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России (июль 1914 г. – окт. 1917 г.) / П.Д. Дузь. – 3-е изд., доп. – М.: Машиностроение, 1989. – 333, [2] с., [16] л.
9. Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России: Период до 1914 г. / П.Д. Дузь; Рос. АН. – М.: Наука, 1995. – 494, [1] с. : ил.;
10. Желтова Е. Л. Культурные мифы вокруг авиации в России в первой трети ХХ века // Е.Л.Желтова. Труды "Русской антропологической школы": Вып. 4 (часть 2). – М.: РГГУ, 2007. – С. 163-193.
11. Король В.В. В небе России: [История развития отечеств. летного дела] / В.В. Король. – СПб.: Политехника, 1995. – 171 с., [16] л. ил.;
12. Митько Е.Н. Бумбараш. Сценарий по мотивам ранних произведений и одноименной повести А.П.Гайдара. – М.: «Искусство», 1973 //

- [http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%83%D0%BC%D0%B1%D0%B0%D1%80%D0%B0%D1%88_\(%D1%84%D0%B8%D0%BB%D1%8C%D0%BC\)](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%83%D0%BC%D0%B1%D0%B0%D1%80%D0%B0%D1%88_(%D1%84%D0%B8%D0%BB%D1%8C%D0%BC))
13. Общий список членов Государственной думы I, II, III, IV созывов // Новый энциклопедический словарь. – Т. 14. – Спб.: изд-во “Брокгауз-Ефрон”. – 1913. – Стб. I-LXXII.
 14. Стенбок и Стенбок-Фермор // Брокгауз-Ефрон
http://dic.academic.ru/dic.nsf/brokgauz_efron/97242. Див. також біографічні матеріали з генеалогічних та ін. сайтів: 1) <http://www.wikiznanie.ru/ru-wz/index.php/%> ; 2) <http://ru.rodovid.org/wk/%> ; 3) <http://www.eg-online.ru/article/69205/>; 4) http://www.spbvedomosti.ru/article.htm?id=10243597@SV_Articles; 5) <http://www.encspb.ru/article.php?kod=2804005242>; 6) http://www.spbvedomosti.ru/article.htm?id=10243597@SV_Articles ; 7) <http://rusdrev.narod.ru/S/stahanov.htm>
 15. Шилов Д.Н. Неопубликованные материалы к "Русскому провинциальному некрополю" в фондах Российского государственного исторического архива Л – Я // <http://www.petergen.com/publ/shilovrpnrgia2.shtml>
 16. Юг. Научно-литературная, политическая, сельскохозяйственная и коммерческая газета. Херсон, 1907. Девятый год издания. Редактор-издатель В.И. Гошкевич.

The article highlights the beginning of aeronautics and aviation in Russia and the attitude of the State Duma`s deputy Ivan Stenbock-Fermor from the Kherson province to that process.

УДК 930

Ольга Скус

ГРЕКО-КАТОЛИЦЬКА ЦЕРКВА В УМОВАХ ІНКОРПОРАЦІЇ ПРАВОБЕРЕЖНОЇ УКРАЇНИ РОСІЙСЬКИМ ЦАРИЗМОМ

У реаліях сьогодення особливих зусиль потребує аналіз релігійних відносин, пов'язаних із інкорпорацією Правобережної України до складу Російської імперії. Для зміцнення своїх позицій царизм проводив у губерніях, повітах, містах і селах політику, яка зумовила трансформацію релігійних осередків. Отже, релігійні організації відчували на собі вплив процесів, що відбувалися в суспільно-політичному житті України, зокрема і греко-католицька церква.

Спеціальних історичних праць, присвячених дослідженню становища греко-католицької церкви Уманщини в умовах інкорпорації Правобережної України російським царизмом немає. Можна лише говорити про дослідження окремих аспектів цих питань, які розглядаються в деяких узагальнюючих працях, присвячених генеральній візитаційній документації Київської унійної митрополії XVII–XVIII століть: Львівсько–Галицько–Кам'янецька єпархія, до якої належало Уманське намісництво [1] та історії уніатської церкви на Київщині (XVI–XIX ст.) [2].

Фундаментальністю вирізняється дослідження Н.Г. Стоколос «Конфесійно-етнічні трансформації в Україні (XIX – перша половина XX ст.)», у якій проаналізовано ряд православних і католицьких