

На початку листопада 2011 року у Львові відбулася Міжнародна конференція з історії залізниць, яку організували: Міжнародна асоціація дослідження історії залізниць та Львівський Центр міської історії Центрально-Східної Європи. Тема наукової конференції “В очікуванні залізниць: Як периферія сполучалася з центрами індустріалізації” перегукувалася з ювілейною датою – 150-річчям від дня прибуття першого поїзда із Відня до Львова (4 листопада 1861 року). Конференція відбулася за підтримки послів Австрії та Франції в Україні, крайового уряду Каринтії (Австрія), Австрійського культурного форуму Відня та інших.

Це вже п'ятий за рахунком такий захід, організований Міжнародною асоціацією дослідження історії залізниць. Попередні наукові зібрання, присвячені цій тематиці, відбулися в Португалії, Словаччині, Бельгії та Австрії. І вперше ця поважна подія відбулася в Україні, саме у Львові.

У роботі конференції взяли участь заступник мера Львова Василь Косів, головний архітектор міста Юрій Криворучко, посол Австрії в Україні Вольф Дітріх Хайм, президент Міжнародної асоціації дослідження історії залізниць Анрі Жаколен, президент фундації Центру міської історії Гарольд Біндер, науковці з України, Німеччини, Франції, Нідерландів, Румунії, Білорусі, Росії, Угорщини та Австрії.

Організатори конференції зазначили, що у середині XIX століття залізниця здійснила революцію у транспортному сполученні і багато людей покладали великі надії на позитивний вплив, який нова техніка матиме на економіку та суспільство.

Такі переконання поширювалися і в країнах, яким бракувало досвіду індустріалізації промисловості. Еліти сільських і сільськогосподарських районів Північної, Східної і Південної Європи прагнули модернізувати свою економіку і взяти участь в успішному розвитку новітньої техніки, інженерної справи та виробництва. Вони були переконані, що економічна міць приведе їх до політичної влади та прокладе дорогу незалежності й суверенітету. У такому контексті залізниця перетворилася на ключове питання фунда-

# В очікуванні залізниць...



ментальних політичних дискусій. Це питання стало центральним у різноманітних програмах політично-економічних реформ того часу, де питання економічного розвитку нерозривно пов'язувалося із прогресом у цій галузі. Багато людей також сподівалося, що залізниця розірве замкнуте коло відсталості і виведе країну до числа цивілізованих націй.

Як приклад, можна назвати публікацію однієї зі Львівських газет на початку 1850-их рр., де підкреслювалася вагомість залізниці для міського доквілля: “Відтепер Галичина прив'яжеться до цивілізованого заходу залізничними ланцюгами. Залізниця принесе динамічний розвій і яскраве життя у застоюній інертній масі”. Подібно малювала світле майбуття Трансільванії газета “Kronstädter Zeitung”: “Нас розбудить пара. Залізниця приведе нас до держав Європи і покаже, як нам швидко рухатися вперед і не залишатися на місці. Трансільванія вийде з невідомості”.

Втім, прогрес у розбудові залізниць був значно повільнішим, ніж очікувалося. Як писав

журнал “Bukowina” у 1863 р., люди “прагнули дня” і були сповнені “солідних бажань”, коли нарешті запрацює залізниця. Східна Європа, особливо широкі простори Габсбурзької та Російської імперій були феноменальним явищем в історії залізниці, яке ще чекає ґрунтовного дослідження. Питання стоїть так: як реалізовувалася потреба у побудові кращої транспортної системи в країнах, які не належали до центрів індустріального розвитку, а стояли на периферії економічного прогресу?

Це питання стосується не тільки європейської периферії, але й дотичне до інших частин світу. До периферії економічної відсталості належали значні території Російської, Китайської, Османської імперій, численні колонії Великої Британії, Франції та інших європейських країн, а також більшість країн Латинської Америки. У XIX столітті ці райони були здебільшого аграрні, де індустріалізація не мала суттєвого впливу на економіку. Які надії та сподівання принесла залізниця у ці частини світу? Чи існують у Східній Європі

подібні бачення розвитку, щоб згодом увійти у розвиненіший економічний простір, і як ми можемо окреслити порівняльні моделі, що зіставляють рівень залізничної інфраструктури та амбіції економічно-політичної незалежності краю? Чи домінував економічно-політичний інтерес імперії та колоніальної адміністрації у справі розвитку залізниці, чи місцеві еліти регіонального чи корінного населення впливали на такі проекти для власних цілей? Збільшило чи зменшило сполучення периферійних міських центрів з більшою транспортною мережею розрив між містом і сільським оточенням? Зрештою, як залізниця і залізничний транспорт розвивалися у XX столітті? Чи зробила залізниця внесок в індустріальний розвиток країни в цілому так, щоб країні вдалося наздогнати провідні економіки Заходу?

Учасники конференції намагались дати відповіді на ці питання та висвітлити роль залізничного сполучення у розвитку країн і суспільства. Наукові виступи стосувались і безпосередньо Західної України: Галичини, Буковини, Волині, Закарпаття. Тема виступу Ігоря Сьомочкіна (“Укрзахідпроектреставрація”, Львів) – “1866 рік. Залізничне єднання Галичини з Буковиною”; Ірина Агієнко (Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту) розповіла про “Початок формування залізничної мережі на українських землях: визначення хронологічних орієнтирів”; Ігор Мельник (часопис “Галицька брама”, Львів) поінформував про “Спроби включення залізниці Краків–Львів–Чернівці у трансконтинентальний шлях до Індії”; Надя Век (Віденський університет, Австрія) виступила на тему: “Залізнична станція, як сцена. Повідомлення про відкриття нового вокзалу у щоденній пресі Львова” та інші. Загалом на конференції прозвучало понад двадцять виступів та повідомлень.

Як зазначила академічний координатор Ірена Мацевко, організатори планують видати науковий збірник за матеріалами V Міжнародної конференції з історії залізниць у м. Львові.

Юрій ТОМІН,  
інженер, почесний залізничник



З прибуттям у листопаді 1861 році до залізничного вокзалу у Львові першого потяга “Ярослав” чи не в кожному номері львівських видань, серед яких газета “Діло”, друкувалися залізничні новини. Пропонуємо читачам найцікавіші серед тодішніх новин адаптовані до вимог сучасної української мови зі збереженням мовного колориту минулих століть.

“Діло”, 2(14) січня 1888 року

## Пільга за зріст

“Дирекція Чернівецької залізниці у Відні зазначила, що знижку на половину вартості квитка матимуть тільки ті діти, зріст яких не сягає одного метра. Тож кондуктори повинні бути пильними і звертати на це увагу – для цього на дверях кожного купе позначена метрова мірка”.

## Бібліотеки залізничні

“Минулого тижня у Відні відбулася конференція делегатів австрійських залізниць з метою влаштування залізничних бібліотек. Автором цього проекту є англійське товариство “Globe Company”. Найперше вирішено започаткувати такі бібліотеки на державних залізницях, на залізниці північній, Кароля Людвіка, Львівсько-Чернівецькій. Тепер подорожуюча публіка на залізничних станціях може

## Щоденна львівська газета “Діло” про залізницю наприкінці XIX – на початку XX століття

позичити книжку для читання в поїзді за певний завдаток, а на зворотному шляху на станцію повернути прочитану книгу, отримавши при цьому половину завдатку, наприклад, 50 крон”.

## Ухвалено побудову парового трамваю

“Вчора у Відні на загальних зборах акціонерів Львівської та Белзької залізниць ухвалено побудову парового трамваю від Клепарова до Львова, до всіх залізничних двірців у Львові та до Винник. Управляюча рада залізниць уповноважена працювати у цьому напрямку”.

“Діло”, 2 (14) січня 1897 року

## Недільний спочинок на залізниці

“Міністерство залізниць видало як для австрійських, так і для приватних залізниць важливе розпорядження, в якому повідомляється, що в неділю і у вісім визначених великих свят вантажний рух на залізницях буде зупинений. Не стосується це лише відправлення худоби і термінового висилання товарів. Можливі подальші винятки, що стосуватимуться великих магазинів і залізничного персоналу”.

“Діло”, 2 (15) січня 1901 року

## Заохота для подорожуючої публіки

“Залізничний підрозділ щороку продає велику кількість залишених подорожніми у вагонах різних предметів, які знаходить залізнична служба. Це найкращий доказ того, що подорожуючі чи то з неважності, чи непевності залишають певні предмети у вагоні потяга і не згадують про

них. Деякі з таких забутих речей представляють значну вартість для власника, а залізнична служба продає їх за певний час майже за безцінь. Подорожуючі можуть застерегти себе від втрати речей. Кожний подорожний, збираючись у дорогу, до своїх речей – малих куферків ручних, пуделок, пледів, верхньої одіжі, парасоль, палиць і т.п. – може додати свою докладну адресу. До речей за допомогою шнурочка будуть прив'язуватися таблички з адресою, ім'ям і прізвищем власника. Тепер забуті у вагонах речі власнику буде легко повернути. Для зручності публіки на великих станціях такі таблички продаватимуться всім, хто побажає”.

## Робітничі неспокої на залізниці

“З причини частих бійок по шинках та корчмах між робітниками, занятими при будові залізниці Самбір-Туркагорська границя, нерідко трапляються навіть вбивства. Тому старство в Турці видало строги зауваги в обмеженні робітничих зібрань у публічних місцях. Наказано, щоб у всіх громадян, де будується залізниця, закривалися шинки від 7 години вечора в суботу аж до 7 години ранку в понеділок, а також під час кожного руского та польського свята. За невиконання цих приписів призначено кару, яка вимірюється певною сумою грошей або певною кількістю днів арешту”.

Підготувала Оксана ПОДОЛЬСЬКА

Автор висловлює подяку завідувачу відділу української Львівської національної наукової бібліотеки ім. В. Стефаніка Костянтину Курилишину за допомогу в підготовці матеріалу.

**ЗАСНОВНИКИ:**  
управління Львівської залізниці та дорпрофсож  
Ресстраційне свідоцтво  
КВ № 1252.  
**Редактор**  
**Ігор ПАРАЦАК**  
тел. 226-32-97  
факс. 226-41-83  
**Заступник редактора**  
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

**Відповідальний секретар**  
Галина КВАС.....226-25-67  
**Кореспонденти:**  
Орися ТЕСЛЮК.....226-32-03  
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65  
Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23  
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83  
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34  
Богдан ЮРОЧКО.....226-59-27  
Коректор Валентина СУТАК.....226-37-80  
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

**Львівський**  
**ЗАЛІЗНИЧНИК**

Адреса редакції: 79000  
м. Львів, вул. Гоголя, 1.  
E-mail: lz@railway.lviv.ua  
ГС ДТГО “Львівська залізниця”  
Р/р 260000092670  
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956  
ЛФ АБ “Експрес-Банк”

Індекс газети 30223.  
Виходить щоп'ятниці.  
**Тираж 35 816.**  
Замовлення 1796.  
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”.  
**Комп'ютерна верстка**  
Антоня БЕГЛЯРОВА ..... 226-38-15.  
**Склад редакційної колегії:**  
Ігор Парацак, Андрій Везденко, Орися Теслюк, Галина Квас, Олександр Гершуненко.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.  
Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. При цитуванні посилання на газету “Львівський залізничник” обов'язкове.  
Газету віддруковано у “Видавничому Домі “Високий Замок”.